

## 平成22年度 第8回中国地方整備局事業評価監視委員会

日 時：平成23年3月8日（火）13：10～16：40

場 所：合同庁舎2号館8階会議室

### 議 事 録

#### 平成23年度予算に向けた個別公共事業評価及び総点検について

##### ◎鎌倉委員

1点目。道路の事業評価をする際に、これまでは長期的ネットワークを考慮した需要予測をしてきたが、今回は事業区間と既存道路だけを考慮するということである。これでは需要予測はかなり小さくなると思う。

道路はネットワークして初めて総合的な機能が発揮されると思う。特に山陰道は、今回のような評価をすると需要予測は小さくなると思うがいかがか。

2点目。今回「防災面の効果が特に大きい事業」を別格で取り上げられたのは、おそらく従来の3便益だけではB/Cが小さいからだと感じているがいかがか。

##### ◎道路計画課長

1点目。従前のフルネットと今回のネットワークを比較した場合、ネットワークが切れることとなった事業はフルネットの便益よりも小さくなるが、逆に競合路線のネットワークが切れるような事業であれば、その事業の便益は高くなることもある。

2点目。従前からの3便益では、道路事業の多様な効果をすべて表現しきれないのではないかという指摘を多方面からいただいていた。今後評価の幅を広げていく取り組みの中で、防災事業を先行的に実施したもの。

従来の3便益では時間短縮効果が大きな割合を占めていたが、防災面の効果が特に大きい事業は、事前通行規制区間等を回避した計画にならざるをえないなど、必ずしも時間短縮に繋がるようなルートになっていない場合もある。したがって3便益以外の効果が特に大きなものについて、3便益以外の効果を含め、総合的に判断するという手法を取らせていただいた。

##### ◎飯野委員

一般論では、諸外国のB及びCと比べて、日本はどちらも範囲が狭いと言われている反面、日本のB/Cの目安「1.0以上」は数字が低いと言われている。

防災面の効果が特に大きい事業の評価方法は、B/Cの方法論自体の見直しをしていくという位置付けによるものか、それとは別問題なのか。

##### ◎道路計画課長

評価の基本的な枠組みは、効果が費用を上回ることを確認であり、その中でこれまでは3便益のB/Cが1を上回ることを確認してきた。今回は、防災面の効果が特に大きい事業を先行事例として、従来の3便益以外の効果を含め評価することとした。

## 再評価対象事業

### 【一般国道2号 広島南道路】

#### ◎尾島委員

藤原委員から、事業評価監視委員会への意見をいただいているので読み上げる。

「本来、道路ネットワークは長期的展望に立って整備を進めるべきであり、今回のネットワーク設定に基づく評価の妥当性には疑念が残る。事業の特性によっては、ネットワーク効果を発揮する一連の区間で評価を実施するなど、評価単位やネットワークの設定について検討してほしい」

#### ◎鎌倉委員

評価単位やネットワークの設定に関する意見としては、藤原委員と同じである。

もう少し長期的な視点を加味して評価すべきである。

#### ◎作野委員

資料19ページの時間短縮効果を説明する図で、今回評価の対象に含まないこととした未事業区間を通る経路で比較しているように見えるが問題ないのか。

#### ◎道路計画課長

表示では未事業区間を含めているようにも見えるが、既存の道路があり、それを活用するものとして比較を行っている。

#### ◎松見委員

本事業の見直しにより、太田川放水路渡河部を自動車専用道部だけにした場合、将来的には当該箇所がボトルネックになると思われるので、一般部について将来の効果も考慮して評価してはどうか。

#### ◎道路計画課長

指摘の点は、従来のフルネットの中では考慮されていた。今回の評価の対象から外した太田川放水路渡河部の一般部については、今後、本事業の西側区間の事業化を検討していく時点で評価していく。

#### ◎道路部長

一般部の道路が将来にわたって不要と判断しているのではなく、交通量が増えると予測される本事業の西側区間が延伸された時点には必要となるということである。事業の展開に合わせて、今回評価の対象区間を見直したということである。

#### ◎飯野委員

将来人口が大幅に減少する推計が出されている中で、物流や人口の将来推移も考慮して事業評価を行うべきである。

#### ◎道路計画課長

モデルの限界はあるが、交通需要推計の中でも人口減少等について一定程度を見込んでいる。

例えば物流面では、将来のGDPから発生する貨物の量を推計し、貨物車両の交通量の将来の

推計値に活かしている。また将来人口の推計を考慮して乗用車交通量等の推計を行っている。

全体の枠組みに関しては実態に即した見直しを行うこととしており、再評価を3年毎に行うこともそうした趣旨に基づくものである。

社会的な背景が変わり、推計値が変わればその時点で再度評価を行い事業の妥当性を検証していく。

#### ◎港湾空港部長

産業界と関係省庁、自治体等も入る国際物流戦略チームを設置し、整備局等が事務局となっているが、その中で国際物流を戦略的に考えていくための検討をしている。引き続き、港湾と道路の連携、経済界の投資活動等を踏まえながら物流戦略を検討していきたい。

#### ◎尾島委員

本事業について、委員会としては「対応方針（原案）は妥当」と判断する。

### 道路事業の審議

#### 再評価対象事業

##### 【一般国道373号 志戸坂峠道路】

#### ◎鎌倉委員

事業進捗98%という状況では事業継続以外の判断は無いと思う。

本事業を暫定2車線で整備する場合のコストはどのように算定してあるのか。

#### ◎道路計画課長

4車線計画の道路を暫定2車線で整備する場合のコストは、4車線分の用地費と暫定2車線で供用するために必要な費用を計上している。

#### ◎鎌倉委員

評価が厳しくなる様な変更ばかりされている気がする。今回の様な評価は、他の整備局では従来から実施されているのか。

#### ◎道路計画課長

今回の総点検から全国統一したもの。

#### ◎尾島委員長

車線数や走行速度の条件はどこに記載されているのか。

暫定2車線で供用することによって走行速度が10km/h下がるという説明であったが、それによってこんなに大きく便益が変わるものなのか。

#### ◎道路計画課長

走行速度は資料の中に明示していないが、車線数については資料5ページに2車線の区間、暫定2車線の区間を区分して記載している。

走行速度の設定は、規制速度を勘案して、4車線の道路で80km/h、2車線の道路で70

km/hとした。

◎山田委員

志戸坂峠道路の現道を見る限り、防災面の効果が特に大きい事業にはいるのではないかと思う。そうであれば、本事業でもCVMでの評価などは適用するべきと思うが。

◎道路計画課長

防災面の効果が特に大きい事業は、事前通行規制区間や津波の浸水区域等の区域が明確になっている区間を並行する現道に持つ事業として4事業を選定した。

志戸坂峠道路の現道部は確かに隘路や急カーブが続く区間はあるが、通行規制等がかかっている区間が無かったことから、防災面の効果が特に大きい事業としては分類しなかった。

◎山田委員

もし防災面の効果が特に大きい事業として分類された場合には、他の指標も用いるということか。

◎道路計画課長

その通りである。

◎尾島委員長

本事業について、委員会としては「対応方針（原案）は妥当」と判断する。

## 道路事業の審議

### 再評価対象事業

#### 【一般国道183号 鍵掛峠道路】

◎尾島委員長

藤原委員から事業評価監視委員会への意見をいただいているので読み上げる。

「今回の防災事業の評価手法においては、便益の重複の整理など、真の事業価値の計測について未だ改善の余地を残している。引き続き慎重に議論を進め、手法の改善を図ってほしい」

◎沖委員

今回のCVM調査はウェブ調査であり、回収率は良いが高齢者の意見が反映されているかが気になる。

◎道路計画課長

道路事業で初めての本格的なCVM調査ということで、エリアの設定において柔軟に幅広い調査を実施する必要があった等の事情もあり、最も望ましい郵送方式ではなく次善の方法としてウェブ調査を実施した。

今回の知見を踏まえ、エリア設定手法が固まれば郵送での調査も検討して参りたい。

◎山田委員

調査範囲を現在の利用率や認知度等で設定しているようだが、事業後の受益範囲を考慮しないでいいのか。また、CVMで調査した便益を50年間計上しているが、将来の人口減少はどのように考慮しているのか。

自分がCVMアンケートに答える機会があったが、事業費が示されておらず、判断が難しかった。また、支払意思額の回答にはかなりのバイアスが発生する可能性があると感じた。回答の信頼性をどのように判定しているのか。また、アンケートの構成等について、本日の道路のものとは違う部分もあったが、事業分野間の整合性には配慮しているか。

#### ◎道路計画課長

調査範囲の設定にあたっては、将来ODをベースにし、将来ネットワークが出来た時点で、鍵掛峠道路を通る交通の概ね9割程度をカバーするエリアを設定した。

また、将来の価値等を見込むため、アンケート調査表で「あなたが「鍵掛峠道路」を利用されなくてもあなた以外の人や次世代の人達が「鍵掛峠道路」を利用し、効果を受けることを含めてご想像下さい。」としている。

50年間の便益に関しては、毎年の交通量推計の伸び率を掛けて補正している。交通量推計の伸び率は人口推計、GDP推計などの要素が入っているので、人口動態、経済状況等のある程度反映しているものと考えている。

判断の根拠となる事業費等が示されていないという点については、それを提示することによって支払い意志額に対して先入観が入るといった意見もあることから今回は示していない。

支払い意志額の信頼性の確認方法としては、認知率と支払い意志率との関係を用いて絞り込みを行っている。今回は認知率が40%以上で回答が安定すると判断し40%以下を切り捨てている。

分野間の整合については、今後検討していく。CVMには様々な考え方があると認識しており、意見を聞きながら手法の改善、他事業との整合を進めていきたい。

#### ◎鎌倉委員

1点目。これまでの事業評価は平常時での評価を基本にしていたのに対し、今回は非常時対応を基本に評価していることに違和感がある。

ネットワークで考えずに、その事業の部分だけを捕まえるからそのようになるのではないか。

2点目。防災面の効果が特に大きい4事業について、従来の3便益によるB/Cを算定した場合は1以下となるのか。総点検結果として参考資料に示されている当該事業のB/Cは何れも1を越えているのはどのように考えればよいのか。

#### ◎道路計画課長

道路の機能は多岐にわたり、例えば先に審議いただいた2事業は、時間短縮効果や事故削減効果等のウェイトが高く、3便益での評価の妥当性が比較的高いと考えられる。今回の4事業については、並行する現道に事前通行規制区間があるなど、明確に解消しなければならない課題がある事業で、防災面が第一に位置づけられたものである。

#### ◎鎌倉委員

まず平常時の効果を評価すべきではないか。

#### ◎道路計画課長

これら4事業についても、国道として広域ネットワークとしての位置づけも勘案しながら整備している。事業によってそれらのウェイトも様々であるとする。

◎道路部長

事業化区間単独で取り上げると、地域的な防災の観点の色濃くなるが、本来、全体ネットワークと事業化した単独区間の両方で評価するというご指摘だと思う。藤原委員からのご意見にもあったとおり、勉強していく余地があると思っている。

◎道路計画課長

2点目。参考資料の総点検結果19ページに注1があり、「防災面の効果が特に大きい事業については、事業評価監視委員会の審議内容を掲載している」とされており、これは総点検前直近の事業評価監視委員会へ示した数字を入れていることを示している。

これは、防災面の効果が特に大きい事業は3便益のB/Cだけで判断するのではなく、3便益以外の効果も考慮して評価することとしたため。

◎鎌倉委員

3便益でのB/Cの計算はしているのか。

◎道路計画課長

例えば萩・三隅道路では0.5程度で、安芸津バイパスは1を超える。

◎松見委員

地域的な世帯数を基に算出されている便益については、今後集落の人数が少なくなった場合、便益が小さくなり、防災面の効果の評価に入れても限界がある。藤原委員の意見にあったように、より効果が評価出来る包括的な指標を選んで行くべきである。

◎道路計画課長

引き続き勉強させて頂きたい。

◎尾島委員長

本事業について、委員会としては「対応方針（原案）は妥当」と判断する。

## 道路事業の審議

### 再評価対象事業

#### 【一般国道491号 長門・俵山道路】

◎飯野委員

JRや飛行機、新幹線との交通分担の考え方を伺いたい。

例えばJRの在来線と道路が競合している状態においては、道路交通環境が良くなれば並行する在来線の利用が落ちることによって、車に依存できない人達の生活環境が悪くなるということが大きな問題になっている。トータルの交通行政をどのように取り組まれているのか。

◎道路計画課長

交通需要推計の全省的な見直しの中で、今回第一段階として道路ネットワークの変更等を実施した。

第二段階では各交通機関が独自に実施していた需要推計を統合する予定である。つまり、道路、鉄道、港湾等、それぞれを統一する統合推計モデルの構築を来年度以降検討することとなっている。

また、地域計画的な整合については、今後道路を計画する際に配慮していきたい。

◎沖委員

コスト縮減策として、トンネルのジェットファン、ラジオ再放送設備、警報設備を当面設置しないこととされている。これは技術的な裏付けがあるのか。

◎道路計画課長

今回ネットワークの見直しを行った結果、計画交通量が少なくなっており、舗装やジェットファンについては計画交通量によって構造や設置の可否が規定されていることから、この交通量に基づいた計画としたものである。交通量が増えた段階では、再度整備するかどうかを判断することになる。

◎沖委員

事故はいつ起こるか分からないので、非常用施設は先行して投資すべきではないか。

◎山口河川国道事務所長

ジェットファンとラジオ再放送設備については当面設置しないということである。最低限の非常設備は設けることとしており、安全は確保されている。

◎尾島委員長

本事業について、委員会としては「対応方針（原案）は妥当」と判断する。

**道路事業の審議**

**再評価対象事業**

**【一般国道191号 萩・三隅道路】**

◎尾島委員長

従来の3便益から算定したB/Cはいくらか。

◎道路計画課長

事業全体B/Cで0.5、残事業B/Cで4.1である。来年度供用のため、残事業量は少ない。

◎杢見委員

地球温暖化によって気象条件が変わり、降雨量は増えて局所的になる傾向である。今後そのような気象の変化、予測を取り入れた評価をする方向なのか。

そのようなものを取り入れていくと、その便益が大きくなる可能性もあるので、最新の研究を参考にして取り入れていただきたい。

◎道路計画課長

災害時の通行止めによる迂回を解消する便益は、今のところ実績を参考に算定している。被害予測や発生確率などは、今後勉強させていただきたい。

◎尾島委員長

本事業について、委員会としては「対応方針（原案）は妥当」と判断する。

## 道路事業の審議

### 再評価対象事業

#### 【一般国道185号 安芸津バイパス】

◎作野委員

中国地方整備局の直轄道路事業ではこの4事業だけが防災上重要であるとして、他事業は今後もこれには該当しないという事でよいか。

また、本事業の現道は道路構造上の課題が多く、安全な生活をする上でバイパス整備は必要であると前回評価時に説明されたはずである。B/Cが1.0を超えている本事業について、今回、防災上必要だと説明されることに違和感を覚える。

◎道路計画課長

今回、本事業を防災面の効果が特に大きい事業として評価したのは、浸水ハザードマップで国道185号が浸水区域にかかっており、災害の回避効果も大きいと判断したからである。

ただ、ご指摘のとおり、この安芸津バイパスは隘路である現道に通過交通が入ってくるという現状を回避し、現道の交通を円滑化する効果も高く、その結果3便益でB/Cが1以上となっている状況である。

今回の評価は、4事業を防災面の効果が特に大きい事業として3便益以外の効果も考慮して総合的に判断することとしたもの。

今回の評価手法が、防災以外の特性を持つ事業にも展開できるのかどうかは、今後検討していきたい。

◎尾島委員長

将来交通量の推計値は何処に記載されているのか。

◎道路計画課長

資料20ページに将来の計画交通量を記載している。

◎尾島委員長

本事業について、委員会としては「対応方針（原案）は妥当」と判断する。