

令和3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

■令和3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、事務局から資料により説明)

○朝倉委員長 はい。御説明ありがとうございました。

昨年と基本的には同じようにやっていくということで、審議案件については一括審議と重点審議に分けるということですね。特にその中で大事なことは、事務局で当初は一括審議と考えていたけど、重点審議にしてくださいという委員の意見があれば重点審議という形で審議しますということです。その旨御了解いただきたいと思います。

委員の先生方から審議の進め方につきまして、御意見、御質問がありましたらお願いします。お手元の手上げ機能を使っていただくか、発話いただくとマイクが拾いますので、御発話いただくようお願いいたします。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、今事務局から説明いただきました今年度の審議の進め方については、御了解いただいたということにさせていただきます。

■道路事業における費用対効果分析について

(上記について、事務局から資料により説明)

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。

この道路事業の費用対効果分析というのは、道路事業評価をする中の一つの要素として組み込まれているものでありまして、今見えているこの図にある費用とそれから便益は、後で数値として出てくることがよくあります。これらを現在価値化することによって、結構大きく値が動くことにもなりますので、あらかじめそういったものであるということ

御了解いただきたいということです。

社会的割引率の4%というのがかなり効いていまして、4%が50年間だとどうですかね、5分の1とか7分の1ぐらいの感じになるのではないかと思います。それぐらいの影響があるということを御了解いただいて、以下の話を議論していただくといいと思います。

せっかくの機会なので、何か御質問があればお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。それでは、特にこの件については御質問がないということなので、具体の道路事業に対しての審議に移りたいと思います。

■再評価案件（一括審議案件） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

- ・一般国道20号 下諏訪岡谷バイパス
- ・一般国道51号 成田拡幅

（上記について、事務局から資料により説明）

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。

それでは、今御説明いただきました一括審議案件2件ですけども、御質問あるいは御意見等ございましたら、お願いいたします。はい、加藤先生、どうぞ。

○加藤委員 御説明ありがとうございました。

一つ質問させてください。二つ目の一般国道51号成田拡幅についてですが、事業の効果では、「インバウンド観光の活性化に貢献することが期待される」と書いてある一方で、「社会情勢等について大きな変化が見られない」とも書いてあるのですが、コロナ問題が発生して観光客がインバウンドで来ないという事実があるのに、社会情勢について大きな変化が見られないというのはどう理解したらいいのでしょうか。

○朝倉委員長 はい。いかがでしょうか。お願いします。

○事務局 御質問が、成田拡幅のほうの効果の中で、コロナに関することもあって情勢に変化があるのではないかとということかと思っております。こちらに書かせていただいているのは、「3. 事業の進捗状況等」の欄で、事業の進捗として大きい変化がないという意味で記載させていただいております。効果のほうにはそれと切り分けた形で書かせていた

だいているのですが、おっしゃるとおり効果の面で、コロナのことですとかちょっとまだ言及できていないところはあるかなと思っています。成田拡幅だけでなく、ほかの事業もですね、ちょっとまだそこまで触れられていない面があるかなと思っていますので、そういう観点でもほかの案件も含めて見せ方というか、どういうものが出てくるかというのは確認させていただければと思っています。

○朝倉委員長 はい。よろしいでしょうか。

今の社会情勢等について大きな変化は見られないというのは、「3. 事業の進捗状況等」の中に書いてあるのですけれども、どういうふうに解釈するかというこの意味解釈が、ここだけ見ると最近の社会情勢等についてのことを述べているようでもあり、事業そのものについてのことについて限定して述べているようでもあり、ちょっと明確じゃないところがありますね。それをクリアにさせていただかないと、加藤先生御指摘のように、コロナに関する社会情勢等について変化があるのに、それが見られないというふうに書いてしまうと誤解を招く可能性がある。この文言をどういった意味で使っているのか、あるいはこれを置く場所はここが適切なのかということについて検討いただくということが望ましいのではないかと思います。ありがとうございました。

加藤先生、よろしいでしょうか。

○加藤委員 結構です。この事業に限らないというお話がさっきありましたが、国交省全体としても、おそらく元に戻るのに数年はかかりそうなので、どう対処すべきかについては御検討いただく必要があると思います。

○朝倉委員長 はい。もっともな御指摘だと思います。ありがとうございました。

鈴木先生、どうぞ。

○鈴木委員 初めてなものでどれぐらいの質問をしていいのかよく分かっていないのですけれども、よろしくお願ひします。

今、加藤先生から御質問ございましたけれども、今示されているページでB/Cを出すときの便益のところ、時間の短縮とか走行経費を算出される中で、当然交通量がどれぐらい増すかとかという計算もされていると思うのですけれども、この社会情勢にかかわらずに一定に1.1倍になるとか1.2倍になるとか、そういう計算方法があるのでしょうか。

○朝倉委員長 はい。いかがでしょうか。社会情勢の変化というのは交通量の解析にどういうふうに関係しているかという御質問かと思っています。

○事務局 B(便益)の計算の中で、将来の推計の仕方に関する御質問だったかと思っています。

ます。資料3で一度ですね、先ほど3便益の御説明を差し上げましたので、その資料も使って一緒に御説明を差し上げたいと思います。

いわゆる先ほど御説明しましたB(便益)については、このページにあります赤文字の3便益というのを計算してございます。この計算方法なのですけども、いわゆる将来の交通量推計からこの3便益を出しているのですが、その際に使っているデータとしては、平成22年の交通量を調査したものをを用いて、20年後の平成42年(令和12年)に交通量がどうなるかというような大きなマクロ的なですね、少し計算をしたものを今回のこの交通量推計にも使って3便益を出すというようなやり方をしております。

なので、その平成22年の調査も踏まえて、地域によっては増えたり地域によっては減ったりという傾向をつかみながら推計を行っているというようなやり方をしております。

一方で、いろいろ計算する際に、別の指標みたいなのも使っておりまして、そういうのは直近のGDPの変化とかですね、そういうのも加味したような指標も使っておりますので、一概に全体で1.1倍増えますとか1.2倍増えますとかそういう計算ではなくて、各地域の量の変化ですとか直近のそういう経済指標とか、そういうのも用いて将来の推計を行っているというところでございます。

その観点で言うと、先ほどコロナ禍のようなお話もありましたけども、少し前のデータを用いて20年後の推計をしているので、コロナがあって交通がどうかみたいところまでは今は反映できていませんけども、一応やり方としてはそういうやり方をしております。

○加藤委員 分かりました。もう一点、下諏訪岡谷バイパスですけれども、最後の5番目の投資効率性のところの残事業の費用が92億円で便益が464億円となっておりますが、事業費全体も464億円となっております。たまたま同じになっただけでしょうか。費用のほうも464億に近い値かと思っていたのですが、これは合っているでしょうか。

○事務局 これはたまたま同じ数字になっているだけです。

○加藤委員 分かりました。ところで、右側の地図を見ると国道142号につながっています。計算上はB/Cで5.1になっているので、かなり自動車が増えるとかで、便益がプラスになって5倍になっていると思うのですが、それにしても国道142号にそんなに交通量があるのかなという気がします。こういう値は過大評価になりがちかもしれないと思いますが、どのように捉えておられるのでしょうか。

○事務局 計算の方法としては、この路線ですと「2. 事業概要」にあります計画交通量

というのが国道 20 号の交通量で、6,100 台から 1 万 8,500 台というような数字になっています。この交通量自体が先ほどのようなやり方で将来の推計をしております、一応その地域の変動だとか直近の経済指標とかに応じたやり方で算出自体はしております。

B/C の御質問もございました。先生が見ていただいているのが残事業の B/C というところになります。一方左のほうが今回の事業全体の B/C ということで、B/C を算出する際に全部の便益と全部の費用を比べた B/C と、あと残っている分だけ比べた B/C というのも算出しております。基本的には今回という方の 1.3 というのを見ていただきながら残事業のほうも確認していただくというような形になりますので、この事業としての B/C が幾つなのかと言われると、1.3 というような答えになるかなと思ってございます。

○加藤委員 分かりました。ではこの 6,100 台から 1 万 8,500 台に大幅に増えたのは、一般的にバイパスが国道 20 号とつながっているという形で計算されるので、そのような結果になったということですね。

○事務局 そうでございます。

○加藤委員 そうですよ。分かりました。

○事務局 今回のこの 6.3 キロができたならどれぐらいの量が走るかという計算をしております。

○加藤委員 分かりました。ありがとうございます。

○朝倉委員長 はい。ありがとうございます。

先ほどから先生方が御議論されている事業の B/C の話と、将来の交通の需要と現況の社会情勢、特にコロナ等の影響についてですが、私の今の意見では、現在のコロナの状況等を将来の交通需要予測に反映して、B/C の中に持ち込むというのはちょっと難しいだろうと思います。そのことについては従来の方法で評価していただくとして、ただその一方でコロナ等の影響がないわけではありません。それについてはこの事業の投資効率性の中で議論するのではなくて、事業評価は、それ以外にも評価の項目はたくさんありますので、そういうところで適切に言及していただくというのが今のところできることなのではないかなと考えます。可能であればそのようにやっていただくことを考えていってはどうかという御提案です。ありがとうございます。

ほかに御質問等ございますか。

はい。それでは特に御質問等はなく、特にこの一括審議案件について問題があるという

御意見もないようでございますし、また地元の長野県及び千葉県のほうからも早期の事業の推進をお願いしますという意見も出ておりますので、コストの縮減に努めていただいて、継続していただくということにしたいと思っております。

一括審議案件の対応方針は継続ということをお願いしたいと思っておりますが、先生方、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○朝倉委員長 はい。ありがとうございます。

それでは、今御審議いただいた一括審議案件2件については、いずれも継続ということにさせていただきます。

■再評価案件（重点審議案件） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

・一般国道18号 上田バイパス（延伸）

（上記について、事務局から資料により説明）

○朝倉委員長 はい。説明ありがとうございました。

それでは、今御説明いただきました一般国道18号上田バイパス（延伸）について、御質問、御意見等ありましたらお願いします。お手元の手上げ機能で手を上げていただくか、御発話ください。よろしく申し上げます。古関先生、お願いします。

○古関委員 6枚目のスライドで、事業進捗の状況を御説明いただきましたが、用地取得が令和元年度から令和6年度に遅れるとなると、5年間あるのですけれども、事業期間は令和4年から令和10年に6年延ばす必要があるというところの御説明をもう少し詳しくいただければと思います。

○朝倉委員長 はい。お願いできますでしょうか。

○事務局 はい。事業期間に関する御質問だったと思います。御指摘の内容が、用地取得は5年なのに期間が6年延びるのはなぜかということだったかと思っています。こちら用地取得の箇所について、用地取得とプラスして、調整池についても整備する箇所が出てきているというのが要因になってございます。なので、用地取得と調整池の整備、こういったもので6年延伸となるというところでございます。

○古関委員 ありがとうございます。並行して工事ができないということですね。用地取

得後の建設工事プラス、本来の建設工事に加えてこの調整池が増えるので、1年さらに延びるということですね。

○事務局 ありがとうございます。

並行して工事できる箇所もちろんございまして、純粹に5足す1というわけでもないのですが、用地取得して工事するという箇所を重ねると、プラス6年ほどになるというところがございます。

○古関委員 了解しました。ありがとうございます。

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。

続きまして、田中先生、お願いします。

○田中委員 はい。2点ほど。道路による排水の増分について、新しい事業については新規事業化の時点から事業費に組み込むけれども、事業化が古いものは後から変更で出てくるという話だと思います。今、気候変動で大分雨の降り方が強くなって時間50ミリを超えるような雨が頻繁に降るなという印象をやはり体感しているところです。今、道路のB/Cを出すときの50年とかですね、そういう長いスケールで考えると、今の調整池の設置基準というのですかね、そういうものも何か長い目で見たら本来もう少し議論されるべきなのかなという気がします。その辺り、今どのような感じで検討が進んでいるのかということ。それから、先ほどの工業団地が進出してきたという話があったのですが、白地図の上で書くと、道路ができて工業団地ができて効果がありましたというふうに見えます。その一方で、水害が起きた時にもともと住んでいる人たちは自然堤防帯の上に住んでいて、後から進出してきた工業団地とかそういう養護施設とかそういうところは水害に遭う場合が多いわけです。何かその効果の見せ方というのですか、白地図の上ではなくて何かもう少しハザードマップであったりリスクマップであったり、何かそういうものと重ね合わせた上で、含めて何か表示してもらえるとありがたいかなという気がするのですが、いかがでしょうか。

○朝倉委員長 はい。2点御質問いただきました。いかがでしょうか。

○事務局 ありがとうございます。

1点目が調整池の設置に関する内容で、近年の集中豪雨等も踏まえて長期的な基準等も検討が必要じゃないかというような御指摘だったかと思っております。現状、我々どもが調整池を整備するときは、各流末の管理者と協議させていただいて、そのときの計画降水量というか、河川側の計画等も踏まえてこういう計算をさせていただいているところで

ございます。道路側でももちろん検討するというのもそうかと思っていますし、河川管理者のほうでもですね、今こういう雨も踏まえて流域的にどういうふうに治水するかとか、いろんな検討をされているというふうに聞いておりますので、よく連携しながらやっていきたいなと思っていますし、事業的には今回はこういうのを最初から不足しているところがあって、今回追加でというところではございますが、あらかじめ検討できる箇所についてはそういうのも含めた形で検討できるようにしていきたいなと思っています。

2点目が工業団地のお話だったかと思います。こちらの団地の関係でハザードマップ等を含めて重ねる中で、いろんな効果の見え方とか検討してはどうかという御指摘だったかと思っています。そういうハザードリスクみたいなのところですか、あとこちらでも上田市、長野県のまちづくりとかですね、都市計画の中でどういうふうなエリアなのかとか、そういう目線でもよく整備効果の検討が行えるように、ちょっと勉強させていただければと思っています。一時的に道路を造ってこうでしたというよりは、しっかり地域としてこういうところにこういう狙いがあるって、こういう効果があったというのも地域の効果として言えるような形で見せられるように連携をしていけたらと思っています。

○田中委員 はい。ありがとうございます。

○朝倉委員長 はい。鈴木先生、お願いします。

○鈴木委員 鈴木です。今の田中先生の御質問のこの事業の投資効果のページですけども、恐らく効果は出るであろうというのは御説明から理解はできたのですが、今ここで示されている数字というのは今、御説明の中で暫定2車線が通っているとお話しをされていて、将来的には4車線になるのでしょうかけれども、この辺の話というのは暫定の2車線での話なのでしょうか。それとも、将来的に全部が完成して4車線での議論をされているのでしょうか。

○事務局 この効果自体は、事業としては一応4車線というので事業再評価をさせていただいておりますが、実際にはまず2車線をつなぐというような進め方をしてございます。まず2車線をつないだときにも、一定程度こういう時間短縮というような効果も図られると思っていますし、さらに2車線だと事故があったら例えば通行止めになってしまうとか、そういうネットワークの多重性みたいなのところでまだまだ足りない面があると思っていますので、2車線をつないだ後にしっかり4車線をつなぐことで、時間の信頼性が増してくるというようなところもあるかと思っています。

○鈴木委員 じゃあ、この30分圏内というのは4車線で計算されているのですね。

○事務局 計算自体はそうですね。これはですね、速度上の計算をしていますので、つまり推計の計算ではないのですね。

○鈴木委員 なるほど。

○事務局 距離と時速で計算していると思っていただければ。

○鈴木委員 単純にすつと行くと、ということですね。バイパスを使うとインターチェンジまで2車線、4車線関係なく算出されている数値ですね。分かりました。

○事務局 そうでございます。これとしてはそういう意味では2車線でも十分こういう時間短縮となるというふうな効果かと思っております。

○鈴木委員 すみません、あと12ページに、今後の方針ということで、必要性に関する事項で1番のところですけども、御指摘のとおりだなと思って聞いていたのですけれども、当然バイパスができると現状ある渋滞の位置から多分違う位置に渋滞が移って、そこにデメリットというか不利益というか当然今のところからシフトして移動すると思うのですけれども、このバイパスができたことによってもちろんメリットはここに書いてあるとおりでと思うのですけれども、デメリットになるであろうことへの対応というのは何かしらされるのでしょうか。

○事務局 はい。ありがとうございます。

バイパス整備によってまた新たな渋滞箇所が生じるのではないかとということかと思っております。元々が現道の渋滞というのがあって、バイパスを造ってという中で、必要な推計をして必要な車線数を計算してというようなのが一般的に我々等もさせていただいている内容でございます。現道の渋滞緩和という観点でバイパスを造らせていただいております。

そういう意味で言うと、バイパスになってじゃあピンポイントでどこが渋滞するか、というよりは現道の対策としてさせていただいているという面が強いかなと思っております。もちろん、バイパスが通った後にいろんな企業が進出したりですとか、沿道の立地の関係とかで新しく渋滞が出たりとか、そういう可能性はゼロではないかと思っておりますけども、まずは現道の対策として整備を進めさせていただいて、もちろん造った後にいい道路として使ってもらえるように、沿道の利用とか現道の扱いですとか、周辺全体のアクセスとか、そういうのも調整させていただきながら、基本的には整備によって渋滞が生じないように、我々どももそうですし、地域の土地利用とかアクセス道路とか、そういうのも一緒に進めさせていただいているというのが一般的なやり方かなと思っております。

○鈴木委員 じゃあ対象は4ページにあるこの下の赤い渋滞をしている箇所をなるべく小さくしようというのが当初狙っている事業で、その後はちょっとこれですね、この下の赤い部分をなくしたいということですよ。

○事務局 はい。そうでございます。

○鈴木委員 分かりました。ありがとうございます。

○朝倉委員長 この種の道路事業では、特定のところの渋滞のポイントをなくすというよりは路線全体として、あるいはネットワーク全体としてできるだけスムーズな交通を確保するということと理解しています。分析方法自身もピンポイントで渋滞の箇所がどこに移るとかということの予測できるような方法論ではないです。ネットワーク全体としてどういうふうに使われるかというアウトプットで評価しているというふうに御理解いただくといいかと思えます。

○鈴木委員 分かりました。御説明ありがとうございます。

○朝倉委員長 はい。ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。この事業の観光への効果とか、あと地域へのいろんな活動への効果ありましたが、そういった観点での御質問でも結構でございますけど、よろしいでしょうか。はい、小野先生、どうぞ。

○小野委員 ありがとうございます。

B/Cのところ、9ページでしょうか。拝見しますと、コストはあまり変わっていないのに対して、ベネフィットが下がっているので前回よりも大分数値が下がっているのだと思うのですが、それは計画交通量が減っているからで、推測するに人口減少を反映しているのではないかと思うのですが、仮にそれがそうだとすると、ちょっとこの道路というよりも、この道路も昭和46年の計画決定だとありましたが、そういう古い時代に決定されたものをこの人口減少が進む中でどう事業化するのかという辺りを国交省としてどういうふうに考えておられるのか、ちょっと不勉強なので教えていただきたいところがあります。

○朝倉委員長 はい。いかがでしょうか。

○事務局 御質問が9ページの便益の関係で、下がっている中で道路整備の在り方とかどういうふうにお考えかということだったかと思えます。まずこちらの個別の事業のお話になってしまうと、まさに先生がおっしゃるような、もともと計画は昭和の年代で、事業化は平成21年度なのですけど、直近の社会情勢ですとか効果ですとか、そういうのを反映できるようにという趣旨でこういうタイミングで事業再評価の中で推計をさせていただいて、こういう審議をさせていただいてございます。

もちろん、数字上は便益として現在価値化前も低下しているところはあるのですが、B/Cとしてはこういうふうには1.7もありますし、B/C以外の効果についてもあります。そういうB/Cで算定できる効果ですとか、それ以外の効果を含めて、必要な事業ということであればしっかり整備させていただくということで、そういうふうに進めさせていたでいるかと思っております。

○朝倉委員長 小野先生がおっしゃっている将来の人口減少だとか、あるいは人口構成比の変化については、この分析のさらに上位に予測されている交通量予測の中にそういったファクターを加味して、これは日本全国そうなのですが、反映されているという仕組みになっています。ただ、それが本当に十分に検討されているかどうかということについては、これは考えないといけない項目はたくさんあると思います。

この事業に関して言うと、先ほどの費用便益分析の説明にもありましたように、供用年度が遅くなればなるほど便益は相対的に小さくなります。つまり供用年度が遅くなりますので、基準年からどんどん後になってきて便益が相対的に低くなる一方で、過去に使ったお金は高く評価されてしまうので、コストは高くなってしまいます。供用が遅くなればなるほどB/Cはどんどん小さくなるという言い方が適切ではないかもしれませんが、そういう傾向にあるというふうに理解しています。

将来の少子高齢化等々を見込んだときに、この道路を一体どういうふうにするのか、どういう効果が地域にあるのかということについては、当然この投資効果の中で議論すべきポイントでもあります。ただ、それ以外の道路の評価の項目というのもありますので、そちらで適切に、少なくとも定性的にどういうふうに地域に影響が及ぶのか、どういうふうに使っていけばいいのかということについて言及されると、なお説得力が増すのかなというふうに理解しているところです。

ありがとうございました。

ほかにはいかがでしょうか。

○加藤委員 一つだけ追加でいいですか。

○朝倉委員長 はい、どうぞ。

○加藤委員 事業費増加というところで貯水池を設置するという話がございました。こういう事例はここ最近増えているという印象を持っているのですが、設置された貯水池は誰が管理をしているのでしょうか。もし道路管理者が管理しているのだとしたら、その維持管理費とか再投資費とかは費用の中にカウントされるものなのでしょうか。

もう一つコメントとしては、この貯水池がもしなかったら、洪水被害が起こったかもしれない、と考えると良いかという点です。貯水池が造られたことで洪水が防げるのだとすると、本当はもっと便益が出ているはずと見ていいのでしょうか。それが正しければ、その便益は計算されていないのかもしれませんが。今後道路事業でこういうのが増えるというときに、洪水を防げる便益というのをどう考えたらいいのかと思いました。

前半の質問について教えていただければ幸いです。以上です。

○朝倉委員長 はい。いかがでしょうか。お願いします。貯水池の管理のコストについてです。

○事務局 はい。造った後の管理については、道路サイドで管理させていただくということが多いかと思っております。費用についても、今回B/Cをはじく際に50年間の維持管理費というのを計上しているのですが、この維持管理費というののうちで言うと関東管内の管理にかかった費用をまとめて単価にして計算させていただいております。そういう意味で言うと、今時点で供用している道路でこういう管理しているものについても、管理費として計上したものを今後50年分の維持管理費として計上しているというような内容です。なので、含まれているというのがお答えかなと思っております。

○朝倉委員長 はい。という御回答です。ありがとうございました。

加藤先生、よろしいでしょうか。

○加藤委員 結構です。ありがとうございました。

○朝倉委員長 鈴木先生、どうぞ。

○鈴木委員 すみません。先ほど加藤先生のコメントでおっしゃっていた数値化ですがけれども、費用便益に間接効果が全く入っていないというお話をされていて、当然、走行区路とか重要なのですけれども、特にこの上田バイパスを見ると、やっぱり観光にすごく有利だとか工業立地にすごく有利だとかという話がある中で、そういうのが全く含まれずに単純に時間が短くなるとかという評価が、今まではやってきてよかったのでしょうか、今後加藤先生がおっしゃるように、何かそれだけでやっていって本当にいいのかということも非常に疑問です。私は海岸工学やっていますが、やっぱり脆弱性みたいな評価をするときに、いろんな研究者がいろんな指標を使ってですね、あれ入れたりこれ入れたりとかしている中で、何か交通工学の中でも直接効果で単純に道路のよさだけを見るのではなくて、何か間接効果というものをいかに入れ込んで取り込んでいくかということも今後、関東地方整備局さんとして何か考えていって、提案して新たに、直接的にはすぐには難しいかもし

りませんが、この走行区路を見つても参考資料みたいな形でちょっとずつ入れていって、5年後か10年後か20年後か分かりませんが、何か新たな指標としてつくられるといいのではないかなと素人ながら思いましたので、最後コメントです。

以上になります。

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。

コメントとしてお伺いしたいと思います。費用便益分析の中に入る項目については、きちっと定量化することは重要ですが、それ以外にも評価すべき項目は多くあるのですね。それらについては当然この事業の評価の対象なので、費用便益分析の中には入らないけども、その評価を全体としてはきちっとやっていくということで、当面のところ対応していくということだろうと思います。

田中先生、どうぞ。

○田中委員 先ほどの加藤先生のコメントに関連して、道路の調整池の件なのですが、あくまで道路によって流出率が変わった増分を調節しているの、いわゆるこれによるベネフィットというのは通常カウントしないものだと思うのですね。ただ、それは例えばここで言う笠石川の計画に合わせて整備しているからという話で、もしそこに将来的な雨量の増分も含めた危機管理として、例えば笠石川は50ミリ対応なのに道路増分は60ミリで計画したとか、将来的なものも含めたとか、となるとそれは明らかに治水効果を持っていますので、そうするとベネフィットとしてカウントしていいのではないかなというふうに思います。

それで、今、流域治水という考え方があるので、ある意味ではいろいろなリソースを使って総力で頑張りますという流れですので、ぜひ何かその辺りの考え方も、その場所に応じた河川整備計画に応じたものを造るのは普通でしょうけど、それを危機管理対応も含めて何か議論できるようなことを、今後いろいろ流域治水の流れの中で考えていただければなという気がいたします。

これはコメントです。

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。

本件は道路案件ですけれども、関連して河川だったり、あるいは都市計画であったり、あるいは防災計画そのものですね、そういったものと非常に密接に関連しています。そういったこととの関係性をこの事業の有効性の評価の議論の中に取り入れていく、あるいはそれを反映した形で検討するということが重要なのではないかと思います。先ほどの御意

見も全部そうなのではないかと理解しました。

ありがとうございました。他にいかがでしょうか。

はい。それでは他に特に御意見ないようでございますし、この案件自身がよろしくないというネガティブな意見は特になかったように思います。また、地元からも早期の完成を望んでおられるということでございますので、本案件の対応方針については継続ということにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「はい」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、今御審議いただいた一般国道 18 号上田バイパス（延伸）については、継続ということとさせていただきます。

それでは、これで本日の審議は以上でございます。進行を事務局にお返しいたします。

閉 会