

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成22年度第3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

今年度の第1回委員会で決めましたとおり、重点的に審議を要する案件については、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て、事務局案に加えて重点的に審議すべき案件があれば事務局にご連絡することとしました。今回は比較的案件数の多い道路拡幅事業について取り上げてはどうかというご意見がありましたので、資料1の9番の一般国道20号竜王拡幅を事務局で選んでいただいておりますが、よろしいでしょうか。

それでは、ご異議もないようですので、資料1に示した4件を特に重点的な審議を要する案件（「以下、重点審議案件」）としたいと思います。

特に重点的な審議を要する案件の審議

○佐々木委員

少し気になった点だけ申し上げますと、透明度の上昇によってCODが上がっているのはいかという説明がありましたが、全体として水質は多少なりともよくなる方向にあるのだとすると、全炭素、全窒素、全リンといった指標は、若干数値が下がっていることはないのでしょうか。CODだと有機物だけを見ていることになりませんが、無機体なども含めて見た場合に、多少は水質が改善しているというような結果にはならないのでしょうか。

○事務局

全炭素の経年変化を見ていきますと、最近では平成8年以降減少傾向にあるという状況になっております。

また、窒素は減少傾向になっておりますが、リンは若干上昇傾向にあります。

○佐々木委員

霞ヶ浦はプランクトンの増殖に対して窒素制限なのでしょうか。窒素制限であるとする、事業の効果が上がっているということかなと思いますがいかがでしょうか。

○事務局

基本的には霞ヶ浦はリン制限で推移してきております。昭和50年代から最近までのCODと全窒素と全リン、クロロフィルのデータを見ますと、リンが上がるときにはCODも上がるとい

うのが最近の霞ヶ浦の全体の傾向になってきております。

一方、窒素とCODの変化はあまり関連性がない状況にあります。ただし、最近の傾向はリンによる影響か窒素による影響か非常に微妙なところだと考えております。

○佐々木委員

そうすると、CODで見ても全リンのようなもので見ても、事業の効果としては定量的にはなかなか表しづらいというようなことだと思うのですが、基本的に透明度が上昇するというのはいいことだと思います。恐らく、植物プランクトンの種の変遷ということが多分効いているのだらうと思います。アオコですと水面にへばりつくようにして増殖するので透明度が下がってしまうが、近年、優先占種が珪藻のほうにシフトし、より好ましい生態系ということで、CODなどの指標では表せないところで水質が相当改善しているように思います。

それが浚渫の効果なのかはなかなかわからないところではありますけれども、少なくともマイナスの影響ではなく、どちらかというプラスに出るのかなというのが私の評価です。

○笠委員

過去20年ぐらい、浚渫量が非常に増えていて、人口は横ばいであるのに、CODが横ばいであるということの理由については、理解したつもりです。アオコは減少し、プランクトンの優占種が変化して珪藻になり透明度も上がり、ワカサギも増えて好ましいが、CODという基準でみると水質は横ばいで、水は相変わらず汚いということになる。

今の事業は94%まで浚渫は進んでいますが、次のプロジェクトの時には何かもう少し別の指標を用いることを考えているのでしょうか。それから、資料2-2-①の2ページを見ると下水道の普及率が昭和50年の段階で0%になっていますが、確認をさせていただきたいと思います。

○事務局

まず、環境事業の評価を行うにあたってはCODという指標を用いて事業の効果や評価を行っておりますが、環境事業の目的は多様にあり、例えば、水道用の水質、生物に対しての水質、利用という観点での水質という、様々な目的に対して行うのが環境事業だと思っております。

CODを用いて事業の評価を行うことは、全国的な統一的な基準でございますが、他方、例えば漁獲量や、透明度など、別の指標がないのかということは、引き続き検討しなければいけないと考えているところでございます。今後、次期計画等を策定する段階になってまいりますので、その中で議論をしていきたいと思っております。

2つ目のご質問の下水道の普及率についてですが茨城県からデータ等いただいて資料を作成しておりますが、実態がこういうものであったのではないのかと思っております。おそらく、集落排水や、合併浄化槽といったものは当然あったと思いますが、大規模に下水整備が始められたのが大体昭和50年ごろからなのではないかと思っております。

○清水委員

水質のシミュレーションは、流入負荷、内部生産などがあり、生物を考えると非常に難しい話で、学術もそこまで追いついていない段階でシミュレーションというのがあって、これから検討していかなければいけない課題はたくさんあると思います。1点確認したいのですが、資料2-

2-③の16ページは浚渫を実施中の平成15年と、実施前の平成4年の底泥のCOD、TP、TNの差をとったということでしょうか。

○事務局

この図は、平成4年と15年の差分を色で表したコンター図です。

○清水委員

汚泥を浚渫しているから、直接的にこういう効果が出てくるのだと思います。汚濁の物質循環の中で、必ず底泥は内部生産というか、再溶出するわけですから、こういう物質循環の中で浚渫により直接的にこういう効果を出しているという説明のほうがよい。湖沼のCODで見てしまうといろいろな原因を含んだ結果となるので、やはり直接的な事業効果が分かるような見せ方が大切なのではないかと思いました。

それと、北浦は今、浚渫していないですね。北浦で浚渫していないのに、霞ヶ浦平均という言い方で水質を何で示さなければいけないのか。西浦で事業を行っているわけだから、西浦の値で議論したほうがいいのではないのでしょうか。霞ヶ浦の水質保全計画による位置づけがあって霞ヶ浦平均という示し方をしているのかもしれないけれども、事業を行っているのは西浦なのだから、霞ヶ浦平均というような水質の言い方はあまりしなくてもいいのではないかと思いました。今回、資料2-2-③の16ページは汚濁の形成の中で浚渫の直接的な効果としてわかりやすい資料だと思いました。

○堤委員

1点アンケートのことに関する意見ですが、資料2-2-②を見るとWTP算定のためにいろいろアンケートをされていますが、住民の方々がこの事業をどのように評価しているか、もう少しわかりやすくこの資料の中で示すと思います。

その点で、例えば、同資料4ページのアンケートの間8、「賛成で選ばれた方にお伺いします」というところで、1から11まで問いに対する選択肢がありますが、「生活環境がよくなるから」や「湖面に近づきやすくなるから」など、こういう回答をどの程度しているか分からないので、資料2-2-①の14ページの今後の対応方針（原案）の中の「周辺住民の日常的な水辺への利用性、湖水とのふれあいが低い状況であるため」が、どの程度利用しようとしているかということがこの資料からは見えてこない。「湖水とのふれあいが低い状況であるため、沿岸自治体からも河川整備の促進要望が高いことから、引き続き流域と一体となって」というところも、アンケート結果などから実際に言えるのかどうかということが、よくわからなかったので問7の結果がわかればよいと思いました。

○事務局

今回の再評価にあたり、CVMを実施しております。その際、距離ごとにこの事業に賛成するか、しないかというようなことを聞いていますが、賛成するという意見が非常に多くなっております。

この霞ヶ浦でございますけれども、湖にアクセスしたいと思っている人たちのニーズというのは非常に高いというふうに認識はしているところです。

アンケートの問いごと結果のデータがあれば、一番的確なご説明になったのだと思いますが、事業に賛成している人の割合は非常に高いことから、水辺のアクセスの要望も高いのではないかと類推されます。

○清水委員

もう1点確認しておきたいのですが、霞ヶ浦環境整備事業は、浚渫に関して94%進捗している。霞ヶ浦の水質保全というところで役割分担があって、先ほど言った水質保全計画の中で流域対策は県が行い、湖沼の内部生産に対しての浚渫は国交省がやるということで進めてきた中で、決して水質は悪くなっていないが、目標のレベルに到達していない。次の水質保全計画にあたり、霞ヶ浦は重要な水資源ですから水質保全というのはこれからもずっと課題になる。その中で、当初想定したCODの低下が見られなかった原因について、浚渫だけではなくて、当初水質保全計画の中で想定されていたことと現在で違うことを、別途機会を設けてきちんと議論されていくほうが、浚渫の効果も明らかになるかもしれない。やはり飲料水の質的確保というのは非常に大切な問題ですから、今後の計画につながる上でも、当初の見込みがどうして達成できなかったかという原因について、一度議論されておくことが非常に大切かと思いました。

○岡部委員

前回と今回の2回にわたり説明を伺いまして、浚渫効果があるということはよく分かりました。また、今回、資料2-2-③の20ページの参考7に記載されている前田氏の見解が、わかりやすいと思います。今、清水委員がおっしゃったように、霞ヶ浦は首都圏における重要な水源であり、また、貴重な自然資産でもあるので、国土交通省だけでなく、地元の自治体でもいろいろ計画を練られているようです。茨城県は、今、清水委員がおっしゃったような湖沼水質保全計画や、森林湖沼環境税導入など、いろいろ努力されているようですが、大変複雑な要素が絡み合っ、て、こういう水質改善も大変だなというのがよく分かりましたので、ぜひ、茨城県や千葉県、あるいは地元自治体ともっとデータを交換しながら協議をされるとよいと思います。

○家田委員長

清水委員と似たようなことで、水質をCODだけで測れるわけではないけれども、最も典型的に表す基準はCODであって、それを今否定して別のものをつくる状況にはないが、一方で水質保全計画の目標には達していないのも事実ですね。事業を行ってきた中で、当初想定していないような栄養塩類の影響や水質、水温上昇というような影響が出ているようです。特に水温上昇については、だれのせいということでもないが、栄養塩類の影響というのは、どこの責任なのか十分には理解できなかったけれども、おそらくは流入側の施策や、種々のものの合わさった影響だと思います。

例えば、地方との役割分担が前提で進められる事業などは、それぞれが実施するという責任もありますね。したがって、霞ヶ浦の水質改善のような、いろいろな部署がいろいろな協力をして初めて効果が達成し得るようなものについては、国交省で担当しているものの実績や今後の計画、その成果だけを再評価の際に報告するのではなくて、ほかの部門がどれだけ責任を果たして、約束どおりやっているかをはっきりさせていただくことが、国交省の事業を評価する上での重要な点だと思います。

仮に、他の部署が責任を果たしていない中で国交だけが責任を果たさなければいけない、過分の責任を負わなければいけない、しかもその効果が見えないようなことだとすると、これは由々しき事態であって、ぜひその辺も明解にわかるような資料表現等をしていただきたいし、より今後の事業の進め方については緊密な連携というか、責任分担が見える形にさせていただくようなことを前提に、この事業を進めるということではないかと理解した次第です。

それでは、第2回委員会で継続審議となったこの案件については、ご了解いただき、継続とさせていただきますと思います。

○岡部委員

資料3-3-①国道357号東京湾岸道路（東京都区間）について、羽田の国際化、滑走路の拡張を初め、港のさらなる整備強化など、東京港を含めたこの地域は首都圏のホットゾーンでございまして、大変B/Cの効果も高いようですし、できるだけ早期に計画が進められるべきではないかなという印象を持っております。

そうした中で、事業評価のやり方とは少し逸脱するとは思いますが、この事業の完成に伴って、現在、首都高速湾岸線を利用している車が相当国道357号に流れてくるのではないかと思いますし、将来の環状八号線の羽田あたりの開通とも絡んで、横浜、川崎、千葉と、政令大都市があるので、そういうところとの関係もプラス効果として出てくるのではないかと思いますので、事業評価手法の中には入っていないのかもしれませんが、そういうことを踏まえた効果についてお答えいただきたいと思います。

○清水委員

同じく国道357号線についてですが、計画交通量が38,000台/日～84,000台/日と結構幅があり、ほかの事業はこれほどないが、国道357号の計画交通量にこれだけ幅があるのはどうしてかということです。

それから、当初設計を変えたことによって143億円増になったということで、費用便益が2.7から2.2に0.5減っていますが、これは総事業費が143億円増えただけで0.5も下がっているのか確認したい。原単位等の見直しを行った費用便益算定のマニュアルにのっとって計算したことも踏まえてこういう結果になっているのか。ほかの事業は極端に便益が下がっている事業もあり、この事業も前回改定になった原単位からするともっと下がってもいいのかもしれないけれども、2.7から2.2におさまっている理由を説明して頂きたい。

○佐々木委員

例えば、資料3-9の国道20号竜王拡幅について、10ページの費用対効果というところを見ると、残事業と、事業全体の評価がありますが、基本的には事業全体で見ただけで十分で、残事業を見る必要性がよくわからなかった。それから、事業全体のところを見ると、B/Cが1.7ですが、これはかなり低いという印象があって、全国を見るとB/Cが1.7というのはそれなりに高い数字だという理解でいいのか教えてください。

○堤委員

今、佐々木委員からお話のあった国道20号竜王拡幅について、事業個所の近くに住んでいる

者として少し、データもあわせて申し上げたいと思います。この拡幅工事は、地図でごらんのように、中部横断自動車道と中央道が交わっているようなところで、今後の交通量も大変見込まれるでしょうし、早くからこのような拡幅をやってほしかったと私は思います。少しでも早く完成できれば、さらに費用便益比も上がると思います。

それから、資料3-2の中部横断自動車道（佐久南～八千穂）ですが、救命率の改善というのが出ていましたが、これは他の事業もこういったものが予想されると思います。社会資本の整備という面で費用対効果を議論されるわけですが、専門が地域社会学で、常に人のネットワークや人の行動などを見るものですから、そういうものがデータにはあまり出てきません。こういう救命なども、高齢化時代に向けて、少しでも人の命が救われたりするということは大変いいことですので、できるだけこういった効果にも目を向けていただくようお願いしたいと思います。

○家田委員長

資料3-2の中部横断自動車道（佐久南～八千穂）については、事業費の圧縮をすることができそうだということで、こういうことこそが再評価をやることの非常に大きな意味ですね。こういうものなるべく前面に出るような表現をしてほしいし、ほかの事業についても、こういうコスト削減の努力というのも、今後もさらに一層にやっていただくようお願いしたい。

それから、同資料の13ページに事業進捗の見込みの視点というところが出ていて、これも再評価をやるというときの非常に重要な意味であって、ともするとB/Cの計算ばかり一生懸命やって、その良し悪しみたいなことだけやっているのですが、本来再評価することの意味はそうではない。いろいろな理由で事業進捗が遅れているとすると、事業費がつかないのか、用地買収に時間がかかっているのか、あるいはいろいろな事情から将来のことも考えながらゆっくりやっていくほうが戦略的にいいのか、今後、ぜひこの事業進捗の見込みの視点というところを充実した資料づくりをお願いしたいと思います。

同資料の工程表で見ますと、平成15年に事業化して、2年目に用地取得着手というところで、1年目は何もしていないみたいに見えるし、空白があるというのは放っておいたという感じに見えてしまう。放っておいたわけではないと思うので、工程表を埋めていただきたい。途中で何していたのか、もっと実態に沿った資料を作らないと、これでは、しっかり事業を行ってきたという資料にならないから、もう少し充実させてもらいたいと思います。

それから、これは過去から現在までのことを書いてありますが、平成23年以降は省略されていて事業の完了時期が全然見えない。事業進捗の見込みとその理由をしっかりと書いてもらいたい。資料2-2の利根川総合水系環境整備事業（霞ヶ浦環境整備）のような、相当長期間にわたってじっくりとやらなければいけない事業ももちろん社会資本にはあるけれども、道路事業は、プロジェクトがあつたらそこはなるべく早くやって次に行くというのが本来の趣旨であるわけで、そのところをぜひ充実してほしいですね。

それから、中部横断自動車道（佐久南～八千穂）について質問だが、今回の再評価対象区間14キロの中で、途中にインターチェンジが2カ所出てくる。私は、インターチェンジの間隔をなるべく短くしたほうが高速道路の効果が上がるというふうに考えているのですが、それにしても短いという感じがします。佐久町と臼田は、2.4キロしか離れていない。地元の負担のインターチェンジだから、あまり深く言及していないのかもしれませんが、また、場所をどういうところに選ぶかによって、いろいろな地元の利害が出てくるし、市町村の許可など、いろいろな関係

があるのでしょうけれども、費用便益を考えたら、この2.4キロのところを、わずかこれだけ離して2つつくるといのは、計画としては甚だ疑問を感じます。その辺どういうふうにお考えになっているのか、事情なり方針なりをお聞かせいただきたい。

それから、資料3-3の国道357号東京湾岸道路（東京都区間）について言うと、もちろんこれは重要プロジェクトであって、大いに進めてほしいけれども、よくわからないのが、3ページを見ると再評価対象区間が2.1キロもあって、その中の青く着色されたところは、供用していて、赤く着色された事業中の箇所がいくつかある。これからやるところは黄色いところということになる。そこだけを再評価するのではなくて、評価単位をまとめてしまうとわけがわからなくなって、さきほどの中部横断自動車道のときの再評価対象区間などと比べ、こういう非常に長いものがいつまでも再評価を行うのとは随分様子が違ってくるので、この区間の区切り方が何か一定の考えに基づいているのか、それとも非常に事務的な規定によってこうなるのか、その辺がわかりにくい。また、首都高速との合流方法の構造を変えるというのも一体どこを言っているのかよくわからないし、3ページと8ページあたりの関係性が全然わからない。それから、計画交通量も先ほど質問のあったとおり、非常に幅の広いもので、何が根拠で資料にある計画交通量になっているのかわからない。

もう少し追加の説明をお願いしたい。

○事務局

まず、中部横断自動車道（佐久南～八千穂）についてからでございますが、途中のインターチェンジについてご指摘ですけれども、事務的な話になってしまいますが、追加インター、地域活性化インターを認めるときにもB/Cの算定をして、便益が費用を超えないと追加インターはできないというルールになっておりまして、まずそこで1回、評価を受けているという手続き上の話と、あとは地域からのご要望に基づいてやるという地域発議での話ですので、例えば、地域の町おこし、村おこしのようなことであるとか、さまざまな事情で地域がそこに、インターチェンジが欲しいと思った場合に計画されているということで、審査はしています。

○家田委員長

インターチェンジを1カ所にする案と、2つつく案の比較をして、2つのほうが良いということをやっているのか。

○事務局

いろいろ検討し、B/Cも算出した上で、地元とも話し合いをしています。

○縄田道路部長

非常にインター間隔が短いというのは委員長のおっしゃるとおりですが、新直轄という手法で、この高速道路は無料区間になっています。料金所がありませんので、インターチェンジがかなり安くできます。アクセスさえできれば、間隔が短いほうが利用される方は多いという、有料道路の高速道路とはちょっと違う関係でこのインターは計画されているというのも非常に大きな要素だと思いますので補足させていただきます。

○家田委員長

比較した上で2つ作る案のほうがいいのであれば、それで結構です。

○事務局

同じく中部横断自動車道（佐久南～八千穂）、9ページに関連して堤委員から、ほかの事業でも同じように救命救急のような観点で、今後の資料づくりの際にはそのように心がけていきたいと思えます。

コスト縮減についても、委員長から同様の趣旨で今後こういうところをしっかりと説明するようということですので、ほかの事業でも、コスト縮減を図ることももちろんですが、そういったことをきちんと表現するということを心がけていきたいと思っております。

それから、同資料の13ページ、事業進捗の見込みの資料の充実について、今後の話は当然のこととして、この空白の、書いていないところですが、具体的には用地取得をする際には、用地を取得する敷地内に幅杭を打ったり、測量をしたりという現地の作業がありますので、こういったことにおおむね1、2年の時間を要していたということで、どの事業でもそのぐらいの時間がかかっているという状況です。

それから、事業進捗の見込みについてですが、11ページにB/Cの算定条件という中で、供用開始年次を平成27年度とさせていただいているところです。厳密に言いますと、便益の発生年度ということなので、計算上27年度になっているということは、26年度中に完成するというところでございまして、そのようにご認識をいただきたいと思えます。資料の作り方については、今後ご指摘を踏まえて対応させていただきたいと思えます。

どのように26年度完了というのを見込んでいるのかというのは、もっと詳細な工事の工程表から導き出してあります。

それから、国道357号東京湾岸道路（東京都区間）ですが、岡部委員から、首都高の効果や、そのほかの関連するプロジェクトに与える影響といったことが算出できないか、あるいは表現できないかというご指摘だと思います。

細かい事務的なことを先に申し上げさせていただきますと、首都高の交通量が減少する効果そのものは、B/CのBとして算出されていますが、例えば環境改善効果のようなもの、なるべく大型車は湾岸を走っていただくというような施策を別途やっておりますけれども、こういった環境に対する効果というのは、B/CのBには入っていないということになります。あとは、間接的な効果として、他の事業に与えるプラスの便益というのも算出できていないところが多々ありますので、手法の勉強をして次回には何かご披露できればというふうに思っているところです。

それから、家田委員長からのご指摘で、評価区間のとり方でございますが、評価区間は事業採択単位を事業評価の単位ということで取り扱っております。新規事業化するときにもそのような単位で事業化をするということで、一定の効用をあらわすある1区間ということですが、長かったり短かったりいたします。これについては少し考え方の整理が必要だということだと思えますので、本省にも問題意識を投げかけて議論していきたいと思えます。

また、同資料の3ページと8ページの関係がわからないということですが、8ページで説明している箇所は3ページの新木場立体事業中と書いてある、工事の赤い区間でそういう事象が発生しております。

赤でハッチかけたところが現在工事中、青色が未供用、黄色が設計中ということでございます。

て、赤いところが警察協議でご指摘を受けて設計を行っている箇所です。前回の再評価と今回の再評価の間に起きた出来事であるというふうにご認識いただければと思います。

また、清水委員から、計画交通量に幅があってよくわからないというご指摘がありました。これは、この区間内の各地点によって交通量に差があるということで、一番少ないところで3万8,000台、一番多いところで8万4,000台が計算の結果出てきているということです。

具体的には、羽田空港島の中の単路部が3万8,000台ということで一番少ないということになります。逆に、一番多いところは、首都高の深川線と国道357の交差部分であるこの海峡の渡河の部分が8万4,000台で最大になっているという状況です。

それから、B/Cの増減についてですが、時間価値の原単位はすべての事業に共通して2、3割程度下がっているという状況でございます。それに加えて、全国的には人口の将来フレームなどを見直したことによりまして、将来交通量が下がっております。ただし、例外的に、この京浜臨海部の交通量は上がる推計になっておりまして、多少相殺されているということと事業費が増加しているということが、プラスの要因とマイナスの要因が両方あって、結果としてB/Cがコンマ5ポイント下がっているという結果になっています。

次に、資料3-9の国道20号竜王拡幅について、佐々木委員から、そもそも残事業B/Cを算出することの意味は何なのかということでございます。既往のB/C算出マニュアルによると、事業の採否の判断に際して便益が費用を上回ることでございまして、この意味は、全体事業B/Cということになります。残っている事業がどの程度の投資に対してどの程度効用を出すかということが、事業を中止するかどうかということを議論する際には参考の材料になるのではないかと考えております。例えば、全体事業のB/Cはすごく低いけれども、残事業はもう少しつくるだけで効果が出るといったものを、その断面でとめるのかどうかというご審議をいただく際に、残事業B/Cというものが意味を持つてくるのではないかと考えております。

それから、B/C1.7が大きいのか小さいのかということですが、全国的に1台の後半というのはたくさんあるという認識であります。今回の審議案件の中では一番低いのですけれども、これより低いものもたくさん出てまいります。それに対しまして、いろいろな効果や地域で起きている課題について、全国各地にあるのではないかとご指摘について、本省から全地方整備局を巻き込んだ取り組みとして、計画段階評価ということで、事業の再評価の仕組みとは別に、新しく事業を計画する段階で地域の課題に対してどのような事業を行うか、もしくはその課題に対して、事業を行うべきであるかどうかも含めた議論をするという新しいスキームを政務三役主導で作りつつあるところございまして、近く別の場で議論がなされるというふうにご検討いただければと思います。

○家田委員長

私が補足するのも変かもしれないけれども、分野によって便益の計算の仕方が少しずつ違って、なるべく共通するよという方向で努力はされているけれども、やはり事業の性質が違うのではないのですか。どうしてもCVMのようなものに相当依存しなければいけない事業もあるし、割合カウントしやすいがゆえに、そのカウントしやすいものだけをカウントしてストックにやっている道路のようなものとある。道路のようなたぐいは割合低く出るし、CVMを中心にやるようなところは高く出る傾向にある。だから、B/Cの数字を同一に比較するのは非常に難しい状況ですね。

○佐々木委員

残事業のB/Cを出す意義というところで、要は、1を下回らないという確認というぐらいでいいのですか。残りの事業をあとちょっとやれば非常に便益が上がるというのは、そのとおりでよくわかるのですけれども、それは事業全体で見ればいい話で、残りの事業をやることによって、そこが1を下回るとすると、そこで中止するとか、そういう判断というのはあるのかなと思ったのと、ただ、そうはいつでも、そんなことはまず起きないと思ったので、残事業というのを評価する必要がどのぐらいあるのかと思いました。

○事務局

ご指摘のとおり、便益が費用を上回るということのが規範としてあるわけですので、残事業B/Cについても、見方としてはそういう見方ということになります。ただ、あえて1以上と表現せずに、数字で書いているところは、大小ですべてを決めるということではないと我々も思っておりますけれども、残事業が少なくても、もうそこさえやれば全体が供用するという場合には、残事業B/Cは非常に大きく出る性質があると思いますので、そういった数字も見ていただいてご審議をいただくということなのかなと思って作業をしているところです。

○家田委員長

今の点もコメントしておくで、BとCを絶対値で比較する、したがって、B/Cイコール1というのが大きな意味を持つかどうかというところまで便益の算定の方法が充実していないのが実情なので、1かどうかでその事業が絶対的にすばらしいかどうかというところにはまでは行っていないですね。

ただ、残事業のB/Cを評価する意味があるのは、予算が制約されている中で、どの残事業のほうが優先かという判断をするときには非常に重要かもしれませんね。

○清水委員

利根川総合水系環境整備事業（霞ヶ浦環境整備）について、委員からB/Cだけで測れないメカニズムとか、B/Cで語れないものであっても、効果があるというのをきちんと表現してくれというのが、非常に聞いていてよかった。道路事業も、B/Cで今言われたようにいろいろな限界がある中で、やはりB/Cでは語れないような、その地域の社会資本の効果について、きちんと語られるというのが非常に我々にとってはわかりやすいわけですね。

ですから、特に数値化にこだわらなくて、そのインフラ整備がそこにもたらす効果みたいなものをぜひご説明いただいた上で、B/Cをチェックするということがわかりやすいかなと思います。

○事務局

次回以降、ご指摘を踏まえて資料の準備をさせていただきたいと思います。

○家田委員長

このBに計算に入っていない効果のようなところをなるべく、効果だけではなくて心配事項も

含めてですけど、記述していただければと思う。例えば、国道357号東京湾岸道路で言えば、岡部委員もおっしゃったとおり、これができることによって首都高、湾岸線の交通量が減少し、羽田・成田の道路の結節性と定時性が上がります。これはものすごく大きな効果になってくる。

ただ、道路事業は、地域を見るものですから、国際的な意味というところまであまりカウントしない癖がついているが、恐らく、経済界としてはそういうメリットが大きいでしょうね。

○岡部委員

この事業評価監視委員会の場合では言いづらいことですが、そういうことでございます。

○家田委員長

これまでの重点審議案件について継続ということによろしいでしょうか。異議もないようですので、継続とさせていただきたいと思えます。

その他の案件の審議

○笠委員

資料3-6の国道4号小山石橋バイパスについて、最初2車線の整備が順番に始まり、最終的に平成27年度に供用開始というのは、これは完成するというのでしょうか。

○事務局

事業化年が昭和47年というのは、2車線の事業を始めた年ということです。平成27年は、6車線で最終的に仕上がる年ということです。

○家田委員長

2点ありまして、まず、資料3-8の国道17号群馬大橋の拡幅ですけれども、5ページの渋滞の発生状況図で、どこが一番激しいかという、50号と17号の合流点を起点として17号側に両側渋滞区間が何百メートルかになっているということですね。

今回の事業の柱は、橋の拡幅ですね。したがって、この渋滞図から見ると、橋が起点になっているのは、前橋の右側についてはそういうふうに見えるが、左側については、この橋の拡幅によって、渋滞がどれほど緩和するのかというのがよくわからないし、この渋滞を緩和するために50号と17号の交差点はどういうふうに改良するつもりなのかというのを聞きたくなる。

同じように、次の6ページを見ますと、今度は事故の発生率の、事故の要注意箇所の図ですけれども、いくつかの交差点で問題箇所はあるが、17号のさきほどの交差点よりも、今度は新潟側のところに問題箇所がいっぱいある。これは今回の対象区間とは直接には関係ないが、どういう説明になるのかがよくわからないというところが質問です。

それから、もう1点は、どれも似たようなものですが、例えば資料3-4の国道1号原宿交差点を見ると、昭和62年に事業化ですから、ものすごい時間がかかって、あの辺では一番の悪名高い交差点なので、ようやく今年の末に立体化ができ上がると思うと、ほんとうに涙ぐましい状

況で大いに結構だけれども、せつかくこの再評価があるなら、ここまで時間がかかった理由を、資料としてまとめておいて、それは必ずしも事業の怠慢ということではなくて、いろいろな事情があるというのを国民の皆さんに知っていただいたほうが良いと思います。

また、側道というか、歩道というか、そのところだけ残っているので、Bの計算のしようがないということだけれども、それでもこのところの道路の事業の非常に重要なのは、安全安心といますか、気持ちよく通行できるような、歩行者や自転車も含めて、それが国民の関心の非常に重いものになっているので、完成図がこうなるとか、ひどい歩道の状況が、完成するとうなりますということも、もう少し強調する時代になっていると思います。

私は、神奈川県の実業評価監視委員会の委員も引き受けているのですが、神奈川県はこの原宿に悲願の思いでいろいろ関連した事業をなさっているようですけども、そこでは相当に安心して歩けるようになるということを重要視した表現になっていますね。国直轄の実業においても、そういうところをもう少し重要視して表現していくというのが望まれるように思いました。

○事務局

国道17号の群馬大橋拡幅事業ですが、ご指摘のとおり、先詰まりになっている側でないほうについては、必ずしもこの事業をやるだけで解決するとは限らない、あるいは区間外側にも渋滞が延びているということですので、それは別途課題の整理をしなければいけないと思います。

事故についても同様で、事故自体の原因が、先詰まりによる渋滞が原因の場合もあれば、各々の交差点の形が悪い場合もあろうかと思っておりますので、それは別途また事故を検討する中でしっかり、1個1個丁寧に分析をしていきたいと思っております。

国道1号原宿交差点については、事業が長期化したものについては、長期化の成因をきちんと整理分析して資料として残すということについては、ご指摘のとおりだと思います。我々もそのように取り組んでいきたいと思っております。

このような市街地での事業の場合は、やはり用地取得に時間がかかるということが事実としてそういうことが起きおりますし、それ以外の原因があったかどうかについても、しっかりと歴史をひもといて整理保存したいと思っております。

それから、歩道について、完成したらどうなるかということについても、当然、B/Cに表せる、表せないという問題ではないと思っておりますので、完成予想図であるとか、あるいはそのことによって地域にどのような効用があるかということをしっかり勉強して、次回以降はしっかり残していきたいと思っております。

○家田委員長

国道17号群馬大橋の場合は、もちろん拡幅も目的ですが、橋の老朽化という問題はないのですか。

○事務局

今のところ、古くから架かっているほうの橋梁の健全度についても、比較的健全であるという状況が得られておりますので、まだ確定ではございませんけれども、架け替えせずに進める方向での検討もあわせて行っているところです。

○家田委員長

事業の目的が交通量の処理と、交通の円滑化と安全化を目的とした場合であっても、老朽による架け替えは、いずれしなければいけないことから、若干前倒しになるけれども、架け替えにあわせて交通量の円滑化や安全化を図るというケースも多いでしょう。今回の場合はそうではないという理解でよいのでしょうか。

○事務局

2ページの横断図にも書かせていただきましたけれども、現況は、変則的に5車線で供用をいたしております。新しい橋梁をかけたほうを3車線、古いほう橋梁を2車線で供用しております。もちろんこれは完成した姿ではありませんので、今後片側3車線にするのですが、現況、十分支障なく通行していただく程度の健全性はある橋だと思っております。

ただ、ご指摘のように、当然、新しい橋ではありませんので、いずれ架け替えということは当然あったということだと思っておりますが、事業の動機にはなっていないということです。

○笠委員

先ほどからの全体の議論の中で感じていたことですが、道路行政などは特にそうだと思いますが、どういう事業でもB/Cは2近くは出てくるし、B/Cが1.7や1.8あたりのB/Cが出てくる事業は山のようにあって、それを再評価するというには一定の限界を感じているところがあったのですが、先ほど計画の段階でB/Cを比較するという話が進んでいるという話で、そうすると、こういう再評価のところで議論していることをどう計画段階のB/Cのほうにフィードバックしていくかということだろうと思います。先ほどの議論にもありましたように、ベネフィットが今の3つの要因でいいのかどうか、もう少し現代的ないろいろな要素、歩行者の環境など、算定するべき要因を考える余地があるのではないかと。ただし、それがあまり個別に過ぎると、ベネフィットがどんどん膨らんでいくので、そこら辺の兼ね合いの議論というのを次のステージのところで生かしていただけたらというふうに感じております。

○事務局

事務局の立場で携わることにはなろうかと思っておりますので、責任持ってそういった議論を提起していきたいと思っております。

○家田委員長

今のご質問は、小委員会をつくるのか、そういう話と関係しているのでしょうかけれども、分野によらない話だと思うので、全体からお答えいただくことができればと思います。

○菊川局長

ご指摘、大変貴重なご意見だと思います。これから本省で検討してまいりますので、こういう場に出たご意見をぜひそういったところに反映されるように伝えていきたいと思っております。

○家田委員長

再評価については、ここまで議論してきたものについては、継続したほうが良いという結果で

すが、これからそうなるとは限らないわけで、この事業はやめたほうがいいのかとか、あるいは継続するにしても、附帯意見を強くつけたほうがいいのかというのは幾らでもあり得る話なので、継続ありきの話ではないというのは当然のことでございます。

○岡部委員

ただいまの委員長がまとめられた関連ですが、都県・政令市から意見が出てきておまして、よくわかりやすくまとめられていると思うのですが、ただ、非常にスマートにまとめられておられます。道路などではやはりそこに住んでいる方の便益や、あるいは商店街というのはこういう国道には関係ないかもしれませんが、そういうところにとりましても、整備されることで非常に経済的効果がいろいろ出てくると思いますので、そういうコメントもあつたらぜひ省略しないでぜひ入れていただくといいと思います。こういう地元の行政の首長さんからのご意見、これからも充実していただければという印象を持った次第です。

○家田委員長

その他の道路関係の事業につきましては、継続ということによろしいでしょうか。ご異議ないようですので、継続とさせていただきます。