

## 会議録（平成27年度第3回愛知県事業評価監視委員会）

1 日 時 平成27年10月20日（火） 午後1時30分～午後3時50分

2 場 所 愛知県自治センター 第603会議室

3 出席者

（委員）魚住委員、千家委員、田中委員、柘植委員、中村委員、水谷委員  
（県建設部）河野建設部技監、河川課長、道路建設課主幹、建設企画課主幹 他  
（県農林水産部）農林検査課主幹 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 平成27年度 事業評価監視委員会の予定（変更）について

③ 第1回委員会審議事業の再審議、B/C 試算結果の報告

【再 評 価】河川事業

④ 対象事業の審議

【事前評価】道路事業

【再 評 価】道路事業

【事後評価】道路事業

⑤ その他

(3)閉 会

## 1 第2回委員会会議録の確認について

特に意見無し

[結論] 了承する。

## 2 平成27年度 事業評価監視委員会の予定（変更）について

特に意見無し

[結論] 了承する。

## 3 第1回委員会審議事業の再審議、B/C試算結果の報告

### 【河川事業の費用対効果の算出方法について】

第1回委員会で説明済みのため、説明を省略。

### 【再評価の審議】

#### 河川事業：二級河川大田川水系の審議

河川課から説明。

[委員] 軟弱地盤層が当初確認できていなかったため、事業費が13.2億円から50.6億円と増額しているが、こういうことが起きないように、今後の教訓を調書に記載しないのか。

[県] 河川改修の設計をする際に地質調査を実施しているが、広い範囲の地盤状況を確認する際には、橋梁等他事業で調査された結果を用いることで、地域の状況を一定程度、把握できると考える。そのため、近傍のデータを確認し、地域の状況を把握して、事業費を把握する必要があると考える。

調書の修正は、考えていないが、議事録に残る。今回の事業費増加を教訓として、他河川でもしっかり取り組みをさせていただきたい。

[委員] たくさんの河川があるが、限られた予算の中で選択されて、本河川が実施されている。未着手の河川がたくさんあるため、そこで教訓が活かされるべきである。

[委員] 今回のような事業費が大幅に増額するのであれば、増額に対する教訓を記載すべきと考える。

[県] 調書1ページの計画変更の推移のなかで、変動要因の分析の欄にその旨記載する。

[委員] 計算間違いがあるのであれば、どうして間違いが起きたのか、それを未然に防止することも含めて、今後に反映する必要があると考える。

[県] 間違いの理由は、調書5ページの事業効果の変化のなかで、貨幣価値化可能な効果分析の算定基礎となった要因の変化の有無の箇所に記載させていただく。

[委員] 費用対効果の表で、再々評価時と第1回目で提示した算定要因の人口は、いつの時点の数値か。

[県] とともに平成22年の国勢調査時のデータである。

[委員] 費用対効果の表で、再評価時の人口は、いつの時点の数値か。

[県] 平成12年の国勢調査時のデータである。

[結論] 大田川水系については、調書の修正を行うことを条件に対応方針(案)を了承する。

### **【B/C 試算結果の報告】**

#### **河川事業：二級河川日長川水系 B/C 試算結果の報告**

河川課から説明。

[委員] 費用対効果分析について、人口や世帯数等の数値は現時点のデータを用いて、何十年後の公共事業完成や維持管理期間まで行う前提となっている。国に基づくマニュアルに基づいて分析を行っているのはわかるが、明らかに人口が減少している状況で、そのように分析を行うことについてどのように考えるのか。

[県] 現時点の再評価で事業評価が終了し、何十年後まで事業を継続するわけではなく、再評価が必要なときに審議していただきたいと考える。現時点では、人口が減少傾向となることについては、把握しているが、費用対効果が6.4もあることから、今後も事業を継続していきたいと考えている。人口動態の極端な減少など再評価が必要なきがあれば、このような場で事業の必要性について、審議していただきたい。

[委員] 費用対効果分析も1.0に近いものではなく、国土交通省で出されているマニュアルに準じて行っており、随時再評価を行って、見直しをしている。また、人口が減少傾向ということを中心に認識していないわけではないということは、理解していただきたい。

#### 4 対象事業の審議

##### 【道路事業の費用対効果の算出方法について】

道路建設課から説明。

[委員] 交通量を推計するときに、人口は考慮しているのか。

[県] 人口は考慮している。将来のODが国から示されているため、それを元に交通量推計を実施している。ただし、人口は減ってもトラックは増えている。

[委員] 道路事業は人口減少に対応した費用便益分析を実施しているが、河川事業はそうではないということによいか。

[県] 道路事業の場合は対応しているということになる。ただし、交通量の場合は人口と交通量の比が必ずしも1対1にはならないが、基本的には将来を見越して交通量を推計している。

##### 【事前評価の審議】

###### (1) 道路事業

###### ① 橋りょう整備事業 一般国道247号（衣浦大橋上り線）の審議

道路建設課から説明。

[委員] 新設橋梁に歩道が設けてあるが、歩行者にとっては右後ろから歩行者に向かって左折車両が曲がってくるため危険ではないのか。既設橋梁の歩道を引き続き使用したほうが信号の流れがスムーズになり良いのでは。

[県] 衣浦大橋西交差点で信号現示が左折のみとなるため、車両と歩行者は交錯しないようにしている。また、既設橋梁の歩道部では車両に挟まれる形になるため、本提案が交通安全上好ましいと判断している。

[委員] 渋滞が一番の問題であり、上り車線の左折車両が多いため直進が実質1車線になることが渋滞の原因であると分析されている。国道247号のルートどおり北進して橋を渡って南へ通行しようとする車両が多いことが理由であると思われる。そうすると、下り車線についても衣浦大橋西交差点を右折する車両が多いと考えると、橋の東から半田市側へ向かう直進車両の青時間が短いことが渋滞の原因ではないか。

[県] 衣浦大橋西の交差点の南から来る右折車両が多いことは承知しており、右折車線を2車線確保している。右折で同時に2台の車両が曲がる際、若干窮屈となるため、干渉しないよう、別途事業で拡幅を行ないスムーズな右折が可能となるよう検討している。

衣浦大橋西交差点は、公安で信号現示を工夫するなどしているが、全ての方向の渋滞をなくすことは難しい状況である。

[委員] 国道247号独自の橋梁がなく、西尾知多線と重複していることが渋滞の要因なのではないか。同じ場所に拡幅ではなく、別の場所で橋梁を新設することも考えられないか。そのような比較検討は行ったのか。

[県] 渋滞対策としては、短期、中期、長期と分けて考えており、別路線としての橋梁新設は長期の計画に位置づけられているが、都市計画変更や用地の追加買収など時間を要する。今回の左折車線橋梁は中期の計画として検討している。

[委員] 衣浦大橋の南側には衣浦トンネルがあり、4車線の道路であるが、衣浦トンネルに交通が転換すれば、衣浦大橋の混雑が緩和されないか。

[県] 衣浦トンネルは有料であり、加えて、衣浦大橋と衣浦トンネルの間に衣浦港臨海工業地帯があり、ここを起終点とする交通も多い状況である。

[委員] 衣浦トンネルの管理を民間へ委託をすることを進めていると聞いている。この周辺の交通の流れをスムーズにしたい会社が管理した場合、料金を安くして渋滞緩和を優先することも考えられる。そうすれば、衣浦大橋の渋滞が緩和されるのではないか。

[県] コンセッションで民間に有料道路を管理ということであるが、コンセッションの事業者は収益を確保しながら道路を良好に保つ必要があり、衣浦大橋の混雑が緩和されることを目的に衣浦トンネルを無料にするという方策は、コンセッションの事業者には選定されにくいと思われる。

また、衣浦トンネルと衣浦大橋との間隔は大きく、衣浦大橋のほうが歴史も古く、一番良い箇所に設置されているため、衣浦トンネルが無料になったとしても衣浦大橋の混雑の解消には余り寄与しないと思われる。

[委員] 衣浦トンネルは、危険物積載車両の通行が不可となっているため、危険物積載車は衣浦大橋を通らざるを得ない。防災の観点では衣浦大橋で事故があった場合、衣浦港を横断できる路線が不足してしまう。橋梁の拡幅ではなく増設するならば、衣浦大橋よりある程度離れたところに橋梁を設置すれば、万が一の事故にも対応できるのではないか。

[県] 長期計画検討の中では、衣浦大橋よりも上流側で橋梁を設置する検討を始めたところである。

[委員] 今回の新設橋梁は既設橋の全長に渡って設置されるが、橋梁の途中では車線変更が出来ないため橋を渡ってからの車線変更等になり、危険になることが予想される。どういった対策を考えているのか。

[県] ご指摘のとおり、橋梁の手前で直進と左折を分離する必要がある。幸い衣浦大橋東交差点と橋梁の間に距離があるため、この間での対策を現在警察と協議中である。

[委員] 衣浦大橋は橋梁がボトルネックになっている。また、歴史も古いため、橋梁自体に余分なスペースが無いケースである。特に大型車が多い地域であるため、左折時に曲がりにくく、大型車が左折する際は直進車両の通行を阻害することになる。そこで左折と直進を分離することで、北進右折と同時に信号で流せるので直進の通行性も上がるため、左折車線の確保については道路としての性能を担保するうえでは必要な事業であると考えます。

## ②道路改良事業 一般国道259号（植田バイパス）の審議

道路建設課から説明。

特に意見なし。

[結論] 事前評価2件について、対応方針（案）を了承する。

## 【再評価の審議】

### (1) 道路事業

#### ① 道路改良事業 一般県道須美福岡線の審議

道路建設課から説明。

[委員] 地元との調整が長期化しているとのことだが、田圃の中を道路が通るなど、事業実施が難しいように思われるが、その他で難しい点はあるのか。

[県] 広田川の北側（岡崎市側）は田圃の区域と集落の区域となっている。集落部では環境などの課題や、補償の問題がある。田圃の部分について、圃場の区画を斜めに横切る問題がある。この2点については、地元に対し地道に説明していきたいと考えている。

[委員] 事業実施段階の合意形成についての説明であるが、国交省では計画段階から合意を図る取り組みを始めていると聞く。計画段階の合意形成は図られているのか、若しくは図られていたのか。

[県] 都市計画決定された道路であるが、大昔であるため、ここに道路が出来ることは地元としては多少の認識はあると思われる。事業実施段階でないと地元で具体的な説明を行なうことができないため、調査・設計段階で地元と合意形成をはかり、順に熟度を高めていきたいと考えている。

#### ② 道路改良事業 一般県道宮上知立線の審議

道路建設課から説明。

[委員] 当案件では他の暫定2車線整備事業とは異なり、車道の通行部分を全幅の内側に寄せる形状であるが、前後の市道に繋ぐことが要因か。

[県] 車道を外側に作ることを基本としているが、交差点部については、外側に作ると交差点が大きくなるため、警察との協議の結果、出来る限りコンパクトにするために内側に道路を作ることとしている。ここでは、事業区間内にある交差点同士が近いことから、内側に連続して車道を整備することとしている。

[委員] 北側は豊田市、南側は刈谷市の市道に接続することになるが、それぞれ4車線分の土地確保の目処は立っているか、若しくは完了しているのか。

[県] 宮上知立線も都市計画決定がされた道路であり、北側は豊田市が分担することとしている。刈谷市道側については歩道が無いことや、舗装が県道の交通量に対応していないことなどの問題点があるため、今回県にて整備を実施することとしている。

[委員] 副次目標に観光力強化を掲げ、対象が刈谷ハイウェイオアシスとなっている。現時点で十分な集客力のある施設へのアクセスであるので、記述は不要ではないか。

[県] 観光への寄与という意味では、既存の道路に加え本道路を整備することで、さらにアクセス性がよくなる効果がある。できれば観光力強化をこのまま目標に残して事業を進めたい。

[委員] 事業の進捗率について、総事業費が約6.5億円で大部分が用地補償費になっており、用地補償の実施も平成35年まで続くことになっている。対象となる土地の所有者の合意はどれくらい得られているのか。

[県] 用地補償については、予算を確保した上で交渉に伺うことになるが、一通り地権者へは挨拶を含め説明は行っており、現時点で反対している地権者はいないと認識している。

[結論] 再評価2件について、対応方針（案）を了承する。

## 【事後評価の審議】

### (1) 道路事業

#### ① 道路改良事業 主要地方道半田南知多線の審議

道路建設課から説明。

特に意見なし。

#### ② 道路改良事業 一般国道247号（西尾～碧南拡幅）の審議

道路建設課から説明。

特に意見なし。



### ③道路改良事業 一般国道366号（半田～大府バイパス）の審議

道路建設課から説明。

[委員] 事業実施後のヒアリングやアンケートについて、半田南知多線や国道366号は5社のみを実施しているが、国道247号は30数社に実施している。5社のみは少ないように思われる。事業によって件数が違うのはなぜか。

[県] 本案件は、田園地帯を通過する路線であり、最近は企業の進出は見られるものの、路線周辺の企業数が少ない状況である。一方、国道247号碧南西尾拡幅の路線周辺には、衣浦港沿岸ということもあり、企業数が多いため、多くのアンケートが実施できた経緯がある。ご指摘のとおり、アンケートを実施する数については、今後の課題としたい。

[委員] アンケート結果の中で、歩行者の不安が軽減されたとの項目は、そうは思わないといった意見があるが、ネガティブな意見に対してフォローアップは行なっているか。

[県] フォローアップについては、今後の課題としたい。

[委員] 国道366号について、前回評価時である平成20年度に行なった結果と今回実績との比較を行なっているが、昭和50年に事業採択されているため、その間に事業内容の変更や事業費の変化もあったと思われる。採択時の計画を記述すべきだが、せめて前々回の資料は無いのか。

[県] 事業評価自体が比較的新しい取り組みで、採択時のものが無いのが現状であるため、前々回の平成15年度の資料を探して記載することとしたい。

[結論] 国道366号の「②事業効果の発現状況」について、過去の事業評価結果を追記することを条件として、事後評価3件について、対応方針(案)を了承する。

## 5 その他

### 【費用対効果の算出方法（全般）について】

[委員] 今後、人口が減少していく中で、インフラ整備は維持管理へ移行し、いかに維持管理を行っていくかが大きな課題で、住民参加型の維持管理も研究されている。こうした時代に新たな整備を行うのにあたっては、評価の仕方も時代にあったものに見直したほうがよい。

費用対効果の検討では、算出する前提条件とその結果を複数検討し、その結果の中から事業の対応方針を決めた方がよい。

将来の人口減少による影響を検討することは極めて重要なため、簡易な仮定に基づく試算でよいので、その実施を提案する。

[県] 道路と河川は、同じものであると捉えていない。道路では、人口が車の台数など原単位の一部として直接関係する一方、河川では財産に着目した被害額の算定であるため、人口の減少より少し遅れてその影響がでることが想定される。

国でも様々な研究が進められているので、本日頂いた意見は国にも伝えるとともに、県でも検討をしていく。

以上