

社会資本整備審議会 道路分科会 第2回事業評価部会

平成23年1月24日

【内海総務課長】 皆様、大変お待たせいたしました。定刻でございます。ただいまから、社会資本整備審議会道路分科会第2回事業評価部会を開催させていただきます。

それでは、開会に当たりまして、菊川道路局長よりごあいさつを申し上げます。

【菊川道路局長】 菊川でございます。先日、18日付で道路局長を拝命いたしました。お座りの皆さん、よろしくお願い申し上げたいと思います。

きょうは社会資本整備審議会の道路分科会事業評価部会ということでございます。家田部会長さんをはじめといたしまして、委員の先生方におかれましては、大変お忙しい中、ご出席いただきましてありがとうございます。

事業評価につきましては、昨年来さまざまな改善を行ってきたところでありますが、新規事業の採択時の評価につきましても、第三者委員会の皆さん方の意見を聴取するというプロセスを導入いたしました。本日は、この事業評価部会におきましてご意見をお聞きするというものでございます。今回は直轄国道の新規事業採択候補箇所10カ所をお諮りすることにいたしておりますが、どうか忌憚のないご意見を出していただきまして、今後の社会資本整備に資する議論をしていただければありがたいというふうに思っております。

また、事業評価部会に先立って行われました地方小委員会におきまして、従来から3便益を基本とする事業評価のやり方につきましても、さまざまなご意見がありましたので、新規事業採択時評価の議事とは別に、今後の事業評価のあり方について、きょうあわせて皆さん方の意見を伺うということになっております。どうかよろしくお願い申し上げます。

【内海総務課長】 本日の部会ですが、平成23年度の直轄道路事業の新規事業採択時評価につきまして、本年の1月7日に国土交通大臣から社整審の会長に諮問が行われておりまして、これに基づいて、道路評価部会のご意見を賜るというものでございます。

それでは、まず最初に、お手元の資料を確認させていただきます。議事次第、委員名簿、座席図というのがございまして、その後ろに、A3横で資料1、それから、同じくA3横で資料2とございます。それから、A4の縦で資料3、A4の横で資料4、それから、同じくA4の横で資料5とございます。それから、参考資料のほうですけれども、全部A4の縦で、参考資料1から4までとなっております。よろしゅうございますでしょうか。

漏れている資料がございましたら、お知らせいただきますようお願いいたします。

また、本日の部会の議事につきましては、運営規則7条に基づきまして、公開ということにしておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、委員のご紹介に移らせていただきます。

(各委員を紹介)

【内海総務課長】 なお、竹内健蔵委員におかれましては、少し遅れて出席ということのご連絡をいただいております。

本日ご出席いただきます委員の方、現時点で総員8名中7名でございます。審議会令で定める定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

それから、続きまして、事務局のほうも異動がございましたので、ご紹介させていただきます。

(事務局側を照会)

それでは、以後の議事の進行につきまして、家田部会長にお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【家田部会長】 どうも、お集まりいただきましてありがとうございます。それでは、これから第2回の事業評価部会の議事を進行させていただこうと思います。

お手元の議事次第でございますように、審議事項1件、その他事項3件、都合4件になっておりますけれども、大物としましては、最初の審議事項1件目の、23年度予算に係る道路事業の新規事業採択の評価でございます。それから、後半では、計画段階評価の試行と、それから、事業評価のこれからのあり方について、ざっくばらんな議論をしていただくという、この2つの山、最後の事故ゼロプランにつきましては、報告事項ということでございますので、なるべく円滑に審議をしたいと思っております。

それでは、資料1と2に基づきまして、1件目の審議事項について議論していただきますが、進め方としましては、まず事務局にまとめて説明していただいて、その後質疑をして、質疑につきましては、一般論というよりは、そこにある具体的なプロジェクトに関する質疑をしていただいて、そこで提案されている内容について、まずは委員の中で採択を決めさせていただく。その後、この新規事業のこれからの進め方について、コメント等ございましたらぜひお願いしたい。こんなような立て方にしようと思っておりますが、よろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

【家田部会長】 ありがとうございます。

では、早速審議事項1につきまして、ご説明をお願いいたします。

【三浦国道・防災課長】 国道・防災課長の三浦でございます。よろしくお申し上げます。

それでは、23年度の新規事業候補箇所についてご説明を申し上げます。資料は、資料1と資料2でございます。最初に、私のほうから資料1を用いまして、大まかな流れと概要についてご説明をさせていただきたいと思っております。その後、資料2を用いまして、各地方整備局から個別の事業箇所についてご説明を申し上げます。

最初に資料1の1ページをごらんいただきたいと思っておりますが、新規採択の大きな流れを示させていただいております。まず計画段階評価を行いまして、流れとしては2つございまして、左側のほう、概算要求箇所というところでございますが、高規格幹線道路もしくは全体事業費が250億円以上の事業につきましては、概算要求の前に新規採択時評価を終えるということにさせていただいております、事業実施環境が整っている箇所のうち、各事業の事業効果や緊急性、予算の状況を踏まえて選定をさせていただくということでございます。既にこれは昨年の夏に、そこにお示ししております那覇空港自動車道の小禄道路以下3カ所につきましてお諮りを申し上げ、ご審議をいただいたところでございます。昨年暮れにまとめた政府予算案におきましても、この4カ所につきましては、予算化、新規事業化をするということで、全箇所盛り込まれております。

本日ご審議をお願いいたしますのは、右側のほうの流れでございまして、その他箇所でございます。高規格幹線道路以外で全体事業費が250億円未満のものについて、今回お諮りをするというところございまして、同じく渋滞ですとか事故などの現道上で抱えております交通の課題に対応いたしまして、事業実施環境が整っているものの中から、各事業の事業効果や緊急性、予算の状況を踏まえて選定をいたしております。一番下に書いております道央圏連絡道路の長沼南幌道路以下9カ所、全部で10カ所を本日お諮りをさせていただきます。

1枚おめくりいただきますと、それぞれの事業箇所の位置図をお示しさせていただいております。赤でお示しをしておりますもの4カ所、これが概算要求にお諮りをいたしました4カ所ございまして、緑でお示しをさせていただいておりますものが、今回お諮りをする10カ所になってございます。

もう1枚おめくりいただきますと、3ページでございますが、各事業候補箇所の一覧表

をつけさせていただいております。事業箇所名ですとか、区間延長、車線数、事業費、B/C、そして整備効果の概要をお示しさせていただいております。これにつきましては、後ほど詳しくご説明をさせていただきます。

もう1枚おめくりいただきまして、4ページでございますが、手続き関係の概要について載せさせていただいております。今回、この10カ所について、事業評価部会にお諮りするに当たりまして、2つの手続きを経てまいっております。1つは、関係します地方負担をお願いいたします知事と政令市長から意見を聴取しております。参考資料4のほうに、その現物をつけさせていただいておりますが、いずれの首長、知事、政令市長からも、予算化に同意というご意見をいただいております。

そして、もう一つの手続きのほうでございますが、地方小委員会で調査をいただいております。これにつきましては、道路分科会の下に地方小委員会を設置させていただくということで、既に各地方整備局に設置させていただいておりますけれども、これにお諮りを申し上げて、ご意見、調査結果等をいただいておりますが、いずれも妥当であるという結論になってございます。1月14日から1月20日までお諮りをさせていただいております。各地方小委員会の委員の名簿は、参考資料2に付させていただいておりますので、あわせてごらんいただければと思います。

5ページ以降でございますけれども、10カ所の位置をお示した図面と、それから、現地の状況を示す写真等を添付させていただいておりますが、これにつきましては、資料2のほうで各地方整備局からご説明をさせていただきたいと思っております。

それでは、個別箇所のご説明に移りたいと思っております。

【後藤北海道開発局道路計画課長】 それでは、北海道の2カ所、長沼南幌道路と定山溪拡幅についてご説明します。

資料2の1ページをごらんください。北海道ブロックにおける新規事業候補箇所の選定の考え方です。北海道には国道が約6,600キロございまして、すべて直轄で管理いたしておりますが、現道の交通上の課題を分析するため、道路交通センサスの区間、843区間に分け、まず渋滞等の課題がある区間を82区間抽出しました。抽出の指標は、右の表の損失時間及び混雑度、これが一定以上のものとししました。3ページが、この82区間のリストでございます。3ページにつけてございます。

1ページのフローに戻って恐縮でございますが、次に、北海道、広大でございますので、広大な北海道での主要な地域課題である、医療アクセスや農水産品等の物流効率化、また、

地域戦略である観光振興と照らしまして、道路の機能向上が必要な区間を設定しました。1枚めくって、2ページをごらんいただきたいと思います。医療アクセスとして、各市町村から道内7カ所の高次医療機関への最短経路、次に、物流アクセスとして、農業産出額などの多い市町村から、特定重要港湾の苫小牧港や主要な港湾への最短経路、観光アクセスとして、道外観光客が多い市町村から、新千歳空港などへの最短経路など、これを整理しました。1ページのフローに戻りますが、この先ほどの82区間のうち、これらのいずれかの経路上にあるものを絞り込んだところ、57区間となります。

さらに、現道で、現在何らかの対策を事業中の区間や、近くに高規格幹線道路がある区間、これを除きますと、新たな対策が必要が区間が11区間となります。この中から、都市計画決定や環境影響評価の状況、事業効果等を踏まえますと、3区間となります。3ページのリストでは、赤い線で囲った3区間ですが、うち、隣り合う2区間はまとめ、新規事業候補箇所として2カ所を選定しました。

4ページをごらんください。まず長沼南幌道路について説明します。この線の整備を検討している南空知の南部地区ですが、国道337号、234号が交通混雑、あるいは環境基準を上回る交通騒音が発生してきています。また、交通事故率も最大で約700件/億台キロと高くなっております。

原因といたしましては、右側に示しますように、国道234号、337号が2車線のため交通容量が不足している。また、道北やオホーツク圏等から新千歳空港や苫小牧港への主要なアクセス道路となっており、大型車混入率が最大で47%と高いため、これに伴う騒音が発生し、また、大型車の絡む事故が多発していることが挙げられます。よって、政策目標を、交通容量確保による交通混雑の解消と、市街地からの大型車両削減による安全かつ快適な交通環境の形成としました。

5ページをごらんください。対応策として、5ページ左下の図の3つの案を考えました。いずれも、現在整備中の中樹林道路と泉郷道路を結ぶ案ですが、案①は、長沼町の市街地を迂回する別線整備案、案②は、現道を4車線に拡幅する案、案③は、現道拡幅と市街地部のミニバイパスを組み合わせた案です。評価としては、上の表のように、交通混雑の解消では3つの案とも効果がありますが、安全快適な交通環境の形成では、案①において、市街地を通過する重交通が別線に転換され、現道の大型車交通量で約4割の削減が見込まれることから、案①の評価が高くなっています。

以上と市街地改編などの社会的影響、コストも合わせて総合評価し、案①の別線整備が

妥当と考えました。この案を6ページにまとめております。6ページをごらんください。長沼南幌道路としておりまして、事業の延長は14.6キロ、事業費は約240億円で、計画交通量は約1万4,300台/日です。B/Cは3.0です。道路交通上の課題は、先ほどの説明のとおりです。地元調整等の経緯ですが、平成21年1月に環境影響評価を完了しています。また、北海道や沿線市町村による期成会から早期事業化の要望をいただいています。整備効果としては、棒グラフのように、337号、234号の現道において、交通混雑の解消と大型車交通量の低減が見込まれます。また、この長沼南幌道路によって、全体延長約80キロの道央圏連絡道路のミッシングリンクが解消され、物流拠点へのアクセスの速達性、定時性の向上が期待されます。7ページは、その概要図であります。

続きまして、8ページをごらんください。次に、定山溪拡幅をご説明します。この路線の整備を検討している札幌市の定山溪地区は、入湯客が年間約150万人、道内有数の観光地ですが、鉄道はなく、この地域を通過する唯一の幹線道路の国道230号では、休日・平日を問わず慢性的な渋滞が生じています。右の図の矢印のように、秋の紅葉シーズンなどに、最大で約20キロの渋滞が生じています。また、札幌駅前までの路線バス、1日に往復延べ68便ありますが、秋の混雑期には、ダイヤからの遅れが延べ70時間、1便平均で約1時間も多くなっており、観光客だけでなく、地域で暮らす人々にとっても大きな影響を及ぼしています。交通事故率も、最大で約280件/億台キロと高くなっております。

原因としては、ページ右側の図4、図5に示すように、温泉宿泊施設が多く、これにともなう発着交通など交通量が多い一方で、現道が2車線で交通容量が低いことが挙げられます。また、下の円グラフのように、渋滞車列や沿道への出入り車両等への追突事故が約7割と多いということから、事故率の高さにつながっています。よって、政策目標を、交通容量確保による交通混雑の解消と、観光施設への安全なアクセスの確保としました。

9ページをごらんください。対応策として、左下の図の2つの案を考えました。案①は、国道230号の現道を4車線に拡幅する案、案②は、トンネルにより通過交通を分離する案です。評価としましては、上の表のように、交通混雑の解消、観光施設への安全なアクセスの確保では、両案とも効果がありますが、社会的影響では、案①では、温泉宿泊施設など、既成市街地への立ち入る機会を保持できますが、案②では、地域の方々が既成市街地への立ち寄り機会の減少による温泉街の衰退を懸念しております。これらとコストも合わせて総合評価し、案①の現道拡幅案が妥当であると考えました。

この案を10ページにまとめております。10ページをごらんください。定山溪拡幅として、事業の延長は2.8キロ、事業費は約125億円で、計画交通量は約1万4,500台/日です。B/Cは1.9となっています。道路交通上の課題は、先ほどの説明のとおりです。地元調整等の経緯ですが、昨年10月に拡幅の都市計画変更は完了しています。また、札幌市などから、早期事業化の要望をいただいているところです。整備効果といたしましては、棒グラフに示しましたように、慢性的な渋滞を解消するとともに、追越し車線などの設置により、安全円滑な交通が可能となります。また、地元では、4車線整備を核としたまちづくり計画を策定しており、景観形成などが期待されます。

次に、飛ばしまして、12ページをごらんください。北海道地方小委員会の概要と意見です。1月20日に開き、議事概要にございますように、整備効果の早期発現が重要、地域計画における道路の役割を明確にすることが重要、全国一律の評価でなく、冬期の交通など、北海道の地域特性の視点も重要といったご意見をいただきました。結論として、長沼南幌道路と定山溪拡幅の新規事業化は妥当であるという結論をいただいております。

以上で、北海道の2事業の説明を終わります。

【川瀧東北地方整備局道路部長】 引き続きまして、東北地方整備局でございますけれども、説明をさせていただきます。

13ページをお開きいただきたいと思いますが、まず新規の選定の考え方ではありますが、左側にフローチャートがありますけれども、東北の中、全路線2,600キロをセンサス区間毎に分割をしまして、その中で、次のフローですけれども、対策が事業中区間、あるいはその並行区間、あるいは高速道路の無料化社会実験などが行われている区間を除外するというところを行いまして、その下でございますけれども、区間毎に下に書いてあるような課題を考慮して、優先度を判断しました。具体的には、渋滞の状況、交通事故の状況、道路構造の状況、これは急勾配であるとか、急カーブであるとか、幅員が狭いとか、そのことでございます。それから、防災の状況、これは災害によりまして通行規制があるかないかということで判定をいたしました。それから、位置づけとしまして、拠点施設、これは救急医療施設とか工業団地などを考えましたが、それらのアクセスを担っているかどうかということも判定の条件といたしました。その結果、46区間が東北の中で選定をされまして、今回、その中で整備方針が明確な区間ということで選定をいたしまして、一番下でありますけれども、これは福島ですけれども、国道49号、北好間（きたよしま）と読みますが、北好間改良という1カ所を選定させていただきました。

14ページにその全体のリストがありますけれども、私どもとしましては、今申しました対象となる条件に○をつけまして、○の数で単純に判定をして、この北好間、一番上の赤く塗っているところでありまして、6個ということで、今回新規で要求をさせていただきたいということでもあります。

次のページ、15ページでございますが、もう少し詳しい図面ですけれども、福島県いわき市というのは、東北の中で一番南です。しかも海側でありますので、雪もほとんど少ないというところでありまして、一番左上に図面がありますけれども、ピンクに塗っている部分、これはいわきの市街地、市街地がやや海側にありまして、緑色が高速道路です。常磐自動車道と磐越自動車道が通っている。それと並行するような形で、青い直轄国道が通っているということでもあります。市街地がやや海側にあるということもあって、この入り口部分が非常に渋滞をしております、グラフをつけております。渋滞と同じように、交通事故も多いという状況であります。右側の下のほうに図面があると思っておりますけれども、拡大した図面です。この北好間地区なんです、先ほど申しました高速道路のいわき中央インターというのが右側にあると思っておりますが、ここの中央インターから車が流れ込んで区域に来ます。かつ、この49号の国道、これは通勤に、左側のほうに行きますと、これは郡山のほうになりますけれども、郡山、あるいはその途中からこのいわき市の市街地へ車が流れてくるような路線になっておりまして、渋滞をするという原因は、この交差点が1つ問題があるということ。それから、ピンク色で幾つかありますけれども、いろんな工業団地なども近辺にありまして、黄色くいわき好間中核工業団地などもありますけれども、こういうものがあつたり、あるいは、道路自体の線形も、非常に地形の関係から悪いということもございまして、先ほどのような問題が出てきているということでもあります。

それで、次の16ページであります、それを解決するためにどういう方法があるかということですが、案①、案②、案③ということでもあります。案①は、現国道、現道を改良していこうという案、案②は、今回の案で、やや短いバイパスであります。案③については、大きいバイパスで改良としたらどうかということで、左下の図面がそれです。青い点々が現道拡幅、赤い線が今回の交差点改良プラス事故対策局部改良、灰色の線が、これは大きいバイパスということでありまして、この3つを比較しますと、案②の赤で効果が出るのではないかと。案③もよろしいのではないかと思いますけれども、事業費が120億円ということで、大きくなるということ、赤は50億円でいいということ、青い点々は、やはり交差点改良はいいんですが、現道路の線形を直すのにはやはり不十分

だということで、案②を妥当ということでさせていただきました。

17ページにはもう少し細かい図面がついておりますけれども、これは省略いたします。

19ページ、飛びますけれども、私どもも小委員会で意見をいただきましたけれども、この北好間改良、結論で申しますと、新規事業化については妥当であるというようなご意見を賜りました。

以上でございます。

【石川関東地方整備局道路部長】　　続きまして、関東ブロックの3カ所について説明させていただきます。

20ページでございます。まずは基本的な考え方といたしまして、左側半分をまず見ていただきまして、関東地方整備局が管理する路線につきまして、地元との合意がなされている。これは都市計画決定済みということでございます。かつ、対策事業が未実施の箇所。これが抽出箇所全部で82カ所でございます。この82カ所につきまして、キロ当たり渋滞損失が多い順にずっと並べてまいりました。その中で、ルート・構造等の検討状況、これは都市計画決定はなされておりますが、効率的な事業実施のために、構造等の見直しが必要な箇所、これもまだ検討中の箇所は除いております。また、都市計画上の車線数の確保状況、これは例えば都市計画決定が4車でなされている、現道も4車ある、幅員は若干足りませんが、車線数は確保されているというところにつきましては、都市計画決定の幅員どおり実施しても、十分な渋滞損失の軽減が図れないということから、見合わせていただいております。また、隣接区間等が事業実施中のところにつきましては、その事業の進捗を見てからということで、見送らせていただいております。また、無料化社会実験が実験中のところにつきましては、この実験の検証を十分行った上ということで、これも見送らせていただいております。また、交通安全、沿道環境、防災等の対策についての必要性も考慮させていただいているという状況でございます。

そのような流れで選ばせていただきますと、新規事業化箇所ということで、一般国道17号の上尾道路（Ⅱ期）、一般国道18号の坂城更埴バイパス（坂城町区間）というこの2カ所でございます。次の21ページを開いていただきますと、この考え方を、例えば、これは先ほどの82カ所を渋滞損失の多い順に並べたものでございますが、一番上の最も渋滞損失の多い箇所、これが一番右の未事業化の理由のところ、都計車線数確保とございます。これが先ほど申し上げました、現況も4車確保されて、都計上も4車というところは、幅員は都計幅はありませんが、都計どおり実施しても渋滞損失の軽減が十分

図れないということで、見送りということになっております。上から4つ目まではそうです。5つ目は、今度は検討中箇所と未事業化の理由のところに書いてございます。ここは、先ほどのルート・構造上の見直しが必要だということで、検討中でございます。その下3カ所、これが、隣接区間はまだ事業中ということで、今回は見送らせていただくということでございまして、そうしますと、赤で囲ってあります、ここが未事業化の理由のところが空白になっておりますが、ここが上尾道路（Ⅱ期）というところでございます、その後ずっと未事業化の理由が書いてございまして、21ページの右側のところに、下から2番目に、41番目というところで、この未事業化の理由のところが空白になっているところ、ここが18号の坂城更埴バイパス（坂城町区間）ということで、このところが今回の新規の候補カ所ということでございます。防災のところに要対策箇所ありとありますが、このバイパス化によりまして、この防災対策箇所も回避できるということで、先ほどの交通安全、沿道環境、防災等の対策の必要性というところも考慮したというところでございます。

恐縮ですが、また20ページに戻っていただきまして、今度は右側の部分でございます。補助国道、県が管理している国道の権限代行ということで、知事さんから要望がございまして、対策を行うべき道路交通上の課題が確認できるとともに、権限代行の要件に合致し、事業実施環境が整っている箇所ということで、これは該当箇所が1カ所でございます。道路交通上の課題、これは後ほど説明させていただきますが、防災上の課題、線形、幅員というところに課題がございまして。権限代行の要件ということで、A、BとあるうちのB、都道府県による効率的な施工が困難な事業ということで、技術的難度が高い箇所ということでございます。そのような箇所が1カ所、これが158号、奈川渡改良という箇所でございます。これが選定の考え方でございますが、次に個別に1カ所ずつ説明をさせていただきます。

まず23ページでございます。国道17号、上尾道路（Ⅱ期区間）でございますが、この埼玉県県央地域というところは、混雑度1を超える道路が多数存在してございまして、特に市街地を通過する国道17号は混雑が著しいというところでございます。

原因といたしましては、幹線道路は国道17号のみでありまして、日交通量は5～6万台と非常に多く、大型車混入率も25.1%と高い状況でございます。また、埼玉県内の17号で唯一バイパスが未整備の区間でございまして、現在、Ⅰ期区間というのが供用しておりますが、十分なバイパス効果がまだ発揮できていないというところでございます。

す。17号の現道も、沿線が商業施設が張りついておりまして、沿道からの出入りも多く、交差点も多いことから、速度低下が著しいところがございます。政策目標といたしましては、交通容量を確保し、交通渋滞を解消するということでございます。

24ページをお開きいただきまして、この計画段階における対策案、まずはバイパスルート案と、それから現道拡幅案、現道拡幅で部分的に立体を行うという2つの案を検討させていただきました。いずれの案におきましても、バイパスルート案、これが各評価軸、交通混雑の解消、移動時間、支障家屋、コスト等、すべての評価軸におきましてすぐれているということで、案①バイパスルート、これは平成元年の12月に都市計画決定済みでございますけれども、これが妥当であるという考え方でございます。地域の要望状況は、埼玉県知事から要望書等を提出いただいております。

次に、新規事業採択時評価でございます。25ページでございます。延長9.1キロ、全体事業費24.5億、B/Cが5.7、EIRRが23.2%という計算結果でございます。

続きまして、1枚飛ばしていただきまして、27ページ、今度は国道18号の坂城更埴バイパスについて説明をさせていただきます。坂城・千曲地域、この地域も、幹線道路では混雑度1を超える区間が多数存在しておりまして、市街地部を通過する国道18号の混雑が著しい状況でございます。

原因分析といたしましては、日交通量が2万5,000～2万8,800台と非常に交通量が多いということと、また、バイパス計画は全体24.1キロございますけれども、まだ3割しか開通をしていない状況でございます。18号の交通容量が不足しておりまして、混雑度も1.5以上と非常に高い状況になっております。22年3月に上田側の上田坂城バイパスが開通いたしました。その先のバイパス、この当該区間でございますが、未整備のために、鼠橋周辺、渋滞が発生しております。政策目標といたしましては、この交通容量を確保し、交通渋滞を解消を図るということでございます。

続きまして、28ページでございますが、バイパス整備と現道の拡幅案の2案を検討させていただきました。このケースも、交通渋滞の解消や沿道環境、事業実施期間、コスト等、すべてにわたりまして、バイパス案のほうがすぐれているということで、案①のバイパス案を妥当ということで結論をさせていただいております。都市計画は、昭和60年12月に既に都市計画決定をされておりまして、長野県知事からも要望をいただいております。

続きまして、29ページでございますが、坂城更埴バイパスの新規事業採択時評価でござ

ざいます。この坂城更埴バイパス、全体は19.2キロございますけれども、この開通した上田坂城バイパスの隣接区間でございます3.8キロメートル、この3.8キロメートルの終点側と県道のミニバイパスがつながっておりますので、ちょうど間の区間をこのバイパスの3.8キロで埋めるということでございます。事業費110億、B/Cが2.8、EIRRが10.4%ということでございます。

30ページに図がございますけれども、今回の3.8キロ区間、ちょうど右側のところが既に開通しているバイパス、それから、左側の緑色で塗ってあるところ、ちょっとミニバイパスみたいなものがございますが、これが県道のバイパスでございまして、このバイパスは既にできておりますので、この既に開通している上田坂城バイパスと、それから県道バイパスも有機的につないでいこうという事業でございます。

それから、次は31ページでございますが、3つ目の事業でございます。158号線、奈川渡道路でございます。この区間は、いわゆる「命の道」ということでありまして、過去に落石、トンネル内の交通衝突事故によって通行止めが発生しております。迂回は、非常に大幅な迂回が必要になる地域でございます。また、当該地域には高度医療施設がないために、158号を利用して松本市東部への救急搬送が行われているというところでございます。また、当地域の基幹産業であります観光、これにつきましては、岐阜県境の安房峠道路の開通によりまして、岐阜県側からの観光客は増加いたしましたが、長野県側はずっと減少傾向が続いているということで、当該道路の不安定性というのも観光の減少の1つの要因になっているのではないかと考えられております。

原因分析といたしましては、防災危険箇所が存在ということで、要防災対策箇所34カ所、そのうち奈川渡ダム周辺というところに11カ所、かなり多くが集中しているというところでございます。線形不良区間、これは全体として29カ所ございます。当該区間（沢渡～島々間）、約14.4キロございますが、この区間で29カ所。最も厳しい箇所というのは、やはり奈川渡ダム周辺でございます。それから、幅員、建築限界の不足のトンネル、これが11カ所存在しておりまして、特に奈川渡ダム周辺では、大型車のすれ違いができないトンネルが4カ所ございます。政策目標といたしましては、幹線道路の機能確保というところでございます。

続きまして、32ページの計画段階評価でございます。これは14.4キロにつきまして、大規模バイパスを実施する場合、それから、ミニバイパスと現道改良をあわせて実施する場合ということで、防災危険箇所の回避や線形不良箇所の解消、建築限界不足の解消

等々を評価軸としたものでございます。大規模バイパスの場合は、別線の整備になるために、現道への与える影響というのはほとんどありません。ただ、一方では、沿道に集落もございまして、そのアクセスが制限される。それから、コスト面でやはりミニバイパスプラス現道改良よりも多くかかるということでございまして、また、事業期間も長期間に及ぶということで、今回案②の検討、ミニバイパスプラス現道改良という結論を出させていただいております。当該区間は、都市計画決定は必要ございません。地域からは、長野県知事よりご要望をいただいております。

次の33ページの新規事業採択時評価でございまして、先ほど申し上げておりますように、14.4キロのうち、奈川渡ダム周辺に防災危険箇所、線形不良箇所、幅員狭小箇所が集中しております。また、当地域、地質が悪いということと、現トンネルを交通を確保しながら拡幅をするという技術的な難度がございまして、そういう防災等の集中、それから技術的難度ということで、そのうちの奈川渡ダム周辺の2.2キロにつきまして、権限代行として事業化をさせていただきたいという内容でございまして、事業費は110億、B/C1.5、EIRR6.4%ということでございます。

以上3カ所が関東地方整備局の新規事業候補箇所でございますが、35ページでございますが、1月20日に地方小委員会を開催していただきました。事務局より説明のあった3路線について、新規事業化は妥当であるというご意見をいただいております。また、同時に、新規事業箇所の選定の考え方は、この考え方で固定ということではなく、柔軟に議論して改善していくべきである。また、事業目的に応じた適切な手法により評価を行うことが重要であることから、3便益による評価だけでなく、多様な評価手法についても、今後工夫する必要があることを、事業評価部会に本委員会として諮るべきと、こういうご意見をいただいております。結論といたしましては、17号上尾道路、18号坂城更埴バイパス、158号奈川渡改良の新規事業化については、妥当であるという結論をいただきました。ありがとうございました。

【大寺北陸地方整備局道路部長】 続きますが、北陸地方整備局の新規事業についてご説明申し上げます。大変すいません、資料1の方をまずご覧いただければと思います。

資料1の8ページ、⑦新潟南北道路、一般国道7号、紫竹山道路というところでございます。この地域高規格道路であります新潟南北道路について、まずご説明したいと思いますが、北陸自動車道から新潟バイパスを経まして、新潟市の中心市街地、古町の周辺でございまして、ここに至る延長8キロの地域高規格道路ということで、これまで黒いところ、

約3.7キロが供用済みということでございます。今回の新規事業につきましては、そのうち事業化している栗ノ木道路と亀田バイパスの間の0.7キロということでございます。

次に、資料2の36ページをお願いしたいと思っております。新規事業候補箇所の選定の考え方ということでございます。まず北陸地方整備局の直轄国道全部のセンサス区間252区間、延長として1,022キロございますが、このうち対策事業実施中並びに事業完了、経過観察中を除きました対策事業が必要な区間ということで、577キロ、57%という区間が浮かび上がっているところでございます。これを右側のいろいろな目標でございます、円滑な通行、ネットワーク機能の向上、安全な通行、冬、災害に強い、それから環境負荷といった5つの視点から見たものでございまして、このうち、やはり円滑な通行の指標6.7万時間という、損失時間の平均を超えている区間ということで、抽出したものが53区間、約140キロということで、37ページの表に載せたものでございます。このうち、事業の実施環境（都市計画、あるいは環境影響評価）が整っている区間として抽出したものが、ピンクの網かけした5区間ということでございます。このうち、今回は紫竹山道路区間ということで、上の2区間を新規事業としてお願いしようと思っておりますのでございまして、事業化している関連事業並びに、一体となって事業をします都市計画事業というところの進捗を踏まえて、検討を進める区間として、この紫竹山道路区間というものを抽出したところでございます。

次に、38ページでございますけれども、計画段階評価ということで、新潟都市圏の課題といたしまして、下の3Dの渋滞状況の図をごらんいただければと思いますが、交通量の多い、10万～15万台走っている新潟バイパスは、緑ということで、これは渋滞が少ないところでございますが、ここの紫竹山インターから新潟市中心部に向かう区間が、赤あるいは黄色ということで、非常に渋滞が激しい区間となっております。今回の区間につきましても、渋滞損失もかなり上位、事故率についてもかなり上位ということでございまして、交通容量の不足、そして、右側に書いてありますが、交通事故の発生が非常に多いということでございます。ここの区間につきましては、平面交差点が紫雲橋交差点、紫竹山交差点、それから紫竹山インターランプ入り口と、3つの平面交差点がございまして、それぞれ渋滞も激しいということもございまして、追突事故並びに右折時の事故が非常に多いということでございまして、ここの区間の交通容量確保による渋滞緩和と、路線の立体交差化による事故の削減というものが求められているということでございます。

ということで、計画段階手法としまして、次の39ページ、3案を考えてございます。

案①につきましては、紫竹山区間の連続立体化と、紫竹山インターに向かうところの右折の部分の立体化を合わせたものでございます。案②は、紫竹山インターの右折立体化と、あと、現道拡幅です。緑のところは現道拡幅ということでございます。案③は、紫竹山インター右折のみ立体化という案でございますが、○×△書いてございますけれども、案②、案③で申し上げますと、現道部分につきましては、交通容量がなかなか確保できないということで、スムーズな通行ができないということになってございます。それから、交差点につきましては、それぞれ立体化ということで、ここの分についてはオーケーということでございます。あと、事業区間、それから事業については、案①が、期間もかかるし、事業費が高いということになってはいますが、総合的に評価いたしまして、この案①が一番妥当という評価になってございます。

続きまして、40ページでございますけれども、事業採択時評価ということで、概要につきましては、先ほどの資料と同じでございますが、B/Cについては、2.8という数字が得られてございます。なお、地元調整との経緯でございますけれども、平成4年に、先ほどの南北道路の一部でございますが、万代島ルート線として、都市計画決定されているところでございまして、そのうちの今回1カ所の事業化ということでございます。地元の要望につきましても、市長よりも要望書が提出されているということでございます。

41ページにつきましては、構造の概要ということで、これまでの平面6車から高架4車・平面4車という構造になってございますし、現在事業中でございます栗ノ木道路というところと合わせまして、この赤い部分でございますけれども、紫竹山道路を立体として連続性を持った構造ということで、交通の処理ができるということでございます。

42ページでございますけれども、地方小委員会の概要ということでございまして、基本的には妥当であると結論をいただいておりますが、意見といたしまして、やはり重要道路の接続は立体化となっているのが当然であるとか、まちづくりへのコンセプトの説明があるとよいという意見、それから、B/Cの算出につきましては、現在事業化区間を対象としたネットワークの評価になってございますけれども、計画、都市計画も含めた全体での評価も必要であるというふうな意見等もいただいているところでございます。

以上でございます。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 続きまして、近畿ブロックにおける考え方をご説明します。43ページをお開けください。近畿管内の直轄国道を対象としまして、センサス区間が449区間あるんですが、そのうちに、ピーク時間帯の平均旅行速度30キロ未満

の箇所、そういう箇所を抽出して、118カ所ございます。この中から、抜本的な対策のバイパス等をやっているところを除き、さらに交差点改良等の部分的な対策事業をやっている箇所17カ所を除き、また、環状道路等大きな対策をして渋滞緩和が期待される箇所15カ所、こういった箇所を除いてまいりまして、最終的に真ん中及び下、38カ所が残っております。この38カ所につきまして、今後、これらについては何らかの渋滞対策をしなければならない箇所ということで、この中から交通混雑以外の課題、準備が整っているかどうか、対策事業に対する都市計画決定の状況とか、あるいはその他を考慮して総合的に判断して選定する、そういう考え方でございます。

具体的には、38カ所すべて都市計画区域内にございますので、これらについて準備、地元の合意ということで、都市計画決定をしている必要があります。この中で都市計画決定しているのは5カ所ございます。次のページに、その対象対策リストがありますけれども、この中で5つ残っております。ナンバー7、ナンバー8、50、52、59と、この5つが残っておるんですけども、このうち、上から、ちょっと小さい字で見づらいんですけども、リストの7と8が24号の奈良市、50番が24号の京都府の城陽市、52番が24号の木津川、59番が165号の大阪府柏原、こういう5カ所が残っておりました。この5カ所のうち、左の上のほうの7と8、この2カ所は、対策事業が高規格幹線道路の京奈和自動車道大和北道路ということで、昨年8月のこの事業評価部会でもご審議いただきまして、これは大深度トンネル構造で、事業規模が大きくて、コスト削減の検討を進める必要があるということで、新規事業の対象とはなっておりません。それから、ナンバー50、右の中ほどですけども、これにつきましては、新名神高速道路の抜本見直し区間（大津～城陽）と並行している区間でございまして、この24号の対策事業は新名神と一体で都市計画決定されているということで、したがって、抜本見直し区間と併せて事業を行う必要があるということで、今回、新規事業候補箇所から外しております。したがって、5つのうちから2カ所残っているのが、赤でくくった2つでございまして、52番は、さらには、それ以外に死傷事故も多い、騒音が著しいというほかの事情もありますし、59番につきましては、線形が厳しくて騒音が著しい、あるいは異常気象通行規制があるなど、交通混雑以外の複数の課題もあり、早期に課題を解決する必要があるということで、新規事業候補箇所といたしました。

個々にご説明させていただきますと、その2カ所につきまして、45ページが一般国道の163号木津東バイパスでございます。まず計画段階評価、1番の地域の課題ですけれ

ども、ここは京都府の木津川市で、45ページの左側の図にございますけれども、南北に24号が走っております。それから、163号が東西に走っておりまして、真ん中の市街地部分で、24号と163号が1.9キロにわたりまして重複しております。ここで重複区間で慢性的な交通渋滞が発生しております。下のグラフ等がございますように、ピーク時には所要時間が非混雑時の8倍となったり、あるいは路線バスが89%定時性確保できないなど、生活に支障を来しております。

2番の原因分析ですけれども、先ほども申しましたように、真ん中で重複しておりますので、おのおの2車線ずつの国道が合流していて、真ん中が2車線ということで、交通容量が4割超過しているということが原因でございます。

46ページをお開けください。それで、対策なんですけれども、前提としまして、この地域では、下の絵の、ちょっと薄くなっているんですけれども、図の右下のほうですけれども、UR都市再生機構で関西文化学術研究都市の木津中央地区の整備を進めております。この中の都市計画道路を東中央線というのをURで進めておりまして、これが事業中になっております。これが赤い点線でございます。さらに、それと木津川を渡る北のほうですが、163号に接続する、この道路を京都府が平成21年から事業をしております。したがって、案①として考えましたのは、このURの道路、京都府の事業、これと連携して、一番下の部分、赤い実線の部分、国道163号のバイパスでつなげてやるという案を案①としております。案②、案③として比較案ですけれども、新たに東西方向に163号のバイパスをつくるという案、これは青い線でございます。それから、重複箇所を拡幅するという案、これが緑の案ですけれども、いずれにしても、事業費等、合理的に考えまして、案①を選定しております。

47ページに、新規事業採択時評価ですけれども、1番の事業概要は、延長は0.6キロメートル、全体事業費15億、B/Cは5.1ということでございます。2、3は省略させていただきます。効果としては、このバイパスの整備によりまして、現道2車線に加えて、バイパス2車線分の交通容量が増えますので、渋滞が緩和する。さらには、関西学研都市の開発と一体となったまちづくりに資するという効果があるということでございます。

2カ所目、49ページをお開けください。165号の香芝柏原改良でございます。計画段階評価ですけれども、1番の地域の課題ですけれども、この地域の課題につきましては、少しわかりづらいんですけれども、奈良県の中和地域、この図の大体真ん中あたりですけ

れども、この地域と大阪府を結ぶ国道165号、これが大阪都市圏のベッドタウンの中和地区と大阪とを結ぶ道路になっておりまして、通勤時に非常に混雑いたします。さらに、ここが、ごらんのように線形が非常に悪いということで、交通事故の可能性も高い。それから、峠部分にありまして、異常気象時の通行規制区間にもなっており、雨量が連続雨量200ミリ以上になると通行止めをするという区間になっております。

原因分析でございますけれども、2番、交通渋滞については、この現道が2車線あるんですけれども、交通量が2万5,000台1日当たり通っておりますので、容量を7割超過しているということが原因ですし、さらに、将来的な課題も考えますと、右の上なんですけれども、奈良県と香芝市が整備を進めております緑色の中和幹線という道路がございます。これが平成23年に全線供用する4車線の道路として事業が進められております。それから、下側に紫色の165号、それから大和高田バイパス、これが2車線ずつありまして、これが当該部分で2車線に合流するということで、今後もさらに渋滞が見込まれるということでございます。下のほうに図がありますけれども、線形も非常に悪いので、急カーブ、急勾配ということで、交通事故の危険がある。それから、異常気象時ですけれども、青いハッチの部分、ここが防災対策箇所の急峻な法面がありまして、ここが災害に脆弱なところになっております。

次のページをごらんください。対策案を検討しました。対策案といたしましては、左下にありますけれども、案①として、現道2車を4車線にする案、赤い点線の案です。それから、4車線のバイパス、これはトンネルでぐるっと迂回する案ですけれども、青い点線の案、この2つを検討いたしました。これは検討の結果、事業費の点で、安価な案①の現道拡幅を選定いたしました。

51ページをごらんください。新規事業採択時評価でございます。概要は、延長が2.8キロ、全体事業費が110億、B/Cが1.3ということでございます。2、3は飛ばして、4番の整備効果ですけれども、この狭隘な部分が4車線になりますので、交通容量が増えて、渋滞が緩和される。それから、ショートカットで危険な線形が改良されますので、交通事故の減少も期待される。防災箇所が、これもショートカットで飛ばします。異常気象時通行規制の解消が期待できる、こういうことでございます。

53ページをお開けください。地方小委員会の結果ですけれども、1月17日に開催いたしました。結果としては、いずれの新規事業化につきましても妥当であるというご意見をいただきました。これ以外の特にご意見としては、他の委員会でもございましたけれど

も、B/Cについてでございます。B/Cについては、走行時間短縮便益などの3便益のみで評価しておりますので、これが誤解のないように、3便益評価とか、そういう呼称でするなど、防災環境などの効果が含まれていないことを明示すべきではないかというご意見がございました。

以上でございます。

【伊藤中国地方整備局道路部長】 それでは、候補箇所の最後としまして、中国ブロックについて説明をさせていただきたいと思っております。

お手元の資料の54ページをお開きいただけますでしょうか。ちょっと見づらくて恐縮でございますが、まず中国ブロック全体におきます対象となる区間の考え方でございます。右のほうに区間リストという表の抜粋がございますが、その下に※で書いてございます。すいません、ここを大きく書いていないといけないところ、申しわけありません。直轄管理区間全線（195区間）、これは改良されている／されていないといった区分で195に区間を分割しまして、そのうち57区間は既に何らかの事業を今行っている最中だということで、そこから除きまして、残った138区間、この138区間につきまして、左にありますような評価を行いまして、今回の候補箇所を抽出するというプロセスをとってございます。

それでは、138区間の評価の仕方についてご説明いたします。左の1番、表で、事業の目標としまして、通行の円滑化、安全な通行の確保、ネットワークの強化、環境負荷の低減ということで、4つの大きな目標に対しまして、①から⑦までの番号がついてございますが、混雑度だとか旅行速度、事故等の指標を設けて評価してございます。部分的にかいつまんで申し上げますと、例えば①の混雑度であれば、混雑度が1.5以上の区間につきまして、先ほどの138区間全部数値順に上位から並べまして、上位3分の1を3点、次の3分の1に位置するものを2点、その次が1点というふうに点数づけをしてございます。そのような点数づけを行いまして、左でいきますと2番、対策の必要性の評価とございますが、課題の数及び課題の程度を総合的に勘案とございますが、この総合的と言いますのは、今申し上げましたような点数をつけて、その合計点を出したリストをつくったということでございます。これが右上の区間リストでございます。138区間のうち、上位の部分だけここに抜粋してございますが、例えば、1番、2番、3番とありますが、◎が3点、●が2点、△が1点でございます。得点が、右から2列目、13点から順番に上位から相当しているという状況でございます。このようなリストの中から、左の3番でい

きますと、事業実施環境の確認ということで、都市計画の状況、地元の合意の状況等によりまして、今回の箇所を選定してございますが、右のリストで言いますと、赤い網かけ、3番の周南市戸田から防府市富海という区間を候補区間として、今回決めさせていただいております。

55ページをお開きいただけますでしょうか。当該区間におきます課題等について説明させていただきます。まず左、1番としまして、著しい交通渋滞が発生しているということでございまして、ピーク時には、右の絵でいきますと、富海小入口交差点等々におきまして1,400メートルの渋滞、それから、後ほど説明いたしますが、混雑度が約2.0という状況でございます。2つ目の課題としまして、多発する交通事故ということで、今申し上げました富海小交差点、絵のところ、赤い棒が立ってございます、交通事故の多いところもございまして、2つ目の○、箇条書きでございますが、過去10年間で8件、車両が逸脱するだとか、正面衝突ということで、8件の死亡事故が発生して、10名の方が亡くなっているという状況でございます。

原因分析でございまして、1つ目、交通容量の不足ということで、下の絵でいきますと、富海地区、ここは現在2車線でございます。その西側、左側でございますが、防府バイパスということで、暫定2車線のバイパスと旧道2車線で、断面として4車線がある。右のほう、東側では、周南バイパス4車線から、さらに戸田拡幅ということで、4車線でき上がっているところ、それから、隣接するところも今事業中で、4車線化にしているところで、当該部分が2車線として、断面として狭いという状況になってございます。右の上、同じようなことを書いています。それから、線形につきまして、交通事故の問題でございまして、右の中ほど、線形不良箇所が連続して存在ということでございまして、絵でいきますと、中ほどに点々がちょっと入っているかと思いますが、点線と赤い線、国道のクロスするところ、ここは小さな峠になってございます。ということで、最急勾配が5.2%という勾配になってございます。それから、急カーブも、絵にかいてありますように、カーブが連続してございまして、特に左側の富海小の入口のところは、Rが110と非常に曲率がきつい道路となっております。ということから、目標としまして、交通容量を確保するという、それから、2番目、線形改良するという目標が抽出されてございます。

続きまして、56ページ、このような当該箇所につきまして、対策案を検討しているものが56ページでございます。左下の絵に3案絵がかいてございますが、1つ目の案が、

新設道路ということで、当該区間をバイパスで真っすぐ結ぶ案、それから2つ目が、緑の線、現道拡幅をして4車線にする案、それから3番目の案が、富海小入口交差点というところ、ここの交差点を改良するという案でございます。上に比較表がございます。それぞれ交通容量の確保と事故の削減という観点から評価してございますが、交差点改良の場合は、交差点の容量は確保できても、そもそも断面の容量が確保できない。それから、線形が改良されないといった問題がございます。現道拡幅と案①の新設道路、これを比較したときに、事業費としまして、新設は120億円、現道が約90億円ということで、現道拡幅が適切ではなかろうかというふうに考えてございます。参考として書いてございますが、現在、今年度中を目途に、地元の山口県のほうで都市計画の変更の手続きが今なされているところでございます。

57ページに移らせていただきます。新規事業としての評価をかいつまんで申し上げます。事業の概要のところがございますように、計画交通量として約4万5,000台、B/Cとしまして3.4ということでございます。2の交通上の課題については省きます。3. 地元調整の経緯でございますが、これは先ほどと重複いたしますが、都市計画の変更の手続きを行っている最中。それから、地域の要望としまして、県知事から事業の要望、それから予算化について了解をいただいております。

この分につきまして、59ページをお開きいただけますでしょうか。1月14日に中国ブロックの小委員会を開催させていただきました。結論としましては、今回提案させていただいております富海拡幅の新規事業化については妥当であるという結論をいただいておりますが、議事の概要にその上に書いてございますように、評価の方法についていろいろ意見がございます。3便益による評価には限界もあるため、今後、それらでは評価できないものを適切に評価していくべきだとか、今後の課題としまして、山陰と山陽を一緒に評価するのは無理があるのではなかろうかというような、今後に対するご意見をちょうだいしてございます。

以上でございます。

【家田部会長】 それでは、ご説明は以上でよろしいですかね。ありがとうございます。大変能率的にご説明いただきまして、予定時間で説明が終わりました。

それでは、これから審議をしていただきますけれども、冒頭述べましたように、以上10件の案件につきまして、まずは具体的な案件に直結するような質疑をしていただいて、その後採決をして、その後、こういったような新規事業の評価の仕方について、手続

き等々も含めて、今後のあり方を検討していただきたいと思います。

ちなみに、評価の方法そのものについては、そのまた次の話題がございますので、どちらかという、より本質的なところはそこでやっていただくようになるかと思います。

案件が非常に多いので、一通り委員から質問やコメントを言っていただいて、まとめてそれぞれ北からお答えいただくというふうにしたいと思います。どうぞ、順不同で。

【原田委員】 家田先生が委員長でなければ、家田先生が最初に意見を言ってもらえば。

【家田部会長】 どうぞ。

【原田委員】 いいですか。

具体的な評価の内容ということなので、コストが大きいからということを理由に説明をされた箇所が何カ所かあって、16ページと50ページと56ページとあったと思うんですが、ほかもあったかもしれませんが。よく見ればわかると言えはわかるんですけども、コストが大きいからだけを言われると、ちょっと説明不足かなと。コストが大きくても、便益がそれを上回るような、非常に大きなものが得られればいいのかという話もあるので、ちょっと説明の追加というか、何かいただければ。あるいは、全体として、それぞれのところをやるのに、コスト、事業費のある制約みたいなものも少し考えつつやったということであれば、そういうことのご説明でもいいんですが、ちょっと追加をいただきたいなど。

【家田部会長】 具体的には、まずいわきですね。

【原田委員】 16、50、56。

【家田部会長】 16、50、56？

【原田委員】 ページで。比較表がありましたよね。それで、いろんなあれがあるんですが、その理由として、コストのことを言われた16、50、56は聞いていました。ほかのところは聞き逃したかもしれませんが。

【家田部会長】 じゃ、とりあえずこの3つの箇所については。

【原田委員】 それは人数も多いので。

【家田部会長】 追加でご説明をいただくことにしましょう。

【原田委員】 はい。

【家田部会長】 ほかの方どうぞ。

【上村委員】 ちょっと質問箇所を先に申し上げます。各整備局で少しずつフォームが違っているところがありますので、特に新規事業採択時評価のところの中で、さっきから3便益の議論が出ていますが、それは置いておくとしたしまして、3便益を載せておら

れるところと、3便益は載っていないところの整備局とがありますので、例えば25ページの上尾道路なんかは載っていますよね。3便益の内訳ですね。内訳の表が、走行時間、走行経費、交通事故減少という形で、それぞれ記載されて、5.7というふうに載っているところと、もういきなりB/Cが来るところとが、例えば40ページの紫竹山道路、ほか、北海道なんかでも載っていませんでしたけれども、B/Cがいきなり来るところとがありますので、3便益、計算の中では出ていると思いますので、載っていない整備局はぜひ教えてくださいということがまず1点目です。

それから、同じように、これもまた整備局によって少しずつ違うんですけど、計画段階のところで、計画段階評価でいわゆる年数が載っている整備局と事業期間というのは、例えば……。

【家田部会長】 工事の年数。

【上村委員】 工事の年数ですね。例えば、39ページの新潟なんかが一番詳しく、事業期間だとか、それぞれ載っているところと、全く事業期間が載っていない整備局とがあるので、何年ぐらいかかるのかなというのがちょっとわからないところがあります。それも書いていないところは、事業期間がどれぐらいなのかというのが、全体としては知りたいところです。それから、移転対象の家屋が何軒ぐらいあるかとかというのも、載っている整備局と載っていない整備局がありますので、そこも教えていただきたい。だから、ほとんど同じフォームではありますけれども、微妙にそういうものが抜けているというのか、載せていないところがあるので、教えてください。

それから、もう一つ、これは、私、素朴な疑問というか、質問なんですけれども、こういうふうに見てみますと、全国でほんとうに混雑や、そして、急いで整備しなくちゃいけないところが多いなと思ったんです。例えば、10年とか12～3年事業期間かかるのは、この間、また混雑がよりこの箇所はひどくなるんだろうなと思いながら見ておりましたんです。例えば、これはもう少しスピードを速くすることが現実問題としてできるのか。その場合には、またコストもかかってくるということに、コストとの比例になってくるとは思うんですけど、現実を考えた場合には、ほんとうに急いで、スピードが要求されるところを何とかしないと、この間、10年以上、混雑のひどいところが工事のおかげでより混雑するということがあるわけなので、それを懸念いたします。そういったことが技術的に、あるいは方法的にできるようなことがあるのであれば、教えていただきたい。

最後に、もう一つだけ。これも総金額がこの10箇所、合計すればいいんだろうと思

うんですが、全部で最長どれぐらいの期間で、どれぐらいの事業費になるのかということの全体像を見ておきたいなと思いますので、その期間と全体の事業費と、それが年度年度でこれからどんなふうになっていくのかということも、同時にこれからの道路の事業の年度年度を考えていくときの割り振りもあると思いますので、そういったものもつけておいていただくと、手順だとか、そういったものも含めて、よりわかりやすいのではないかなと思いました。

以上でございます。

【家田部会長】 それでは、ただいまのご質問につきましては、個々に各整備局からお答えいただく部分と、3便益の内訳の、パーセンテージかなんかがいいでしょうね。それから、事業期間を載せていないところは、全部の案について言うと大変だから、決めた、これにしたいという案だけで結構ですから、事業期間がどのくらいを想定しているのかというのをお答えいただくとして。

それから、3便益の内訳は必ずしも表現しないでもいいことになっているかどうか、あるいは、事業期間は全部表現しないでもいいことになっているかどうか。それから、総額の期間と費用はどのくらいになるのか。この辺は本省からご説明いただければと思います。

では、続けてどうぞ。

【太田委員】 手法等については、後ほどお話をさせていただくということで、個別具体で2カ所だけ質問させていただきます。

30ページの坂城更埴バイパスですけれども、バイパスの隣に県道が通っておりますが、県道の拡幅などは考えられるのか、あるいは考えられたのかどうかということをお聞きしたいと思います。

もう1点は、49ページのところで、165号の話ですが、50ページのほうに2つの案が出ております。そこで、東側の取り付け道路が伸びてくることがありますので、交通容量から見ると、案②のほうが容量が大きくなっていますよね。それは、整備後の交通量が、案①に比べて案②のほうが交通量がかなり大きいということは、整備の効果が交通量へ出ていると思いますので、効果は案②のほうが大きいのだろうと。あるいは、若干長期的に見ると、ここのところ、交通量の増え方が大きくて、後々案①でやっても、もう一度また拡幅が必要なのかというようなこともあり得るのかなと思いました。そういう意味では、ここのところはやや小さめのほうの案を選ばれたような気がしますので、その辺、どういう基準で判断されたかを教えていただければと思います。

以上です。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょう。

【石田委員】 3つございまして、1つは、きょう中部、四国、九州からはご説明がなかったんですけど、これは単に今年度完了する予定の事業がないという、そういうことと考えるとよろしいかという確認であります。

2番目と3番目は個別の案件ですけれども、1つは、定山溪のプロジェクトでございまして、移転対象家屋数ってどの程度のものでしょうか。あるいは、そのことがまちづくりへの影響とか、あるいは事業の進捗スピードに与える影響について、どのようにお考えかということをお聞かせ願いたいということです。

最後の質問は、木津のプロジェクトでございまして、UR事業と府事業と合体して効果を発揮しようということで、いいアイデアだとは思いますが、Bの計算ってどうなっていますか。ひょっとすると、ほかのところと合わさったBを、この事業のCで割っているだけかもわからないなというげすの勘ぐりをいたしまして、その辺、ご説明いただければと思います。

【家田部会長】 ほかにどうでしょう。

【田村委員】 私は2つです。

1つは、千曲の地区に関する28ページ目です。今回検討する10件の中で、バイパスにかかわるものは幾つかあったんですが、千曲の地区は、バイパスを優先されている。ほかのほうは現道のほうを優先されている場合が多いと思うんですが。地方部のバイパス事業に関しては、千曲市のほうから、商業衰退等々を考えて、ぜひ現道拡幅へという要望があったのかなのか、そのあたりを教えてほしいということが1つ目です。

2つ目は、都道府県等へのヒアリングに関してです。二桁国道と三桁国道にかかわる話で、建設段階はともかく、維持管理にかかわる対応が変わってきますので、説明段階において、三桁国道の場合には、そのあたりもきちんと説明をしながらの合意を得ているのかを教えてください。

以上です。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょうか。

【竹内委員】 順番で来ているので、私ですいません。大学で授業がありましたものですから、遅刻して申しわけございませんでした。

私、拝聴したのは最後の2件だけだったので、その中で、富海の地区に1つわからない

ところがありましたので、お教え願いたいんですが。富海地区の問題点は、要するに、車線が少なく渋滞が発生している、あとは、線形が不良であるという主なご説明があって、55ページの最後、政策目標も、そういう交通容量確保と線形を改良するんだということだったと思います。56ページを見ると、③の交差点改良というのが、あまりよくそれにイメージがそぐわず入ってきているんですね。そういうことを政策目標で立てているにもかかわらず、ここでは単路部の容量は確保できないとか。だから、これは最初からなくてもいいようなものだったのか、なぜ③案として入っているかということがちょっとわかりにくかったので、これが入っている理由をお教え願えれば。その1点だけです。

【家田部会長】 ごもつともですな。

どうぞ。

【羽藤委員】 羽藤です。私は2点ですけれども。

1点目は、石田先生と同じ、北海道の定山溪のことに関してです。このところで、トンネルで抜くところと、現道の拡幅のところ、通過交通があまり減ってしまうと、地元のまちづくりに関してというような論があったかと思うんですが、このあたりは非常にデリケートなところで、必ずしも車がその場所を通らない形でのまちづくりのようなことも、おそらくは景観を重視して町並みも整えていくとか、そういうことをセットということもあると思うんですが。地元の例えば景観計画とか、まちづくりとか、道づくりを中心にしたようなこととセットで、この計画が妥当かどうかというようなところに、どれぐらい時間をかけたり、もう少しB/Cに載らないようなところの議論を地元と詰められているのかというあたりを少しお聞かせいただければというのが、これが1点目です。

2点目は、これは関東の158号の、「命の道」というような言い方がちょっとあったかと思うんですが、この補助国道の選定理由に関してですね。聞いていると、158号に対しては、これはこれでいいんだろうなと思ったんですが、一方で、その後の北陸さんのお話を聞いていますと、北陸の混雑度とかの平均以上のものをリストアップして、その中から順位づけをしているということだと、例えば、その前の関東さんの「命の道」ということで、ぱっと、ここはやりましょうと言ってきた理屈と、でも、北陸さんの理屈でいくと、渋滞度が平均以下のところはリストに入らないということになってしまいますので、これは整合性はとれなくて当たり前と言えれば当たり前なんですが、むしろ北陸さんなんかのほうが命の道というより、もう少しやるべきところがあるんじゃないかなという気もしたりもしたんですが。これは、だから、関東さんと北陸さんに対する質問かもしれないん

ですけれども、そういうところが果たしてほんとうにないのかどうなのか、あるいは、このやり方だと難しかったのかという、率直なところをちょっとお聞かせいただきたいというのが私からの質問です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

羽藤先生がおっしゃった2点目のポイントについては、非常に重要なポイントだと私も考えております。もしご了解いただければなんですが、前半の議論では、1点目の議論はさせていただいて、その後、案件を決めた後で、整備局を超えた問題をどういうふうにかえるべきかというのを、後半の議論で少し議論したいと思うんですが、羽藤先生、それでもよろしいですか。

【羽藤委員】 はい。

【家田部会長】 ありがとうございます。

それでは、一通りご質問いただきましたので。あ、そうだ、僕もちょっといいですかね。

上村先生がおっしゃった、紫竹山でしたっけ。これ、何でこんなに事業期間がかかるのかなど。このくらいだったら、もっとさっさとやればいいのかという感じが非常に強くするし、もし北陸地整が民間企業だったら、もっと速いんじゃないかなという感覚も持つんだけど、一声10年というのは、ちょっとかかりすぎじゃないかなという感じは私も思うんで、追加の説明、僕も思います。

もう一つは、関東の158号線で、これは県の管理の国道なんだけれども、権限代行ということでおやりになるんですね。そういうプロジェクトで。その理由が、石川さんのご説明は、技術的に非常に困難であるので、県の機能では難しいんで、国でというお話だったかと思うんですが。その技術的に困難というあたりのところが、どこがどうだから、どういうふうに困難なのか。安房峠なんかにも近いから、いかにも大変そうには思うんですが、もうちょっとデータと事実に基づいて、もう少し追加のご説明をいただければなと思いました。以上2点追加させていただきます。

それでは、順にお答えいただきますが、本省にかかわる問題も、上村先生と石田先生からありましたので、まずは本省からお答えいただいた後で、それから北から順にというふうにしたいと思います。よろしいですか、それで。お願いします。

【三浦国道・防災課長】 まず3便益は、それぞれ後ほどご紹介させていただきますが、一応資料の中には、各時間短縮、走行経費、事故の便益は記載をさせていただいております。ただ、なかなか平仄が合っていないので、記載している場所が違うんですけれども。

例えば、7ページをごらんいただきたいと思いますが、7ページの右下の表のところに、総便益が696で、その内訳を、小さい字ですが書かせていただいております。一応これは全事業箇所に掲載させていただいております。ただ、ご指摘のとおり、どこに書いてあるかが平仄が合っていないので、それは今後直させていただきたいと思います。

それから、本省でお答えする2点目ですけれども、全体で、これ、総事業費10カ所で幾らなのかというお話がありましたけれども、10カ所で1,290億円になります。事業期間ですが、最短で6年、最長で15年という事業期間になっております。

それから、あと、県への意見の聞き方で、二桁と三桁で違うのではないかというお話がございましたが、基本的には同じ、直轄国道であれば同じ意見の聞き方をさせていただいております。

【家田部会長】 石田先生からご質問された、きょう案件が出てきていない3つの整備局のついでの話が。

【三浦国道・防災課長】 失礼いたしました。現道に課題がないことはありません。現道に事故や渋滞等で課題を抱えておりますけれども、新規事業化に向けての準備が整っていないというのが大きな原因でございます。事業が終わるところもあります。

【家田部会長】 では、続きまして、北から順に逐次お答えいただければと思います。

【後藤北海道開発局道路計画課長】 まず、事業期間についてのお尋ねがございました。長沼南幌道路と定山溪でございますけれども、長沼南幌道路につきましては、これは実際事業に着手しますと、用地買収の交渉とかがございますので、確定ではないですけれども、私どもの目安といたしましては、長沼南幌道路につきましては9年、定山溪拡幅につきましては7年を想定しておるところでございます。順調に用地買収等が進んだ場合といったような前提ではございますが、そういった状況でございます。

それと、定山溪の拡幅につきまして、支障物件等のお尋ねがございました。支障物件につきましては、約90件でございます。商店とか、家屋とか、倉庫とか、そういったものが多くを占めているところでございます。

また、これに伴う地域の対応の件でございますが、定山溪地区につきましては、平成16年度に地域の方々と一緒にまちづくりを議論する協議会の場を設けておまして、私ども開発局の出先の札幌開発建設部、札幌市役所、地元の町内会、あるいは温泉観光組合等の方々が入って、まちづくりについて平成16年から17年度にかけて議論させていただいております。地元からは現道拡幅を望むという声もいただいております。

います。そのまちづくり計画の中では、拡幅整備とあわせて、沿道の景観をきれいにしよう、これからきれいにするためのルールをつくっていかうではないかとか、あるいは、立ち退きになられる方を同じ定山溪の地区の中で受け入れるようなことも考えていかうといったようなことを地元の方がおっしゃっておりまして、また、店舗を共同化したり、立ち退きになられる方々のことも考えたまちづくりを考えておられるというふうに伺っておるところでございます。

【家田部会長】 よろしいですか。

では、続いて、東北、お願いします。

【川瀧東北地方整備局道路部長】 では、東北ですけれども、16ページをお開けいただきたいと思います。この福島のいわきの北好間の3つの案の比較の仕方ということでご指摘をいただいたと思いますけれども、説明が足りなくてすいません。コストだけで決めたのではなくて、表にございますが、渋滞の解消、交通事故の削減、それから周辺環境への影響、これは主に事業をするときの支障家屋の数でありますけれども、それからコストということを総合的に考えて、検討させていただきました。

それで、ここに事業期間が書いていないということなんですけれども、案①だと5年程度、案②だと7年ぐらい、案③だと12年程度ということでございまして、やはり早期に効果を発現するには、案②と、そういう視点でも有望なのかなというように考えてございます。

それから、説明が抜けていたと思います。18ページに、東北のほうも右の下に費用対便益の詳細を書かせてもらっています。58億円、走行と経費と交通事故でございまして、B/Cは1.4というふうに計算しております。

とりあえず以上です。

【家田部会長】 以上ですか。

では、関東、お願いします。

【石川関東地方整備局道路部長】 まず、上村先生からご指摘いただいた事業期間でございまして、上尾道路、24ページにこれはございませんでしたが、案①のバイパスルートでおおむね10年、案②では10年を超えるというふうに想定しております。

それから、18号の坂城更埴でございまして、30ページでございまして、太田先生より、この並行する県道の拡幅は検討したのかというご指摘でございまして、結論から申しますと、数字を出しての検討はしておりません。この地域、集落と山が迫って、ちょうどこの

細いところに主要地方路長野上田線が位置しておりますので、やはりこれについては、非常に拡幅は困難であるということ、一応頭の体操はさせていただきましたけど、数字の精査はしてございません。

それから、田村先生よりご指摘いただきました18号の現道、沿道が干されるのではないかと、地元から現道確保の要望はということでございますが、これについては、現道確保の要望は地元からはございませんでした。

それから、158号の件でございますが、田村先生より、計画段階評価のところ県との調整という話でしたが、32ページのところに案①、案②とございますが、全体の計画対象は14.4キロということで、この案①、案②について県とも調整をさせていただいておまして、その中で、ミニバイパスと現道改良、これがいいということで、県のほうも、今回直轄代行の案が出ている、その残りの大部分の区間については、県が着実に整備を進めるということになってございます。

それから、家田先生より、この158号は技術的な問題ということがございましたが、私の説明が十分ではございませんで、誤解を与えた面があると思いますが、地質の関係はむしろ一般論でありまして、どちらかと言いますと、このトンネルの特殊性といえますか、34ページをお開きいただきますと、松本市奈川というところにあるダムの方に向かうトンネル、これは途中でトンネルが分かれておりますし、トンネル内で2つに分かれるという、複断面構造のトンネルを拡幅する、こういう実績は県ではございませんので、直轄の実績のみということでございます。また、ダムの近接施工という実績も県ではございませんで、これも直轄ということでありまして。地質データについては、申しわけありません、今手持ちにデータがございません。また必要であれば用意いたしたいと思っております。

以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

北陸、お願いします。

【大寺北陸地方整備局道路部長】 北陸地方整備局でございますけれども、まずはB/Cの関係でございますが、参考資料3の中に載ってございまして、65ページになりますが、まず費用でございますが、基準年における現在価値ということで、143億円でございます。便益が、同様に405億円となっておりまして、2.8ということでございます。この便益のうち、走行時間短縮便益は276億円で、約68%、走行経費減少便益は77億円で、約19%、それから、交通事故減少便益が52ということで、約13%と

いう仕分けになってございます。

それから、事業期間、今回おおむね12～17年ということで載せておりますが、これを短くする工夫というふうなこともいろいろご質問いただいたところでございますが、この川につきましては、もともと大きな川であったところを埋め立ててつくったという、そういう昔からの事業の経緯があるところで、用地買収も非常に困難な要素があるという面もございます。

ちなみに、支障件数という意味ではちょっとわからないんですが、用地面積ベースでいきますと、1万4,252平米という数字になってございますし、また、鉄塔の移設費用というものも計上してございます。また、先ほどもちょっと申し上げましたが、栗ノ木川という川があるんですが、これもまた付け替えということになってございます。そういう費用がかかるということで、あと、JRの関係の調整とか、いろいろ調整事項も多いということで、そういう面でもちょっと時間がかかる要素は確かに強いかなというところでございますが、いろいろ工夫してまいりたいと思っております。

特に今回の事業化区間につきましては、隣の栗ノ木道路とあわせてということでございますので、そういう意味では、用地の運用という意味では若干しやすくなるのかなと。また、高架構造でございますので、そういう工法的な面でなるべく短縮できるような工夫というのもあるのかなということでございまして、いずれにしても、早期に開通できるように今後工夫してまいりたいというふうに思っているところでございます。

それから、関東の158号の関連ということで、「命の道」の整備の必要性というのはかえって北陸の方があってはないかというご質問をいただいたところでございます。確かに、北陸につきましても、権限代行という意味では、たしか今6路線ぐらいということで、かなり多い状況でございます。それから、関東とかに比べますと、特に交通量も少ないということもございまして、B/Cの計算という意味では非常に厳しい状況にあるということも確かで、そういう意味では、命の道の整備の一つというのがあるのかなという認識を持っているところでございますが。かなり権限代行もやっているということもありまして、今後、そうたくさんのそういう要望というのはないのかなということで、今回、平均の渋滞損失時間ということで、足切りのことになってはございますが、今後要望や需要等そういうことも考えて、命の道といった面も考えられる余地はあるのかなというふうに思っているところでございます。

ちょっとまだ足りていないかもしれませんが、以上でございます。

【家田部会長】 近畿、お願いします。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 まず50ページ、原田先生のほうからご質問あった件です。少し説明が不足しておりましたけれども、おおむね比較していたところ、右と左でそれほど金額以外は変わらなかったんですけれども、特に支障のところ、下の図面を見ていただきますと、青い点線のトンネル案のほうは、大学の敷地を横切っていくものですから、ここで大きい支障が出るということがございまして、枠の中では評価していないんですけれども、坑口が近くなったりとか、いろんな側面がございまして、現道拡幅というふうな選択をいたしました。

それから、あと、データの点でございましてけれども、48ページに木津東の費用便益は書いてございます。その下に、小さい字でわかりにくいんですけど、事業期間は6年程度ということで、これは想定期間6年程度という事業期間を書いてございます。それから、52ページのほうは、これはもう標準的ですが、165号香芝柏原ですけれども、B/Cのデータの下に、費用便益上の事業期間10年、これは近畿の目標として、平均的にこれぐらいでやっていこうという期間を入れてございます。木津東のほうは6年にしておりますのは、URの開発等の関係で、できるだけそれらの張りつき、徐々に順次まちが整ってくるようでございまして、それにできるだけ間に合わそうということで、短くしたということでございます。

それから、家屋数ですけど、木津東のほうは40件、30件、支障なしというふうに書いてございましたけれども、50ページのほうの香芝柏原のほうを書いてございませんでした。これは家屋数が、現道沿いの家屋のほうで支障物件が20件ほどという見込みにしてございます。

それから、石田先生から、木津東についてのB/Cの計算の仕方ですけども、計算の仕方としては、今回の当該区間についてのリンクを交通量と計算して、係数を掛けて計算しております。それで、ここでB/Cが5.1と書いていますのは、この区間の便益71億をこの区間のコストで割り算をして、費用の15億で5.1というふうに計算しております。ちなみに、全体では、なかなかURのほうの計算の仕方が、区画整理でやっていますので、仮定がありますけれども、それで計算いたしますと、全体で事業費が100億円ほど、これは県とURの事業と我々の今回の事業と足し合わせた、3つ合わせて100億円ほどの全体事業費が見込まれまして、それら全体での便益Bを計算しますと、389億ほどと計算しまして、それでも4.2というほどの計算になってございます。

以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

中国、お願いします。

【伊藤中国地方整備局道路部長】 私ども中国のほうは、本省から説明させていただきました便益内訳、これは58ページにも書いてありますので、それ以外の点に3点ご指摘いただいたかと思います。新設道路がコストが大きいというだけでは、ちょっと説明が足りないので、もっと補足をとということ、それから工事期間、支障家屋等の数値、それから3点目としまして、56ページで交差点改良案、そもそも交通容量を確保できないということで、はなから対象とならないような案をなぜ書いているのか、そんなようなご指摘であったと思います。

まず1点目、56ページをお開きください。私、説明のほうで、新設道路が120億円、現拓90億円ということで端折って説明いたしましたが、これは先ほどの年数と支障家屋とも関連します。工期の年数のほうが、新設の場合は8年、現拓の場合は7年、交差点改良ですと2年程度と見積もっております。また、支障家屋のほうは、多少現段階ですので幅がありますけど、新設ですと40数件、それから現道拡幅ですと30件程度、それから交差点改良ですと、これは数件というふうに見積もっております。今のような工事期間、支障家屋等々も含めまして、コストというのは大きな要因ではあったんですけど、現道拡幅という案ということで抽出させていただきました。

それから、交差点改良の案③が入っている点が、これも説明を途中で端折ってしまって、申しわけございません。その前の55ページをお開きいただけますでしょうか。右のほうに図4というものがございます。交差点改良というのは、図4の中で、左下のほうに富海小入口交差点というところがございますが、ここの部分が、実は真ん中辺に戸田拡幅というものを今事業をやっているわけですが、これが広がると、現在の交差点の渋滞が一層増加するという点、ここはちょっと端折りました。それから、左の絵で、これはちょっと入れさせていただきましたが、交通事故が実はここの交差点は多いということで、この1カ所を取り上げて見てみますと、交差点改良だけというものもあるのではなからうかということもちょっと考えまして、比較案としては、ここは出させていただきます。ただ、ご指摘のとおり、大きな政策課題からしますと、案①、案②とレベルが違いますので、ここに並べて書くのは適切かどうかというご指摘はあろうかと思いますが、先ほど申しました背景からということでございますので、別に他意はございません。

以上でございます。

【家田部会長】 他意はないでしょうけどね。

一通りお答えはいただいたんですが、先ほどのご質問された各先生、お答えになっているのかどうか、加えてどうぞお願いしたいと思います。

【原田委員】 答えになっているかなっていないかというところ、微妙なんだけど。

16ページのほうは、これは、だから、多様な評価軸を立てて、それで全体で言おうとすると、全体のバランスを見てどうかという話になりますよね。この120億、確かに50億よりもかなり大きいので、この結果でも大丈夫だと思うんですけども、交差点飽和度を見ると、やはりそれは投資したほうが、そのほうが非常に効果が大きくなっているんで、例えば、B/Cという通常のもので見たときに、Cも大きくなるけれども、Bも大きくなるというふうにならざるを得ないと思いますよね。ほんとうはB/Cの簡単な計算でやっても大丈夫でしたと言われると、こちらはわかりやすかったということです。

それから、50ページは、大学の敷地ということであれば、そうかということなんです。56ページは、逆に今度は、これはやはり非常におもしろいというか、極端な例が出ていて、案①のほうは、国道2号の交通量ががっつりと減る。これほどまでにバランス悪く、新設道路、国道2号がなるのかということ自体もやや不安なんだけど、だけど、国道2号はこれだけ利用がされないということについて、やはり何かコメントが欲しいところですねということですよ。別に結果はこうだろうかと、この検討した結果で、別にそこに異論は今のところないんですが、それはこうなるだろうかと、もうちょっと丁寧に説明してほしいなということだったので、ちょっと追加で。特にコメントは要りませんが。

【家田部会長】 よろしいですか。

【原田委員】 はい。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。

最後の、中国の富海のは、この資料の中で表現上矛盾していますよね。55ページでは、交通事故の非常に多くが交差点で起きているから、橙色になっているし、ここが問題だと言いつつ、今度は56ページに行くと、交差点改良だと線形不良箇所は解消されないため、交通事故の削減は期待できないとなっているんだから、明らかに自己矛盾ですよ。だから、交差点での事故は軽減できるだろうけど、そのほかのところも、やっぱりこれを機に直したいわけだけど、それはできないよという意味でしょう、これ。

【伊藤中国地方整備局道路部長】 ご指摘のとおりでございます。

【家田部会長】 ぜひ資料として、差しかえで結構ですから、矛盾のないようにお願いしたいと思いますけどね。

【伊藤中国地方整備局道路部長】 すいませんでした。申しわけございません。

【家田部会長】 ほかにはいかがでしょうか。よろしいですか。上村先生、よろしいですか。

【上村委員】 総事業費約1,290億ということで、大体6年から最長15年ぐらいかかってということなんですけれども、初年度から非常に費用がかかってくるものもあれば、ないものもあれば、おそらくこれであれば、満遍なく平均するわけではなくて、非常に金額の多い年もあれば、少ない年もあるんだらうと思うんです。そういった全体的なこれからの道路の予算というふうなものとはある程度整合性がとれているという1つの前提の上に立つということで、そういう理解でよろしいでしょうか。ここで必要なものであるし、ほんとうに、一つ一つ見ていると、むしろ私は早くやったほうが良いと思うぐらいのものが多いんです。全体のこれからの道路のこれから将来の1つの予算取りみたいなものはある程度できるという前提で考えてよいと、そういう理解でよかったですでしょうか。

【三浦国道・防災課長】 はい。将来、この先10年、道路予算がどういうふうになるかというのは、不明な部分もありますけれども、現在のところで言いますと、ほぼ今の予算が変わらず続くとしたら、供用目標としているところで大体おさまるような、そういう事業展開を考えております。

ちなみに、今年度予算案で申し上げますと、今回事業をやろうとしている改築系の予算といたしましては、1兆1,600億円でございますので、10で割ると1,100億円ぐらいでございますので、10年でやるとすると、そんなに無理はないかなという感じでございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

それでは、もしよろしければ、以上の今回提案のありました10件につきまして、新規事業化についての採決をしたいと思いますが。原案といたしましては、10件、それぞれの小委員会で詳細なところをご検討いただいたところでありまして、また今ご審議いただいたところありますので、これをゴーということだと思っっているんですが、それにつきましてご意見はございますでしょうか。

(「妥当です」の声あり)

【家田部会長】 よろしいですか。それでは、本部会としましては、1番の道央圏連絡道路一般国道337号線長沼南幌道路から、10番目の一般国道2号富海拡幅までの10件につきまして、新規事業化が妥当であるというふうに結論したいと思いますが、よろしいでしょうか。

(「異議ありません」の声あり)

【家田部会長】 どうもありがとうございます。

それでは、そこで一段落したとして、今度は、今作業をしていただいて、審議していただいた全国で10件なんですけれども、それを踏まえて、この種の作業がどういうふうに、これ自身PDCAですから、よりよくしたいんで、ここら辺はこうしたほうがいい、ああしたほうがいいというあたりを、感想を含めて、少し時間をとって議論したいと思います。ちなみに、その後で、今度はB/Cの計算やなんかをどうすべきとか、その辺についてはまたやりますので、今のような全国から集まったものをどうするかというようなあたりの議論にしたいと思います。

先ほど羽藤先生から、各整備局を超えた妥当性のようなところ、そこら辺についてご意見をいただいたところですが、それに加えて、どうぞ皆さん、またご自由にご発言いただきたいと思います。さっきこっち側から聞いちゃったから、今度はこっち側を見るようにしましょう。どうですか。別に順じゃなくていいんで。

【石田委員】 先ほども最初にご質問したんですけれども、数の決め方ですね。事業をやめた、その上限のキャップ制の中で、採択してもいいよと。それは、こういう急ブレーキをかけるべきというご判断のもとにやられて、それはそれなりに意味と意義があるんだらうけれども、ほんとうにそれでいいんだらうかと。今日のこの部会で承認したものについてはいいんですけれども、間違いには、要らないものを要するという間違いと、要るものをやらないという間違いの2つがあって、そういうご意見は、先ほどのご意見の中でもうかがわれたわけなんですけれども、そういう問題についてどう考えるんだらうかと。

これは後の評価の方法の話にも絡みますけれども、やっぱりそういう数に限るというふうになると、各ブロックで、地整で相当工夫されて、それはいいものができるとは思いますが、オーバーフィットしている可能性があるんじゃないのか。削りすぎている可能性、数に合わせるべく削る、そういう評価方式で評価をしている可能性があって、ほんとうの意味での真の必要性というところはどうなっているんだらうかというふうに思いますので。これはもう三役以上でお決めになる話ですから、ここでとやかに言うべきも

のではないかも知れませんが、やっぱり専門家から見てちょっと変だなという感
はぬぐい得ないというふうにも思いますし、そういうことで見ると、数でやっている
と、事業費のバランスもちょっと変になっていて、別に事業費を人口比で割りなさいとか
言っているのではないけれども、もうちょっとその辺の配慮もあってもいいのかなと
いう、二重の意味で議論したほうがいいのかなというふうに思いましたので。意見で
ございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

【田村委員】 小委員会からの意見のところにも幾つか書いてあるんですが、例えば、
東北の19ページ目のところ、地元のネットワークのニーズとか都市間を結ぶネットワ
ークの機能、あるいは、北陸の42ページのところは、都市計画全体の中でのネットワ
ーク評価と、こういう話が出ています。このあたり、具体的にそれぞれの中身がど
ういう質問なのかを教えてください。小委員会の中で議論されたかとはともかく、
高規格道路網の話と違って、将来ネットというものが明示できない。今回も現況
のネットワークをもとにして、with/without を算定しながら、便益を出してい
る。その地域の独自性、地域性を含めたネットワーク計画というんでしょうか、
マスタープランがない限りは、どうやってその区間の妥当性を議論できるのか。
そのような話が小委員会の中で出ていたのかの確認です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかにどうでしょうか。

【太田委員】 私が申し上げることは、その問題意識は石田先生と似ていると思
います。

2点ほど申し上げたいのですが、まず第1点目は、今回こういうことを初めてや
ったわけですが、この意義と意味をどう考えるかです。おそらく表面的には、事
業評価やりなさいということなので、事業評価を適切に実行しましたということ
ですが、それがどういうことを意味しているのかをしっかりと整理しておく必要
があるのかなと思っています。

私は、おそらく、これまでは地整の現場の人たちが、直観的に正しい、これ
をやるべきだと思っていたプロジェクトをこれまで計上してきた。それをきち
り説明できるような形にしたということなのか、いや、実はきちり説明するよ
うな過程において、本来、先ほどミスの話が石田先生から出ていましたけれど
も、やるべきではないものやっていたということが排除できるようになったのか
、その辺のことを整理しておく必要があると思います。

私は、もちろん、間違っやっていた部分をやらないようになったという効果は
多少あ

るかもしれないのですが、おそらく本質的には、これまで現場でやられていた、目に見えなかった知恵が見える化して、アカウンタビリティを上げたというような効果が、このことにあったのだというように思います。そのことはきっちりと評価をするべきです。

これはどういうことかという、従来、かなり批判を浴びてきたのですけれども、10年、20年にわたり道路政策というのは、評価を含めて、かなりきっちりやっていたということが、今回の件を通じてある程度明らかになったと思っています。そういう意味では、こういうことをやったことの意味をちゃんとしておく必要があるだろうと思っています。

2点目は、これはなかなか難しい議論であります。地整の中でプロジェクトを選択してきた。選択されたうちの候補に関して、地方小委員会で議論をされているわけですが、その選択プロセス自体に関して、地域の意見をどのぐらい取り込んでいくかという整理が、今後重要だと思います。都道府県の首長さん方からの意見は、これは読ませていただいていますけど、当然、こちらから「このプロジェクトをやろうと思うのですが、どうですか。負担はかかりますが、ゴーになりますか」ということを聞かれているわけですが、今回は、例えば中部とか九州はそういうことがなかったわけですね。あるいは、地整の中でも、我が県は今回はあったけども、他の県はないと。そもそも今回非常に重要であったのは、リストが出ましたね。このリストを見られて、各県等がどのように判断されるのかということ、何らかの形で今後の意思決定に活かしていく仕組みをつくっていくことが重要であると思いました。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。

それでは、私から。道路に関する予算は、制約が当然あって、そして、どのくらいほかの分野に比べてつけるかというのは、一件一件の費用対効果分析だけから決まっているわけじゃないんで、いわばここでの判定は、採択されたものは必要で、採択されなかったものは不必要であるということを行っているわけじゃなくて、いろいろ採択したいものはいっぱいあるんだけど、予算の制約もあるから、ここままで我慢するか、こういうことですよ。そういうことである。それ以上でもそれ以下でもないというふうに理解しているところで、それはしょうがないんだと思います。

それで、ただ、重要だと思うのは、石田先生なんかと大体同じような感じだと思うんですけども、残念ながら採択できなかったものがそれぞれリストにあって、それから幸運にも採択されたものが幾つかあって、それで、たくさんの地整の中で、これだけ採択され

たと。そのいずれの採択されたプロジェクトをとっても、地整の中で、いろんな全国の中で比較的上にあるんだけど、採択されなかったものよりも、いずれのものよりもやっぱりいいプロジェクトだねとなっている必要がありますよね。

もう一回繰り返して言いますと、採択されなかった残念なものは、採択されたものよりも、やっぱり採択されないだけの理由があるというものではないと、アンバランスですよ。

個々の小委員会については、その中でクローズして、地整の中でやるから、いい順番をつけていただいて、いいと思うんだけど、この全国をまとめるところのプロセスでは、今申し上げたようなところが問題がないかどうかをチェックする機能が必要ですよね。それがおそらくこの部会が担わなければいけないことだと思うので。今回はそこまでの作業時間や判断要素が非常に難しかったんですけれども、次回以降、なるべくそういうことが可能なように工夫が要るななんていう感じを持っています。

そういう意味では、今日出てこなかった中部ですかね、四国とか九州とか、この辺についてはリストすらないんですけど、そこでの比較的上位に上がっているリストは、これはなるほど無理だわみたいな表がないと、ほんとうは判断にならないですよ。そういうようなところが工夫の余地があるなというふうに思った次第です。それが1点。

それから、もう1点だけ申し上げますと、スケジュールが、北陸にはちょっと厳しいことを言ったけど、別に北陸だけを言いたかったわけじゃなくて、どこももっとスピーディにやる努力がうんと必要だと思うんですよ。それで、実際に再評価とかなんかになってくると、「いやいや、ここのところでこういうことがあったんだ。ちょっと遅れちゃった」みたいなことを厳密にいろいろ評価していただいているんだけど、この新規採択のときも、もし仮にそれが6年とおっしゃるなら、あるいは9年とおっしゃるなら、それはこんなようなタイムスケジュールに基づいてやっているつもりですと。例えば、用地買収に5年かかるはずですか、そういうたぐいのバーチャートみたいなものが、もちろん想定ですけれども、あってしかるべきかなという感じはしますよね。それに基づいて、その後ほんとうにそのとおりになったかなというのは、チェックが必要なんで、採択後の再評価、事後評価との整合を考えると、やっぱり採択時にもスケジュール目標とスケジュール管理を、スタートを切っているというようなスタンスをお願いしたいななんて思いました。

以上でよろしいですか。

【原田委員】　　ちょっといい？

【家田部会長】 どうぞ。

【原田委員】 順番に来ると思ったんで、すいません。皆さん、先にしゃべっちゃったんで。

石田先生の言われたことは、僕は全く同じ意見です。非常に重要だと思います。

それから、今、家田先生が先にしゃべられた、家田先生の全体の優先順位をつけたい、ここの役割だと。それは僕も役割として担うべきだと思うんですけど。一方で、今、地域別に多様なプロセスで、多様な要素を入れて選んでいるということがあるじゃないですか。それはもちろん、方法論も変えるということであれば可能性はあるんですが。その辺の多様性を生かすということと、統一性を持つということとどうするかということですよ。次の評価方法のことを言っちゃいけないというあれなんだけど、普通は国のレベルというか、全体で重要なものについての優先順位というのは1つあって、それと別に個別の、さっきの「命の道」とか、何か特別な枠があれば、その枠の中でのまた優先順位というのがあって、「命の道」でどれくらいやるかということのバランスは政策的に決めなきゃいけないんですけども、もう少し構造をすっきりしないと、ここで全体の優先順位で挙がっていないものは、今挙げたものから必ず、必要性は低いんだというような、あるいは社会的なここの判断として間違いないんだということをするには、かなり難しいかなという気もするんですね。だから、家田先生言われることはわかるんだけど、やや難しいのではないかとというのが1つ思っていること。

それから、今の、これは石田先生言われたことに関連するけど、この選ぶプロセスは、全体の事業費の話とか、全体の数どれくらいというようなこともにらみながら選んでいると。したがって、オーバーになっているかもしれないし、やりすぎのところはここでチェックできるからいい、オーバーになっているかもしれないという危険がある。しかも、選んだプロセスで重要だと言っていることと、その後の個別の事業の評価でこれは重要だと言っていることが、必ずしも整合していないという面がありましたよ。だから、それも検討事項かなと思います。一応。

【家田部会長】 ありがとうございます。

それでは、以上、幾つかコメント出ましたので、それについて、今完全にお答えが出るのは無理だと思いますし、出す必要もないんですけども、今後の方向性、勉強の方向性なんか幾つか指摘されたところでもありますので、本省でまとめてもし何かお答えありましたら、お願いしたいと思います。

【森企画課長】 すいません、話が混線してしまって、恐れ入りますが。

今ご質問、あるいはご提案をいただいたものすべてお答えできるということではございませんが、まず1点目、オーバーフィッティングになりすぎているのではないかということではありますが、予算額、非常に厳しく今落ち込んでいる過程の中での数の整理をしていくということでの取扱いでございますので、これは重点化をしていくという過程の中の1つの一便法だというふうに私どもは理解しております。実際に、今後数を減らしていく過程、あるいは、数のある程度フィッティングしていく過程の中で、先ほどの家田会長からのご指摘もあったように、スピード感とどういう連動をしていくのかというところは、少し研究をさせていただいて、少しここは揺り戻しをしないといけない、あるいは、そこはまだ一層、さらに重点化をさせないといかんのかということを含めての研究材料にさせていただければありがたいなど。私どもとしても、そこは今後、この2年間、予算の編成と合わせた形での個別箇所の整理をさせていただいておりますが、今後、予算の状況にもよりますけれども、その状況と合わせた、スピードをどれだけさらにまたアップしていくのかというようなところとのセットで、先ほどの理屈をうまく整理をさせていただければと思っております。今後の研究課題としてさせていただければと思います。

あと、2点目として、地整を超えた話。今まさに原田委員のほうからご指摘をいただいて、そのとおりでございまして、あるいは、課題も一緒に、今投げられた思いでございませぬ。優先順位をただ単純に、定量的に右から左に並べるのか、あるいは、一定条件のもとを超えていけば、それはそれとして、一応組上に上るという形にしてあげるのか。あるいは、政策の中である程度一定の定規を当てて、割り振りをした上で、先ほどのような地整で順位をつけていくのか。いろいろやり方はあろうかと思っておりますので、これについても、今後の課題として、継続して検討させていただき、ここでまたご報告、あるいはご意見をいただければというふうに思います。

あと、最初にスピーディにやる仕組みをしっかりとということですが、それに関しては、私どもとしても、肝に銘じてやらせていただければと思いますし、しっかりとした評価自身が、いかにオンタイムで、オンバジェットでやっていくのかということが、私どもの事業としての一番の評価のやり方だろうと思っております。実際の政策目標は当然あるわけですが、それよりも、とりもなおさず、やはり予定どおりに国民の方々から付託いただいた予算の中で、しっかりとその事業を進めていくかどうかということが1つの一番大きなポイントだろうと思っておりますので、対応させていただければと考えてございます。

大ざっぱには、今のところ、大体こういうことでの課題として整理をさせていただければというふうに考えております。

【家田部会長】 ありがとうございます。

今度、こういう作業はいつやることになるのか、よく知らないんだけど、来年度ということになるんでしょうね、きっと。

【森企画課長】 実際には、来年の概算要求に向けて、そういう作業をしていくということが必要になってまいりますので。

【家田部会長】 それに向けて、ぜひ勉強をお願いしたいと思います。

原田先生おっしゃるような困難さは重々わかっているつもりですが、一方で、各地整ごとに勝手に考えてねだったら、国でやる必要もないということになるわけだから、やっぱり全体を見ながら、共通的に順位をつけるような部分と、それから、各地域ごとの特情によって決めていくことと、うまく両立するようなことになるといいですね。

それでは、評価方法の話も出つつあるところでありますので、1個目の審議案件につきましては、以上で、感想も含めて終わったことにさせていただきたいと思います。

それでは、ちょっと長時間で申しわけないんですが、もう一息ですので、皆さん頑張ってください。もう峠は越えつつありますから。

2番目の話題と3番目の話題につきまして、計画段階評価の試行についてと、道路事業における今後の事業評価のあり方について、これはまとめてご説明いただいて、そして、まとめて議論というふうにしたいと思います。よろしく願いいたします。

【吉岡道路経済調査室長】 道路経済調査室長でございます。計画段階の試行ということにつきまして、資料3でご説明をさせていただきます。

本件、昨年8月23日の部会でもご紹介させていただきましたが、先に、思い起こしていただくために、7ページ目をお開きいただきたいかと思います。ここで政策目標型の事業評価の導入とありまして、左側の部分で大きく2つの柱があります。1つは、2番目に、これから評価室長がお話するような、要するに、事業の必要性とか内容に合ったような評価手法に改善する、政策目標を明確にすべきという話と、私がお話するのは②のほうでございまして、計画段階の事業評価をちゃんと導入すべきではないかということがあります。

右の図を見ていただきますと、新規採択の評価をする際は、もう都市計画とかアセスメントの設置が過ぎている、もう終わっている場合が多いので、大体どういうルートにする

かということが、1案大体決まっちゃっているということでもあります。本日も新規のご説明をさせていただきましたけれども、基本的にはおおむね1案が決まっている中で、再検証的というのは言い過ぎかもしれませんが、どういう代替案があった中で選ばれたのかというのを説明させていただいたということでありまして、本筋に戻れば、そういう1案が決まる前の段階で、A案、B案、C案とあって、その中でどういう案になったかということをしちっと決めていくべきではないかということでありまして、そういう計画段階評価をしちっと新たに導入すべきだということの考え方を8月9日に公表し、23日、この部会でもご説明させていただいたところでもあります。

次のページをめくっていただきまして、8ページ目でございますが、そういうことでありまして、新規をやりながら、いろんな勉強を並行的にしていく世界と、それから、8ページ目の3の試行のところでもありますけれども、ほかの一部でもさらに試行を重ねまして、どういう評価手法がいいのか、代替案の立て方はどうかと。きょうもご議論いただきましたけど、代替案の立て方はまだまだ少し勉強するところもあるのかなということでありまして、そういう試行について、道路で言えば、都市計画やアセスメントの入る前の段階からということで、これは全省的に取り組むということでもあります。

そういうことありまして、1ページ目に戻っていただきますと、河川1カ所、それから道路については、高規格を中心に3カ所、それから港湾で1カ所ということで、一部、もう地方小委員会で昨年12月から議論をさせていただいていますけれども、どういう代替案の立て方があるのであろうかとか、どういう評価手法がいいのであろうかということ、本日の10カ所等も含めて勉強させていただいているということであるということでございます。

以上、報告でございます。

【山内道路事業分析評価室長】 続きまして、資料4をお開けください。道路事業における今後の事業評価のあり方についてということでございます。

1ページ開けていただきますと、前回の8月23日の本事業評価部会での意見をピックアップさせていただいておりますが、今までもご意見ございましたとおり、3便益でなく、その他の効果も勘案して評価していかなければならない。また、安全・安心といった観点も、別途指標化して評価すべきである。あるいは、地方小委員会などで積極的にこういったものについて提示していただきたい。このようなご意見があったところでございます。

また、先ほど各地整からもご紹介ございましたが、地方小委員会でも多々意見が出され

ておりまして、ここに1月20日に行われました関東の地方小委員会の意見がピックアップされておりますが、特に下段でございますが、多様な効果の評価手法につきまして、今後も工夫していくようにというようなご意見を賜っております。

そこで、次のページ、2ページでございますが、今後の議論の論点としまして、3つ提示をさせていただいております。まず1つは、現在の評価手法に学術的な課題があるのではないかと。それから、2つ目に、現在の評価手法に実務的な課題があるのではないかと。例えばということで、3便益で評価できない便益、例えばですが、例といたしまして、緊急医療機関へのアクセス。生死をさまようような、1分1秒を争うようなときのアクセスというものへの道路の効果。あるいは、落石の危険を除去することによって、それまで不安で、ほんとうに向こうまで行けるのだろうかというようにときに、ちゃんと行けるようにするといった安心の確保に対する評価。あるいは、A町からB町へ連携交流をしたいというんですが、交通量はさほど見込めないですが、事業費は多くかかるというような案件もございます。こういったものをどう評価していったらいいかというような実務的な課題を抱えているところでございます。

ここで現状の評価手法にと書いてございますが、現在どうなっているかということをかいつまんで申し上げますと、現在、規定類で具体的な定めがなされておりました、費用便益効果のほかに、それ以外のいろんな評価もしておりますが、便益が費用を上回っているということを前提条件としております。その便益が費用を上回っていることの確認は、費用便益分析マニュアルに基づいて算定することといたしておりました、その費用便益分析マニュアルをひもときますと、原則として用いるべき便益として、3便益、走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少を示すとともに、それ以外の便益を用いることも想定しているというような記述になってございます。実態は、先ほどのご審議にもございましたとおり、3便益の計上にとどまっております。災害時とか、雪のときとか、あるいは観光地の休日のというようなことに伴います特殊な3便益は計上する場合もございますが、この3つの便益以外のものは、実際計上しないというのが実態でございます。

そこで、3つ目の○でございますが、今後の評価手法はどのような方向に見直すべきかということで、事業の特性に応じた評価を行うため、先ほどの説明にもございました、政策目標評価型事業評価の一環といたしまして、まず1番に2つの方法が書いてございますが、1ポツ目といたしまして、3便益によるB/Cにより事業効果を確認する手法と、あわせて、ほかに、3便益、B/Cで評価できないさまざまな事業効果を確認する手法を新

たに創設し、②ですが、この2つの手法のいずれかの手法で評価を実施するというようにしたらどうだろうかというようなことを今考えつつございます。ただ、この手法の二者択一方式がいいのかとか、あるいは、二者択一方式にした場合のおのおの手法の選定、選択の仕方ですとか、あるいは、2ポツ目でございます、新たに創設する手法というものをどうしたらいいのかということで、さまざまな事業効果をB/Cの内側で確認するか、あるいはB/Cを飛び出して確認するかなど、今後の検討の方向性につきまして、ご示唆、ご議論をいただければ幸いですというふうに考えているところでございます。よろしくお願いいたします。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

前半の資料3につきましては、計画段階評価ですので、複数案があるというので、高規格道路についてこれからやるという報告と、それから、先ほどのアンケートの中でも、実際的にはどのプロジェクトでも代替案が検討されてございますので、もう既にやっているということでもありますので、特にこれ以上の議論はあまり要らないのではないかと思います。

主として、したがって、資料4で今山内さんからご説明のありました、これから道路に関する評価手法、どんなふうにしていったらいいのかと。きょう結論までは到底行きませんけれども、ぜひざっくばらんなご意見をいただきたいと思います。国交省、それから地方からの部長さんたちも、ぜひご遠慮なくご発言いただきたいと思います。

最後に1個議題がございますが、それはそんなに時間がかからないと思うので、30分ぐらいは時間がとれると思います。どうぞ。これはフリーディスカッションで。じゃ、竹内先生から。

【竹内委員】 家田先生でまとめられちゃったんですけど、実は資料3で1点よろしいですか。

【家田部会長】 ごめんなさい、どうぞ。

【竹内委員】 これ、政策目標評価型事業評価の導入ということなんですけれども、私が心配するのは、ここで政策目標を明確化するということがよいのですが、例えば、今回の資料2でいろいろ拝見すると、やっぱり時間節約の便益が大きいから、時間節約便益が主体になってしまうわけですね。ですから、大抵書いてあることはほとんど同じで、容量拡大による渋滞の緩和、時間の短縮、それから、交通事故の減少、大体こうなってしまうんですよね。紋切り型になってしまいます。ということは、どの計画をとってもすべて同じ

ことが書いてあるということになってしまう。そうだとすれば、やる意味がなくなってしまふんじゃないかという危惧があります。

つまり、そういう政策目標の明確化について、いつも走行時間短縮、交通事故の減少だけが出くようにならないようにしないと意味がないんじゃないかということを一言申し上げたかったです。

以上です。

【家田部会長】 おそらく、今の便益が、時間短縮便益が一番効くようにできているんで、したがって、そういうものしか俎上に乗れないでいるというのが実情なのかもしれませんね。

【竹内委員】 多分にそうなんです。

【家田部会長】 どうぞ、石田先生。

【石田委員】 私も、すいません、資料3に関して。

【家田部会長】 じゃ、資料3、いきましょう。

【石田委員】 すいません。全く同感であります。やっぱりいろんな機能があるわけですから、政策目標ということについて、やっぱりきちんとした議論をしないとだめだろうと。さっき言ったオーバーフィットというのは、実はそういう点でございまして、やっぱり数が限られると、3便益のBが大きいところ、時間節約が大きいところに全部なっているんですよ。そうしたときに、ほんとうにそれでいいんだろうかというふうなこともございます。

それと、この資料3で、私が所属している関東の地方小委員会で、中部横断自動車道の長坂ジャンクション～八千穂の間の検討をしておりますけれども、そのときに議論になりましたのは、事業区間としては、なるほど、資料3の5ページにある34キロの区間なんですけれども、やっぱり政策目標ともかかわりますけれども、リダンダンシーの問題とか、地域開発とか、観光の問題とかを考えると、もうちょっとネットワーク的な考慮が要るだろうと。このことだけでは、どうもその辺まで、政策目標としてもなかなか難しいし、計測もしにくいんじゃないのと。その辺の事業区間の考え方及びネットワーク性についての考慮が必要ではないかという議論がありまして、20日にこの場でそういう問題提起をしますということを約束しましたので、今しました。

【家田部会長】 ありがとうございます。

じゃ、すいません、資料3も除外するわけではないんで、どうぞ、どこからでも。一通

りご発言いただきましょうね、やっぱり。順番は問わず。

【田村委員】 B/Cの計算で、時間短縮便益が大きなウェイトを占めるというのは事実です。各地整でも安全・安心を数値化する努力をしています。特に、降雨によって交通が止まっちゃうような話では、向こう50年に何日止まるということのを全部集計して議論している。また、命の話に関しても、消防庁のデータを使って、カーラーの生命曲線を用いて便益を足し上げていくんですが、発生確率が小さいためなかなか数値が大きくなりません。実感と異なるということです。

各地整のほうでも経験的に山ほど情報を持っておられていて、今後の検討の論点にある、B/Cとは別に安全・安心という違う軸が必要であることに地元の皆さん気がついている。そういう意見が地元にあるか、ということの確認をしたかったんですが。

【家田部会長】 田村先生のご意見は、Bのところにはほかのことも計算して入れるということでは済まないくらいなものがほかにもあるよねという、そういうポイントですね。

【田村委員】 ということです。

【家田部会長】 そうすると、田村先生のご意見を代弁してはなんだけども、下のほうで言うと、①の特にB/Cで評価できないさまざまな効果を確認する方法、そのところに力を入れないとだめですねという、そういうご意見ですね。

【田村委員】 そうです。

【家田部会長】 ありがとうございます。

どうぞ、ほかの方も。

【上村委員】 私は以前から、この3便益だけで評価できない方法をもっと増やすべきだというふうな考え方は持っていました。何度もそのことについては提言もしてきたんですけれども、何年か前に、この課題の中で、委員会もつくり、先生方の研究会もあったと思うんですけど、そのときの結論がどうも、時間短縮便益の中にすべてが含まれるような、やっぱり3便益でやって、そして、その他の便益に関しては言葉で説明するというような結論にその委員会ではなったというふうにお聞きをいたしております。

諸外国では、13便益とか、15便益とか、もう全部を足していくという、そういう方法もあると思いますし、私自身も、今、田村先生おっしゃいましたように、時間短縮便益にすべてを入れ込んでしまうというのでは、入れ込みにくい、たとえば、安全・安心という部分もありますし、このごろでしたら、むしろ防災、国防的な観点とか、それから、どうしても地域からの都市計画その他の便益にも出てくるでしょうけれども、それにも増し

て、私はやっぱり国としての全国にいかにもネットワークとして連続していなければ、ネットワークが発揮できないという箇所を考えていくべきです。しかし、今までも3便益でしたら、どうしても上がってこないというのも絶対あると思いますし、そういう全国的ネットワークの地点でどうなのかというようなこととか、それから、産業立地ですとか、今、国を挙げての成長戦略をいかに進めるかということなんですが、そういう道路をつくっていく中における産業立地というのは全く入ってこないわけです。それもまた全部時間短縮の中に含まれているという、今はその考え方の中にあってしまっています。

だから、ダブルカウントするから3便益に収れんしていくという考え方が今まで大きな支配的な考え方だったんです。私はダブルカウントしてもいいじゃないかと。ダブルカウントの分は、どこかでまた事業を個別に考えていくときに配慮していけばいかがでしょうか。あまりにもB/Cが大きくなってしまったときには、こことこことがダブルカウントなんだねというふうに分かります。またその時点でもう一度B/Cを見直していけばいいわけなので、ダブルカウントをおそれて3便益に収れんしていくというやり方では、私はもう立ち行かないと思います。

ですから、そういう意味では、この案の中にもあるように、B/Cで評価できない事業効果を確認する手法を新たに創設して、そして、特性に応じて評価をいずれかの評価でやっていくという、そういうものを早く確立するべきであると思います。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

どうぞ、続けて。原田先生。

【原田委員】 「た」ですね。別の大きな会議で「はらだ」先生と呼んだ方がいたんで、そうしたら仕事しませんということで。（笑）

結論は、やっぱりもうB/Cで評価できない様々な事業効果を確認する手法を新たに創設して、それを使ってやるべきだというのが、僕の意見としてはそう思います。

B/Cは、直接的な3便益ということですけども、やっぱり安全に円滑に車を動かすということを主にしたところの道路、そういう目的の道路の優先順位を決めるということについては、このB/Cが一つ有効な指標になるけれども、それ以外の、今ネットワークでつながっていると、「命の道」とか、別の観点で評価をすべきものをここに一緒に並べても、それは優先順位の評価も何もできないので、やっぱり別の枠組みが必要だろうと思います。

それは、コモ何とかというような、B/Cもあるし、環境評価もあるし、実行可能性もあるしみたいな全体的な統一的な表でやるのか、やっぱり目的によって評価の指標が違うんだということでやるのか、B/Cも入れておいてもいいんですが、ネットワークの効果ということであれば、やっぱり何か災害があったときに、リダンダンシーの面から、道路が重要かどうかみたいな話になるでしょうし、さっきの「命の道」とはまた違う評価になるでしょうし、その辺はちょっと別のものを開発したほうがいいんじゃないかなと思います。

それから、一般論として、こういう評価については、ニーズが十分にあって、それはどうか、インパクトがどうか、それから実現可能性はどうかと。きょう工期という話も出ましたけれども、ニーズ、インパクト、実現可能性をバランスよく評価しているかどうかという視点も、どこかで入れておきたいなと思います。

【家田部会長】 そうですね。

どうぞ、石田先生。

【石田委員】 資料4の2ページの注ですけれども、これ、あんまり正確じゃないと思うんですよね。これは、今の3便益の積み上げ式ですね。これ、わかりやすいんですけども、計測していない部分があるとか、あるいは、あれもこれもと欲張っていくと、ダブルカウントがあるというふうな、それでなんだけれども、今随分、私、詳しくは知りませんが、CGEによる一般均衡を計算機で解いて、立地も生産も消費もきちんとカウントして、その中で交通投資のBを計測するという方法が出てきておりますので、そういうことの工夫も必要だろうと思うんです。

でも、それはやるんだけれども、そのほかにも、実は私、土曜日曜と島根県の西部のほう、益田とか浜田に行ってきたんですけれども、皆さん異口同音におっしゃるのは、万が一何か脳卒中が起こったり、心臓発作が起こっても、助けてもらえない可能性がある。そういうところに住んでいることの不安感とか、あるいは、そういうところに娘さん、息子さんが住んでくれない寂しさとか、あるいは、企業立地なんて言うと、ビジネスコンティンジェンシープランなんてよく言いますが、事前通行規制があるようなところには、もうBCPもくそもないから立地の対象外なんですよねというようなことをよく言われるんです。そういうのは、CGEの世界でも、不安感とか、実現するかどうかわからない便益ですから、計測はできないんですけども、そういった要素だってあると思うんですよ。

だから、①のほうに、1つ、2つと書いてありますけれども、どうも中間があって、B

／Cのきっちりした科学的なところも引き続き改良していくという努力はするけれども、それであっても計測できない、あるいは地域の思いとかニーズにこたえられない部分もいっぱいあるので、そのことはまた別の計測方法なり評価方法を考えるという、そういうことじゃないかなというふうに思っているんですけど。

【家田部会長】 羽藤先生。

【羽藤委員】 私から3点ですけれども、B／Cのやり方は、ある一定の評価ができますし、これを洗練させていくことで、かなりいい評価にはなるんだろうということを私は思っています。思っていますが、ただ、今、日本が置かれている時代とかというものが、社会資本整備とか道路のあり方を求めている、そこで国が重点的に今何に対して投資をするのかというところの判断が、本来は多分こういうところでやられるべきなんだろうと。それはボトムで各広域地方計画というのがあって、それに基づいて、こういう道路、こういう道路が重要ですよといったことが上がってきた上で、国として、ここを重点的にやりますという判断が見えるような余地が、今回に関してはあまりなかったんですが、本来はそういうこともあり得るので、各地方整備局さんで考えて出してくださいという言い方の計画の進め方にならないと、より創造的な社会資本整備の仕組みにはならないので、それはかなり重点的に、何がこれから重要になってくるのか。それは、先ほどの権利の保障という意味の観点からすれば、「命の道」というような評価軸もあるでしょうし、昨今の交通基本法の議論なんかを見ていると、交流のための新しい形の道路の評価というようなことであれば、こういうところの評価尺度で、じゃこれは拾いましょうというような、新しい価値を示すような場として、ここは機能する。そういうことを実験的にやっていく必要はあるだろうと思います。

2点目は、広域計画ですね。ちょっと資料を見てみますと、山陽と山陰で同じ枠組みで評価することは難しいというような意見が委員の方々から出されたという話を聞いていて、非常に感慨深いというか、複雑な気持ちになったんですが。本来は、そういう違う価値がある地域を包含した広域な地方の中で、どういう計画を立てて、何を優先的にやるのかという判断を広域地方計画の中で多分やらなければいけない。そこで、この優先順位で出してきましたということが、今回あるべきだし。おそらく、中国地整さんの中では、それをやった判断として出されてきているので、それはいいと思うんですが、そういう各地方整備局さんの中でも、費用便益だけにとどまらない、自分たち独自の方法で、やっぱりこういう形の広域地方計画があるから、それを達成するためには、B／Cプラスアルファでこ

ういうことに決めたということが必要だと。

何が言いたいかという、各地方整備局さんの広域地方計画というのが、どれぐらい道路に関して練り込まれたものがつくられているのか。これがないと、要するに、B/Cは本末転倒なことになりかねないので、この計画をちゃんとつくるということを、今非常に重視していただきたいという要求です。

3番目は、これ、さんざん出てきていますが、リストをつくることの重要性ですね。これ、先生、皆さん指摘されていましたが、今回、多分、前回の話で大きな事業が出たので、はしょられたと思うんですが、四国と中部と九州に関しても出していただいて、やっぱりリストがあって、全体の枠が変わったら、すぐこういうものもどんどんやっていけるんだというような形のものを、リストをいいものをぜひつくっていただいて、そのリストがあることで、各事務所の方々も、今この事業というのは都市計画決定が打てないから止まっているんだけど、もう少しこういうところを頑張ればこういうことが上がるんだというようなことがわかるような形の使い方もリストはできると思うので、ぜひそういうふうに、今回出なかったところに関してもリストをつくっていただきたいというのが私の意見です。

【家田部会長】 同感ですね。

太田先生、竹内先生には、エコノミストとしての立場から、もうちょっと大所高所からお話しただけだと思うので、ちょっとその前に私が低所からもう少し意見を申し上げようと思うんですけども。

我々、私も一部を手伝わせていただきながら、費用便益分析、あるいは、その外側にある費用対効果分析の手法を何とかついたり、それを定着させるような努力をしてきたんですけども、その暗黙の頭にある前提は、官僚機構の中で、つまり、テクノクラートの中で選定して、そして、それをなるべく客観的に判断できて、決めれば、それが政治的なシステムの中でも、まあ大体そのまま決まるというようなものがすばらしいことだねというようなことを頭に置きながら、機械的に計算可能な手法をつくってきたんだろうなというふうに思うんですよね。

その上げた効果も大きいと思うんだけど、それがもたらしたバイアスも少なくはないなという感じもありまして、マスコミレベルで言えば、費用便益分析、B/Cみたいなものは、マスコミ人でもみんな知っていたりして、それが絶対的な判断ができるかのような理解がされていたりしてね。実際、そうであるかのように運用もしてきたしね。1以上じゃなきゃ非国民であるみたいな感じがあったりするじゃないですか。それでまた、そうい

うのはきっちり計算できるというようなことを言ってきたような面もあってね。だけど、便益のほとんどというか、ことごとくは利用量に比例するようにできていますから、人口と交通量に、低いところはもうただそれだけで要らないなということの方向へ行っちゃうんですよね。

だけど、どうもちょっと違うなみたいな感じになってきたし、羽藤先生が今のご発言の最初のほうでおっしゃったのが、実にそのとおりだと思って。日本の意思決定や判断の価値の置き方というのは転換点にあるんだなと思うんですよね。だから、基本的には従来やってきたようなものとパラダイムが変わってきているから、少し変えたほうがいいなというのが私の基本的な感じですよ。

それで、一例を申し上げますと、僕は結構うわー、すごいなと思ったんですけども、関東整備局の外部監視委員会というようなのがあって、その委員長をやらせていただいているものですから、道路に限らず、いろんなの事例を再評価とか事業評価を見るんですけども。この間教えていただいた宮籍の事業がありまして、これは事後評価なんですけれども、横浜にある気象台の建物を建てかえるかなどうしようかなというようなプロジェクトで、結果的には、歴史的に価値あるところは保存しつつリノベートして、その隣に、それと整合したような形で増築して、使いましょうという結果になっているんですが、その事後評価が大変に説得力がありましたね。いわゆるB/Cでは全然ないんですけども、内容がもういろんなデータを駆使しながら、説得的になっていて、いや、これはいいプロジェクトだったなと、それを説明されると、ほんとうにそう思う、ほんとうにすばらしいプロジェクトだと思うんだけど。

要するに、建築の世界では、最初から便益なんかに入るはずも、計算なんかできるはずもない。計算できるものがあつたとしたって、そんなものはたかが知れているという価値観からスタートしているからそうなっているんだと思うんですけども、一端開き直っている世界では、実にすごいところまで行っているものとして、他山の石として、ぜひ石川さん、皆さんにお配りされたらいいんじゃないかと思うんですけども、横浜の気象台の例をね。

そういうのを見てみると、我々のこの道路のプロジェクトも、「自動車がいっぱい通って、あそこ込んで困るから、あれ直さなきゃ困るよ」と、それはいっぱいあるんですけども、それだけがプロジェクトのような感じだと、これでしょうがないやと思うんだけど、仮にもっと時代が変わって、「いや、あそこの広場というのも道路なんだけど、

気分のいい空間にしたいよね」とか、「ここはおばあさんが日に10回通るだけだけど、それでもやっぱり重要なんだよ、このおばさんたちは」みたいなときには、交通量なんか何の意味もない世界になってくるわけで、そういう世界に行ったときには、今までの手法というのはやっぱり相当な限度があるし、その中だけに泳いでいる世界じゃ、やっぱり国民の付託にはこたえられないんじゃないかなみたいな感じを持っているところでありませぬ。

実際……すいません、長々としゃべって。もうちょっとだけ話させていただくと。今回の中でも、都市計画決定されているんで、これは候補になりますねと。だけど、決定はされているけれども、到底まだまだやれるとは限らないものがいっぱいあるわけですよ。だから、都市計画決定するということは、B/Cとは関係ないけれども、とにかく現地である種の価値判断がされて、意思決定されて、私権の制約をしているわけですよ。けれども、それは一向にいつできるかも想像もできないというのは、やっぱりどこかちょっとずれがあるんだなという感じがしていますよね。

それと、もう一つ申し上げると、機械的に判断するというものであれば、政治家が政治的な判断を体を張ってやる必要はどこにもないわけですけども、ほんとうはBとかCとかなんかで判断できないような、到底計算できないような要素を、責任を持って決断するのが政治家の仕事であるとする、こういう審議会みたいなところですべてを決めちゃうのではなくて、候補を上げておいて、その中で最終的にどこまで選ぶかというのは政治家の責任ですということだっというわけですよ。実際、この間、上村先生と一緒に出た港湾の審議会では、港湾のこの辺に相当する場で決めた4つか5つは、全部は決めてもらえなくて、政治的な判断で、その中から1個だけは後回しになったんですけども、それはやっぱり政治家が責任持って、そういうふうにしたことの落とし前を政治家がつけなきゃいけないということですよ。そう思うと、手法によってすべてがカバーするのがいいのか、このプロジェクトはB/Cはやや低目だけでも、でも、こんなことが現地としてはすごく重要とっていますよというようなことで、リストの中に入れておいて、どちらにするかというのは政治家の判断ですということもあり得るのではないかというふうに思っている次第でございます。

非常にほんわかとした私の感想みたいなことを申し上げさせていただきました。

【石田委員】 1つだけいいですか。

【家田部会長】 どうぞ。

【石田委員】 官庁営繕の評価、お褒めいただいて、私、委員長をやらせていただいているんです。もう一つ追加情報を言いますと、官庁営繕も、当初はB/Cでやっていたんです。でも、どうしたって無理だよねという議論の上、5年前から、もうB/Cによらず、ああいう形で評価をしましょうというふうにしたんですね。ですから、可能だと思います。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。

エコノミスト以外は一通りしゃべりましたので、エコノミストの非常にシビアな話をこれからしていただくことにしましょうかね。じゃ、竹内先生から。

【竹内委員】 いいですか、お先に。

あんまりここでそんなに学術的なことをぎちぎちにやるのもどうかという気はするんですが、ただ、幾らか心配な点があるので、ちょっと申し述べたい点があります。

よく言われるのは、例えば、ここでたまたま2枚目の紙にあるように、医療機関へのアクセスとか、落石危険の除去とかあるときに、こういうのは費用便益分析にはなじまないからとか、こういうものは費用便益分析の枠外として考えると言われることがあります。あたかも違う次元で評価するように言われてしまうところがあるんですけど、それはちょっと違うだろうと思うわけです。

費用便益分析の中で、実は理論上はこういうのってできるんですよ。先ほど上村さんもおっしゃったように、例えば、治安の話とか、防衛みたいな話、これも実は外部効果をちゃんと便益として計算できますし、医療機関のアクセスの話もできます。要するに、みんな同じ時間価値というのが問題ですけれども、多分、今救急車に乗っている人はもう、今あと1分早く着かないと死んじゃうということになっているから、その場合の時間価値は非常に高いわけですよ。時間価値をちゃんとそういう人たちに合わせて設定をすれば、これは費用便益分析に組み込める話なわけです。計算が難しいからたまたま費用便益分析に入れていないだけの話で、ほんとうは理屈の上からはできる話です。その点を理解しないで費用便益分析とは違う次元からでしかできないというような議論をすると、きっとこれはどこかで混乱が生じる気がするわけですよ。

だから、その切り分けをちゃんとした上で整理をしないと、いけないんじゃないかと思えます。先ほどエコノミストの立場からおっしゃいましたが、その点は我々は非常にクリアに考えていて、要するに、費用便益分析は効率の話をする。先程申し上げたように、実際には計算が難しいから、今はたまたま入れていない便益があるというだけの話なのであって、効率の観点からは理論上は費用便益分析で対応可能です。ところが、それとは違

うのは、公正の話です。例えばある地域はほかの地域に比べて便益の発生が偏っていると、あるいは、ここだと、連携交流手段の確保とありますが、例えば、ある地域は恵まれた状況になるのに、こっちはそれを全然恵まれることがない、これでは不公平であると言うことになると思います。そういうときの判断は、明らかに費用便益分析ではできません。

だから、効率と公正という、2つの次元で我々を見るんですが、そこで家田先生がおっしゃったみたいに、両者のバランスという点でおそらく政治家の出番になるんだと思います。つまり、効率的な判断は一応B/Cで出る。実際に便益評価できないものがあれば、定量化できないものとして、ちゃんとそれは書いておく必要が当然ある。それらがあつた上で、分配とか公正に関するものは価値判断ですから、最後は政治家がそれを考慮に入れて結論を出すということになると思います。ですから、私は、基本的には費用便益分析を使って足切りするほうがいいなという気はするんですけども、少なくともB/Cの数字はちゃんと載っけておいた上で、ほかの情報も入れて議論をする必要がある。ただし、そのときに、繰り返しになりますけれども、費用便益分析になじまないんじゃないかと、たまたま評価ができないから、分析の脇に置いているんだというところは、誤解しないようにやっていかないと、議論の整理がつかないのではないかという気がしております。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。

太田先生、どうぞ。

【太田委員】 今、先生方皆さんおっしゃったことと、私も全く同じ意見を持っております。

おそらくこの委員会で、そしてほかの事業評価委員会でも最大の問題は、事業評価をすることの目的は何かというのが、実はかなりあいまいなまま進んでいるということであると思います。

1つの例を挙げさせていただくと、今、B/Cでは評価できないものがたくさんあるので、違う評価方法を考えるなり、Bに入れる範囲を広げようという話があります。でも、逆に言うと、今の道路法の道路の目的規定が正しいとすると、やはり国がやる道路というのは、自動車が走るためにやっているのだから、時間価値短縮便益だけでもいいじゃないか、ほかのものは測る必要ないでしょうという極論もあり得ます。

実は私はどちらでもいいと思っているのです。なぜどちらでもいいかという、使い方さえ正しければ、Bを時間短縮だけにしてもいいし、Bの中にいろんなものを包含しても

構わないはずなのです。問題は、事業評価をした結果、それをどう使われているかというのが明らかではないというところが問題なのです。

1万4,000キロの高速道路の問題、高規格道路の問題があります。もしあれば1時間で全国津々浦々から高速道路にアクセスするために線を引いたら1万4000キロだと。これは公平性の問題等を含めて決定されているものだとするならば、それを全部達成することが目標であり、その目標に対して効率的に事業をやるためにB/Cを使いましょう。もしそうするならば、B/Cの高いところから順番にやっていけば、最後は1を切るものもたくさん出てくる。しかし、これは全国津々浦々から公平に高速道路ネットワークに対してアクセスできるようにします、病院まで早く行けるようにします、そして、いろんなものの効果を総合的に判断して計画を立てた。したがって、それはB/Cが1を割っている路線があっても仕方がないのだというふうにするかどうか。つまり、B/Cは、基本的に相対的な効率性の順位を決めるだけのものでしかないわけです。

そうしますと、何が問題かという、事業評価と意思決定は本来違うはずなのに、混然一体となっていることです。公共政策の意思決定というのは、税金を使って事業を行う。事業を実施するという事は、逆に言うと、事業をやらぬという決定もされるわけですから、今回の事業評価の結果、取り上げられた地域の人たちは便益を受ける、しかし、そうではないところの人は税だけ納めて損失を得るということになる。これは意思決定の問題でありますので、本来はこれは、今政治家という話が出ておりましたが、政治家がやるべきなのでしょう。

ところが、何が問題かという、日本国は憲法によって、予算は内閣が出すというように決まっている。そして、内閣から提出された予算は、国会の論議において今まで変更されたことがない。今度、枝野官房長官が予算変更もあると言っているのです、そこに非常に期待をしている部分もあるわけです。つまり、意思決定を国会のレベルでやるとするのであれば、事業評価としては、こういうような便益とか事業評価の結果が出ています、どうぞ選択は国会でやってくださいということが言える。ところが、予算はそのままほぼ修正なく通るとするならば、ここで最終的な意思決定に近いものまでせざるを得ないような状況になっているわけですね。そうすると、先ほど緊急性の問題とか命の道の問題まで含めて、事業評価でやらなくてはいけなくなっている。その結果として、ここで非常に苦しい議論になるわけですね。

したがって、事業評価でどこまでやるのかということと、意思決定のレベルでどこまで

やるのかということのすみ分けが明確にされた後に事業評価書を考えなさいというのであれば、わりとすっきりした議論ができると思います。ところが、今のところ、そこまでいってないものですから、とりあえず幾つかの問題を落ち穂拾いしながらしていくとすると、今回の2番のところ、2ページ目のところで提示されているように、なるべくB/Cの使い方を適正化しましょう。B/Cで測れるもの以外についても評価する形にしましょう。それから、地方自治体の首長さんの意見を聞きましょう。地方小委員会をつくりましょうというのは、これは正しいやり方だと思います。しかし、本来、我々がこの委員会で目指すべきものは、事業評価は事業評価として厳密にやる。意思決定は意思決定として国会でやっていただくというようなものが確立するのが本来あるべき方向だと思います。

経済学ではない話になりましたが。

【家田部会長】 ありがとうございました。

時間が迫ってしまいましたので、この件につきましては……。

【石田委員】 ちょっといいですか。簡単にちょっと。

【家田部会長】 はい。

【石田委員】 竹内先生の議論、全く同感ですけれども、やっぱり今あるものがどうなのかという議論も同時にすべきだと思うんですね。やっぱり各地方小委員会で、今のやり方ってやっぱり変だよねというのは、皆さん直感的にわかっていて、そのためにも、やっぱりきちんとした科学的な方法論の開発というのは、先ほどもCGEの話をしましたけれども、ああいうのもフルで使いながらやるべきだと思うんだけれども。そうじゃないからといって、やっぱりいろんな不平不満とか不安感がありますので、そういうのをBの中に入れるかどうかは別にして、計測をして、これぐらいのものもあるんですよというふうな、そういうこともやっていかないと、政治家の判断を仰ぐときにも、その判断のよすがにもならないですので、そういうことはやっぱりおそれずにどんどんやっていったほうがいいのかというふうに思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。

太田先生が言った、意思決定のあり方がどうあるかというのが大前提でありましてね。それを決めないと前に行けないのは本当の姿なんだけど、それがなかなか決まらないのがこの国の現状の最大の問題でありまして、そんなもん、待つてられないと。だから、いろいろ試行錯誤しながら、この道路の分科会としましても、我々がこうあるべきと思うような方向を少し模索することが必要ではないかと思いますね。

ほかにもいろいろとご感想はあろうかと思うんですけども、これは引き続き勉強を進めるということで、ひとまず先に行かせていただくことにしたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、最後、報告事項ですけども、資料5で、事故ゼロプランのお話がございますので、ご説明をお願いいたします。

【加藤道路交通安全対策室長】 環境安全課の道路交通安全対策室の加藤でございます。もう時間も迫っておりますので、ほんとうにざっという形で交通安全の取り組みをご紹介させていただきたいと思っておりますので、資料5のほうをよろしくをお願いいたします。

まず今年の交通事故の発生状況をご報告させていただきたいと思っております。死者につきましては、4,863人ということで、平成13年以降、10年連続でマイナスということになったわけですけども、赤でこの削減率を記してございますけれども、10%、5%、1%というような形で、だんだん下がりにくくなっている、こういうような状況でございます。また、死者数、事故件数につきましても、平成17年以降、6年連続で減少ということでございますけれども、やはり同様の傾向があるということで、道路における交通安全対策につきましても、これまで以上に成果のほうをしっかりと上げていく、そういうような取り組みをしていく必要があるという状況になってございます。

次のページをお願いいたします。このようなことから、成果志向の成果に着目したマネジメント、こういったものに取り組もうということでございまして、昨年8月の道路分科会でも、お手元の資料にありますようなマネジメントサイクルをこれから回していくんですというようなご説明をさせていただきました。その時点では、「成果を上げるマネジメント」というような名称で紹介をさせていただきましたけれども、現時点で「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」というようなことで、ネーミングをして取り組んでいるところでございます。昨今の厳しい財政状況ですとか、あるいは社会資本整備の成果に対する厳しい国民の視線、それから説明責任への要請等々、こういった情勢を踏まえまして、右肩上にございますけれども、この事故ゼロプランでのポイントといたしまして、「選択と集中」、それと「市民の参加・協働」、こういうような2つのポイントを据えて取り組んでいるところでございます。現在、絵の中の黄色い色が濃くなっているところがございますけれども、事故危険区間の抽出というところまで来ているところでございます。本日は、その辺の内容をちょっとだけ紹介させていただきたいということでございました。

大きく内容としては2つございます。1つ目が、事故危険性の高い区間を明確化すると

いうことですが、この事故危険性の高い区間といたしましては、事故のデータに基づく区間、それと、データにはあらわれてこないんですけれども、潜在的な区間があるだろうということですが。結果といたしましては、全国で1万4,300余の区間を選定いたしております。

それから、2つ目ですが、情報の共有化ということですが。潜在的な危険箇所を選ぶ際にも、市民の皆様等からご指摘をいただきましたけれども、でき上がったものについて、情報を共有化して、そして注意してもらい、意識を持ってもらい、そういうようなことでの効果もねらっていきたいというふうに考えてございまして、このような取り組みをしております。内容としましては、この危険区間の公表、あるいは現地への注意喚起看板の設置、それから合同視察等々でございます。

大まかに以上のような内容なんですが、続きますページから、若干だけ補足をさせていただきたいと思います。3ページ目ですけれども、これも既に何回も見ていただいているかと思いますが、幹線道路の事故発生区間を危険度の高いところから並べたものがございます。幹線道路については、死傷事故の71%が全体の22%に集中している、こういうことがわかっておりますので、こういう高いところから着手をしていく、そういうのが効果的・効率的になってくるということございまして、こういう考え方をベースにリストを作成しております。

次のページをお願いいたします。また、事故データだけではあらわれてこない潜在的な危険箇所というものもございますので、そういうようなところにつきましては、アンケート調査、あるいは要望といったようなものを通じて、実際の地域の実情をよく知っている地元の方々から指摘をいただいております。また、学識者、あるいは地元警察等の関係機関からなる委員会でご意見もいただきながら、実際に選定をいたしました。

次のページをお願いいたします。結果として、先ほど申しましたように、全国で1万4,303の区間を危険区間として選びましたわけですが、内訳は資料にあるとおりでございます。データに基づく区間が7割、地元からのご指摘をいただいたところが3割というような内容でございます。

次のページをお願いいたします。このような形で選定した区間につきましては、いろいろな方法で地域の皆様方に周知を図っております。県警と一緒にパンフレットをつくったようなところもございます。こうした情報というのは、一種のリスクマップになってくるわけございまして、そういうリスク情報を地域の方々と共有する、そういうことによる

事故の削減効果も期待しているところでございます。

次のページをお願いいたします。さらに、そのような考え方を進めまして、より積極的に現地に注意喚起看板、そういったものを設置するようなことも考えてございまして、7ページの左側にありますのは、関東地方整備局で設置を予定している注意看板でございます。また、右側は、中部地方整備局の裾野市の国道246号の例でございますけれども、今月の18日、先週の火曜日でございますけれども、注意喚起の看板の設置にあわせまして、地域の方々、あるいは地元の県警さん、市長さん、そういったの方々、学識経験者も含めまして、合同点検を行ったりしてございます。今後、このような取り組みを各地で広めまして、成果志向のマネジメントといったものに取り組んでいきたいというふうに考えてございます。

以上、ちょっとはしりましたけれども、報告でございます。よろしくをお願いいたします。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。それこそB/Cではないですけど、着々と進んでいる感じがしますね、これ。ありがとうございました。

先ほどの議題で、僕、まとめみたいなことを言うのを忘れていまして、失礼いたしました。さっきの費用対効果分析的な世界ですが、大局的に見て、どうやら3便益だけでやることはかなり限定されているねというのは、皆さん大体共通のお考えだったかと思えます。じゃ、便益にほかの項目も算定して入れていくということがどのくらいできるのか。もし仮にそれとは全く別に、独立した話として、こうこうこうのプロジェクトはすばらしいということが決まっていたとして、それを今のような手法で助けることができるのか、それからまた、要らんと思う仕事はほんとうに捨てることができるのかというふうなところで、割合ポジティブにお考えの先生もいらっしゃるし、いや、ちょっとそれは相当限度があるんじゃないかなとお考えの先生もいらしたように思いました。

私自身の考えは、さっきも申し上げましたが、交通量や人口でほとんど決まってくるので、人があまりいないところのものは、大体B/Cでは落ちるということになるので、やっぱり限度はあるなというふうな感じはしておるところであります。何らかの別途の手法もあわせて勉強して、一定程度の人口密度以上のようなところ、例えば、関東地整で言えば、南関東エリアなんていうのは、やっぱり従来型のものでも生き残るようなものでなければやっぱりいかなという感じがするし、けども、もっとずっと人口密度の低いところなんかは、それじゃ済まないなという感じがします。今日北海道なので僕はちょっとシ

ヨックだったんですけれども、2つの案件とも札幌の近くですよ。つまり、札幌の近くのもの以外、北海道では手も足も出ないなんていうのは、やっぱりどこかちょっと違うんじゃないかなという感じはしますよね。そんなのが皆さんの大体の共通の感覚だと思うので、引き続き勉強するというので、さっきの仕事は取りまとめにさせていただきたいと思います。

今の事故のことについて、ご質問等はございますか。

【太田委員】　　ちょっと1点だけ。既にご存じかもしれませんが、埼玉県警さんがホンダと組んで、ホンダのカーナビなのかGPSの情報を活用して、急ブレーキを踏んだ場所を特定し、危険箇所とその問題点を把握して、対策をした例があります。たしか川越あたりで線形改良とかされていたと思うのですけれども。ITS技術を使って安全に寄与していくということは、前大臣も非常に興味を持たれていたと思いますので、ぜひその辺のほうも進化させていただきたいと思います。

【家田部会長】　　ありがとうございました。

全体通して、まだ言い足りないところがありましたらどうぞ。よろしいですか。

ありがとうございました。それでは、これで審議は終わりたいと思います。ちょっとプロトコルですけど、言わなければいけないところがあるので。

部会による議決は、社会資本整備審議会運営規則第9条第3項により、分科会長が適当と認めるときは、分科会の議決とすることができます。

本日の議決は、分科会長、これは私なんですけれども、分科会長として、これを適当と認め、分科会の議決とさせていただき、分科会から社会資本整備審議会への報告、社会資本整備審議会から大臣への答申の手続きを進めさせていただきたいと思います。

また、今回の資料と審議結果については、道路分科会委員にご報告させていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、議事進行をお返しいたします。

【内海総務課長】　　では、長時間のご議論、まことにありがとうございました。

連絡事項が1点だけございます。本日の議事録についてでございますが、後日委員の皆様の方に議事録の案を送付させていただきまして、ご同意をいただいた上で公表するというのでございます。また、近日中に、速報版ということで、簡潔な議事概要について、国交省のホームページに公表したいということでございます。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。

た。

【家田部会長】 どうもご苦労さまでした。どうも長時間ありがとうございました。

— 了 —