

## 会議録（平成30年度第3回愛知県事業評価監視委員会）

1 日 時 平成30年11月12日（月） 午後1時30分～午後4時45分

2 場 所 愛知県自治センター 6階 第603会議室

3 出席者

（委員）魚住委員、千家委員、中村委員、前田委員、水谷委員、山崎委員、  
吉永委員

（県建設部）鎌田建設部技監、建設企画課主幹、道路維持課主幹、  
道路建設課主幹 他

（県農林水産部）農林検査課、農地整備課長、森林保全課主幹 他

4 会議次第

（1）開会

（2）議事

①平成30年度 事業評価監視委員会の予定（変更）について

②第4回委員会 審議対象事業の抽出について

③第2回委員会 会議録の確認について

④第2回委員会 修正評価書の確認について

⑤対象事業の審議について

【事前評価】道路事業 1事業

【再評価】道路事業 3事業、農業農村整備事業 1事業、  
交通安全対策事業 1事業

【事後評価】交通安全対策事業 1事業

⑥第2回委員会審議事業（林道事業）の継続審議について

⑦その他

（3）閉会

## 1 平成30年度事業評価監視委員会の予定（変更）について

事務局より変更箇所及び理由について説明。

[結論] 変更について了承する。

## 2 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について説明後、抽出委員が抽出案を提案。

[抽出委員]

第4回の対象事業は、「再評価」が河川事業の3件、都市公園事業の3件及び下水道事業の4件の計10件、「事後評価」が港湾事業の1件の合計11件である。

再評価については、過去の委員会における審議状況に着目し、過去の委員会で未審議である1番の「河川事業（一級河川庄内川水系庄内川上流圏域）」、8番の「下水道事業（境川流域下水道）」、9番の「下水道事業（五条川左岸流域下水道）」、10番の「下水道事業（衣浦東部流域下水道）」を抽出する。

次に、過去の委員会で審議された再評価事業のうち、4番の「都市公園事業（大高緑地）」については、用地買収の難航から事業期間を延伸すること及び民間活力を活用した施設「ディノアドベンチャー名古屋」を平成28年7月にオープンし、多様化する県民ニーズに対応した効率的かつ効果的なインフラの運用をしていることに着目した。6番の「都市公園事業（牧野ヶ池緑地）」については、進捗率が95.0%を超えているものの、前回の審議から0.3%しか進捗していないこと、及び今回、事業内容の変更で事業期間を5年間延伸することから、審議が必要であると判断した。

そのため、4番の「都市公園事業（大高緑地）」、6番の「都市公園事業（牧野ヶ池緑地）」を抽出する。

事後評価については、事業種別、細事業種別のバランスを考慮することから、1番の「港湾事業（東幡豆港）」を抽出する。

以上、再評価から6件、事後評価から1件の合計7件について抽出することを提案する。

[結論] 抽出委員の抽出案を了承する。

## 3 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。

#### 4 第2回委員会 修正評価書の確認について

##### ① 治山事業（水源地域整備事業）：北設楽郡豊根村下黒川地区

事務局から、修正箇所を説明。

特に意見なし。

[結論] 修正評価書について了承する。

##### ② 交通安全対策事業（歩道及び自転車歩行者道整備事業）：主要地方道安城碧南線

事務局から、修正箇所を説明。

特に意見なし。

[結論] 修正評価書について了承する。

##### ③ 交通安全対策事業（歩道及び自転車歩行者道整備事業）：主要地方道名古屋豊田線

事務局から、修正箇所を説明。

特に意見なし。

[結論] 修正評価書について了承する。

##### ④ 交通安全対策事業（歩道及び自転車歩行者道整備事業）：一般県道斉藤羽黒線

事務局から、修正箇所を説明。

特に意見なし。

[結論] 修正評価書について了承する。

#### 5 対象事業の審議

##### 道路事業・街路事業における事業評価手法について

道路建設課から説明。

[委員] データが平成22年センサスベースになったと説明されたが、8年前のデータであり、時差があるように思うが、最新の推計データを用いるべきではないか。

[県] センサスデータを基とした将来交通量推計の作業に関しては、国土交通省で行われており、現時点では平成22年センサスベースが最新のデータである。

[委員] 貨幣価値化困難な効果の評価基準は、評価値が0.6を超えるとされているが、0.6の場合の扱いは。

[県] 評価値が0.6を超えることを基準としているため、0.6の場合は満たさないこととなる。

## 【事前評価】

### ①道路事業 主要地方道知多東浦線の審議

道路建設課から説明。

[委員] 鉄道事業者との事前調整は十分にできていることでよいか。

[県] 平成26年度から協議を開始しており、踏切統廃合など課題も整理し、事業実施について合意を得ている。

[委員] 前回評価委員会の他事案では、鉄道事業者との協議で工法が大幅に変更し、事業費が増額となった例があったので、綿密に協議を進めていただきたい。

[委員] 用地補償の期間が8年の計画となっているが妥当か。

[県] 今までの実績や用地補償の対象および件数などを地元市町とも確認しており、妥当であると考えている。

[結論] 知多東浦線の対応方針(案)を了承する。

## 【再評価】

### ①道路事業 主要地方道豊橋渥美線の審議

道路建設課から説明。

[委員] 事業費の進捗62%に対し、延長の実績が0kmとなっている。来年度には0.46kmが供用予定で、工事費の進捗も40%であるが、なぜ0kmなのか。

[県] 途中に部分供用に適切な交差道路がなく、幹線道路同士を結ぶ範囲でないと開通できないため、0kmとなっている。

[委員] 貨幣価値化困難な効果の「広域交通性の向上が期待できる」の項目につ

いて、高速道路・地域高規格道路等へのアクセス向上となる具体的な道路は何か。

[県] 本事業個所から東へ向かった先の国道23号が地域高規格道路であり、これが該当する。

[委員] 何キロぐらいの範囲であれば評価の対象とするのか。

[県] 具体的に決まりはないが、路線の状況、交通状況や地域高規格道路等との接続状況を加味して判断している。

[委員] 交通量が増えた要因は企業立地が進んだということか。

[県] それが大きいのと思う。

[委員] 事業の必要性をA判定としたのは、当初計画よりも交通量が増えたことが要因か。

[県] 事業着手時に比べ企業立地が進んだ上に、現道の交通量も増えていることから、事業の必要性が増大しているため、A判定とした。

[委員] 事業着手時よりも企業誘致が上手くいったという理解でよいか。

[県] 事業着手時よりも造成が進み、企業を誘致できる環境が整ってきており、企業立地数が伸びた状況である。

[委員] 企業立地が予測値より多くなったという理解でよいか。

[県] 事業着手時も三河港港湾整備計画で造成計画はあり、造成しても企業立地が進むかは不明確であったが、実際は企業立地が進み、交通量が増えた状況である。

[委員] 最初の段階で効果を見込んでいなかったのか。

[県] 企業立地は見込んでいたが、事前評価を実施していないため、どの程度を見込んでいたかは確認できない。

[委員] 田原4区に直結した道路となるのか。

[県] はい。

[委員] 暫定2車線で整備するのは、橋梁などの構造物の建設費を縮減するためか、又はそれ以外の理由か。

[県] 本事業区間の東側が現状2車線であり、前後のネットワークを加味して暫定2車線としている。

[委員] 4車線分の用地買収が済んでいて大型構造物もないのであれば、4車線での整備検討をすることを以前説明されたが、この事業は該当しないのか。

[県] 平成26年度に説明をしているが、今回は東側が2車線であるため、ここだけ4車線区間としても4車線での整備効果はまだ上がらないと判断し、暫定2車線で整備を進めている。

[委員] 追い越し効果もあり、必ずしも整備効果が上がらない訳ではないのでは。4車線化する際に作り直すことを考えると、用地買収を完了しているのであれば、最初から4車線整備したほうが全体として安いと思うし、利用者にとっても望ましいのではないか。

[県] 今後の新規事業における暫定2車線整備については、4車線で進めていくことを基本とした上で検討していく。

[結論] 豊橋渥美線の対応方針(案)を了承する。

## ② 道路事業 一般県道境政成新田蟹江線（中原・境工区）の審議

道路建設課から説明。

[委員] 用地進捗率が64%とあるが、一方で用補費の執行は81%まで進捗しているが、残り（19%）の用補費で36%の面積を取得できるのか。

[県] 用補費の進捗率81%は、土地、物件、工作物も含めた事業費ベースの進捗で、用地進捗率64%は、土地面積のみのため一致しない。今後、取得予定の用地は、補償物件が少ないため、残用地の取得は可能である。

[委員] なぜ、片側に寄せる暫定2車線整備なのか。

[県] 地元から中央分離帯ができると沿道利用ができなくなると反対意見があったため、片側に寄せる構造としている。

[委員] 交通量が増加しているが、暫定2車線で交通処理できるのか。

[県] 前後区間のネットワーク状況から、現時点の交通量であれば対応できると考えている。

[委員] 名古屋港の貨物取扱量が増加しているとあるが、リーマンショックで落ち込んだが、その後は以前の取扱量に復元しただけで、傾向としては横倍と見える。よって、必要性に変化がないものと考えられるので、B判定になるのではないか。

[県] 指摘のとおり、修正する。

[委員] 他にA判定となる要素はあるのか。

[県] 事前評価を実施していないため、必要性が増大したという比較ができない。

[委員] 事前評価を実施していない事案については再評価時に状況確認をしておくこと。

[委員] 平成27年センサスベースの将来交通量推計がいつ利用できるようになるのか国土交通省に聞いているか。

[県] 平成27年センサスベースの推計データがいつ利用できるかは、現時点で分からないが、毎年の事業評価の事務を開始する際には、最新のデータの状況をあらかじめ聞いた上で実施している。

[委員] 最近では国から重要物流道路の指定の動きがあると思うが、本路線のような港湾アクセスに資する道路が重要物流道路に指定されるような調整をすることで、事業の必要性を高めていってほしい。

[県] 重要物流道路の指定については、調整している段階である。

[結論] 評価調書(案)を修正するという条件付きで、境政成新田蟹江線の対応方

針（案）について了承する。

### ③ 道路事業 一般国道247号（常滑～美浜バイパス）の審議

道路建設課から説明。

[委員] 事業費の増加要因に「労務単価・諸経費等の自然増加」とあるが、これまで審議した2つの再評価路線については、事前評価時と再評価時の事業費が同じになっているが、自然増加の影響は受けなかったのか。

[県] 主要地方道豊橋渥美線、一般県道境政成新田蟹江線の2路線は事前評価を実施しておらず、その場合の事業費の記載については、再評価時と同じ最新の事業費を記載することとしている。

[委員] 仮線用地は完成後どうなるのか。

[県] 仮線用地には、鉄道事業者の用地と市道付替えのために県が取得した用地の他、借地する用地があり、借地する用地については地権者に返却する。

[委員] 無駄な用地取得はないということか。

[県] はい。

[委員] B/Cが1.1と事業費が増加したことで厳しい状況であるが、もう一桁下の値はいくつか。また、諸経費や労務費の自然増加で事業費が今後も増加することが考えられるが、感度分析は行っているか。

[県] B/Cは1.13である。感度分析は行っていない。

[委員] 平成37年度まで継続する事業のため、計画的に削減できるところは削減し、これ以上の費用増加はないよう進めてもらいたい。

[県] 今後、費用増加については留意し事業を進めていく。

[委員] 事業の効果が事前評価時と比較し減少しているが、要因はあるか。

[県] 費用便益分析マニュアルの改定があり、原単位が減少したことが要因として考えられる。



[委員] 計画交通量が16,200台/日に増加しているのはなぜか。

[県] 南知多道路の有料化となる時期が平成58年まで延長した。今回の再評価では、料金体系を有料として推計したことにより、交通量が国道247号へ転換したことが要因である。

[委員] 事業の効果が減少しているのにA判定とした理由はあるか。

[県] B/Cは1.0を超え、貨幣価値化困難な効果も0.6を超えていることからA判定としている。

[委員] 便益が事業着手時の130億円から80.3億円に減少しており、事業の効果は低下しているのではないか。

[県] 指摘のとおりであり、B判定に修正する。

[結論] 評価調書(案)を修正するという条件付きで国道247号(常滑～美浜バイパス)の対応方針(案)について了承する。

#### ④ 農業農村整備事業(たん水防除事業): 観音寺地区の審議

農地整備課から説明。

[委員] 既設樋管を利用する計画に変更したとのことだが、既設樋管は補強等の対策工事をする予定はあるか。

[県] 既設樋管の能力は足りており、大きな機能低下も見られないことから、補強等の対策は予定していない。

[委員] 借地交渉が難航した理由は。

[県] 樋管工事を施工しようとする、民地を長期間・広範囲に渡り借地する必要があるが、代替用地を確保することが難しく、地権者の了解を得られなかった。

[委員] 調書内の工事費の変動要因の分析において、「施設計画の見直し(既設樋

管利用)に伴う減」とあるが、当初から既設樋管を利用する計画とした方が経済的だったのではないか。

[県] コンクリート構造物の耐用年数が40年から50年ということから、原則、排水機場を更新する場合は樋管も併せて更新することとしている。今回の場合は、借地交渉の不調により、やむを得ず既設樋管を利用する計画に変更した。

[委員] 既設の樋管を利用することに耐久性等の問題はないか。

[県] 現時点では現状のまま利用可能であると判断しているが、実際に工事に入る際は、樋管の強度等について再度確認をした上で、必要に応じて補強等の検討を行う。

[結論] 観音寺地区の対応方針(案)について了承する。

#### ⑤ 交通安全対策事業(歩道及び自転車歩行者道設置事業): 一般国道151号の審議 道路維持課から事業について説明。

[委員] 再評価調書(案)の「③事業の効果の変化」の「貨幣価値化困難な効果の変化」のうち、「交通弱者に対する安全性向上」に係る記載について、「沿線には、鉄道駅や小学校等が立地している」と表記されているが、地図を見ると沿線にはない。「周辺には」という表現の方が正確ではないか。

[県] ご指摘のとおりであるため、「沿線には」から「周辺には」へ修正する。

[委員] 用地取得において、補償対象が当初の見込みと違い増加したため、事業費のうち、特に用地補償費が大幅に増加したとのことだが、こういったことを防ぐために、社会的な合意形成を進める中で、ステークホルダー分析を行うことが挙げられる。このステークホルダー分析は、構想段階において対象エリアの中でステークホルダー(利害関係者)を洗い出してヒアリングを行うことで、どういうリスクがあり得るかを事前に把握し、対応策を考えることができるというものである。

事業実施に係る地元の合意形成については、地元説明会等を開催し合意形成が図れたと説明されることが多いが、用地取得に入ると地元地権者との交渉が難航したとの説明も多々見受けられる。用地交渉の難航などにより事業完了が遅れると、事業実施による効果が得られる時期も先延ばしと

なってしまう。

そのため、事業実施にあたっては、事業のリスク管理のために、このステークホルダー分析を行うことを含め、事前の調査にも予算をかけて、しっかりと行うことを勧めたい。

[県] これまでも、説明会の開催と併せて地元市町村と連携して、難航しそうな地権者の情報収集等を行ってはいるが、なかなか難しい状況にある。いただいたご意見は、今後の事業展開に活用していきたい。

[結論] 調書の修正をもって、一般国道151号の対応方針（案）について了承する。

### 【事後評価の審議】

#### ① 交通安全対策事業（歩道及び自転車歩行者道設置事業）：

##### 主要地方道名古屋津島線の審議

道路維持課から事業について説明。

[委員] 本事業の実施により、良好な改善がなされ、安全になって良かったと思う。景観資材を使用したことなどにより、事業費が1.5倍に大きく増加しているが、歩行者と自転車の通行空間の分離を効果的に行うために、サインや植樹、景観資材等がある程度使用することも想定して、最初の段階でしっかりと予算立てを行うのが良いと考える。

[県] いただいたご意見は、今後の事業に活かしていきたい。

[委員] 今回の事業は、既存ストックを活用することにより、事業費を抑えることに取り組んだが、必要な経費として景観資材を使用したことにより、結果として当初と比較して事業費が大きく増加しているものである。

そのため、事後評価調書（案）の「同種事業に反映すべき事項」においては、単に既存ストックを活用したという記載だけでなく、そのことが経済的にも効果的であるという点も記載した方が良いと考える。

[県] ご意見を参考に、記載内容の修正について検討したい。

[委員] 当該路線の自動車交通量が結果として減少したので、特に自動車の交通環境に大きな影響はなかったと説明があったが、この自動車交通量の減少の要因は、車線数を減らしたからなのか、全体の交通量が減ったからなの

か。結果として減少したというだけでは、当初の見込みが甘かったと取られかねないと思われる。

[県] 当初の計画段階の推計から、全体の交通量の減少は見込んだうえで、車線数は減らしている。詳細な分析はできていないが、全体の交通量も減少したということもあるが、車線数が減少したことで当該路線の旅行速度が低下したため、走行しやすい別のルートを選択する車両があり交通量が減少した影響もあると考えている。

[委員] その場合、別のルートを選択した交通量はどの路線に回っているのか。

[県] その点までは把握できていないが、この事業の実施による影響と考えられる周辺道路における苦情等は、特に受けていない。

[委員] 調査していれば色々と確認できたが、他のルートに回って問題が生じていなければ、余裕のある路線に交通を分散させ、なお、余力のある路線については、縮小するという発想はあっても良いと考える。

[委員] 今回、道路空間を再配分することによって、機能別の使い方にメリハリができたと考えられる。また、当該路線のある中心市街地の交通を周辺道路に移すことができたのであれば、機能分担ができるようになったということにもなる。道路それぞれの機能に見合った使い方がなされるようになったという点は、街づくりとしては相応しいことが上手くいっていると考えられる。

[結論] 調書の修正をもって、主要地方道名古屋津島線の対応方針（案）について了承する。

## 6 第2回委員会審議事業(林道事業)の継続審議

### 【再評価の継続審議】

#### ■ 林道事業(過疎山村地域代行林道事業)田平沢平瀬線の再評価時の質問事項等に対する説明について

森林保全課から説明。

[委員] 説明パワーポイントの14ページにある将来施業計画見込みの表は、開設延長で年間1.38km、また施業面積が計画最終年度に34haとなっているが現実的なものなのか。

[県] 当初の計画では年間 1.1 kmを見込んでおり 1.38 kmに伸びたととしても、補正予算を活用するなどして対応していく。また、施業面積については年間で実施できる現実的な数字である。

[委員] 産業とするならバイオマスプラント等を利用し、地元にも利便があるような、国に頼らない計画を県独自で立ててほしい。

[県] 今後、農林水産部内で検討していきたい。

[委員] 質問事項①(1)の「経済市場にのる森林面積」について、回答では「森林所有者の意向によるため把握できていない」とあるが、補足説明をお願いする。

[県] 例えば、個別の森林所有者の意向が把握できていない。また、木材価格や木材生産コストなど不確定な因子が多く、『経済市場にのるかどうか』の判断が困難なため、把握できない状況である。

[委員] 全国的に林業の問題を抱える中で国の施策を期待するならば、せめて質問事項③の(2)の木材生産量を全国平均値以上にすべきである。それができないならば、県として早急に施策のロードマップを持ち、県内の森林の経営ベースを何%にするかのような目標を掲げ、将来を考えていくべきだと思う。

[県] 今後、農林水産部内で検討していきたい。

[委員] この審議中に出された意見を参考に、今後、施策の明確化ができれば県民の目線でわかりやすくなると思う。

以 上