

平成30年度 第4回中国地方整備局事業評価監視委員会

日 時：平成30年12月17日（月）13：30～17：00

場 所：中国地方整備局・建政部3階会議室

議 事 録

再評価対象事業

【境港ふ頭再編改良事業】

◎内山 委員

資料9頁の右側のイメージ図によると、今後、竹内南地区には、昭和北地区に入港している国際定期貨客船が入港するということか。

○坂本 境港湾・空港整備事務所長

そうである。

◎内山 委員

最近ではクルーズ船が年間50回から60回入港しており、税関施設や乗客のバスへの乗り換えをどうするか等、課題だと思われるが、竹内南地区にも税関施設を新たに設けるのか。

○坂本 境港湾・空港整備事務所長

竹内南地区のふ頭用地にターミナルビルを建設予定であり、その中に税関施設を設ける予定である。

◎内山 委員

昭和南地区の税関施設は改善されないのか。

○坂本 境港湾・空港整備事務所長

可能な限りクルーズ船の入港先を昭和南地区から竹内南地区に変更し、竹内南地区において税関の手続きを行いたいと考えている。

◎内山 委員

乗客が雨の日に屋外に並ぶことがあるとも聞いており、また、バスの駐車場もより広い方がよいと思われる。

これらの課題が解消できるような施設を整備し、昭和南地区と竹内南地区の連携を図りながら運用してほしい。

○坂本 境港湾・空港整備事務所長

竹内南地区は、ふ頭用地に駐車場を整備するなど用地を十分確保しているので、それらに対応できるよう、整備を進めてまいりたい。

◎三浦 委員長

クルーズ船は主に昭和南地区や中野地区に入るものと考えていたが、今後は竹内南地区に全て入ることとなるのか。

○坂本 境港湾・空港整備事務所長

岸壁の利用状況や船舶の大きさにもよるが、ターミナルビルのある竹内南地区に優先的に入ってもらおうことを考えている。

◎橋本 委員

事業採択時に、既往の土質調査の成果を用いて検討していたことから、広く存在していた軟弱地盤を事前に把握できなかったとのことだが、土質の想定を見誤っていたことにより事業費が増加した案件が多いが、今後、繰り返さないために、どのような対策を考えているのか教えてほしい。

また、工法を替えたことにより、メンテナンスも含めたライフサイクルコストに違いが生じたかについても教えてほしい。

○坂本 境港湾・空港整備事務所長

過去に事業箇所近くで造成工事を行っていたことから、当時の地質調査結果を用いて事業費を見込んでいたものである。

今後は、可能な限り早く現地調査に着手し、土質状況を把握するよう努める必要があると考えている。

また、ライフサイクルコストについては、岸壁の施設を集約することも目的としており、維持管理等に関する費用を年間 460 万円削減できるものと考えている。

◎橋本 委員

現地状況に応じたものを造る必要があると思うが、事業着手後に事業費が膨らみすぎることは、行政の信頼を損なうのではないか。

事業採択前に現地で土質調査を行えるようにするなど、制度を整備した方よいのではないか。ライフサイクルコストについて、杭式からデタッチドケーソンへ工法が変わり、そのことによる違いがあるかを教えて欲しい。

○坂本 境港湾・空港整備事務所長

ライフサイクルコストについて、工法による大きな差はないものと考えている。

◎橋本 委員

工法によって、大規模改修の時期に違いはあるか。

○坂本 境港湾・空港整備事務所長

いずれも耐用年数を 50 年と考えており、違いはない。

◎三浦 委員長

杭を設置する箇所で、事前に地質調査を行えばよいのではないか。

○喜安 副局長

事業化前には、少額の調査費しか確保できないことから、相当な費用を要する海上での地質調査を事業化前に実施するのは、難しい面がある。

そのため、可能な限り既往の調査結果等を用いて事業費を見積もることとしている。

◎三浦 委員長

説明を聞くと納得できるが、資料を見ただけでは事情を理解できない。詳しく読まなくとも、一目でわかるような資料を作成し、国民にわかりやすい説明を行う必要があると思うので、対応を検討いただきたい。

○水谷 中国地方整備局長

事業化前に地質調査を行うのは、難しい面もあることから、既存のデータを可能な限り活用している。

過去に近傍で埋立工事を行っていたことから、その時のデータが使えるものと判断し、採用していたが、わずかな区間で急激に土質が変わっていたものである。

◎藤原 委員

構造の変更により栈橋の面積、幅や延長は変わっていないか。

○坂本 境港湾・空港整備事務所長

変わっていない。

◎寺田 委員

資料の9頁の最も左側の写真はどこの岸壁の写真か。

○坂本 境港湾・空港整備事務所長

内港地区から更に西側の岸壁である。

◎寺田 委員

資料9頁に、離島航路の港湾機能を確保するとあるが、フェリーターミナルを竹内南地区に移すということか。

○坂本 境港湾・空港整備事務所長

現在フェリーが利用している内港地区の岸壁は、耐震強化が行われていないため、地震被災時に利用できなくなる可能性があることから、耐震強化岸壁として整備する竹内南地区の岸壁を地震被災時に活用するということである。

◎寺田 委員

資料12頁の「9. 事業の効果」の広島から北海道方面への貨物輸送例について、何故、トラックと船を利用し、鉄道を利用しない想定なのか。

○坂本 境港湾・空港整備事務所長

資料 12 頁の貨物輸送例の既存ルートは企業にヒアリングを行った結果に基づき輸送手段等を記載している。

◎寺田 委員

資料 12 頁の貨物輸送例は、移出又は移入の貨物か。

○坂本 境港湾・空港整備事務所長

境港から広島や北海道へは移出、北海道や山口から境港へは移入である。

◎寺田 委員

輸出は考えていないということか。

○坂本 境港湾・空港整備事務所長

内貿RORO船であり、国内の定期航路であることから、内航である。

◎正岡 委員

資料の 8 頁に山陰側が国内海上輸送路のミッシングリンクという説明があった。トライアル輸送を開始しており、定期航路が就航する計画があるとのことだが、定期航路は何処から何処までのルートが予定されているのか、理由と併せて教えてほしい。

また、資料の 8 頁の「現状の国内定期航路」によると、九州の西側も航路がないが、これはミッシングリンクではないのか。

○坂本 境港湾・空港整備事務所長

境港には寄港しないが、敦賀から博多について貨物定期航路を新設すると公表されており、そういった船が寄港することなどを想定している。

九州の西側については、詳細がわかりかねることから、回答は控えさせていただきたい。

◎正岡 委員

元々、敦賀から博多への航路があり、その航路を活用するということか。企業等からの要望はないのか。

○坂本 境港湾・空港整備事務所長

敦賀から博多への航路新設は最近公表されたものである。

これまでの取り組みとして、平成 25 年から企業等の利用者の要望も踏まえトライアル輸送を実施しているところであり、定期航路が新設されることから、寄港していただくよう働きかけているところである。

◎正岡 委員

上手く活用し、地元の活性化に繋げてほしい。

◎三浦 委員長

原案については、事業継続が妥当ということだが、いかがか。よろしければ、本事業については、当委員会としては、「継続」という対応方針（原案）は妥当と判断する。

事後評価対象事業

【三田尻中関港三田尻地区防波堤整備事業】

◎寺田 委員

資料の 9 頁「5. 事業の効果の発現状況」について、風向・風速の観測結果は 2014 年から 2017 年のデータを用いているが、これは、防波堤が完成した 2013 年以降のデータである。防波堤が完成する前のデータはどう考えたのか。

○阿式 港湾計画課長

整備前後とも、最新の供用後の 2014 年から最新の 2017 年の観測データから波高を推算した。防波堤が無い場合と有る場合の 2 ケースについて、岸壁前面の波高を推算し、荷役作業が行える限界の波高が 0.5m 又は 0.3m を越える日数が減ることを整備効果として表している。

◎三浦 委員長

何故、荷役限界波高を越える日数に幅があるのか。

○阿式 港湾計画課長

幅は、対象岸壁 6 施設についてそれぞれ算出した年間の日数の最大と最小である。沖に近い岸壁であれば波が大きくなまま到達する、遠い岸壁であれば波が低減するなどにより、位置関係等も踏まえシミュレーションした結果、施設により日数が変わる。

◎寺田 委員

資料の 12 頁「5. 事業の効果の発現状況」の「旅客の待ち時間軽減便益」について、何故、平成 22 年以降の運行日数実績を基に算出しているのか。

○山岸 宇部港湾・空港整備事務所長

平成 22 年以降のものしか、データを有していなかったためである。

◎塚井 委員

旅客はどうして、迂回しないのか。

○山岸 宇部港湾・空港整備事務所長

野島からの航路が三田尻中関港にしか就航していないためである。

◎塚井 委員

代替航路が無い場合は、このように計算するのか。

○山岸 宇部港湾・空港整備事務所長

他の交通手段がないことから、待つものとして想定している。

◎塚井 委員

待つ時間とは、どの程度を想定しているのか。

○山岸 宇部港湾・空港整備事務所長

1 便を待つ想定であり、約 6 時間程度の待ち時間を見込んで、計算している。

◎塚井 委員

代替航路が有る場合は、他島を経由するなどを想定して計算するということによいか。

○山岸 宇部港湾・空港整備事務所長

代替航路がある場合は、そのようになる。

◎塚井 委員

その場合は、所要時間の差を算出するものと考えられるが、1 便だけ欠航する場合というのは、最も軽易な影響を想定したものと考えられる。

物流に関しては、細かいシミュレーションがなされているが、人流については、便益が小さくなるように、計算されている感がある。

○水谷 局長

離島航路の場合、荒天時は離島から出航できないため、代替港に変更することはないと考えている。

現実の行動も同様であり、それに近いものを評価するべきと考えている。

今回は、静穏度が上がることで、就航率が 96.8%から 97.8%となり、1%向上する。1%とは、365 日の 1%であることから、静穏の日が年間 3.6 日増えることとなる。それと 1 日当たりの就航便数を考慮し、待ち時間を換算している。

◎塚井 委員

今の説明を聞き、評価手法としては妥当であると思えた。評価に手間を掛けすぎてはいけないとも認識している。この便益算定手法はマニュアルに基づくものか。

○阿式 港湾計画課長

マニュアルに出航を待つ時間を解消する便益というものがある。

◎正岡 委員

10 頁の「5. 事業の効果の発現状況」に「荒天により入港できない時には他港へシフト」と記載されているが、台風などの荒天時は他港も利用出来ないと思われる。他港にシフトするとは、どのような状況を想定しているのか。

また、野島までの航路について、連絡時間と、旅客の主な利用目的は何か。

○山岸 宇部港湾・空港整備事務所長

地形の違い等により、三田尻中関港と比較すると徳山下松港や宇部港は静穏な場合が多く、三田尻中関港のみ利用出来ない状況を想定している。

なお、野島までの航路は、主に島民の通勤や日常品の買い物等に利用されており、所要時間は概ね 20 分である。

○水谷 局長

通常、貨物船は大型船であり、大型船は荒天時でも運航は可能であるが、船を係留し、着岸して荷役が、可能か否かが問題となる。

防波堤が無い場合は、荒天時に荷役ができなくなる可能性が高いが、徳山下松港と宇部港は、三田尻中関港とは違って防波堤の整備が進んでおり、荒天時にも荷役ができる状態であることから、代替港として成立するものと考えている。

◎三浦 委員長

原案については、事業継続が妥当ということだが、いかがか。よろしければ、本事業については、当委員会としては、「継続」という対応方針（原案）は妥当と判断する。

事後評価対象事業

【旭川総合内水緊急対策事業（平井・中川町地区）】

◎寺田 委員

14 頁の 1)「今後の事後評価の必要性」に局地化、集中化、激甚化という表現があるが、違いは何か。

○三戸 岡山河川事務所長

局地化とは、ある特定の箇所だけに降っているというもの。集中化とは、線状降雨帯のように同一箇所で降り続いているもの。激甚化とは、従来降っていなかったような箇所で大きく降るものを指しております。

◎寺田 委員

それは、気象庁が定義したものか。

○三戸 岡山河川事務所長

気象庁が定義したものではない。

◎大久保 委員

集中化は、空間的なことだけを指しているのか。

○岩崎 河川部長

時間も含めて指している。

◎寺田 委員

増設したポンプが稼働した実績や、効果を教えてほしい。

○三戸 岡山河川事務所長

増設後に稼働したのは、平成 30 年 7 月豪雨が初めてである。岡山市が調査中であり今後増える可能性もあるが、現時点では、今回の豪雨災害では、床上浸水が 1 戸、床下浸水が 7 戸と聞いている。

◎内山 委員

稼働状況も付記されると、よりわかりやすい。

◎藤原 委員

局地化は空間を、集中化は時間を、激甚化は程度を指しているのか。

○三戸 岡山河川事務所長

そうである。

◎塚井 委員

シミュレーションを便益化する際に、確率を乗じているか。

○三戸 岡山河川事務所長

発生確率毎に被害額を求めており、それら全てにおいて発生確率を乗じている。

◎塚井 委員

わかりました。

◎三浦 委員長

本事業については、当委員会としては、今後の事業評価等については必要ないとした対応方針（原案）は妥当と判断する。

事後評価対象事業

【一般国道 9 号 駈馳山バイパス】

◎内山 委員

暫定 2 車線区間では、中央分離帯にワイヤーロープを設置していくものと聞いたが、当該路線に設置する予定はあるか。

○北瀬 鳥取河川国道事務所長

高速道路においては、暫定二車線で供用済の区間において、ワイヤーロープ設置の方針が示されている。当該バイパスにおいても、今後は事故の発生状況を見ながら設置の必要性を含めて検討していくこととしている。

◎塚井 委員

平成 22 年から平成 27 年にかけて、断面交通量が減少している。人口が減少したことが要因と理解してよいか。

○北澗 鳥取河川国道事務所長

平成 24 年度に鳥取自動車道が全線開通したことで、主に関西から鳥取方面に向かう車が、国道 9 号経由から鳥取自動車道経由に転換したと想定され、その結果断面交通量が減少したものと考えている。

◎塚井 委員

減少した理由がよりわかりやすくなるよう、解説を付け加えたほうが良いのではないか。

○北澗 鳥取河川国道事務所長

ご指摘を踏まえ、改善したい。

◎大久保 委員

整備効果の 5 項目に、便益上重要な項目とか、重み付けの順番はあるか。

○北澗 鳥取河川国道事務所長

重み付けの順番は特にない。3 便益に関係するものであれば、①、②、③の項目だが、その他の効果についても整理している。

◎大久保 委員

①、②、③が重要であると考えてよいか。

○北澗 鳥取河川国道事務所長

B/C を算出するという意味では、一般的に走行時間短縮便益が大きく占めることから、①が重要であると考えている。

◎大久保 委員

色分けを行う等、重要なものを明確に表示した方がよいのではないか。

◎三浦 委員長

表現を工夫してもらいたい。原本事業については、当委員会としては、今後の事業評価等については必要ないとした対応方針（案）は妥当と判断する。

事後評価対象事業

【一般国道 9 号 名和・淀江道路、中山・名和道路】

◎塚井 委員

先程の事後評価案件（一般国道 9 号 駟馳山バイパス）とも関連して、3 便益と整備効果の資料の作り方で気になることがある。整備効果を分類した、今のような資料の作り方では、整備効果②「安心・安全の確保」というのは、3 便益の中でいう交通事故減少便益に最も近いものと考えられ、この効果の中には所要時間の安定性の概念は入っていないことになる。

このような分類による資料の作り方では、計測できたものと、計測できていないものがわからなくなってしまう。資料 17 頁にビックデータ等に関する記載があるが、ビックデータの活用により、現在は計測できていないデータも計測できる可能性があるものと、認識している。

今の資料では、3 便益として計測できていないものまで、計測できているかのように感じられ、物流の効率化に関して、断面交通量の変化に基づき、地点間の所要時間短縮を計ることは方法論としては正しいが、断面交通量の内訳までは言っていない。つまり小型車であろうが大型車であろうが断面交通量が変われば便益が発生することになっていて、計られたものとそうでないものの整理がない中、今の効果①②③の表現のように各々切り離されて紹介されると多少誤解を招きそうである。整備効果①、②、③そのものの効果について疑いは持っていないが、3 便益と対応しているものと、していないものを明確にしておかなければ、今後、道路の整備効果を訴えていく中で、誤解を招く可能性がある。

新しい基準年に変更したデータを用いて評価をし直す場合には、新たな企業立地や観光により創出された交通量が増加している場合もあるが、これは事後でしか計測できない。

これらの影響による交通量増加を、事前に予測することは不可能に近いし、また、計測できているか否かという議論にもなるので、評価する際には気を付けて頂くことが重要であると思う。

◎三浦 委員長

今後の資料作成において、具体的な提案があるか。

◎塚井 委員

「円滑なモビリティの確保」という言葉が、整備効果①～④全てが入ってしまうように捉えられる。

円滑な移動と言っているだけなので走行時間が短縮されるとか、走行経費が減少するとか、交通事故が減少するとか全て入ってきてしまう。

「安心・安全の確保」という言葉も、災害のことなのか、交通事故のことなのかかわからなく、区別をして議論をしなければならない。

「物流効率化」についても、何か違う次元の話を並べて書いてあるような気がしてそれぞれが重複しているように思える。

今の整理では、それぞれの事業効果が重なる部分が多すぎる。全国一律の表現かもしれないが、事業評価の方法としては、一考してもらう必要がある。

道路の事業効果として、一般的にこのような言い方があるのは、承知している。

○高木 倉吉河川国道事務所長

タイトルなどは工夫する余地があると思う。安全・安心が何を意味するかなど、可能なものは明確に表示していきたい。

○喜安 副局長

資料の作り方については、直接便益３つの項目を作ることはなっていない。

例えば、便益に近い項目として「円滑なモビリティの確保」が挙げられるが、内容は主に時間短縮に関することであることから、走行時間短縮便益に近いが、全てを説明しているものでもない。

道路事業の場合、道路施策や道路を整備する目的を説明する際に「円滑なモビリティの確保」や「安心・安全の確保」という言葉を用いており、一般向けには、通過時間が何分短縮されたとか、渋滞が解消されたという説明の方が理解されやすいことから、それと同様の説明をさせてもらっているところである。

間接効果に関する説明も行っているが、当然、単純に便益と捉えてしまうことは出来ないが、時間短縮により観光面などへ良い影響をもたらすものと考えている。

今後は、誤解を与えない説明を行うよう、工夫して参りたい。

◎藤原 委員

道路事業に関しては、最初にマニュアルに沿って３便益に関するものを説明し、それに加えて、３便益では計りきれない間接的な効果を説明すればよいのではないか。また、コストに関するところで１点お聞きしたい。暫定２車線で整備する場合に、用地は４車線分で買収するのか。

○高木 倉吉河川国道事務所長

将来、更に２車線分を用地買収するとなると、地権者に不便や不安要素を与えることとなるため４車線で買収している。

◎藤原 委員

暫定２車線で整備することを、コスト縮減の項目として明確に記載した方がよいのではないか。

○高木 倉吉河川国道事務所長

項目として記載していないが、事業費は用地４車線分、施設に関する費用は２車線分のコストで計上している。

◎藤原 委員

この事業では、将来予測と比較し、実績の交通量が少ないが、４車線を見越した計画の中で将来的にも２車線のままとすることもあるのか。

○高木 倉吉河川国道事務所長

実績交通量は現時点のものであり、将来予測時とは年次や周辺道路ネットワークの違いがある。よって、今後、交通量の変動はあるものと考えている。

◎藤原 委員

わかりました。

◎大久保 委員

2つの区間で、B／Cが2倍程度、異なる理由は何か。

○高木 倉吉河川国道事務所長

構造物の占める割合が異なり費用に差が生じること等の要因から、2つの路線でB／Cが異なっている。

◎三浦 委員長

平成42年の推計値は、山陰道が全線開通した状態を想定したものか。それとも、当該路線の4車線化の完了を想定したものか。

○富樫 企画部長

山陰道が全線整備された条件で推計したものであり、当該路線以外も全て開通した状態を想定したものである。

◎三浦 委員長

道路は整備区間毎にB／Cを算出しているが、全線開通等により状況が変わる。便益は、区間毎ではなく、全線開通した状態を想定した方が、より大きくなると思う。その辺りは、どのように考えているか。

○福田 道路部長

単体のB／Cだけではなく、高速道路のジャンクション間における便益などについても、検討しているところである。

◎寺田 委員

資料の16頁に、それぞれの区間整備の開通時期と、3つグラフが並んでいるが、何を読み取れと意図しているのか。

○高木 倉吉河川国道事務所長

このページは観光の視点で間接効果を説明するものである。まず境港のクルーズ船の入港回数と訪日外国人数が増加しているという実態がある。真ん中のグラフのとおり鳥取県中部の観光入込客数が増加しているが、これは道路整備により比較的来やすくなって中部の観光が順調に伸びていっていることを表現している。右のグラフでは、クルーズ船の場合、限られた時間内に周辺することとなるので、道路ができることで中部あるいは東部まで、足を伸ばしてツアーとして組み込まれているといったところを間接効果として表現している。

◎寺田 委員

道路ネットワークが整備されることにより、近い将来、観光のオプションバリューが高まるこ

とを言いたいのか。

○高木 倉吉河川国道事務所長

近い将来ではなく、現時点で既に傾向として現れていることから、道路が開通したことにより、変化があったものとして紹介している。

◎寺田 委員

道路の開通との因果関係が明確ではない間接効果については止めて頂き、直接効果のみとして、帰着便益構成表の中で説明がつくものを提示していただきたい。

◎三浦 委員長

クルーズ船による観光は、基本的には日帰りであり、道路整備が進み、定時制が確保されたことなどにより、クルーズ船の観光客は比較的広い範囲まで足を伸ばせるようになったということが、表されているものと思うが。

○高木 倉吉河川国道事務所長

そのような解釈でよいと考えている。クルーズ船の仲介をしている団体からも、道路が整備されたことにより観光しやすくなったという声は聞いている。

◎塚井 委員

先程の発言で誤解を与えたかもしれないが、資料の16頁の内容は、間接的な効果であり、便益として計上されていないものである、という意味である。

事後のOD交通量が当初想定していた量よりも増えているとなると、断面交通量の増加分に立地や働き方などの変化による派生分が入っている可能性がある。

それともう一つは、質を考えていないということ。断面交通量の増加分には居住者だけでなく来訪者も含まれる。来訪者の方が通常、時間価値、消費性向も高いと言われているので、そちらの比率をはっきり出さないと帰着便益もちゃんとでない。これらが観光による便益が出にくい理由だといわれており、場合によっては帰着便益も逆転する可能性がないこともない。通常はそこまでいかないと思われるが、そういう意味で、使用する交通量のデータを事後とするのか当初想定していたデータでいくのかの問題があります。

事後評価における費用便益分析の検証は、何が起きているかを検証しているわけではなく、これから何か起きるということを予測している。独断で観光客が増える見込みを立てるわけにはいかないことから、通常、現在ベースで将来延長する予測としており、3便益のように直接計測できている効果、それ以外の間接的な効果があると言い、ややこしいのは、後になって、評価を打ち替えて、前のものを振り返ったりしだすと、何を計っているかわからなくなる。それが事後評価の今の制度上の一番の問題だと思っている。事後評価が検証のみであれば判りやすいが、事後のデータにもとづく将来評価を行っているので、いつも議論の混乱があると思っている。

事後評価で、慎重に事業効果を評価するために、費用便益分析の便益に計測可能なデータ以外の精度の低いものは入れないなどという方向で考えるならば、間接的な効果を含めて示すやり方も一理あると考えられる。

◎三浦 委員長

塚井委員からの意見も踏まえて、資料の作り方等について、検討いただきたい。

本事業の対応方針原案については、当委員会としては、今後の事業評価等については必要ないとした対応方針（案）は妥当と判断する。

事後評価対象事業

【一般国道30号 児島・玉野拡幅】

◎若木 委員

岡山環状南道路は、現在整備中か。

○松野 岡山国道事務所長

現在、岡山環状南道路は直轄で整備中であり、岡山市内の外環状線の一部となるものである。

◎若木 委員

完成予定はいつか。

○松野 岡山国道事務所長

未定である。

◎三浦 委員長

本事業については、当委員会としては、今後の事業評価等については必要ないとした対応方針（案）は妥当と判断する。

事後評価対象事業

【一般国道2号 戸田拡幅】

◎正岡 委員

交通量の予測について、平成6年調査結果に基づく、平成32年の推計値となっている。他の事業では、平成11年調査結果に基づく、平成42年の推計値となっていた。

調査年や推計値の目標年については、設定する基準があるのか。

○高井 山口河川国道事務所長

道路交通調査を5年おきに実施しており、評価時点でこれに基づいた最新の交通量推計条件にて算出している。

本事業では、平成15年度に新規採択時評価を行っていることから、当時最新の平成6年調査に基づいている。

◎正岡 委員

10年ごとに目標年を設定することになっているのか。

○高井 山口河川国道事務所長

道路交通調査は5年おきに実施。推計年次は H6 当時は H32、現在は H42 年次となっている。

◎正岡 委員

わかりました。交通量の実績値は平成 27 年度の数値となっているが、これが最新か。

○高井 山口河川国道事務所長

統計データとなる道路交通調査の値を用いており、最新の値が平成 27 年度調査である。

◎正岡 委員

交通事故のデータは平成 28 年度が最新となっており、交通量と年次が異なるが？

○高井 山口河川国道事務所長

道路交通調査は5年に1回調査を行うこととなっており、毎年取得可能な交通事故のデータとは異なる。

◎正岡 委員

次回は、5年後か。

○高井 山口河川国道事務所長

そうです。

◎三浦 委員長

本事業の対応方針原案については、当委員会としては、今後の事業評価等については必要ないとした対応方針（案）は妥当と判断する。

－ 以 上 －