

## 平成22年度 第2回 四国地方整備局事業評価監視委員会 議事録

1. 日時:平成22年9月14日(火)14:00~15:50

2. 会場:高松サンポート合同庁舎 13階会議室

3. 出席者

委員 : 矢田部委員長、高塚委員、土井委員、中野委員、松根委員、三木委員、渡邊委員  
四国地整: 局長、次長、次長兼総務部長、企画部長、建政部長、河川部長、道路部長、  
営繕部長、用地部長、他

4. 議事内容

・再評価審議

- 1) 一般国道192号 徳島南環状道路
- 2) 一般国道33号 松山外環状道路インター線

・事後評価審議

- 1) 一般国道11号 松山東道路(小坂交差点立体)
- 2) 一般国道33号 越知道路

5. 審議結果

・再評価対象事業について審議した結果、以下の結論を得た。

- 1) 一般国道192号 徳島南環状道路  
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 2) 一般国道33号 松山外環状道路インター線  
「事業継続」とする事業者の判断は「妥当」である。

・事後評価対象事業について審議した結果、以下の結論を得た。

- 1) 一般国道11号 松山東道路(小坂交差点立体)  
「事業目的に見合った効果の発現が確認できており、今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はない」とする事業者の判断は「妥当」である。
- 2) 一般国道33号 越知道路  
「事業目的に見合った効果の発現が確認できており、今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性はない」とする事業者の判断は「妥当」である。

6. 委員からの意見・質問、それらに対する回答等 (意見・質問:ゴシック、回答等:明朝)

・再評価対象事業

1) 一般国道192号 徳島南環状道路

○事業は非常に有効であると思っているので、一日も早く完成するよう進めていただきたい。

○総便益が1/3程度に減少しており、将来交通量の見直しと費用便益分析マニュアルの改訂が影響しているということだが、この影響割合はどの程度のものか。

→ 将来交通量の見直しは、四国ブロックの平成42年度の将来交通量が約14%減少することによるもの。費用便益分析マニュアルの改訂は、時間価値等の原単位が3割から4割程度減少したことによるものである。

○時間価値の変更によって、産業等への波及効果が減少したという理解でよいか。

→ 便益は、いわゆる3便益、走行時間短縮と走行経費減少と交通事故減少であり、産業への波及効果は直接は含まれていない。3便益の中で、走行時間短縮便益が一番大きい便益なので、時間価値の原単位の減少が大きく影響したということ。

○OB/Cが1.2となっているが、実際もっとある様に思われる。できるだけ早く完成すればよいと思っている。

○道路整備によって路線バスの定時性が確保されるとあるが、旅行速度、あるいは所要時間の平均値だけでなく、混雑時のバラツキもバス利用者にとって重要と思われるが、どの程度改善されるのかの予測はあるのか。

→ これまでは路線バスにプローブ器を載せて計測していたが、最近是一般車両の走行軌跡を民間が蓄積しているので、今後、その蓄積されたデータを入手し、分析することで、旅行速度の変動などが、綿密に把握できると思われる。

○事業全体と残事業で、走行時間短縮便益と交通事故減少便益を比べると、事業全体よりも残事業の方が大きくなっている。これは、負の便益があるということか。負の便益だとすると、この原因は何か。

→ 便益算定に当たって、事業全体は、最初の側道供用が平成13年で、それから50年間。一方、残事業は、供用済区間を除外し、今後、最初に供用する暫定供用時点を初年度として50年間を評価しており、評価期間が異なっている。その上で、一番便益の大きい完成後の便益を考慮する期間が残事業の方が長いので、全事業より残事業の方が便益が大きくなった。

## 2) 一般国道33号 松山外環状道路インター線

○費用便益分析マニュアルの改訂はいつ行われたのか。

→ 平成20年11月である。

○平成20年度点検時も今回の評価も同じマニュアルを使用しているが、総便益が若干減少した理由を教えて欲しい。

→ 便益計算の運用の見直しによるもので、対象路線を整備有り無しの交通量の差が±500台以上から±5%としたためである。

○混雑度とは、混雑度3.1とはどの程度のものか。

→ 混雑度は、交通容量と実際の交通量との比。混雑度が3であれば、交通容量の3倍の交通量があるということで、相当混んでいる状態である。

○資料27頁では、総費用が341億円から463億円とあるが、28頁では、事業費が全体で49億円増加、その内訳が483億円から532億円となっている。数字が異なる理由を教えてください。

→ 総費用は建設費と維持管理費を現在価値化したものであり、事業費は建設に必要な実際の投資額である。

○ジャンクション部の事業区分が今回決まって、国交省側の事業費が約19億円増加したことです。国土交通省の事業のB/Cがいくらになるというだけでなく、これはNEXCOと国交省の共同事業なので、全体のB/Cがどうかということも説明してもらえないか。

→ 投資額の大きい橋梁部は国交省側に入っており、NEXCO側の事業費は小さいので、NEXCOのB/Cが大幅に下がることはないと思われる。

○国交省分だけの記載では、行政責任を果たすためだけの、守りの事業評価の様に感じる。ジャンクション部で知りたいのは、事業全体の効果や費用であるので、積極的に広報してもらいたい。

#### ・事後評価対象事業

##### 1)一般国道11号 松山東道路(小坂交差点立体)

○急速施工法とは、また、最初からそれを計画しなかったのはなぜか。

→ 急速施工法とは、予め交差点の近傍で橋脚と桁を一体化させたものを準備しておいて、台車を使って一晩で交差点上部に橋梁を架設したものだ。通常何ヶ月も必要なものが一晩でできた。

急速施工法は事例が少ないこともあり、当初は通常の工法で計画していた。

○アンケートで8割が満足しているが、アンケート参加者はどの程度か。

→ 資料9頁に記載しているとおり、全体339人の8割である。

○供用後の実績をいろいろ調査しているが、総便益60億円との整合性はいかがか。

→ 精緻な数値の比較はしていないが、11分の時間短縮効果からも期待された効果は発揮できていると考える。

○平成16年度の当初計画時評価は改訂前のマニュアルに基づいており、マニュアル改訂によって時間価値が3割減少した中で、今回算定した便益は増加している。原単位の減少を上回る増加要因は何か。

→ 現在価値化しているので、評価時点が6年異なることが一番大きい。

○急速施工法では、事業費の増加に対して、工事期間の短縮による渋滞緩和が見込めるので便益が増加したのではないのか。

→ 便益計算上、工事期間中の渋滞緩和は見込んでいない。

○事業効果としては渋滞緩和、時間短縮効果が主であり、原単位の変化で徳島南環状道路では大幅に便益が減少しているのに、こちらでは便益が増加するのが直感的に合わないが、その点いかがか。

→ 徳島南環状道路との比較で言えば、将来交通量が、小坂交差点では3万9千台から3万7千4百台とあまり減らないのに対して、徳島南環状は減り方が大きい。

現在価値化する評価時点の違いから便益が2割程度増加し、そこから減少する分がマニュアルの見直し分によるもの。

○環境の評価としてCO2の削減効果が考えられるが、いかがか。

→ 資料8頁に記載しており、年間8000トン。

○交通事故減少効果として、年間40件が20件と半減している。便益計算では交通事故減少便益が200万円／年なので、10万円／件となるが、便益として少ないのではないか。

→ マニュアルに基づいて算出しているため、実態とは合わない場合がある。

○マニュアルによる算出だけでなく、実際の事故件数を使って交通事故減少効果を算出することも必要ではないか。

○在来工法を急速施工法に変えた効果は相当あったと思われる。この事業は日本が誇るべき事業、革新的な事業であったのではないか。事後評価の中でこの様な点も積極的に評価に盛り込むべきではないのか。

## 2) 一般国道33号 越知道路

○B/Cが1.3となっているが、この様な中山間地域では評価手法が通常とは異なるのか。

→ 同じ評価手法で算出している。

○中山間地域では、トンネルや橋梁といった工事単価が高いものが多くなりがちだが、一方で便益は出にくい。このような所では別の評価手法を考える必要があると思うが、検討しているのか。

→ マニュアル改訂時に、3便益だけでなく、災害時の通行止めを迂回するための影響や冬期の雪による交通障害の影響を考慮して良いことになった。ただ、具体的な計算方法は規定されていないため、各地域で考慮するものである。

○資料32頁で「災害等による通行止めの影響」は「考慮しない」となっているが、この様な代替道路がない地域では落石等の災害があれば通行止めになって生活に支障があるので、試験的・試行的にでも考慮した評価をしても良かったのではないか。

→ 昨年度に全国で18事業の凍結、四国では高知南国道路と地芳道路の2件が対象となった際には、3便益以外の便益も参考値として提示させていただいて、総合的に判断いただいた。

○仁淀川流域のお茶と高糖度トマトの販売額が増加傾向とあるが、越知道路の開通を見込んで、事業計画をして、販売量が増加したというふうに解釈して良いか。

→ 農産品に限らず、産業振興全般として道路開通を見込んだ取り組みがなされているので、一対一とまでは言えないものの、少なからず道路の効果もあると思っている。

○対応方針(案)において、「①費用対効果分析の算定の基礎となった要因の変化」と「②事業の効果の発現状況」があり、①は3便益に限定したもの、②は定性的なものも含めた広い範囲で定義されるものと推測される。当委員会では、効率性という意味での費用対便益に特化するのではなく、地域への貢献・寄与という意味での効果を含めて、両眼でバランスよく見ていく、ということで良いか。

→ その通り。

なお、対応方針(案)の項目としては、本省から出されている「国土交通省所管公共事業の完了後の事業評価実施要領」の「事後評価の視点」に沿ったものである。ご指摘のあった①に関しては、費用対効果なのか費用便益分析に限定するの点かという点は、本省にも確認した上で整理しておく。