

平成30年度第1回関東地方整備局事業評価監視委員会 議事録

審 議

■平成30年度の事業評価監視委員会における審議の進め方

(上記について、事務局から資料1-2により説明)

○朝倉委員長 ありがとうございます。今、説明いただきました平成30年度の事業評価監視委員会における審議の進め方につきまして、何か御質問、御意見等ございますでしょうか。

再評価の間隔を3年に1回から、5年に1回にしたので、今年は本当は再評価を1件もやらなくても良いこととなりますが、そうすると偏ってしまうので、平準化をするということでもあります。

その他、効率化のために幾つかの新しい方策も講じてみるということです。よろしいでしょうか。

[「はい」という声あり]

○朝倉委員長 それではこれに沿って進めてまいりたいと思います。

この件については特に御質問なしということなので、次に進めさせていただきます。

■一括審議案件 対応方針（原案）の説明・審議

一般国道15号 蒲田駅周辺整備

(上記について、事務局から資料4-1により説明)

○朝倉委員長 ありがとうございます。この一括審議案件について御意見、御質問、お願いいたします。

よろしいでしょうか。それでは、本案件の対応方針については、事務局の御提案どおり、継続ということにさせていただいてよろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○朝倉委員長 ありがとうございます。それでは、御審議いただいた、一般国道 15 号蒲田駅周辺整備については継続ということにさせていただきます。

■重点審議案件 対応方針（原案）の説明・審議

・中部横断自動車道（富沢～六郷）

（上記について、事務局から資料 5-1-①により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。それでは御説明があった案件について、御意見、御質問をいただきたいと思えます。

では、私から一つ質問です。前回審議のときに附帯意見がついていて、それに対しては真摯に御対応をいただきつつあると思えますが、その三つ目「地元とも連携して供用後にストック効果が発現されるよう努めること」については、具体的にどういったことを地元が中心となってやっけていこうとしているのでしょうか。この組織体で議論したということはわかりますが、具体的にどういう施策を講じることができるとお考えでしょうか。この報告書を見ないといけないということですか。

○事務局 山梨県、産業界、周辺市町、国で、中部横断道沿線地域活性化ビジョン推進協議会を設置していて、中部横断道沿線地域活性化ビジョンが策定されております。その中身というのが周辺自治体の観光産業の強化ということで、そういったもの峡南の歴史とか文化を使ったツーリズムの構想だとか、そういった観光の活性化について、方向性を示されております。これからは、それを具体化するための取り組みを進めていこうということで、平成 28 年までは策定協議会であったものを、これからは推進協議会ということで、これから具体化に向けて実際に動き出させていただくというような状況でございます。

○朝倉委員長 わかりました。これが開通するまでには、あと 2 年程度くらいかかるけれども、そのときまでにこのストック効果が発現されるように、推進協議会で何らかの具体的な施策が出され、ある種のプログラムのなものが提示されて、それに沿って地元が幾つかの策を講じられると理解してよろしいですか。

○事務局 これから例えばキャンペーンの計画だとか、そういったものを計画されているというふうには聞いておりますので。

○朝倉委員長 わかりました。

ほか、いかがでしょうか。どうぞ御遠慮なく、お願いします。

○上田委員 非常に難工事ということで、くれぐれも作業者の方の安全の確保を最優先で進めていただきたいと思います。

18 ページに、事業投資効果として、インバウンドの観光獲得への期待が記載されておりますが、縦横の単純なラインの効果だけではなくて、例えば、俯瞰すれば、今後リニア山梨県域ですとか、長野県域からのアクセスが容易なエリアでもありまして、富士・箱根・伊豆・駿河など、観光資源のポテンシャルが非常に高まることが期待されております。

中部横断自動車道や、三遠南信道、伊豆縦貫、そういったさまざまな南北軸と、それから、リニアや、東海道新幹線、北陸新幹線といった、東西軸で構成された、いわばメッシュ状の高速交通ネットワークを活用した広域周遊が可能となる非常に有力な地域だと認識しております。

この地域は観光資源にあふれているので、まさにこれから世界レベルの上質な滞在型リゾートになることを我々としても非常に期待しているところであります。もう少し、中部横断自動車道を中心とする広域的な観光振興への期待も表現していただいてよいのではないかと思います。

それから事業投資効果として、15 ページには農産物の海外輸出について記載されておりますが、ちょっと目を転じていただければ、その先の長野の佐久を中心として、工場新設が非常に伸びており、地元のほうからも今後、中部横断自動車道のミッシングリンクの解消によって、東海や中京圏との交流の活発化、事業拡大の効果も非常に期待されているところではあります。

高速交通ネットワークがあつてこそ、いろいろな効果が生まれますが、ネットワーク完成後にストック効果を高めるためには、推進協議会とかに期待がされるところですが、なかなか地元だけでは進捗しない場合は、国としても支援をお考えいただきたいと思います。

○朝倉委員長 ありがとうございます。御意見ということですが、御発言ありますか。

○事務局 そうですね。特に山梨の観光という面でいうと、周遊型という面では少しこれまで弱かった面があつて、それがすごく改善できることで、非常に期待をされているところではあります。そういった期待に応えられるように、我々としてもしっかりと対応させていただきたいというふうに考えております。

○朝倉委員長 ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

お願いします。

○西山委員 14 ページ、15 ページの、この中部横断道路ができることによる農産物の海外輸出支援ということですが、今までは横浜港を使っている、これができることと清水港を利用するということで、80 分短縮になることはよく理解できます。今までも道路の二重化や、危険分散など、災害に対する話があつて、港湾施設の効率化で横浜などの大規模港に集中させるという論理と、危険分散としてほかにも整備していくという論理と、どちらも言えると感じて、気になっていました。

清水港においては、農産物の輸出の実績というのが、まだまだこれからというような話も聞きましたので、清水港の整備とあわせて、この中部横断道路の計画というものがなされてきている。先ほどのビジョンの推進協議会で、そういう周辺のインフラも含めて、どの程度議論されているのかを教えてくださいたいと思います。

○朝倉委員長 農産物の海外輸出について、具体的な議論はどのように進んでいるかという御質問かと思いますが。いかがでしょうか。

○事務局 清水港でも、この中部横断道の整備を契機に、非常に期待をされているところがありまして、さまざまなPRを、山梨、あと長野のほうまで含めてされているところと聞いております。そういったところと連携をして、私どもも対応していきたいと考えております。

○朝倉委員長 よろしいでしょうか。先ほどの具体の使い方というところについて、この農産物の海外輸出支援についても、より具体的な施策を今後検討していただくということが重要ではないかという御指摘かと思いますが。ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。

○小野委員 先ほど、観光の話の中で、周遊ルートが充実することで、観光としても期待が高い。一方で、こういう高速道路や新幹線もそうですが、こういうものができること、通り過ぎるだけで立ち寄らない観光客も同時に出現しますので、このストック効果の検討のところ、そういうモニタリングなども、ぜひ取り入れていただけたらいいのではないかと感じました。

○朝倉委員長 ありがとうございました。事前に想定された効果が本当に実現するのかということについて、きちんと事後的に、それを追跡できるような体制を整えてくださいということだと思います。ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。

○河野委員 先月、このエリアを視察させていただく機会に恵まれ、久しぶりに、この 52 号線沿線を見て回りました。本当に美しい山と川で、日本の美しい自然がそこにありまして、いい観光地だと改めて感じました。

一方、工事現場に関しては、地質や地形の専門家ではないので、一般市民目線ですが、非常に難工事だということを実感いたしました。

工事の方の安全もさることながら、供用後もしっかりした安全な道路ができなければいけないということは、肌で感じました。一方で、事業費がふえる部分については、今の段階からその効果を最大化する努力もあわせて行っていただきたいと感じました。今ほど小野先生がおっしゃったように、観光目線で地域を見ますと、スピードアップする代わりに素通りされてしまう可能性のあるエリアに対しては計画的な情報発信が必要です。今後、段階的に開通していきますので、そのたびごとに、注目されニュースに挙がることをうまく活用すればよいと思います。また、インバウンド向けにもキラーコンテンツである富士山も近くにありますが、この道路単体ではなく広域で取り組むことが、とても重要だと感じました。

○朝倉委員長 ありがとうございます。基本的には、この道路をいかに上手に使うかということに尽きるのだらうと思います。途中で幾つか置かれるインターと、その周辺にあるいろんな施設等を、いかにうまくリンクしていくかということだと思いますし、施設自身の魅力も上げるということに尽きると思います。ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

○手塚委員 まず、費用便益分析の 13 ページにつきまして、実際、括弧内のところが対象になっている（個別の区間の）数値で、括弧外の数字のほうが全体（の区間）として見ているものになります。

こちら（個別の区間）の値は 1 を下回ってはいるのですが、先ほど御説明をいただいたように、便益は、（個別の区間ではなく）全体の区間でとしてみる必要があります。したがって、今回このような形で、（個別の区間の値だけでなく、区間全体の値である）1.4 をお示しすることは妥当であると考えます。次に、費用についてお聞きします。

8 ページ目で 190 億追加となりました。調査をして、詳細の設計をして、施工するという一連のプロセスの中で、費用がかかりそうだということは、なかなか事前には予測しづらいものなのではないでしょうか。当初の予測や誤差の範囲など、その辺り（事前の予測について）の勘所についてお教えてください。

○事務局 この地域の特色として、山岳地域を通るので、どうしても構造物が多く、トンネルと橋梁が非常に多いところがございます。

特に、トンネルは、事前に地盤の状況を詳細に把握することが、難しいところで、事前に、地上からの弾性波探査とか、坑口近くでのボーリング調査くらいまでしか、調査は、最初の段階ではできないので、トンネル掘削してみても、実際には、もっと状況が厳しかったというものがわかり、想定以上に費用が必要になっています。

今回の場合、やはり特にトンネルでの難航が非常に大きかったということで、トンネル工事が概成した1工区と3工区の事業費の増加についてお示ししました。今後、2工区についても、トンネル工事が概成し、工程全体が精査可能な時点で、事業費についてお示します。

○手塚委員 ありがとうございます。

○朝倉委員長 30km弱の工事で3,000億円ぐらいなので、キロメートルあたり100億円ということです。トンネルがたくさんあるので、著しく高価であるとは言えないと思いますが、事前の計画のときに、やはりこういった断層がたくさんある地帯を通るということであれば、できるだけその費用の見積もりは、やはり厳しく費用を見て、慎重に採択を進めていくということが重要だろうと思います。

なので、途中で工費がかさむことは、やはり事前に、この事業だけでなく、ほかの事業についてもそうですが、今後さらに、採択時に費用便益分析をやるのであれば、そういったことの慎重な吟味が必要であろうということだろうと思います。ありがとうございます。

○蟹澤委員 今の質問に関連して、190億円の増額というのは、決して小さくないので、一つ質問です。19ページに、コスト縮減の取り組みは一つしか書いていませんが、小さくてもいいので、もっと何か書くべきことがないのかということが一つです。また、皆さんからもあったように、過去何回かの評価で、地盤が悪くて増額というケースは非常に多かったので、ここに書くかどうかは別にして、スタディとして、最初の事業費の見積もりのところを、何らかの新しい手法を考えると、悪い見方をすると、B/Cを上げるために、最初は低いというふうに見られて、非常によくはないものですから、この事業評価の委員会への覚書とか、そういうもので、ぜひ御検討をいただいたほうがいいかなと思います。それで、縮減効果は、もっと小さなものであっても、お書きいただいたほうがいいのではな

いかなと思います。

○事務局 細かなものでいくと、それこそ個々の構造物の設計だとか、できるだけ増額をふやさないよという、さまざまな努力をさせていただいているところで、できるだけコストがかからないよう常に心がけて、さまざまな工事を進めている状況でございます。

○蟹澤委員 恐らくは、写真つきでなくてもいいので、文章か何かでも、一応こういうことに配慮したというようなことを、例えば、資料の中に書いていただいたほうがよろしいかと思います。附帯意見で、これ以上の増額はなるべくと書いてあるものですから、増額を頑張って縮減したのだよというものを、つくっていったほうがいいのかと思います。

○朝倉委員長 そうですね。小さなものでも、努力をされているということをエビデンスとして示されたほうがよいということだろうと思うので、そのようにしてください。

ほか、いかがでしょう。よろしいでしょうか。

それでは、本件の扱いですけれども、継続という原案に対して、特に意見はなかったと思うので、継続を基本方針にしたいと思います。ただ、前回からの附帯意見は、具体的には、早期に供用できるよう工程管理に努めること。それから、引き続きコスト縮減を図るとともに、さらなる事業費増加とならないように、コスト管理の徹底に努めること。それから、地元とも連携して、供用後にストック効果が発現されるよう努めることという附帯意見は基本的に生きていると考えますので、この附帯意見をつけて継続ということにさせていただければと思います。委員の方、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○朝倉委員長 ありがとうございます。

それでは、そのようにさせていただきます。ありがとうございます。

■重点審議案件 対応方針（原案）の説明・審議

・一般国道6号大和田拡幅

（上記について、事務局から資料5-2-①により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明につきまして、御意見、御質問をお願いします。いかがでし

ようか。

○横木委員 7ページの今回採用案というところですが、横断図で現況と拡幅計画をみますと、現在走っている道路の横に、拡幅する形でつくられるようにみえるのですが、それでよろしいですね。

つまり、現況も盛土と橋梁の組み合わせになっているところに、同じように盛土と橋梁の組み合わせにするということでしょうか。

○事務局 現在、供用しております2車線部分と、拡幅する2車線部分は、同様の構造になります。

○横木委員 盛土の部分は、盛土として拡幅して、橋梁の部分は、橋梁をもう一本架けるのでしょうか。それとも、軟弱地盤の調査結果を受けて、盛土のところも橋梁に変わるということですか。

○事務局 両方とも変えます。と申しますのも、今の架かっております橋が、震災でちょっと被災しておりまして、今後、継続的に使うには、ちょっと難があるという状況になってございます。その関係もありまして、この橋を1回落としまして、架け替えになります。

○横木委員 そうですか。そのときに、橋梁の長さも変わるということですね。

○事務局 そうです。

○横木委員 わかりました。ありがとうございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。今の説明で、私もよく理解できたのですがけれども、要するに、拡幅とは言うものの、現道部分についても、手をつけないといけないので、特に、この盛土の部分、ここは現道についても、かなり大きく手を入れるので、そのためコストも入っているという、そういう理解でよろしいですね。ありがとうございました。ほか、いかがでしょうか。

○蟹澤委員 これは、コストの縮減のために、こういう大胆な部位というのは評価すべきことだと思いますが、重点審議の理由がコストのことだけですけども、これぐらい設計が変わっても、計画が顕著に変更されていることに該当しないのでしょうか。

○事務局 道路の延長ですとか、線形ですとか、設計速度、そういった基本的な計画の部分を変えているわけではございませんで、構造の形式を見直したということで考えてございますので、その部分については、今回、該当しないかなという形で整理させていただいております。

○蟹澤委員 わかりました。要するに目的と、この長さや何かが変わらなければ、こうい

う設計変更は計画変更という概念には当たらないということですね。確認ができれば結構です。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

先ほど、この図を説明されるときに、橋の長さや地盤改良するところの長さをいろいろ変えて、いろんなケースを検討した上で、これがベストであると判断されたという説明があったのですが、そのことは、ここに文章として書いておいたほうがいいですね。

つまり、ほかの案をいろいろ検討した結果、これがベストであるという議論に至りましたということを書いていただいたほうが、より説得力があると思います。

○事務局 わかりました。

○朝倉委員長 ほか、いかがでしょうか。

○上田委員 素朴な質問ですが、2年で用地買収が10%しか進んでいないというのは、単純に何か課題があるということなのか、こうしたことで、用地買収が済んだ上でボーリングをやって改めて発覚するわけなので、今後も、そういう可能性というのはあるということなのでしょうか。その2点です。

○事務局 まず、用地買収の進捗が遅いのではないかと御意見でございますけれども、これは、現に供用している道路を広げるということで、沿道に、用地を買うところが現に住宅があったり、あるいは店舗があったり、土地利用がされているという状況のところを買いに行っているということで、個別の方の事情ですね。その営業をどう続けるか。拡幅して用地を切り売りしてもらうような形になりますので、その狭くなったところで、その場所で、例えば、営業しておられる方であれば営業を続けるのか、あるいは別のところへ移られて営業されるのか。

住宅をお持ちでお住まいの方も同様に、やはりそこでもう一回家を建てかえるなり、曳き家をするなりして住み続けられるのか、あるいは別のところへ移転されるのかと。そういった個別の地権者の方の事情とか、あるいは地権者の方のお考え、想定しているスケジュールみたいなものを踏まえながら、1件ずつ対応していくという形をとりますので、バイパス事業みたいに何も無い、例えば、山林みたいなところとかを一気にまとめて買うみたいな形で用地買収できないものですから、どうしても時間がかかってしまっているという状況でございます。

あと、このような場所が、今後、ほかに出てくるかということでございますけれども、こういった高盛土をして、橋梁といった構造物をつくるという区間は、ここ以外ございま

せんので、あとは、これから山のほうへ登っていく部分を、今後、手をつけていくわけですが、ございますけれども、その部分で、このような大きな見直しが生じるということは、今のところ想定してございません。

○朝倉委員長 ありがとうございます。非常に貴重な土地を御提供いただくので、強引なことをしてはいけないけど、もう少し用地買収の速度を上げるための工夫をしていただくことはできないかという意見でも受けてめましたので、よろしく御検討をお願いいたします。

ほか、いかがでしょうか。

○若松委員 コスト削減の取り組みに関してですが、5～7ページにある盛土や軟弱地盤の概念図のスケールがわからないと、軟弱層がどのくらいの厚さであって、盛土がどのくらいの厚さであって、その結果、この48億円から38億円に縮減できたという現実感が少し乏しいような感じがします。盛土厚、軟弱層厚はどのくらいの寸法なのでしょうか。

○事務局 スケールの的なものを表示しておりませんで、大変失礼いたしました。

まず、軟弱地盤の厚さでございますが、当初、把握しておりましたのは、大体11mぐらいということで想定しておったんですけれども、追加ボーリングをして、はかってみますと、深いところで20mということで、約倍になってしまったということでございます。

そこに盛土をしますところは、大体最大で3.9mぐらい盛土をかけるということで、それなりの盛土になってまいりますので、円弧滑りが発生するというので、これは、当初、想定していなかった事象でございまして、これに対応するための地盤改良をしないと、この盛土はできないという判断のもと、追加対策を講じているというところでございます。

○若松委員 はい、わかりました。ここに橋長91mというようなことを書いて、この地層断面図もかなり簡素化した図だとは思いますが、層厚に関する何らかの寸法が入っていたほうが、よろしいのではないかと思います。

○朝倉委員長 非常に適切な御意見だったと思います。スケールを入れるだけで、およその感じがつかめるので、もしかすると、これは、深さ方向に少し誇張して書いている図かもしれないし、場合によっては、その分、少し深さ方向と長さ方向とスケールを変えて描いたほうが、よりわかりやすい場合もあるだろうし、その辺のこともわかるように、スケールを入れておいてくださると、よりよく理解が進むと思います。ありがとうございました。

ほかは、いかがでしょうか。

それでは、本件の扱いでございますが、特に、委員の先生方から、事務局原案の継続ということに対して、御意見がなかったもので、この案件につきましては、継続ということにさせていただきますと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○朝倉委員長 ありがとうございます。

それでは、本件、一般国道6号大和田拡幅については、継続ということにさせていただきます。ありがとうございます。

■重点審議案件 対応方針（原案）の説明・審議

・一般国道51号潮来バイパス

（上記について、事務局から資料5-3-①により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。今、説明いただいた案件について、御質問、御意見がございましたら、お願いします。

○手塚委員 7ページの費用便益分析のところです。

残事業の総費用の箇所で、現在価値化する前の値の括弧書きが入っていないのはなぜでしょうか。また、括弧書きの値については、評価をする時点で（現在価値で）9.5億円が発生します、という理解で良いでしょうか。その他の総便益も見ていると、例えば割引をしない場合には約156億円ですが、マニュアルに従って、これを現在のある特定の地点の価値で割り引いて計算すると58億円になります。（約156億に対して）58億円ということで、現在価値に直すと（直す前に比べて）値がかなり低くなります。しかし、現行の市場利子率を考えてみると、（市場利子率が低いために）限りなく156億円に近くなるかもしれません。

そういう意味で、その括弧書きで現在価値化する前の値を示すというのは意味があることだと思います。また、その下の総便益の58億円は、特定の事業で同じという理解でよいかと思います。

○朝倉委員長 便益のほうは、基本的には、上の事業全体の便益と同じように156億円を現在価値として58億円ということでもいいのですが、コストのほうも同様に、総費用の

ところの残事業の総費用、残事業のトータルが 9.5 億円ということですね。それは、現在価値化しても 9.5 億円ということですね。

○手塚委員 そうですよ。

○朝倉委員長 もし、今、御説明されなかったとしても、後日、正確な説明をいただくことでよろしいかとは思いますが。

○手塚委員 そこまでしていただかなくても結構です。大変失礼しました。

○事務局 括弧書きを入れていないのに特段の理由はなく、ただ記載していないというだけでございます。

○朝倉委員長 ほかの事業についても同様かもしれないので、次回、確認させていただくということにさせていただきます。

仮に数字が少し動いても、この費用便益比のところには、そんなに大きな影響はないだろうと思うので、結論には大きな影響はないと思いますが、ただ、その出てきたプロセスについて正確に理解するということが大事なので、次回以降で結構ですので、補足の説明をしておいてください。ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

こちらの案件は、一番最初の図面、1 ページ目の標準的横断図を見ると、潮来バイパスの国道の中に、東関東自動車道を挟むという、こういう構造になっているわけですね。

そうすると、東関東自動車道の構造も、先ほどのケースがよく似ているのですが、この潮来バイパスと同様の構造になるということですか。それとも、別の事業なので、潮来バイパスと東関東自動車道を一体的に整備して、そのうち、潮来バイパスについての便益とコストを評価しているということなのか、そこは別の事業なので、別で評価しているということなのか。

○事務局 事業は切り分けて評価しております。

○朝倉委員長 物理的な構造体もでしょうか。そうすると、東関東自動車道と潮来バイパスは別のものになる可能性もあるということですか。

○事務局 はい。

○朝倉委員長 わかりました。しかしながら、同じところにあるのだから、同じ構造体で連続してつくったほうがコストは安くできそうな気がします。

○横木委員 東関東自動車道は、高架になるのではないですか。

○朝倉委員長 構造は、高架構造ですかね。

○事務局 この区間は、基本的に盛土になります。

○朝倉委員長 というふうに、先ほどは、実は、NEXCOの道路と一体的に評価してみたいな話もあったわけで、これも隣接する道路なので、一体的に施工することによって、費用も節約できるということがあるかもしれないので、そういったことも御検討いただくといいかなと思いました。

○事務局 ありがとうございます。この 1.2km 区間につきましては、東関道の施工の部分も、当事務所のほうで担当させていただいておりますので、工事は、現地的に、一体的にやっている部分もあるというのが実態でございます。

○朝倉委員長 よくわかりました。ありがとうございます。

それでは特に、ほかになければ、本件につきまして、事務局原案の継続については特に御異論はないようですので、継続というふうにさせていただきますけれど、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○朝倉委員長 ありがとうございます。

それでは、本件、一般国道 51 号潮来バイパスについては、継続とさせていただきます。

■ 報告事項

・首都圏中央連絡自動車道の暫定区間の車線数増加に係る事業の審議結果

(上記について、事務局から資料 6-1 により説明)

○朝倉委員長 ありがとうございます。報告ということなのでありますが、もし何か御質問等があれば、いかがでしょうか。

これは、非常に大規模な案件については、道路分科会の事業評価部会で審議すると、こういう切り分けになっているということですかね。

つまり、こちらでやるものと、ほかでやっていただくものとの間仕分け、決まりはあるのですか。

○事務局 明確にはございませんが、再評価実施要領では、高速自動車国道の暫定区間は、本省等の学識経験者の委員会に諮ることになっております。

今回、この圏央道は高速自動車国道ではありませんけれども、一般国道自動車専用道路

ということで、高速自動車国道とも密接に関連している有料道路事業のため、本省の委員会に諮られたということになるかと思います。

○朝倉委員長 わかりました。ほか、いかがでしょうか。

こちらの資料を拝見していると、3ページ目にあるように、整備効果は、ストック効果を前面に出して、こういう効果がありますよということを述べた上で、最後のほうに費用便益分析の話が出てくるのですね。一方、ここでの議論は、費用便益分析が表に前に出て、その後に、それ以外の効果が出てくるという構成になっています。私は、個人的には、先に整備効果としてこういった項目があるということを明確に述べて、定性的な議論をした上で、費用便益分析で評価するというストーリーのほうが、スマートでわかりやすいかと理解するので、今後、参考にしていただいたほうが、議論がスマートなんじゃないかなと感じる次第です。今後、御検討をお願いいたします。

それでは、特に御質問がないようですので、御確認いただいたということにさせていただきます。

それでは、以上で本日の審議は終了でございます。

進行を事務局にお返しいたします。