

平成29年度 東北地方整備局 事業評価監視委員会（第4回）

日 時：平成30年3月6日（火曜日）

15：00～17：25

場 所：東北地方整備局 仙台合同庁舎B棟（12階大会議室）

審 議

■事業選定委員ワーキング結果報告

○奥村委員長 初めに、道路事業事後評価11件、うち隣接する事業をまとめた評価が3カ所あります。事業数としては14事業ですが、11件にまとめて審議を行います。事業選定ワーキングが行われていますので、選定結果について事業選定委員の遠藤委員から説明をお願いします。

○遠藤委員 道路事業ワーキンググループを1月30日に開催いたしましたので、選定結果をご報告いたします。

今回の事後評価の対象でございます道路14事業につきまして、費用対効果分析の要因の変化、整備効果の発現状況、社会経済情勢の変化等を踏まえ、高規格幹線道路から東北横断自動車道釜石秋田線 遠野～宮守及び宮守～東和、一般バイパスから一般国道46号角館バイパス、現道拡幅から一般国道13号米沢拡幅の4事業を重点審議事業、その他10事業を要点審議事業に選定いたしました。以上でございます。

○奥村委員長 ありがとうございます。

■重点事業 概要説明

○奥村委員長 それでは、引き続き事業担当部から今回の重点事業について一覧表に基づいて概要説明をお願いします。

- ・東北横断自動車道釜石秋田線 遠野～宮守
- ・東北横断自動車道釜石秋田線 宮守～東和
- ・一般国道46号角館バイパス
- ・一般国道13号米沢拡幅

(上記について、事務局から資料1により説明)

○奥村委員長 ありがとうございます。

■重点審議事業 「対応方針(原案)」の審議

○奥村委員長

まずは東北横断自動車道釜石秋田線の遠野～宮守及び宮守～東和、2区間あわせての説明に移ります。

- ・東北横断自動車道釜石秋田線 遠野～宮守

・東北横断自動車道釜石秋田線 宮守～東和

(上記について、事務局から資料2により説明)

○奥村委員長 ありがとうございます。

では、ただいまの説明に対してご質問、ご意見どうでしょうか。

なければ、最初私から。一覧表で、平成42年の将来交通量が遠野～宮守間で1万2,400台となっていますが、現況は7,500台、現況の計算値が7,900台となっています。この7,900台と1万2,400台というのはどこが違うのでしょうか。将来1万2,400台まで上がるのかということが心配なんです。

○道路計画第一課長 資料の資料2-1の5ページ目をご覧ください。釜石から花巻の全体の開通の状況をお示ししております。まず実測とそして推計値、7,500台、7,900台という条件でございますが、この実線で示しているところの開通での交通状況になっておりまして、破線で示しております遠野住田～遠野ですとか釜石～釜石西は供用していない条件での交通状況になっております。今後、平成30年度にこの区間もあわせて全線開通予定となっておりますので、交通量は増加するものということで考えております。

補足させていただきます。将来交通量のところ、29事業化ネットと書いておりますけれども、平成29年度時点で事業化しているところは全て開通しているという推計値になっておりますので、この釜石から花巻についても全線開通の交通量ということになっております。

○奥村委員長 確認ですが、釜石から全線つながったことによって、もっと広域的なところで転換が起きるといことが見込まれているということですか。

わかりました。この点もあるから結局先ほどの対応方針の3になっているんだと思うんですが、もっと広域的なところがつながってから様子を確認したいということですね。

ほかどうでしょう。

○遠藤委員 16ページなんですけど、最初に見積もった工事費をいろいろ縮減して経費が削減されたことは良いと思います。開通して2年3年と経って、例えば地盤改良や防雪柵をやらなかったことで不具合があったかどうか教えていただけないでしょうか。

○秋田河川国道事務所長 今のところは特にそういう不具合等はございません。ちゃんと効果を発揮しております。

○遠藤委員 それは良かったです。ありがとうございます。

○奥村委員長 そのほかいかがですか。

○北林委員 7ページの事故のところなんです、国道107号現道が、非常に急なカーブがあるという問題点があって、この解消も新しい道路の大事な役割だと思います。だからこそこちよっと伺いたいんですが、下段の一番右側の死傷事故件数の変化のところ、大体どの事故も半分程度になっていて、全体の件数も半分になったとありますが、凡例の色が判然としなくて、内容がはっきりしないのでそれをご説明していただきたいということと、さっき言いました国道107号の最も危険な部分の解消という目的がこの件数の中で達成できているのかどうかということ。それから、同じグラフのオレンジ色の部分。これもちょっと内容がはっきりしなくて、これはまず9分の1になっているので激減なんだと思うんですが、これも新しい道路の効果と事故の内容という意味ではっきりとご説明いただきたいと思います。

○奥村委員長 まず、凡例の順番とグラフの中の積み上げの順番が逆になっているので、まずその図の問題を確認してください。その上で、多分最後の質問だけが確認すべきところかなと思います。

○岩手河川国道事務所長 今グラフを確認しておりますので、後ほどお答えさせていただきたいと思います。

それと、事故減少と効果の見込みといいますか、その差というふうなご質問だと思うんですけども、今回、B/Cを算出するに当たりまして、大体交通事故損失額で約7割減少していると見込んでBのほうを算出しております。開通前後3年間で見ますと約6割減少ということになっておりまして、7割減少を見込んでいたものが6割ということで、やや減少幅が少ないという状況になっております。

○北林委員 B/Cでいうとですか。

○岩手河川国道事務所長 事故件数です。ただ、一般に、新しい道路が開通すると一時期事故が増えるということと言われておりますので、概ね見込んだどおりの事故減少効果があらわれているのではないかなというふうには思っております。

○北林委員 それは結構だと思いますけれども、中身も問題だと思います。

○岩手河川国道事務所長 それでは、グラフのほうをご説明させていただきます。

右上の凡例でございますが、済みません、下からまるっきり逆になっている状況でございます。③の車両相互__出会い頭等が8件のところでございます。その下、紫の車両相互の正面衝突が12件の紫の部分です。それから5番の車両単独が9件のオレンジ色の部分でして、人対車両の部分が一番上のちょっと薄い青、灰色でしょうか、これが1件という状況でございます。これがこの形のまま少なくなったのが右側の棒グラフでございます、1、1と書

いてあるのは⑥と⑤が1件だったという意味でございます。

○奥村委員長 よろしいですか。

○北林委員 グラフを見るときの関係上、凡例は棒グラフと同じ順番で書いていただくとよろしいと思います。よろしくをお願いします。

○奥村委員長 今のところでちょっと続けて聞くんですけども、専用道ですよね。人対車両というのは実際どういう事故なんですか。

○岩手河川国道事務所長 今手元にないので、ちょっとお時間いただければと思います。

○道路計画第一課長 済みません、右側のグラフの件数でございますけれども、並行する現道と開通した高速道路を合わせた事故件数になっております。現道なのか本線なのかわからないんですけども、合わせた事故件数ということになっております。

○北林委員 まだでき上がっていないところがあるから。

○奥村委員長 いやそうじゃないですね。現道だったやつを足している。現道と新しい区間を両方足しているから、多分、人対車両は現道のほうで起きているという意味ですね。

○岩手河川国道事務所長 横断交通で見ているということです。

○奥村委員長 わかりました。インター間と書いてあったから高速の部分かなと思いましたがけれども、違いますね。ほかご質問ありますか。

○道路計画第一課長 済みません、補足させていただきますと、上の地図のほうに人対車両というものを明示、旗上げしております、やはり人対車両の事故は現道で起きているものでございます。

○奥村委員長 そのほかありますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ほかに意見、質問ないようですので、対応方針（原案）どおり、今回のところはいいんですけども、全線がつながってからまた確認をするということでお認めしたいと思いますけれども、よろしいですか。（「はい」の声あり）

■重点審議事業 「対応方針（原案）」の審議

○奥村委員長 続きまして、一般国道46号角館バイパスに移ります

・一般国道46号 角館バイパス事業

（上記について、事務局から資料2により説明）

○奥村委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明に質問、意見ありますでしょうか。

○小笠原委員 22ページとか23ページにある日交通量というのは、基本的にどのくらいの間隔、頻度で調査されているのかということと、これらは同じ日に調査しているのか、全く別なのかというところをもしわかれば教えていただきたいんですが。

○秋田河川国道事務所長 まずデータですけれども、グラフの下に資料の出典が書いております。センサスデータということで、路上にトラフィックカウンターという観測装置がございまして、その10月の平均値と、平日の平均値とでございます。当然、大型車の数もその中に含まれています。

○小笠原委員 23ページの大型車も同じと考えてよろしいのでしょうか。

○秋田河川国道事務所長 同じでございます。全体交通量の中に車種別ということで測れるということです。

○小笠原委員 そうすると、春先はもっと交通量が増えている可能性もあるということですか。武家屋敷のあたりなんか観光でかなり交通量が増えるので。

○秋田河川国道事務所長 そうです。そういうことになります。旧道と足しますと1万台ちょっとあるんですけれども、これが桜まつり期間中のピークは大体1万8,000台ぐらい、1.8倍近くになるという状況です。

○小笠原委員 ありがとうございます。

○奥村委員長 そのほかどうでしょうか。

今の件は結構大事で、今までの道路計画というのは、年間見たときに一番多いときを考えず、上から少し特異日を外したところの交通量を中心に将来の交通推計をやっているんです。だから、B/Cも、実は一番混んでいるときの効果は弾いていないというのが実態に近いんです。ここの場合は桜まつりのときに、ものすごく集まっているようなので、そういう効果は出るんですけれども、今のB/Cの計算の仕方だと交通量推計のときに一番混んでいる数日間というのが入っていないので、うまく反映できていないというところもあります。

そのほかどうでしょう。よろしいですか。では、質問、ご意見ないようですので、対応方針（案）について、今のところまではいいんですけども、今後、当初の4車線化ということの必要性があるかどうかということを検討するというところで、原案どおりお認めしたいと思いますが、よろしいでしょうか。ありがとうございます。

■重点審議事業 「対応方針（原案）」の審議

○奥村委員長 続きまして一般国道13号米沢拡幅に移ります。

・一般国道13号 米沢拡幅事業

（上記について、事務局から資料2により説明）

○奥村委員長 ありがとうございました。

では、ただいまの説明に対して意見、ご質問をお願いします。

○河野委員 この道路に関しては交通量が激減したわけです。それはインターチェンジが追加的にできたからということなんですが、インターチェンジが追加的にできるというのは、あらかじめ情報としてある程度確度があったのではないかなと推察するんですけども、そういう場合には、普通、費用便益分析なんかでは確率的に最初から入れて計算することもやるんですけども、そういうふうな仕組みを今後取り入れていく必要はないんですか。

○山形河川国道事務所長 あらかじめインターチェンジの接続が計画に盛り込まれている場合はそのように対処するのが適切だと思います。ただ、今回この関係につきましては、この工事が完了した平成24年度にインターチェンジの接続が決定したということですので、平成11年度の事業化後、平成23年、最後の再評価の期間まででは、そのインターチェンジの設置についてはそれを前提とする評価はされていなかったということになっています。

○河野委員 いや、私が言いたいのは、1・0ではなくて、そもそも決定ということはあらかじめ議論されていたわけですね。すなわちそこにできる可能性がその時点で多分あったのではないかなと思うので、例えば確率で2分の1とか、そういうことを入れて計算する必要があるのではないかということです。場合によっては、そういうことをすることによって、不必要な道路をつくらなくともいいかもしれませんし、あるいは場合によってはつくらなくともいけない道路ができるかもしれません。そういうことを考えていく必要があるのではないかなと、そういうことです。

○山形河川国道事務所長 済みません、確かに、決定はしていなくても、議論の過程であっても、感度分析等の中でそういったことも踏まえて検討する必要があったのではないかということにつきましては、可能であればそれをやるべきであったのかもしれないとは思いますが、今後手続の中で検討してまいりたいと思っております。

○奥村委員長 ほかどうでしょう。

- 黒沢委員 36ページにある同種事業の計画・調査のあり方とか事業評価手法の見直しの必要性に関して昔より大分書き込むようになって、いい傾向だと思います。本事業に関して再生資材活用等によるコスト縮減を行っておりということなのですが、全体事業費を見ますと前回も今回も60億円で変わらないのですが、これは、前回以前にコスト縮減が行われていて、そのときに全体事業費の減少というのが起きたということでしょうか。
- 山形河川国道事務所長 この記載は平成23年度の再評価のときにもコスト縮減策として記載しておりましたので、前回の再評価からの新たな見直しということではなくて、事業化してからの取り組みということでご理解いただければと思います。
- 黒沢委員 ありがとうございます。あともう一つ、B/Cが事業の評価の全てではないと思うんですが、やはり他の事業と比べてもB/Cの値が低いというのはちょっと気になるところです。平成11年が事業化なのですが、そのころのB/Cというのは幾つぐらいだったのでしょうか。
- 山形河川国道事務所長 平成11年の前年度の平成10年度に新規採択時評価を行っているんですけども、過去の記録としては実は見当たらず、再評価、平成23年のときのB/Cは1.2でした。ただ、その平成23年当時よりも、事業化した平成10年というのは、実は並行する東北中央自動車道が有料道路として前提として計画されておりましたので、新規採択時のときのB/Cはちょっとお答えできないんですけども、平成23年当時の1.2と比べてもかなり大きめのB/Cであったんだろうというふうに推測しています。
- 黒沢委員 ありがとうございます。B/Cが事業を続けているうちにどんどん下がっていったということなのですが、これは今後も他の事業等で起こることなのでしょうか、それともこの事業特有のことなのでしょうか。なぜかという、他にも起こるようなおそれがあるのなら、それを反映した評価、あるいは事業採択の仕組みというのを整える必要があると思いますし、これ特有でしたら、なぜ、どこが特有かというのを明らかにした上で、他でもこういったことが起こらないようにする必要があると思うからです。
- 山形河川国道事務所長 非常に重要な視点だと思っております。平成23年に有料道路ではなくて無料で高速道路を評価し直したときに、当時、その評価の際には恐らく議論がなされたんだと思います。ただ、B/Cとしては1.2ということで、一応事業としては継続という評価をいただいております。ただ、そういった高速道路のインターチェンジもそうですし、料金の抵抗というのも大きく事業の効果として影響を与えますので、今後、同種の事業につきましてはそういったことも検討する必要があるというふうには考えております。

○黒沢委員 ありがとうございます。やはりB/Cが必要性の全てではないという前提の上でなんですけれども、道路事業に関しても他の事業に関しても、非常に必要だけれどもなかなかできなかつたとか、そういった事業というのはこの委員会がたくさん見ています。それを考えると、この事業よりも優先してやるべきことはもしかしたらあったのかもしれないかなと思いますので、このB/Cだけを見るとですね。より優先度が高い切実なものがとられるような何か工夫はしていく必要があるんじゃないかなと思います。できたら、7番の見直しの必要性のところに関わることを何か書けるといいのかなと思うんですが、いかがでしょうか。

○奥村委員長 どうですか。どちらかという計画のほうでどういうご意見をお持ちかということだろうと思いますけれども。

○道路計画第一課長 ご指摘ありがとうございます。ご指摘も踏まえて、7番のところの必要性のところ盛込める文言について検討させていただきたいと思っております。

○河野委員 今に関連して。例えば今回は有料が無料になったりインターチェンジができたりということで、将来性に関する見通しに関してなんです。だから、先ほど言った確率的なものを入れて感度分析的に評価しておくとういうことで防げたかもしれないですね。ということで、そういうのを入れるといいんじゃないですか。

○道路計画第一課長 ご指摘ありがとうございます。

○黒沢委員 感度分析もいい方法だと思いますし、あと、例えば推計値を2つ出すとかですね。かなり確度が高いのであれば、まだ決まっていなからということではなく、無料になったときのB/Cを入れたり、あるいはインターチェンジを入れた上で数値を出したりして、予測をしておくというのは一つできる可能性があるのかなと思います。

○奥村委員長 ちょっと関連して質問なんですけれども、よくよく考えてみると結局中央道の使われ方がどうなっているのかということとあわせて見ないといけないんですよ。例えば追加のインターだって、ハーフの場合とフルの場合で使われる向きが違うかもわからないし、実態として本当に、ここで減ったのはきっと中央インターができたからだろうと言っているだけで、本当に中央インターに乗っている車両がどういうふうに動いているかということと突き合わせて見ているわけではないですよ。

もっと言うと、B/Cだって本当は両方あわせて見るという観点も本当はあり得るわけですよ。だから、これは今、事業、事業で割って見ているけれども、こういうところは地域全体としてこの断面の区間で現道と旧道とあわせてどうなんだろうという見方をしていた

いたほうが良いような気もしますね。

いずれにしても、現況では9, 200よりもたくさん流れていますから、実際にはこれが9, 200まで下がるかどうかかわからないですよ。だから、高速側の使われ方等、少し様子を見ていくというのが考え方としてはあるのかなというふうには思いましたけれども。

そのほかどうですか。

○成田委員 32ページのところで、米沢ですので豪雪地帯ですね。恐らく速度低下が11%減で済んでしまったという形でB/Cの中に入っていると思うんですけども、この道路が出来たことによって雪国の生活としてのコストとしては、例えば除雪車がスムーズに走ることによる、街自体、地域でのコスト縮減とか、そういった便益というもの、見えないものが実は地域の特性としてあるのではないかと思います。あともう一点、次の33ページのところで事故の件数が減っているところですが、季節的にどうだったのかなというのを知りたいなと思ったんですけども。いずれにしても申し上げたいことは、雪国、豪雪地帯では道路の効果というのがもう少し評価される側面があるのではないかと、そこを織り込んでいただくとよりの確なB/Cになるのかな。ほかの豪雪地帯じゃない地域と比較したときに、道路をつくった成果としてより評価されるべき点があるのではないかなというのをこの写真を見て思いましたが、いかがでしょうか。

○奥村委員長 どうですか。

○山形河川国道事務所長 ありがとうございます。確かにここで提示しているのは道路を直接利用することで速度が上がったとか事故が減ったということだけですけども、それを地域で生活する方が、速度が上がることによって通勤とか通学とか実際の生活の中で、出発する時間が早くなったりほかの家事に充てられる時間が増えたり、事故が減ることによって産業とかも含めてより直接的でない副次的な効果というのは多々あると思いますので、我々もそういったことをちゃんと効果としてPRできるように内部で検討していきたいと思っております。

○成田委員 ぜひお願いしたいと思います。ここは山形の米沢でしたけれども、重点の岩手も秋田も非常に雪の期間が長い、厳しい環境にあるわけですから、そこは的確に評価していただいて、次の整備につなげていただければというところを申し上げたいと思います。

○奥村委員長 今の件で確認ですけども、今のB/Cの評価のときに、冬期とそれ以外で通過速度は変えて計算していましたか。

○山形河川国道事務所長 便益に積み増しています。冬期分の便益が、低速にならないことによ

る便益を、通常的时间短縮の中とあと走行経費の削減の両方に積み増しています。

○奥村委員長 入っているんですね。

○山形河川国道事務所長 はい。

○奥村委員長 そのほかどうでしょう。

○竹内委員 32ページの確認なんですけれども、写真だとその時の状況しかわからなくて、米沢だと非常に雪が多いということで、例えば下のグラフの、米沢拡幅周辺のという言葉がちょっと気になるんですが、121全日数のうちの除雪日数は約106日となっています。24年12月に開通しているの5年間分ぐらいのデータがあると思うんですけれども、このデータというのは代表している数字なのか、それとも、効果があるんだったら別に5年分載せても私はいいかなと思ったんですけれども、そういうことについてちょっと説明いただければと思います。

○山形河川国道事務所長 ちょっと今手元にデータがないんですけれども。平成28年度は県全体としても雪の量がすごい多かったという年ではありませんので、恐らく過去の年も同様の傾向であつただろうと、もしくはそれ以上だつただろうというふうに思います。

○竹内委員 この表はそういう通常の平年のということ

○山形河川国道事務所長 そう捉えていただいていいんじゃないかと思います。

○奥村委員長 ほかよろしいでしょうか。では、ありがとうございます。

では、先ほどの黒沢先生からの点、どういうふうに書き込むかは最後のところで確認をしないといけない宿題になりましたけれども、基本的には原案どおりで、改善措置の必要性、事後評価の必要性はないということによろしいですか。ありがとうございます。

■要点事業 審議

○奥村委員長 では、次、要点事業、全部で10事業ありますが、一覧表によって一括で説明をお願いします。

- ・一般国道45号 八戸南環状道路事業
- ・一般国道45号 八戸南道路事業
- ・一般国道45号 上北道路事業
- ・一般国道4号 石鳥谷バイパス事業
- ・一般国道45号 宮古道路事業
- ・一般国道4号 三本木古川拡幅事業

- ・一般国道7号 象潟仁賀保道路事業
- ・一般国道7号 仁賀保本荘道路事業
- ・一般国道13号 神宮寺パイパス事業
- ・一般国道112号 鶴岡北改良事業

(上記について、事務局から資料1により説明)

○奥村委員長 ありがとうございます。それでは、ご意見、ご質問いただきたいと思いますが、いかがでしょう。

○河野委員 9番の秋田の道路ですが、この資料だけ見ていると、完成4車線だとB/Cが上は1.9、下が2.1。2車線にすると1.7、1.9と、両方ともB/Cが下がっているんですね。これだけ見ると効率性がいいのは4車線のほうで、さらに純便益で見ても4車線のほうがいいので、4車線にすべきだというふうに見えるんですけども、何か間違いですか。

○道路計画第一課長 暫定2車線による全体事業費の減少も出ておりますけれども、交通量減少によるB/Cの減少が大きく出たということになっております。

○河野委員 いえいえ、だから何で4車線をつくらずに2車線にしているのかという説明はこれで行けるんですか。4車線の方が効率性がよくていいんですが。

○道路計画第一課長 申しわけございません。今回2車線での将来推計でございまして、4車線での将来推計は今回は数字のほうを持って……

○河野委員 やっていないということ。

○道路計画第一課長 はい。申しわけございません。

○河野委員 H29の事業化ネットではやっていないということですね。

○道路計画第一課長 はい。

○河野委員 やっていないとしても、もしかするとそれをやるとB/Cがある程度出る可能性がありますよね。

まず1つは、ここの車線数変更等による減と書いているのは、これだけじゃなくてネットも変わっているからですよ。それも書いた上に、4車線で可能性がないのであれば結構ですけども、もしあるとすると、最後の対応方針の③は例えば②にするとかという必要性があるかもしれませんという質問になります。

○道路計画第一課長 ご指摘ありがとうございます。この高規格幹線道路で③にさせていただいておりますけれども、今暫定2車線での開通にはなっておりますけれども、4車線の見込み

というのも当然でございます。いずれまずはネットワークとしてつなげていくということが優先してやっていかなければいけないと思いますので、評価としては③にさせていただきますけれども、また将来の部分の方針につきましても、そうですね、1回検討させていただきたいと思います。

○奥村委員長 確認ですけれども、左側の前回の計算は隣接する区間も全部4車でできているという前提でここも4車という計算をしているはずで、今回の計算は、隣接している区間は2車になっているところもあって、ここも2車で計算しているから、ここだけ4車にしてもそんなに増えない可能性もあるので、その取り合わせというか、最後に県境の部分が残ったりするから、県境部分を2車にしたままほかのところを4車にしてもそこだけ増えるというのはちょっと考えにくいので、だから、単純にこの前の4車のときが大きかったからここを4車にしたらそれだけ増えるかということ、多分そうじゃないですよ。

そういう意味で、隣接区間、特に距離の長い用途で使われる道路だから、隣接区間の動向を見ながら、それができた段階で、さらに4車化も含めて、あるいは隣接区間の4車化も含めて検討したいということを含めて③の対応方針だというイメージだと思うんですよ。多分ここだけ4車にしても余り効果がないようなところだとは思いますが。

そのほかどうでしょう。

○小笠原委員 1つ教えてほしいんですけども、9番の下側の一般国道7号と10番の一般国道13号で、車線数変更による減が行われて、それによる工事期間が減少し、日台数も減っています。片やB/Cがマイナスで、片やB/Cがプラスというところがどういうふうになされたのか、教えていただきたいんですが。

○道路計画第一課長 ありがとうございます。神宮寺バイパスのB/Cが、ほかに比べて増加しているのは、全体事業費の減少割合がすごく大きく出ておりますので、B/Cの増加ということにつながっていると考えております。

○小笠原委員 多分そうなんだろうなと思うんですけども、減少割合が一体どの程度だったらB/Cに影響しているのかというところが本来見えてきたほうがいいのかなど。チェックする側としたらちょっと疑問に思ったので。

○奥村委員長 多分、上のところは海岸縁で山が海まで迫っているから構造物が結構多くて、だから4車線のところを2車線にしたからといって、構造物をつくる切り盛りとかあるいはトンネルとかそういうものがそんなに減らないんですよ。ところが、神宮寺バイパスは雄物川沿いの平らなところで、田んぼみたいなところを盛ってつくっているようなところだから、

4車線が2車線に減ると用地買収も減って構造物もそれだけ減って、結構事業費は下がると。もともと通っているところの造り方の違いが結構反映しているように思いますよね。

そのほかどうでしょう。よろしいでしょうか。

- 黒沢委員 ちょっと基本的なところでお教えていただきたいんですけども、2車線、4車線にする境目みたいなのはあるんでしょうか。素人考えですと、例えば1日当たり何台通るというのが一つの目安になるかと思うんですが、事業によって4車線を2車線にしたり4車線のままにしたりしている事業があるので、ちょっと教えていただければと思います。
- 道路計画第一課長 ご質問ありがとうございます。例えば、高速道路、自動車専用道路ではない普通の一般道路の特に平地部の条件ですと、1車線当たりの設計基準交通量が1万1,000台というのが道路構造令の解説と運用でございますけれども、主にそういう基準の交通量を参考にしながら、将来交通量が多いか、そういったことで4車線か2車線かというのを検討されております。
- 黒沢委員 ありがとうございます。今回の資料を見させていただくと、単純に数字だけの話なんですけれども、9,200台で4車線のところもあり、逆に1万5,000台あって4車線から2車線に車線数を変更しているところもあるんですけれども、こういうのというのはどういった違いによってこういうことが起きているんでしょうか。ちょっと気になったのは、やはりB/Cが低めの2つですね。3番と11番というのは、結局4車線のまま、それほど多くないのに4車線のまま事業を行っている。こういったこともあるのかなと思いましたが、ちょっとお願いします。
- 道路計画第一課長 ありがとうございます。例えば委員おっしゃった3番の9,200台というのもありますけれども、もともと米沢のこの拡幅は、計画した当時は中央インターがない交通量を参考にしたり、あとは工業団地へのアクセスも主に目的として含んだりしておりましたので、そういう目的にも照らして4車線化、ポイントを絞って4車線化をやったという経緯もございます。
- あとは、一般道と高規格幹線道路で交通容量も変わりますので、高規格幹線道路は基本的にはまずは2車線、暫定2車線で供用しながら、交通状況を勘案しながら拡幅などを行っているというのが実態でございます。
- 黒沢委員 ありがとうございます。11番に関しては、平成24年3月に暫定2車線として開通していますので、そのときにいろいろお調べになって、この道路はその後4車線に拡幅したということでよろしいんでしょうか。

○道路計画第一課長 その計画当時、交通量からしてもやはり2車線では容量も足りないということで、4車線化が適切だということで事業が始まったものということで考えております。

○黒沢委員 ありがとうございます。

○奥村委員長 そのほかどうでしょうか。

では、ないようですので、一括ですけれども、原案どおりの対応方針（案）を認めることにしたいと思います。

■重点審議事業（港湾） 「対応方針（原案）」の審議

○奥村委員長 では、引き続き港湾事業1件、事後評価になります。ワーキングは開催しておりませんので、重点事業として審議を行うことにいたします。

それでは、仙台塩釜港仙台港区中野地区複合一貫輸送ターミナル改良事業について説明をお願いいたします。一覧表と概要説明まとめてお願いします。

- ・仙台塩釜港仙台港区中野地区複合一貫輸送ターミナル改良事業
(上記について、事務局から資料5及び6により説明)

○奥村委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明に対して質問、ご意見をお願いします。いかがでしょう。

では私から、貨物量は7%しか増えていないんだけど、現在価値化のBは、結構増えているんです。そうすると、現在価値化したときに増えているということは、期間が短縮されて早くから便益が発現しているという効果が大きいようには思うんですけども、そういう解釈でいいのかどうか。それであつたら、これは他の事業も含めて、急いでやったほうがいい事業はさっさとやらないと便益が出ないということを裏返しで表しているわけですから、やらなければいけない事業はきっちり早めにやっていただくということが重要なんだということを物語っていると思うんです。まずその数字、貨物量は7%しか増えていないんだけども便益がかなり増えているのは、そういう解釈でよろしいのかどうかです。

○塩釜港湾・空港整備事務所長 お答えいたします。まず、今回、資料の5ページでいいますと、前回評価時、総便益が前回353億円に対して今回524億円と大幅に増えております。一つの要因は、先ほど委員長からお話がありましたとおり貨物量が増加したこと、そして効果

の発現が早期になされたこと、これがございます。ちなみに、これによっていわゆる感度分析的に申し上げますと0.4程度上がっております。見た目非常に大きく額として上がっているんですが、一番大きな要因は、今回平成29年の基準年で計算しております。前回評価時は平成20年の基準年で計算したものでございますので、ちょっとその部分で数字的に大きく見えているかと思えます。同じように、総費用につきましても、今回評価のほうがコスト削減は図られているんですが、基準年が違うということもありまして額としては前回評価時よりも大きく見えております。

以上でございます。

○奥村委員長 わかりました。そのほかどうでしょう。

○成田委員 本当に単純に教えていただきたいと思うんですけれども、今のお話あったところの同じページの事業期間についてなんですけど、前回のときに、工期が短くなっても、長くなっても、B/Cの計算には影響がないといったようなご説明を受けた記憶しているのですが、もし認識違いであったらご指摘いただいて、工期が長くなったときに分析に影響はないというのは、今回効果の発現が早くなることでプラスになれば、それが反対であればマイナスに作用するというふうに認識できるかと思ったんですが、その辺少し教えていただければと思います。

○塩釜港湾・空港整備事務所長 まず、程度のことは別として、工期が短縮されて効果の発現が早くなれば、やはり便益が早期に発現された分、便益が高く出てくるという傾向になります。ただ、今回の場合、2年間の部分ですので、絶対量としては余り大きな差はないかなと思いますが、傾向としてはそういう傾向になるというふうに考えております。

○成田委員 延びた場合は。

○塩釜港湾・空港整備事務所長 延びた場合は、逆に、ベネフィット、総便益が小さくなっていく傾向にございます。

○成田委員 わかりました。それは考え方としましては、コストが増えるという考え方ではなくて、効果の発現が遅れることによるBの部分に変化があるというふうに考えるという整理でよろしゅうございますか。

○塩釜港湾・空港整備事務所長 便益の部分についてはそのようだと思います。

○成田委員 ありがとうございます。

○奥村委員長 多分、前回は砂防事業でした。前回の先延べになったというのは、事業もしていないんです。だからお金もかかってなくて、今年から始まる。今年投入して、そして便益も

今年から発生するというのが、2年先にお金を使って、便益が2年先に出るといって両方ともが繰り延べになると、現在価値化するときに数字は変わりますが、両方とも小さくなる、将来にいくと小さくなりますね。

だけど、ここはもう既に使って進めている事業なので、進めている事業に対して効果を使うことが早く起これば、それだけBはプラスになる。何か早くしたところで使っているCは変わりません。

要するに使ったお金、費用も先送りになる、便益も先送りで先にしか出てこないというふうに両方ともはずれても余り変わらないんですけれども、片一方だけずれると効果は変わります。

○成田委員 済みません、前回の繰り返しで大変恐縮だと思うんですけれども、内容はよくわかりましたが、工期、事業期間の短縮もしくは伸張によってコスト自体が変わらないというところは揺るぎがないというふうに考えればよいですね。同じような繰り返しになりますが、工期が延びればコストがかかるだろうというのが一般国民の認識なんですけれども、そうではないというところでコストの算出をされるというふうに考えるわけですか。

○塩釜港湾・空港整備事務所長 今回の事業で申し上げますと、1つは、先ほどの繰り返しになりますが、まず当初見込んでいたよりコストが縮減されたということと、それは期間は変わっていないんですけれども、もう一つは、整備を取りやめたことによって期間が短縮されております。ですから、ちょっとこれは現場的なお話になりますが、工期を短縮しようとする余計コストがかかる場合のほうが一般的かと思っております。

○奥村委員長 同じ仕事を急いでしようとする、残業代とかいっぱい出さないといけなくなるので、決められたスピードでやるのが一番効率的で、それを急ごうとするとお金がかかります。ただ、途中で例えば雨が降ったりなんか条件が変わったりしてそれが延びちゃうということは、今度、その分ずっと雇っておかないといけない人を雇うとか事務所を置いておくとか、そういうお金もまたかかるので、延びたときにもやっぱりお金がかかります。だから、普通はどのぐらいのスピードでやると一番効率的かということを考えて標準的な工期を決めていますから、それよりも早くなっても遅くなってもお金がよりかかるというのが普通ですね。

○成田委員 わかりました。

○局長 もし単純に考えると、物をつくるわけですから、使う材料と、材料代、コンクリートの量、例えばコンクリートの量は同じ量ですから、これは何年かけようが値段がインフレにな

らない限り変わらないという話と、それとそれにかかる人工という人の作業で、普通であれば1日8時間働くコストで決まっていますから、それを例えば残業させてやると残業は1.25倍になったりしますので高くなっていきます。だから、短くなって高くなることもある。でも、基本はかかる材料とかかかる人工ですから、ゆっくりやろうが残業かけずにきっちり1日でやろうが、そうコストは変わらないんじゃないかなというのが普通だと思います。

○成田委員 わかりました。積算する過程ではそのようにされているということですね。要は間接固定費とかつくるときあるよねという話ですよ。そうすると、時間がたてば当然にそれはかかってきて、国民の負担に関わってくるだろうなという話です。

○局長 そうです。現場を構えるコストというのは当然ありますので、それは長くなれば長くなるほど当然現場、飯場の建物のコストとして……

○成田委員 ということです。だから、そこは積算に入らないというふうに考えて、標準的なものでつくったコストがB/Cの計算根拠としてあるということですね。ありがとうございました。

○奥村委員長 そのほかございますでしょうか。

○遠藤委員 これとは余り直接関係ないかもしれませんが、最近確実に黒字化するような状態を得るためにどうのこうのという言葉がよく使われています。確実に黒字化するためにいろいろ考えたいと。よほど地盤が全部わかっているとトンネルの中身が全部わかっていると。私はそういうことはあり得ないんじゃないかなというんだけど。だから、業者が損している場合もあるだろうし、もうかっている場合もあると思うんだけど、順調にいったら早く終われば早く供用するからいいんだけど、ベネフィットがどんどん出てきてね。だけど、普通はどうなんですか、土木事業で確実に黒字化する場合ってあるんでしょうか。

○奥村委員長 向こうから答えていただければいいと思います。

○港湾空港部長 港湾空港部長の中島ですが、ちょっと一般論でしかお答えできませんけれども、我々官積算をやるときには、今、市場価格をちゃんと調べて、人件費がどういう状況にあるかということ調べて積み上げをして、なおかつ民間事業者の適正な利潤というものを勘案して予価を設定しています。通常、予定価格に近いところであれば一定の利潤は確保されるというふうに思いますけれども、それが競争の中でだんだん価格が下がっていったときに、ある時点で採算分岐点みたいどころが出てくるんだろうというふうには思っております。

○遠藤委員 国土交通省は条件が変わったときは設計変更してくれるとみんな言うんだよね。ところがほかはどうかと。もうこれしかないからやってくれと。そうするととんでもない赤字

になるときがありますと聞いているものだから、やっぱり国土交通省は条件が変わったときはいろいろ見てくれるし、正当な理由があればそれなりにしっかりしたサポートもしてくれる。それで業者がしっかり仕事をやっているんだと最近思うようになったんですが、いかがですか。

○港湾空港部長　また一般論でのお答えになりますけれども、我々できるだけ事前にしっかりボーリング調査とかいろいろな調査をやって現場条件を提示して、この条件の中でこの価格でいっています。その条件が著しく異なった場合には設計変更協議に応じますということになっていますので、その条件をどこまできちんと提示できるかというところで変更の有無が関わってくるころがあるかと思えます。

○奥村委員長　河野先生。

○河野委員　費用便益分析のやり方、2ページなんですが、H20からH23までの貨物量に対してH24以降増えていますね。この増えているのは、ひょっとしたら港湾整備のおかげで効率性が高まって工場とかが立地してきて増えているのではないかなと思うんですが、実際、上には恐らくそういう意味で書いていると思うんですけれども、そういう場合は間接効果です。本当はH23の量からH24に増えたところで平均をとらなければいけないんですよ。いわば台形で便益を計算しなくちゃいけないんですけれども、これは多分H20のこの大きいほうでとって計算されているんですよ。普通、マニュアルには需要を変化させて間接的に増加したものは考慮しませんので、恐らくそう計算していると思うんですけれども、厳密に言うと、もしこれが港湾によるおかげで工場が立地してきて増えているとするとそういう計算をしないとイケませんので、一応それは大きな影響を与えるものではないですけれども理論的にそうだということを言っておきます。

○港湾空港部長　よろしいでしょうか。ここについて特に大きく伸びていますのは、トヨタ自動車東日本の取り扱いになっております。それで、もともとこのトヨタ自動車東日本が岩手県南部、宮城県北部に立地したのは、高速道路、それから港湾の両方の総合的なインフラの整備の見通しがあったからというのがありますけれども、特にこの24年から伸びているのは、トヨタグループの中で、工場の性格でトヨタ自動車東日本が小型車の整備をするという性格づけをして小型車を中心に整備を始めて、要は、リーマンショック以降、小型車がたくさん日本でも売れるようになったので、特に製造出荷量が伸びてこういうふうになっているのが実態でございます。そういうことから、平均をとるとかいうのではなくて、実態貨物量そのもので計算をさせていただいております。

○奥村委員長 よろしいですか。そのほかいいですか。

では、ないようですので、対応方針（案）について、事業効果を発現しており、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないという原案を認めたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、以上で本日の案件は終わりなんですが、審議の取りまとめを行う間、5分程度休憩をとらせていただきます。

— 休 憩 —

■審議結果 確認

○奥村委員長 では、本日の開催結果のまとめについて確認しますので、事務局のほうからお願いします。

○司会（地方事業評価管理官） それでは、ただいま配付しました議事の概要のまとめを読み上げさせていただきます。

お手元に2枚のペーパーが行っていると思います。審議いただいた中身のところで、一般国道13号米沢拡幅のご意見に当たりましては、7番目の同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性のところについての議論だというふうに理解しておりますので、そこに新たに追加する案ということで整理させていただきました。読み上げさせていただきます。

「周辺ネットワーク条件（事業化、有料・無料等）の変化等が予想される場合は、想定されるケースでのB/Cの感度分析を行うなど事業の妥当性の確認に努める」というふうに追加させていただきたいと思っております。

それを踏まえた上で審議結果を申し上げさせていただきます。

【審議結果】

東北地方整備局事業評価監視委員会は、平成29年度第4回委員会を平成30年3月6日（火）東北地方整備局において開催し、事業実施者（東北地方整備局）から事後評価対象事業の説明を受け審議を行った。

審議結果は次のとおりである。

1. 事業審議について

1) 道路事業 事後評価 審議結果

- 東北横断自動車道釜石秋田線 遠野～宮守
東北横断自動車道釜石秋田線 宮守～東和
- 一般国道46号 角館バイパス
- 一般国道13号 米沢拡幅
- 一般国道45号 八戸南環状道路
一般国道45号 八戸南道路
- 一般国道45号 上北道路
- 一般国道4号 石鳥谷バイパス
- 一般国道45号 宮古道路
- 一般国道4号 三本木古川拡幅
- 一般国道7号 象潟仁賀保道路
一般国道7号 仁賀保本荘道路
- 一般国道13号 神宮寺バイパス
- 一般国道112号 鶴岡北改良

上記14事業について、対応方針（原案）は妥当である。

2) 港湾事業 事後評価 審議結果

- 仙台塩釜港仙台港区中野地区複合一貫輸送ターミナル改良事業

上記事業について、対応方針（原案）は妥当である。

以上でございます。

○奥村委員長 ありがとうございます。ただいまの概要についていかがでしょうか。よろしいでしょうか。

○黒沢委員 多分、周辺ネットワーク条件の変化等を予想される場合に全て感度分析等を行うと大変だと思うんですね。それで、問題にしていたのは、こういった変化等が事業評価に大きな影響を与えるようなときということだと思うんです。それを何か入れられないかなというのが1つです。

それからあと、これは一般国道13号の米沢拡幅のところに入れるということなんですが、ほかの事業に関してもそういったことが今後行われるのでしょうか。そうだとしたら、多分こちらの審議結果に入れたほうがいいのかと思います。いかがでしょうか。

○司会（地方事業評価管理官） 恐れ入ります。1つは、いただいたご意見、皆様方のご審議の話しぶりではこのところの修正をという話でございましたので、そのようにさせていただきました。今、黒沢委員からのご意見はございますが、ここにつきましては少し時間をいただきたいと思っております。

それから、「事業評価に当たって」という言葉が要るのではないかというお話しでしたので、「周辺ネットワーク条件の変化等が事業評価に大きな影響を与えることが予想される場合は」というふうに直させていただきます。

○奥村委員長 もう一個の論点は、今のその13号の拡幅のところ直すのか、それとも、「審議結果の上記14事業において対応方針（原案）は妥当である。」の次に、「なお」というのに入れて今の文面をくっつけていただくか、どちらかです。13号のところだけの話ではないようにも思いますし、これを書いたからといって、上のものの妥当性が変わるわけでもないので、1つの原案としては「妥当である」の次に「なお、何々何々という意見があった。」というふうに、今までもそういうふうな書き方はしていると思いますけれども、それでもいいかどうかですね。どうでしょう。

○司会（地方事業評価管理官） 今、委員長から意見がございましたが、そのように修正させてもらってよろしゅうございましょうか。（「はい」の声あり）

では、恐れ入ります。今回の審議結果のところでございますが、道路事業に当たっては上記14事業について対応方針は妥当であると。なお書きで先ほど追加の案で申しあげました文章を追加させていただきます。

○奥村委員長 それでは、事務局に進行をお返しします。

○司会（地方事業評価管理官） それでは、今し方配っております最終形をご覧になっていただければと思っております。

○奥村委員長 「なお」以下の意見があった後に、「周辺ネットワーク条件（事業化、有料・無料等）の変化等が事業評価に大きな影響を与えることが予想される場合は、想定されるケースでのB/Cの感度分析を行うなど事業の妥当性の確認に努める。」というのをつけていただきました。よろしいですかね。