

会議録（平成30年度第2回愛知県事業評価監視委員会）

1 日 時 平成30年10月15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602会議室

3 出席者

（委員）魚住委員、大橋委員、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、砂防課長、道路維持課主幹、
道路建設課主幹、港湾課主幹 他

（県農林水産部）農林検査課、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3回委員会 審議対象事業の抽出について

③第1回委員会 会議録の確認について

④第1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

【再評価】林道事業1事業、交通安全対策事業3事業

【事後評価】漁港漁場事業1事業、治山事業1事業、
交通安全対策事業1事業

⑥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3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3回の対象事業は、「事前評価」が道路事業の1件、「事後評価」が交通安全対策事業の2件、「再評価」が交通安全対策事業、道路事業、農業農村整備事業の計11件の合計14件である。

事前評価については、再評価や事後評価に優先して抽出することから、1番の「道路事業（知多東浦線）」を抽出する。

事後評価については、2事業ともに交通安全対策事業（歩道及び自転車歩行者道設置事業）であることから、事業費の増加が大きく、かつ、道路幅員の再分配によって自転車歩行者道を設置した2番の「交通安全対策事業（名古屋津島線）」を抽出する。

再評価については、交通安全対策事業が4事業ともに「歩道及び自転車歩行者道設置事業」であり、道路事業が3事業ともバイパス整備であり、農業農村整備事業が4事業ともに「たん水防除事業」である。

今回の再評価の審議対象事業は、過去の委員会で審議されている事業が多いことから、これまでの委員会で未審議である2番の「交通安全対策事業（一般国道151号）」、5番の「道路事業（豊橋渥美線）」、6番の「道路事業（境政成新田蟹江線）」を抽出する。

一方、事業内容から、事業期間が長くかつ事業費の増加が大きい7番の「道路事業（一般国道247号（常滑～美浜バイパス）」を抽出する。

また、事業種別のバランスを考慮し、農業農村整備事業から抽出する。4事業ともに「たん水防除事業」であり、かつ、事前評価時から事業内容に大きな変化がない。そのような中で、事業期間の延伸理由が、「地元調整の難航」であり、他の事業よりも事業期間を大幅に延伸している8番の「農業農村整備事業（観音寺地区）」を抽出する。

以上、「事前評価」から1件、「事後評価」から1件、「再評価」から5件の合計7件について抽出することを提案する。

[委員] 10番の「上郷2期地区」も河川協議の難航で事業期間も延伸しており、事業費も37億円と大きいですが、それを抽出しなかったのはどうしてか。

[県] 前回評価時より事業内容の変化が大きいところに着目し、8番については、地元調整の難航で4年と大幅に事業期間が延伸していることから抽出した。

[委員] 了解。

[委員] 再評価10番、11番の農地整備課の事業が抽出漏れではあるが、河川協議の難航や用地買収の難航の理由について、今後の改善のために聞かせていただきたいがどうか？

[県] 2月に調書を公表する時に明らかになるが、委員会で報告することが可能であれば、検討させていただきたい。

[委員] 抽出は7件と決まっているので、原則からすると、抽出漏れした事業は審議対象とはしないが、事業期間の延伸理由が他の事業にも勝るとも劣らず重要ということであれば、検討する余地はあるかもしれない。

[委員] 抽出されていない事業においても、今後の改善に向けた重要なポイントがあると思うので、最後までいいので、まとめをしたほうがいいのではないかと思う。

[県] 2月の調書の公表に向けては、すべての事業について資料を作成することになるため、今年度最後の委員会であれば、特徴的な事業期間の延伸理由を、ピックアップして、報告することは可能である。

[委員] 今年度最後の委員会において、抽出対象とならなかった事業についても、用地買収の難航など、事業期間の延伸理由に関する一覧表などで報告をしてもらうことでよろしいか。

[委員] 用地買収の難航については、個々の地権者の問題の場合が多く、次の事業の参考とはならないと思うが、河川協議や地元協議については大きな相手を対象としているので、必要に応じて報告していただくとよい。

[委員] それでは、地元調整や、関係機関協議の難航など個別の地権者の問題でない事業期間延伸の事案については報告してもらうこととする。

[結論] 抽出委員の抽出案を了承する。

3 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。

4 第1回委員会 修正評価書の確認について

① 道路事業：主要地方道半田常滑線及び一般国道473号（桜形拡幅）

道路建設課から、修正箇所を説明。

特に意見なし。

[結論] 修正評価書について了承する。

② 砂防等事業（急傾斜地崩壊対策事業）：東万場区域

砂防課から、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 漁港漁場事業（漁港区域海岸改良事業）：篠島漁港海岸及び赤羽根漁港海岸

港湾課から、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

【再評価の審議】

（1）林道事業

■ 林道事業を取り巻く状況について

森林保全課から説明。

[委員] 県内の森林の中で資源として経済市場にのる森林面積はどのくらいか。

[県] 県内の森林面積は約22万haであり、うちスギ・ヒノキの人工林面積は約11万haである。林業経営は地主さんの意向によるため、その先の把握はできていないのが現状である。

[委員] 産業とするなら間伐などの手入れが必要で、行政がどのような関与していくのか。

[県] 国の事業で造林事業がある。また、その事業が行き届かない場所については、愛知県独自のあいち森と緑づくり事業で、平成21年度から30年度の10年間で1万5千haの森林整備を進めている。

[委員] 先の7月豪雨の災害がひどく、中には林道に集まった水が原因で災害が起きた事例もある。

[委員] 木材の利用や建築物についての説明が中心で、少し抽象的であったので、県の全体事業の中で林道事業の位置付けや、整備量を定量的に定めた計画はないか。

[県] 1つの指標として国が示したha当たりの林内路網延長が25mあれば合理的な森林整備が可能であるというのがあり、愛知県では1ha当たり12mと約半分しか林内路網がない状況である。森林整備については、県全体で定量的に定めた計画はないものの、このあと説明する、個別林道内での森林整備に係る計画はある。

[委員] 県全体の森林の面積に対して、国の基準を満足するための林道整備の計画があるということによいか。

[県] 県としては条例に基づき、食と緑の基本計画を立てている。この計画では5ヶ年間で林道20kmを開設する計画である。

[委員] 国の目標がある中で、県としてまだ開設延長が達していないということなら、今後拡大して事業展開するのか縮小するのか、定量的に示せるのではないか。今の説明と、建築物の説明がリンクしていないので県としてどう進めるのかわからない。

[県] 県としては縮小するのではなく、愛知県にある豊富な資源を活用していくよう取り組む方針である。

[委員] そうすると、愛知県の木材生産量が全国でどのくらい占めるか、あるいは輸入材に対してどうかなどを踏まえた説明があれば良かった。

[委員] 委員の質問はもっともであるが、林業行政自体がそれに答えられる調査も終わっていない。また、民有林においては所有者の方の意向もあり、勝手に計画を立てられない。今後は質問に答えられるような調査を県が行な

うべき状況にあるが、現状、答えられないと補足しておく。

■ 林道事業の費用対効果の算出方法について

森林保全課から説明。

[委員] 先ほど委員から、林道に水が集まりやすくなるという話があったがどのように考えているか。

[県] 指摘のあった雨水等の処理は、林道開設時に一番注意している。近年では、ゴムでできた板を路面に設置して、雨水を集中させずに散らして排水するような取組を行っている。

① 林道事業（過疎山村地域代行林道事業）：田平沢平瀬線の審議

森林保全課から説明。

[委員] 3年間での2.4haの森林整備実績は、1年間で2%行う目標を達成しているのか。

[県] 見込んでいた国費が付かなかったことで林道の開設が遅れた。また、国の造林補助金には森林施業の計画を立ててから5年以内に行わなければならないという決まりもあり、林道開設延長を見極めながら進めており、2%には達していない。

[委員] 国の補助金が少ないので先に林道開設に重点的にあてているという理解で良いか。

[県] 林道と森林整備の造林補助金は別々の補助金である。計画箇所まで林道が通らないことには森林整備を行う補助金を投ずることが難しくなるため、森林整備が遅れているという実状である。

[委員] 開通している林道部分では国の補助金待ちではなく、県主導で民間や地元等で計画を立て進めなくてはいけないのではないか。

[県] 理解している。

[委員] 森林整備について国の定めた目標の2倍を設定しているが、その森林整備が進んでいないので、事業として目標は達成していないのではないか。

- [県] 図面で示した計画面積は全体の20%にあたるが、地元と一緒に作り上げた計画であり、今後は予算を多く確保して早期に林道開設を行い、森林整備を進めていく。
- [委員] 林道開設と森林整備予算は別なので、この開設が終わっていない林道よりも、他の開設が完了している箇所で森林整備を実施しているという理解で良いか。
- [県] その通りである。
- [委員] この利用区域内での森林整備の見通しを説明していただきたい。
- [県] 森林経営計画という計画があり、その計画による森林整備の準備を進めて、5年後とかではなくそれよりも早い時期から施業するよう考えている。
- [委員] 数年のうちにできるという理解でよろしいか。
- [県] その通りである。
- [委員] 現在、木材を使った林道はあるか。また、木材を使うと開設事業はどのように変わるのか。
- [県] 先程水を分散させるというゴムの説明をしたが、そのゴムは木で挟んで固定している。また、土砂などがU字溝へ入り込むのを防ぐパネル状の板なども使用している。なお、事業費コストに大きな影響はない。コストダウンしている例もある。
- [委員] 費用対効果分析結果で費用と便益ともに変化なしとのことだが、費用対効果が1.07と低いので内容を確認したい。
- [県] B/Cの算出方法時に説明した便益について、事前評価と今回の再評価時にも変わらないと考えている。
- [委員] 便益の項目が多くあったが、今回は伐採搬出経費の削減効果により算出しているのか。
- [県] 林野庁からの指導で便益が明らかなものを選んでいく。

[委員] 算定に用いた便益の内容を評価調書に記載してもらいたい。

[県] 用いた便益は、木材生産等便益の木材生産等経費縮減便益、木材利用増進便益、木材生産性確保・増進便益と、森林整備経費縮減等便益の森林整備促進便益を使用している。木材生産等便益は7億円、森林整備経費縮減等便益は7億1千万円で合計14億1千万円である。

[委員] 評価調書の費用対効果分析に、何を算定の基礎としたのかを追加してもらうとよりよくなるのではないか。

[委員] 関連して評価調書の進捗状況に「開設済み箇所から林道として供用を開始するので、森林整備が進み便益が増加していく」とあるが、その一方、森林整備の予算は別であり、必ずしも今回林道を整備したところに投入するのは適切ではない場合もある。

この林道の便益はどのように当初計算され、この再評価時にどのように考えられたのか。実態として整備が進んでないので、当初の想定と変わっているのではないか。

[県] 10年間で行う森林整備の量は変わらないので、便益についても変化はなしと考えている。

[委員] 前回の評価から何年たっているか。

[県] 5年である。

[委員] 過去5年は森林整備が進んでないが、今後5年の間に取り戻すので当初想定していた10年間の便益について影響を与えないという説明でよいか。

[県] はい。

[委員] 便益は森林整備面積の2%で考えているか。

[県] はい。

[委員] 感度分析は行っているか。

[県] はい。

[委員] 他にも疑問点があると思うが今回の議論も含めて、次回に審議してはどうか。

[結論] 再審議とする。

(2) 交通安全対策事業

① 交通安全対策事業（歩道及び自転車歩行者道設置事業）：

主要地方道名古屋豊田線の審議

道路維持課から説明。

[委員] 用地の取得が困難で長期化しているが、平成33年には事業完了が見込まれるとしている。具体的にはどのような理由から完了が見込まれるのか。

[県] 当該事業に対して反対しているわけではなく、また、地元としてもこの事業区間が危険だという認識があるため、事業への理解はいただいている状況である。そのため、地元の方からも協力を得ながら、今後も粘り強く地権者との個別交渉を継続することで用地取得を進め、平成33年には事業完了することができると考えている。

[結論] 主要地方道名古屋豊田線の対応方針（案）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設置事業）：

主要地方道安城碧南線の審議

道路維持課から説明。

[委員] 事業評価調書（案）において、当該事業の事業区間を3つに分け、区間を①から③としているが、それぞれの区間の位置等の記載がなく、何らかの説明が必要と考えられる。

[県] ご指摘のとおり、位置等を示す記載がないため、事業評価調書（案）に区間についての説明を追加する。

[委員] 評価方法全般の内容になるが、貨幣価値化困難な効果の評価値を算定する際に、各評価項目の基礎点を1点から3点としている。基礎点が1点に該当する範囲に下限値が設けられていないため、1点からの評価となっているが、基礎点は本来0点からあるべきではないかと考える。評価方法に

については、今後検討してもらいたい。

[県] 交通安全対策事業は、現状に危険な状況があって住民からの要望等があった箇所において着手する。そのため、交通事故の発生件数や交通量などの指標の値が0ということではなく、着手時点で事業の必要性があることから、1点からの評価となっていると考えられるが、一度、ご指摘の点を踏まえ、評価方法について検討をしたい。

[結論] 主要地方道安城碧南線の対応方針（案）について了承する。

③ 交通安全対策事業（交差点改良事業）：一般県道大府常滑線の審議 道路維持課から説明。

[委員] 貨幣価値化困難な効果の評価について、③交通安全対策の強化のうち、自動車の計画交通量に係る項目で得点が2点になっている。現在の自動車交通量が、過去の数値から大きく減少しているが、交通量が今後も減少することで得点が下がり、評価値が基準の0.6を下回ることはないか。

[県] 当該事業区間を含めた常滑駅周辺の道路利用状況からの推測ではあるが、自動車交通量に係る評価項目の得点が下がるほどの交通量の減少はないと考えている。

[結論] 一般県道大府常滑線の対応方針（案）について了承する。

【事後評価の審議】

（1） 漁港漁場事業

① 漁港漁場事業（漁港区域海岸改良事業）：赤羽根漁港海岸の審議 港湾課から説明。

[委員] 今後もモニタリング調査を続けていくとあるが、内容と頻度について補足説明をお願いしたい。

[県] モニタリング調査として、航空写真を撮影することと実際に現地を測量する2種類の調査を行っている。今後は、航空写真撮影を2年に1回の頻度で行い、その間の年に現地の測量を実施する予定である。調査終了については今のところ決定していないが、海岸が安定するまでしばらく継続していく予

定である。

[結論] 赤羽根漁港海岸の対応方針（案）について了承する。

(2) 治山事業

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の審議 森林保全課から説明。

[委員] 先ほどの評価対象事業で港湾事業があったが、その際、河川上流でダムができたことで、砂の供給が減少し砂浜が侵食されたという話があった。このようにある事業が他の事業に影響を及ぼすことがあり、事業毎の評価だけでなく、県全体の事業を統括的に取りまとめ考えていく必要があると思うが県として何か方針はあるのか。

[県] 現状では県全体の事業を統括するような考え方はない。

[委員] 事業評価監視委員会としては、各事業についての評価の監視をすればいいという任務であったかと思うが、県全体の事業の関連性も今年度の終わりぐらいに整理ができると良いと思うがどうだろうか。

[県] 事業評価監視委員会は個別の事業について審議をいただいている中で、全体の計画というか、枠組みを評価するのはできていない状況であり、まとめることは困難である。

[委員] 現実的には容易にまとめられるものではないと思う。監視委員会として統括的な観点から事業を評価していく必要があると考える。

[委員] 事後評価調書(案)の効果の算定要因に対する評価について、「一定の効果があつたと判断する。」という間接的な記述であるが、事業効果が出ているのか分かりづらい表現であるため、「概ね目標通りの効果が表れている。」という旨の記述に変えると良い。

[県] 了解した。

[委員] 施工前と施工後の写真があるがこれは同じ季節に撮っているものか。

[県] 今回の写真は同じ季節に撮っているが、基本的に現地はどの時期でも施工

効果を発現している状況である。

[結論] 北設楽郡豊根村下黒川地区の対応方針（案）について了承する。

(3) 交通安全対策事業

① 交通安全対策事業（交差点改良事業）：一般県道斉藤羽黒線の審議 道路維持課から説明。

[委員] 事業実施後に、学校や沿道の事業者へのヒヤリングを実施している。同種事業の改善につながることもあったと考えられるので、ヒヤリングの際には、当該事業の改善点等についても確認してもらいたい。

[県] 今後の事業に活かしていきたい。

[委員] 今回の事業では、幅員の広い歩道を設置しているが、幅員が広く通行しやすくなったことで、自転車がスピードを出し、かえって危険になるということも考えられる。事業後の道路の利用実態を把握し、過剰な幅員の整備でなかったかを公正に評価することで、今後の同種事業における幅員構成の決定に活用することができると考える。当該事業後の利用実態について、例えば自転車の利用者数や走行速度など、何か確認していることはあるか。

[県] 当該事業では、試行錯誤したなかで、事業前に整備されていた植樹帯を省略したことで、歩道の幅員が広がっているのが現状である。利用実態の把握については、時間帯によって利用者数のばらつきはあるが、自転車が当該事業区間を利用していること、特に通勤・通学の時間帯に多いことは確認しているが、走行速度については、把握できていない。

[委員] 植樹帯を省略することで、幅員に余裕が出るのであれば、歩道を広げるのではなく、路側帯を広げて自転車が通行しやすい整備とした方が歩行者と自転車の通行が分離され、より良かったのではないかと考える。

[県] 現在、自転車の利活用について、国をあげて全国的に取り組んでいるところであり、自転車は車道を通ることを原則とした自転車通行空間の整備を進めている。当該事業は、この動きの前に着手された事業であるため、歩道を広く確保する幅員構成で進めたが、今後の事業については、ご指摘のように、車道側での自転車通行空間の確保も検討しながら、進めて

いきたいと考えている。

[委員] 対応方針（案）の今後の事後評価の必要性について、「初期の事業目的」とあるが、「所期」の誤りではないか。

[県] 「初めに設定した」という意味で「初期」としているが、確認のうえ修正する。

[結論] 一般県道斉藤羽黒線の対応方針（案）について了承する。

以 上