

令和7年度 第2回 関東地方整備局事業評価監視委員会 議事録

報 告

■費用便益分析マニュアル（令和7年2月）における原単位及び算定式の訂正について

○司会 第2回事業評価監視委員会の審議に入る前に御報告がございます。8月4日に開催しました令和7年度第1回事業評価監視委員会で、道路事業における費用対効果分析の方法について御説明したところでございますが、費用便益分析マニュアルにおける時間価値原単位等について一部の数値に誤りがあることが判明しましたので、内容を説明させていただきます。

○事務局 費用便益分析マニュアルにおける原単位及び算定式の訂正についてということで、こちらのマニュアルにつきましてはB/Cを算出するのに使用するものでございますが、そちらの数値に一部誤りがございましたので、その内容について報告させていただきます。

また、前回御審議いただきました3事業につきましてもこちらのマニュアルを使いましてB/Cを算出しているということもございますので、その内容についても併せて報告させていただきます。よろしくお願いいたします。

次のページをお願いします。

こちらが訂正の概要の一部でございますが、時間価値原単位につきましての正誤表となっております。

例えば乗用車でございますが、右側の誤りのほうで43.75（円／分・台）ということで、前回こちらの数字を使用しましたが、正しくは43.74（円／分・台）ということでございます。以下、同様に下線部のところが訂正箇所ということで、こちらが正しい数値ということで報告させていただきます。

次のページをお願いいたします。

こちらが前回御審議いただきました事業のB/Cの比較結果になってございます。

B/Cの事業全体と残事業について、それぞれ原単位等の訂正前と訂正後を表記してご

ございますが、いずれの事業におきまして、原単位等の訂正前と訂正後にB／Cの変化はなかったということを確認してございます。

次のページをお願いいたします。

こちらがB／Cの内訳でございまして、それぞれの走行時間短縮便益、走行経費減少便益、それから交通事故減少便益ということで内訳の数字を示しておりまして、その訂正前と訂正後の表になってございます。

一番上が、中部横断自動車道（富沢～六郷）の結果でございまして、便益のところを御覧ください。走行時間短縮便益の下3桁ですけれども、452億円というところが訂正前ですが、訂正後におきましては424億円になるということを確認してございます。

以下、走行経費減少便益も、交通事故減少便益につきましても、少しずつ値が変わっているというのが詳細の内訳になっているというところでございます。

こちらを用いて、B／Cを算出してございまして、表記上はそれぞれ1.5というところでございますが、この小数点以下で少しずつ変化が出ておりまして、詳細といたしましては、訂正前は1.47、訂正後は1.46ということを確認してございます。

また、以下の2事業も同様に少しずつ値がずれていて、それを訂正させていただきます。B／Cにつきましても、例えば中村交差点立体でありますと、訂正前は1.118でございまして、表記上は1.1です。訂正後は1.117ということで、訂正後も表記上は1.1ということではありますが、小数点第3位に少し変化が出ているというようなことを確認してございます。新屋拡幅も同様でございまして、B／C訂正前は2.03でございまして、訂正後は2.02ということで、表記上は2.0で変わりありませんが、そういった差が出ているということを訂正させていただきます。

次のページをお願いいたします。

こちらは前回、B／Cマニュアルにつきまして最新の状況を報告させていただいた資料の抜粋の5ページ目でございますが、右下の赤く囲ったところにつきまして、正しい数値を記載させていただきましたので、御確認のほどよろしくをお願いいたします。

次のページをお願いいたします。

こちらは8月29日に国土交通省のほうで当案件について訂正の記者発表をした資料になってございます。中ほどに訂正の概要が書いてございますが、一部繰り返しになりますけれども、算出したものについて誤りがあったこと、それについて後ろに資料などを付けて報告をしているといったものになってございます。

次のページをお願いします。

こちらが別紙1でございますが、時間価値原単位についての正誤表ということになってございます。先ほどと同様の値になっております。

次のページをお願いします。

こちらは走行経費原単位ということで、こちらについても下線部のところを訂正させていただきます。

最後のページをお願いいたします。

最後のページが交通事故損失額の算定式でございますが、こちらにも下線部のところで誤りがありましたので、訂正をしているといった状況でございます。

別紙2が次のページでございますが、こちらは再評価ではなく、新規事業採択時評価のときにも使用していたというものでございまして、そちらについても新たに算出をした結果、B/Cの変化は軽微または変化しない見込みであるといった報告になってございます。

あわせて、過去に使用していた費用便益分析マニュアルについては訂正がないということも確認しているという状況でございます。

事務局からは、報告は以上でございます。

御確認のほど、よろしくお願いします。

○司会 本件報告につきまして、委員の皆様、御意見があればお願いいたします。

よろしいでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○司会 それでは、以上、御報告させていただきました。それでは、第2回事業評価監視委員会の審議に入ります。ここからの議事進行につきましては、久保田委員長にお願いします。

久保田委員長、よろしくお願いします。

審 議

■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

・鹿島港外港地区国際物流ターミナル整備事業

(上記について、事務局から資料により説明)

○久保田委員長 ありがとうございます。それでは、ただいまの御説明につきまして、委員の皆様から何か御質問、御意見がございましたら、お願いいたします。

〔「なし」という声あり〕

○久保田委員長 それではお諮りいたします。ただいまの案件につきましては、継続というところでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○久保田委員長 ありがとうございます。それでは、御了承いただいた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14号 亀戸小松川立体

(上記について、事務局から資料により説明)

○久保田委員長 ありがとうございます。それでは委員の皆様、御質問、御意見がございましたらお願いいたします。

朝日先生、どうぞ。

○朝日委員 すみません、御説明ありがとうございました。

ちょっとお伺いしたいことがありまして、全体の必要性だとか効果というところは異存ないのですが、左折レーンの効果の早期発現というところの御説明があったかと思うのですが、こういうところは便益の計算上表れないものという理解でいいですか。出来上がったところの状態での時間短縮などの計算をしているのですが、その事業の進捗によって効果が局所で出てくるようなところというのは、計算上は出ていないけれども、効果として明らかにしているという、理解で大丈夫ですか。

○事務局 御質問ありがとうございます。おっしゃられるとおりで、費用便益分析につき

ましては、事業を全く行わなかった場合と、それが完成した場合の差分で算出をしてございます。

今回、一部の効果発現というところで掲載をさせていただいてございますので、費用便益分析の数字の中には含まれていません。

○朝日委員 分かりました。供用開始年度からでないと、計算上は便益が出ない形になっているけれども、実際にはいろいろ状況によって効果が早く出る箇所もあるということですよ。

なので、ぜひこういった形で示していただけるといいなと思います。すみません、ありがとうございました。

○事務局 ありがとうございます。

○久保田委員長 ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

二村先生、どうぞ。

○二村委員 御説明ありがとうございました。

今回の事業なのですけれども、無電柱化の法律の存在によってそのような事業が追加されてコスト増になりましたということになるということですが、正直申し上げまして道路事業費に上乘せしなくてもいいのではないかと思います。もちろんそういうようなルールなのだとわれればそのとおりなのだと思いますけれども、道路そのものの投資というものと、効果として計上出来ない投資は、別立てと言わないまでも、道路事業だけの数字も出すというようなことはできないのでしょうか。正直申し上げて、無電柱化が必要だということはよく分かるのですけれども、それが行われることによってB/Cの数字が悪くなるというようなところに、ちょっと理不尽を感じるのですが、いかがでございましょうか。

○久保田委員長 お願いします。

○事務局 御意見ありがとうございます。

おっしゃられるとおりでございまして、とはいえ事業として予算を使いますので、全体事業費としては、冒頭1ページ目にございますとおり、456億円というふうに計上させていただきます。

ただ、先生がおっしゃっていただいたとおり、その事業の効果とは別立てにしたほうがいいのではないかとこのところもございまして、B/Cの算出におきましては、コストのほうから電線共同溝の部分を外した形で算出してございます。そこは本省のほうでも議論

をいただきまして、今年度からそういった算出を行っているところでございます。

ですので、13 ページ目の一番右下のところにちょっと小さく書かせていただいておりますけれども、注釈2のところですね、改築事業と併せて施工される電線共同溝につきまして、今回約 19 億円、これについては費用便益分析の費用には含めてございません。

以上でございます。

○二村委員 ありがとうございます、よく分かりました。

○久保田委員長 私から補足するのも変ですけども、B／Cには含めないが、その分の事業費は、全体事業費に含まれるので、効果については 15 ページの中で、主なその他の効果の下から二つ目で定性的には示すと、そういうやり方で当面やっていこうというふうになりましたので、この件については当面このように扱っていきたいと思います。ありがとうございました。

そのほか、ございますでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○久保田委員長 よろしいですかね。それではお諮りします。本件については継続ということではよろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○久保田委員長 ありがとうございます。それでは皆さん御賛同いただきましたので、継続というふうにさせていただきたいと思います。

■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 高崎安中拡幅

（上記について、事務局から資料により説明）

○久保田委員長 ありがとうございます。それでは、委員の皆様、御意見、御質問がありましたらお願いいたします。

朝日先生、どうぞ。

○朝日委員 すみません、御説明ありがとうございます。御説明はよく分かりまして、内容に異存ありません。

教えていただきたいことがありまして、事業の投資効果の中で経済活性化というところがあるのですが、こういう企業の立地に関わるようなお話のときに、例えば物流のところの効果が書かれているのですけども、地方部で工業団地だとか、その企業の立地にあって、人の確保というようなところ、物流の人手確保ももちろんなのですが、事業の人の確保がなかなか大変になってきて、それによって大都市近辺が企業立地にとって有利になってくるようなことも聞きます。公共事業自体の供給制約でコストが上がりますということがあるかと思うのですが、一方、こういう効果の部分で、民間企業の労働力確保。民間企業も労働供給制約に直面しているときに、物流とか製品のところだけでなく、労働者の確保だったり、例えば車通勤がメインのところであったりというところに関する効果というのはあるのかなと推察するのですけども、そういった観点で投資効果を見るということはあるのですか。

今までは、製造物とか原材料の物流という観点で経済活性化を見ていったところもあると思うのですが、人のやりくりが大変だみたいな現状を考えたときに、道路の果たす役割で、人の面というのは何かあるのでしょうかというのを教えていただきたい。この事業に関してのみということではないのですが、例えばこの事業では特に、車通勤が多いというところがあると思うのですよね。何かそういった観点で評価するようなことというのはあり得るのか。また、そういったお話の聞き方というか、そういうことを知っているかどうかというのをお聞きしたかったのですけども。

○久保田委員長 いかがでしょうか。

○事務局 御質問ありがとうございます。

まさに、道路を造ることによってその地域が活性化してくれば、それに伴って自治体というのは、そこに工場を誘致したり、工場を誘致してさらに人を確保するとなれば、さらには人の住むところを確保する、いろいろな意味で、すごく効果が広がってくる部分があるかと思います。

ただ、貨幣換算というところでいきますと、今、道路のほうでやられているものは、走行時間短縮便益ですとか走行経費減少便益、それらに直接、経済効果みたいなものがここの中に入っているかという、入っていない状態ではあります。

ただ、例えば近く的高速道路へ行くまでの時間短縮が見込まれるのでここに設置すると

いうことを考えれば、まさにそこは走行時間短縮便益のほうにも、間接的には加味されているのかなというふうに思っております。

なかなか、すみません、うまく御回答できていないかもしれませんが、現状としては、経済便益みたいなものがここに入っているかというのは、まだ入っていないというような状況でございます。以上でございます。

○久保田委員長 ありがとうございます。

朝日先生がおっしゃったのは、特にその中の通勤便益というか、勤め先まで早く行けるようになることの便益というのがどうかというような御質問だったようにも思いますが、あるような気もしますが、ただ、まだそれを定量的に評価するところまでは、我々、まだ行っていないと思います。

ですから、一般的に 14 ページで経済活性化の支援となっている中に、ほんわりと多分含まれているかもしれないという程度のように思われますけど、いかがでしょうか、朝日先生。

○朝日委員 そうですね、そう思います。

観点が、民間企業にとっての出来高というところと同時に、供給制約に苦しんでる部分に対しても、恐らく久保田先生におっしゃっていただいたように、通勤の利便性で人を集められる、あるいは、さっきの御回答であったみたいに住宅、要は地域の計画の一部であるということもあるかと思うので、何かそういった観点が入るといいなと。ただ、便益としてというのは多分、利用者の時間短縮のところに、おっしゃるとおり、もう入っているのでしょうね。定性的なのかもしれませんが、ちょっと観点を広げる部分もあるかなというふうに思った次第です。ありがとうございます。

○久保田委員長 ありがとうございます。今後の課題といたしましょう。そのほか、いかがでしょうか。

どうぞ。

○原委員 すみません、東京農大の原でございます。よろしいでしょうか。

○久保田委員長 お願いします。

○原委員 どうもありがとうございます。

1 点だけ細かいことなのですが、15 ページのところの、この管の名前のことで、本当に素人なものでお伺いするのですが、このコスト削減の取組が大事なことはもちろん分かるのですが、この当初計画の耐衝撃性という言葉が新しいほうの管にはないと

というのが名前の違いなので、素人から見ますと、この耐衝撃性がもしかすると劣っているのだろうかとか、安全性といいますか、そういうことに関しては問題がないのだろうかというようなことが少し気になるのですけれども、その辺はいかがでしょうか。

○久保田委員長 いかがでしょうか。

○事務局 御質問ありがとうございます。

確かに、名前上は何となく、耐衝撃性という言葉が抜けて、何か劣っているようには見えてしまうのですが、管自体としては、これまで使っていたものと同等の強度を有するものというところで、そんな中で、さらにコスト縮減されている管というところで、全国的に使われ始めてきた管でございます。以上でございます。

○原委員 ありがとうございます。

施工性の確保というところにそれが入っているのかどうかはよく分からないのですけれども、強度を要するとか、御説明の中に一言あると不安がなくなるのかなというふうに思いました。どうもありがとうございます。

○久保田委員長 ありがとうございます。私も安心しました。ありがとうございます。

そのほか、ございますか。

〔「なし」という声あり〕

○久保田委員長 よろしいですかね。では、お諮りいたします。ただいま御説明いただいた事業につきましては、継続ということでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○久保田委員長 ありがとうございます。皆様に継続の同意をいただきましたので、本件は継続とさせていただきます。

以上で案件は全て終わりましたが、全体を通して、何か、委員の皆様、御発言などがありますでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○久保田委員長 よろしいですか。それでは、次回以降もまたよろしくお願いいたします。

では、本日の審議は以上となりますので、進行を事務局にお返しいたします。

○司会 久保田委員長、どうもありがとうございました。

以上をもちまして、本日の議事内容が終了いたしました。

本日御審議いただいた内容については、委員長に確認いただいた後、速やかにホームページにて公表する予定です。

また、議事録については事務局で取りまとめ、委員の皆様の御確認を得た上でホームページにて公表いたしますので、よろしくお願いいたします。

そのほか何かございますでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○司会 よろしいですか。それでは、これをもちまして、令和7年度第2回関東地方整備局事業評価監視委員会を閉会させていただきます。

本日は、長時間にわたり御審議、誠にありがとうございました。

閉 会