

会議録（2023年度 第4回愛知県事業評価監視委員会）

- 1 日時 2023年10月20日（金） 午後1時30分～午後5時00分
- 2 場所 愛知県自治センター602会議室
- 3 出席者
(委員) 阿部委員、加藤委員、北野委員、木全委員、
小谷委員、平松委員、藤森委員
(県建設局) 建設局技監、道路維持課担当課長、道路建設課担当課長、
河川課担当課長、建設企画課担当課長
- 4 会議次第
 - (1) 開会
 - (2) 議事
 - ①第3回委員会 会議録について
 - ②第3回委員会 修正評価調書の確認について
 - ③第5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	4事業
河川事業	2事業
【事後評価】交通安全対策事業	1事業
道路事業	1事業
 - ⑤河川整備計画の報告について
 - (3) 閉会

1 第3回委員会 会議録について

特に意見なし。

[結論] 会議録について了承する。

2 第3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)

[結論] 修正評価調書について了承する。

3 第5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5回の対象事業は、「事前評価」が、道路事業の5事業、「再評価」が、街路事業の3事業と都市公園事業の3事業と漁港漁場整備事業の1事業の合計7事業である。

「審議対象とする事業及び抽出方法について」、「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」、「1開催日に細事業種が同じ事業が複数ある場合は、一括審議とすることも可とする」とあるため、同一事業の道路事業5事業については、一括審議として抽出する。

但し、今回の道路事業については事業費が100億円を超える事業が3つ含まれており、質疑応答に十分な時間を取るため、一括審議ではあるが、2事業分の扱いとすることを提案する。

再評価審議可能数は、事前評価の一括審議を2事業の扱いとした場合、6事業となるため、1事業を抽出外とする。抽出にあたっては、「審議対象とする事業及び抽出方法について」に従い、進捗状況と事業内容の考慮として、「事業費や事業期間の大幅な増加の有無や、事業の見込みの判定結果」に着目した他、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、そして、「過去の審議状況」の3点に着目した。

この結果、6番の都市公園事業小幡緑地については、事業期間も1年のみの延長で、事業進捗も高く、また費用地効果も高い値を示しており、他の都市公園事業や他事業と比較しても懸案事項は少ないと判断したため、抽出しません。

以上を総括すると、「事前評価」については、1番から5番までを一括審議とした上で、十分な意見聴取時間を取るため2事業分とする。

また「再評価」については、1から5番と7番の計6事業を審議対象とするこ

とを提案する。

[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

(1) 交通安全対策事業

【再評価】

①交通安全対策事業：名古屋豊田線の審議

道路維持課から説明。

[委員] 事業費の増額について、計画延長増による増額とあるが、計画延長はどこか。

[県] 工事区間終点から東側へ150m延長した。この部分について日進市道が交差しており、事業着手時点では、市道工事の進捗が不明瞭であったため、交差点まで事業化を行った。しかし事業期間中に日進市道の工事が具体化し、供用されたため、これに合わせて歩道を確保するため延長した。

[委員] 再評価調書ではどこに書いてあるか。

[県] 1ページ目の計画変更の推移で一番下の事業内容のところに延伸について記載してある。

[委員] 延長しか書いてないので延長した理由も記載してほしい。

[県] 了解した。

[委員] 自転車は原則車道を走ることになっているが、自転車歩行者道として整備している理由はなぜか。

[県] 基本的には自転車は車道を走る考えから、現在は自転車通行帯の幅を確保するよう整備を進めているが、本事業は以前の基準で整備されているため、既に完成している部分は自転車歩行者道として整備している。これから整備を行う部分については、構造的に見直した上で、地元及び警察とで協議が成立すれば自転車通行帯で整備することを考えたい。

[委員] 自転車歩行者道で事故は起きているのか。

[県] 自転車の事故について供用済区間では起きていない。しかし歩道が未整備である箇所は事故が起きているので早期に供用しなくてはならないと思っている。

[委員] この区間は自転車交通量が多いところと考えていいか。

[県] 付近の高校の生徒数が減っているため、自転車交通量の総量は減っていると思うが、多いところと考えている。

[委員] 小学校の児童も事業区間を通っているのか。

[県] 事業区間は危険なため迂回して通学していただいている。工事が完成すれば事業区間を通学路にすることを考えている。

[委員] 用地難航者がいるが2028年度に完了と言えるのか。

[県] 本事業については、時間をかけていられないと思っているため、粘り強く交渉し引き続き事業を進めていきたい。

[委員] 用地難航者の部分について、反対側に道路を広げる考えはないか。

[県] ここは都市計画道路であるため、簡単に計画を変えられない状況である。また現計画に沿って、既に用地を買収したところもあるため、今の線形で整理するようにしている。

[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。

【再評価】

②交通安全対策事業：知多東浦線の審議

道路維持課から説明。

[委員] 県のバリアフリーに準ずる地区となっているが、具体的にはどういう対応をしているか聞きたい。

[県] 基本的には歩行者空間を確保すること、段差を解消すること、点字ブロックの設置等、障がいのある方が通りやすいよう対応している。今回の事業としては、3工区については元々幅員が確保されていたため、明確にバリアフリーの

ために何かを行ったという位置づけはないが、整備内容がバリアフリーの目的とも合っていた。

[委員] 歩道整備をする場合、バリアフリーの重点に関わらず、整備内容は変わらないということか。

[県] この区域については、結果的に整備する内容がバリアフリー対策になった形である。

[委員] 3工区がバリアフリーの対象となっているということで、他の工区と比べて何が違うのか。対象になっている場合、何か整備が必要になるということであれば説明いただきたい。

[県] 1・2工区と3工区では歩道の幅員が変わっており、3工区に至っては図面右側を5.25m確保し自転車と歩行者を視覚的に分離し、より幅を広くとって歩きやすい空間を意識して整備している。

[委員] バリアフリーの指定があったため幅を広くしているということか。

[県] 3工区の幅員を広げた背景は、バリアフリーに指定されたからであると聞いている。

[委員] そうであれば資料に記載していただきたい。また、それに伴って以前の評価の時に工事費が高くなったということか。事業が始まったのが2005年で3工区の整備がそれより後であるが。

[県] バリアフリーのために事業費が高くなったということはない。

[委員] 歩道を拡幅しているので、事業費が上がってないか。

[県] 拡幅というのは、全幅員16mは変わらず、中の幅員構成を見直したということである。左側の歩道を狭くして、右側の歩道を広げている。

[委員] 了解した。ただ、ここも先程の名古屋豊田線の話と一緒に自転車歩行者道であるということか。

[県] 仰る通り自転車歩行者道です。第3工区を整備した当時は自転車空間と歩行者空間を明確に視線分離することが良いとされていたが、今は歩道上で自転車

と歩行者の分離を行っても、評価されない状況である。

[委員] 先程の右側というのは、小学校・中学校・高校が建っている反対側か。南北で言うと西側になるか。

[県] 西側です。

[委員] 学校側ということか。

[県] 1・2工区も図面で言うと右側が広い。3工区程ではないが、学校がある関係で生徒・児童が歩行するため、こちら側を広くしている。

[委員] 現在自転車は車両なので、自動車の方を広くするということだが、この自転車歩行者道の場合だと、自転車の場合は通学の行き帰りは両側から通行しても良いということか。

[県] 考え方としては、両側通行可能です。

[委員] 車道を自転車が通る場合は、車と同じ左側通行になるということか。

[県] 今のルールだと車両と同じで左側を通ることとなる。

[委員] そういう意味では、古い考え方もメリットはありそうである。

[委員] 特に高校生の自転車通学の際に、西側に自歩道があった方が、道路を横断するより安全であると考えられる。つまり、一概に自歩道の整備が良くないとは言えないと感じた。

[委員] また、図面の右側が西側で左側が東側なのかについて、おそらく知多東浦線は起点が知多市なので、起点から見て断面を書くところなのではと思ったがどうか。

[県] 道路の断面は起点から整理するので、このように記載している。

[委員] 図面の上に「西側」・「東側」と書いたり、「学校側」と書いたりすると説明が分かりやすいのでは。

[県] 今後は説明資料に記載し分かりやすくする。

[委員] 寺本駅が近いようだが、駅に近づくと歩行者も多くなるのではないか。

[県] 交通量の資料が手元にないため確認はできないが、駅に近いため、歩行者は多くなると想定できる。

[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】

③交通安全対策事業：武豊大府自転車道線の審議

道路維持課から説明

[委員] 「自転車利用者からの問い合わせ」とは具体的に何か。詳しく書けるのであれば記載すること。書けないのであれば、「地元からの要望」、もしくは「地元や利用者からの要望」だけで良いと思われる。

[県] 「地元からの要望」は、町からの要望書があるので記載できる。自転車利用者については、そういったご意見があるとのことは把握しているが、要望書等があるわけではないため、ご指摘のとおり「地元からの要望」に修正する。

[委員] 自転車利用者は、歩道の無い名古屋半田線ではなく、歩道のある阿久比半田線から転移するのではと思われる。阿久比半田線の自転車利用状況を確認すべきでは。

また、本路線の必要性は、観光などの観点が先であるように思う。この道路の本来の目的も説明に入れるべき。それとあわせて、交通安全の話をしてはどうか。

[県] 交通安全事業として実施しているため、この観点を評価しているが、ご指摘のとおり、観光などの目的が第一にあるため、その内容を調書に追記する。

[委員] 増額理由の説明にて、道路を築造盛土が管理用通路を侵すことが判明したためブロック積擁壁を追加計上したとのことだが、始めからわかることではないのか。

[県] ご指摘のとおり、調査不足の部分があった。今後このようなことが無いよう努めていきたい。

[委員] 事業長期化の説明にて、非出水期のみの施工となり長期化したとあるが、工事内容が増えたことのほうが理由としては大きいのでは。非出水期のみの施工となったことはどれほど影響があるのか。

[県] 長期化の理由としては、どちらも影響としては大きい。非出水期のみの施工となったことについては、当初の計画では、堤体への盛土だけであれば、出水期でも工事可能と想定していたが、河川管理者との協議により、非常時での管理用通路確保を求められたため、工期が延長した。また、工事内容が増えたことについても、両側が川に挟まれた堤防での作業となり、資材搬入や工事施工を片側から進めなくてはならず、お金があれば工事が進むという現場ではないことから、工期が延長している。

[委員] 工期が延長したことと、工事費が増額したことを説明する前に、そもそも、川に挟まれたこの場所に道路を計画した理由を説明した方が良い。観光や健康の観点で整備する自転車専用道路は、他の道路と比べて整備の優先性は高くないため、なるべく費用の掛からない堤防等を活用することで事業を進めていると思われる。結果、工期や費用が増加したが、計画としては間違っておらず、今後、費用縮減等を行い事業を進めるということがわかるよう調書を整理してはどうか。

[県] 了解した。そのように修正させていただく。

[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】

④交通安全対策事業：大府常滑線の審議

道路維持課から説明

[委員] 自転車と自動車の交通量が減少している理由はなにか。コロナの影響か。

[県] コロナの影響もあると思うが、原因については不明。

[委員] 現況は駅の西側にロータリーがあるが、東側にもロータリーができることで人の動きはどのようになるのか。本事業区間を含む人の流れは分析できているか。

[県] 現況のロータリーは、公共交通機関も一般の車両も利用しているが、東側のロータリー完成後は、西側が公共交通用、東側が一般車両用になると市から聞いている。東側のロータリーができれば、送り迎えの車はこちら側を使うようになるので、車の動きは大きく変わると思われる。また、駅から直接東側へ向かう流れができるので、歩行者の流れは変化すると考えている。

[委員] この事業が完成すると、市としては観光面で強くなると思われる。そういった意味でも重要な事業であると考えてるので、進めていただきたい。

[県] 了解した。

[結論] 対応方針（案）を了承する。

【事後評価】

⑤交通安全対策事業：国道301号の審議

道路維持課から説明。

[委員] 事業評価調書の事業費に対する評価について、用地補償の増額がやむを得なかったことが納得できるような文面にした方が良いと思うが、増額理由について詳しく教えて欲しい。

[県] 通学路の安全性をより高めるため、地元の小中学校と協議の上で歩道橋の設置が必要と考え、その影響で補償物件が増加した。補償物件の中にはガソリンスタンドもあり高額な補償となったためである。

[委員] ガソリンスタンドに影響のない位置に歩道橋は設置できなかったのか。

[県] ガソリンスタンドを避けた形にすると、交差点から離れた位置に歩道橋を設置しなければならず、歩行者が大きく遠回りをする必要が生じてしまうため、最も効果的な位置に設置を行った結果である。

[委員] それでは地元の小中学校と協議の上、最も安全かつ効果的な位置に歩道橋を設置し、そのために事業費が上がった旨の説明を調書に記入していただきたい。

[県] 了解した。そのように修正させていただく。

[委員] この区間について国道であることに変わりはないか。

[県] 変わらず国道である。

[委員] 今回の事業区間について、松平バイパスの開通により交通量が減ることが想定されていたと思うが、それでも本事業を行う必要があったのか。

[県] 本区間の先には自動車関連研究開発施設の建設計画があり、今後通勤に使用されることが予想され、極端に交通量が減ることはないと考えている。

[委員] 工事について河川改修を行っており、規模が大きくなっているが、ここまで必要であったのか。

[県] 現地は谷地形であり、川側か崖側のどちらかに拡幅しなければならない中、崖側は岩が明らかに見えていたため、計画時点では川側拡幅の判断をした。工事に着手した結果、川側に固い地盤が出てきてしまったが、計画時点ではこのような判断をしたのはやむを得なかったと考えている。

[委員] 松平バイパスが完了した後の本事業区間の交通量はどうなっているか。

[県] 現在資料がないので、後ほど改めて報告する。

(交通量について確認するため中座し、説明を再開)

[県] バイパスが整備完了してから現道の交通量を計測したデータは無いため実際の交通量は不明だが、令和22年時点を想定した将来の推計交通量は計算しており、松平バイパスの交通量が1日に約10000台、現道が1日に約3000台である。

[委員] それでは事業計画時に付近でバイパス整備があるものの、将来の交通量予測の推計の結果、交通量が1日で約3000台あったため、本事業が必要であったという旨を調書に記入していただきたい。

[県] 了解した。そのように修正させていただく。

[委員] やはり交通量の実際の値を用意いただかないと、事後評価においてデータ不足になってしまうため、交通量のデータを用意することについて、今後の事後評価の参考としていただきたい。

[県] 事後評価の際にはそのような指標が大事であることは、今回重く受け止め、今後の事業評価の参考とする。

[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

【事後評価】

①道路事業：国道419号（高浜立体）の審議

道路建設課から説明。

[委員] III対応方針（案）の同種事業に反映すべき事項において、「公安協議」は一般の人ではわからないため、表現を変更したほうが良い。

[県] 「公安協議」は専門用語のため、表現を工夫し評価調書（案）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）河川事業

①費用対効果の算定方法

河川課から説明。

特に意見なし。

【再評価】

②河川事業：庄内川上流圏域の審議

河川課から説明。

[委員] 水位低減効果を示す代表河川に八田川と内津川を選定しているのはどうしてか。また、矢田川の水位低減効果はどうか。

[県] 他河川よりも水位低減効果が大きく、事業進捗が図られているため、八田川と内津川を選定している。矢田川最下流の落差工の整備が完了すれば、大幅な水位低減効果が得られると思われるが、今回は未完成のため、効果としては選定していない。

[委員] 八田川は改修済区間より上流で最大約 0.2m の水位低下を確認したとあるが、効果があるといえるか。

[県] 本川の庄内川の整備に合わせて支川である八田川の河川改修を下流から実施しており、その結果、改修済区間の上流も含め河川水位が計画高水位以下となっている。特に、改修区間の直上流で水が良く流れるようになり効果が表れている。よって、治水安全度が向上していることから、整備効果があるといえる。

[委員] 内津川の計算水位が段差状になっているのはどうしてか。

[県] 山間部を流れる河川であり、河床勾配が急になると流速が早くなりすぎることから、落差工を設置し勾配を緩くしたためである。

[委員] 魚道はどこに設置するのか。また、魚道の構造形式はどういったものか。

[県] 環境に配慮した河道とするため、既存の落差工に魚道を設置する。矢田川では階段式の魚道としている。

[委員] 評価調書(案)では魚道の整備位置(15ヶ所)が分からないため、評価調書の平面図に整備位置を示すべきである。

[県] 承知した。

[委員] 評価調書(案)の水位低減効果図が分かりにくいので、計算水位などの凡例を図の右に記載し、図を大きくして水位の低減量を明確に示すべきである。

[県] 承知した。

[委員] 評価調書(案)の「改修規模 W=○/○」という表現は分かりにくいので、「年超過確率○/○」とするべきである。

[県] 承知した。

[委員] 評価調書(案)P1-P2の「計画変更の推移」で、罫線が合っていない。また、事業進捗率の記載に誤りがあるため修正すること。

[県] 承知した。

[委員] 上流・下流区間で年超過確率が変わっているが、どういう計算をしているのか。

[県] 確率規模が変わるのは、流域面積が大きく、市街化が進んでいる河川の治水安全度を上げているもので、例えば、下流部の年超過確率が 1/30 であれば、上流部にも 1/30 の雨を降らせて溢れながら下流の方まで流れてくると想定し、その流量を安全に流せるように計画されている。

[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。

【再評価】

③河川事業：御津川水系の審議

河川課から説明。

[委員] 説明資料 P6 の長期化の理由に、「橋梁架け替え中に伴う地元との調整・交渉に時間を要している」とあるが、「橋梁架け替えに伴う」の間違いではないか。なお、再評価調書(案)P5 は、「橋梁の架け替えに伴う」となっている。

[県] そのとおりです。

[委員] 工事施行区間が 2 区間あり、その間が中抜け区間になっているが、整備する必要はないか。

[県] 中抜け区間で流量計算を実施し、流下能力に問題ないことを確認している。そのため、当該区間は整備不要としている。

[委員] 下流区間の土地利用は宅地となっているのか。また、下流区間の整備も不要か。

[県] 下流は市街地となっており宅地が多くある。下流区間も流下能力を確認し、整備不要としている。

[委員] 河川の整備内容はこういったものか。

[県] 主に河道の拡幅や河床掘削を行い、治水安全度を向上させている。

[結論] 対応方針(案)について了承する。

5 河川整備計画の報告について

①豊川上流圏域河川整備計画の報告

②蜷川(渥美)水系河川整備計画の報告

河川課から説明。

[委員] 豊川上流圏域の施行場所に桜淵公園とあるが、公園内で築堤し遊水地を整備するのか。

[県] 公園内の遊水地整備ではなく、公園から対岸の豊川 28.6k 右岸で堤防整備を行うものである。

[委員] 蜷川(渥美)の河川工事の内容に、高潮堤防整備とあるが、年超過確率 1/5 に対する整備か。

[県] 年超過確率規模に対する整備ではなく、三河湾の高潮に対する整備である。

[結論] 河川整備計画の報告について了承する。