

## 会議録（2020年度 第2回愛知県事業評価監視委員会）

- 1 日 時 2020年9月15日（火） 午後1時30分～午後4時50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、  
藤森委員、前田委員  
（県建設局） 建設局技監、道路建設課担当課長、建設企画課担当課長他  
（県都市整備局） 都市整備課長他  
（県農林基盤局） 農地整備課長、農林総務課担当課長 他
- 4 会議次第
  - （1）開会
  - （2）議事
    - ①第1回委員会 会議録の確認について
    - ②第1回委員会 修正評価調書の確認について
    - ③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
      - 【事後評価】道路事業 2事業、街路事業 1事業
  - （3）閉会

## 1 第1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1回委員会 修正評価調書の確認について

### ①農業農村整備事業：服政地区、開輪地区、狐稻地区、村高地区、日光川二期地区

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 対象事業の審議について

### 【事前評価】

#### (1)道路事業

##### ①費用対効果の算出方法

道路建設課から説明。

[委員] 平成27年度の道路交通センサスを反映していない理由は何か。

[県] 国の最新の交通量推計データは、平成22年度の道路交通センサスになる。

##### ②道路事業：主要地方道名古屋江南線（一宮工区）

道路建設課から説明。

[委員] 事業目標について、「国際競争力を強化する基盤整備」の「国際競争力」という言葉は規模が大きすぎて、違和感がある。事業目標の言葉自体を変更できないか。

[県] 道路・街路事業の事業評価マニュアルにおいて、建設部方針にある11の取組方針の項目を目標として設定することになっている。

[委員] この地域の物流の円滑化を図る基盤整備であれば理解できるが、地方の小さな道路を整備すると国際競争力が増すというのは飛躍しすぎていないか。

- [県] 目標と事業との関連付けについては、表記の仕方などを含め、検討の余地があるため、本事業が国際競争力の強化とどの様に結びつくかをできる限り詳しく記述していく。
- [委員] 評価調書の記述を修正すること。
- [委員] 建設部方針の11の取組方針のうち、「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」の方が適切ではないか。
- [県] 本路線は、名神高速道路などにつながる道路であり、マニュアルにおいて、事業目的が「広域交通基盤の整備」となることから、目標については、「国際競争力」を選択している。渋滞ポイントの解消を事業目的とする場合には、マニュアル上、目標を「人の交流を支え地域を活性化する基盤整備」とするが、本事業では、主要渋滞箇所が近くに無かったので選択しなかった。
- [委員] 事業費と事業期間の妥当性はどのように判断すれば良いのか。
- [県] 事業費と事業期間については、同様の規模の事業を南側で行っており、南側と同程度の設定をしているため、適切と考えている。
- [委員] 事業区間に住宅が多くあるが、今後、用地補償費や事業期間を変更する可能性はないか。
- [県] 過去の事例を参考に設定しているが、今後の用地補償費の算出や、地権者との用地交渉によっては、変更する可能性がある。
- [委員] 評価調書に、地元自治体から要望があると記載されているが、これをもって地元の合意形成が図られているとして良いか。
- [県] 一宮市より早期整備の要望がある。また、都市計画決定されている道路であり、沿線の住民は計画を把握していると考えている。
- [委員] 合意形成が図られているという書き方ではなく、現状に即した記載をすること。
- [県] 承知した。
- [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。

## 【再評価】

### (1) 道路事業

#### ①道路事業：一般県道宮上知立線

道路建設課から説明。

[委員] 用地買収はどのくらい進んでいるのか。

[県] 伊勢湾岸自動車道を境に南と北に工区が分かれており、南側工区については、用地買収は8割程度進捗しており工事にも着手している。一方、北側については、これから用地買収を行っていく。

[委員] 事業期間を7年間延伸しているが、事業期間内に完了できるのか。

[県] 都市計画決定された道路のため、事業範囲に大きな建物はなく、事業期間内に完了できる見込みである。

[委員] 本事業が完了したら、南側工区を4車線化するのか。

[県] 事業完了後の交通状況を勘案し、4車線化を検討していく。

[結論] 対応方針（案）について了承する。

#### ②道路事業：主要地方道東三河環状線（石巻本町・当古工区）

道路建設課から説明。

[委員] 「未着手又は長期化の理由」について、評価調書に、豊川に架かる新設橋の河川協議等や、用地交渉に係る代替地の建築申請等に時間を要したためと記載されているが、具体的にどのような事態が想定外に発生し、事業が長期化したのか。

[県] 豊川の管理者である国との協議において、水理計算等に関する協議に時間を要し、橋梁の工事着手が出来なかった。また、用地交渉については、代替地の選定及び選定先での建築申請等が必要であることを想定しておらず、事業期間を2年延伸することにした。

[委員] 予測出来ないことを理由にすべきではないか。河川協議等に時間を要することは事前に想定できる内容である。

[県] 想定外の要因により河川協議に時間を要している訳ではないため、評価調

書の記載を削除することにした。一方、用地交渉については、地権者の事情があり、当初から事業期間に見込むことは困難であるので、代替地の関係により期間延伸したことは記載することにした。

[委員] 河川協議に時間を要した状況を事後評価の「同種事業に反映すべき事項」に記載すれば、今後の事業に役立つ。

[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：一般県道須美福岡線

道路建設課から説明

[委員] 北側の接続道路である（主）安城幸田線まで整備されると、バイパス整備による効果が発揮されるのか。

[県] （主）安城幸田線は整備済みであり、本事業が完成することで、バイパス整備による効果が発揮される。

[委員] 本事業により、歩行者の交通安全が確保されたと言えるのか。現道では、歩道整備等の具体的な計画があるのか。

[県] バイパスを整備することにより、現道の大型車交通がバイパスに転換し、歩行者の交通安全につながる。現道については、現段階で具体的な歩道整備等の計画はない。

[委員] 現道において、大型車交通の通行禁止や歩道整備をしないと、安全性が確保できるとは思えない。バイパス整備後の現道の交通安全対策を具体的に決めておく必要はないのか。

[県] 現道の交通安全対策については、バイパス整備後の交通状況を勘案し、検討していく。

[委員] 歩行者の安全性について、評価指標はあるのか。

[県] 貨幣価値化困難な効果において、評価基準をマニュアルで定めており、「交通安全対策の強化」の評価項目では、通学路の安全性向上に資する事業として、評価している。

[委員] 前回の再評価に比べて、工事費が安くなっているが、具体的な要因は何か。

[県] 主要構造物である橋梁の整備も進んでおり、これまでの実績を精査した結果である。

[委員] この道路を整備するだけでは、渋滞する交差点が、本事業（(一) 須美福岡線）と（主）安城幸田線との交差点に転換されるだけと思われる。

[県] （主）安城幸田線の少し北側では、街路事業により、都市計画道路福岡線の整備を進めている。

[委員] 広域的な説明が必要な場合には、全体像を示したうえで、事業の説明をする方が必要性が伝わる。次回以降の事業評価では工夫してほしい。

[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４７３号（岡崎額田バイパス）

道路建設課から説明。

[委員] 「事業効果の発現状況」に記載のある表について、事前評価・再評価時の交通量と事後評価時の交通量で差があるが、事前評価・再評価時の交通量には、新東名高速道路のインター利用による増加が見込まれているのか。

[県] 事前評価・再評価時の交通量については、評価時点の現道交通量として、平成 17 年度の道路交通センサスの交通量を記載している。なお、東名高速道路のインター利用を見込んだ計画交通量は、事前評価時 19,500 台/日、再評価時 16,000 台/日である。

[委員] 事後評価において、計画交通量と実測交通量の差が確認できるように、事前評価時・再評価時における計画交通量を表に載せた方が良い。

[県] 事前評価時・再評価時における計画交通量を参考として表に追記する。

[委員] 本事業の周辺は、新東名高速道路と東名高速道路が地理的に近く、

国道 473 号は、災害等でどちらかの高速道路が通行できない場合の迂回ルートとしての役割を果たすことが出来ると思う。もし、そのような役割を果たしているなら、記載しても良いと思う。

[県] 今回は事前評価目標に対して評価をしたので記載していないが、今後の参考にさせてもらいたい。

[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。

## ②道路事業：東三河環状線（石巻・牛川工区）

道路建設課から説明。

[委員] 暫定 2 車線で豊川 IC まで整備された場合、交通量が多くなることが想定されるが、どのような検討がなされているのか。

[県] 将来的には 4 車線で整備する計画であるが、まずは暫定 2 車線で整備を行い、事業完了後の交通量等の状況を勘案し、4 車線化の整備を検討する。

[委員] 同種事業に反映すべき事項について、トンネル区間では、どのような理由で地盤が軟弱であることが判明したのか。

[県] トンネルの掘削を進めたところ、掘削面が崩れてきたため対策が必要となった。

[委員] 対策が必要かどうかは事前の地質調査では判明しないのか。

[県] 事前の地質調査から地質状況を想定していたが、実際掘削すると想定よりも地盤が軟弱であり、崩落が発生したため、対策が必要となった。

[委員] 今後、逐次地盤状況を確認したとしても、崩落する等の想定外の事態を防ぐことは困難である。

[県] 本事業では、対策工法について学識者の指導を受けながら対応し、適切な事業管理を図ることが出来たため、同種事業に反映すべき事項として、不測の事態が発生した際には、早期に学識者等に相談し、対応すべきということを意図して記載した。伝わりにくい表現となっているため、評価調書を修正する。

[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。

## （２）街路事業

### ①街路事業：名古屋半田線（東海東浦工区）の審議

都市整備課から説明。

[委員] 事業目標の達成状況について、現道の死傷事故件数が減少しているが、事故の原因は分析されているか。

[県] 現道の事故原因については、車と車による追突事故が多いとの結果が出ている。

[委員] 都市計画道路名古屋半田線については、一部の区間で整備中であることから、本事業区間のみの供用では、十分な効果が出ていないと思われる。  
本事業区間の北側において、整備中である南加木屋工区が供用することで、より多くの効果が発現されると予測できることから、今後経過を確認することはできないか。

[県] 南加木屋工区は近々供用する見込みであることから、南加木屋工区の事後評価で、本事業区間の効果を合わせて確認する。  
評価調書では、「今後の事後評価の必要性」において、「南加木屋工区の事後評価時には、本事業区間の交通量等も合わせて確認する」といった記述を追加する。

[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。