

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成22年度第4回）

議事録

特に重点的な審議を要する案件の確認

○家田委員長

これまでと同様ですが、事務局より資料1と各事業の概要資料を事前に委員にお送りしたところ、重点的に審議を要する案件（「以下、重点審議案件」）について、委員から事務局案に加えて、事業採択後初めて再評価を行う案件について1件代表的な例を選んではどうかというご提案がありました。それに対して、事務局からはこのうち3番の国道16号保土ヶ谷バイパスⅡ期がご提案されています。原案としましては、4件を重点的な審議を行いたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、資料1に示した4件を重点審議案件にさせていただこうと思います。

特に重点的な審議を要する案件の審議

○清水委員

国道357号東京湾岸道路（千葉県区間）について、損失時間はどのように定義されるのか、6ページに示した損失時間が全国平均の4.4倍程度となっているが、例えばこの事業が達成されると、この損失時間は減るのか。あるいは、全国平均により近づいたという解釈ができるのか。それとも、計画交通量というのは、現況を見込んだ交通量になっていて、事業が達成したら、損失時間はゼロになるのか教えていただきたい。

もう一つ、資料2-9や2-10にある首都圏中央連絡道路について、個別の区間で事業評価をしています。個別のB/Cは小さくても全部つながったときに、B/Cがすごく上がるということはあり得るわけですね。今回は個別に再評価を行っているが、個別の事業評価をやった後にすべてがつながったときの事業評価みたいなものもやるのかどうか。個別の区間で仮にB/Cが1を切るようなことがあっても、全体ができたときに当初見込んだ社会資本的なB/Cがかなりあるのであれば、部分的に評価しなくてもいいのではないかと思ったので、その2点について説明をお願いいたします。

○笠委員

清水委員と同じく東京湾岸道路（千葉県区間）について、6ページの図で、損失時間が全国平均の4.4倍と示されていますが、車線数を追加することによってこれがほとんどなくなるという計算になるのかどうかということを教えていただきたい。

それと、渋滞が起きることの原因が、この近隣にたくさんの施設が立地したという話で、第4

種道路に車線を増やすということですが、国直轄の事業だけではなくて、県道や市道などについて改良させる必要はないのかどうか。そういうことも、もしあるのであったら教えていただきたい。

○堤委員

資料2-4の国道16号保土ヶ谷バイパスⅡ期について、事業費増の要因として工法や構造など変更せざるを得なかったものについて、できるだけ新しい技術や当初予定したものよりももっといい工法でやるということは、公共事業をする上で採用していいのではないかと思います。当初より227億円増となっており、どのような内容になっているのでしょうか。

○山崎委員

1点目は、東京湾岸道路（千葉県区間）について、アクアラインが非常に料金を下げて交通量が増えています。その効果は便益の算定に入っているか入っていないか確認したいと思います。

それから、時間コストについて、1時間当たり三千何百円になっているようですが、ここでの計算もその数値なのかどうか確認したい。

それから、感度分析で交通量、事業費、事業期間を変動させてB/Cを算定していますが、国道468号首都圏中央連絡自動車道（大栄～横芝）などは、感度分析の項目を全部悪い方に変動させてB/Cを算出した場合はなかなか厳しい数値になりそうな気がする。以前に比べて交通量がすごく増えているものや減っているものもある中で、事業費はほとんど変わらないというものばかりです。地価は非常に急速に下落しておりますし、一般的な物価水準は大きく下がって賃金も下がっているが、事業費は変わらないのか確認したい。

○大野委員

事業全体の便益と残事業の便益が全く同じものがありますが、これはまだ工事中で開通していないという理解でよろしいでしょうか。

それから、高速道路の料金設定が一般国道への流入量にも影響すると思いますが、今の政権のお考えがこの中でどう反映されているのか。B/C算定の前提条件をお聞かせください。

○家田委員長

各委員がおっしゃったことと重複するところもありますが、1つは、資料2-8の国道357号東京湾岸道路（千葉県区間）について、工法変更というか、事業内容を変更していますが、そこがこの評価の重要なところだと思います。それに関する説明が粗い感じがして、もう少し工学的に変えざるを得ない理由や変えることの妥当性、その図面はこうなっているというところを追加で説明していただきたい。

それから、資料2-4の国道16号保土ヶ谷バイパスⅡ期について、8ページで事業費が200億円ぐらい増えていて、トータル500億円ぐらいになっていてその理由も書かれているが、この事業自身は昭和からやっているわけではなく、それほど長期間にわたる事業ではない。したがって、当初の計画を立てたときには、8ページに示した増額要因となった3点は想定できない話であったということへの説得力が重要だと思います。というのは、事業費について世間一般に言われるのは、計画のときには安く見積もっていて、実際にやってみると金がうんとかかるとい

う話がよく言われるので、ここについては、当初想定できなかったということをもう少し説明していただきたい。

それから、資料2-8の東京湾岸道路（千葉県区間）について、この事業だけでなく、どの事業もキロ当たりの交通事故の発生率が全国平均の大体3倍ですね。3倍事故が起りやすいということは大変に問題であって、もちろん立体化等々の手で改善されるのですが、なぜ全国平均の3倍なのかという分析が欲しいですね。交差点が非常に大きいので、右折のときに何レーンも越えていくので、そこでの右折車と直進車の事故が起りやすいとか、そういうことではないかと思いますが、これから事故が何倍といったことを言うときには、ある種の診断もぜひつけていただきたいと思います。

それから、同じく東京湾岸道路について、事業のスタートが昭和45年ですから非常に長い期間を要しており、事業の進捗が気になるところです。14ページなどには進捗の状況が淡々と書いてあるが、これはすばらしいことなのか、どこかに課題があったことなのかという自己評価があつてしかるべきではないかなと思います。つまり、これくらい時間をかけてきたのは、時間をかけようと思ってかけている話なのか、何かの事情で用地が買収できないというような事情があつて遅れたのか、それとも、予算がつけにくいというようないろいろな事情があつて遅れたのか、遅いなりに着々なのか、それとも課題を秘めているのかということを示すのが、事業進捗の状況というところで表現されることに要請されていることだと思います。その辺については、今後充実させていただきたいと思います。

最後1点、コメントですが、道路というのは長い延長、それなりにでき上がって初めて道路の機能をもたらすので、例えば10メートル、20メートル道路を造っても意味がない。要するに、長い延長を造るためには、なるべく早い時期に事業を覚悟して、そこについて道路工事そのものは後になったとしても用地の手配だけはしておかないと困るので、おそらくは用地買収が先行して行って、その費用は先行部分の費用に入っている。したがって、残事業は供用が近づくほどB/Cは高くなります。そういう事情を全然斟酌しないで見ると、なぜB/Cが高いところからやらないのかと、B/Cの数字だけを見る人はそのように見る。

しかし、先行して用地を取得せずに造るところだけ用地買収していくことにすると、後で用地を買うことになりまますから、そのときにはその部分は既に家が建ってしまい膨大な費用を払わなければいけないことになるので、おそらくはB/Cは非常に低くなるし、工事自身も地下化しないといけなくなったりする。要するに、実際はできないというようなことになってしまったりすることを考えると、先行的に費用をかけていくということはむしろ妥当なやり方ですね。つまり、残事業のB/Cが高くなるというふうにやることによって、全体のB/Cが高くなるということだと思いますが、その辺は、事例がいろいろ蓄積される中で、勉強課題としていろいろ知見を集めていただきたい。先を見ながらお金を使っていかなければいけないという特徴ある事業のプロセスについても、こういう事例から学ぶような作業をしていただけたらと思います。

○事務局

まず、清水委員から質問がありました損失時間の算出定義についてですが、算出は実績のデータから自由に走行ができていない時間と、渋滞して一番速度が落ちているときの時間に、区間で見ると時間差、観念的には速度差が生まれます。この速度差のデータと、そこを走っている交通量のデータを掛け合わせて損失時間を算出しています。つまり、速度低下という不利益を受けてい

る車の台数をあらわしているということです。したがって、損失時間の絶対値というのは、自由走行時と混雑時の速度の差、並びに交通量から生まれた指標ということになっていて、この値が例えば全国平均の倍だということになれば、全国で平均的に渋滞を受けている人の倍の人が渋滞を受けているか、もしくは倍のひどさの渋滞を受けているかどうか、あるいはその複合ということになります。

それから、整備をするとこの損失時間がどうなるのかということについてですが、交通量推計を用いた費用便益分析のB/CのBの根拠の1つに、渋滞の解消による走行時間の向上というものが含まれておりまして、B/CのBの中にその効果が含まれておりますが、同様の趣旨で笠委員からも損失時間がゼロになるのかというご質問がありましたが、必ずしもゼロにはならないと思います。必ずしも損失時間はゼロにはならないですが、現状よりよくなることによって損失していたものが回復して、便益が発生するという計算をいたしております。

では、どういう道路計画なのかということですが、例えば4種道路のところに追加対策をしたらどうなるのかということですが、4種道路は、現在船橋地区で申し上げますと4車線で、これに2車線付加して6車線にするという計画に変更したいと考えております。資料の4ページに計画交通量、現況交通量を示させていただいておりますが、将来計画年次において、交通量は6万6,000台になるであろうという見込みであります。この4種という規格の道路で6万6,000台の車を円滑に流すには道路構造令という政令に基づいて計算いたしますと、6車線必要だということに構造技術的にもなります。現況も6万3,000台ありまして、場所によって特性があるので一概には言えませんが、一般的にはこの規格の道路であれば、4万8,000台を超えますと、6車線が必要になるという計算になります。したがって、現状でも4車線というのは不備であるし、将来計画とも整合するという観点から渋滞対策を実施するというものです。なぜ最初から6車線にしないのかといいますと、ここを当初4車線で整備するころの計画では計画交通量がもう少し少なくて、4万8,000台程度でありまして、当時は4車線で十分な計画であったということだろうと思います。

それから、同じ357号東京湾岸道路について、7ページの事故について、委員長からのご指摘で分析ないし診断をすべきではないかということについては次回から工夫したいと思いますが、単に交通事故の発生率が全国平均の3倍だと言っても、いろいろな事情がありますので、その原因は分析して交差点の形状を変えて交通を円滑にすることによって、事故を減少させることができるだろうという最低限の確認はさせていただいております。ただ、委員長がおっしゃるように、交差点の形が悪いのか、サイズが悪いのか、そういうことについてももう少し詳細に分析する必要はあろうかと思っておりますので、別途の取り組みとして取り組ませていただきたいと思います。

それから、全体的な話として委員長から、進捗状況はわかったけれども、評価がないということについてですが、これについても次回以降工夫させていただくとともに、資料2-9-①の首都圏中央連絡自動車道（東金茂原道路）の15ページに用地取得の状況を示させていただいておりますが、平成16年から19年あたりは用地取得開始後、毎年コンスタントに用地が買収できています。ところが、あるところから用地取得の進捗が頭打ちになって、90%台に入ると、なかなか進捗できないということで、現場で起きていることはだんだん用地取得が難航している箇所だけが残り、面積ベースで見えていくと進捗がなかなか図れない。こういう状況の中で、今回この事業については土地収用法に基づく用地取得という決断をいたしました。用地の進捗状況がだ

んだん悪くなっていくというのは、難しい仕事になっていくと分析しておりまして、東金茂原道路は「目標宣言プロジェクト」に位置付けられ、徹底した進捗管理のもと事業を進めていることもあり、土地収用法の活用を比較的早期にしっかりとした決断ができたと思っておりますけれども、その他事業についてもこのような分析が必要という指摘と思っておりますので、今後そのようにいたしたいと思っております。

次に、圏央道に関して、清水委員から個別の区間の評価になっているが、全部つながることが重要な事業であること、全線で評価するということがあり得るのではないかと指摘ですが、まず、最低限個別の事業箇所としての評価をしなければ次年度の予算を計上することができないルールになっている関係上、区間ごとの評価は実施する必要があります。そういった中で、圏央道がどこか1カ所抜けることの損失は、その事業そのものだけの問題でなく、隣の事業にも影響しますので、必ずそういう視点を持って総合的に見ていただこうと思っております。

交通量推計の仕組み上は、フルネットと称しておりまして、計画している路線が全線完成することを想定して当該路線の「ある場合」と「ない場合」で交通量の差を出しておりますので、例えば東金茂原道路の分析をするときには、ほかの圏央道はできている前提で個別に当該路線の評価しております。

それから、山崎委員からアクアラインの料金引き下げの効果を考慮しているのかというご指摘については、アクアラインの料金がここ最近非常に目まぐるしく引き下がるものですから、通行料800円の料金引き下げによる効果は加味できておりません。アクアラインは800円になる前にも割引をしておりましたので、そのときの割引の水準で計算しております。

それから、便益算定に用いている時間コストが高いというご指摘で、全事業共通で時間価値原単位、1時間当たりの費用の見直しが全国的に行われておりまして、これについては引き下げる方向の見直しが図られております。具体的には労働賃金などが原単位に反映されますが、原単位の見直しによりパートタイムの方の労働賃金なども含めた平均の金額に変えているということで、より実態に近い数字に見直されていると思っております。

それから、資料2-10-②首都圏中央連絡自動車道(大栄～横芝)の感度分析におきまして、各項目を悪い方に変動させた場合のB/Cの数字が厳しい値になるのではないかとありますが、分析結果については数字のとおりで、つまびらかにしてご議論いただくためにお持ちしたということですが、B/Cだけで評価していただくのかというところについては、事務局としてもそのほかのさまざまな便益を総合的に勘案していただくということではないかと承知しております。また具体的に交通量の変動があり、B/Cが1を切るような事態が生じた場合には総合的にご審議いただくことになるのではないかと思っております。

また、大野委員から、全体事業と残事業の便益が同じものがあるというご指摘ですが、開通した区間がなければ残事業B/Cと全体事業B/Cの便益は共通のものとなります。

それから、高速道路の料金設定については、作業時点で見込まれる、既に社会上実施されている料金を見込んでいます。一般的にはそのときに設定されている料金割引は見込んで計算しておりますが、アクアラインの料金割引など現在実施している無料化社会実験のようなものは、今回の作業上は見込んでおりません。

それから、委員長から用地買収を先行するという手法について、残事業B/Cとの関係も含めて今後の勉強課題として知見を集めていただきたいというご指南をいただきました。委員長のアドバイスをいただきながら、また勉強を進めてまいりたいと思っております。

それから、国道357号東京湾岸道路（千葉県区間）の船橋地区の渋滞対策についてですが、施設の固有名詞を申し上げますけれども、近隣に船橋競馬場、TOKYO-BAYららぽーと、IKEAという施設があって、そのほかにも商業施設がありまして、このあたりはここ最近商業施設が乱立してきているところとなっております。また、船橋に駅前の市街地が形成されており、大きな主要交差点で右折、左折する車が輻輳している状況になっていて、その影響がこの船橋地区の渋滞対策を行う範囲で出ています。資料2-8-①の6ページに現況の写真がありますが、片側2車線それぞれ東関東自動車道のわきに2車線ずつに分離されておりまして、遮音壁なども立っておりますけれども、現在は沿道が張りついている状況です。対策については6車線にすることが抜本的な対策ですが、沿道に建物等が張りついておりますので、拡幅に必要な用地を買収するとなると大型商業施設の建物そのものにかかったりいたしますので、莫大な費用と時間と合意形成が必要になるということもありまして、まず、最低限右折レーンをつくる、あるいは右左折レーンを延伸してポケットを広くすることで、右折や左折のたまりをつくろうと考えております。それから、用地の買収がうまく進むところについては車線の付加をいたしまして、隣の交差点まで車列ができて走行車線が確保できるようにしようという計画を立てているところです。

また、海側の用地については、一部千葉県の公的な用地もあるという状況を調べておりますので、それほど用地買収に手間がかからないという箇所もありますので、そういった箇所については早期に着手して交差点周りやある区間についての改良をすることで、交通問題の処理を順次図っていきたいと思っております。

それから、同じく国道357号東京湾岸道路について、本線を改良するだけではだめでその先の道路も改良しなければいけないのではないかとのご指摘がありましたが、これについては道路整備を行う上での一般的な話として、主要な交差点に取りつくときには先線の道路管理者や警察と協議しながら進めております。関係機関と協議しなければ、細い道路に大量の交通が流れ交通安全上も好ましくないことが起きるので、この事業を実施する上ではそういった協議をすべての交差点で行っていきたいと思っておりますし、各商業施設におきまして、出入り口の調整などはできる限り行っていきたいと思っております。

○笠委員

国道357号東京湾岸道路（千葉県区間）の船橋地区のところでお伺いしたいが、拡幅の区間が4キロであるということで、そうすると、今、非常に渋滞している4キロのところは広がるという理解でよろしいですね。ここで渋滞するのであれば、渋滞が発生している少し前のところから拡幅しないといけないのではないかと。また、上りと下りでは拡幅する部分が少しずれるのではないかとこの感覚があるのですが、4ページの図を見ると上り下り同じところが6車線になっていて、それはそれでいいのでしょうか。

○山崎委員

原単位の見直しがあったということですが、平成20年と平成22年で既に1時間当たりの時間コストの原単位の引き下げがあってその分ベネフィットが下がったということでしょうか。原単位の数字も教えていただければと思います。

もう一点、アクアラインのほうは800円までは考えてないということですが、すべての車が成田空港に行くわけではないですが、アクアラインを通っていくルートと、湾岸道路で行くルー

トは代替関係にあるわけで、この辺注意しないと、一方が高くて一方が低いというのはありますが、これは一つ一つ評価するときには気をつけなければいけない。補足があればお願いします。

○清水委員

損失時間も見込んだ形で便益の中では走行時間の短縮便益として入っているということですが、損失時間を示したようなグラフでこの事業でこれだけ渋滞が減るといような図を見せられると、視覚的にわかりやすいと思います。

○家田委員長

国道357号東京湾岸道路について、今回、再評価する理由が当初の事業計画から条件が変わったためということで、資料1の再評価理由は⑤となっています。したがって、⑤のところの徹底的な説明が一番重要となりますが、先ほど笠委員も再三ご質問されたようなところで言うと、船橋地区の4キロが、一体何をどう変更して、それがどのくらい経済的なのかという説明が不足しているような印象があります。全般に資料が費用対効果分析の数字を計算するところはものすごく一生懸命にやっているけれども、何の仕事をするのかということが肝心の部分で、その表現が非常に弱い。もう一つ、まだ保土ヶ谷バイパスの事業費変更が当初想定し得なかったという理由の説明がまだお答えになってないので、ご説明をお願いいたします。

○事務局

国道357号東京湾岸道路について、笠委員からのご指摘で、船橋地区の渋滞対策の区間を4キロとした根拠並びに上り線、下り線が同じ位置ということの根拠ですが、資料2-8-①の10ページの右側の旅行速度の分布図で、速度が遅いところが赤く着色されて、縦方向は時間帯となっており、横方向の軸は位置をあらわしております。上のグラフが東京方から千葉方に行く下り車線です。下が千葉方から東京側に行く上り車線です。ごらんいただくと、単純に渋滞している位置は、笠委員のご指摘のようにそれぞれ渋滞の位置はずれている。しかしながら、明らかに渋滞の先頭の位置というのは読み取れまして、上り線については二俣の交差点より前は渋滞していない。下り線についても若松の交差点より前は渋滞していないということで、まず下りの左側の端、上りの右側の端はそのようにして決めております。

また、例えば下り線で見ますと、速度低下の度合いがこの二俣の交差点から少し傾向として下がってきていることが読み取れます。上り線については若松の交差点から、他の区間に比べて若干走行速度が上がってきております。現場の実態とこういうデータを勘案した上で、事業の幅が二俣から若松の4キロと決めて事業計画の変更をお諮りしたという次第です。

それから、山崎委員からのご指摘のあった時間価値原単位についてですが、平成20年度にすべての事業のB/Cを見直すという作業をいたしましたときに、時間価値原単位を全国すべて入れかえるということをしておりまして、その結果ベネフィットが小さくなっております。原単位の見直しは、単価はそれぞれ車ごとに違いまして、乗用車であれば、1台当たり1分当たり62円だったものを40円にしており、以降、すべての車種別にこのように時間価値原単位を見直しているということです。

それから、山崎委員からもう一点、アクアラインの料金について今回審議していただいている東京湾岸道路と圏央道、両方に裏表の関係で作用しているということなので、その料金設定が

B/Cの値にも影響を及ぼすというご指摘についてですが、ご指摘のとおり推計条件として料金の設定を変えるとB/Cの結果も変わってきますので、作業に当たっては最も確からしい値を仮定するというのを念頭に置いて作業しております。

また、清水委員から渋滞の3Dマップ等、グラフの地図の上に落としたものを従前、事後であらわせるように、視覚的な工夫をしてはどうかというご指摘がございました。これについても技術的に可能かどうか、この場でお答えしにくいところがありますが、次回以降、工夫をしていきたいと思っております。

それから、保土ヶ谷バイパスの事業費の増加について当初想定できていたかということについてですが、資料2-4-①の8ページに事業の増の要因を示していますが、まず、用地補償費については、全体事業費を新規事業化の折に算定するときには、当然個別の店舗やマンションに立ち入りをさせていただいて補償の計算をさせていただき根拠を見せていただくわけにはいかないため、どうしても過去の事例や一定の仮定を置いた計算になっておりまして、積算の精度に限界があります。そういう中でも、なるべく過去のデータを今後は蓄積して、精度の高い当初事業費の積算に心がけるということを、全国的にも今取り組んでいるところです。

それから、技術的な話につきまして、特に警察協議の結果、構造の変更、車線数の変更、延長の変更などは比較的各所で起きておりまして、事前に個別の詳細な設計をした上で協議ができればこういうことは起きないのですが、これにつきまして事業の流れの問題があって、少し構造的な問題もあると思っておりますので、本省を含めて少し仕組みの改善を検討していきたいと思っております。

最後の増額要因について、我々の道路管理者としての部分で現道交通をどう慮って施工するかということですが、積算段階で一定の仮定を置いて計算しておりますので、実際に現地に乗り込むと道路を切り回すための幅がなかったり、当然長時間通行止めにはできませんので、施行計画を立てていったときに行き詰まることがあるということにして、これについても当初の積算は標準的な工法、標準的な補償単価で積算していますので、こういったことが起きてしまうことがあります。

最後に、家田委員長から船橋地区の事業計画の変更の事情の説明が足りないというご指摘でございますが、資料2-8-①の5ページをごらんいただきたいと思っておりますけれども、前後での交通量のデータを局所的に押さえたものが今この場にはないので恐縮です。

○家田委員長

いや、期待したことは、10ページや、11ページに渋滞の状況や桁の見直しの図などがありますが、ここがほんとうは重要な部分のはずだが、この程度の紙2枚では説明がたりないのではないかという意味です。つまり、なぜ変えるかではなくて、何をどう変えるのか。ものづくりの世界だから、ものづくり方をこう変えるというところの図面なり、いろいろなものを用意されているわけで、それを出してほしいという意味です。そういうのをもう少し配付資料に整えてもらえれば、事業内容をこういうふうに変更しますということが納得できると思っております。

○事務局

次回以降気をつけますとともに、本事業につきましてご説明した出入りの交通量の分析結果なども本事業の資料として保存いたすようにしたいと思います。

○家田委員長

ありがとうございます。まとめとしましては、幾つか条件をつけるけれども全部継続ということでいかがかと思っています。

条件につきましては、今ご説明がありました国道357号東京湾岸道路については再評価の事由が内容の変更ですので、変更の内容についてより丁寧な資料を添付しておくこと。つまり、配付資料にはなかったけど口頭説明で説明がされましたので、それを図面化するなりして資料として整えておくという前提でいかがかということです。

もう一つは、国道16号保土ヶ谷バイパスについては平成14年にスタートした事業で、その後、いろいろな事由からやむを得ず事業費が拡張していますが、当初290億円だったものが517億円になっており、比率で言えば相当な変更ですので、これがしようがないですねということで終わるのではなくて、どのようにしたらもう少し精度の高い事業費の想定ができるのか、その勉強をしていただく。それが制度的な問題であるならば、関東だけの問題ではありませんので、本省に事業費想定の方針について、もう少し改善する方法を考えてはどうかという提言をしていただくというようなことを前提にするようなことでいかがでしょうか。

○笠委員

先ほど質問させていただいた国道357号東京湾岸道路について、資料2-8-①の船橋地区のところの10ページのところで車線数を6車線にする箇所が全く対称になっている件ですけれども、この領域には暗いのでおそらく何かそういう理由があるのだろうとは思いますが、まだ少し納得できない部分があります。

○家田委員長

わかりました。それでは、この件は、私も疑問に思っているところと重複しているので、この件は慎重審議で、次回に再度審議を致しましょう。国道357号東京湾岸道路については、今の資料だけでは十分でないというご意見も出ましたので保留しまして、次回追加説明の上で検討する。それ以外については継続でご決定いただいたということにしましょう。

その他の案件の審議

○家田委員長

個々にいい悪いという話ではないかもしれないが、その他の案件の5件について眺めてみると、事業費が全く変わっていないものも1件ありますが、ほかは全部増額になっています。世間一般でよく言われるところの、やり始めると高くなるというのが、少なくともこの数字を見る限り、そのとおりとしか言いようがない状況になっていますね。つまり、工事費の想定に誤差があるという話だと減る方向だあっていいが、減る方向は一向になくて、増えるばかりというのは、率直に言って反省事項ですね。

その中で1カ所コスト削減の取り組みで新しい技術を使うことによって安くなることは大変に良心的なことで、こういうものがほかにもあるかもしれないので、なるべくこういうところも入

れながら、工学的な力によってコストを縮減する努力もしているし、それは幾らだというのはぜひなるべく挙げるようにしていただきたいと思います。

○山崎委員

基本的にすべて継続でよろしいかと思いますが、委員長がおっしゃったように、ほとんどの事業がかなり事業費が増えていて、しかもこれがB/Cが1.5とか1.9とか、ぎりぎりのところまで事業を増やしても、ここまですらないかというところまで増やされているというか、附帯事業がその分できるということになってしまっている感があります。たまたま今回の案件の場合は、前回評価時のB/Cが3とか、2とかあるので、事業費が増やせますが、B/Cが1台のところは、あまりそういう付加的な事業の予算を増やせてないというのも事実でありまして、事業開始からわずか数年後にどんと事業費が増えるというのは、きちんとした理屈づけは要るかなと思います。

○大野委員

事業費の比較ですけれども、前回評価時の事業費において、デフレーターというのはかかっているのでしょうか。おそらく事業費の差はもっと大きくなっているような気がします。

○事務局

委員長並びに山崎委員からご指摘の当初の積算の精度の問題、並びに増加理由の理屈づけというところの話ですが、当初の設定の透明性が高く、説得力の高い事業費の積算というところについては全国的な話にもなるかと思いますが、本省を含めて勉強して納得できる仕組みをつくるということを勉強してまいりたいと思います。

それから、デフレターの件については技術的な話なのかもしれませんが、事業費と書いているところにはデフレターはかけておりません。ただし、B/Cの算出上はデフレターを考慮して現在価値を出しておりますので、B/Cを算出する際に用いている数字にはデフレターが加味されています。

山崎委員からもう一つ、B/Cが高い事業は事業費が増えてもいいが、低い事業だと追加対策ができなくなるということについても、追加対策によってB/Cが1を切るような事態になった場合には、B/Cが1を切るけれども事業を継続すべきかどうかを、ほかの便益、道路の役割等も総合的にごらんいただいて、ご審議いただかなければならないだろうと思っております。そういう事態が起きないように事業管理をしたいと思いますが、やむない場合にはそのような審議をお願いすることになるのではないかと考えております。

○家田委員長

例えば、資料2-6-①の国道20号下諏訪岡谷バイパスで8ページを見ると、コスト増加の要因で横断ボックスが3か所追加になっていますが、こういうのは国道の整備という立場からは別段不要ということで計画していたものが、現地との協議の結果どうしても必要ということになったのか。

○菊川局長

今回ほとんど事業費が増えていますけれども、確かにやむを得ない、現地に入ってみないとわからないというようなものを、なかなか想定できないというのは解決できないですが、改善点はあると思います。事業費はできるだけ正確にというのは全体として取り組むべき話だと思いますので、しっかり取り組んでいきたいと思います。

それとは別に、先ほどの国道357号東京湾岸道路などの議論でありましたが、事業評価の目的というのは、B/Cが1を超えているのをチェックするだけではなくて、例えばこういった事業費がなぜ増えたかということの説明や、時間がこれだけかかったということの説明をきちっとやっていく。また、何でもこういう対策にしたのかというようなことをきちっと説明していくというのも、この事業評価の大変大事な目的で、そういう観点からすると、どうもB/Cに偏ったような説明を従来してきたところがあります。今日は大変貴重なご意見をいただきましたので、これからはそういった内容の充実をしっかり図っていきたいと思います。

○堤委員

当然計画と実施というのはギャップも起こり得るわけですが、生活の実態をしっかりと全体的に調査して、その上で検討するというのもっとしていただければと思います。今日のすべての案件に関しては、説明もされてわからないものにわからせていただいたという感じはしました。

また、特に埋蔵文化財があると時間がかかるというようなことも十分に今後も検討して、事業が遅れないようにということもお願いしたいと思います。

○清水委員

事業費が高くなっているというのは、全般的にそんな感じはしますが、例えば資料2-2-①国道4号西那須野道路の9ページで、計画交通量というのは実態に基づいて調査をやられるから、その中で幅があって、平成18年のときは3万1,400台から4万8,800台で、それが今度の計画交通量は2万8,200台から3万7,100台になるわけですね。計画交通量がこれだけ減るのにもかかわらず、事業費が倍になるのはコスト増の要因が8ページに示されていますが、烏ヶ森公園の環境に配慮した、当初とは全く想定されなかったけれども、そういう地域の環境の問題とか、地域の世論の問題とか、そういうものが入ってきたから増えたという解釈をされているのでしょうか。そういうものであれば、新たな価値観が入った時点でこういう事業費が増えていると説明があったほうがわかりやすい。事業費の増は当初の価値観とは違うものが入ってきたということであればそれをもっと強調したほうがいいと思います。

○事務局

計画交通量に幅があるのは、区間内に何点か地点があるためで、計画交通量は、ある1地点に対しては1個の値であります。

それから、地元実際に入って説明会なども行い、地元の自治体などとも協議していく中でいろいろご要望が出てくるというのが全国で起きており、当初想定していなかったものが後から発生してコスト増となっております。

また、計画交通量そのものと事業費の関係は、計画交通量を用いて車線数を決めておりますので、これを介して車線が増えれば事業費も増えるということですし、車線が少なく済む道路ならば事業費は減るという関係にあります。計画交通量そのものが直接事業費に関係するという

ことではなくて、車線数を介してそういう影響を及ぼしてくるということになるのではないかと
思っております。

○家田委員長

今の清水委員が取り上げられた件で言うと、資料2-2-①の国道4号西那須野道路の8ページで、烏ヶ森公園や神社があって、参道の入り口のところを分断するように道路をつくると言っていたのが上を通れるようにすることとしたということだが、計画するときこのくらいの想像力がないのか。ここで問題になりそうだから、もう少し事業費を積んでおかなければいけないのではないかという議論はなかったのかという計画論上の反省だと思います。そういうものが一切なしで最低限のコストで計算していけば、後で協議すればするほど足し算になるのは当たり前で、そんなことを考えると、計算した結果の大体1.3掛けくらいにしておかないといけないということになる。山の中であればそれほど必要ないが、人がいるところであればこういうことも想定をしながら予算を組まないと、必ず事業費が増える方向になりますね。

再評価とか事後評価の最大のメリットは自分たちが学ぶところであって、何も事業の継続や中止の議論をするだけではないと思います。ぜひそういう勉強を蓄積して行ってください。

○事務局

国道4号西那須野道路の烏ヶ森神社の例で説明するのはなかなか困難ですが、軟弱地盤や目に見えないものに対しての事業費増ということについて勉強し始めているのは、予備費のようなものを過去の傾向から見込んでおいて、ある一定の確率で起きるものについては最後まで使わないかもしれない事業費を積算しておくというようなことも1つの対処方針としてあるのかなと思っております。いずれにしても、本省を含めて全国同じことをやらなければいけないと思っておりますので、調整していきたいと思っております。

○田中委員

わかりづらいと思っていたところは、コスト削減に注力しつつも事業費が増えるというところの説明がわかりづらいということと、トンネルの工事などを見ると技術の進化によってできるようになってきていると思いますが、安全の確保なども気になるところがあるので、資料作成の際にはそういう観点も入れていただくといいと思います。

あとは、先ほど局長や委員長もお話になっていましたが、大体の道路の目的は交通の混雑緩和ということだと思いますが、今の評価においては目的がB/Cになってしまっているので、道路の目的を果たすためのB/Cの機能というのを明確に位置づけられるといいと思っております。

あとは、先ほどの埋蔵文化財の問題なども出てきましたが、あわせて子供の教育的価値などは、川や道路にはかなりそういう面が多々ありますが、こういう付加価値の部分は別建てでやっていったほうがすっきりしますし、説明をするときにも分かりやすいと思います。

○家田委員長

今回の案件に国道20号の事業が2つありますが、国道20号は長野県の塩尻まで行っているわけで、それを営営と改良してきた。つまり、戦後から営営と改良を続けてきて、それでもやはり状況が違ってくるから、こうやって整備しなければならない。そういう全体の流れの中でのこ

の場所を整備する説得力が少し弱いですね。前回の河川事業でも同様の発言をしましたが、単発でこの水辺の何かをつくると言われても、全体計画の中でどうなっているのかと考えてしまう。道路もつながっているわけですから、ぜひそういうことを資料作成の際に少し考えておくといいいのではないかと思います。資料自身はその道路の、当該箇所の事業の意義だけではなくて、道路そのものの意義が伝わるいい資料になるので、ぜひそういうことを考えていただきたいというのが1点です。

それから、事業の経過や進捗の状況をどう理解するのかというところが重要で、本来は、事業をするときにはいつまでにこういうふうに用地買収して、いつまでにこの事業を進めていくというバーチャートの様なものを書くのでしょうか。それに対して実績はどうだったのか、計画と実績の進捗の比較みたいなものは、ほんとうは見たいですね。技術的に可能かどうかは何とも言いえないので、すぐにやってくださいとは言いませんが、ぜひその辺もご検討いただければいいかなと思っております。

○山崎委員

全般的の話の前に、資料2-10-②の国道468号首都圏中央連絡自動車道（大栄～横芝）の感度分析結果で、事業期間が4年増えると、B/Cが1.1まで下がるというのが非常に気になりまして、事業期間が大体公共事業は延びますが、きちんと事業期間内にやっていただけるのでしょうか。

それから、全般的なことですが、原単位を全国一律とおっしゃいましたが、そろそろせめてブロック別などでやっていただかないと、このままいきますと間もなく首都圏ですらB/Cが1未満の道路ばかりになりかねないところがあるので、やはり地域間の所得の格差は非常に大きくなっておりまして、少しそのあたりは精査して出さないと正しい公共事業が全国的に必要なものができにくくなるのではないかと思います。これはここでの問題ではないですが、いきなり原単位が3割以上引き下げられています。成田空港周辺で車に乗っている方々の平均所得を出せとまでは言いませんが、地域的なアンバランスがあって、もう少し考える段階に入ったような気がします。

○大野委員

原単位の見直しは、賃金の低下によるところが大きいと思いますが、結局、生産性が下がってきているということですね。例えばそれが公共事業による影響かもしれない。公共事業の遅れによる社会基盤整備の遅れによって、その地域全体の生産性が当初上がる、あるいは維持するというのが達成できなくて下がってきてしまう。たかだか数キロの路線がそれに影響するかどうかはわかりませんが、例えば圏央道全体をとらえたときに、当初の予定どおりしっかり整備されていれば成長もしっかりしているけれども、遅れることによって物流や人流が滞ってしまって国際競争力にも負けてしまって、ただ単に生産性が伸びるのが遅れるだけではなくて、到達するところも下がってしまう。だから、それがひいては賃金率の低下になって、原単位の見直しにもつながっていく。裏返せば、早く道路をつくれれば生産性も早く上がって単価も上がってくるということになりますね。ですから、特に圏央道のような首都圏を支えるような基盤整備において遅れというもののロスをぜひ考えていただきたいと思います。

○家田委員長

ありがとうございました。時間評価価値の設定の仕方、あるいは大野委員がおっしゃったようなことは、事業評価のマニュアルを全体で見直すところに反映するような意見ということで承っておくようにいたしましょうか。

それでは、大体意見も出たと思いますので、まとめをさせていただきたいですが、今審議しましたその他の案件の5件につきましては、すべて継続ということにさせていただいてよろしいでしょうか。ただし、個々の案件に限らず全部に共通しますが、費用がなぜ増加しなければいけないのかというあたりの説明、あるいはそれが事前になぜ把握しにくいのか、仕事の仕方にどこか問題があるのではないかというようなあたりをより広い勉強課題として残させていただくというふうにさせていただきます。

それから、各委員から出た大変前向きな提言を記録にとどめてこれからの課題にさせていただきたいと思います。

今回の審議案件を全部まとめますと、国道357号東京湾岸道路（千葉県区間）については次回に資料を十分整えていただいた上でご説明いただき、それ以外の案件については継続というふうにさせていただきます。そういう結論でよろしいでしょうか。

よろしいですか。どうもありがとうございます。