

平成22年度 第6回事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時：平成23年3月9日（水）13：30～17：00

2. 場 所：北陸地方整備局 4階 共用会議室

3. 出席者：

委員）玉井委員長、島崎委員、古田委員、松本委員、丸山委員、宮島委員
整備局）局長、副局長、次長、企画部長、建政部長、河川部長、道路部長、
港湾空港部長、営繕部長、用地部長他

4. 審議案件

1) 道路事業の再評価

- ・一般国道17号 六日町バイパス
- ・一般国道289号 八十里越
- ・一般国道359号 砺波東バイパス
- ・一般国道17号 浦佐バイパス
- ・一般国道41号 猪谷楡原道路
- ・一般国道113号 鷹ノ巣道路
- ・一般国道148号 小谷道路
- ・一般国道253号 八箇峠道路

2) 港湾事業の事後評価

- ・新潟港 西港地区 臨港道路整備事業

5. 審 議

一般国道17号 六日町バイパス

（委員長）

事業全体としてはB/Cが1を下回りますが、残事業についてはコスト縮減、その他を考慮した結果、1.7ということで充分効果が確保されている結果になっています。

（委員）

道路事業の場合は、事業が進捗して最後に供用するため、事業が進めば残事業に対するB/Cは上がっていくものであり、残事業B/Cが1.7なので投資効率性が確保されているというのは、あまり説得力がないように思います。

また、4車線の計画を暫定2車線に変更するということですが、このバイパスは盛土構造ですので、直接バイパスに乗り入れするような土地利用はなく、大きな変化はないと思いますが、計画を変更することで何か影響はあるのでしょうか。

また、現在バイパスの暫定供用しているところでの市街化は進んでいるのでしょうか。

（整備局）

残事業だけで評価する事はどうかというご意見と思いますが、今回は残事業B/Cに加えて、コスト縮減や貨幣換算をしていない便益でも緊急医療をはじめ、他の効果が見込まれるというものも含めて総合的に審議を頂きたい。また、暫定2車線になる影響ですが、バイパスの周辺は圃場であり、そこでの開発計画や土地区画整理の予定はない状況です。しかしながら、コスト縮減の関係から、道路構造を高盛土にするのか、平面交差として沿道からの乗り入れが出来るようにするかなどは、今後地元等と調整しながら決定していくことになると思っています。

(委員)

コスト縮減の関係で暫定2車線に変更したことについては評価したいと思います。工事は暫定2車線分になるとと思いますが、用地取得は4車線なのでしょうか。実際の工事と用地取得について教えて下さい。

(整備局)

一般的に暫定2車線というのは、一旦2車線で供用し、交通量が増えてきた段階で4車線にするものですが、今回の場合は事業計画として2車線ですので、2車線で供用した時点で事業は終了となります。しかし、都市計画決定と用地取得を4車線で行っていますので、将来的に交通量が増えてきた場合は対応が可能であり、その様な状況が発生した段階で、改めて事業実施のステップに進むこととなります。

(委員)

用地買収については、今後も5.1km全線に渡って4車線分の用地を取得していくのでしょうか。

(整備局)

買収済みの部分は別にして、これから買収する部分については、地元の市とは都市計画の関係から再度調整が必要になると考えています。

(委員長)

資料にある代替案等の可能性のなかで、地元や関係機関等との協議の関係について記述されています。これについて少し補足して頂けないでしょうか。

(整備局)

P25は代替案の可能性ということで整理をしています。これまで事業を進めてきたなかで、市をはじめ地元の方々とは色々な協議を行い、現在の計画となっているものであり、バイパスについては、中心部分の1.3kmの区間が平成19年と21年に供用したところです。このような経緯がありますので、約9割の協議関係が進んでおり、用地買収についても約7割が完了していますので、大きなルート変更等の代替案は考えにくい状況です。また、今後残土の活用を図るなどコスト縮減を図りながら検討していきたいと考えています。都市計画については、今後も引き続き市と調整を行っていく予定です。

(委員長)

地元関係者との用地の協議が進んでいるので、予算執行はすぐに4車線分の用地を買い進

めるということではなくて、協議は進捗させている体制を維持しながら、将来に備えていくということによろしいでしょうか。

(整備局)

補足しますと、残事業費は全線4車線分の用地費を見込んで算出しています。

(委員)

今後の調整によっては、4車線分の用地を買収するのではなく、2車線の用地を買収して、2車線のバイパスとして完成させるという可能性はないのでしょうか。あるいはこれまでどおり4車線の用地を買収するというのでしょうか。

(整備局)

2車線の用地を買収するという事も可能性としてはあると思います。

(委員長)

対応方針の原案は3つの理由から事業継続となっています。救急医療体制の支援、夜間交通騒音の改善についても参考値を含めて現在価値が示されているなど、地域の安全安心に対する貢献もあります。また、残事業に対する地域の期待も大きく、費用便益比も1.7ということで、効率性は確保されているという状況のもので事業継続ということによろしいでしょうか。はい。それでは対応方針の原案を了承するという事で進めさせていただきます。

一般国道289号 八十里越
一般国道359号 砺波東バイパス

(委員長)

国道289号八十里越と国道359号砺波東バイパスの2つの事業については、全体事業を対象に分析を行い、便益が費用を上回るグループであり、その他の5つの事業については、残事業に対する分析で便益が費用を上回るというものです。防災面を含む効果については、災害時の迂回に関するものは3便益に具体的な数値を加算しており、その他の分析をした結果については加算せずに参考値として上げています。これに基づき対応方針(原案)の提案になったという事かと思えます。したがって、審議は2つの分類に分けて進めるのがわかりやすいかと思えます。八十里越と砺波東バイパスの議論をまずまとめていきたいと思えます。

(委員)

八十里越(資料-8)のP6に前回再評価からの変更点があります。ここでは費用と便益は示されていますが、B/Cを算出していない事が気になります。六日町バイパスはB/Cを算出していたので、これについてもB/Cを算出するべきではないでしょうか。ここでの便益については六日町の場合と多少違うのですが、資料上でB/Cを算出しないとなると、それを見込めないという事と同じになるのではないのでしょうか。

(委員長)

防災面の効果が特に大きい事業における再評価ということで、八十里越から猪谷楡原道路までの7つの事業があります。これらの事業における最終的な表現は、便益が費用を上回るという記載になっています。これについて事務局から説明をお願いします。

(整備局)

これまで行ってきた3便益によるものが従来の走行時間短縮、走行経費減少、交通事故の減少に災害等の迂回を加えたものが費用便益マニュアルで算出が認められている便益です。それ以外についてはマニュアルの規定にはありませんが、防災事業における多様な効果ということで、これらも考慮して総合的に便益を判断するべきではないかという議論になっておりますが、単純に合算すると便益で重複等が出てきますので、記載しないのはそのためです。このようなことからB/Cとして数字を算出するのは非常に難しいということで、便益が費用を上回るという表現にしています。ただし、3便益の効果と費用の部分だけを見ても、確実に1を上回りますので、便益が費用を上回っているということが、事業全体あるいは残事業に言える状況です。防災事業については、そのような考え方で今回整理をしていますが、今後更に評価の手法について発展出来ればと考えております。

(委員長)

資料8のP6の706億円が従来のマニュアルに沿った手法で算出出来るものであり、100億円については観光消費額の減少回避などをはじめとする便益の一覧によるものです。これらは重複があったり、算定の手法が従来の手法と比べると少し曖昧な点が残るため、これらを加えてB/Cを算出するのは出来ないということです。よって今回はB/Cという表現は使わずに、便益が費用を上回るという表現にしているということですが、全国的にもこのような整理になっているのでしょうか。

(整備局)

全国的にもこのような整理としています。

(委員長)

八十里越と砺波東バイパスの対応方針(原案)が継続として上げられています。表記については従来のB/Cと違いますが、今後多様な便益を考えていくということもあり、表現は便益が費用を上回るとなっていると思います。

今回の多様な便益やその他の効果については、この後に少しご意見を頂きたいと思っております。なお、便益を従来の形で算出して、全体事業において便益が費用を上回っているということですので、事業継続という事でよろしいでしょうか。はい。それではそのようにさせていただきます。

(委員)

事業は継続でよろしいですが、費用便益分析を行い、便益と費用を算出されているのであれば、便益の重複や曖昧な点があっても、八十里越であれば706億を用いても良いし、それに100億を足したものをを用いても良いので、B/Cを算出して、資料に記述する方が筋が通ると思います。これが私の見解です。

(委員長)

その点について、他の委員の方は特にご意見がありますか。

(整備局)

今回の主旨というのは、3便益以外の部分でも効果があるということで、それらについて

も評価をするために、試行的にいろいろな便益を提案させて頂いているところです。しかし、従来の3便益との2重計上の可能性が排除出来ない以上、本来であればその数字を全部加えて、合計の数字を費用で割り算をするかたちが一番わかりやすくなるとは承知していますが、計算上厳密ではなく不正確なものになってしまうということで、数字を羅列したかたちで、合計すれば額がわかるという見方にさせていただきました。3便益以外の部分も広く評価しようというなかで、ひとつの試みとして、なおかつ厳密性にも配慮したということで、このような表現になったとご理解頂きたいと思います。

(委員長)

以前この委員会でも、3便益だけ評価することはいかなものかということで、他の要因も考えていくべきという意見があります。今後そのような方向に向かう時に、数字が不確かであるとか、まだ十分な考察がされていない数字であるという理由でブレーキをかけるようなことは避けたいと思います。それよりは多様な便益を考慮していく方向に進めたいと思います。

(委員)

多少誤差があってもトータルで判断出来れば良いのではないのでしょうか。少なくとも便益が費用よりも大きいとわかるということが前提ですが。

貨幣換算が出来るものについては、単純に足し算をすれば良いのですが、貨幣換算が出来ないものについては、本当はウエイトを掛けて足していくのが正しい手法かと思います。重複が原因で多少不正確となる可能性があるとしても、少なくとも便益が費用を上回るということは自信をもって記述した方が良いのではないのでしょうか。

(委員長)

その点に関しては、対応方針(原案)の理由のなかに、便益が費用を上回るという表現が入っていませんが、そこには入れた方が良いのではないのでしょうか。

(整備局)

記述を入れるようにします。

(委員)

対応方針(原案)では、前回までは結果を表す記述が入っていました。今回は対象となる事業の分類フローのとおりに進めるという説明でしたが、原案にはこのとおりに示されていないので、きちんと記述をしなければいけないと思います。また、「解消が図られる」「効果が期待される」という部分に下線が引かれています。7つの事業全てについて「解消が図られる」「効果が期待される」というような文言になっているのですが、それは今の分析を反映させるとこのような表現になるのでしょうか。ここに下線を引かれた意図について説明をして頂ければと思います。

便益について関連するのか、あるいは前回の時の文言と違い、数値化出来ない部分の要素が入っているため、そのような表現になるのだらうと思いますが、そうしますと期待するという部分は国土交通省では解決出来ず、県とか市町村とか地域住民であるとか、ソフトな部分も含めたそういうところへの期待感があって、それらが相乗的な効果を出すような動きをしないと実現しないという事が含まれているのでしょうか。他力本願的な要素な書き方にな

っているのが気になりました。

(委員長)

期待されるというのは、おそらく数字が明確に出せないため、このような定性的な表現になっていると思われます。これが全部の事業についてこういう表現になっていますので、説明をお願いします。

(整備局)

下線については、あまり意味はありません。従来のようにB / Cとか投資効率性が確保されているとあえて記述していないのは、厳格な将来交通量推計に基づき評価を実施しましたが、防災事業については、多様な評価があるにもかかわらず、3便益だけで評価することは問題があるということがわかってきましたので、新たにいろいろな貨幣換算したものや定性的なものを加えたりして、今回はこのような文章になりましたが、今ご意見があったように少なくとも便益が費用を上回るということが確認出来たのであれば、これを記入するように改めたいと思います。また、期待されるという意味については、市町村が道路を使ってもらえるかどうかにかかっているという意味ではなく、貨幣換算するところまで至っていないので、こういう表現になったということです。

(委員長)

それでは最終的な文章は、下線付きとなるわけではないですね。

(整備局)

そのとおりです。

(委員長)

最初の分類の2つの事業については、対応方針(原案)に便益が上回るという条項を書き加えて了解するという事によろしいでしょうか。はい。ありがとうございました。

一般国道17号	浦佐バイパス
一般国道41号	猪谷榆原道路
一般国道113号	鷹ノ巣道路
一般国道148号	小谷道路
一般国道253号	八箇峠道路

(委員長)

これらの5つの事業については全体事業であれば費用の方が大きく、残事業であれば便益の方が大きいもので、これらについてご意見いかがでしょうか。

(委員)

八箇峠道路の質問ですが、代替案の可能性のところの最後に、掘削残土を盛土等に転用してコスト縮減に努めるなどの検討を進めていきたいとありますが、これを積極的に検討してコスト縮減に反映させるというのは現段階で出来ないのでしょうか。

(委員長)

この残土については、実際はこの区間ではなくて、隣接の六日町バイパスで利用されると聞いています。

(整備局)

ご指摘のとおり、六日町バイパスの方で有効利用することになっています。

(委員)

本事業のコスト縮減にはならないということでしょうか。

(整備局)

二重計上しないようにという意味もあるのですが、例えば八箇峠道路の事業で六日町バイパスよりも遠くまで残土を運搬するのであれば、両方見込める可能性があるのですが、運搬距離については変わりなく、有効利用する側で見込まれるということです。

(委員)

私見を申しますと浦佐バイパス以下5事業は、費用よりも便益の方が小さいのですが、防災面での効果が非常に大きい事業ですので、実施する価値があるというのが正しい見方ではないかと私は思います。このため、費用便益比は1より小さいですが、防災面で多様な効果が見込まれるということで、事業継続は妥当であると考えます。八箇峠道路で言えば防災面だと思えますし、猪谷楡原道路は橋梁部分が残っているだけであり、橋梁部分を見る限りは費用と便益が釣り合っているという事で理解しました。小谷道路については、残事業があとわずかなので、完成させるべきであり、鷹ノ巣道路と浦佐バイパスについては若干首をかしげるところはありますが、鷹ノ巣道路は、防災面と冬期間の効果を考慮すると継続が妥当だと思います。浦佐バイパスは国道17号での冬期除雪障害を指摘していますが、この点を何故早く実施しないのかという疑問があります。技術的に難しいのかもしれませんが、早期に解消することが地域のためではないかと思えます。また、浦佐バイパスは、魚野川の右岸の地域開発のためのバイパス整備と理解しており、地域開発が今後順調に進むとは考えにくいだけに、そのための道路事業というのは成り立たないと思えますので、何らかの方策があるのなら検討して頂きたいと思えます。

(委員長)

浦佐バイパスでの除雪障害や地域開発との関係などについて、具体的な指摘がありました。事務局から補足等ありますか。

(整備局)

平成21年度の6月に評価を行った時と同じ考えで行っておりますが、冬期除雪障害だけでなく、当時、首長さんの意見では、既に工業団地計画が進んでいて、そこに本社を移す企業が決まっていたり、基幹病院へのアクセスや下水道を進捗させたいという事でしたが、これについては内容が変わっていないので説明を省略しましたが、そのあたりを総合的にご判断頂ければと思います。

(委員長)

今回の見直しのなかで取り上げられた課題については、特に防災面の効果が高いということで、7つの事業を取り上げて議論をしたということが特徴です。今後そういう効果の算定の精度をさらに上げて具体的な手法とするには、これらは全て該当する事業ではないかと思えます。

便益が費用を上回っているのは、残事業なわけですが、防災面も加えて頂いて、防災、冬期除雪障害、救急医療の改善、地域住民の不安の解消、地域振興の観点から重要ですので、事業継続が妥当ということによろしいでしょうか。はい。それではそのように取り扱わせて頂きます。

今後の評価に向けての課題や改善方法などについての議論

(委員長)

今回、道路の事業では見直しを掲げて多様な便益の算定について、試みがなされました。これに関連して今後の評価の課題とか、改善方法等について委員会としても議論するのはいい機会かと思えます。

3便益と防災関係での多様な便益においては、貨幣換算が大変難しい場合があるという事と、人口が多く、それに基づいて事業が活発に行われている地域とそうでない地域とでは、基本的な前提に起因してどんどん差が出てしまう事が問題だと思えます。具体的な評価の仕方や考え方をどのようにしたらよいかという事を含めると、基本的には3つの大きな問題があると思われます。

(委員)

本委員会だけで対応出来るかどうか不明ですが、全国で議論をするときに、経済的にはおそらく厳しいのではないかと思えますが、国全体をどのようにしたいかという論点を入れて議論をしてもらいたいと思えます。今のような現状追認の評価を行うと、例えば北陸地方では降雪期はとても住みにくいのですが、そこを何とか改善すると住みやすくなりますとかというような事が、今の中ではなかなか反映されないような気がします。

個人的経験ですが、北陸地域が一番変わったと感じたのは、上越新幹線と関越自動車道が出来た時で、新潟県内の住みやすさも違うようになりました。これを従来の標準手法(3便益)でやろうとすると、実現出来ないだろうと思えます。本当はそのような議論をして、ある程度、気象条件とか地理条件で苦しいですが、これらを整理をして人を呼び込めるような議論をしないと、事業評価の議論がどうか分からないところはありますが、過疎化は益々進行しますし それに歯止めをかけて住みやすくしたいという観点を反映させられないかということを特に思えます。

(委員長)

便益の観点からすると、どこで議論するのがわかりやすいというか、他の人にこういう課題がありますといった時に、それが国土のあり方のような議論になってしまうと、大変大きな問題になってしまって、この委員会の議論に入らなくなってしまいます。事業評価という観点で、この項目で非常に関連していますという形になれば、提案としてはわかりやすいと思えます。

(委員)

あと優先順位をどうつけるかという事に対して、このような委員会がどのように考えるかという事についてガイドラインなどがあれば良いのではないかと思います。新潟県の佐渡は離島振興法というものがあり、別の基準でやっていいことになっています。そういうものでやらないと佐渡の場合はB / Cが1を満足しませんが、実施しなければいけない事業は実施しています。

(委員長)

佐渡の場合は、便益算定の時に地域特性をきちんと考えて欲しいという、そういう枠組みでとらえられるのではないのでしょうか。

(委員)

全国ベースで見たときに、関東と北陸では違うところがあるし、北陸のなかでも場合によっては違うところがあるかもしれません。そのようなときにうまく説明出来るような表現や指標なり基準をどこかで考えないといけないと思います。一律にB / Cが全てでないと思っていますので、B / Cを強調しすぎたことを反省し、みんなで議論して、全国的に地域的に違う事を考慮したり、あるいは災害については強く出してもいいという事を考慮してもらおうのがよいと思います。

(委員長)

今回は、地域の課題という観点から資料作成等を行っていますので、このような方向を意識してやっていると思います。

(委員)

経済学ではシビルミニマムということで、どこに住んでいようが国家が全国において道路や鉄道を最低限度の整備するという考え方があります。しかし、どこまで整備してもらえるかという議論はありますので、これまで3便益だけの評価であったものが広がる方向ですので、議論は進んでいると感じています。

安全安心については、CVMで評価することもひとつの手法ではないかと思います。

これまで住民の評価というのは、海辺の施設とか親水公園などでは実際に評価されていますが、全体的にはあまり反映されていないように思います。道路についても安全安心の議論があるので、それを含める必要があるかと思っています。しかし、結局は一人あたりの単価が高くても人数が少なければ総体として効果は小さくなる仕組みですので、単価が低くとも人数が多ければ高くなるので、公共サービスというか、道路にしても河川事業にしても、金額が同一であれば人数が多いほど単価が下がっていきます。経済学では公共財といいますが、そういう性質を持つ公共事業は、人口が多いほど効率があがりますので、別の面からはこれらを修正するために地方交付税では密度補正とか単価補正を考えているわけです。地域特性を考慮するというのそういう面だと思います。

人口に係わらず大事な事業であれば、平均的に一人あたりで評価してみることも出来るのではないのでしょうか。そういう意味では3便益というのは、住民の評価から離れていると思いますので、それをもう少しそこに住む住民の方々の評価を費用便益分析自身に含めるようなシステムや評価手法を導入していく方が望ましいのではないかと思います。しかし人数をどうやって調整していくというのは課題があると思います。

(委員長)

CVMも少ない人口の集落で、ある事業がどれだけの価値がありますかという確認のために実施した時に、少人数しか便益を受けることが出来ないで、結局はCVMと言っても人口に非常に大きく依存してしまいます。ある意味では、個人が質をどう考えていくのかという問題です。それに近いと思いますが、相対的に非常に小さい集落で、ある部分が失われるなり、付け加えられたりすると、その集落において非常に大きな価値なり大きなダメージとなります。100万人の都市では小さな懸念材料であっても、小さな集落では非常に大きなインパクトということで、そういうものをどう判断していくのか、どうカウントしていくかという事に関わってきていると思います。

(委員)

どれだけ地域特性を個別化出来るのかというところで、地域特性に対する合理的な配慮を国全体の事例でいうと、雪のない地域と雪のある地域とか、自然環境とか、それぞれに地域特性に合った合理的な配慮を貨幣換算出来ない効果ということで認めるかという事だと思います。福祉の分野でもエビデンスとか、合理的な配慮ということが議論されているわけですが、それぞれの少子高齢化が進んでいる地域の場合の交通アクセス環境の整備については、少なくとも人口にかかわらず整備することに合理的な理由が成り立ちますので、障害のある方についてもUD等で整備して行く事だと思います。

先ほどからの生活の質をどのように担保していくかという事で、地域特性に応じた合理的な配慮をどのくらいにグルーピングし整理出来るのかということかと思います。その点で雪国とそうでない地域とでは、同じ少子高齢化が進んでいても全く違うし、障害者の生活についても道路のあり方で本当に違ったものになりますので、そこまで換算出来ればと思います。

貨幣換算出来ない多様な効果については、地域特性に対する合理的な配慮についての考え方についてはどこまで個別化していくか、この部分は合理的な配慮として共通認識として持ちましょうという観点で、原案に記述して頂ければ良いと思います。

(委員長)

貨幣換算することが非常に難しいとか、地域特性の考慮などは既に議論されています。一例を言いますと、アメリカの上院議員は州に2名の選出ですが、下院議員は人口比例で選出され意思決定がされます。ひとつの判断基準だけでは全ての問題を考えるときにうまくいかないとなると、違う軸で考える事がやはり必要であると思います。それを両方でみて全体として考えてみてどうかということだと思います。当然、今までのように3便益だけでは、地域の特徴や地域の不安などがうまく表現出来ないで、もうひとつ違う観点からの議論がいるということかと思います。

(委員)

従来では効率性重視だったと思います。効率性重視で3便益があるのですが、地方の場合は活性化面やもっと大きな便益がたくさんあると思います。最近では安全安心のまちづくり・社会づくりというものが言われていて、安全安心の定量化というのが重要なのではないかと感じました。交通事故に関しては安全という概念が入っているかもしれませんが、もっと大きな意味で地方の道路があることによる安心感や、一言に安全と言っても救急医療や災害など様々なものがあり、その豊富な便益について、安全安心をいかにうまく数値で表せ

られるか、それも人口を掛け合わせることなしで算出することが出来れば、これまでの3便益とは全然違うもっと大きな意味での評価が出来るのではないかと思います。

(委員)

多様な便益や効果を出来るだけ貨幣換算して、B/Cとして算出することについては、疑問がないと思います。倫理的には、効率性とは違う他のもうひとつの軸は公平性だと思いますが、この点はあまり議論がなされていないように思います。例えば、車を使う人にとっては便益になりますが、車を使わない歩行者や自転車を使う人はどうなるのでしょうか。新潟県の中でも新潟市や長岡市のような市街地では便益になるが、小さな集落では便益にならないというように、地域間の問題があります。事業評価監視委員会はひとつの事業を取り上げて議論をしていますが、本日は少し違って、いくつもの事業を取り上げて、相対的に見ることにより、また違う評価の仕方もあると思いますが、これが本来の姿ではないかと思います。そうであればB/Cも見るとし、違う視点も入れて、ある程度優先順位をつけることも考えられるようになります。そもそも事業評価監視委員会に何を求めているということではないかと感じています。

(委員長)

今日の議論のまとめは対比的に言うとすれば、経済性・効率性というものと公平性との間のバランス、質と量との間のバランス、全国標準と地域特性とのバランスなどを定量的、合理的に定める方法を模索するべきであるということではないかと思います。そのあたりせっかくこの委員会で議論を頂いたので簡単に原案をまとめて、皆さんにお計りをして、委員会の議事録に残してもらうことで、将来の実施につながって行くと思いますので、そういった取扱いにさせて頂きたいと思います。

新潟港 西港地区 臨港道路整備事業

(委員長)

表3-3で平成12年の再評価の推計交通量がありますが、表3-4にある推計交通量と数字が違いますが、それぞれの出典が違うのでしょうか。

(整備局)

違うデータであり、それぞれの時点で最新値を使用しています。平成12年の時は平成2年のパーソントリップ調査の結果を基に推計したものであり、今回の平成22年の評価にあたっては平成17年の道路交通センサスに基づいています。今回の平成22年の推計交通量については、入舟地区の開発部分を除いては道路のネットワークと同じものを使っています。

(委員長)

表3-4では平成14年から始まっています。これは今回やり直したということでしょうか。

(整備局)

今回やり直しています。平成12年と17年のデータを使用して、間の年次を補完しています。

(委員長)

平成17年のデータを使って、過去である平成14年の推計をするというのはどういうことでしょうか。

(整備局)

過去のデータと平成17年のデータの間を補完して、その年々の交通量を試算して、ネットワークに配分したうえで交通量を算出しています。

(委員)

表3-3では平成12年を基準年にして平成20年の交通量を26,400台/日と推計しましたが、表3-4での実測は16,441台/日だったという見方をしてはいけないのでしょうか。

(整備局)

平成12年の時には、平成20年には26,400台/日になると予測していましたが、実際は16,441台/日でした。これについては、平成44年としている入舟地区の計画ですが、平成12年の時の評価時点では平成20年に供用開始しているということで見込んでおりましたが、現在新潟県が信濃川河口左岸沿いで行っている用地造成の遅れが原因で入舟地区の開発が少し遅れているため、現状と平成12年の時との予測が違って来たという状況です。

(委員)

入舟地区の開発の説明がありましたが、表3-3での港湾関連車両が13,500台/日であるのに対して、表3-4での港湾関連車両は4,811台/日となっており、この差が大きかったのではないのでしょうか。

(整備局)

これが入舟地区の開発の遅れであり、約8,000台/日の交通量が後ろにずれたという事です。

(委員)

おそらく交通量の推計をチェックしたために実測値があると思いますが、デフレーターによるチェックはしているのでしょうか。

(整備局)

デフレーターは毎年4%としています。

(委員)

4%と決めているのは承知していますが、世の中が実際そのような動きになっているのかどうかについて確認したかただけです。そのようななか、片方では実測値を追いかけていて、片方では決まった値を使用するというのはいかなるものなのでしょうか。経済的に見てもいかがでしょうか。

(委員)

経済的には投資面でいうと収益率ということで、企業が一定額投資をするとどのくらいの収益が上がるかということと、もうひとつの投資の目的は消費のためであり、私たちが消費をするときに今年と来年の価値をどう見ているかという事が時間選好率ですが、それとどう兼ね合うのかということだと思います。効率的には市場経済を中心に収益率から、例えば国債や保証債などの割引率と比較して大体この程度でということでは4%となっていますが、それと実際の民間の割引率や国民の割引率をどうみるかという問題があるかだと思います。したがって、平均的な線では4%なのかもしれませんが、現実の利子を考えて1%程度で割り引いたとすると、現在価値や費用が非常に高くなってしまいます。

(委員)

費用が非常に高く、実交通量が低いとそれに見合う便益も低くなります。その状況で実測値と推計値があるのはどうかと思います。

(委員長)

これは意見ですが、表3-3の右側に、平成22年事後評価とありますが、供用から50年間の平成63年のものであり、将来を見越した評価となっています。これも必要かもしれませんが、事後評価というのは平成22年より以前のものでわかった事をどう考えるのか、あるいは平成12年で再評価を受けて、その前から平成16年の完成時まで行ってきた事業をどう見るのかという事が事後評価ですので、従来の事後評価ではこのような部分が落ちていたのではないかと思います。そのあたりをさらに検討して頂く事が良いと思います。そのひとつの例としては平成12年の再評価で、平成20年の推計が出ており、平成20年の実測との乖離の原因が入舟地区の開発が関係しているという説明がありましたが、ここに書いてある表3-3の左側は平成22年の将来像を平成12年の時点で考えたもので、その右側は平成22年の時点で将来像を書いたのが実際の内容だと思います。事後評価はPDCAサイクルで出てきているものなので、DO(実施)をした事に対するチェックが事後評価だと思いますので、今後さらに検討してもらいたいと思います。

(整備局)

今回の事後評価を行うにあたり、前回の平成12年の時に推計した交通量が大き過ぎたということで、平成17年のデータを使用して将来交通量の見直しを行って設定したところです。

(委員長)

それはまさに将来計画をしているのであり、将来計画をするのが事後評価ではないと思います。

(整備局)

投資自体は終わっているのですが、費用便益比を算出するにあたり、供用後50年間の便益を積み上げなければいけませんので、そのために行っているものです。

(委員長)

それはそのとおりですが、PDCAサイクルの観点で考えれば、平成12年の再評価とい

うのは平成12年の時点で行ったP（計画）であり、平成22年の事後評価ということで、ここに書いてあるのは今年の時点で計画したP（計画）なわけです。事後評価というのは事業が終了してから5年目ですので、その時点で終わった事業がどのような役割を果たしたり、どういう置づけであったか、そこで使用した手法が妥当であったかなどの部分を含んでいないと、事後評価には足りないのではないかというのが意見です。

（整備局）

平成12年に再評価をした時は、平成20年くらいまでの段階には入舟地区の開発が終わって、新潟港の形も相当変わっているというような想定でしたが、それについては現段階では開発がかなり先になるということで状況が変わってきています。本来トンネルをつくった目的のひとつに地域開発と連動するというものがあったわけですが、今の段階では将来の期待と言う事で残った形になっています。もう一方で、検証してみないとはいっきり言えませんが、みなとトンネルは東側が国道113号に、西側は海岸道路と接続することで、新潟市の海岸幹線道路となっており、その効果がいろんなところに出てきており、当初想定していなかったのですが結果としてこのような効果が加わったと考えています。

（委員長）

入舟地区の開発であれば、平成20年くらいに終わるであろうという予測をしていたわけですが、今から考えるとその予測が外れた事が判明したわけですので、それはなぜ外れたのか、また今回であれば20年先になっていますので、平成12年に20年で終わるとすると8年先で終わっているというものですが、そういう考え方というのがどういう形をとると、今後の他の事業や今後の事業評価の時に妥当なのかあるいは予想していなかった便益が上がったとすると、そういうことが今後も起こりうるというのであれば、今後の評価なり計画を立てるときに答えを与えるのは事後評価しかないわけです。将来の予測だけをやっていて、当たるか当たらないかわからないわけですが、その点については実際のデータで出て来るので、その教訓をどう考えていったらよいか、それで評価手法をどう改善するのかを検討するのが事後評価であって、それがPDCAで言われているチェックの機構や役割ではないかと思います。

（整備局）

P11～14のなかで、事業を実施した効果を表していますが、計画についても評価をするということになるのでしょうか。

（委員長）

それは平成17年に終了した事業についてどう考えれば良いのか、あるいはそこでいろいろ考えられた手法や推定が妥当なのかどうかについて検討する要素が少なくとも事後評価のなかには含まれているのではないかという意味です。

（整備局）

事業を実施した効果だけでなく計画が妥当であったかどうかという事も、事業評価のなかで盛り込むということでしょうか。

（委員長）

それが評価手法を改善していくことにつながるのではないかと思います。それがチェック

の機能ではないかと思います。あるいはモニタリングをやった結果、それを活用すると20年前にわからなかったことがわかっていくという主旨です。今の事後評価で示されている内容は、ある定められた手法を用い、現時点でのデータに更新して50年先を考えているため、過去を向いていないものです。過去に学ぶという部分が欠けているのではないかという意味です。

(委員)

象徴的には入舟地区の開発計画の見込みが違ったため、それにより交通量が約2万台ではなくて、約1万6千台にしかならなかったという事、それが事後評価ということではないでしょうか

(委員長)

今回は少しずれたとしても、今後はずれないようにするにはどうしたらよいかということを考えるのが事後評価ではないでしょうか。

(整備局)

ずれないようにする答えが出るかどうかわかりませんが、トンネルをつくるとか事業自体についての効果の検証と、計画をしたり事後評価をするときの検証の2つについて、もう少し整理したかたちの資料を作らせて頂いて、再度相談させてもらいたいと思います。

(委員)

今の話はP15の追加検討の必要性の確認の2)のところかと思います。ここでは計画・計画のあり方や事業評価手法の見直しの必要性という項目がありますが、ここに書いてある内容が今委員長の指摘された事項が反映されたかたちで書かれていないといけないと思います。このなかでは事業評価手法の見直しの必要性ということで2つ書かれていますが、ここで大きく貢献しているとあるのは、むしろ1)に書かれるべきかと思います。また、入舟地区の開発が進み新たな港湾関連交通量が発生した場合、将来交通量の検証を行うことが望ましいとありますが、具体的にどういう事なのか教えて欲しいと思います。それにより将来交通量の検証を行う事が望ましいとありますが、それが評価手法の見直しの必要性につながるかということと少し違うのではないかと思います。

よって、事業評価手法の見直しという点では、今委員長が言われたような形で書き込まれる事が良いと思いますし、入舟地区の開発が進むと港湾交通量が発生するという事については、平成12年の時に平成20年で終わる予定であったものが平成44年まで伸びているとすると、かなりの事業であり、具体的にどんな交通量が発生するのかということを説明して頂きたいと思います。

(整備局)

入舟地区の開発計画については、信濃川の河口部の右岸を移転して大型の船舶が就航出来るように外港展開を図るものです。

(委員長)

代替案としてはP15の2)をベースに修正してもらうのが良いと思いますが、委員会の意見としては、ここだけの議論ではないので、事後評価に関してはさらに検討して行って欲

しいという意見があったという事を書いてもらえば、他のものについても関連するので、その方が良いかと思えます。

（整備局）

P15の将来交通量の検証の件ですが、入舟地区の開発が進んだ時に約8,000台/日の交通量を見込んでおり、それであれば「みなとトンネル」でさばけると見込んでいます。しかし実際に入舟地区の開発が現実化した時に、想定より大きな交通量がある場合はそれを確認をすることが望ましいという主旨で記述しているものです。

（委員長）

そういうことを行うためには、少し従来と同じ手法で良いかどうかということも含めて考える必要があります。それを考えるヒントは事後評価であり、過去の事業を振り返って得られるのではないかという意味合いです。

（整備局）

「みなとトンネル」が計画された時の前提や経緯について、事後評価の場で議論することは重要なことかと思えます。前提としていた入舟地区の開発というのは別途設定されたものであり、確かに今の状況からすると直近で動く状況ではありませんが、これについては港湾を管理している新潟県や港湾利用者の方々が慎重審議した結果として港湾計画がオーソライズされています。我々としてはそれが現在も有効であるという前提で今回の評価をせざるを得ない状況です。なお、周辺事情から直近に実現しそうな事業を考慮すると道路計画のレビューとしても過大評価になりますので、我々としてはずいぶん先送りしたところでもって、事業自体としてのB/Cがどうかということについて評価しているところです。

（委員長）

今の説明も将来の計画としてこれが書かれているという説明です。それが妥当であるという事については問題はないと思えます。しかし、今回の資料は事後評価の説明ですので、事後評価でしかわからないものについての説明が少し欠けているのではないかという主旨です。

（委員）

一般的な見方だと思うのですが、港湾計画に入舟地区の開発計画があって、ここで計画を評価しなくても、計画を受けてこの道路事業の評価があるわけですので、入舟地区開発の計画がそのとおりにいかなかったのが、この道路事業はこうなっているということについて、知らない人が見てもわかるように事業評価のなかで書いてもらうのが良いと思えます。

（委員長）

今まで全体の動きとしてはこのような整理で行われていましたので、現段階では資料自体としては了解します。しかし、将来へのステップとして、事後評価の本来の意味について考えて欲しいという意味です。それでは文言は考えて頂くと言うことで、それについては各委員にも確認はしたいと思えますが、少し修正を加えてもらい、ここでの必要性の確認ということでは、大筋としてはP15の結論のとおりということでもよろしいでしょうか。はい。そ

れでは修正については検討してもらいたいと思います。