

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成20年度第5回）  
議 事 概 要

1. 日 時 平成21年3月6日（金）13:00～17:00
2. 場 所 名古屋銀行協会 5階大会議室
3. 出席者  
○委 員  
浅岡委員長、加藤副委員長、沖野委員、黒田委員、杵田委員、  
竹内委員、林拙郎委員、藤田委員  
  
○中部地方整備局  
佐藤局長、富田副局長、荒川副局長、総務部長、企画部長、  
建政部長、河川部長、営繕部長、港湾空港部長 他
4. 議事
  - 1) 挨拶 中部地方整備局長
  - 2) 平成20年度 第4回委員会の議事概要の確認
  - 3) 対象事業の審議等  
○道路事業（再評価）
    - 一般国道1号伊豆縦貫自動車道東駿河湾環状道路
    - 一般国道414号伊豆縦貫自動車道天城北道路
    - 一般国道138号御殿場バイパス（西区間）
    - 一般国道23号中勢道路
    - 近畿自動車道紀勢線（尾鷲北～紀伊長島）
    - 一般国道42号松阪多気バイパス
    - 一般国道260号錦峠
    - 一般国道302号名古屋環状2号線  
○河川事業（再評価）
    - 天竜川（河川改修事業、総合水系環境整備事業）
    - 矢作川（河川改修事業、総合水系環境整備事業）  
○ダム事業（再評価）
    - 三峰川総合開発事業
    - 上矢作ダム建設事業（実施計画調査）

## 5. 配布資料

- ・委員会開催資料  
(議事次第、配付資料一覧、委員名簿、配席図)
- ・平成20年度 第4回議事概要(速報版)
- ・資料 1 再評価対象道路事業概要
- ・資料 2 再評価対象河川事業概要
- ・資料 3 再評価対象ダム事業概要
- ・資料 4 一般国道伊豆縦貫自動車道 説明資料
- ・資料 5 一般国道伊豆縦貫自動車道東駿河湾環状道路 説明資料
- ・資料 6 一般国道伊豆縦貫自動車道天城北道路 説明資料
- ・資料 7 一般国道138号御殿場バイパス(西区間) 説明資料
- ・資料 8 一般国道23号中勢道路 説明資料
- ・資料 9 近畿自動車道紀勢線(尾鷲北～紀伊長島) 説明資料
- ・資料 10 一般国道42号松阪多気バイパス 説明資料
- ・資料 11 一般国道260号錦峠 説明資料
- ・資料 12 一般国道302号名古屋環状2号線 説明資料
- ・資料 13 天竜川(河川改修事業、総合水系環境整備事業) 説明資料
- ・資料 14 三峰川総合開発事業 説明資料
- ・資料 15 矢作川(河川改修事業、総合水系環境整備事業) 説明資料
- ・資料 16 上矢作ダム建設事業(実施計画調査) 説明資料

## 6. 主な審議結果等

### (1) 道路事業(再評価)

○道路部より説明された道路事業8件の再評価対応方針(案)については、以下のとおりとする。

- 一般国道伊豆縦貫自動車道東駿河湾環状道路・・・・・・・・・・了承
- 一般国道伊豆縦貫自動車道天城北道路・・・・・・・・・・了承
- 一般国道138号御殿場バイパス(西区間)・・・・・・・・・・了承
- 一般国道23号中勢道路・・・・・・・・・・了承
- 近畿自動車道紀勢線(尾鷲北～紀伊長島)・・・・・・・・・・了承
- 一般国道42号松阪多気バイパス・・・・・・・・・・了承
- 一般国道260号錦峠・・・・・・・・・・了承
- 一般国道302号名古屋環状2号線・・・・・・・・・・了承

### (2) 河川事業(再評価)

○河川部より説明された河川事業2件の再評価対応方針(案)については、以下のとおりとする。

- 天竜川(河川改修事業、総合水系環境整備事業)・・・・・・・・・・了承
- 矢作川(河川改修事業、総合水系環境整備事業)・・・・・・・・・・了承

### (3) ダム事業(再評価)

○河川部より説明されたダム事業2件の再評価対応方針(案)については、以下のとおりとする。

- 三峰川総合開発事業・・・・・・・・・・了承
- 上矢作ダム建設事業(実施計画調査)・・・・・・・・・・了承

(4) 委員より出された意見・質問及びその回答

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
道路事業 (東駿河湾)	前回から事業費が大きく増えているのは何故か。	伊豆縦貫自動車道は函南 I C から少し西に向かいながら南に行くルートとなっているが、天城北道路までがまだ調査中の区間となっているため、当面は県が有料で供用している伊豆中央道への連絡路を整備し、天城北道路に繋げていく。前回評価時は、その連絡路について国と県の負担も含めた分担が決まっておらず負担者不明となっていたが、今回評価は負担額が決まったため、国の負担分をコストに追加している。
	P 1 1 の右の図は産業廃棄物が増えているように思うが、産業廃棄物はここに置かざるを得ない状況なのか、またどう処理されるのか。	この箇所はもともと市の一般廃棄物処理場であった跡地を道路予定地としたものであるが、工事に着手したところ、最近規制が厳しくなってきたダイオキシンが検出された。当時の法律ではきちんとした処理がされており違法ではなく、その産業廃棄物を含んだ土を掘削して外に搬出する際に事業者がその土を外に漏らさないように厳重に処理をしなければならないことが判明した。そのため、当初の案の土工を橋梁形式とし、処理費が必要な土の掘削量を少なくすることでコスト削減を図っている。
	橋梁型式にするということであるが、基礎を施工する際に地下水に産業廃棄物の影響が出るなど問題はないのか。	橋梁形式は産業廃棄物処理場を跨ぎ、基礎は処理場の外に配置している。またダイオキシンの影響を考慮し、周辺に井戸を掘り、水質を監視しながら施工を行っている。
	道路縦断線形の見直しによりコスト削減を図っているが、一方で縦断勾配が急になり登坂車線などの付帯設備が必要となるデメリットも考慮した削減額なのか。	道路構造令などの適用範囲内で、付帯設備なども含め、縦断線形を検討している。

道路事業 (中勢道路)	バイパス機能を重視した道路の場合、旧道とバイパスにおいて片方がすごく混んでいて、もう片方が空いているということが実際には起こり得るという話を聞くので、最終的に道路情報などを提供する予定があるか教えていただきたい。	例えば、現国道23号において県道と部分的に2ルートに分かれているところがあり、情報板によりそれぞれのルートの通過時間を実際に提供している。中勢道路についても将来的に考えていく。
	一般的にバイパス道路ができると新しくバイパス側に店舗などが貼り付き、旧道の市街地などが廃れることがある。中勢道路は構造的に簡単に貼り付けなくなっていると思うが、今後も考慮していただきたい。	地元の津市の都市計画マスタープランなどで中勢道路周辺に工業団地、住宅団地、現道周辺に商業施設という形での計画を作っていたしており、現時点の貼り付き状況も秩序ある発展となっている。
道路事業 (紀勢線)	近畿自動車道は関西圏から中京圏をU字型に結んでいるが、Uの字の途中で東西に連結するような国道や県道はどのくらいあるのか。	幹線道路として2車線で東西に連結する道路は半島南部ではない。ただ一番南の端となるが国道311号があり、現在、和歌山県側で事業を行っている。それ以外は沿岸部で国道42号が紀勢線に並行して整備されているのみである。
	<p>【その他の意見】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国土の幹線道路としてはB/Cが直感よりも低く感じられる。紀伊半島をずっと繋ぐ全体計画で評価すればいろいろな効果が出てB/Cもいい値となると思う。新直轄事業としてこの区間だけを評価するとローカルな地域の道路としての効果しか出てこない。将来的に評価区間を工夫する余地があると思う。</li> <li>・東海、東南海、南海地震に対する効果や、きれいな熊野灘のある地域を名古屋圏と繋ぐような効果が現在の費用対効果の算定方法で便益としてみれないのは残念である。</li> </ul>	
道路事業 (松阪多気)	松阪多気バイパスの供用後、松阪市内の現道である国道42号の整備はどうなるのか。	交通安全上の問題のある箇所など交通安全対策事業を引き続き行っていく。
	コスト縮減において橋梁支間の見直しで単純に盛土部分を多くして橋梁部分を少なくすれば費用が縮減されるように見えるが、当初計画で対応できなかったのか、あるいは全部盛土にすればもっと安くなるのではないか。コストの縮減はどうやって検討し、どのように決めていくのか。	図の点々はJR関西線と近鉄であり、立体交差の構造となるため、全て盛土にはできない。また高い盛土になると構造的にその部分に土留が必要となる。そういった中で補強土壁などの新技術も含めて総合的な観点で一番安価となる方法を検討してコスト縮減を図っている。

<p>道路事業 (全 体)</p>	<p>国土交通省が行う事業はかなり長期にわたるため、事業の途中段階で社会的な状況が予測と異なることがあるが、その場合は予測の見直しを行い、全体的に事業の微修正がなされているのか。</p>	<p>大きな観点では、五年に一度の社会資本整備重点計画等でベースの見直しをしたり、交通量の予測も基礎統計として道路交通センサス調査を行い統計を取っており、運転免許人口、大型車と普通車の割合がどうなるか、観光等の地域開発動向を見ながらある地域とある地域の連携を見る交通のODなど数年ごとに予測の修正を行っている。</p>
	<p>交通量が予測より減った場合、どの程度、実際の事業に反映されるものなのか。</p>	<p>都市内の街路的な道路をまちづくりの観点から4車線を2車線に変えるなどの見直しするケースはあるが、交通量の見直しで4車線で整備中の路線を2車線に急に縮小するなどの大きな変化となる事業はあまりないと考えている。</p>
	<p>事業内容が変わることがあるのか。</p>	<p>以前に都市計画決定をして数十年未着手で推移したようなケースで、着手の際に、都市計画決定時から交通量が下がっているので歩道を少し広げて事業を行うなどの見直しの事例はあると思う。</p>
	<p>今までB/Cは一般的に渋滞緩和に対して効果が上がる都市部の方が高くなると感じていたが、東駿河湾環状道路と天城北道路の事業全体B/Cは同じ値となっている。なぜ東駿河湾環状道路の方が高くないのか要因を教えてください。</p>	<p>天城北道路は、伊豆の真ん中で南北交通が2路線から1路線に集中する区間を重点的に改善する効果があり、渋滞を大きく迂回・分散させる効果のある東駿河湾環状道路とは効果の性格が異なる。別々に便益とコストを計算した結果として同じ値となっている。</p>
	<p>代替案立案の検討は、ほとんどの事業が変更なしとなっているが、将来交通需要推計が見直された中で、4車線までは必要なく2車線または変速車線でよいのではないかなど検討や見直しをしているのか。</p>	<p>現在、全体の交通量の推計の見直しをしていく中で、予測交通量が4車線の交通容量を下回った場合は、2車線とか現道を活用する区間など事業計画の見直しの可能性はあると考えている。</p>
	<p>伊豆縦貫自動車道は重要な道路であることはよくわかるが、B/Cの話となると評価する区間の切り方の問題が出てくるので、伊豆縦貫自動車道全体で評価をしない理由を教えてください。</p>	<p>事業評価の実施要領に基づいて事業採択ベースの1事業箇所毎に評価しているのが現状であるが、ご指摘のように全体で考えていくことも内部で検討はしていきたい。</p>

<p>道路事業 (全 体)</p>	<p>伊豆縦貫自動車道はいつ頃できるのか。</p>	<p>路線全体約60kmのうち、半分以上が調査区間、未事業化区間であり、いつ開通するかを回答するのは難しい。予算の付き方もあるが現在着手している区間を早く仕上げていきたいと考えている。</p>
	<p>道路の場合、予算の付き方、地域発展のバランスなど色々あることは理解できるが、もう少し集中投資をしていく方が投資効率が良くなるのではないか。</p>	<p>伊豆縦貫自動車道は、根本の都市を大きく迂回する東駿河湾環状道路をまず最初に重点的に、次に交通が集中する絞られた区間を改善する天城北道路を、次に線形が悪く大型車が入れない区間を改善する河津下田道路の着手を予定しており、また天城北道路の北の区間は伊豆中央道という県の有料道路があるので連絡路を整備して、やや後回しにするなど、区間区間で集中投資した結果として、このような事業の進め方となっている。</p>
	<p>日本の道路の建設期間は諸外国と比べて比較的長い方なのか、平均的であるのか。</p>	<p>早い例としては、中国の北京はすごいスピードで道路建設がなされており、中国と比較すると相当遅いと思われる。欧米等との比較は調べて参りたい。</p>
	<p>中勢道路の対応方針、事業の投資効果の内容を見るとそこに暮らす方々にとってメリットがたくさん記載されているが、静岡県の3事業は交通渋滞の緩和、観光地へのアクセス向上がメインに記載されており、もう少し地元の経済効果などを記載した方がPRしやすいのではないか。</p>	<p>参考にさせていただき、検討をして参りたい。</p>

<p>道路事業 (全 体)</p>	<p>再評価の 8 件中 6 件は、事業全体の便益費と残事業の便益費がほぼ同じくらいだが、松阪多気バイパスと名古屋環状 2 号線の場合は事業全体の便益費に比べ残事業の便益費が大幅に減っているのはどういう違いからなのか。</p>	<p>残事業は既に供用している部分の便益は計上していないため、一部分も供用していない事業の残事業の便益費と部分供用している事業の便益費とは違いが出る。松阪多気バイパスと名古屋環状 2 号線は、もう既に供用している部分の発現している便益費が B / C 算定の分子には含まれていないため便益費は少なくなる。事業全体は供用部分を含めて便益費を計算しており、東駿河湾環状道路については、まだ供用している部分がないため、事業全体も残事業も B / C の分子である便益費は一緒になっている。</p>
<p><b>【その他の意見】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・道路は km 当たり 1 0 0 億円くらいのものから 5 億円くらいのものなど色々であるが、ただ何千億円と出されてしまうとそんなに高いのかと一般の方も思われる。例えばあるビルと比較して何棟分であるかなど、もっときめ細やかに PR されると良いと思う。</li> </ul>		
<p>[矢作水系] 河川事業 (矢作川)</p>	<p>資料 P 5 に記載のある今後 3 0 年間の目標となる河川整備計画 (案) の基本高水流量 6, 200m<sup>3</sup>/s と計画高水流量 5, 600m<sup>3</sup>/s をクリアするように河川改修をしていくのか。</p> <p>流域全体として 3 0 年間の目標をクリアするよう考えていくのか。</p> <p>資料 P 1 3 に災害の発生状況があるが、整備計画 (案) は平成 12 年 9 月洪水と同規模を目標としているので支川からの浸水もなくなるのか。</p> <p>資料 P 2 1 に整備前の氾濫計算結果があるが、今回の計画を整備することで解消されるということか。</p>	<p>河川改修事業としては基準地点である岩津で河川整備計画 (案) の河道の目標流量 5, 600m<sup>3</sup>/s をクリアできるように河道を整備していく。</p> <p>直轄管理区間については、資料 6 の目標流量の模式図にある各地点の流量が充分満足できる河道の整備をしていく。</p> <p>今回の再評価は直轄管理区間における河川事業が対象であり、県管理区間等の河川については各河川管理者が対応することとなる。</p> <p>直轄管理区間の堤防が破堤した場合には洪水氾濫が生じるエリアを示しており、河川整備によりそれによる氾濫被害については防げる。</p>

[矢作水系] ダム事業 (上矢作)	上矢作ダムについては、整備計画策定まで継続するかどうかここで決定するということか。	現在、流域委員会を設置し矢作川河川整備計画の策定を進めているところであり、今回の再評価では、策定までの当面の方針として、その結果をもって対応することとしている。なお、上矢作ダムについては、建設事業に着手する前の実施計画調査の段階であり、継続するというのは、実施計画調査という調査を継続するということである。
	河川整備計画ができるまでに調査としての投資はするが建設投資はしないということか。	そのとおりである。
	建設投資を行う前にはB/Cも含めた審議があるのか。	現在策定中の河川整備計画を策定した段階で委員会にご報告をさせていただくこととなる。
	調査継続の審議とのことであるが、なぜダムが計画されて調査をすることになっているのか、矢作ダムだけでは足りないのかなど計画に至った経緯の記載がないので判断できないので、その辺りを説明願いたい。	昭和49年に策定された150分の1の計画規模である工事基本実施計画では、当面の目標である整備計画(案)での計画流量以上を対象としているため、矢作ダムだけでは不足する。さらなる洪水調節施設および河道改修等により、150年に1度の洪水に対しても対応するため、上矢作ダムを位置付けている。
	新しい河川整備計画は概ね30年間の目標であり、東海豪雨ぐらいの流量は矢作ダムや河道整備で充分賄えるということか。	当面30年で整備する河道改修や上流施設で対応していきたいと考えている。
	東海豪雨の再現確率はどのくらいか。	流量確率では、だいたい50年に1回程度である。
	上矢作ダムがこの地点に計画されたのは何故か。もう少し下流の方がいろいろな支川が流れ込んでおり、流水調節の機能が高いのではないか。	ダムの位置は地質的に堅硬な岩盤であることも重要な要素の一つであり、ダムサイトになる部分は色々な調査の中で可能性がある地点だったということである。
	流水の正常な機能の維持は、上矢作ダムの大きな不特定容量の目的でもあるため、その内容はある程度明確に記載した方がよいのではないか。	わかりました。



<p>[矢作水系] (全 体)</p>	<p>資料15のP2の主要洪水の表の最後に東海豪雨の流量があるが、( )書きの6,200m<sup>3</sup>/sというのがダムがなかった場合に基準地点である岩津に到達する流量となっていて、この流量を河川整備計画(案)の目標の基本流量としているのか。</p> <p>-----</p> <p>東海豪雨時に実際に流れていた流量が4,300m<sup>3</sup>/sであるが、いつもそんなにうまくダムが機能する訳ばかりではないため、その流量を確保するだけでは安全には流れないので、河道でカバーするため計画流量を5,600m<sup>3</sup>/sにしているのか。安全ではない状況で再度東海豪雨程度の洪水がきた場合の浸水被害の想定がP21の図であると考えればよいのか。</p>	<p>そのとおりである。</p>
<p>[天竜水系] 河川事業 (天竜川)</p>	<p>戦後治水投資がなされてきた結果、洪水被害は減少していると認識しているが、資料P2の平成18年7月の洪水で死者・行方不明者が12名となった理由は何か。</p> <p>河川改修のB/Cが大きいのではないかと感じられる。他の河川改修のB/Cとの比較を教えてください。</p> <p>資料P6の各地点の流域面積を教えてください。</p> <p>-----</p> <p>佐久間地点から鹿島地点までで流量が8,200m<sup>3</sup>/sも増えており、上流側やこの場所の特性によるものと思うが、どのような特徴の河川なのか。</p>	<p>この死者・行方不明者は一般の洪水ではなく、諏訪湖や辰野町周辺の集中豪雨による土石流の災害である。</p> <p>前回評価時のB/Cでは、天竜川は安倍川に次いで2番目の数値となっており天竜川が突出しているわけではない。</p> <p>鹿島地点での流域面積は約4,880km<sup>2</sup>天竜峡地点は約2,670km<sup>2</sup>である。</p> <p>天竜川は南北に非常に細長い流域の形状をしており、上流部あるいは中流部に集中して豪雨があるなど色々なパターンがあるため、各地点毎に一番危険な状態となる流量で計画している。</p>

<p>[天竜水系] 河川事業 (天竜川)</p>	<p>総合水系環境整備事業については、資料P 9に目標が、P 10に事業の内容が記載されていて、P 15に事業の進捗状況が2行で記載されているが、もう少しどのくらい、どのように進んでいるかを具体的に教えてください。</p>	<p>p 15の図で、桃色及び緑色の○印が今後整備を予定しており、青色の○印が整備実施中の箇所を示している。</p>
	<p>予定箇所の方がまだまだ多いということか。</p>	<p>予定箇所の方が多い状況である。地域のニーズや河川利用の状況を踏まえて拠点としては今後13箇所の親水護岸整備等を考えている。</p>
	<p>総合水系環境整備事業におけるコストの維持管理費が8億円となっていて、評価期間を50年見ているとすると随分小さいのではないか。</p>	<p>維持管理費については、実績が不足していることから総建設費の0.5%という値を毎年かかるものとして算定している。現在価値化を図るため割引率を用いているため、単純な合計値より見かけ上小さくなり8億円という額となっている。</p>
<p>[天竜水系] ダム事業 (三峰総合)</p>	<p>資料P 8の利水のダム使用権設定取り下げ申請とはどういう権利なのか。</p>	<p>特定多目的ダム法においてダム所有権は国土交通省などのダム設置者で持ち、その代わりに利水者には使用権を与えるという形で、それを登記するというような仕組みができています。</p>
	<p>共有持ち分の代替として所有権があり、その登記が認められているということか。それは不動産登記簿上の登記なのか。</p>	<p>国土交通省に所有権の台帳を整備しており、そこに登記を申請していただき設定している。</p>
	<p>資料P 12に「戸草ダムの建設等については、現在、策定中の河川整備計画をもって対応する」と不確定になっているが、ダム使用権設定取り下げ申請と関係しているのか。</p>	<p>取り下げ申請がなされ、利水が撤退したことによりダムの構造など計画を見直さなければならなくなったことによる。</p>
	<p>資料P 5の戸草ダム計画諸元や資料P 7の流入量540m<sup>3</sup>/sは計画の見直し後なのか、見直し前なのか。</p>	<p>見直し前の計画となっている。</p>

<p>[天竜水系] ダム事業 (三峰総合)</p>	<p>資料P6の美和ダム堆砂対策について、ここまで充実した多面的な対策を行うのは、このダムがかなり特殊だからなのか。それとも今後、色々なダムで堆砂の問題が出てきてこの様な対策を行う方向にダムの維持管理が進むのか。</p>	<p>美和ダムの堆砂が過去の洪水で非常に大きくなった問題意識から対策が始まり、全国的にも初めての取り組みである。美和ダムだけではなく天竜川自体が非常に土砂が大きな課題の河川であり、美和ダムの取り組みとその検証を踏まえながら小洪ダム、佐久間ダムで対策の検討を立てながら一部事業着手を始めている。また矢作ダム等についても同様な検討を始めており、中部地方の河川が色々な検討を始めたところであると理解していただきたい。</p>
	<p>堆砂を掘削するのは事業であって施設ではないが、バイパストンネル以外に具体的にどのような対策施設を考えているのか。</p>	<p>バイパストンネルで細かいものを流すが、大きな洪水であるとバイパスを通らず湖内に入り、ダム本体近くの湖底に深く沈んでしまう。これを湖内堆砂対策施設として検討しているが構造物としてなかなか良いものがなく、今は機械的に堆砂を吸い出すようなサイフォンのようなものを考えている。</p>
	<p>貯砂ダムや分派堰は造っていくということか。</p>	<p>既に完成済みである。</p>
	<p>湖内堆砂対策施設を造るのが、今回の恒久施設対策の主となるのか。</p>	<p>そのとおりである。</p>
<p>ダム事業 (全 体)</p>	<p>矢作川、天竜川共に不確定なダム計画があるが、不確定のまま本委員会でご審議するのは時間的理由があるのか。</p>	<p>再評価ということで五年毎にご審議をいただくルールとなっており、その認識の元に河川整備計画策定に向け流域委員会でご審議いただいているが、現在、まだ案の段階で最終的な調整を色々地域の声をお聞きしながら最後の詰めを行っている。整備計画が策定された以降、速やかに本委員会にご報告させていただきたいと考えている。なお流域委員会での審議を経て整備計画を策定するまでは、本委員会でご審議いただくこととなっている。</p>

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成20年度第6回）  
議 事 概 要

1. 日 時 平成21年3月27日（金）

2. 会 議

○委 員

浅岡委員長、加藤副委員長、沖野委員、杵田委員、竹内委員、  
中島委員、林拙郎委員、森川委員

3. 議 事

1) 対象事業の審議

○道路事業（再評価）

一般国道1号笹原山中バイパス

一般国道41号下原改良

一般国道156号大和改良

4. 配布資料

- ・資料 1 再評価対象道路事業概要
- ・資料 2 一般国道1号笹原山中バイパス 説明資料
- ・資料 3 一般国道41号下原改良 説明資料
- ・資料 4 一般国道156号大和改良 説明資料

5. 主な審議結果等

1) 道路事業（再評価）

○道路部より説明された道路事業3件の再評価対応方針（案）については、  
以下のとおりとする。

一般国道1号笹原山中バイパス・・・・・・・・・・了承

一般国道41号下原改良・・・・・・・・・・了承

一般国道156号大和改良・・・・・・・・・・了承

2) 委員より出された意見・質問及びその回答

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
道路事業 (全 体)	前回評価時と比べてB/Cが減った理由は何か。	交通量と走行時間短縮便益の減が主な理由である。
	現在の3便益のみでなく、防災、交通安全系の事業についても適切に評価できる指標の研究が必要。	今後他の評価方法を検討してまいりたい。