

会議録（2019年度第5回愛知県事業評価監視委員会）

- 1 日 時 2019年12月20日（金） 午後1時30分～午後4時30分
- 2 場 所 愛知県自治センター 第602会議室
- 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、  
前田委員  
（県建設局） 建設局技監、河川課長、港湾課長、道路建設課主幹、  
建設企画課主幹 他  
（県都市整備局） 都市整備課長 他  
（県建築局） 公営住宅課長 他  
（県農林基盤局） 農林総務課 他
- 4 会議次第
  - （1）開会
  - （2）議事
    - ① 第6回委員会 審議対象事業の抽出について
    - ② 第4回委員会 会議録の確認について
    - ③ 第4回委員会 修正評価調書の確認について
    - ④ 対象事業の審議について  
【事前評価】街路事業 1事業、道路事業 3事業\*、  
公営住宅等整備事業 1事業  
【再評価】道路事業 1事業、公営住宅等整備事業 1事業、  
港湾事業 1事業  
【事後評価】道路事業 1事業  
※道路事業3事業を一括審議
  - （3）閉会

## 1 第6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6回の対象事業は、10件すべて事前評価である。事前評価については、1開催日に同じ細事業種の事業が複数ある場合には、一括審議することも可能とされている。

これをふまえて、細事業種が同じ5番の「横根川」と6番の「奥田」、7番の「鍋田排水」と8番の「六條」をそれぞれ一括審議とする。

また、水質保全対策事業及び用排水施設整備事業についても、両事業ともに用排水路を整備する事業であるため、細事業種が同じと考え、2番の「占部用水」と3番の「入鹿上用水」も一括審議とする。

その他、細事業種が1事業である1番の「畜産総合センター」、4番の「安城荒井」、9番の「平坂」、10番の「枝下用水2期」について抽出する。

以上、1番、2番と3番を一括審議、4番、5番と6番を一括審議、7番と8番を一括審議、9番、10番の合計7件とし、対象事業すべてを審議することを提案する。

[結論] 抽出委員の抽出案を了承する。

## 2 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。

### 3 第4回委員会 修正評価調書の確認について

#### ①砂防等事業（通常砂防事業）：宮前川

事務局から、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河川事業：二級河川音羽川水系、二級河川高浜川水系、河川整備計画の報告

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。

#### ③道路事業：主要地方道岐阜稲沢線

道路建設課から、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。

## 4 対象事業の審議について

### 【事前評価】

#### (1) 街路事業

##### ①街路事業：都市計画道路本郷知立線の審議

都市整備課から説明。

[委員] 費用対効果について、費用の中に維持管理費も含まれているが、維持管理費を何年分計上しているのか。

[県] 費用便益分析マニュアルに基づき、50年分計上している。

[委員] これまでに他の区間は整備済みか。

[県] 前後区間は、自転車歩行者道が整備済みである。

[結論] 対応方針（案）について了承する。

#### (2) 道路事業

##### ①道路事業：一般県道蒲郡碧南線、主要地方道豊田明智線、 主要地方道名古屋岡崎線（豊明中央工区）の一括審議

道路建設課から説明。

[委員] 名古屋岡崎線について、現在、豊明中央工区に隣接する名古屋市側の区間は、暫定2車線供用であり、刈谷市側は、境川を渡り刈谷市に至る区間のバイパスが未開通であるが、費用対効果算定の際、名古屋岡崎線をどのような形態として評価しているのか。

[県] 豊明中央工区から名古屋市内までは2車線で、刈谷市までの区間は4車線として評価を実施している。

[委員] 今回は、豊明中央工区だけが完成した時の評価ではなく、未開通の他の工区もつながっているとして、費用便益分析をしているとのことだが、他の工区が出来てないことも考えないといけないのではないか。

[県] 刈谷市側の未開通区間については、すでに事業化しており、事業評価も実施済みである。費用便益分析の考え方として、未開通であっても事業化

しているネットワークについては、将来つながっているものとして評価を実施することとなっている。

[委員] 今回、周辺のネットワーク状況の説明がなかったことから、隣接の未開通区間は未開通のまま、豊明中央工区だけが完成した場合を考えてしまうため、密接に関連する道路については説明した方が良い。また、他の工区がいつ完了するのか、想定している効果がいつ頃発現するのか説明した方が良い。

[県] 密接に関連してくる隣接工区については、今後の事業評価の際に、説明できるように考える。

[委員] 蒲郡碧南線について、周辺には自動車産業が集積し、平成 22 年度から平成 27 年度にかけて、交通量が増加傾向にあり、慢性的に渋滞しているところがあるが、自動車産業の将来見通しも含め将来の動向をどう織り込んでいるのか。

[県] 国が推計した将来見通しを基に推計している。現状 2 車線で 1 万 3 千台と多く、4 車線化後は 2 万 5 千台の交通が見込まれており、事業の必要性は高い。自動車関連工場の他に物流関係もあることから、将来的にある程度交通量は増加していくと考えている。

[委員] B/C を見ても十分高い数字が出ているため、将来についても十分効果が発現できる旨の記載があると良い。

[県] 将来の見込みなどについて、少し詳細に記載する。

[委員] 道路事業全体について、当初の事業費に比べて実績はかなり増加する傾向にある。増加するのは理解できるが、当初の事業費はどのように算出しているのか。

[県] 事業着手の段階では、概略の設計を基に算出した概算工事費を用いるなど、同種事業の平均的価格となっている。しかしながら、現場によっては、特殊な箇所もあり、現地調査を基にした設計の結果、事業費が増加する場合や、工事にあたっての、騒音や振動、粉塵などの対策費が必要となる場合があるなど、事業費が増加している。

[委員] 当初から少し事業費を上げた方がB/C等の評価が正確になると思われる。

[県] 当初の事業費を検討する際には、諸経費等の中で不確定な要素は考慮しているが、現場に入るとそれ以上の増加要因があるなど、やむを得ない面がある。今後は、当初の段階でできるだけ見込めるようにしていく。

[委員] 名古屋岡崎線について、歩道をそこまで広くする必要があるのか。

[県] 名古屋岡崎線については、30m幅員の道路として都市計画決定しており、4mの幅員を自転車歩行者道としている。道路の幅員については、今後再配分を検討することになるかもしれないが、事業としては前後の接続関係もあるため、30m幅員の道路として整備していく。

[委員] 一般県道と主要地方道の評価は同じように実施しているのか。

[県] 同じ方法で評価を実施している。

[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）公営住宅等整備事業**

#### **①費用対効果の算出方法**

公営住宅課から説明。

特に意見なし。

#### **②公営住宅等整備事業：鳴海住宅2街区の審議**

公営住宅課から説明。

[委員] 現入居世帯数が168世帯に対して建設戸数は336戸であるが、再入居の保障以外の空き住戸はどのようにするのか。

[県] 空き住戸については、建替事業に着手していない1街区の移転先として確保している。

[委員] 1街区の建替事業の際には、入居率を見て、建替戸数を調整するということか。

[県] 1 街区の着手前に、改めて必要な建替戸数を精査する。

[委員] 便益の算定については、社会全体の便益として考えるため、入居者の家賃上昇分を控除することに違和感がある。入居者の便益ならば良いが、社会的にこの事業を実施するかどうかの判断をするときに控除するのはどうか。

この考え方が決まり事なのか。

[県] 公営住宅の費用対効果の算定については、「公営住宅整備事業の新規事業採択時評価手法の解説」によることとしており、本解説の中で、差額を便益から差し引くとされている。

[委員] 公営住宅は、公営住宅法に基づくものであり、住宅に困窮する低額所得者に対し、低廉な家賃で良質な住宅を供給するものである。公営住宅には、住宅のセーフティネットとしての福祉的意味合いがある、ということがどこかで触れられると良い。

[委員] ご意見のとおり、公営住宅にはセーフティネットとしての役割がある。今後、最初の事業説明で触れていただきたい。

[県] 承知した。

[委員] 低所得者の方への住の確保という政策だということであれば、入居者の便益で計算するのも理解できる。

[委員] 災害時の受け入れ先になることも期待されるとあるが、常に一定数の空き住戸を確保しているのか。

[県] 災害用に空けているということではなく、一定数ある空き家を発災時に受け入れ先として活用する。

[委員] 空いている部屋も便益があるとして計算しているのか。

[県] 入居率 100%で計算しているが、空家等引当金を一定数見込んだ家賃で評価している。

[委員] 空き家を防災的に必要な部分として評価できないのか。

[県] 防災用で確保した空き家ではないため、評価していない。

[結論] 対応方針（案）について了承する。

## 【再評価】

### （１）道路事業

#### ①道路事業：一般国道１５５号（東海拡幅）の審議

道路建設課から説明。

特に意見なし。

[結論] 対応方針（案）について了承する。

### （２）公営住宅等整備事業

#### ①公営住宅等整備事業：上和田住宅の審議

公営住宅課から説明。

特に意見なし。

[結論] 対応方針（案）について了承する。

### （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港湾事業：三河港蒲郡地区の審議

港湾課から説明。

[委員] クルーズ船の効果はどのように算出しているか。

[県] クルーズ船の乗客一人あたりの平均消費額 20,000 円に人数を掛け、年間の寄港回数 2 回を踏まえ算出している。

[委員] 自動車の輸出に利用している企業が仮に操業停止した場合はどうなるのか。自動車の輸出があるから B/C が 2.4 もあるのではないか。

[県] ご指摘のとおり、岸壁の利用がないと便益が上がらない。そもそも、ふ頭がないと船も荷物も集まらない。ポートセールスに力を入れるとともに、岸壁へのアクセス道路を整備することによって、貨物量が落ちないように努力している。

[委員] 道路等では、ある日いきなり利用がなくなるということは無く、台風や洪水などの災害についても確率論的に出せる。しかし、クルーズ船にしても、自動車にしても、景気や企業業績等に大きく左右される。

どの程度で、B/C=1.0 以上を保てるのかという見方の方が大事ではないか。

[県] 現在想定している自動車輸出台数の半分程度で B/C=1.0 に近い値となる。

[委員] そうすると、毎年それ以上利用してもらおうというのがポートセールスの最低目標値となるのか。

[県] そのとおりである。

[委員] クルーズ船はどこから来るのか。

[県] 日本を周遊し、釜山にも寄港する。

[委員] 訪日旅客とあるが、海外から来るのか。

[県] 前回寄港したクルーズ船の乗客は、2/3 が海外の方で、従業員もほぼ全員が海外の方であった。

[委員] 三河港で降りて、乗客はどこでお金を落とすのか。

[県] 近場だと蒲郡市内や豊川稲荷、遠方だと半田や常滑等を観光する。バスを利用して一日で行き来できる範囲となる。

[委員] 寄港してもらうには、人を呼び込む様々な対策も必要ではないか。

[県] 人を呼び込む対策については、地元の蒲郡市、観光協会が中心となって、協議会等で検討を進めている。

[委員] 長崎だと毎日のようにクルーズ船が来ており、年に数隻の想定だと、長崎では一週間程度の話である。

しかし、現状は自動車輸出が中心の蒲郡において、先が見えないことの対応策として、クルーズ船にも力を入れていることが分かった。

[委員] 三河港の近隣でクルーズ船が停泊できる港はないのか。

[県] 名古屋港では、年に40回程度停泊している。

[委員] 三河港に停泊してもらうには、他港とは違う魅力が必要である。

[県] 名古屋港などの工業港と違い、三河港には、周辺に国定公園等があり、眺望が良いとの意見を聞いている。また、停泊時にどういった観光地を提供できるかも重要と考える。

[委員] 平均消費額20,000円の算出根拠を教えてください。

[県] 費用対効果分析マニュアルによっている。

[結論] 対応方針（案）について了承する。

## 【事後評価】

### (1) 道路事業

#### ①道路事業：一般国道 247 号（成岩 6 号踏切）の審議

道路建設課から説明。

[委員] 踏切の撤去事業となっているが、青山駅を高架化していることから、踏切撤去以外の総合的な評価をした方が良い。

[県] 今回の事業については、4車線化事業と連携し、道路ネットワークが形成されたことも大きな効果だと考えている。

[委員] 地元の人はどう感じているのか。青山駅が高架になったというのは踏切の撤去事業と一体ととらえているのか。

[県] そのような意見はないが、地元の企業にアンケートをとっており、移動時間が短縮できたなど、踏切の撤去事業によって得られる効果と4車線化整備した効果の意見に対しては、満足度の高い返事をいただいている。すべての地域の方々に聞いている訳ではないが、非常に効果があったと考えている。

[委員] 道路事業だけでなく、道路事業以外の効果もあった等の記載をした方が良い。

[県] 事業効果の発現状況に記載する。

[委員] 調書内の「事業実施による環境の変化」で「定時性」という言葉があるが、定時性と記載すると、航空機や電車を意識してしまうので、道路事業というのが分かるように変更した方が良い。

[県] 踏切での一旦停止がなくなって渋滞が解消されたなど、定時性という言葉が渋滞解消などに変更する。

[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。