

会議録（2022年度 第5回愛知県事業評価監視委員会）

- 1 日 時 2022年12月22日（木） 午後1時30分～午後4時00分
- 2 場 所 愛知県庁 本庁舎 正庁
- 3 出席者
（委員） 阿部委員、小川委員、加藤委員、北野委員、
木全委員、藤森委員
（県建設局） 建設局技監、道路建設課担当課長、建設企画課担当課長 他
（県都市・交通局） 都市整備課担当課長、港湾課担当課長 他
- 4 会議次第
 - （1）開会
 - （2）議事
 - ①第4回委員会 会議録の確認について
 - ②第4回委員会 修正評価調書の確認について
 - ③対象事業の審議について
 - 【事前評価】道路事業 2事業
 - 【再評価】道路事業 3事業
 - 街路事業 2事業
 - 港湾事業 1事業
 - （3）閉会

1 第4回委員会 会議録の確認について

特に意見なし。

[結論] 会議録について了承する。

2 第4回委員会 修正評価調書の確認について

特に意見なし。(※事前に書類審査済み)

[結論] 修正評価調書について了承する。

【第4回審議対象事業の再説明】

道路事業(再評価): 一般国道151号(一宮バイパス)

道路建設課から説明。

[委員] 交通の転換が大きい5路線の内、豊橋下吉田線は当該路線と離れており、国道151号への転換というには疑問が残る。

[県] 豊橋下吉田線以外の4路線でも2万台以上の転換が見込まれるため、一宮バイパスの計画交通量27,200台は適切な推計結果であると考えている。

[委員] 交通の転換について、第4回委員会の資料と今回資料で、バイパス整備後の豊川新城線の交通量に違いがある。

[県] 第4回委員会の資料は、一宮バイパスの暫定2車線整備における周辺道路の交通分散効果をお示ししたものである。

一方、今回の資料は暫定2車線整備に引き続き、将来4車線で整備した場合の周辺道路の交通量変化を示しており、整備の時点が異なるため、交通量が異なっている。

[委員] 暫定2車線整備を前提とした記述と、4車線整備を前提とした記述が混在しているため、調書上で明確にわかるように記載されたい。

[県] ご指摘の内容について、調書の記述を修正する。

[結論] 評価調書(案)を修正することを条件に、対応方針(案)を了承する。

3 対象事業の審議について

【事前評価】

(1) 道路事業

①道路事業：主要地方道春日井一宮線（岩倉・一宮工区）

道路建設課から説明。

[委員] 「陸・海・空一体の国際競争力の強化」を目標に設定しているが、具体的な目標としては物流施設等から高規格道路へのアクセス性向上である。もう少し細かな目標設定をするなど、目標を実状にあわせたものに改めてはどうか。

[県] 社会資本整備方針の11の取組方針から、目標を選択することとなっており、本事業に合致するものは、「陸・海・空一体の国際競争力の強化」となる。

[委員] 承知した。

[委員] 本事業区間の一部が通学路に指定されているが、安全対策はどうか。歩道の拡幅の他に何かあるか。

[県] 歩道整備に加え、通学路上の交差点に横断歩道橋を設置する予定である。

[委員] 承知した。

[委員] もっと早く事業化されて良い路線だと思うが、事業化がこの時点になる理由は何か。

[県] 他工区において、進捗が遅れており、本事業区間の事前評価が今年度になっている。

[委員] 承知した。

[結論] 対応方針（案）を了承する。

②道路事業：一般県道幸田幡豆線（名浜道路）

道路建設課から説明。

[委員] 貨幣価値化困難な効果について、「陸・海・空一体の国際競争力の強化」の一つ目の項目は、混雑度に注目しているが、本事業は道路ネットワーク強化ということでリダンダンシーを目的にしているのか。

[県] 本事業区間は、混雑度に注目すると混雑していないが、名豊道路への一次アクセス道路であり、アクセス性向上という点で評価している。
また、名浜道路の一部であることからリダンダンシーにも寄与する道路である。

[委員] 事業の実効性について、居住環境への記載はあるが、並行している河川などの自然環境に対して影響はないのか。

[県] 本事業による河川の大きな改変はなく、現在の調査結果では希少生物の存在は確認できていない。

[委員] 調書では、居住環境へのみ配慮しているように捉えられるため、自然環境への配慮にも努めているという記載を入れてみてはどうか。

[県] 事業の実効性について、調書を修正する。

[委員] 本事業区間の説明だけでは、事業の必要性があまり感じられず、加えて広域的な道路ネットワークを構築する名浜道路による整備効果の内容が混在しているため、事業区間の必要性と広域的な必要性を明確に記載してはどうか。

[県] 名浜道路全体と事業区間に分けて記述し、調書を修正する。

[結論] 評価調書（案）を修正することを条件に、対応方針（案）を了承する。

【再評価】

（１）道路事業

①道路事業：一般県道豊川蒲郡線（金野西工区）

道路建設課から説明。

[委員] 走行時間短縮便益が前回評価時より大きく増加している原因は何か。

[県] 前回評価からの変化として時間価値原単位が増加したこと。また、H22センサスから今回の事業評価ではH27センサスに更新したことにより、当該事業箇所でのOD交通量が増加したことが走行時間短縮便益が増加した主な理由である。

[委員] 事業目標に交通事故対策の推進を挙げているが、交通事故減少便益が“0”というのは矛盾していないか。

[県] 交通事故減少便益は貨幣価値化可能な効果における便益の算出方法に則り算出している。

[委員] 高規格道路からの交通の流入等により新たな事故を発生させる危険性があると思う。通学路の安全性向上について記載されているが、高齢者も多い地域であるため、高齢者も含めた安全性の向上が必要だと思う。
なお、現在もコミュニティバスを通学に利用しているのか。

[県] バス停が県道沿いに配置されており、御津の小学校までバスを利用している。

[委員] 位置図に記載された一般県道豊川蒲郡線の一部は通行不能区間ではないか。

[県] そのとおりである。

[委員] 通行できると誤解させてしまうことから修正したほうがよい。

[県] 位置図の一般県道豊川蒲郡線の表現を修正する。

[結論] 評価調書（案）を修正することを条件に、対応方針（案）を了承する。

②道路事業：一般県道蒲郡碧南線（江原細池工区）

道路建設課から説明。

[委員] 橋梁桁下空間の制限を考慮したことにより事業費が増加したとあるが、当初積算時には分からなかったのか。

[県] 当初積算は計画段階であったため概算であり、詳細設計により工法等を精査した結果、増額となった。

[委員] 今後同じような理由で増額を繰り返さないために、増額理由の詳細と今後の対策を再評価調書に記入すること。

[県] 承知した。

[結論] 評価調書（案）を修正することを条件に、対応方針（案）を了承する。

（２）街路事業

①街路事業：都市計画道路 芦谷蒲郡線

都市整備課から説明。

（質疑応答）

[委員] 用地交渉は、県の事業については、市町村の方で地元へ用地交渉を行っているのか。

[県] 用地交渉については、地元の幸田町の職員と、愛知県の建設事務所職員が一緒に行っている。

[委員] 事業期間が延びていることについて、用地交渉が当初の見込みどおりとならなかった理由は何かあるのか。

[県] 説明の中で補償物件にアパートがあることをお話ししたが、アパートでは、建物の大家さんと借家人さんがいるので、大家さんが了解いただいても、借家人さん全員が合意し、退去いただかないとアパートの建物補償ができないため、そういったところで時間を要していた。

[委員] 用地補償の進捗率について、事業費ベースで 88%と記載があるが、補償費については今回のように実績で進捗率の分母が変わってきてしまうので、面積ベースの方が実態が分かりやすいのではないか。

[県] 面積ベースの進捗率を記載する。

[結論] 評価調書（案）を修正することを条件に、対応方針（案）を了承する。

②街路事業：都市計画道路安城知立線の審議

都市整備課から説明。

- [委員] 事業費の減少理由について、「用地交渉及び物件調査結果に基づく補償費の減少」とあるが、当初の見込みが甘かったのか、何らかの状況変化があったのか。
- [県] 本事業区間内では、特殊物件について用地補償を行っており、用地交渉や物件調査を行わないと補償費の算定が困難だったため、用地補償費が減少している。今回は、県内における同様の物件に関し、移転補償を行った事例を補償費算定の参考としていたが、用地交渉の結果等により、想定していた補償内容が変更となった結果、補償費が減少し、実際の事業費と乖離が生じたものである。
- [委員] 用地補償は公平性が重要であり、基準を基に補償額を算定することが重要である。本事業区間における特殊物件については、客観的な基準が存在しないのか。
- [県] 通常の建物であれば、現在の価値を補償するという考え方であるが、当該物件については、具体的な補償基準として一般化しづらい。
- [委員] 基準を設けることは難しいとしても、県の補償事例の蓄積を行い、個々に差異が出ないように、配慮してほしい。
- [県] 建物補償については、一体不可分だと確認ができた場合は、建物一体を補償対象としている。当該物件のような特殊物件については、個別事情が多く、補償内容を同一にすることは難しい。
- [委員] 補償内容について裁判になった場合、証拠として根拠を出すことはできるのか。
- [県] 県内部において、補償審査会を設けており、補償内容について適切かどうか確認している。
- [委員] 今回の事業区間の設定理由について説明してほしい。
- [県] 関連する知立駅付近連続立体交差事業の影響範囲を事業区間としている。
- [委員] 本事業区間において、通過交通を招くことや、抜け道となるようなことはないか。

[県] 事業区間内では土地区画整理事業と一体となって整備を行っていることや、起終点において、交差道路と接続するように設定するなどし、整備を行っている。

[委員] 連立事業の事業期間が延長したことにより、本事業の事業期間も延長したとあるが、これにより、事業費に影響はあるのか。また、本事業において、連立事業の事業期間延長の影響で、工事が中断することはあるのか。

[県] 物価変動はあるが、物価変動を除けば事業費に影響はなく、整備内容や効果も変化がない。踏切と交差する部分においては、連立事業によって鉄道が高架化されないと、拡幅工事が施工できない。

[結論] 対応方針（案）を了承する。

(3) 港湾事業

①費用対効果の算出方法

港湾課から説明。

特に意見なし。

②廃棄物海面処分場整備事業：衣浦港 外港地区の審議

港湾課から説明。

[委員] 埋立後の土地の用途は工場の立地となるのか。

[県] 港湾の貨物を取り扱う埠頭用地等となる。

[委員] 今回の便益は2回目の便益と比較して4倍近くに増えている。処分費が増加したという事か。

[県] 廃棄物の処分料が増大している事が要因としてあげられる。

[結論] 対応方針（案）を了承する。

以上