

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成 20 年度 第 4 回）
議事録

交通需要推計と道路事業の評価手法の見直し

質疑応答

西谷委員

残事業の評価をすると、必ず今の新しい方法ですと、（資料 0-2 P6）赤枠のところから右に行くとき下がっている。ただでも最後の 1 点を突破すると、全体の効果が上がるというような事業はないのか。

事務局

一般的には道路事業というのは、最後供用するのに残りの C が非常に小さく、B は比較的大きい、あるいは B は事業全体という事になる。

残事業の B / C というのは一般的にはものすごく高い数字になる。今回、修正するのは、部分的に供用した事業で、H19 年度の評価で便益は既供用分も見込んで、コストは今後分しか見ないということで評価をしてしまっていたものを、本来あるべき今後分の費用と今後分の便益に変えたので、小さくなる修正をしたということ。

再評価（道路事業）

重点審議内容の選定

磯部委員

まず再評価の理由として がない。事業採択後 5 年間、未着工の事業。

がある。 については説明を受けたが、それぞれが順調にしている。例えば国道 17 号の前橋渋川バイパスであったり、順調に進んでいるし、あともう少しで事業が完成するというので特に重点にする必要はなからう。

再評価理由 「準備・計画段階で 5 年間が経過している事業」の中で特徴的なものを 1 件、11 番の新山梨環状道路を選んだ。まだ連続するところに未事業化な区間があり、そこで事業化するときどのように評価したらいいかというあたりを中心に伺いたい。

「再評価実施後、5 年間経過している事業」の中で事業として特徴的なものが、1 つは 20 番横浜青葉 IC 関連で、これは実は拡幅工事で、ほとんどの工事が終わっており、あと歩道整備というところだけが終わってない。でも実は歩道整備のところの土地代が高くて、コストとしては結構つく、それを道路として完成させるという観点からどのように評価を行っていったらいいかということを中心に伺いたい。

もう1つは 21 番山北バイパスについて、全体が4車線ということもあるが、適当な車線数というのがどんなものかということも含めて議論する必要があると思っている。

次はまとめて1～3番で、これは単独で評価したのでは有効な評価が行われないうだろう、これは連続しているの、首都圏中央連絡自動車道の神奈川県区間がどうなるかということで、それを全体で評価できるように説明していただきたい。

また4番中部横断自動車道は、新しい制度になって、新直轄で整備される区間ということではじめての評価でもあるので、はじめてという意味で説明を願いたい。

事後評価の対象として日立バイパス、これはできあがってどのように使われているかということについて説明を願いたい。

森地委員長

特に横浜青葉 IC 関連は、西谷委員の先程の質問の逆のケースで、最後に歩道が残っている。歩道なしでそのままほうっておくのかというプロジェクトで、そもそも費用対効果をどういう観点から見るべきかという対象のもの。

また、新山梨のように非常に長い外郭環状は大変重要だけれども一気にできない。部分だけやったときに、それをどう考えていくのか。

そのほか、費用便益分析の評価そのものに関わるような案件が多くあるが、その中でも大変重要だと思うものを選定している。

質疑応答

山内特別委員

茅ヶ崎～海老名の事業費の変更のところをもう一度説明してほしい。

事務局

1点目は高架構造の上部を鋼製でつくることにしており、鋼材価格の高騰で事業費が増えている。

2点目は、工場の移転補償で、補償費が当初見込みよりも高かった。

3点目は、鉄道との交差点で、JRとの協議により、架設方法を変更した。

4点目が、寒川町内で旧日本軍の毒ガスが道路用地から見つかり、その処理に想定外の費用を要した。

森地委員長

中部横断自動車道の佐久～佐久南は130億ぐらいコストダウンしているが、その分、新幹線の下をぎりぎりを通したり、縦断を随分いじめている。確かに新直轄の第1号だからコストダウンを可能な限りするのだという方針だったが、この路面凍結するようなところ

で、長期で見たときに、本当に設計条件を落としても大丈夫か、ぜひ観測をしていただきたい。

インターのシンプル化だとかいうのはいいのだが、縦断がものすごく厳しくなっているところがあるので、凍結で事故を起こしたりするようだとすると、追加的に舗装上の対応をするとか、ぜひお願いしたい。

局長

ほかにも結構無理したところがあると思うので、御指摘のような、これからできあがったあとのモニタリングを、これに限らずきちんとしていきたい。

森地委員長

ぜひよろしくをお願いします。今の4件についても、対応方針（原案）どおり事業継続ということでよろしいでしょうか。

————— ありがとうございます。それでは、そのとおりにさせていただきます。

質疑応答

森地委員長

全線開通は、プロジェクトライフの最後に再評価するならいいが、現実には5年後とか、10年後とか、まだ全線開通でないときに再評価することになる場合、全線の数字だけだと非常に大きな数字なのに、何でこんなに交通量が少ないのかという話になるので、資料としてちゃんと残しておいたほうがいい。

交通量の記録をちゃんと残しておかないと、あとあと再評価するときに、4.1で2万台千台も通っていたのに、部分だとこれしか通らないではないか、という議論をしなければいけない。そのときに合っているかどうかということを見なければいけない。

事務局

こういう特徴のある事業については2つの数字で評価していく、そういう扱いにしたい。

森地委員長

今回対象のバイパス事業はたまたま割合高い数字になっているが、非常に難しい場合もあると思う。

1を若干超えるぐらいでも、あるいは仮に下回っても、地元では交通事故が多いとか、街なかの通学路だとかやらなければいけないことがある。そのときコストダウンをどうするかという話が重要だが、基本的には工期を短くすると、割引率4%ですから、便益の方

はそれだけ全部前倒しになる。コストは何年か短くした分だけほんの少しだけ割り引いてダウンするから、明らかにこの分はアップする。これは実感としても、このバイパスをつくるのに協議で時間がかかったとか、まだこれはお金を投資していないからそういう問題は起こらないが、途中で用地が買えなかったとかいうことで長引いているのを早くすると、間違いなく数%ずつ費用便益比はよくなるはずで、ぜひそんなことも気にして事業化とか集中とかいうことを考えてもらいたい。

この3件についても、対応方針（原案）どおり事業継続ということによろしいでしょうか。

————— ありがとうございます。それでは、そのとおりにさせていただきます。

質疑応答

磯部委員

基本的に事業評価をするときにマニュアルがあって、1つまとまったものについて、Bについてはマニュアルでも貨幣価値に換算ができるようなものについて換算をするというのが基本方針だと思う。

環境のように貨幣価値に直接は換算できないものについては、便益はあるのかもしれないけれども、直接計算するBには入れないということやってきていると思うが、この案件については、2つの条件があって、まずまとまった単位ということで、例えば道路構造令とか、設計の基本的な考え方で、あるまとまりがあれば、そこまでは事業としてはやるのがいいのだろうと考えている。

重点審議案件の横浜青葉 IC 関連については歩道ができてないということで、車道だけであれば車は通るけれども、歩道がない道路というのは基本的にはまとまりとしてはあり得ないだろう。単位としてどこまで考えるかということがこの委員会でも議論の対象だと思うが、私は一体的に考えるべきだろうと思う。もう1つの条件としては、歩道というのはBの中には入っていないでゼロというが、これも無理してやろうとすれば、歩行者に対する環境とかそういうものはやれないことはないと思うが、ただ、今のマニュアルだとして入っていないのでそこは計算をしていないということなので、これは事業全体をひとまとまりとして完成していただくというのがいいだろうと思う。

山北バイパスは、4車線を全体にするとB/Cが0.9になるというが、これは時間価値が平均すると15%ぐらい下がったということもあって、新しい時間価値の評価にすると1を割るという状況にもあるわけで、従来の考え方からすれば4車線を目指してということではよかったが、見直しをすることによって、今、再評価をしてみると、当面は2車線で進めていくということがよかろう。社会情勢が変わったようなときに再評価をしてみて、4車線化が合理的であれば、それを進めるし、そうでなければ今のままで当面の状況に置い

ておくという考え方で整理してみたらどうか。

中条委員

一体的に考えるということについては、どこまで一体的に考えるということについてマニュアルにあるのかどうか。もしなければ決めておいた方がいいだろう。橋げた1個について費用便益なんてやっても意味がない。

一方で、これは一体的なものなんだというとき、付加的な都市全体の開発みたいなことを考えるとき、沿道のビルだとか、それは別個に考えるのだらな。

恐らく環境対策の話というのは道路の場合になくはならないことだから一体的に考えるべきだとだと思ふ。こういうものはもう一体的に考えるのだというマニュアルができていれば、こういう計算をしなくてもいいのだと思ふ。費用便益の費用便益を考えた方がいい。計算のための時間をむしろほかのことに使った方がいい。これも一体的に考えるものと決まっていれば一体的にやるから、それは計算しませんということでもいいのだと思ふ。

費用便益の費用便益ということで、今回出てきているものがほとんど再評価理由で、再評価実施後5年間が経過している事業。ということは、その前から理由で1回評価なされている。また、再評価やったところで5年間たったので、もう1回再々評価だと思ふが、例えば平成22年度に開通予定というのは大体来年ぐらいに開通するのだから、もう費用便益をやらなくてもいいとか、あと1区間だけ残っていて、それだけ費用便益をやるとするのはむだな話だ。そういった点を少し整理して、あと5年、10年かかるものはしょうがないが、近々完成するようなものは確実にできるからいいでしょうという、そういうことも整理した方がいい。

局長

ご指摘のとおり、そろそろB/CのB/Cというか、そういったことも考えないといけない時期だと思います。持ち帰って相談したい。

森地委員長

費用対効果のマニュアルで一体というのはないが、道路構造令としてこういう格好でつくりなさいというのはある。

本来、歩道はこうでというのがあるのだけれども、用地が買えなくてとにかく早くつくりたいから車道だけつくったというケースだと思う。

局長

交通安全事業など、例えば歩道設置事業とかあるが、そういうのはもともと費用便益の計算になじまないもので、評価の対象からはずしている。今回は車道部が先行していて、

最後に歩道が残っていて、ちょうどそのタイミングで再評価にあたったというレアケース。
これは一体的に評価すべきものだと思う。

森地委員長

もし検討いただくなら、いわゆるマニュアルどおり計算するのではなくて、何でそうなったのかという話をして、それでももうちょっとこうやったらいいのではないのか、そういう議論をした方が建設的なので、そういったことも含めて検討して欲しい。

笠委員

戸部拡幅で前回の残事業のB / Cが17.7から今回63.9にふえているが、これは5年間の間に交通渋滞が非常に激しくなったということか。

事務局

5年間の間に用地とかが進捗して残事業費が減ったので、便益は変わらないが、残りのCが減ったのでB / Cがふえた。

笠委員

残事業が55億だったのが8億に。

事務局

分母が55億円だったのが8億円になったので、ふえている。

笠委員

なぜ55から8になったのか。

事務局

5年たって用地が買えたり、工事が進んだので残りは少なくなった。

笠委員

前回の残事業というのは同じ場所が対象でなくて、5年前の残事業が55億、現在の残事業が8億という。

森地委員長

便益は同じだということは、その間、機能はアップしてないということですね。

事務局

拡幅ができる区間がなかったということで、交通改善は見られず、用地だけ買えたということ。

森地委員長

数字はいいが、問題だ。さっさとやらないでという。

次の事後評価のときのために、残事業というとき、何が残っているかというのを図面として残した方がいい。

それから、機能がちょっとでもアップしたら、実はここはアップしているけれども、この計算には入ってないとか、一部歩道ができていたりということがあるので、そういったものがわかるように。

事務局

今回は、杉田交差点改良や戸部拡幅が該当するが、前回の評価のときから今回までにどう変わった、あるいは車線増があったといったことがわかる資料として残すようにしたい。

森地委員長

全部、現況と完成形だから、その時点、時点のがわからない。残事業といったときの姿がわかるようにして残しておけばいい。

先ほど、局長から話があった検討をやっていただくことを前提にして、それぞれの案件については対応方針（原案）どおり事業継続ということによろしいでしょうか。

————— ありがとうございます。それでは、そのとおりにさせていただきます。

事後評価（道路事業、港湾事業）

質疑応答

森地委員長

日立の市街地は昔ものすごく込んでいたが、今はどうか。

事務局

6号線は現状でも混雑度は2.0で朝夕を中心とした慢性混雑は変わってない。社会実験で高速道路の料金割引とかやっているが、余り転換も実現できておらず、混雑は継続している。

森地委員長

高速道路が山の中を走っているの、実際のODから見ると高速道路を通勤には使いにくい。20万都市にしては非常に混んでいる。にもかかわらず、バイパスがこの区間しかつくれなかったのは何か。

道路部長

山と海の間で市街地がはりついていて、真ん中を通るのがコンセンサスを得られなかったのが海側になった。

森地委員長

海側を通したが、半分で切れている。

道路部長

1万9000台走っているの、海側の効果は出ている。海の中を走っているの、費用が高くてB/Cがなかなか上がってこない。南側の区間についてはコストダウンを図ろうということで、計画の見直しを地元と相談している。

森地委員長

事業費が高いから南側は出来ないのか。

道路部長

なかなか進まないというのは、すごく高くているのだというのは地元も気がついていて、早くやるためにはもう少し陸上も使ってはという意見をいただいているところ。

森地委員長

基本的に事後評価はもっといい方法がなかったのかとか、何が問題だったかということ、ちゃんとレビューするのが目的のはず。

おこなっている場合はおこなっていることの原因と、それに対する損失とかということも計算をし、あるいは事業のロットがよかったかとかいう話をちゃんとレビューしておいて、幾つかためておいて、これからの事業展開に役立てましょうという趣旨なので、ぜひ両方とも次回以降、事後評価のときは、お願いしたい。

港湾事業（臨港道路）については、無料の道路と有料道路が重なるところはどういうふうに考え、どういうタイミングでやればいいのかというのはかなり悩ましい話でもある。最初から無料の道路だけをつくったら有料は成立しないし、一遍につくると過大投資になるし、全部無料でやるにはもともとお金がないというところで、どういう格好でやってい

くか。しかも港湾地域はなかなか大型トラックは有料に乗ってくれない。市街地の中をどうしても走ってしまうので、臨港道路がほしいという話で、ぜひこの場合はこうだったという情報をちゃんと整理しておくことが大変重要。

中条委員

日立バイパスのとき、海沿いにカフェでもつくったらどうかと申しあげたら、カフェはつくれないけれども、景色が見られるところをつくられたのはこの話ではなかった

道路部長

日立バイパスでは海側にパーキングスペースを設置していて、今、満杯の状態地元からの要望があって、4車線化の用地の部分を使ってふやす準備をしている。

森地委員長

事後評価の2件について審議が尽くされたということによろしいでしょうか。

——— ありがとうございます。

それでは、事後評価については、先ほど言ったことをまた勉強していただくということを前提にして提案どおり了承したということにしたいと思う。