

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成24年度第2回）

議事録

■一般審議案件（道路事業） 再評価対応方針（原案）の一括審議

○家田委員長

一通り質問やお気づきの点をお話しいただいた上で、まとめてお答えいただきたいと思います。

質問やコメントにつきましては、個々のプロジェクトに関するものでもいいし、共通するような指摘や質問でも、もちろん結構です。

傍聴の関係もあり、繰り返しになりますが、発言いただく際には名前を言っていただきたいと思います。

○清水委員

長野東バイパスの資料2-6-①6ページ、18号の渋滞状況の発生について、バイパスをつくっても、大塚南とか、現状で非常に交差点、渋滞の厳しいところがあります。ですから、そういったところでバイパスをつくったときに、この辺の交差点の時間短縮にもつながるのかどうか、その具体的な交差点での設計みたいなものがあったら教えていただきたい。

それから、小松川立体の資料2-3-①13ページですが、前回、平成21年度のときの計画交通量から3年たった今、交通量が変わっていませんが、便益で見ると483億が618億にふえているのは、計画交通量が余り変わっていないのにもかかわらず、どうしてこれだけ便益が上がってきているのか。

それから、国道17号の高松立体、これは、評価の中でかなり交通事故が発生し、危ないですよと書かれていますが、ほかに比べて資料2-5-①11ページの交通事故減少便益が1.6億円と低い。区間が短いといえば短いほうだが、全国平均で結構上回っている事故発生率なのに1.6億円、ほか11億とか20億とかのオーダーに比べなぜこのぐらいとなっているのかということと、交通事故の場合は、車と車ですよ。むしろ人と車との事故が本来は入らないと思いますが、難しいのか、全く考慮されていないのかということがもう一つ。

それから、これもこのページで教えていただきたいのですが、残事業を見ると、ほとんど事業を終わる中で残事業の費用が6.9億円。しかし、便益で見ると残事業は、当初全体が239億円に対して118億円。こんなに便益が出るというのは、ここに限らず残事業が大きくなるが、これは道路事業の性格なのか教えていただきたい。

○笠委員

1点目は、都市計画決定から供用までの時間は、かなりいろいろで、20年ぐらいから、80年ぐらいかかっているものまであり、これが政策の優先順位の違いを反映しているかどうか。残事業のB/Cはいつも高く出てくるので、単純に考えると、さっさとやったほうが便益が早く上がるのではと思います。もちろん、同時にいろいろな場所で必要なわけだから、同時にする必要があるのかもわからないですが、本日の案件を拝見すると、都市計画決定から供用まで40年ぐらいかかっていると感じ、これが、国際的に見てどうなのか教えていただきたい。

かかる時間の違いが、政策のプライオリティーの違いを反映して、投入される人的資源とかに差異があるということなのか。それは、かかっている時間というのは国際平均なのか。

二つ目は、バイパスと拡幅の話がありましたが、そもそもバイパスにするのか、それとも、既存の本線を拡幅するのかという際の判断基準を教えていただきたい。

それから、三つ目は、新しいバイパスとか、拡幅の後も、なおまだ事故はやっぱりあるわけで、それはもちろんゼロにはならないとは思いますが、赤い線が出てくるというのはどうなのか。交差点あたりで多いわけですが、その事後的な検証といいますか、事業前に比べればもちろん減っており、改善はもちろんされているわけですが、もっと改善できたかもしれないというような。こういう構造的な問題以外のところもあると思いますが、事故数が一定程度あるところについて、構造的な問題がなかったかという事後検証をどの程度されているのかというところを教えていただきたい。

○加藤委員

通行量が減少するのは事業区間が前と違うという話でしたが、それで通行量が下がるということは、前のときは便益が大きく出ていたということか。

○家田委員長

交通量推計のルールが変わりまして、以前は、予定しているネットワークが全部できていることをまず念頭に置いて、今やろうとしているプロジェクトのあり・なしを比較します。ほかの予定しているプロジェクトは全部できている予定として。

これが前のやり方で、今は、本当に近い将来にそこまでできるか、そんなにお金があげられるとは限らないというようなこともあるため、近い将来までに、要するに、今、事業化しているのだったかな。そこまで着手しているようなネットワークができるという前提と、それから、その中で、当該事業がある場合と、ない場合、その違いをやることに変わったんです。

だから、その違いによって、今回は全部、交通量が低くなったわけですが、場合によっては、むしろそのプロジェクトに交通量が上乘せされる場合もあるし、逆に今回のように減る場合もある。

それは多分ルールの問題でしょう。

○恵委員

資料2-4-①の入間狭山拡幅ですが、入間市北口土地区画整理事業との連携で、若干難航案件が数件あったということでお話がありましたので、その部分について8ページには、区画整理事業は平成27年度に事業計画年度の終わりが設定されており、10ページでは供用開始29年度と計算設定されていますが、この時差は、難航案件も含めてうまく進められる可能性があるのでしょうか。ほかに比べ、区画整理が絡む国道16号の環状の広域的な機能を考えると、ここだけが最後に残っているという理解でよろしいでしょうか。拝島とかあの辺は全部完了したのですねという確認が2点目です。

3点目に、資料2-5-①の高松立体の8ページ、9ページで、車線数減少によって、事故等もありますが、この理由が用地買収というところにあるとおっしゃっていて、この用地買収の段取りとしては、いずれにしても、18号から入ってくるというのはあらかじめわかっていた計画なんですけど、用地買収の計画が予定どおりに進められるのかどうか教えていただきたい。

○楓委員

資料2-3-①の亀戸小松川立体ですが、3年間で用地取得率が3%の進行になってい

ます。供用開始年次は平成31年から平成33年度。これから9年間、この3%ずつの進行でいっても、30数%ということになるかと思いますが、この供用開始年次の出し方を教えてください。

○鈴木委員

それぞれに目的がいろいろありますが、評価するということは、多分、目的がどれだけ達成されたかという観点があると思うんですね。

資料2-2-①土浦バイパスですが、事業目的は、交通渋滞の緩和及び安全性の確保、それと地域産業の支援、この二つですが、13ページの茨城県知事からの意見では、大規模災害時における緊急輸送道路のネットワークの強化に寄与することと地元から上がってきています。

災害時の防災ネットワークに道路が役に立つんだという観点で地元が言っているのに、この目的に入っていないのはなぜか。

目的があって、それをどれだけ達成されたかというのは、よく評価の観点になります。目的と評価というのがどういうふうを考えられているのか。

もう一つは、2-5-①高松立体13ページに、都道府県・政令市からの意見で、群馬県知事から「また、コスト削減を徹底し、効率的、効果的に事業を推進されたい」という意見が出されています。

同じように、地元から「コスト削減に努めてほしい」という意見が出されていますが、これが複数出てきているというのは、どういうことなのか。これまで、コスト削減がされていなかったのか、あるいは、これまでも削減に努力していたので、今後さらに重点的にやってくださいと言っているのであれば、どのようなコスト削減の努力をされているかということをお伺いしたい。

○佐々木委員

事業がいつも遅れているのがあるという点で、特に亀戸小松川に関しましては、これは防災上重要な道路であるということからも遅れないように、是非進めていただきたいと思えます。

今後の見込みとか、あるいはこういう努力をしているとか、していくというようなことを教えていただきたい。

○家田委員長

それでは、円滑に答えてください。

○事務局

清水委員より長野東バイパス、大塚南交差点等、そちらのほうの交差点改良の計画があるのではないかと質問がありましたが、バイパス区間は完成しておりませんので、ひげ線というか、枝線になって、途中どまりになっています。今後は、交通量が多くなってきた状態になったときに合わせて、また改良等も検討が必要になってくるかと思います。そこは状況を見て、判断させていただきたいと思います。

続いて、小松川立体の総便益が、かなり前回と比べて大きくなっていますが、いろいろネットワーク特性などの状況によって違うところがありますが、この周辺では、今回の事業化ネット、事業化したものだけのネットワークのときには、かなり計画路線はなくなっている状態になります。そうすると、周辺に道路がないので、この道路の存在感というのが非常に大きくなるということで、便益が大きくなっています。

高松立体について、安全性の向上、交通事故の削減について十分便益の中に見られているのかという質問ですが、道路構造がどうなったかということに基づいて、定量的に便益を算定しているところです。よって質問いただいた人と車の輻輳については、十分踏み込めていないところであり、定性的な評価も行わなければならないと考えています。

続いて、笠委員より、都市計画決定された後に、なかなかその事業が完了しないものについて、国際的に見てどうなのか。平均年数とかはどうなのかという質問をいただきましたが、手元に、平均的に国際的に見てというデータがないので、わかりません。都計決定から随分時間がかかっているという事業が、かなり存在していることは理解しています。

その中で、どうしても予算の制約がある中で、優先順位、課題の大きなものを選択して、なるべく早く進めていくよう取り組んでいます。

バイパスと本線拡幅、どちらを選択するのかという判断基準ですが、本線、2車線を4車線に拡幅するとなると、両側に例えば家屋や商業施設がびっちり張りついている状況であれば、それらを除去して、移転して、移転補償費を払って、当然、その前に用地交渉をして相手方が納得されるというプロセスが必要になります。

当然それに介する時間やコストというものが多大になりますので、そういうような土地

利用状況を見て、ここは、そうではなくて、もう少し離れたところに、郊外のほうにバイパス整備したほうが事業進捗やコストの面で優位だというふうに判断をしたものについては、基本的にバイパスで別線整備をやっていくというふうに考えているところです。

交差点については、供用後も赤の部分が残っているのではないかと、事故等が多いところも残っているのではないかとという質問ですが、そういう傾向にあるところもありますので、その構造的な問題とか、供用後、交通量はどうなったのかというのを把握しながら、十分検証してまいりたいと思っています。

続いて、恵委員より、入間狭山拡幅についての質問ですが、区画整理は27年度に終わる予定です。今回の事業については、29年度に供用開始年次ということで提示しています。区画整理事業は、道路を含む周辺エリアすべての区画整理事業の年度ですので、当該区間道路の用地取得についてはもう少し早目に終わらせたいと思っています。そこから工事工程を引くと、29年度の供用開始年次になると考えているところです。

また、拝島のあたりとかはもう完了したのか、国道16号で残った整備区間というのはどうなっているのかという質問をいただきましたが、拝島のあたりは、八王子瑞穂拡幅という事業を行っています。暫定的に4車線の供用を既に行っており、現在、6車線に拡幅する事業をすすめています。そういう意味では、国道16号でバイパスがない区間では、2車線で残ったのはここが唯一というようなところです。

続いて、用地買収の計画が予定どおり進むかという質問ですが、我々としてもしっかり行ってまいりたいと思います。相手方もおられるので、しっかり交渉させていただいて、予定どおり進めるよう努力してまいります。

続いて、楓委員より供用開始年次の出し方について質問いただきましたが、用地買収の期間を相当数勘案して、その後、工事の期間等も考えて供用開始年次を出しています。

用地交渉については、確かに非常にリスクがあり、交渉に入ってみたら難航案件が見つかったというところもありますので、事前になるべく用地調査をしっかり行い、精度を高く進めていきたいと考えています。

続いて、鈴木委員より評価の目的について質問をいただきましたが、土浦バイパスは、知事の意見から、防災について目的に入っているように見えるけども、資料の中の目的に入っていないというような指摘もありました。

また、目的と評価の関係について、どのようなものと質問いただきました。

まず、防災については、基本的に道路事業は、防災の効果を持っています。震災時にも

当然緊急輸送路として活用される道路がほとんどであり、拡幅事業にしる、バイパス事業にしる、リダンダンシーの向上にすべてつながっておりますので、防災効果はあります。

続いて、目的と評価の関係については、再評価の時点では、完全にその目的は達成されていないという前提です。それは、事後評価の際に、事業を完了して整備効果とか出た際に、その整備効果がどのような出方をしているか、さらなる課題は出ていないかということも含めて、チェックしていくべきものだというふうに考えています。

また、地元からのコスト縮減要望についてですが、指摘のありました高松立体以外にも、土浦バイパス、入間狭山拡幅等、同様な意見をいただいています。すべての事業についてコスト縮減を図り、なるべく安い費用で整備を図っていきたいと考えています。

続いて、佐々木委員より、亀戸小松川立体について、遅れないようにしっかりやるべきという質問をいただきましたが、しっかりと対応させていただきたいと思っています。

○家田委員長

2点ほど補足させていただくと、清水委員から質問がありました小松川立体については、交通量が3%とか、5%ぐらいの上昇に対して、便益が相当上がっていて、その結果として、費用便益比も10%ぐらい上がっています。一般論として言うと、この便益、特にこの場合には、走行時間の時間短縮便益がほとんどを占めており、時間短縮便益は何で効いてくるかということ、結局、何台乗っているかということと、1台当たりでどのくらいの時間がセーブできるかということところで効いてきます。

したがって、交通量で効く要素と、時間短縮で効く要素と、両方あって、恐らくこれは、かなり規格の高い道路なので、交通量がふえる、たくさん吸い込むと同時に、非常に速く走れる。その速く走れる効果がよく出ているということではないかと想像します。しかし、時間はどのくらい短縮して、そこでの効果と、それから交通量が、この場合には上がっているという効果と、どういうふうなパーセンテージになっているかという、補足の資料を整えておいてもよいと思います。

それから、ちょっとずつやっていくと、まだ効果がこっちに出ていないのではないとか、国の審議会でも議論になっているところですが、道路というのは、個々の個別の小さな区間ごとに効果を上げて、それで完了するというものでも、必ずしもなくて、かなりの延長にわたって改良を営々と続けて、それがやっとなら効果を上げるというところがあります。

河川も同様で、利根川の治水効果を上げるには、あちこちの堤防なり、遊水池なりを全

部やっていくと、いずれ効果が上がってくるという面があって、道路もそういうものですが、ただ、現状でのルールとして言うと、細かく分けている各工区ごとに計算しているものですから、どうしても今度はネックになっている交差点が隣に行って、今度はそこで渋滞が残ると。そういうプロジェクトをどういう範囲で、全体で評価しながら、個別にやるのがいいのか。今のような個別だけでやるのがいいのか、国全体でも悩んでいるということをし添えたいと思います。

加えて発言・質問がありましたら、お願いします。

○清水委員

家田委員長の説明で明快になりましたが、前回から135億円の便益がふえているというのは、全体から見て顕著なものですので、やはり数字だけではなくて、その背景というのを是非書いていただきたいと思います。

というのは、3年前の評価からかなり変わっているというのであれば、例えばネットワークとかあまり3年前とは変わっていないはずなんですね、評価の中で。

にもかかわらず、今回それだけふえているというのは、何か前回よりは進んだ評価の仕方があったり、こういうことで、これだけ便益が発生するような道路なんだというものを説明されていると、とてもこの道路の意義がわかります。

○家田委員長

清水委員より高松立体の交通事故便益が少ないのはなぜだろうと質問がありましたが、簡単に答えていただけますか。

○事務局

現在、交通事故の便益については、その道路構造によるもの、幅員とか歩道があるか、ないかとか、そういったものも含めて、その構造要件で、ポイントで、ある、なしとか、そういったもので算定率があつて、便益を出しています。そこで人がどれだけ通っていて、人の出入り、車の出入りがどれだけ輻輳しているとか、歩道幅員が広くて、狭くてというような、その個別の状況までは反映できていないのが現状です。高松立体につきましては、そういった現在の道路構造の要件だけで算定するような便益ですと、小さいものになってしまうという状況です。

○家田委員長

この辺は、評価の手法自体を改めていくというか、高度化していく改善の余地がある。あるいは、事業の事後評価のときは、こういう原単位で掛けていくという評価だけではなく、現に事故が、あるいは、ひやっとするようなのがどのくらい減ったのかというような、個別の調べも、事後評価のときは有効かもしれません。

それでは、道路事業の一般案件7件につきましては、小松川立体の便益が上がっていることの意味合いについて、追加資料を充実しておいていただくという前提つきで、すべての案件を原案どおり、継続ということで、よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○家田委員長

それでは、指摘いただいた工期完了に向けて、着実に進めていただく等々のリクエストにつきまして、ぜひ配慮いただきたいと思います。

■一般審議案件（営繕事業） 再評価対応方針（原案）の一括審議

○家田委員長

それでは、以上2件につきまして、質問や指摘をいただいて、まとめてお答えいただきたいと思います。

○笠委員

2点ほどお伺いしますが、東雲合同庁舎は、老朽化が進んだということでしたが、その情報は、いつごろ、それらの意見に際し、これらのものが立ったのかというのが、立川地方合同庁舎のほうはデータがありましたが、なかったのを教えていただきたい。また、どちらもPFIを採用されていますが、PFIにもいろんな方式があると思いますが、PFIのうちのどの形式で、恐らくコンソーシアムと契約されていると思いますが、その構成というか、どういう民間が入っているのか、契約の内容を教えていただきたい。

○清水委員

東雲合同庁舎は、当初は平成20年から23年であったのが、2年間延長されたという事です。

もう一方で、立川のほうも、同じように20年から25年と2年間延長されたという事です。立川のほうは途中で一時中止になったことから長引くと思いますが、東雲のほうは、普通、建物は3年ぐらいで当初の機能を持ってもらわないと思います。その辺の延びた理由を、東雲について教えていただきたい。

加えて、施設整備が平成20年から25年で、事業計画期間が20年から34年、この34年の事業計画期間、これは何なのか教えてください。

○鈴木委員

立川地方合同庁舎は、立川市との連携ということで、11ページには計画地と周辺状況が載っていますが、昭和記念公園（国の施設）に近い。たしか、あそこは、災害時に、立川に拠点が設けられるようなことになったように記憶している。そういった観点から見ると、何かあったときに、近くにそういった緊急拠点があるのと、連携した施設構成か何かを考えられているのか教えていただきたい。

同じような観点で、東雲のほうは、単体にしてはかなり大きな施設になりますが、周辺に同じような国の施設か何か、あるいは関東地方整備局関係、こちらの関係の施設があって、それとの連携とか、そういうのが考えられているのか教えていただきたい。

○恵委員

両資料の最終ページを比較して、東雲は16ページ、立川は17ページのところで、コスト比較の一般的なところですが、立川のほうは外構整備に、にぎわい施設に、やはり多くの費用をかけていくという意味で、まちづくりの中に貢献する機能として、駐車場なども多くの割合を割いていると読み取れますが、東雲のほうは防災設備割り増しというのが非常に大きく、この防災設備割り増しの意味合いといいますか、少し東京湾の海側に近いところに立地しているので、みずからの防災設備割り増しなのか、何か災害時に地域貢献も含めて、帰宅困難者とか、周辺の対応や、備蓄とか、どういうことか教えていただきたい。

また、その他の環境負荷低減は、土壌汚染のみと考えるとよいのか教えていただきたい。
東雲のほうが若干費用が上がっている。

○佐々木委員

評価の点数のつけ方ですが、立川の10ページにある、事業計画のA、B、Cの評価ですが、少し曖昧なところがあるので、例えば地域性はAになってますが、二つ以上のものを具体的に書かれたらわかりやすいと思います。

○家田委員長

今のは、この二つ以上とか、四つ以上とか、一つとか書いてあるのが、どれのことなのかというのを明快にしてもらえばいいということです。

○加藤委員

PFIの話がありましたが、資金計画も全部出していただいて、どのような形で何年後このようなことが発生する、ということですか。おそらく、この最初の事業計画と関係するのでしょうか、できれば、そのPFIのデータも一緒にしていただくのが、総合的ではないかと思います。

○家田委員長

立川のほうの16ページで、一般建物とのコスト比較のグラフで、横軸が延べ床面積で、縦軸が床面積当たりの施工費ですから、単価とかいうんですかね。

想像したのは、床面積が大きな建物になるほど規模の経済が働いて、むしろ単価は下がると想像したが、大きい建物ほど単価が上がると見える。これは、建築の分野では常識的なものなのかどうか、解説していただきたい。

○事務局

まず、笠委員より東雲の老朽化とか、いつごろだったかとの質問をいただきましたが、各施設、建築年次がある程度経っており、老朽化は、実際にしています。ただし、当時の新規評価のときは、移転・再配置事案ということで、こちらの必要性というところで評価していたため、今回、改めて、老朽化等につきまして付加して点数をつけたということで

す。

また、P F Iの方式はB T Oで、まず、建設し、所有権を国に移転して、維持管理運営を事業者が行うという方式です。

P F Iは、最初の設計の段階から、建設、施工、維持管理も含めて一括で事業者が調達する契約です。従って、P F Iではこれらをすべて事業者の費用として、調達手続、契約手続を行っています。

ただし、事業評価では、基本的には整備に関する必要性、妥当性等を検証するというところで、建設費を抽出して、評価を行っています。

また、構成の話ですが、立川につきましてはP F I事業者であるこぶし立川P F I株式会社、東雲合同庁舎につきましては、東雲グリーンフロンティアP F I株式会社が事業者として契約しています。以下、代表企業、構成員ということで、建設企業とか、維持管理企業、建設企業のその設備の関係などの企業が構成員となっています。

続けて清水委員より、2年延長のところで、立川は事業中止となっていますが、東雲は、なぜ5年延びたのかという質問をいただきましたが、東雲は、事業が延びたというよりは、要求水準の検討やリスクの関係の整理、また、調達の手続、実施方針の公表から事業計画の締結ということまで含めて、結果として2年かかったということで、実質、21年度は1年間、その手続になっており、平成20年は、要求水準等の検討を行っていたということの結果です。

立川は、事業中止ということで遅れていますが、立川周辺の整備の中で、合同庁舎の計画は、以前からある程度構想はあり、結果として早期に手続きができたということと考えています。

また、20年から35年という事業期間は、維持管理段階を含めて、P F I事業として契約しているため、施設整備の完成以降は、維持管理期間ということで含めた事業期間になっています。

続きまして、鈴木委員より、立川市の災害時の拠点とか何か考えているかとの質問をいただきましたが、立川市に所在する官署について集約化できるものは集約化して整備していくという考えです。

その中で、防災拠点となる施設等もありますので、防災性能ということで、施設として整備を付加して行うことを考えています。

東雲につきましては、移転・再配置の関係で、23区内の官署について一体集約化でき

るものを集約化していくということです。ただ、東雲には警察庁が入っていますので、本庁とのつながりというものは強いと考えており、それらを踏まえて、この場所で計画しています。

続けて恵委員より、防災の関係で割り増しの質問をいただきましたが、東雲につきましては警察庁が入ることで、高度な機能、通信機能やセキュリティー、また、実際、防災時にでも業務を実施していくものが重要だと考えており、防災関連の割り増しというものがかなり含まれております。

続けて佐々木委員より立川の10ページ、評価のA、Bの中で、具体的な取組内容についての質問をいただきましたが、各項目の評価として、地域性につきましては立川の地区計画や駐車場の共用化を評価しています。また、環境保全性として、屋上緑化、太陽光発電、雨水利用計画を評価しています。

続けて加藤委員より、PFIの関係のデータについて質問いただきましたが、事業評価につきましては、あくまでも、その整備の必要性ということで評価しており、東雲も、立川につきましても、ほかの従来事業と同じような建設段階での評価ということで、評価をしています。

家田委員長より規模の話がありましたが、確かに規模的な効果というものもあるとは思いますが、一般の建物で、規模が大きければ大きいほど、例えば法令で避難とか、設備とか、追加して整備が必要なものも増えてコストがかかるというものもありますし、また、それだけ規模が大きい建物を建てるということであれば、それなりの品質で建物の付加価値を高めるとの意識が働いて、一般の民間の建築材料がそうなっているということもあると考えます。

○家田委員長

加えて、質問や指摘、いかがでしょうか。

○楓委員

東雲合同庁舎のプロジェクトの期間が延びている点が気になります。

基本的に、プロジェクトの期間中、人件費というのは、私ども民間ではコストという位置づけで考えております。これをPFIでやるということ、なぜ事前にわからなかったのでしょうか。

それから、P F Iにすることを前提として最初の採択に持っていくことによって、プロジェクトの期間を短くすることはできたのではないでしょう。

コストの議論はここでするつもりはありませんが、その間、人がかかっているという、それだけでコストが出ているという認識が必要かと思います。

○事務局

確かに事業期間が延びるとそれだけ人件費がかかるということは、重々承知しています。

事業の遅れですが、P F Iについては、それも含めて、入札の中で、維持管理も含め、総合的なコスト縮減といいますか、建設段階、設計から建設業者が入って、調達計画の効率化なども含め、実際に効果があるかどうか、従来事業よりも低価格でできるかということで調達していますので、このような検討の中で評価がなされていると考えています。

○家田委員長

それでは、この二つの案件ですが、どちらも建設費が、前回の新規採択時に比べ大幅に削減されていて、P F I等々による新たな試みや、地元との連携による施策が加えられている。そしてまた、地元からも急いでくれとの話もありますので、継続ということで、いかがかと思います。

同時にまた、P F Iでやることで、P F Iの効果の具体的な内容は何であって、それがどのぐらいのものなんだということと、施策が一つ、二つ以上、四つ以上の場合には、それはどこに該当するのかということ資料として整えたほうがよろしいと思います。

公開される資料についてはそれらを充実していただいた上で、継続とすることでいかがでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○家田委員長

それでは、本日本日予定しました案件、以上の一般審議案件9件は、いずれも審議が終わったところでございます。

委員の皆さんから、重ねて議題や意見等がございますか。

○笠委員

道路をつくるのに非常に長過ぎるという点が気になります。

これは再三意見が出ているところで、私自身も同じことをかなり前に申し上げた記憶がありますし、ほかの委員からも、時間がかかり過ぎているんじゃないかという、子供のころからやっていた工事が、まだ今もやっているというような指摘がありました。いつも、「これはよくないと思います。頑張ります」と言われますが、担当の方はどんどん代わられますし、委員としての感覚を言うと、組織の記憶になっていないというか、その場で「頑張ります」と言われるが、結局、80年もかかっていることについて、これはだれが考えても長過ぎるわけで、国際比較についても、同じことを私はお伺いしたことがあります。国土交通省で公共事業について国際比較をするというのは、かなりネガティブな結果が出てくるのが多くて、難しいという、いわゆる国家予算に占める額が大き過ぎるとか、一つ一つの事業の費用が高過ぎるとか比較をすると出てくると思いますが、それはいろんな条件が違うので、「まだしていません」と言われてましたが、もう少し変わらないものかなと感じたことと、80年なのか、20年なのか、40年なのかということについては、プライオリティーの違いだということでしたが、数字を見る限りは、B/Cが大きいほうから早くやっているように見えなくて、それは国民の代表の方たちからの指導が入っているのかなと思ったり、そうである面もあるのかもわかりませんが、その20年のものと、80年のものとに分かれる原因について納得できません。

また、バイパスか既存本線の拡張かというのも、言われるコストを分析してということだと思いますが、バイパスのほうが早くできているかということ、そうでもない感じがします。農地の真ん中を道が通られることについては、なかなか手放さない、土地を売らないとか、つくるんだったら、かさ上げして下にトンネルをつくれとか、結局、物すごい時間がかかって、物すごい費用になって、むしろ道路沿いに拡張したほうが、その再開発も兼ねる形で早くいくということもあるのではないのでしょうか。少し納得がいきにくい部分があります。

○家田委員長

工期と事業期間については、非常に重要な問題で、いろんなところで指摘されているわ

けですが、投資の仕方も、選択と集中をもっとすべきであるという議論、実際にそういう方向になってきています。道路事業は「ちやくちやくプロジェクト」といった「これとこれはいつまでを期限にして、より強力に管理します」ということを実施されています。

○道路部長

一つの事業期間につきましては、家田委員長より「ちやくちやくプロジェクト」の例示がありましたが、笠委員が言われるように「ずっと前から言われているのに」という部分がありますが、組織としての記憶になっていないという部分については組織としてしっかりと認識して、取り組みをしています。

一つがその「ちやくちやくプロジェクト」ですが、現時点では、向こう3年間の間に供用が見えているものについては、必要な予算を先取り配分して、必ず3年間の間に完成することで、それが延びていかないよう予算配分の方針を出しており、80年とかという問題については、この予算配分以前に合意形成の問題もありますが、以前の都市計画と今の都市計画では大分状況が変わってきており、以前は、行政で公益性の判断をして、必要だからということ計画決定をしたと思いますが、今では、かなり前の、計画決定の前の段階に、構想段階の評価やP Iという言い方もしますが、早くから住民の方と対話して、大まかな合意をした上で都市計画決定をするようになっていきます。小松川立体は、昭和40年ごろ最終的な変更になっていますが、当時と、現在、例えば横浜で行っている横浜環状北西線とか、かなりP Iを行っており、それが終わった後に都市計画してから、本当に80年かかるかといったら、横浜環状北西線については、まずそういうことはないと思いますし、一つずつ改善はしています。

ただ、それで十分かということ、まだまだ多くの課題はあると思いますので、これからも組織として取り組んでいくことで、重要な観点だと思います。

それから、バイパスか、拡幅かということですが、先ほどは事業性の観点から説明しましたが、それよりも大事なのは道路が込んでいる場合に、何か手だてとして拡幅するか、バイパスにするかを考える場合、そこを通過している車が、通過型の交通によって込んでいる場合は、いわゆるバイパスさせ、そのところに用事がない車を回してやったら、そこがすくんじかないかというときはバイパスを行う。ただ、そのところに用事がある車で込んでいる場合は、バイパスをつくっても、その沿線に用事がある場合は効果がないので、やはり現道を拡幅しないといけない。それが基本的なバイパスか、現道拡幅かという分か

れ道になります。

もちろん、事業のやれる、やれないの観点も、その後に入ってきますが、出発点はそういうところで判断されています。

以上でございます。

○家田委員長

大変重要なポイントだと思いますが、なかなか一挙手一投足に解決できない悩ましい問題でもあります。少なくとも、この事業評価のときに、状況がどうなっているのか、どんなふうにして前に進めようとしているのかというあたりはもう少し配慮しながら資料づくりに励んでいただけたらと思います。