

会議録（平成25年度第5回愛知県事業評価監視委員会）

- 1 日 時 平成25年11月21日（木） 午後1時30分～午後4時15分
- 2 場 所 愛知県東大手庁舎407会議室
- 3 出席者
（委員）梅原委員、加藤委員、千家委員、田中委員、柘植委員、中村委員、長谷川委員、吉永委員
（県建設部）川崎建設部技監、都市整備課長、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4回委員会議事録の確認について
 - ② 第4回委員会審議事業の修正評価書の確認について
 - ③ 第6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
【事前評価】街路事業、道路事業
【再評価】 道路事業
【事後評価】道路事業
 - (3) 閉会

1 第4回委員会議事録の確認について

特に意見なし。

[結論] 了承する。

2 第4回委員会審議事業の修正評価書の確認について

(1) 【事後評価】港湾改修事業：三河港田原ふ頭地区

港湾課から修正箇所を説明。

特に意見なし。

[結論] 三河港田原ふ頭地区の対応方針（案）を了承する。

3 第6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の概要について説明後、抽出委員が抽出案を提案。

[抽出委員] 対象事業の12件から7件を抽出する。抽出は、事前評価を優先して抽出することとしているが、事前評価が7件あるため、事前評価から5件、再評価から1件、事後評価から1件を抽出することとする。

事前評価の対象は、農業農村整備事業が6件、林道事業が1件あり、事業種別のバランスを考慮し、まず林道事業の7番を抽出する。農業農村整備事業6件の細事業種別は、たん水防除事業が5件、特定農業用管水路特別対策事業が1件のため、1件である6番を抽出する。たん水防除事業は事業費の大きいものから3件、1～3番を抽出する。

再評価は、1件のため8番を抽出する。

事後評価は、過去に審議されていない事業を優先して抽出するため、4件のうち2件が対象となる。事後評価は、改善措置等の検討結果を同種事業の計画等に反映させることを目的としているため、農業農村整備事業で重点的に実施しているたん水防除事業の10番を抽出する。

以上、事前評価から1番、2番、3番、6番、7番、再評価から8番、事後評価から10番を抽出する。

[結論] 抽出委員の抽出案を了承する。

4 対象事業の審議

【事前評価の審議】

(1) 街路事業及び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] 評価手法②による評価について、主たる評価軸として簡便型のB/Cで基準を満たすことと、貨幣価値化困難な効果の評価値が基準を満たすことが挙げられているが、両方を主たる評価軸とするのか。もしくは貨幣価値化困難な効果を主たる評価軸とし、簡便型の評価はサブ評価軸という意味合いなのか。

[県] 評価手法②は評価手法①と評価手法③の間に位置する評価手法で、どちらかという評価手法③に近い手法。技術的にB/C算出が可能なため、算出しているものである。しかし、事業においては内容が評価手法①に近い事業や③に近い事業と幅広く存在するため、いずれかの基準を満たす必要があると考えており、実施上は2つの値を算出することとしている。

[委員] 渋滞対策が主たる目的の事業の場合、3便益に走行時間短縮便益がある。また、貨幣価値化困難な効果の評価項目には渋滞損失時間の削減とあるが、ほぼ同様の意味のため、主たる目的である場合、両方を評価しなければならないが、取扱はどう考えているのか。

[県] 渋滞対策が主たる目的の事業については、評価手法①で行うこととしているため、そのような問題はない。

(2) 街路事業

都市計画道路3・4・310伏見町線の審議

都市整備課から説明。

[委員] 隣接する枇杷島橋については、治水安全度向上のための特定構造物改築事業として名古屋市が実施するが、伏見町線は、治水安全度の向上に全く寄与しないという理解でよいか。

[県] ご指摘のとおりである。伏見町線は河川の区域から離れており、治水上の効果はないと判断している。

[委員] 名古屋市で実施する枇杷島橋の工事について、名古屋市はこの道路事業と一体となって進めるという認識はあるのか。

[県] 早急に実施しなければならない河川事業で行う枇杷島橋の改築に道路事業がタイミングを合わせる形で事業を実施する予定である。したがって、双方一体的に実施することが合理的という判断をしている。

[委員] 平成26年度から平成42年度まで16年間の事業期間は長くないか。

[県] 幅員が広がるため、用地買収が必要となり、人家が連担しているため時間を要するもの。さらに、現道交通を確保し、踏切での交通処理も考慮しながら工事を実施するため、工期が若干長くなっている。ただし、枇杷島橋と枇杷島陸橋を同時施行することによって、双方単独で工事を実施するよりも通過交通や地域の方への負担をかける期間が短くなるように工夫している。

[委員] 評価手法は冒頭のB/C説明のどれに当てはまるのか。

[県] 評価手法①に該当する。

[結論] 伏見町線の対応方針（案）については、了承する。

(3) 道路事業

国道301号松平バイパスの審議

道路建設課から説明。

[委員] 現状の交通量が少ない路線であると思われるが、交通量は現在どのような値で、推計年次である平成42年以外の交通量はどのように設定しているのか。

[県] 現在の交通量は約10,000台/日で、計画交通量となる平成42年の交通量はバイパス部では11,800台/日、並行する現道部で4,700台/日と設定している。その他の年次は、「東海ブロックの走行台キロの交通量の伸び率」で割り戻し設定している。

[委員] 松平地域まちづくり対策協議会とはどういった組織なのか。また、この組織は地元の総意を反映している組織なのか。

[県] 豊田市を支所単位の行政エリアに分けた際の、松平地区にある組織で、地区内の各自治会から集められた代表委員30数名で構成されている。トヨタテストコース新設に伴う、地域の安心・安全を確保するために活動している。本事業に着手していく際、まず対策協議会には話をしていくが、別途地元区長に対しても説明し理解を得ている。

[委員] 用地補償は計画では3年で完了という短い期間であるが、取得可能か。

[県] 本事業はトヨタテストコース関連事業でもあるため、おおむね10年を目処として整備していくものである。そのためには予算状況を踏まえ3年程度で用地補償を完了する必要がある、その点については、住民の方にも事前に十

分に説明し、ご理解いただいた上で事業化している。

[委員] 評価調書の「④事業手法の妥当性」について、判定の記載が「〇〇〇を検討した。」との記載となっているが、理由を書く欄であるため、検討した結果を記載すべきではないか。

[県] ご指摘のとおりであり、修正する。

[結論] 評価調書の事業手法の妥当性について、比較検討した結果を記述することを条件として、国道301号松平バイパスの対応方針（案）を了承する。

【再評価の審議】：道路事業

（１）国道247号常滑美浜バイパス、国道151号新城バイパスの審議

道路建設課から説明。

[委員] 用地買収は4車線分で取得するのに、なぜ整備は暫定2車線としているのか。手戻りを考慮すれば、当初から4車線で整備すべきではないか。

[県] 当初4車線整備で着手したのも、延長等が長く、長い期間を要している事業については、昨今の厳しい道路予算の中で、早期に事業効果を発現するとの視点から、まずは2車線で全線をつなぐことを最優先としたものである。

[委員] 暫定形での供用状態は景観上もよろしくない。用地買収困難が理由で暫定2車線整備を進めるのであれば理解できるが、用地が確保済みであるにもかかわらず、2車線分しか整備しない理由を説明願いたい。

[県] トンネルや橋梁など大規模構造物がある場合には、完成4車線整備と暫定2車線整備とではコストも異なり、暫定2車線整備の方が早く繋ぐことができる。また、交通流の観点からも、連続性を考慮して整備を進めることが妥当と考えており、例えば国道247号常滑美浜バイパスの場合は、接続する整備済みの北側が暫定2車線である中、本区間を4車線で整備した場合には接続点がボトルネックとなり、渋滞発生も懸念される。このような観点から、暫定2車線整備を進めているものである。

[委員] 連続性を踏まえていることは理解できるが、東海北陸自動車道等では一部4車線化してゆずり車線として使用している例もあるため、一般道でも今後このような柔軟な整備は考えられないか。

[県] 県としては、最小限の費用で必要な効果を発現できるよう整備を進めているものであり、例えば新城バイパスの場合にはインター接続部のみ4車線化するなど、必要である箇所については柔軟に対応している。

[委員] 事業の長期化による現在価値化された費用の増大により、B/Cが減少している。2車線幅で進めていけば完成していたものが、4車線を前提として進めてしまったが故に、事業が長期化したとも考えられるのではないか。再評価段階で、その点ももう一度整理するべきではないのか。

[県] 将来的には4車線の需要が見込まれる中で、2車線幅で用地買収を進めた場合、4車線化する際には追加買収となり、地権者に二度のご迷惑をおかけすることになる。また、暫定2車線整備とすることで少しでも事業費を少なくすることができ、その分早く繋げることができるものと考えている。最終形はあくまでも4車線であるため、評価調書には参考で4車線整備のB/Cも記載するなど、完成形の必要性も確認している。更には、事業継続の判断基準として残事業B/Cも算出している。

[委員] 将来の交通量は、今後減少せず現状維持との前提か。

[県] 平成42年の将来ODを元に、計画交通量を算出しており、その中で将来の交通変動は考慮されている。

[委員] 常滑美浜バイパスの今後の事業進捗の見込みについて、用地の取得が課題としてあげられているが、難航している理由や未買収の場合の影響など判断できる情報をいただいたうえで、意見を述べたい。

[県] 取得困難な案件は2件あり、いずれも本線部に位置する用地である。うち1件は、単価に不満があるもの、もう1件はなかなかお会いできず交渉が難航しているものである。これらについては、美浜町さんにもご協力いただき、一生懸命進めているところであり、今後も粘り強く交渉していく予定である。

[委員] 事業化する際、4車線整備をする必要があるかどうかの検討はされているのか。

[県] 事業化する際には、4車線整備の必要性については確認しており、常滑美浜バイパスについては4車線の必要性は確認しながらも、現状での最優先事項として、まず2車線整備をしていくこととしている。新城バイパスについて

は、事業化された当時は全線を4車線で整備していく予定であったが、最近の経済情勢もあり、つなげることを最優先とした事業内容に変更し、暫定2車線整備として事業を行っている。

[委員] 常滑美浜バイパスの事業の目標の一つに「地震減災対策の推進、風水害への対応力の強化」とあるので、緊急車両の走行性の観点からの4車線整備というのも考えられると思うがどうか。

[県] 本事業については、暫定2車線整備の断面でも、路肩を広めにセットしたことから、幅員5.5mの車道幅が確保しており、停車した乗用車の横を緊急車両が通過できるように工夫している。

[委員] 大規模構造物を有する区間の多い路線での暫定2車線整備の有効性は理解している。一方で4車線化する際は、例えば交差点では手戻り工事もある。4車線で整備する場合と暫定2車線の整備では、今回意見が出されているような様々な点も考慮したうえで、暫定形で進めるのか否かを判断する必要がある。

[県] 本県としては、少ないコストで早期の事業効果発現を目指して整備を進めているところであり、沿道の状況とか交差点間隔とか、当面の需要なども含め、総合的な視点から暫定形か完成形かを判断している。

[委員] 防災面を考慮して道路整備を行う事業であるならば、防災の担当部局とも連絡を密にして、必要な区間については4車線化するなどの柔軟な対応も望むところである。

[県] 例えば、新城バイパスについては、沿道で整備される道の駅に防災ステーションの機能もある。このため道の駅周辺では部分的に4車線で整備を進めている。

[委員] 常滑美浜バイパスの事故減少便益がマイナスとなっているが、その理由を説明してほしい。

[県] 道路が未整備の場合、2車線と4車線の場合で事故率や車線数、沿道の状況の違いが影響しているものと判断している。

[結論] 暫定2車線整備の整備手法については、次年度以降わかりやすく説明することを要望し、国道247号常滑美浜バイパス及び国道151号新城バイパス

の対応方針（案）を了承する。

（２）一般県道日進瀬戸線、国道１５１号太和金バイパスの審議

道路建設課から説明。

[委員] 日進瀬戸線について。位置図に長久手 IC より東側の区間、海上の森付近を通るルートも明示されているが、今回評価にこのルートの整備計画は含まれているのか。また、効果検証のための将来ネットワークに含まれているのか。

[県] 地域高規格道路の名古屋瀬戸道路の全体計画ルートとして明示したものであり、事業計画区間の４km以外の区間については、効果検証のための将来ネットワークには含まれていない。

[結論] 一般県道日進瀬戸線及び国道１５１号太和金バイパスの対応方針（案）を了承する。

【事後評価の審議】：道路事業

（１）国道２５７号鳳来拡幅の審議

道路建設課から説明。

[委員] 今までの評価の中で、B/Cの検討された経緯はあるのか。

[県] 平成１５年度に再評価しており、B/Cは１．６２と算出している。

[委員] コスト縮減の検討の中で建設発生土の最大限の利用、コンクリート製品のプレキャスト化ならびに長尺化とある。しかし事業費は増大しているが、関係はあるのか。

[県] コスト縮減の検討の内容と事業費の増大理由は関係ない。

[委員] 同種事業に反映すべき事項は「特になし」と記載されているが、事業費に対する評価で、地質条件が想定より脆弱であったことが事業費の増加に繋がったとの記述もあるため、同種事業に反映すべきではないのか。また、事業完了に３５年かかっているにもかかわらず、反映させる内容が特にないのは違和感がある。

[県] そのとおりであり、同種事業に反映すべき事項を修正する。

[結論] 評価調書の同種事業に反映すべき事項を修正することを条件に、国道257号鳳来拡幅の対応方針（案）を了承する。

以上