

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成22年度第6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

今回は、資料1に示した4件が事務局提案の特に重点的な審議を要する案件（「以下、重点審議案件」）ですが、ご了承いただけますでしょうか。

それでは、4件を重点審議案件にしたいと思います。

特に重点的な審議を要する案件の審議

○家田委員長

それでは、まず、資料3-2の国道15号蒲田駅周辺整備と、資料3-5の国道246号山北バイパスについて審議をしたいと思います。

○萩原委員

資料3-2の国道15号蒲田駅周辺整備について、目的のところで空港のアクセス機能強化と書かれています。道路事業の便益として計上されているものは、走行時間短縮便益と走行経費減少便益、交通事故減少便益となっていますけれども、例えば資料3-5-①の国道246号山北バイパスの16ページにあるようなその他の便益というようなことは計算されたのでしょうか。

特に今回、羽田空港が国際線の利用が始まったというようなこともあり、利便性が上がっているというようなことも考慮されているのかお伺いしたいと思います。

○鈴木委員

資料3-5の国道246号山北バイパスについて、ほかの案件では交通事故状況、死傷事故率というような形で安全面を考慮していますが、山北バイパスも安全性確保という意味ではこの事業によって相当評価されると考えていいのでしょうか。この事業の資料にだけ交通事故、死傷事故率などの評価項目がなかったのも、特に地元からは安全性向上というような言葉も出ているようなので、その点をお伺いしたいと思います。

○笠委員

同じく山北バイパスについて、事業区間1キロに対して51億円の工事で、コスト増の要因が資料3-5-①の9ページのところに載っています。例えば①番の他の公共交通への安全対策による増加は事業費の1割を超える増額になっていますので、従来の方法では非常に危険であるか

ら6億円増加しても遮断防護柵工法というものが必要であったということのご説明をいただきたい。

同じように、②の町道の立体化による増加ですが、もちろん立体であるほうが交通がスムーズであるのはわかりますが、非常に渋滞になるような場所でもない感じがしますし、結局、立体化と排水の工事も入って4.6億円増ということなので、その折衝のあり方というか、こうしてほしいと要望されたら見直すのでしょうか。1キロに3カ所交差点があると渋滞がこんなひどいことになるというのは、数値があつてのことだろうと思いますが、その数字についてのご説明をいただきたい。

○清水委員

同じく山北バイパスについて、9ページに事業費変更の要因がありますが、①の他公共交通への安全対策ということで地盤変位の問題や②番の町道との立体交差などは、もう少し前の段階で出てきてもおかしくないのではないか、当初からそういうものを考えらなかったのでしょうか。

それから、同じく9ページで、ここでは施工法の見直しでコスト縮減が4.1億円で、これは努力されているという感じがしますが、言い方を変えると非常にB/Cの厳しいところだからこうやって頑張ったという見方もできないことはないのかなと思いますが、これは、頑張ればコストは縮減できるものなのかどうか。あと、16ページに普通ではカウントできないような効果も算出した試算値がありますが、例えば16ページにある休日交通の効果などが見込まれるようなところでは、今後こういうものも試算値として含めていきたいと言ったほうがいいと思いますが、その辺の可能性や現状の乗り越えなければいけない問題があれば、こういった案件はこれからいっぱい出てくるのではないかなと思うので、もしご検討があれば教えていただければと思います。

○山崎委員

同じく山北バイパスについて、前回評価は平成20年でB/Cが1.2で、今回が1.0となっていますが、事業採択時の事業費、便益額及び費用便益比はどのくらいあつたのか教えていただきたい。

○堤委員

国道15号蒲田駅周辺整備について、資料3-2-①の10ページの事業費増加の要因の③に用地費、移転補償費の増加というのがありますが、通常、事前に調査を行うと思いますが、このような変更があつた主な理由は何だったのかお伺いしたいと思います。

○大野委員

蒲田駅周辺整備、山北バイパス両方についてですが、事業の目的とその結果の整合性がよくわからないところがあります。

蒲田駅周辺整備については、資料3-2-①の2ページに渋滞の緩和など4つありますが、例えば沿道環境の改善というのは具体的にどうされたのか、空港アクセス機能の強化というのはどのように強化されたのか。

また、山北バイパスは資料3-5-①の2ページに線形不良区間及び狭小幅員区間の解消とありますが、それ以外にもいろいろあつて、ここにある目的外のことをプラスアルファで計算され

ているわけですね。ですから、事業の目的は後づけなのか、最初こういう設定をされたのかよくわかりませんが、この目的に対してどの程度達成されていたのかという説明や、目的外のことは後づけで考えたのかどうかをお聞かせいただければと思います。

○家田委員長

まず、国道15号蒲田駅周辺整備についてですが、資料3-2-①の13ページに地質調査の結果から地盤改良を追加し11億円増ということですが、京浜急行の高架化など近隣でいろいろな工事をやっているのだから、地盤状況がわからないような場所なのかどうかよくわからない。地盤の条件が違ったということは書いてありますが、どう違ったのかという科学的な説明が少し足りないように感じたので少し補足していただきたいと思います。

○事務局

まず、国道15号蒲田駅周辺整備について、堤委員からご指摘あった用地補償費の増に関してですが、これは当初事業化をした折には用地交渉をしていないため、建物の中には入っていないので、建物の外観しかわからない状態で用地保障費を算定していますので、非常に金額が変動する確率の高い要素だと思っています。特に市街化しているようなところでは物件が多いので、用地補償費が変動しやすいということになります。

それから、大野委員からのご指摘で、事業の目的と効果として説明をしていることとの関係ですが、ご指摘のとおり、本来目的に対して効果を照査するという姿が合理的だと思います。渋滞の解消というところは3便益の中に計上されていますし、あと、目的のうち幾つかについては説明ができていますが、残りについても効果がないということではないですが、今手元にあるものだけでは定量的にはお示しできていないものについては、今後改善をする必要があると思っています。

○事務局

蒲田周辺整備の用地補償の関係で補足させていただきますと、一つは土地単価の変動ということで、当初考えていた金額よりも平米あたり約2万円増加しており、大体3億円ぐらい増えています。あと、物件につきましては、具体的に店舗等に入り移転補償の精査を行った結果3億円程度増加しまして、合計で6億円増となっており、具体的に店舗等に入っていないとわからない面があります。

もう一つ、家田委員長から地質について指摘がありましたが、構造物についてはその都度ジャストボーリングしなければなかなか具体的には地質はわからないと考えています。京浜急行が本事業に近接して連続立体化の事業を行っていますが、より具体的な調査を行ったところ、地盤が弱いシルトまじりの砂質土層が出てきたということで、地盤改良を行ってきたということです。

○家田委員長

どう地盤が違っていったのか、なぜ攪拌工法が必要なのかということがわからない。この資料のままでは、掘ってみたら地盤が悪いから費用がかかったとだけいっているだけで、もう少し科学的な説明がないとわからない。

○事務局

当初は砂質系の地盤でN値としては10以上を超えているものを想定していたところ、シルトまじりの砂層になってきてN値が4程度の軟弱的な地質が出てきたため、基礎の地盤をより強固なものにして基礎的な支持力を持たせるために、薬液注入等の地盤改良を行っています。

○事務局

萩原委員から指摘のあった空港アクセスの点についてですが、定量的に蒲田駅周辺から空港までのこの2点間の効果は整理できていませんが、まず、面的に言えば、渋滞解消効果というのはB/Cの中に含まれているので、観念としては空港へのアクセス分も含まれているということと、定性的には蒲田駅と空港との関係を考えますと、道路の整備の効果だけではなくて、駅の利用の向上というのも空港のアクセスの強化という広義の目的の中に入ってくるということで、利便性は間違いなく向上するだろうと思っています。

それから、委員長からの指摘のような点につきましても、今後のコストの増要因のようなところについては充実を図っていきたいと思います。

○山崎委員

今、羽田空港へのアクセスの話がありましたが、以前は計画交通量が5万6,000台だったものが今回は4万4,000台になっています。これは平成17年のセンサス前提ということですが、羽田空港の滑走路の造設や国際化といったものが入っているかどうかというのが一番重要なポイントですが、それがわかりにくかったので説明をお願いします。

○事務局

交通量推計をする際は、開発交通量という開発の計画を見込んだ形での推計をしていますので、羽田空港の拡張は見込んだ形で推計をしています。

○山崎委員

平成13年度のときの計画交通量と今回の計画交通量が3割も違いますが、こんなに違うと再評価したということの意味が問われてくると思いますがいかがでしょうか。

○事務局

蒲田駅周辺整備ですと、平成12年に評価をしてから本日までの間に、交通量推計の見直しも含めてそもそも算定のベースとなる交通センサスのデータが別のものになっているということもありますが、交通量推計を厳格にやるように指導もありまして、フレーム自体を見直したりしていますので、交通量は全国的にかなり下がって推計する傾向になっているということも一因としてはあります。この地域の交通事情の問題だけではなくて、全国ベースでの交通量の伸びの予測を下方に修正しているということが、前回と今回評価の間にあったということです。

○萩原委員

例えば目的の沿道環境の改善ということで、例えばこのP Iを行っていろいろバリアフリー対応をしていますが、そういうことも目的に入っているのでしょうか。

○事務局

沿道環境の改善については、NO_x、SPMや騒音振動の軽減というようなことのほか、歩行者動線の確保や地域の方の住みよい町になるというような効果も含めていまして、開通をする際にはしっかり広報をしていきたいと思っております。

○家田委員長

目的と関連した地元の協議という問題ですが、道路に限らず大体のインフラというのは多目的ですよね。しかし、その中でも主たる目的というのがあって、その主たる目的を主として改善するためにいろいろな企画を立てて計画をして設計をしてやっていくけれども、複合的な目的が当然ある。幹線道路であっても、周辺の歩行者の環境をよくするとかいろいろ出てきますよね。

そういうところについては、地元の方々に入っただきながら協議をして進めていて、その成果がこういうところに出てきているのでしょうか。

地元などと協議して、ペDESTリアンデッキをもう少し長くとることやエレベーターももう一個つけることで、地元としてはよりよい道路になるが、そういう方式をとることによって、やはりそれにはコストもかかるということではないかと思っております。

現在の道路事業に関する便益の計算では、3便益しかカウントできないようになっているし、従来の道路が主としてそこに非常に大きな力を注いできたのでそういうルールになっていますが、これからの評価の仕方ということについて問題提起となる2件です。

それでは、続けて、国道246号山北バイパスについて、事務局からのご説明をお願いします。

○事務局

それでは、国道246号山北バイパスに関連して、鈴木委員から事故安全面についての説明がないということについては、事故は起きていますが、全国平均値以下となっています。

原因としては、線形は不良ですが線形が悪いがゆえに速度を落として走行していること、危ない場所だと認知して走られているので、事故にはなっていないということだろうと思っています。

それから、笠委員からの指摘で、それぞれコスト増が起きたことに係る成因のより詳細な説明ということだろうと思っています。

JRの近接施工のコスト増については、もともとの設計において鉄道の安全管理ということに対しての知見が道路事業者である我々に少し足りないところもあったと思います。営業線を通しながらの施工なので、道路事業者が想像するよりも変位に対してシビアな管理をされているということで、その辺りが協議の中で明らかになってきたということで、今後JRに近接施工のあるような工事については、精度の高い積算をしていかなければならないと思っています。

それから、町道の立体化についても、こちらについては地元自治体等との協議を中心に今の構造に変更していますが、11ページに示しているようにJRの御殿場線と国道246号山北バイパスの計画線はほとんど横に並んでいるような状況で、平面交差点ですと交差点を曲がるとすぐ踏切があるという状況になります。踏切で停車する車が交差点内でたまってしまう恐れや、非常に局所的な交通処理がしにくい形状になってしまうということで、地元自治体等と協議した結果、町道の立体化という結論に至っています。

協議のあり方については全般的な議論だろうと思いますが、言われたことを全部やるという姿

勢で臨むのは当然ながらよろしくはないと認識をしまして、我々も当初の考え方を主張して、そこは折り合えるところでコストのことも意識しながら調整をしていくべきことと認識していますが、安全にかかわることに関しては、やはり指摘があるとその内容について検討を慎重に重ねて実施する傾向にあるのではないかと考えています。

それから、清水委員からも同趣旨で、当初どうして見込めないのかという指摘であろうと思います。地盤の変位につきましては、先ほど説明させていただきましたように、我々がこの事業を事業化したときの予測ではもう少し楽観的に考えていたところ、JR側ではシビアな事業管理をされていたということで、特に営業線が走っているところでやる工事については相当程度厳しい安全管理をしているということに対しての知見不測ということだろうと思います。

それから、町道との交差の話が審議として出てくるタイミングが遅いのではないのかということについても反省をすべき点だと思っております。要素を整理してコスト増が幾らになるのかということを経査する期間もありまして、前回審議時にかけておくべきことであつたかもしれません。今後は3年に一度のサイクルでコストを最新のものにするとともに、既投資額が当初事業費を超えないうちに審議をいただくというルールを、関東地方整備局でも運用いたしますし、本省でも全国的なルールにさせていただくように進言していきたいと思っております。

それから、コスト削減は頑張ればできるのかという指摘についてですが、コスト削減はいつでも検討すべきことと認識しておりますが、今回、山北バイパスで提案させていただきましたコスト削減には、一部地元の理解、協力が得られなければならないような遮音壁の設置の区間の変更や防護柵の素材の変更などもあります。

こういったことにつきまして、積極的に地域の皆様がお話し合いに応じていただければ、コスト削減も取り組みやすいので、我々の努力が第一ですが、地域の理解もコスト削減には寄与しているということではなからうかと思っております。

それから、3便益以外の便益について、今後これらをルール化していくということについての見込みですが、いろいろと学術的な課題もあると本省から聞いてまして、現時点で資料3-5-①の16ページの1. 休日の考慮、それから、2. 災害時の通行止めの考慮についてはかなり熟度が高まってきていて、まだ結論は出ていませんが便益の中に計上するようなことも検討していると聞いています。

そのほかの項目については、まだ体系そのものが諸説あるような状況でありまして、なかなか今の時点では便益の中に加えていくというところまで熟度は達してないと聞いています。

それから、山崎委員の指摘で、事業採択時のB/Cについてですが、昭和60年度事業化していますが、このときにはまだ現在のようない事業評価のルールがないことから、厳密な意味での事業採択時のB/Cというのは存在しないということになります。

事業評価実施以降の数値としてはこの14ページに示したB/C 1. 2で推移をしているとお考えいただければと思います。

それから、大野委員からの指摘で、山北バイパス事業の目的は線形不良等の解消であるのに対して、さまざまな便益を計上していて、これは後づけなのかどうかということも含めたこの整理ということですが、これにつきましては、先ほど委員長からも少しお知恵をいただきましたけれども、要は道路の主たる目的のほかに副たる目的があつて、そういったものを後で整理したものということですので、山北バイパス事業化当時はいろいろな効果をすべて想定して事業化を検討したということではありません。一方で、多様な便益が副次的に発生するということですので、

その様子を理解いただこうと思って、今回、ほかの事業にはなく、特別に整理させていただきました。

○事務局

先ほどのコスト増にかかわるJR御殿場線との横断や施工方法についてですが、JR御殿場線はJR東海が管理を行っていきまして、このJR東海の管理基準は、従来の我々が想定するJRの管理基準よりも非常に厳しくて、新幹線並みの基準を採用しているということもあって、当初、交渉に入るまで想定ができなかったということで大幅な増加になっているということです。

同じように、交差点のボックス化についてはJRとの近接の交差点ということで、ここは現道のほうでも現在右左折の車があると後ろに車が連なるという状態がありますし、あと、交通事故件数自身は全国の平均値以下ですが、事故形態を見ますと追突事故が7割以上ということで、そういう右左折に起因するものや混雑時に顕著に見られるような追突の形態が起こっているということもあって、警察としても非常に神経質になっているということで、このような協議結果になっています。

それと、山崎委員から指摘のあった事業採択時のB/Cについては、当初は事業化も古いものですから、事業評価というシステムがないために算出をしていません。一番古いデータですと、平成15年に1.8という数字が残っていきまして、その後交通量の見直し等もありまして低下をしているという状況だと思われまます。

○山崎委員

B/C 1.0という数値について、下2桁まで見ると0.95から1.04までの数値のどれかであるということになるのでしょうか。

○事務局

下2桁まで見ると、1.02になります。

○山崎委員

1.0付近のものについては、下2けたまで出していただいたほうがよろしいかと思ひます。

○事務局

今後そのように表記いたします。

○家田委員長

蒲田駅周辺整備も山北バイパスもそれぞれ用地買収率が98%、100%、それから、あと1、2年で供用できるところまで来ています。事業全体のB/Cは狭い意味の便益を考えると決して高くはなく、道路事業の中でももう非常に低いほうとっていいですが、その他周辺の便益なども考えるとやる価値はあるという説明でしたし、もしこれを中止した場合にはこれまで投入したものが何の意味もないことになる。そういうことを考えますと、継続という結論でいかかと思ひます。

ただし、蒲田駅周辺整備の地盤改良関係の資料は科学的な根拠を説明するだけのものになって

いると思えないので、それは差しかえをしていただくというような附帯的な意見をつけたいと思いますし、それから、どちらもいわば地元協議する中でよりよいプロジェクトにするためにいろいろな施策を工夫してやっている。そういうものは大体は副次的な効果であって、そういう副次的な効果について、どのようにこれからカウントしていくのか。あるいは、そういうものは多くの場合は当初計画では見えなくて、地元と協議して初めて何をすべきかというのがわかっていくという面があります。

つまり、例えば彫刻で何かつくるときも、最初は粗削りでばんばんと削りますが、最後に彫刻刀できれいに作りますね。その最後の彫刻刀できれいに削るところは最後の数年間で発生するようなことが多いが、その分追加的な費用もかかることになる。

そういう追加的な費用がきつといずれかかるというようなことを、プロジェクトを最初に考慮するときはどう想定しておくべきなのかということも、本省にこれからの勉強課題として上げていただきたいと思いました。

それでは、この2件についてはそういうふうにさせていただきたいと思います。

○家田委員長

それでは、引き続きまして、資料3-6国道468号 首都圏中央連絡自動車道（横浜湘南道路）と資料3-7国道468号 首都圏中央連絡自動車道（茅ヶ崎～海老名）について、質疑と審議を始めたいと思います。

○清水委員

資料3-7-①国道468号圏央道（茅ヶ崎～海老名）の14ページに、事業費変更の要因が3つ挙げられています。①他の公共交通への安全対策として、15ページにあるようにJRと工事の仕方の問題で安全性を確保するという事で87億円となっています。これは当初大型クレーンで施工する予定であったのかもしれないが、それがほんとに現実的だったのかという最初の見きわめがどうだったのか。

それから、次のところから、②関係機関との協議に基づく設計計画の見直しということで、18ページから19ページにかけて当初排水は公共下水道によって処理する予定であったが、これができなかったので排水設備を行ったとあります。これは当初、関係機関と協議したときに約束事がなされてなかったからこちらで処理しなければいけなかったのでしょうか。それと、もう一つ、21ページに堤防の新設とありますが、もともとここは県管理区間の堤防ですか。

○事務局

神奈川県管理区間です。

○清水委員

神奈川県が河川改修計画のレベルまで堤防を上げることを想定して道路事業をやっていたが、県の計画が進まなかったから、道路事業のほうで堤防つくったのですか。

というのは、例えば県が堤防をつくることを前提として当初の関係協議機関との協議として進めてきたのにもかかわらず、関係機関がやらなかったからその後処理を道路事業のほうでやらなければいけないということで76億円増額になったということであるなら、この関係機関との協

議で増額になった中身というのは、なかなか説明が難しいのではないかとこのところがあります。

○家田委員長

今のところについては事実確認のところがあったので、そこだけまずお答えしてください。

○事務局

道路事業で堤防をつくったということです。背景は後ほど全体の説明の中で、整理してお答えいたします。

○鈴木委員

同じく圏央道（茅ヶ崎～海老名）について、事業評価を監視する立場からするとこの270億円の増額というのは、やはり厳しく評価をしなければいけないと思います。しかも、今、清水委員のご指摘がありましたが、関係機関との協議は対県や河川管理者、施設管理者など公的な行政機関であって、そういうところとの調整が事前にしっかりとできてなかったのでしょうか。

それと、先ほどの案件の地盤改良等の話とも関連しますが、ここでも地盤条件の変更による増加が出てきていますが、技術的な限界があるのでしょうか。事前に環境影響評価みたいなものがあるのでしょうか、事前調査や設計にかかわる段階でそういった十分な調査をされていればこういうことは回避できたのか。今の技術水準でだめなのかとても疑問に思いますので、お答えしていただければと思います。

○笠委員

同じく圏央道（茅ヶ崎～海老名）について、14ページの①番の87億円の増額のところですが、新しい技術で安全を確保するためと言われるとなかなか拒めないという話がありましたが、安全だけでなく、より安価にできるような工事方法が開発されてくるのが自然な形なのではないかなと思います。そういう研究機関などもお持ちだと思いますし、この施工方法をどこの会社が開発したのかわかりませんが、こういう工事をするのは大体政府が相手ということなので、別にそんなにコストも考えずにやるということなのかもしれないですが、ものすごく費用が増加しているので、安全だけれども非常に高価な技術というのを開発して、それを政府が採用し続けるとこれからもこういう形でどんどん開発が進むということだろうと思うので、高コストの方法であれば政府も使わないという形にしていく必要があるのではないかとこの1点です。

それと、パブリック・インボルブメントというのも非常に重要なことだとは思いますが、2番目の歩道橋の工事などはよく出てくる話で、駅前の再開発をするとパブリック・インボルブメントとして必ず歩道橋が二、三本増えるという印象があります。

住民にとっては特に子供がいたりすれば大きな道を渡らせるのは非常に心配というのはもちろんありますが、1本3億円かかっています。気になるのは、設置後、ほんとうに歩道橋が使われているのかということで、住民が関与する際は120%安心なものをほしいとおそらく言うだろうと思いますが、実際にできた後ほんとうに使われているのか検証していただいて、県にも負担していただいて、自分たちの負担もかかってくるような仕組みをつくる必要もあるのではないかとこの気がします。

あと、堤防については他の委員と同じように腑に落ちないので、どうして県はつukらないのか

そこのあたりのお話をもう少し詳しく伺えたらと思いました。

○堤委員

全体事業費が2,300億円で、増加が270億円ということは1割以上の増額ですが、こういうことは一般的に起こり得ることなのか、どの範囲まで増加が認められているかということを教えていただきたいと思います。

○家田委員長

圏央道（横浜湘南道路）については、いろいろな地元からのご意見もいただいていると了解しているところですが、資料3-6-①の16ページの事業進捗状況を見ると用地説明が平成14年に始まって、平成22年で大体50%弱まで来ています。それで、平成25年に用地取得完了予定ということですが、この事業は主としてトンネルになるので、用地としては用地買収なのか地上権設定のような話なのかどうか、残っている箇所、どういう事情なのかというのを教えていただいて、進捗を円滑に進めるためにどのような努力を払われているか、地元との協議や話し合いも含めてもう少しご説明いただきたい。

それから、もう一つは、圏央道（茅ヶ崎～海老名）については、何人かの委員がおっしゃったところと同じ質問です。資料3-7-①の21ページで、いろいろな事情もあるから、場合によっては道路事業が先に進んでしまうから堤防をずらさなければならないというところはわからないでもないですが、現在の堤防に比べて堤防の高さが高くなっていますよね。より高い堤防を建てるということになっているが、この河川の断面積が減ることになるので、それに伴って高くしたという話なのですか。そうだとすると、上へ上げるだけでいいのか、容量を確保するために河床をさげなくていいのかという気もする。それとも、将来の堤防の強化の計画がこういう水準になるからこういう水準でつくれというような話なのですか。そうだとすると、移設に対する費用の負担は原因者である道路事業者という感じがするが、堤防の高さを将来計画の水準に上げる部分は河川事業ではないかという気もします。

○鈴木委員

圏央道（横浜湘南道路）について、資料3-6-①の16ページにトンネル工法を当初、NATM工法で計画していたけれども、シールド工法の適用についてコスト縮減を鑑みつつ検討を進めるとありますが、これは、NATM工法だとコストが安く上がるという意味なのでしょうか。そうであるなら、安いNATM工法で全部やればいいというのが単純な素人考えだけれども、ご説明していただけますでしょうか。

○清水委員

同じく圏央道（横浜湘南道路）についてですが、これからトンネル工法をやるということで、今まで何回も議論になっていきますけども、トンネルの掘削に入る段階で、例えば地質の問題や周辺の環境の問題で当初予定されてなかったコスト増が起こり得る可能性が事前調査でわかっているのでしょうか。これからトンネルという一つの大きい事業をやる前で、事前調査等については十分なされていて、コスト増につながるような要因は今の現段階では特に想定されていないという認識でよいのかお教えいただければと思います。

○事務局

それでは、圏央道（横浜湘南道路）から説明をさせていただきたいと思います。

NATM工法はトンネルを掘削する一つの工法ですが、これとシールド工法の関係はこの事業が事業化したころはNATMのほうが安くてシールドのほうが高いという状況でした。ところが、シールド工法がその後実績が大分上がっていて、現状で比較するとNATMと同じぐらいの施工費用でやれるのではないかということ今勉強しているところです。シールド工法は、地下水への影響が少ないなどの利点もありますので、そういったことも総合的に鑑みてどちらの工法が有利であるかということ今検討中です。その際には、NATMとシールドとどちらが経済的に有利であるかということ意識しながら検討していきますので、むやみに高いほうを選ぶというようなことを示唆しているわけではありません。

それから、清水委員から、これからトンネルを掘るということで、現時点でコスト増の要因は想定されていないのかという指摘ですが、現時点では想定していませんが、トンネルを掘る場合は掘削前に水平方向にボーリングをして地質を確かめます。これはコストのこともありますが、施工の安全性や掘るカッターの強度を決めたりするために地質を調べないとマシンがつくれぬということがあって水平ボーリングを行います。まだその調査については実施していませんので、水平ボーリングをいたしますと少しマシンの設計などが変わってくる可能性はあります。このような要素はどの事業でも常に事業中抱えた状態で事業を進捗することになるかと思えます。

指摘は、おそらく委員長の包括的な先ほどの指摘につながっていて、事業費が目に見えないもののせいで増えてしまう要素をどう事業評価の中に取り込んでいくか、全体事業費の中に取り込んでいくかということについては本省レベルでの全国的な勉強課題だと思っていますので、この点についてはしっかりと本省に伝えともに勉強してまいりたいと思っています。

○事務局

用地の進捗については今面積ベースで47%ですが、これは藤沢側のほうから用地を取得してしまっていて、鎌倉側のほうについてはまだ用地進捗が進んでない状況です。金額ベースで言いますと約7割の進捗を現在見てしまっていて、残りの部分は区分地上権や使用承諾等の形の部分が結構多くて、コスト的には残り3割という状態になってしまっていて、そこを今計画的に交渉に入っているところです。

○家田委員長

47%というのは面積ベースということですね。資料3-6-①の13ページの地図でいうどのような状況になっているのでしょうか。

○事務局

ちょうどカーブが真ん中あたりに入っていて、この中間ぐらいから左側の用地が今進捗しているという状況です。

それと、シールドマシンにつきましては、ここの特殊性として、現在、藤沢側のトンネルをシールド工法で検討していて、もう半分がNATM工法という在来の工法で検討しているところですが、シールドの価格が安くなっているというのと同時に、藤沢側で使用するシールドマシンを

鎌倉側にも活用することができないかということも含めて、トータルのコストの比較をしているところですよ。

現時点では、純粋にNATMとシールドを比較するとシールドのほうがコストは高くなりますが、既にシールドマシンを藤沢側でつくるのでその分のコストを考えると安くなるのではないかと検討をしているところですよ。

○家田委員長

この地図でいくと、藤沢側のトンネルは川が2つ走っていて軟弱地盤でNATMは使えないのでシールドで施工するわけですが、そのシールドマシンをそこで終わりで捨てるのはもったいないので何とか鎌倉側に活用することでコストダウンしたいということですか。

○事務局

それを今検討しています。

それでは、圏央道（茅ヶ崎～海老名）につきまして説明いたします。

まず、資料3-7-①の14ページですが、清水委員から関係機関協議の総計126億円の増額とかなり大きいけれども、そもそも当初の計画が現実的だったのかということについてですが、例えば、具体的に指摘いただいた18ページの下水道に排水を流すということですが、これについては我々の計画としては図面もあって成り立つ計画だと考えていましたが、これだけの量の路面排水が発生して、それをこの水路にこれだけ流すということ、下水道の管理者と詳細に協議して了解を得た上で事業を事業化したということではなくて、我々が内部で検討したにとどまっていたということですので、これは今後の大きな反省課題でありまして、どういうタイミングで他の施設管理者と正式な協議を締結するかということについて宿題として持ち帰りたいと思います。

それから、21ページの堤防の新設についてですが、これは相模川で国及び神奈川県が管理しています。新堤防と書いてある破線が最終的に堤防整備する高さということでして、この高さに対してその高さと同じ築堤を道路事業で構築するということです。

これについても、先ほど指摘のあった約束事という件については、都市計画をする折に河川管理者との協議はしてしまっていて、河川部署とも協議をしています。

ただし、都市計画の段階でいつ施工するというのをこちらでも決められない事情があって、具体的にどちらが費用を負担する、あるいは、どちらの事業を先にやるということは実態としては約束事をしないまま都市計画が決定され、その後、事業化がなされているということですよ。

その点についても大きな課題だと思っています。現時点で申しますと、委員長が指摘したように現堤防を切ってしまうので、これについては最低でも同等の機能のものをつくる必要はあります。

しかしながら、これは協議をいたしました結果、委員長の指摘のとおり堤防の位置が内側に来るとということもあるということと、後の改修計画との関係上、新堤防を完成形でつくることで協議をしたということで、この協議に臨むあり方についても慎重な判断が必要だったと思っています。

通常、道路事業同士が交錯する場合には一般的にルールがあって、都市計画が後のほうが負担をするとか、あるいは、機能アップが生じる場合は機能アップ分だけ支払っていただくというふ

うに、法律で決まっているわけではありませんが道路事業同士での費用分担の考え方には通説が存在します。しかし、他事業間では通説がないものですから、個別に一つずつ協議をしているという関係上、事業をしようとする側が負担をする傾向にあるとは思いますが。

しかしながら、いずれにしても、この道路事業に関係しないものについてまでやっているということではないので、我々としては最低限の負担になっていると思っていますが、世の中から見るとそういうふうに見えるかというのは議論のあるところだろうと思えます。

それから、笠委員の指摘で、今技術開発という点に対して、よりリーズナブルな工法が研究開発されるような仕組みをつくるべきではないかという指摘です。

これについては、我々の研究機関もそうですが、民間の活力を活用するという観点におきましては、現行の入札契約制度の中でもそのような取り組みを始めていまして、技術開発をしてコストを削減した場合、半分が民間企業の取り分になって、半分が我々の事業費減になるというような仕組みです。まだ全面的にすべての工事がそれになっているということではありませんが、そういうことを展開していくということだろうと思えますし、そのほかにも、技術開発、特にコスト削減技術開発のインセンティブということについて研究を重ねていきたいと思っています。

また、地域との話し合いでつくった歩道橋などについてですが、こういうものがほんとうに使われているのか、120%安心するためにいろいろな要望をするのではないかという観点、これについて地方負担を求める仕組みが要るのではないかというような、2つの論点があったと思います。

1つ目の論点については着実にフォローアップをして、つくったものがしっかり使われているかということを定量的に把握して、きちっと情報を開示していくことが必要だと思っています。そのような取り組みを始めたところでして、今後も引き続き推進していきたいと思っています。

地元負担の仕組みにつきましては、そもそも直轄事業に入っているいわゆる直轄事業負担金、これは都道府県、政令市が3分の1を負担していただく仕組みですが、このほかには法律上の負担の仕組みはありません。こういったものについて新たな負担の仕方を構築するのは非常に大きな議論が必要であると思えます。

ただ、地元の現場の工夫として、他の事業で事業化をしていただくことがあります。例えば公園を整備してほしいという要望に対して、市で公園の事業化ができないかというようなことについては積極的に協議をしていくということにこれまでも取り組んでいますし、今後も予算は緊縮ですので、積極的に取り組んでいきたいと思っています。

それから、堤委員から、事業費増の許容範囲、しきい値についてですが、いわゆるしきい値というのは存在しませんが、工事契約に限って言いますと、発注した工事の関連工事しか追加できず、全く違う工事の工種が加わるわけではありませんので、例えば地質条件が悪いということで量が増えるとか、そういったことに起因するコスト増がゼネコンとの間で取り交わされるということです。その量が1割の場合もあれば3割の場合もあるということで、しきい値は必ずしも存在はしていません。

それから、全体事業費の増については、これは現在、本省が行政刷新会議などからも指摘を受けて議論しているところでして、事業費の増に対して何らかのルールをつくってしきい値を設けて管理していくべきではないかというような議論が始まったところですが、現行においてルールは存在しません。

○清水委員

圏央道（茅ヶ崎～海老名）の21ページについて確認したいが、当初計画のA-A'断面がありますが、もともと現堤防の位置の上にこの道路がつくられるから、現堤防の位置はずらさなければいけないというのが当初からあったわけですね。

この図面だと川寄りのほうにずらして堤防を盛るということは、道路事業を行うことで発生することだから、それについてはもともと道路事業の中でやろうという考えで当初からあったわけですね。

ただし、どうせ堤防を川のほうに持っていくのであれば、先ほど家田委員長も言われたように、流水断面積も減ることであるし、将来計画の治水安全度を担う高さまで盛ってもいいではないかというところが大体の流れだと理解してよろしいですか。

もともと堤防本川に道路事業がかかるため堤防をずらさなければいけないということは道路計画の中では見込まれていたということだと考えてよろしいわけですね。

○事務局

はい。都市計画の段階から、この計画で考えていました。

○清水委員

ただ、この前後で神奈川県管理区間のところでは、県は堤防をつくろうという意識はあるのでしょうか。ここは道路事業がぶつかるから、ここだけは国でやってもらって、あとの部分は当面整備しないで置いておくというぐらいのスタンスであれば、あまりそれは関係機関との協議の中でいい関係とは言えないなと思いました。

○事務局

神奈川県とは、前後の区間も含めて今は築堤の計画がないということで、ここだけ先行的に整備させていただいたということです。

ここは相模川、市街地、相模線と新幹線が集まった非常に狭隘な区間でして、堤防を市街地側に寄せるよりも河川側のほうに寄せることにより用地費の削減を図っているということもあって、その分その堤防にかかってしまうというのがこの構造です。

○家田委員長

よく連続立体交差などでは、踏切を除去するのは道路のメリットがあるから、その分は鉄道の工事だけ道路で負担するということがあります。しかし、それを複々線化したりいろいろグレードアップするような場合、そのグレードの上がる分は道路の利用者にとって別にメリットがある話ではないからそれは鉄道の負担でやるというルールがありますよね。

この場合は、道路が原因者で移設が必要となるので負担しなければいけないですが、グレードアップをするわけではなく、もともとの機能を補償しているというところだとどまっているのか、それとも、グレードが上がっているのか確認をしたい。

○事務局

河川事業の部署から補足させていただきますと、相模川のこの区間は県の管理区間ですので、

流下能力の資料が手元にはっきりとは申し上げられないですが、やはり堤防川側に寄せていけば、この地点においては局所的に流下断面が小さくなって流量が上がっているのは間違いないと思います。最終的に機能アップになるかどうかはというのは県に確認しないとわからないところですが、一般的に個々の協議の中で決まってくるということなので、やはり一概のルールはないということだと思います。

○家田委員長

それでは、この2件について審議結果を出したいと思います。圏央道（横浜湘南道路）は、用地買収率の面積でいくと47%、平成28年に完成予定で、残事業B/Cが1.9、全体B/Cが1.7となっています。圏央道（茅ヶ崎～海老名）は用地買収率が99%、平成24年完成予定で、残事業B/Cが4.7、全体B/Cが1.1となっており、随分コストが膨らんだので非常に重要なプロジェクトだが、全体B/Cが随分下がっている感じがしますよね。

いかがでしょうか。議決について何かご意見がありましたらお願いしたいのですが、継続という案でよろしいですか。

この件に限らないですが、関係機関との協議のあり方とそれを事前にどの程度見ておくことが可能なのか、そして、そのルールの適切性みたいなものについては勉強課題が多いなという印象を受けましたね。先ほど審議した国道246号山北バイパスで出てきたJR東海、圏央道（茅ヶ崎～海老名）で出てきたJR東日本やほかの会社ではまた様子が違うでしょうね。

各鉄道会社で安全管理のあり方はまた違うのかもしれませんが、それは相手がだれかということで決めるべきことではなくて、努めて工学的、科学的に決める話ですよ。

高速大量輸送している新幹線には非常に高い安全性が要求されるのは当然だけでも、在来線はスピードも違うし輸送量も違いますが、A社とB社で安全のあり方が違っているのかというのは、個々の事業ごとに道路管理者が協議する問題でもあるけども、国土交通省の鉄道部局がそこら辺をどう考えるべきなのか検討する課題でもありますね。

○笠委員

先ほど、圏央道（茅ヶ崎～海老名）で、河川と鉄道、河川と道路の間の協議のルールというのは慣例と言えるほどのものがないというお話で、今回の案件がおそらく一つの慣例になったのかもしれないですが、最終的に堤防の機能を上乘せしたのかどうかはまだよくわからない。

上乘せしたのであれば、そこは神奈川県が上乘せ分を払うべきところであっただろうと思いますし、委員長がおっしゃったようにきちんと詰めて最終的に説明ができるような形で慣例というのを積み上げていっていただきたいと思っております。

○家田委員長

それでは、今の笠委員のお話もごさいますので、先ほどの国道15号蒲田駅周辺整備について事後的に追加資料をつけておいていただくという処理をさせていただいたのと同じように、圏央道（茅ヶ崎～海老名）についても堤防に関連する部分については、事後的で結構ですので追加資料をつくっておいていただくということにさせていただきますでしょうか。

それでは、以上2件については、ただいま申し上げたような意見つきで継続ということにさせていただきます。

その他の案件の審議

○鈴木委員

資料2-2 中川・綾瀬川直轄河川改修事業についてですが、資料2-3の鶴見川、資料2-4の富士川直轄河川改修事業は、平成18年に河川整備計画を策定した上でこの事業が計画決定されていると思いますが、中川・綾瀬川は平成12年に流域整備計画があって、それによると平成22年には想定人口に達しているという説明がありました。

そうすると、10年たって10年前の計画でもう既に想定人口になっていて、今後7年、あるいは、その先の整備計画は見直さなくていいのかというのが1点目の質問です。

平成18年には首都圏外郭放水路ができたり、住宅地が開発されたりして、どんどん流域人口が増えているような状況もありますし、一方では、放水路ができて事情が変わっていると思います。それを、まだ平成12年の計画で進行させているのかというのが気になりました。

○清水委員

例えば資料2-3-①鶴見川直轄河川改修事業の20ページに前回B/Cとの比較分析がありますが、前回からB/Cが上がった理由が、基本方針レベルまでの計画規模を入れたということですが、これは非常に大きい変更ですよ。

こう考えることとした背景や、ここだけではなくて全国一律、国交省としてこういう考え方が出てきた理由も含めて、次回にでも時間を少し持ってもらって、B/Cが今後こういうふうの評価が変わったということを全体で認識しておいたほうがいいかなと思います。

それから、先ほど、道路事業でも休日の交通量などは評価しにくい面があって、便益にあらわれてないという中で、今回、堤防の強化や深掘れ対策など、堤防の質的強化を挙げてきた項目があります。確かに、堤防をコンクリートで覆うわけですから、行えば質的に強化され破堤を起こしにくくなるはずですけども、そういうものが便益としてカウントしにくいという背景も、次回少し説明していただければありがたいと思います。

○笠委員

最後にご説明された資料2-5の利根川上流特定構造物改築事業（谷田川第一排水機場）についてですが、昭和23年からあった古いほうの排水機はどの程度稼働していたのでしょうか。つまり、台風のときだけなのか、あるいは、少し増水すると動くのか、どういうメカニズムで動くのか、そのあたりを教えていただければありがたいです。

○萩原委員

資料2-2の中川・綾瀬川で、8ページの今後の改修方針の①に河道改修というのがありますが、これは用地買収などが必要になってくるようなものなのでしょうか。

それから、全部の事業に関係する話ですが、世帯というときに、最近では都市ではかなり高層のマンションなどいろいろありますが、そういう世帯も全部入っているのか教えていただきたいです。

○事務局

まずは、鈴木委員から指摘していただいている中川・綾瀬川の流域整備計画についてですが、平成12年に改訂を行いまして、当面10年の計画ということですので、今年がちょうど10年目になります。もともとその計画自体がおおむね10年という努力目標に近いような計画になっていますが、流域の自治体とともに次の市街化率をどう考えていくのかという点についてもあわせて検討を行っていきたいと考えています。

計画の取り扱いについては、現在流域協議会の中でも議論しているというところですので、次期の計画を近々見直すことも含めて考えていきたいと考えています。

あと、清水委員から指摘していただきましたB/Cが上がる理由については、全国的な流れの中での作業ということですが、次回委員会の審議案件に多摩川直轄河川改修事業がありますので、その際に重点的な審議として説明させていただきます。

また、清水委員から、堤防強化といったような便益として算定しづらいものがあるのではないかという指摘ですが、まさに指摘のとおりで、氾濫計算を行う際には、堤防の断面やボリュームで氾濫計算を行い便益を算定しているところです。

他方で、漏水や漏水による決壊というものは氾濫シミュレーション上も今のところ技術的な問題もありまして評価としては算定し切れないというところがあります。

物理現象としては漏水や漏水に伴う決壊というものがあまして、この対応は行っていかなければなりませんので、便益として今後どう評価するのかということを検討していきたいと思っています。

あと、萩原委員から築堤に関して用地の扱いがどうなっているのかということについてですが、例えば、中川・綾瀬川の資料の8ページの①に関しましては、こちらは堤外民地と呼ばれる川の中に民地があるというようなところで、こちらについては用地買収等を進めながらやらざるを得ないところです。

また、世帯の定義について、高層マンションに関しましては、氾濫シミュレーションの場合には浸水深という高さが出てきますので、その高さに応じて何階まで浸水するというような計算を行ってしまして、世帯としては一家族というか一戸というような単位になっています。

○家田委員長

マンションの上のほうの人は被害に遭うというケースは想定していないということですか。

○事務局

はい。浸水の高さのところまでの被害を見積もっているというところです。

○事務局

谷田川第一排水機場の稼働実績についてですが、谷田川は渡良瀬遊水地の水位が上がったときに稼働することになってしまして、平均すると年に1回程度の稼働になります。1回動き出しますと、渡良瀬遊水地は長い間水位が上がっているものですから、大体二日から三日の稼働になります。

それと、今はもう昔のように人を常駐させておらず、委託業者に年間の契約をしまして、

気象情報と周辺の水位と雨量の情報を把握しまして、出動の水位になったときには連絡をして現地に駆けつけてもらうという体制でいます。

○笠委員

新しくつくる排水機場も同じシステムで動かすということになるのでしょうか。

○事務局

はい。基本的にシステムは一緒です。

○鈴木委員

中川・綾瀬川今後の改修方針やここで使っているデータ自体は近年のデータを使っていますので間違いないと思いますが、10年前の計画を改訂して効率のよい事業実施のために見直して事業進行すべきだと思いますので、先にそういうことはされたほうがいいのではないかと思います。

○家田委員長

昭和23年に谷田川第一排水機場がつくられてから62年が経過していて、ひどい状態を示した写真も資料に示されたりしていて、日本を代表する利根川流域の重要な排水機場がこのような状況だったのですね。

聞きたいのは、このようなものがこの時代までこのまま使っていたのかということ、歴史的にはおもしろいかもしれないが、機能を発揮するという意味ではわが国はこのぐらいの国力しかないのかと愕然とするところがありますが、これまで交換しようと思ったが予算がつかなかったとか、そういう状況なのですか。

○事務局

だまし、だまし使っていたということですが、もうこれ以上はもたないということで、改築をしたということです。いろいろ維持管理をしながらやっていますが、これからこういう施設が増えてくると考えています。

○家田委員長

そういったことは、国民は知らないのではないですかね。

○事務局

プレゼンテーションが足りないとは思っています。

○家田委員長

つまり、アピールというか、日本の川はもう結構安全になっているという意見もあるけれども、実はもうぎりぎりの状態で施設を使っていて、実はその内在している危うさが結構あるというのは、私も含めて、国民的にあまり共有されていないような印象を受けましたので、ぜひそういったところもアピールしていただけたらなと思いました。それでは、以上4件については、継続ということによろしいですか。

それでは、続きまして、今度は道路の2件について審議したいと思います。

○家田委員長

資料3-3-①の国道20号大月バイパスの15ページのところにあるように、用地未取得の物件があって迂回しているということですね。地元としては早期開通を願っているということはわかったのですが、ここがどうして用地取得できなかったのか、収用関係はどうなっていたのか、その辺の経緯を教えてくださいませんか。

○事務局

用地の収用の手続に入っていたのですが、最後まで任意の交渉を継続して、最終的には任意で了解を得て用地を取得しました。

○家田委員長

それで時間がかかったということですか。

○事務局

はい。土地柄、非常に平地が少ないところですので、道路用地の取得に関しては非常に労力がかかるところで、価格等の問題で時間がかかっていたということです。

○家田委員長

標準的な交渉期間に比べて、この場合にはどのくらい長くかかっていると思ったらよろしいですか。

○事務局

大月バイパスは他事業と比較しても相当期間が長いのですが、その中でも第一工区は最後までかかった区間ということになります。通常、一度や二度の交渉では収容の手続きまでは行いませんので、おそらく数十回交渉した上での話だと思います。

○笠委員

同じく大月バイパスについて、実際この場合には未買収地を迂回するように道路をつくって、また戻すのにも1億円かかるということで、土地収用のことも考えられていたということですが、土地収用をかけるタイミングというか、日本は土地収用をしないと道路ができないのでしょうか。普通に合理的に考えれば、道路をつくる前に土地収用をかけてすぐつくというのが最も合理的だろうと思いますが、そうされないことの背景や理由、具体的な運用基準のようなものがありましたら教えていただけたらありがたいです。

○用地部長

一般的なルールといたしましては、事業の場所が決まりましたら、幅くいを打ちます。それから大体3年、あるいは、用地取得が大体8割超えたくらいを一応の目安にするというのが企業者の申し合わせで決まっているところです。

笠委員のおっしゃるとおり、理想的には事業を始める段階から事業認定を行うのが理想的かもしれませんが、運用としてはそういう形でやっています。

ただし、この大月バイパスくらいであればそういったルールでやればいいのでしょうか、例えば3環状道路のような大規模事業については、用地取得率8割や幅くい設置後3年ではなかなかまだまだ残件者数が多くて、収用委員会に全部採決をお願いするというわけにはいきませんので、完成時期を見ながら、適宜事業認定申請と収用委員会の裁決申請をお願いするというのが実際の運用の状況です。

○鈴木委員

資料3-4の国道52号上石田改良についてですが、先ほど国道15号蒲田駅周辺整備の場合は用地補償で6億円ほど余分にかかったということでしたが、今回は12億円も縮小されており、これはとても評価されることだと思いますが、蒲田駅周辺整備の場合は建物の中がわからないから実際に物件の調査をした結果、余計に費用がかかってしまったということでした。この上石田改良では、そんなに複雑な土地利用ではないように思いますが、この12億円削減できた理由をもう少し詳しく教えていただければと思います。

○事務局

用地費につきましては、これは地価の変動もありますので、そういった影響を受けていると分析しています。

移転補償費につきましては、当然中に入れないという事情は蒲田駅周辺整備のときと同じで、費用が上側におれる場合も下側におれる場合もあると思いますが、このあたりは家屋、あるいは、ビルではない商店を中心に買収をしたということですので、結果として補償すべきものの査定額が当初の見積もりよりも安くなったということだろうと思います。

○家田委員長

それでは、ご意見も出尽くしたようですので、採決をしたいと思いますが、この2件については継続ということをお案にしたいと思いますが、いかがでしょうか。ご異論ございませんか。

それでは、継続ということに決めさせていただこうと思います。

その他

○大野委員

道路事業の全体を通じてコメントがあります。道路事業では3便益を計測して、それで費用対効果を算出されておりますが、今回、B/C 1.0ぎりぎりという事業がありましたが、今後1.0を切った場合にどう対応するかということが出てくるような気がします。事業の必要性に関する視点の中に費用対効果は1.0であるということが明記されていますので、その3つの便益だけでほんとうに判断していいのかどうか。

国道246号山北バイパスについては、資料3-5-①の16ページに3便益以外に期待される効果が書いてありますが、これを一般市民が見たときに、例えば3便益では費用対効果は1.

0を切っているが、その他の期待される効果を加えたら1.0ぎりぎり超えるというようなものがあつたときに、これは何か後づけでいろいろ寄せ集めて費用対効果が1.0を超えたのではないかというような誤解を生じるような気がします。

16ページに挙げられているその他の期待される効果というのは、本来道路の事業として考えられるべき効果であるが、便益計測する上で大変難しい問題があるので便益として計上していないということで、ほかの事業についてもこういう便益はある。この事業だけその他の期待される効果を書くと、何か寄せ集めて便益を計上していると見られると思いますので、その辺の誤解がないように、統一的な表現の仕方をされるといいと思いました。

○家田委員長

まだマニュアルを改訂する段階にあるわけではないので、山北バイパスで示したようなその他の期待される効果は、今回はあくまで参考までにこういうものも計算を行っただけなので、便益の中に入れてしまうと誤解されないように明記しなければいけないですね。

それから、3便益は自動車のみを考えた道路政策の時代には非常に有効だが、これからの時代でそのようなことだけやっているようでは国民的にそっぽを向かれるのは明らかで、そう考えると、ここまでの便益の計測そのものがよかったかどうかということも考える時期になっています。

大野委員のご発言は、そういうご趣旨を踏まえたご発言だと思うので、公開したときにその他の期待される効果の扱いが誤解されないように別扱いにするとか、補足が要るのかもしれませんがね。