

中部地方整備局事業評価監視委員会（平成23年度第1回）

議 事 概 要

1. 日 時 平成23年6月28日（火）14:00～15:40
2. 場 所 KKRホテル名古屋 3階芙蓉の間
3. 出席者
 - 事業評価監視委員
林委員長、大野委員、杵田委員、竹内委員、藤田委員
 - 中部地方整備局
富田局長、赤川副局長、総務部長、建政部長、
港湾空港部長、営繕部長、用地部長 他
4. 議事
 - 1) 前回（平成22年度第6回、第7回）議事概要確認
 - 2) 対象事業の審議等
（再評価）
 - 一般国道1号桑名東部拡幅
 - 一般国道260号錦峠
 - 一般国道19号恵中拡幅（延伸）
 - 一般国道1号笹原山中バイパス
 - 一般国道246号裾野バイパス
 - 一般国道23号中勢道路
5. 配布資料
 - ・委員会開催資料（議事次第、配付資料一覧、委員出席者名簿、配席図、
委員会規則、委員会運営要領）
 - ・資料1-1 再評価に係る県知事等意見
 - ・資料1-2 平成22年度 第6・7回議事概要
 - ・資料2 対応方針一覧表
 - ・資料3 再評価に係る資料【道路事業】
 - ・資料4 一般国道1号桑名東部拡幅 説明資料
 - ・資料5 一般国道260号錦峠 説明資料
 - ・資料6 一般国道19号恵中拡幅（延伸） 説明資料
 - ・資料7 一般国道1号笹原山中バイパス 説明資料
 - ・資料8 一般国道246号裾野バイパス 説明資料
 - ・資料9 一般国道23号中勢道路 説明資料

6. 主な審議結果等

1) 再評価対応方針（原案）については以下のとおりとする。

「道路事業」

一般国道1号桑名東部拡幅	・・・・・・・・・・・・・・・・	了承
一般国道260号錦峠	・・・・・・・・・・・・・・・・	了承
一般国道19号恵中拡幅（延伸）	・・・・・・・・・・・・・・・・	了承
一般国道1号笹原山中バイパス	・・・・・・・・・・・・・・・・	了承
一般国道246号裾野バイパス	・・・・・・・・・・・・・・・・	了承
一般国道23号中勢道路	・・・・・・・・・・・・・・・・	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
一般国道 1号桑名 東部拡幅	（4頁）前回評価時との比較表の備考欄に、19年再評価の進捗率を精査と書いてあるが、どういう意味か。前回評価時から1%しか進んでいないことについて精査したということか。	19年再評価の進捗率をH23算出方法にあわせ見直した。
	事業延長3.9kmに対して全体事業費が490億円となっており、今回審議する道路事業の中でも1km当たりの事業費が特に高いが、どのような理由によるものか。	本事業は全体事業費490億円のうち285億円が橋梁にかかる費用となっている。橋梁などの構造物は盛土構造に比べ費用が高くなる。
	全体事業のB/Cが1.2であり、この路線にしては低いと感じる。評価の視点に書いてある①交通渋滞の緩和、②災害に強い道路機能の確保、③物流効率化の支援のうち、B/Cに反映されているのは①だけで、③のISO規格コンテナ輸送はB/Cに反映されていないのではないか。どのように便益を算出しているのか。	道路事業の便益は3頁にあるとおり走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益を計上することとなっている。本事業の便益は走行時間短縮便益が大部分になるが、ご指摘のISO規格コンテナ輸送や、前回委員会でご指摘のあった救急搬送など、利用目的による便益の差異を十分反映できる手法にはなっていない。
	「評価の視点」に書いてある効果がB/Cに反映されない結果、B/Cが低く算出されており、効果とB/Cにずれを感じる。	貨幣換算できる効果はB/Cで示させていただき、貨幣換算では表しきれない災害や物流の視点も具体例を挙げて説明させていただいている。
	（3頁）先ほど橋梁が285億円という説明があったが、残事業の事業費293億円はほとんど橋梁の事業費ということか。	橋梁の事業費が大部分を占めている。
	事業にはまだかなり時間がかかるのか。	現況の橋梁は15径間で延長1100mある。厳しい河川条件の中で施工するので事業には相応の時間がかかると認識している。

<p>新しい橋は径間数は減るのか。</p>	<p>新しい橋の径間数は、計画高水流量等から河川管理者との協議を踏まえて決定する。</p>
<p>今回審議する道路事業の中でもこの事業は用地取得率が非常に低いが、進捗に影響はないのか。</p>	<p>橋梁の架け替えに必要な用地はほとんど取得している。</p>
<p>一般的意見)</p> <p>○これまでは、経済学的な議論により貨幣換算できない便益は計上してこなかったが、東日本大震災で一部の部品が不足したことにより世界中のロジスティクスに経済的ダメージを与えたという経験からしてみると、大雑把でもいいから防災の便益を加えないといけな いと思う。</p> <p>○評価の視点のうち、B/Cに反映済みの部分とそれ以外の部分を区別したほうがわかりやす いと感じた。</p>	

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
一般国道 260号 錦峠	災害に強い道路機能の確保という効果の説明があったが、その便益は計上しているのか。	災害に強い道路機能の確保に係る便益は計上していない。
	B/Cが低いですが、現道は曲がりくねっているため走行時間短縮便益は大きいのではないかと。	交通量が少ないので、大きな走行時間短縮便益は出ない。
	(4頁) 今回は残事業の総便益が下がっているが、理由は事業が進んだということか。	事業の進捗率は84%から86%へとわずかに進んでいない。残事業の総便益が下がった理由は2点ある。1点はこの地域の交通量が全体的に下がっていること。もう1点は道路ネットワークの条件が前回から変わったことによる。今回は利用実態を踏まえて工事用道路も一般車両が通れるという道路ネットワークで便益を算出した。
	工事用道路を一般車両が通れるという道路ネットワークで評価すると、完成しなくても工事用道路を使い続けられれば良いということになってしまう。安全性の問題もあるので行き過ぎのような気もする。	実態に合わせてB/Cを計算したが、あくまでも工事用道路である。最低限の安全対策は行っているが、カーブもきついため、当然しっかりした道路まで早期に完成させたい。
	防災上重要なこのような事業でも、B/Cが1.0を下回ると事業を中止するということになるのか。	今回の震災を踏まえて、現在国土交通本省でも今後の評価のあり方が議論されている。B/Cは効率性の話だが、その前提となる事業の必要性は、渋滞の解消のようなものと地域の孤立化解消といったようなものがあり、その必要性の部分を今後どう踏まえていくかなど検討されている。
<p>一般的意見)</p> <p>○今回の震災を踏まえれば、道路のルートが津波の影響を受けるかどうかによって、将来的な便益は全く違うはずである。生命を守るという視点は重視する必要がある。</p> <p>○地方部では、道路が途絶したときの住民孤立や患者搬送の問題など生活への影響がかなり重要な視点だと思う。</p> <p>○防災は、元来生命の保全、生活の質の維持を目的としており、道路事業単独ではなく集落移転なども深く関わってくる。評価の方法をきちんと作る必要があると思う。</p>		

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
一般国道 19号 恵中拡幅 (延伸)	事業区間の前後はいずれも4車線になっているのか。そこが2車線であれば引き続き渋滞が発生するのではないのか。	事業区間の前後は既に4車線になっている。
	渋滞中にこの3km区間を通過するには何分ぐらいかかるのか。	渋滞中は30分程かかる。
	(9頁)岐阜県の意見に「県内における他の道路事業の進捗状況を勘案のうえ」という言葉があるが、特別な事情があるのか。	岐阜県に意見の主旨を確認したわけではないが、道路事業では、接続道路等については全て県と調整して進めている。

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
一般国道 1号 笹原山中 バイパス	(資料7、7頁) 現地については承知しており、家の軒すれすれをトラックが通る命がけの道路である。バス停へ行くには歩道が無いこの道路を通るしかない。騒音の問題だけではなく、命を守る事業としての投資効果を表現できないのかと思う。	交通事故減少便益をB/Cに計上しているが、安心感のようなものは現在の手法では計上されていない。なお、ご指摘の区間については、平成27年度の開通を目指したいと考えている。
一般国道 246号 裾野 バイパス	交通事故減少便益には対人の事故も含んでいるのか。	対人の事故も含んでいる。
	交通事故減少便益には死亡事故など重大な事故しか含まないのか。負傷だけの事故は含まないのか。	交通事故減少便益については、負傷事故なども全て含んでいる。
	交通事故減少便益の計算方法が良いかどうかということになるが、今回のように危険を冒して歩かなければいけない箇所では非常に重要な便益である。	現在は全国一律の計算式になっているので、ご指摘の歩道の話のようなものは表現しきれていない。
	(資料7、6頁) 事業により事故件数は1割減少するということだが、現在の事故率は県内幹線平均の2.4倍ということなので、もう少し何とかならないのかと思う。どのあたりに問題があるのか。	事業箇所は急峻な地形なので、規格的にもぎりぎりという事情もある。
	(資料7、9頁) 静岡県意見に「観光支援」という言葉があるが、評価の視点の中には観光の視点が入っていない。バイパス整備により観光目的の交通が増えるということは考慮されているのか。	B/Cには観光目的の交通の増加は考慮していない。事業により箱根へ行くルートは走行性は改善されるので、今後はそういった視点も説明として考慮したいと思う。
	B/Cには交通量の増加は考慮しているのではないか。	走行環境の改善に伴い他の経路から当該路線へ転換して交通量が増加することは考慮しているが、観光増の誘発効果による交通量増加は考慮していない。
	旧東海道とはどのように交差するのか。	旧東海道と交差するのは、工区の境あたりになる。

項 目	意見・質問	回答及び対応方針
一般国道 23号 中勢道路	B/Cの手法を変えて暫定2車線供用時から便益を計上したということだが、（暫定2車線供用を考慮しない）従来の手法で算出するとB/Cはどれぐらいになるのか。	従来の手法だとB/Cは事業全体で1.9になる。
	従来の手法でもB/Cが1.9というのは意外に高い数字と思うがどのような理由によるものか。	交通量が多く、事業延長も長いので、時間短縮効果が非常に大きく出る。津市の中心部を通る国道23号のバイパス道路なので効果は大きいと考えられる。
	津波を意識した場合、国道23号は海側にあるが、標高はどの程度か。	0mのところもあるが、大体2～3m程度。