

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成 19 年度 第 2 回）

議事録

道路事業

重点審議内容の選定

（一色委員）

10 件の審議案件のうち、松本拡幅の事業進捗率については 15%（前回 8%）ということで前回よりは進捗している。また、用地進捗率についても 8%（前回 0）で進捗はしているが、低い進捗率ではないか。

同じく、特に死傷事故の件数がかなり多いというデータに対し、拡幅はそれを解消するためということだった。このような進捗率の状態、さらにこの周辺が市街地でもあり、非常に用地の取得が難しい状況の中では、死傷事故は累増していくことがあるのではないか。

したがって、ここで暫定的に平面 4 車線で早期整備を行うということで進めているが、さらに代替案、あるいは車の流れそのものを一時的に変えるとか、そういった総合的な対策ができないのかということについて、事務局に話をしている。

また、全体を通して言えば、かなり部分的な拡幅工事ということで、渋滞箇所が果たしてこれですべて解決するのか、渋滞箇所の移動、先送りみたいな形になるのではないかという点が若干気になっている。短期的に対応できるものではないが、もう少し長い区間にわたっての整備というようなことを検討されてはいかがと感じた。

質疑応答

（西谷委員）

一般的な質問だが、進捗率をお金で何%ということはどういう意味なのか、もう少し詳しく説明頂きたい。

（事務局）

例えばこの古河小山バイパスの例で言えば、6 車線化するのに必要な用地費と、工事費になります。その概算事業費のうち、今できている所までに大体何億円を使ったかということで、お金ベースでの事業進捗率を計算しています。

(西谷委員)

それが工事の進捗にどのような意味を持っているのか、それがわからない。お金を 83% 使ったとするとあと 17%で全部できるのか、という見方もできると思うが、そのようなことで良いのか。

(事務局)

17%で残り 2 車線分を造ってしまう前提でこの数字を出しており、これで概ねの進捗状況を管理しています。

(岩崎〔美〕委員)

事業進捗率と普通の人聞いた場合は、事業全体のうち、どの程度まででき上がったか、ということが事業進捗率だと理解する。今のご説明の中で、予算ベースというか、費用ベースでということなので、投入したお金の話なのかなとも思った。数値はわかるが、例えば用地取得率が 66%で、事業進捗率が 88%ですとか、それから、用地が 50%以下の取得しかないのに事業進捗率が多いことが幾つかあって、これがすごくわかりにくい。例えば、資料にある大月バイパスの場合、用地取得率が 66%で、事業進捗率が 88%とか、用地がまだ買っていないのに事業進捗率がすごく高いということが、とてもわかりづらい。事業進捗率の考え方として、何を 100 として見るかということと、それから、用地の取得の費用とその事業の関係はどうなっているか、例として先ほどのケースで用地取得率が 100%で事業進捗率が 80%といったような逆転している場合はどのように説明が可能なのか、教えて頂きたい。

(事務局)

逆転が起こるケースは、用地が非常に安い所で、一方で、トンネルや橋等、お金のかかる工種がたくさんあるというような地域で起こります。大月バイパスの場合ですと、この区間で多額のお金がかかる一方、この用地費は、郊外部でありますし、用地自体は面積で見てもお金で見ても余り変わらないと思います。面積と思って頂ければ良いですが、結局、この面積を取得する部分が残っています。従いまして、ほとんどここはもうできており、全体を 100 とした時に 34%とは、この用地が残っているということです。

ところが、全体の工事に占める用地費が安いので、34%の用地を買うお金よりも、このトンネルを造るお金の方が大きいので、お金ベースに直すと逆転するという、ちょっとわかりにくい現象が、お金に直すと出てきます。

(岩崎〔政〕委員)

事業進捗率という言葉を使っているから、色々と難しく、何を意味しているのかがよく

わかりにくいと思う。

あともう一つ、工事完成率が知りたい。何kmの道路のうち何km部分、本来の工事が完成しているのかが全然見えてこない。お金がかかる部分とかからない部分があり、お金で言ったならば、もうほとんど大きな金がかかる所は全部済んだということでは、先ほどの事業進捗率という名前ではわかりにくい。では、全体の道路でどれだけできているのかということについては、どこにも出てこないから、それも何か付けると良いのではという気はする。

(事務局)

最低限工事に必要な用地を買い、それが終わり工事をやりつつ、一方で、工事をやるために必要な用地を買っていく、というように道路事業は進んでいきます。確かにその事業に対する「執行率」というような名前にすればよかったのかも知れません。

(岩崎〔政〕委員)

一般人は、全体の総費用のうち、どのくらい金を使ったかということとはわからない。一般人からはっきりわかるのは、何 km のうち、何 km 分できているか、これはもう外形上、理解できます。そのような工事完成率と言った、一般人がわかるという比率も何かあった方がわかりやすいような気がする。

(笠委員)

この大月バイパスのケースだったら、事業進捗率が 88%ということは、残りの 12%が残りの事業費に相当するという理解でよろしいのか。

(事務局)

よく言われる問題で、これについては問題意識を持っております。ここについては、残り、お金ベースで 12%でできるとは思っていますが、ただ、やはり実際は土地が非常に悪かったとか、もっと簡単にトンネルを掘れるはずだったのが、地盤が堅く、機械が必要になるなど、そのような事態は起きるものです。全体としては、最初のお金でできるだけ収める管理しながら、そのような事態が起こった時には、追加コストをかけてもこの事業をやる価値があるのかどうか、きちんと説明しています。

(笠委員)

今、この時点で評価をするということになると、そのデータが今の時点でないとどうなのかと思う。つまり、この大月バイパスの場合だったら、都市計画決定は 30 年ぐらい前で、用地買収され始めたのも 20 年ぐらい前である。よって、その 100%と設定されている額は 20 年前に作られた予算なのか、また今の時点でそのデータで管理されているとい

うことであると、この 88%とは 20 年ほど前の予算ということの理解でよろしいのか。

(事務局)

この評価制度が始まって、今年で 9 年目か 10 年目ぐらいになります。今のこの 100%の数字とは、最初に評価をやり始めた時に設定させて頂いております。今、この 10 年後においても意味があるのかどうかというところを、「費用対効果」「事業進捗の見込みの視点」により、まさにこの公の場で議論させて頂いております。

また、5 年前にもこれは評価を受けています。5 年前の時に、同じように残っている事業をやることによって得られる便益と、残っている事業をやることによるコストで、B / C を計算したらどうだったかというところ、その時、3 であり、5 年置きに 1 以上のリターンがあるのか、便益が発生するのかということをごきちんとしてチェックさせて頂いております。よって、5 年置きに、その段階段階で意味があるのかということをごチェックさせて頂いているということでもあります。

(岩崎〔美〕委員)

資料中で今の費用対効果のところ「基準年における」とある。他の所も全部あるが、「基準年」とはいつか。これは再々評価だったら、5 年前にやっているのではないか。何を基準年としてとっているのか、教えて頂きたい。

(事務局)

499 億とは、今の価値で平成 19 年の価値です。今のお金の価値に全部をそろえるということでご直しています。

(一色委員)

事前の審査の所で、前回と今回の比較表を頂きました。それによれば、前回は基準年とは平成 15 年。平成 15 年時点での現在価値を計算して、B / C を計算されている。今回は、そこから 5 年が経過しており、平成 19 年時点の現在価値で金額を費用と便益を出して割り返しをしている。多分今まで使った分と、これから使う分があり、それを平成 19 年時点の現在価値という計算をして金額を出して割り算をしているということと理解してよろしいか。

(事務局)

少々、複雑ですが、平成 19 年の時点で供用している部分もありまして、そこは便益が発生しています。19 年に与えている便益が何億円で、20 年に出している便益が何億円、21 年に出している便益が何億円になり、さらに 25 年ぐらいになったら、多分もっと供用している区間は延びて便益がさらに増えます。各年ごとの便益を足して、それを今の価値

で割り戻して、今で言うと何億円になるかに直して足し算をして、分母と分子を計算して B / C をはじいています。

(進士委員)

少々、細かいことだが、死傷事故の件数が、松本の場合は非常に高いと言うお話がだが、この単位が km と年である。死傷の程度、つまり、死者なのか傷害程度なのかとすることは、どのように判断するのか。

(事務局)

これについては死傷事故と言うことで、亡くなられた方とけがされた方を全部足しているのが分子で、分母の方は 1 km に区切って、1 km 当たり何件の事故が発生しているかと言う指標です。

(進士委員)

一つには死者とけがしたことが等価だと言うことが少々気になる。それから、距離で割るという発想は、ほぼ均質に事故が起こるという前提になっているような発想のように思われる。事故とはそのようなものではないと思う。

もう一つには、渋滞便益が今回は随分高いが、渋滞便益は便益にカウントしないのか。 B / C の時は、渋滞便益はどちらへ入っているのか。

(B に入れているという応答に対して) B / C の B に入っていると、渋滞がどんどん増えれば増えるほど良いということになるが。

であれば、最初から均質な道路を作らず、ネックの所を作っておくと渋滞が起こる。だから、ちょっと皮肉な言い方だが、下手な道路計画の方が道路事業によって便益が高くなるというようなことになってしまわないか。

(森地委員長)

基本的には、道路を作っても渋滞しているとすると、時間短縮便益は少なく出ています。だから、今、おっしゃったのは、ちょっと違う。ただし、長い時間帯で、すごく余裕を持って作っておくことと、いつも渋滞させておくということに関しては同じことが起きている。いつも便益は出ているが、もっと一遍に出るはずのものを、小切りにしているためにという話はある。その問題は、どこから優先して、いつやるかという話とセットである。ところが、今の事業区間は、ここには明示的にできてなくて、ア priori ここは事業区間にしましたという単位で評価しているので、そのようなことが起きている。ここで何度か申し上げているが、4号線は、東北道を造るからと言うので、4号線にはお金を入れないで東北道の方を優先した。東北道ができるのだから、ほかは我慢してくださいと言って、よそへ行っていた。6車の所を2車から始めて少しずつ少しずつ

造っている。よって、いつも混んでおり、このようなことが本当に絶対的に正しいことかという話は、実は問題点としては残っている。

(進士委員)

大体、昭和45年とか40年代に都市計画決定しているところと、今どきまだやっていて、平成10年代の都市計画のところが早く行うという、これがよくわからない。

(事務局)

色々な事業の候補の箇所があり、それをB/Cを計算をして、高い所から投資するというのが、ある種、今あるべき投資のスタイルと思います。

(森地委員長)

評価委員会なので、何と何が制約で、何は計算していて、何は改良の余地があって、これはやむを得ないということをきちっと説明した方が良い。

例えば、先ほどの進捗率、用地は面積だと思う。用地とお金とが同じことではない。何故ならば、地価には高い所と安い所があり、面積とお金は明らかに違うはずではないか。

それから、予算の方も、ご質問は、100%はいつの時点か、どこの時点で見直しているのか、との内容である。それから、概算経費の話だが、事業をやっているのは概算ではなくて、正確な積算をしている。ある部分はもう発注している、ある部分はしてない。それは、一体いつの時点で見直して、ここはどうなっているのか、そのような極めてクリアな話をきちっと答えないと、回答になっていない。ぜひ次回からそのような説明をお願いしたい。それから、これはいけないと思うならば、どのように直すのかという話をして頂きたい。

(磯部委員)

まず、今の進捗率については、距離という話もあったが、用地費を除いた費用についての進捗率を簡単に割り算して計算して頂きたい。例えば橋とかトンネル等は、距離にしてお金が多くかかる所は、それは直観的にも工事が大変である。よって、それが1km進むということと、ただ舗装すれば良いという所の1kmと意味が違う。用地を除いた部分について費用の進捗率を言ってもらえば、何となく工事がどのくらい進んでいるかということは直観的にわかるような気がする。

また、質問だが、最初の古河小山では、他は随分用地が買えないので進みませんというところが多かったと思うが、ここは用地は100%になっていて、まだ完成していないのはどういう理由かということをお教えして頂きたい。

もう一つは、先ほどのB/Cを計算する時、現在価値ということだった。過去に用地買

収が済んでいるものについては、年々現在価値に直していくと厳しくなり、費用がかさむ。例えば、仮に90数%の用地が買収されているが、残り数%が、余り合理的理由を持たないのに、売ってくれないので買収できないという状態になったとする。理論的にはずるずる行けば行くほどB/Cが厳しくなって、その事業が破綻するということになりそうな気がするが、それでは何かおかしいという気がする。そもそも今をやれば十分効果があるものが、残りのほんの少しの土地が買えないために、Bが発揮できなく、それで最終的に破綻してしまうような気がしている。これは私たちが何か回答を出さなくてはいけないのかもしれないが、問題だなと感じた。

それに関連して、この資料の最後の所に、対応方針という前に資料には「事業進捗の見込みの視点」と書いてあるが、そこには「推進します」とか「引き続き用地交渉を進めてまいります」とある。見込みとは「用地が買えそうなので進みそうです」とか「予算がついたので工事が進むのでできます」という表現が見込みだと思う。そこを用地交渉等は相手がある話なので、そう簡単に書けないということはわかる。従って「用地交渉を進めてまいります」という前に「用地交渉は事情がちょっと変わったので進めてまいります」、あるいは、何か難しさの程度をあらわすような表現が、その前にも一言ぐらいあっても良いのではないかという気がする。

(事務局)

まず最初に、4号については、これが現道ですが、まずそもそもバイパスを造り始める時に、宇都宮より南側については6車線の計画を持っており、いずれ6車線にすることを前提に買っています。ただ、それを全部一気に6車線に上から順番にしていくのは、栃木県全体として見た時に効率が良いかということ、そうではないのでまず全部4車線にするという所をやってきたということであります。そして残っているのは、これは実は栃木県に見えて、大部分が茨城県にかかっていまして、茨城県の中に入ってきた時に、本当はここが4車になり6車になると間を置かず、圏央道の所まで同じ車線数になっているのがスムーズではありますが、県をまたぐことによって、県ごとの財政事情の違いで、ここは少し遅れ気味になっているということです。

従って、造る側として遅れても良いとは思っていた訳ではありませんが、圏央道がH24年にここまで来ますので、ここに合わせて、せめて4車線でここに集中する交通を処理できる容量は確保したいと思っています。

用地を買ったまま待っているという現象が見受けられ、どういう意味かのご疑問と思いますが、特殊事例かも知れません。ここについてはそのような事情です。

(秋山委員)

割と価格の話は出ているが、工期の話が実は出ていない。進捗率の話と関係していると

思うが、当初、これぐらいの工期を設定していましたが、しかし実際は延びていますという話である。例えば、ここにかかってくるのは、延びている事例が多いんじゃないかと思う。そうすると、B / Cが高ければ高いほど機会コストを失っているということになるので、むしろ最初の工期の計画はこうでした、いろいろ事情でこう延びていますということ。しかし、効果は、あんまりB / Cは変わってないという説明を頂いたようだが、同じだとしたら、その間の機会コストは失っているようなことになるとも思う。その辺の関係も含め、工期を含めたような説明を頂くのも良いかなと感想を持った。

(森地委員長)

実は、関東だけでなく、全国マニュアルでは、事後評価の時、今のようなことをきちんとやり、何で遅れたのか、遅れたことによってどれぐらい損失があるかということを経算する。ところが、この遅れの計算は途中の評価では行っていない。そのような状況であり、それをやった方が良いかは検討頂くことかと思う。

(事務局)

ちょうど次回、事後評価がございますので、その時に、事後評価でやっている内容を見て頂けたらと思います。

(西谷委員)

分野が違う話だが、河川の方でも工事をすると必ず遅れが出る。一生懸命やっても遅れが出る事情はあると思う。平均的にどれぐらい遅れるかと言う、そのようなものを過去の事例で、どれぐらい遅れるのはやむを得ないというようなことがわかると、審議しやすい。

(事務局)

個別の事情で一つの物差しを作ってしまうことはできないと思いますが、やはり工事は遅れてはいけないとの意識は当然持っています。これは、本省の方で全国的に、200 ぐらい事例を集めて、どのプロセスで何年要しているかということを整理しています。測量に4年ぐらい、説明会をやって了解をとるまで5年ぐらい、それから取得に入って大体11年、そして実際工事に入って9年という平均が出ています。これに照らして、遅過ぎる、十分かという視点は、個々の事業進捗を管理していきたいと思っています。

(西谷委員)

先ほどの事故率、km 当たりの件数とは、どういう計算をされているのか、よくわからない。例えば降雨強度と普通の1時間当たりの雨量ということに対応して考えられると思う。事故が起こる所とは、ポイントでも起こるが、ある前後の関係で、この区間で起こ

りやすいということがある。それは100mであったり、500mであったり、700mであったりするので、それを合わせるのは、やはりkm当たりか、あるいは100m当たりかで標準化した方が良いと思う。そのような考え方の事故発生率なのか。また、その計算の仕方は、km当たり何件という表現は、本当の1km当たりではないということを確認したい。

(事務局)

はい、近いと思います。そこを見るために、あえてkmという単位、もっと言えば、交差点という箇所に落としたり、あるいは200mという短路の区間に落としたりして、その区間で、4年間なら4年間でどれだけの事故が起こっているか、または、さらにそこを通っている交通量で割り算をして、単位交通量当たりどれぐらいの事故が起こるのかという、2つの指標でその区間の危なさということの評価をしています。できるだけ高い所から投資して改善するよということをやっています。

(西谷委員)

その計算の仕方、km当たり何件という表現は、本当の1km当たりということではないということを確認したい。

(事務局)

一般的には本当の1kmではありません。交差点、あるいは直線の部分であれば200m。ただし、単位はkm当たりに直しています。

(森地委員長)

先ほどの遅れの話、また、磯部委員のお話、正確にしておいた方がよい。例えば拡幅部分、つまり、将来6車になるから、今は暫定、段階建設で、用地は先に買っていただいた方がよいということ。それは、途中で買っていくと、沿道に何か建った時にもっとお金がかかるだろうという、こういう発想である。ところが、延長方向でいうと、先ほどここだけゼロという所があった。同じ事業をやっているのに、そこがゼロということは、もっと早く入っておけば早く買えるという発想も成り立つ。しかし、工事をまだしないのに早く買うと、それだけ金利コスト、割引率の関係でコストがアップするから、それは集中的にやった方がよいという、これの兼ね合いでやっているということだった。

その時に、先ほどの話に戻るが、事業区間をどのように設定しているのかという問題が1つ。もう一つは、用地が買えないから予算をつけてないのか、予算をつけてないから用地が買えてないのかという、両面があり、そのような所を整理をして、説明をきちんとする必要がある。もし、その事業の工区の決め方とか事業の着手等について理屈がないとすると、そこはきちんと理屈を作って行わなければいけないのではないかと。補足として間違っていたならば言って欲しい。

(事務局)

あるべき姿はそのとおりです。今の話については、極めて本質を的確にご指摘頂いています。お金がついてないから用地が買えてないパターンと、用地が買えないからお金が使えないパターンについて、議論頂けるようにしたいと思います。

(萩原委員)

千代田石岡バイパスで埋蔵文化財が出てきて、反対運動もあってということだが、この工期を見ると、その調査とか関係機関との協議がある。1つは、千代田石岡バイパスでそのようなことが本当に事前に完璧に予想されていて、そのようなことも含め、いわゆる経費の方を算定していたのかということと、それから、反対運動で、説明会とか、いろいろ対応されているようだが、そのような費用はどういう形で積み上げられていくのかということ、教えて頂きたい。

(事務局)

千代田石岡バイパスについては、埋蔵文化財の発掘と一部ご協力頂けない地権者がございます。埋蔵文化財については、こういう地域だったらある程度出てくるということまでは織り込んでスケジュールは立てています。しかし、いざ買って調べてみると予想以上に出てきたということが実態です。それから、反対の方が出るということも、ここについては織り込んではいませんでした。その結果、いわゆる理解活動に時間を要することがあります。直接的に理解活動のためにかかっているコストは別管理することはいいませんので、これは調査設計等のお金ですが、このうちの一部に計上して、B/CのCの部分としてはカウントします。しかし、それをやるのであれば、供用が先に延びることで逸失するBというものがあるため、本来は一体的に評価をして頂かないと、制度上問題としてアンバランスな所があるのではと思っています。ただ、厳し目に、自分で使ったCについては、きちんとこの部分としてカウントするようにしております。

(一色委員)

これは再評価で再々評価ということになると、オリジナルの評価はどうだったのかというデータは一切ここにはない。私は事前に事務局の方から、前回の評価、例えばさっきの進捗率ですとか、あるいはB/Cとか、前回こうでした、あるいは、その費用の金額が幾らでしたとか、そのようなデータを一通り頂いた。これはやっぱりこの場でも必要ではないか。それで、前回とどこがどう違うのかということがないと、再評価という意味では余り意味をなさないという感じがする。

(森地委員長)

冒頭申し上げた開通区間に渋滞が発生していることについて、開通しているのに渋滞しているということは、見込みと便益が違った、それに関して、何らか対策を打って、ここに来ないといけないのではないか。最初からわかっていることをきちんとはっきりさせて、少なくとも、ここは間違っただけについては「次、設計する時は、このような間違いはしません」とフィードバックしていかないと、何か意味がないように思う。

(事務局)

はい、おっしゃるとおりです。改善策を考えて、あるいは、同様の事業にフィードバックされるようにしたいと思います。

(西谷委員)

重点案件の松本市内の交通について、まだ進捗率も非常に低いわけだが、今後の見通しはどうか。先ほどの発言に関連しますけれど、見込みの視点という所が気になる。

(事務局)

今、30%です。今、松本拡幅のステージでは、このステージに入って2年半なので、あと2年ぐらいかけてここに持っていく所まで急ぎたいと思います。その上で、特質、特性に応じて有効な手を考え、どこが残件かということは見きわめる所まで急いで行いたいと思っております。

(森地委員長)

これは、用地の話と、自治体の予算の問題と、2つあるのか。その時に、「いつ開通します」とか、目標年次を定めないのであるか。

(事務局)

目標年次を定めるのは非常に稀です。圏央道等は定めていますが、一般的には、幅を持った形で目標年次を定めているのが実情です。一度オープンにしますと、非常に期待されて、色々なことが起きてくるということもあり、目標年次を明らかにするという事は、こちらとしても相当決意をした上でないとできません。

(岩崎〔美〕委員)

今の松本拡幅と、それから、恐らく千代田石岡バイパスの所にかかわるもので、他の道路管理者、主に自治体だと思うのだが、その関係についてです。松本の場合も、例えば、地域交通計画を作り始めると、それをどう渋滞をしないように、乗り入れを禁止するとか、迂回させるとか、そのようなことがこれから多分作られていくかもしれない。その時に、国が国道を拡幅するということがどういう位置づけとなり、地域交通の計画につ

いて自治体との協議等、全体の中で一つの事業を位置づけていくということも、恐らく時間がたっていくといろいろ変わっていくと考えられる。再評価ではそのような観点も必要という気がしている。

それから、特に成田拡幅の方で北千葉道路とは国道であり、同じ主体である。北千葉道路ができて、それに合わせて事業を進捗をさせるということだとすると、複数の道路管理者、複数の道路の事業主体があって、それぞれがそれぞれで事業をやっていくと思うが、使う方から見れば、農道でも何でも同じ道路である。そうすると、そこだけ見て、事業評価は多分その事業だけしかやらないと思う。全体から見て、もしも別の道路が新しく計画ができたのであれば、当初の予定区間を少し変更するとか、そのようなことが、再評価とか、再々評価とか、時間がたつにつれて変化した状況を加えることが重要なのではという気がする。

よって同じ国の道路でも、他の道路でも、とにかく道路はつながらないと意味がないわけであり、同じような所に2本造ってもしょうがない。それは多分、事業評価ではやりにくいかもしれない。しかし、一般的にやはり無駄遣いをしている等、言われるのは、同じ方向に同じような道が2本あって、管理者が違うからという説明を受けても、国民は理解しがたいと思う。今、それを入れるとは言わないが、そのようなことをもう少し射程に入れながら評価を考えてみたいということが私の希望である。もしもほかの自治体などと少し共有できたりするのであれば、なるべく一番有効な方法で事業が進むような検討もして頂けると評価もやりやすいと思うが、いかがか。

(事務局)

事業者間の連携が必要なことは論をまちません。国道と申しあげましたけれども、北千葉道路は県がやっていて、国がお手伝いしているという、少々、変わった道路です。従いまして、幹線道路協議会を県ごとに作って、県の道路管理者間で調整をする仕組みを創っています。そして無駄な道路を2本造らないように調整した上で事業を進めて、この評価に挑むようにしています。

(森地委員長)

もう一つの例が資料にある百里のケースで、これも事前に聞いた所では、点々である所ができないため、そちらができないから手前の方だけやって、現道でという説明だった。これはまさに今の例である。

(事務局)

県道だけ造っても、国道が迎えに来てくれないと効果は発揮しないというケースは各地で起こっています。よって、幹線道路協議会を通じて、県とか市との役割分担のもと、早く効果が出るよう頑張っております。

(笠委員)

資料にある新宿地区だが、ここは何かあまりデータがなく、進捗率等がなかった。その進捗率についてはいろいろご意見があると思うが、用地の取得率が30年ぐらいたっているのに30%で、写真を拝見する限りでは、これからもそう捗りそうにはない感じがする。もう少しご説明を頂きたい。

(事務局)

残り、本当に121億でできるのかという所ですが、収めるように頑張ります。あきらめて、「用地を買うのをやめます」ということは、逆に言えば、得かどうかという所があります。取得率を上げるということを、まずやるべきと考えます。売ってくださるという方があらわれたら、最低限買うという対応は、とるべき方法ではないかと思えます。逆に、進まないからやめてしまうということが最善の選択で、効率が最も良いかについては、私たちとしてはそのようには思っておりません。

(笠委員)

工学的なことは全く分からないが、土地を買って道を広げるという以外に、技術的に車線を増やすと言う。もちろんコストの問題もあるかと思うが、25年かかって30%で、これから100年かかって九十何%に上げる。そして残り何%で、土地収用といっても、やっぱり50%収用するということはある得ないだろうと思う。確かに放棄するということは公益にかなわないのはそのとおりだと思うが、30年、40年、50年放置しておくということもどうかと思うが、そのあたりはいかがか。

(事務局)

今、この30%まで行くのに実質30年、40年かかっているではないかという所はありますが、実は金町という隣の所と連続してしまっていて、まず金町をやっていたという所が事実としてあります。実際に本当に取得に入り始めたのはここ3年ですので、その3年のペースで行けば、恐らくあと3年とか4年ぐらいである程度の率までは行くのではないかと考えています。そこまでは取得に努めるということが合理的な事業の進め方ではないかと考えています。その進める過程で、その先いわゆる残件についてどうするのかということを考えていく。

(笠委員)

再評価をさせて頂くということであれば、数字がきちっと正確であって、あるいは情報も正確であって、それはマイナスの情報もやっぱり出して頂きたい。すべての案件について継続の方向でという、そもそもそのようなスタンスで一定の情報を出されるという

ことであると、ちょっとどうなのかなという気もする。それは 121 億でできないだろうということは、どなたが見られてもそう思うのでは。この風景で、ここで用地があと 70% 残っていて、121 億で、土地も買えないという気がする。そのあたりの正確な情報を頂きたい。何か立体にもするし、土地もあと 70% 買うし、という話を伺うと、121 億でこのような街中でできるのかなと思う。いずれにしても、そのような数字を正確に出して頂きたい。

(事務局)

新宿地区を担当しておりますが、今回の残区間はあと 1 km だけです。1 km で、現在既に 4 車線ある所で、そこに 1 車線分用地を買い、かつ、立体も、すべてを立体にするわけではありません。1 つの交差点を立体にするだけです。121 億円ということは決して低い金額ではないというふうに事務所としては思っています。

積算の内訳的なもので、その用地費分なりで、m² 当たりおよそ幾らぐらいの単価で、どのくらい買うのか、それから、立体交差分なり含めてどのくらいの費用があって、トータルで 121 億なら 121 億、数字を直ちに確認し、提示させていただきます。

(森地委員長)

では、10 分間ペンディングにして、他のものについては、続けて頂くということによろしいでしょうか。

なお、附帯意見としては、さっきいろいろご意見がありましたので、数字をはっきりするとか、定義をはっきりするとか、努力をもう少し書くとか、すべてのことについてきちっと対応して頂いて、次回、対応方針をご説明頂くようにしたいと思います。

この後、ペンディングの件について、残った委員で大丈夫となったら続行、でなければペンディングで次回回しと。少なくともストップと言うことではないので、用地買収は続けて頂く。

(ペンディングの後)

(事務局)

残り 1 km の残事業費 121 億円のうち用地費は片側約 3.5 m で両側を買収して 87 億、交差点立体化等が 30 億、維持修繕費 4 億円 (いずれも平成 19 年度における現在価値) となっております。

(森地委員長)

わかりました。それでは、この事業についても継続ということによろしいでしょうか。

(委員)

了解。

その他

次回の日にちは 12 月 21 日（金曜日）、14～17 時。河川事業と道路事業が対象。
河川事業については西谷委員、中条委員には事務局より依頼する。
道路の重点審議は、森地委員長、岩崎（美）委員。

以上