

会議録（2021年度 第3回愛知県事業評価監視委員会）

- 1 日 時 2021年10月15日（金） 午後1時30分～午後4時25分
- 2 場 所 愛知県庁 本庁舎 正庁
- 3 出席者
（委員） 阿部委員、大橋委員、小川委員、加藤委員、平松委員
藤森委員、前田委員
（県建設局） 建設局技監、河川課担当課長、道路維持課担当課長、
道路建設課担当課長、都市整備課長、建設企画課担当課長 他
（県農林基盤局） 農地整備課長 他
- 4 会議次第
 - （1）開会
 - （2）議事
 - ①第2回委員会 会議録の確認について
 - ②第2回委員会 修正評価調書の確認について
 - ③第4回委員会 審議対象事業の抽出について
 - ④対象事業の審議について
 - 【再評価】交通安全対策事業 1事業、
道路事業 5事業
 - 【事後評価】交通安全対策事業 1事業
街路事業 1事業
 - （3）閉会

1 第2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2回委員会 修正評価調書の確認について

① 河川事業：二級河川日光川水系

河川課から、修正箇所を説明。

特に意見なし。

[結論] 修正評価調書について了承する。

② 農業農村整備事業：立田地区、福田川地区

農地整備課から、修正箇所を説明。

特に意見なし。

[結論] 修正評価調書について了承する。

3 第4回委員会 審議対象事業の抽出について

事務局より審議対象事業の概要を説明した後、抽出委員が抽出案を提案。

[抽出委員]

第4回の対象事業について、全22事業から8事業の抽出を行った。

抽出方法は、第1回委員会で確認した「審議対象とする事業及び抽出方法について」に従った。

まず、事前評価の公営住宅等整備事業の大森向住宅は、「審議対象とする事業及び抽出方法について」に、「事前評価事業は再評価事業及び事後評価事業に優先して抽出する」とあるため、これを優先して抽出することとし、残り7事業を再評価事業及び事後評価事業から抽出することとした。

再評価事業に対しては大きく3点に着目した。1点目は、進捗状況と事業内容の考慮として、「進捗率の変化」や「事業費や事業期間の大幅な増加の有無」、「B/Cの変化」。2点目は、再評価該当基準の考慮として、「社会情勢等の変化により審議の必要性が生じている事業や未着工の事業」がないか。3点目として、「過去の審議状況」である。

なお、2点目の「社会情勢等の変化により審議の必要性が生じている事業や未着工の事業」については、今回は該当がなかった。

事後評価事業に対しては2点に着目した。1点目は、投資効果発現状況の考慮として、「事業目標の達成状況」や「事業効果の発現状況」に問題があるものはないか。2点目は、過去の審議状況の考慮として、「再評価において何らかの指摘があった事業」や、「過去に審議されていない事業」がないか。

なお、今回の事後評価対象事業では、「過去に審議されていない事業」以外に該当はなかった。

以上の観点から抽出した事業は、まず、再評価の17番・鷺田地区。事業期間と事業費に大幅な増加が生じ、事業期間の経過に比べ進捗率が低いこと、また、B/Cの低下が生じ、過去未審議であることから抽出した。

次に、6番・西口住宅。事業期間と事業費に大幅な増加と、B/Cの低下が生じていることから抽出した。

続いて、2番、4番、10番は、事業期間に大幅な増加が生じていることに加え、2番の美合線は過去未審議であることから、4番の愛・地球博記念公園は事業費に大幅な増加が生じていることから、10番の昭和用水はB/Cの低下が生じていることから、抽出することとした。

以降はいずれも着目点に対する該当が1項目となっているものの中から、細事業種別を考慮し、再評価の農業農村整備事業のうち、かんがい排水事業及び経営体育成基盤整備事業から、それぞれ1事業を抽出することとした。

かんがい排水事業からは、事業期間の増加に加え、事業費の増加が生じ、B/Cの値も低い、9番の神野新田地区を抽出した。

経営体育成基盤整備事業からは、事業期間の経過に比べ進捗率が低いことに加え、事業費の増加が生じ、B/Cの値も低い、15番の三郷地区を抽出した。

以上を総括すると、事前評価1番の1件、再評価から2番・4番・6番・9番・10番・15番・17番の7件、合計8件を提案する。

[結論] 抽出委員の抽出案を了承する。

4 対象事業の審議について

【再評価】

(1) 交通安全対策事業

- ①交通安全対策事業（交差点改良事業）：主要地方道名古屋豊田線の審議
道路維持課から説明。

[委員] 大型商業施設開業による、交通量の増加については考慮しているか。

[県] 交通量の増加を加味して右折滞留長等の設計をしている。

[委員] 大型商業施設開業を見込んだ設計をしているのであれば、その辺りを再評価調書に入れてもらってもよかったと思うが、事後評価時に、交通量変化の想定と実績を比較して整理してもらえればいい。

[県] 事後評価の際に対応する。

[委員] 令和6年度完了予定となっており、完了予定までの期間が短い。用地買収状況が25%という状況であるが、特に用地について令和6年度完了に間に合うのか。

[県] 令和2年度から用地買収を進めており、事業に反対する地権者はいないため、順調にいけば令和5年度までに用地買収が完了し、令和6年度までに工事を含め事業完了する予定である。

[委員] 大型補償物件があるとのことだが、その交渉が難航した場合はどうするのか。

[県] 大型補償物件の所有者については、本事業に協力的であり、今年度物件調査にご協力いただいているため、交渉は難航しないと考えられる。

[委員] 大型補償物件がある用地については、筆ごと全て買収するのか。

[県] 用地については筆ごとではなく、今回の事業に必要な幅のみを買収する。

[委員] その大型補償物件は新しい建物なのか。大型補償物件が道路沿線に建てられていることに疑問がある。

[県] 本事業区間は都市計画道路ではないため、都市計画法第53条の規制対象ではない。

[結論] 評価調書（案）を了承する。

(2) 道路事業

①道路事業：主要地方道名古屋岡崎線の審議

道路建設課から説明。

[委員] 用地買収が難航しているとあるが、価格が折り合わないのに用地費は増額しないのか。

[県] 公共事業であり、適切な価格で粘り強く交渉を行っていくため、増額は無い。

[委員] 白土西交差点が混雑しているのは、南北方向の名古屋岡崎線ではなく、東西方向の諸輪名古屋線が混雑しており、この混雑を解消するために先行してバイパス整備を行い、整備後は交差点改良を行うなどの説明を記載したほうがよい。

[県] 承知した。調書に詳細な説明を記載する。

[委員] 事業目標の中に「交通事故対策」とあるので、事後評価の評価内容に「安全性の改善状況」を入れた方がよいではないのか。

[県] 事後評価の評価内容に追加し、開通後の死傷事故率等の比較を行い、評価する。

[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：主要地方道岐阜稲沢線の審議

道路建設課から説明。

[委員] 事業費の増額要因が、鉄道事業者による鉄道詳細設計による工事費の増加とあるが、もう少し詳細な理由を教えて欲しい。

[県] 1点目は、鉄道事業者が詳細設計を行うにあたり、地質調査を行っているが、当初想定より地盤条件が悪く、基礎杭等の構造物の規模が大きくなったものである。

2点目は、鉄道関係設備について、鉄道事業者が実際に設計を行ったところ、県として見込んでいた額より大きくなったものである。

[委員] 2点目は、事前に鉄道事業者との事前協議を密に行えば良かったのではないのか。

[委員] 鉄道事業者との事業では、設計条件も提示してもらえない事もあるということは認識しているものの、一般住民の視点からすると、それは関係ないので、事前に協議をより密に行い精査すべきである。金額は1点目と2点目でどちらが大きいのか。

[県] 1点目の地質調査によるものの方が大きい。

[委員] 1点目の方が金額が大きいのであれば、増額理由を地質調査によるものに絞り、一般の方が見ても理解できるよう、もう少し詳細に記載すべきである。

[県] 承知した。変動要因の分析欄に丁寧に記載する。

[委員] 今回の事業は鉄道高架だが、道路高架は考えていないのか。

[県] 道路高架案も検討しており、道路高架より鉄道高架の方が安価なため、鉄道高架を採用している。

[委員] 事業目標の中に「交通事故対策」とあるので、事後評価の評価内容に「安全性の改善状況」を入れた方がよいではないのか。

[県] 事後評価において、事業完了後との事故件数の比較等により適切に評価を行う。

[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道路事業：一般県道広久手八草の審議

道路建設課から説明。

[委員] 愛知工業大学から国道248号までの区間では市道をつないでいくルートとなっており、国道155号の代替ルートとしての十分な機能を果たすか疑問である。

[県] 国道155号のバイパス機能とまではいかないが、主要渋滞箇所にも指定されている八草IC付近の交差点での混雑を回避する機能を果たすと考えている。

[委員] 本路線の需要について懸念がある。本路線は具体的にどこからどこへ移動

する交通を見込んでいるのか。

[県] 東海環状自動車道のせと赤津 IC から国道 248 号と市道を経由し、広久手八草線の整備済み区間を通り、八草東 IC から力石名古屋線の名古屋方面へ往来する交通が現時点で相当数ある。事業区間が整備されることで、八草東 IC から豊田市街地へ往来することが可能となるため、八草 IC 付近の混雑を避けて豊田市街地へ往来する交通需要があると考えている。

また、事業区間周辺では土地区画整理事業を行う計画があったが、地元の合意が十分に得られず、地区計画を策定し民間開発による市街地整備を行う予定である。本路線は市街地整備に必要不可欠な路線であり、この市街地整備によって、事業区間周辺で発生交通量が増加すると考えている。

[委員] 今の説明を踏まえると、本事業が国道 155 号のバイパス機能を果たすのではなく、八草 IC 周辺の交差点の混雑解消や、八草駅周辺の街づくりに大きな役割を果たす事業であることが伝わる表現に修正するべきではないか。

[県] 調書をそのように修正する。

[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。

④道路事業：一般県道西中山越戸停車場線の審議

道路建設課から説明。

[委員] 評価調書において、周辺地区（越戸町・花本町）の人口が 2015 年から 2019 年にかけて約 1.7%増加していることなどから、自動車交通量の増加が想定されるとあるが、説明資料の 7 ページの越戸町・花本町の人口の推移を見ると、60 人程度の増加であることがわかる。また、2016 年から 2019 年の人口の増加率は停滞気味である。このような事実を考慮すると、事業区間周辺の人口増が自動車交通量の増加につながるという説明は難しいのではないか。

[県] 全県的に人口が減っている時代において、豊田市をはじめとした西三河地域は人口が増えているという特筆すべき事実がある。事業区間周辺の限定された地域である越戸町・花本町においても、微増ではあるが、減ってはいないという事実を示すために掲載した。

[委員] 事業区間周辺の人口が増加したということよりも、事業区間周辺を通過する交通量が増加しているということを示す方が効果的な説明になる。したが

って、越戸町・花本町の人口が増えているという事実を示すよりも、西三河地域全体などのもう少し広範囲の地域人口が増加している事実を示すとともに、豊田北バイパスが整備されることで、この地域を通過する交通が増加するという説明にした方がよい。

[県] 承知した。評価調書を修正する。

[委員] 事業区間を整備することで地域住民が越戸駅にアクセスしやすくなるという点が疑問である。事業区間を整備することで越戸駅にアクセスしやすくなる範囲の住民は、現状でも平戸橋駅や猿投駅を利用することができるのではないか。

本事業は、越戸駅へのアクセスよりもむしろ豊田北バイパスへのアクセスによって周辺地域の交通の円滑化に資するのではないか。

[県] 事業区間が整備されることで、自動車だけではなく、歩行者や自転車利用者がより安全に越戸駅へアクセスできるようになると考えている。

[委員] 擁壁構造の変更によって工事費が6.3億円、設計費が1.7億円と大幅に事業費が増額しているが、具体的にどうしてこれほど大きな変更が必要になったのか。

[県] 掘り割り区間において、玉石層と地下水が存在していることが判明し、崩落を防ぐために必要な構造変更を行った。

[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。

⑤道路事業：主要地方道長篠東栄線の審議

道路建設課から説明。

[委員] 「③事業の効果の変化」の1) 貨幣価値化可能な効果の変化において、効果の値が説明資料と評価調書で異なっているが、どちらが正しいのか。

[県] 評価調書が正しい。

[委員] 事業の必要性の変化について、第1期工区と第2期工区では必要性が大きく異なる。第1期工区では集落があり、現道において住民や児童が利用するなど交通安全の観点から事業の必要性が大きいですが、第2期工区では、現道に

民家がほとんどないため、児童の利用は少ないのではないのか。

[県] 現在は近隣の海老小学校が廃校となり、遠方の鳳来寺小学校にスクールバスで通学していることから、特に第2期工区では児童の利用は少ないと思われるが、スクールバスの乗降の際に歩道を利用することになる。そのため、本事業では、集落の状況に合わせ、第1期工区の一部は両側歩道で整備をし、第2期工区では片側歩道で整備をしている。また、第2期工区においては生活道路の安全性の向上よりも線形不良における大型車のすれ違い困難な状況の改善を重要視している。

[委員] 第2期工区は現道を拡幅することは考えなかったのか。また、現状の計画では廃止となった豊橋鉄道田口線の軌道上を含んでいるのか。

[県] 現道拡幅の案も検討していたが、地元の要望はバイパス道路であったこともあり現計画となっている。また、現状の計画は田口線の軌道上を含んでいる。

[結論] 対応方針（案）を了承する。

【事後評価】

(1) 交通安全対策事業

①交通安全対策事業（交差点改良事業）：一般県道奥田河和線の審議 道路維持課から説明。

[委員] 死傷事故率の計算で用いられている、[件/億台キロ]という単位はどのようなものか。

[県] 1万台の車が1万km走行する間に起こる死傷事故件数の割合を表す単位であり、事故件数に、交通量と区間延長を加味した指標である。

200[件/億台キロ]を超える交差点は事故の危険性が高いと判断している。

今回の事業箇所については整備前に460.8[件/億台キロ]であったものが整備後に35.6[件/億台キロ]になっており、200[件/億台キロ]を下回っているため、整備効果が表れていることがわかる。

[委員] 事業を実施した区間のみを取り上げて、死傷事故率という指標で交通事故の削減状況の評価することは適切なのか。任意の区間で死傷事故率を算出するなど、恣意的な数字が出てしまうことにならないか。

[県] 交差点の死傷事故率については、交差点を含む100mという決まった範囲で算出しており、どの交差点においても一律の基準で算出しているため、恣意的な数字が出ることはなく、評価指標としては適切である。

[委員] 事業採択時から事後評価時まで、およそ20年経過しているが交通量の変化はあるのか。交通量が減ったことによる、死傷事故率への影響はあるのか。

[県] 整備前の交通量はおよそ11,000台/日、整備後の交通量でおよそ9,500台/日であり、一定程度減少している。死傷事故率の[件/億台キロ]という数字の中に交通量の情報も含まれているため、交通量の変化を考慮した数字で比較できている。

[委員] 交通量の変化が大きい場合には、事故件数のみでなく、その交通量の変化も踏まえた考察をした方がいいと思われるが、今回は交通量の変化が大きくないことと、死傷事故率は交通量の変化を加味できているとのことで了解した。

[結論] 評価調書(案)を了承する。

(2) 街路事業

①街路事業：都市計画道路小松原街道線の審議

都市整備課から説明。

[委員] 整備後の死傷事故件数が6件/年となっているが、6件が少ないのか多いのか。

[県] 整備前に1年で最大22件あった事故が、改良後は7～4件となっており、相対的に減少している。

[委員] 相対的に減少しているのは理解したが、6件/年が多いのか少ないのか判断できる指標があるとわかりやすい。評価調書に死傷事故率(件/億台キロ)を用い整備前後で比較したものを示してほしい。

[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。