

会議録（2024年度 第5回愛知県事業評価監視委員会）

1 日 時 2024年12月23日（月） 午後1時30分～午後5時00分

2 場 所 愛知県本庁舎6階 正庁

3 出席者

（委員） 阿部委員、小川委員、加藤委員、北野委員、
木全委員、小谷委員、平松委員、藤森委員
（県建設局） 技監、道路維持課担当課長、道路建設課担当課長
建設企画課担当課長
（県都市・交通局） 都市整備課担当課長、港湾課担当課長

4 会議次第

（1）開会

（2）議事

①第4回委員会 会議録の確認について

②第4回委員会 修正評価調書の確認について

③第6回委員会審議対象事業の抽出

④対象事業の審議について

【事前評価】道路事業（無電柱化事業） 1事業

道路事業 1事業

街路事業 2事業

【再評価】道路事業 2事業

街路事業 1事業

港湾事業 1事業

【事後評価】街路事業 1事業

（3）閉会

1 第4回委員会 会議録について

特に意見なし。

[結論] 会議録について了承する。

2 第4回委員会 修正評価調書の確認について

特に意見なし。(※事前に書類審査済)

[結論] 修正評価調書について了承する。

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の概要を説明した後、抽出委員が抽出案を提案。

[抽出委員]

第6回の対象事業は、事前評価、再評価の合計11事業である。

抽出にあたっては、第1回委員会で採用された「2024年 審議対象とする事業及び抽出方法について」に基づき行った。

事前評価の抽出について、「事前評価事業は再評価事業及び事後評価事業に優先して抽出する」とあるため、4事業全てを抽出する。

次に、「再評価」の抽出についてである。

抽出にあたっては、進捗状況と事業内容の考慮として、「事業費や事業期間の大幅な増加の有無や、事業の進捗状況、事業の見込みの判定結果」に着目した他、再評価該当基準の考慮として、「社会情勢等の変化により審議の必要性が生じている事業や未着工の事業」がないか、そして、「過去の審議状況」の3点に着目した。

なお、2点目の「社会情勢等の変化により審議の必要性が生じている事業や未着工の事業」と、3点目の「過去に審議していない事業」については該当がなかった。

農業農村整備事業の7事業について、進捗状況と事業内容の考慮の観点からは、事業期間と事業費に大幅な増加が生じ、進捗率が低い1番の「新十三沖永」、事業費に大幅な増加が生じ、B/Cが低下し、その値が1に近い2番の「阿久比2期」、事業費に大幅な増加が生じ、進捗率が低い4番の「新岩倉」及び5番の「生田第2」を抽出しました。

なお、各事業及び事前評価、再評価のバランスも確認し、以上を総括すると、事前評価については1番から4番までの全て、再評価については1番・2番・4番・5番の4事業を審議対象とすることを提案する。

[結論] 抽出委員の抽出案を了承する。

4 対象事業の審議について

(1) 道路事業

【事前評価】

① 道路事業（無電柱化事業）：一般国道248号の審議

道路維持課から説明。

[委員] 今回の事業区間はもっと広範な計画がある中で、まずはこの区間から進めるという位置づけであり、この前後の区間も将来的には進めていくという理解でよいか。

[県] 本事業区間の前後に加え、国が管理する国道1号なども緊急輸送道路に位置付けられており、その中でも本事業区間は、優先区間として位置づけており、先行して他の区間も順次事業を進めていく。

[委員] 電線共同溝の整備に合わせて、街路樹を撤去する計画としているようだが、その点はどう考えているのか。

[県] 街路樹を撤去して生み出したスペースで、自転車通行帯を整備でき、交通安全面での向上が図られることに加え、また防災面では地震や台風等で倒れて道路を閉塞する恐れがあるため、それを回避できる効果がある。

[委員] 植樹帯は環境面での効果があると思うので、その撤去については、地元とよく調整の上、進めてもらいたい。

[県] 地域の方々や市と調整しながら進めていく。

[委員] 事業区間の前後は自転車通行帯が整備されているのか。

[県] 現状は事業区間もその前後区間も、自転車通行帯は整備されておらず、自転車歩行者道である。段階的に事業を進めていくため、事業区間の端部では、その前後で通行位置の違いが発生してしまうが、その前後区間も順次整備していくという形で解消してまいりたい。

[委員] 標識等で走行位置をわかりやすく表示するのか。

[県] 標識や路面にピクトグラムなどを標示していく。

[委員] 対応方針（案）を了承する。

② 道路事業：一般国道 473 号 岡崎額田バイパスの審議

道路建設課から説明。

[委員] 環境への影響について、周辺環境への配慮とは具体的に何か。

[県] 本事業はトンネルといった大型の構造物を設置する必要があるが、その際に大きな振動や騒音が発生する可能性がある。暫定 2 車線整備時や他工事でのノウハウから振動・騒音の低減に努める。

[委員] 今回、暫定 2 車線から 4 車線化の事業評価であるが、当初から 4 車線化で事業を開始すればよかったのでは。

[県] 本事業はバイパス機能を早期に発現させることを優先して、暫定 2 車線で整備を行った。県として、2018 年度からは完成 4 車線の道路については、4 車線整備で事業化する方針としている。

[委員] 岡崎東部工業団地交差点を南進する車両のうち、東西の方向別交通量は？

[県] 国道 1 号方面（西側）へ行く車両が 6 割、新東名高速道路 岡崎東 IC（東側）へ行く車両が 4 割である。

[委員] 渋滞の発生は、朝夕の時間帯が多いか。

[県] そのとおり。

[委員] 事業内容にトンネル工や橋梁工が含まれているが、それらがどこに位置するかわからない。

[県] 追記する。

[委員] 事業期間について、用地買収がないのに 2040 年度までかかるのか。

[県] トンネルなどの構造物があるため、どうしても整備に時間がかかる。

[委員] 部分供用は考えているか。

[県] 検討していく。

[結論] 対応方針（案）を了承する。

【再評価】

① 道路事業：一般国道 151 号 一宮バイパスの審議

道路建設課から説明。

[委員] 前回の再評価から 2 年後での再評価であるが、前回から何が変わったのか。

[県] 事業期間の延長や、昨今の資材高騰を考慮した事業費の変更が生じた。

[委員] 事業費の増加のうち、関係機関協議に伴う計画変更について、関係機関とは具体的にどこか。

[県] 地元と警察である。設計がある程度進み、地元や警察と協議を行った結果、当事業による地域の分断や、交差点容量について指摘があった。

[委員] 関係機関協議のタイミングは適切だったか。

[県] 当事業の延長が長いことから、分割して地元との協議を実施した。

[委員] 新東名高速道路が開通し、どのくらい交通量が増加したのか。

[県] 現道の一般国道 151 号は 5%程度増えており、主要地方道豊川新城線はやや減少している。

[委員] 今後の事業進捗の見込みについて、地元の合意を概ね得られているということだが、状況はどうか。

[県] 地域の分断が問題となっていたが、解決済みである。

[委員] バイパスと現道の交差点は T 字路か。

[県] T 字路で信号交差点の計画である。

[委員] 信号交差点であると渋滞しないか。

[県] 横断歩道橋を設置するため、車両の通行時間を確保できる計画としている。

[結論] 対応方針（案）を了承する。

②道路事業：一般国道151号 宮下立体の審議

道路建設課から説明。

[委員] 道路管理者・道路占用者ほか関係機関との協議に不測の事態を要したとあるが具体的な理由はなにか。

[県] 主な事業期間の延伸理由は、当事業の平面部の切り回しに伴う情報BOXのケーブルやハンドホール等の移設箇所や移設の施工方法について、道路管理者や道路占用者との協議に時間を要したことである。

[委員] 道路管理者・道路占用者ほか関係機関との協議に不測の事態を要したことによる事業費の増加はあるか。

[県] 関係機関との調整による事業費の増額は無い。

[委員] 事前評価から前回の再評価で17億円事業費を増加しているが理由はなにか。

[県] 前回評価での主な増額要因は、下部工の基礎杭径の変更である。

[委員] 冠水対策が追加されているが、実態として冠水が発生しているためか。

[県] 当該区間は標高が低く、近年、平面部で冠水が度々発生している。よって、道路のかさ上げによる冠水対策を検討している。

[委員] 事業の進捗状況及び見込みの判定で関係機関と調整が図られているとあるが、事業期間の延長の原因となった関係機関との調整は完了しているのか。

[県] 不測の期間を要したが、現在は調整済みである。

[委員] 調整済みであることがわかるように調書に記載をしてほしい。

[県] 承知した。

[委員] なぜ、計画交通量が増えているのに走行経費減少便益と交通事故減少便益が減っているのか。

[県] 前回の推計と比べて、「走行距離が遠回りとなるが所要時間は短縮する交通」の本事業路線への転換が増加した結果、走行経費減少便益及び交通事故減少便益が減少している。一方、計画交通量は増加しているため走行時間短縮便益は増加している。

[委員] 立体化により、交差道路への整備効果はなにかあるか。
本事業によるそういった沿道への整備効果もわかるように工夫するべき。

[県] 一般論として、渋滞緩和等の沿道環境の改善が想定される。
調書への記載を検討する。

[結論] 対応方針（案）を了承する。

（２）街路事業

【事前評価】

③④街路事業：都市計画道路 枇杷島停車場線、北尾張中央道の審議

都市整備課から説明。

[委員] 事業期間について、人家が密集しているため、時間がかかると想定されるが、どのように考えているか。

[県] 物件が多く、工場もあるが、現段階では、2031年度完了を想定している。

[委員] 再評価で工事期間の遅れを指摘することが多いが、現時点で難航することを想定し、期間を長く取るということはしないということによいか。

[県] まずは順調に進めることを前提に設定させていただいている。

[委員] 工場は移転が必要か。

[県] 事業化されると物件調査に入ることになる。その調査をもとに移転が必要か決まる。

[委員] 交通事故減少便益が大きく出ないのはなぜか。

[県] マニュアルに基づいて計算をしており、走行時間短縮便益と比べ少ない値となってしまう。交通安全の観点からは、貨幣価値化困難な箇所ですっきりと記載をさせていただき、評価をしている。

[委員] 北尾張中央道全体はどれくらいで全線開通するのか。

[県] 未事業化区間もあるため、具体的に何年かかるとは言えない。

[委員] 北尾張中央道 観音工区のみで事業効果をどのように評価しているか。

[県] 本工区は、防災拠点病院を結ぶルートにもなるため、防災面での整備効果や、国道22号との交差点付近に名岐道路のICができる予定となっているため、そのICへのアクセス道としての効果もある。

[結論] 対応方針（案）を了承する。

【再評価】

⑤街路事業：都市計画道路 小松原街道線の審議

都市整備課から説明。

[委員] 事後評価の評価内容において旅行速度や交通量を評価指標にしており、B/Cの算出が必要ではないか。

[県] 本事業は歩道設置が主な目的であるが、道路整備に併せて、交差点改良も行うため、旅行速度を事後評価の評価指標としている。B/Cについては、道路・街路事業の事業評価マニュアルにおいて、歩道設置事業は算出が不可能なものとして貨幣価値化困難な効果で評価することとなっていることから、算出していない。

[委員] 用補費が倍増しているが、事前の見積もりが甘いのではないか。

[県] 事業区間の北側は店舗の駐車場が多く、当初は、看板等はあるがほぼ更地として見積もっていた。しかし、実際には、機材搬入のために必要な敷地であり建物を再築する必要があったり、建物の基礎がかかり建物を移設する必要がある等の事例があり、増額せざるを得なかった。

[委員] 再評価時に説明されている事業期間や事業費が委員会の審議を経ずに延伸さ

れている。期間延伸や事業費の大幅な増額をするときはその時に再評価を行うべきである。再評価時の事業期間や事業費についてどのように精査し、調書にまとめたかを検証し、説明していただきたい。

【前は（審議対象の）15億円を超えておらず審議はしていない。】

[県] 当時の状況を確認し、次回の委員会で説明させていただく。

[結論] 次回委員会で、再審議を行う。

【事後評価】

⑥街路事業：都市計画道路 豊田則定線の審議

都市整備課から説明

[委員] 区画整理を兼ねて行ったので用地取得は問題なく進んだのか？

[県] 事業区域は、区画整理の区域に少しかかっているが、ほとんど買収した。買収期間としては、当初の予定より延びたが、それ以外の大きな要因としては、河川協議に時間を要したことから着工がかなり遅れたことと、河川環境対策を行ったことにより、事業期間が延びた。

[委員] 事業費の増額は、河川環境対策工と電線共同溝の整備が要因なのか？

[県] そのとおり。当初は電線共同溝を行う予定ではなかったが、平成30年に策定した豊田市景観計画において、電線共同溝を整備する路線として位置付けられたため、整備を行うこととした。

[委員] 調書にも、このことについて記載した方が良いのではないか。

[県] 修正する。

[結論] 修正することを前提に、対応方針（案）を了承する。

（3）港湾事業

①費用対効果の算出方法

港湾課から説明。

【再評価】

②港湾事業：三河港蒲郡地区の審議

港湾課から説明。

[委員] 費用対効果の算定要因について、大型クルーズ船の寄港回数に記載の実績とはどのようなことか。

[県] 外航クルーズ船は過去2回寄港しており、これを実績として表現している。その2回分のみを効果として計上している。

[委員] 分析結果の表には、寄港回数を記入し、過去の実績に基づくと記載すればよいのではないか。

[県] コロナ禍もあり、将来のクルーズ船の便益を算定することが非常に困難なため、一旦効果としては厳しめとし、将来の寄港を見込んでいない。

[委員] それで良いと思う。分析結果の表には、過去の寄港回数を書いて、備考等に説明を加えればよい。

[県] 調書を修正する。

[委員] 大型クルーズ船の経済効果について、前回評価時には28.5億円で今回評価時には0.9億円になっているが、これは実績のみで厳しめに評価しているということか。

[県] 前回評価時には年2回ほどの寄港の見込みがあったため、将来の便益に計上し、金額が大きくなっている。前回評価後、コロナ禍の影響で実際に寄港がキャンセルになるなど、現時点では将来の見通しが立てづらいことから、将来分の効果を削除し、過去2回の外航クルーズ船寄港の実績のみを便益に計上している。

[委員] 再評価調書の計画変更の推移に記載の総事業費と、費用対効果分析に記載の総事業費に差があるのはなぜか。

[県] 計画変更の推移に記載の総事業費は社会的割引率4%で割り引く前の実際の事業費で、費用対効果分析に記載の総事業費は割引後の値である。表には、前回評価時と事業採択時を記載している。なお、事業採択時には、費用対効果分析を行っていないため、実際の事業費を記載している。

[委員] 誤解のないようにしてもらいたい。

[県] 調書の記載を修正する。

[委員] 今回は6回目の再評価で、再評価のたびに3年程度延長している。実際いつ頃終わるのか。

[県] 今回の評価で設定したとおり、2028年に完了見込みである。これまでの再評価では、船舶の大型化への対応や、事業着手後に発生したクルーズ船への対応等で事業内容を見直しており、事業期間を延期してきた。今回は事業内容の変更をしておらず、今回工期を延期したことで、今後は阻害要因がないため、計画通りの完成が見込まれる。

[委員] 工法の変更をしたとのことだが、どれくらいのコスト縮減効果があったのか。

[県] 2.3億円のコスト縮減効果があった。

[委員] 全体事業費187億円からするとたいしたことはないように感じるが、残りの事業費を考えると2億円は大きく、工法を変えるだけの価値があるとも思う。変更により性能的に問題はないのか。

[県] 護岸の性能としては元の設計と同じである。

[委員] 完了が3年遅くなっても問題ないのか。完了が遅れることで、効果の発現が遅れ損な面もあると思う。

[県] 部分供用を行い、投資効果の早期発現を図っている。

[委員] その努力は強調して説明した方が良い。また、コロナ禍でいろいろなことが縮小した。事業期間を3年間延長しても影響が少ないのではないかと。

[県] コロナ禍の影響でクルーズ船が減り、将来の見通しが立て辛いこともあった。今回、コスト縮減に重点を置いて対応した。

[委員] コロナ禍の状況を見た時にクルーズ船の寄港が少なかったが、事業の中止はありえたのか。

[県] 事業の主目的は、完成自動車の輸出であり、完成自動車の需要は堅調であるため、事業の中止にはならないと考えている。

[委員] 岸壁背後のふ頭用地が一部なく、また、護岸を仮護岸としているが、将来的には仮護岸の背後にふ頭用地を作るのか。

[県] 本事業では 380m の岸壁を整備しているが、港湾計画では、570m の岸壁を計画している。将来、需要が高まり、事業性が高くなれば、岸壁を延長し、その背後にふ頭用地を整備する予定であり、今回の事業では、仮護岸と称している。

[委員] 工期を 3 年延長することについては、コロナ禍に伴う需要の変化等を加味し、工期を延長してでもコストを縮減したほうが良いことが分かるように記載すると良い。

[県] 調書の記載を修正する。

[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。