

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成 18 年度 第 3 回）
議事録

道路事業

重点審議内容の選定

（中条委員）

重点審議案件は 2 件選んだ。1 件目は、国道 468 号の圏央道、愛川 - 八王子、これは再評価である。もう 1 つは、国道の 52 号の寿町拡幅で、事業が本来行われるべき期間に行われなかった。遅れたことによって発生する社会的損失をどのように考えるか、その部分を評価してみたらどうなるか。あるいはその部分を評価するには、どういう考え方で評価したらいいのかということは今後考えるために、そのうち事業遅延の損失の部分も計算をしていただいていますので、議論したい。

（森地委員長）

私も、重点案件は中条先生のとおりだ。圏央道は首都圏で一番重要な道路だということで、議論をしたい。事後評価については、関東整備局では遅れについての評価をしているので、予算の関係、いろいろな関係で、部分、部分でやっている。こういう対応をどのように考えていくかは、常々ここで議論しているテーマである。その意味で、ぜひ審議をしたい。

質疑応答

（岩崎（政）委員）

事後評価について、再評価とか事後評価についての報告には、B / C の数値について、当初の計画、再評価時、そして事後評価時で数値をそれぞれ対応する形で示していただきたい。当初予測数値が果たしてうまく予測し切れているかどうかというのを検証する点でわかりやすいと思っているからだ。結論だけ見ても、予測の精度が検証できないので、今後説明資料をつくる際には、B / C をいつもと同じような項目で、それぞれ対応する形でつくっていただきたい。

（山内特別委員）

首都圏中央連絡自動車道、中央自動車道、富士吉田線の八王子ジャンクションについてのコメントと

ということだが、基本的にここで示された対応方針に異存はない。

基本的には環状道路は非常に重要であり、特に東京の西側からみると、南北交通が弱い。圏央道を使ってかなり改善されることが見込まれることから、これは継続して、特に、できれば早い段階で中央道、関越道、さらに東名道がつながることを期待したい。

中央道を利用して八王子ジャンクション付近を通るが、この付近緑豊かなところであるので、工事やその先の供用等に当たって、自然環境との調和も十分考慮に入れた上で、この事業を継続してほしい。

(岩崎(政)委員)

圏央道は目標宣言プロジェクトという手法を使って、完成年次を宣言しているという説明があった。今後の評価に当たっては、目標宣言プロジェクトという方法をとったことによって、果たしてそれがなかった当時と比べて本当に進捗状況がより上がったのかどうかというのをおわせて検証していただきたい。そうすることによって初めて、新しい宣言プロジェクトをとったことの意味が客観的にわかるようになるからであろうと思っている。

この事業については今後また再評価等の機会があるかもしれないので、その際に検討してもらいたい。

(森地委員長)

大変重要な指摘だ。特に愛知の環状道路とか北関東だとか、開通が見えた途端に民間投資が来たことを見ると、まさに宣言をすることに大きな意味があるのではないかと思う。宣言して遅れるときの社会的なデメリットも逆に大きく、責任が重くなっているということだ。

開通が見えたからいろんな民間投資が来たということをおだんだん積み重ねていった方がいい。そうすることで集中投資とか、持っている資源をどのように集中するかという議論にもつながってくるのではないか。

事後評価を個別でやっていただくだけでなく、今までやったものを全部ストックしておいて、その分析もやっていくといいのではないか。

プロジェクト別に、あるいは遅延理由別にとか、これをストックしておくとお効な行政情報になるのではないか。

(磯部委員)

寿町の拡幅について、遅延したことによって便益が減り、費用がふえたということは理解したが、遅延した主な理由は何だったのか。そして、今後それを生かして、このように便益が減って費用が増え

ることを避けるためにどんなことが考えられるのかということについて、少し教えていただきたい。

(事務局)

国道 52 号、寿町拡幅の事後評価は、再評価のときに計算していた B / C は 4.0 である。総便益が約 280 億円、費用が約 71.4 億円である。予測をきちんと検証しなければいけないという指摘と、遅れたことによってどれだけ便益が逸失されているのかということクリアするというポイントと、2 つ意見を頂いた。

まず、便益の逸失では、費用が増えている。なぜ遅れたかは、反対者がおられ、4 車線で予定していたところを暫定的に 2 車線で通していた。そのために、雨水管とかを切り回したり、仮設の構造物をつくるが必要になり、その分費用が増えた。それから、当然カウントされるべき便益が、約 30 数億円あり、遅れたことによって約 40 億円ほどの損失をしていると試算される。

事後評価をやる目的は、予測のときは甘めの予測をしていて、実際にやってみたらそうではないのではないかということにチェック機能を持たせなければいけないということだと思う。

しかし便益の計算の前提となる交通量の推計は、平成 32 年での予測なので、正確な評価というのは平成 32 年時点で実測してやってみないと、わからないところがある。現況の交通量などはおおよそ予測のとおりと考えているところである。指摘のとおり、事業が終わった段階での検証を検討したい。

目標宣言プロジェクトについてもこれと関連するところがあると思っている。遅れることでどのような損失があるかということ世の中の方に広く理解いただいた方が、事業を進める上で後押しになるようなものについては、きちんと条件と目標を公にして広く世論にご協力をお願いしていった方がいいということで、そういうものについては目標宣言プロジェクトという手法でやっていきたいと思う。そのことによってどのくらい効果があったのかというのは、今後しっかり検証していきたいと考えている。

(一色委員)

総費用 C はどの時点の現在価値と考えればいいのか。また、B / C (費用対便益) の指標はないのか。過去の高速道路や一般道における実績値のような判断の基準はないのか。

(事務局)

事業評価の仕組みが約 10 年ほど前から取り入れられてきていて、それ以降は B / C を計算するようになっていたので、事業評価対象の事業の B / C は、全部あると考えてよい。しかし、それらは整理さ

れていないのが現状である。

現在価値は、基準年にそろえて、社会的割引率を4%と置いて、基準年の価値にそろえることにしている。

(森地委員長)

基準年は何年なのか。

(事務局)

基準年は平成18年に置いてある。

基準としては、最低1.0は超えていないと事業としてやってはいけないという感覚である。

これ以外の波及効果も出てくるので、それも合わせて、3程度を基準にするとやり方をしている国もあるが、日本はイギリス流で、確実に計算できる直接効果3つを計算して、1は超えてなければいかぬというやり方をしている。そういうことで、今やっている事業は、基本的に1は超えていないと事業実施しないわけである。

直轄の事業で、交差点改良のように前後が既に改良されていて、そこを実施すると前後のキャパシティーまで生きるようなものは、3とか4という数字が出る。

環状道路は、実際にそこを通る車の便益だけではなくて、混んでいる放射方向のキャパシティーも生き返る効果があるので、B/Cが3とか4とかいう数字が出ると思う。

現道の拡幅でも、直轄の場合は2クラスが出るような実感は持っている。

(西谷委員)

整備効果で、旅行速度と交通量を比較しているが、旅行速度と交通量というのは積で考えた方が実際の移動する量がわかるのではないかと思うが、どのように考えているのか。

(事務局)

旅行速度の見込みはQV式で出しているから、交通量と速度はリンクしているので、まず交通量で検証した方がいいと考えている。

平成32年を前提にした予測をしているので、(平成32年のネットワークで予測と実測を比較すればもう少し長い区間全体で評価しなければいけないということに答えられる。)平成32年の時点で予測していた交通量と実績をある程度比較してみると、その指摘にこたえられると考えている。

(森地委員長)

便益を分解して示すと、総旅行時間の減少分が出てくる。それがまさにその積の差額だから、必要なら時間価値分をのぞいた総旅行時間で検証すればよい。

(中条委員)

事業遅延だが、平成 14 年に開通する予定であったものが平成 17 年に延びた。延びたということは、その便益は 3 年おくれて必ず同じだけ発生するはずだ。計算上はそうなっているはずだ。

実は便益には差はないんじゃないか。ただし、おくれたことによって、当然現在価値が変わるから、その分だけ便益は多分減少する。現在価値に割り引くと、その分だけ、3 年おくれた分だけ現在価値は小さくなるから、その分だけ損をするというふうに考えるべきではないか。

(事務局)

便益については、3 年分後ろにずらすことで、平成 18 年を基準年として平成 18 年に割り戻したときの差が便益の差ということで、指摘とおりの計算になっている。

(進士委員)

評価のことはよく理解できた。

道路計画はバイパスがつくられる。非常にショートカットするようなところはバイパスとわかるが、バイパスがメインパスになっているではないか。そうであれば、ちゃんと別ルートを計画した方が本当じゃないかという気がする。バイパスはできたが、これはメインに近くて、その土地問題までやっているが、バイパスとメインパスはどこが違うのか。

(森地委員長)

日本のバイパスはいろいろな問題を抱えてきた。西洋は、都市を守る方から環状道路を整備していったが、日本の場合はお互いにバスが交差できるように、つまり昔のあぜ道に近いようなところから 7 メーターに広げ、15 メーターに広げと徐々にやってきた。とても環状道路をつくる力もなくて、拡幅も一遍にはできない。こういうことで、混んでいるところから順番にやってきた歴史がある。したがって、環状道路とバイパスをどう考えていけばいいのかということがある。

もう 1 点は、なるべく安くつくるから、近場でバイパスをつくる。そうすると、そこが市街化して、

また沿道に駐車とかアクセスの車が増えて、混んでしまい、もう一回バイパスをつくらなければならないということがある。そこで、アクセスコントロールをしたい。少しレベルを変えた、立体化したようなバイパスをつくっていった方がいいのではないか。例えば甲府バイパスとか、国道 246 の一部とか、そういうことをやってきた歴史がある。

しかも欧米と違って都市が非常に連担しているので、それをつないで、それが違う道路になる。高速道路をつくるのは究極のバイパスで、高速道路をつくったらいいのか、少しずつ投資すれば短期の効果が出るようなバイパスを整備していったらいいのかという判断が路線ごとに行われてきた。例えば山形県は現道を整備してきたので高速道路が遅れてしまった。長岡は高速を入れるとバイパスが全部で3本ぐらいあるが、結果的には都市内街路としてのバイパスだからそれでいいという議論もある。最初からずっと離れたところに高架でバイパスをつくれれば、バイパスとしての機能は高かったのではないかという議論もあるから、こういうところが事後評価の非常に重要なところだと思う。

(事務局)

確かに個別の路線だけでなく面的に、その都市の成り立ちを含めたネットワークとしての評価もある。今は制度的にそれはないが、そういう感じを特に今強く受けた。

都市とか土地利用とか、そのときの交通事情によって、いろいろなパターンがあるのは事実で、そのよかった面、悪かった面というのは、少しきちっと勉強する必要があるという感じを持った。

(進士委員)

土地利用の面からいうと、一本メインをやると、そこへのアクセスとか、ネットワークを完全にしなければいけないというので、とにかく頑張っってそこへ合わせていく。交通というのはネットワークしなければだめだというのはよくわかるが、そうすると全部集中していく構造、誘導しているふうにもとれる。動脈と静脈は別系統であった方がいいかもしれない。道路の場合は両方とも動脈だが。

道路計画はどうもみんな集中してくるように、既存の市街地でもそうだ。D I Dのところにもともとあって、それでは足りないからといってバイパスをわきにする。それをまた拡大する。別の場所に健全な別システムをつくるというアイデアがあってもいいかなと思った。

現実対応はよくわかるが、投資効果を考えたとき、それが本当に得なのかどうか。というのは、道路の場合は、走行ばかり問題にしているが、周辺の土地利用の付加価値の向上、地域開発という効果がある。狭い範囲でやるよりはもっと離れたところで別にしっかり交通網、新しいものをつくるという手もある。

国道 246 も、昔の大山道で、江戸時代の旅人が通った道を徐々に拡幅している。もうぎりぎりだとい
うので、今度はバイパスを通している。全く違った文明の時代の幹線を現在も使用している。

(森地委員長)

基本的に世界中で道路はヒエラルキーを何とかつくっていきたい。つまり、子どもたちが遊ぶような
道路を通過交通が走って欲しくない。高速道路はもう一段上のランクで、幹線道路も周りの道路、車
をなるべくそちらへ集めたい。こういう思想はある。

道路施策はこの15年ぐらいに非常に多様化して、混雑への対応ではなく、まだいろんな多様化した
道路施策の一般化が行われていない、そんな段階であると思われる。

それでは、意見は出尽くしたということで、道路事業については対応方針を原案どおり認める。

その他

平成 18 年度第 4 回関東地方整備局事業評価監視委員会は現在、調整を図っているところで、決まり次
第、早急に委員の皆様にご連絡させていただく。