

## 第 33 回広島県事業評価監視委員会質疑応答概要

日時：平成 21 年 8 月 5 日（水） 14：30～17：10

場所：県庁北館 2 階 第 1 会議室

議事(1) 県事業の事業概要説明について

議事(2) 重点審議する審査対象事業の抽出について

議事(3) 一般国道 433 号加計豊平バイパスの事業再評価について

議事(4) その他

### 議 事

#### (1) 県事業の事業概要説明について

##### ○A 委員

道路事業の内、一般国道 487 号警固屋音戸バイパス、主要地方道本郷大和線、主要地方道福山沼隈線及び一般県道津之郷山守線は、共通して暫定 2 車線で供用をした後、完成 4 車線で供用と、段階的に車線を確保していくことが前提になっている。平成 42 年の計画交通量を出しているが、これは暫定的供用の期間と完成供用の期間とで同じ交通量になっている。本郷大和線及び津之郷山守線については、便益等が暫定供用時と完成供用時で同じ数値となっている。交通量は変わらないのだから、そこには矛盾があるのではないか。暫定供用 2 車線で便益が計算されていて、なぜ拡幅する必要があるのか。将来交通量が増大するとかいうことがなければ、拡幅する必要もないのではないか。

##### ○道路企画課長

本郷大和線と津之郷山守線は、現時点で 2 車線までの容量はないが、地域高規格道路として、ある程度定時性・高速性を確保する道路という位置付けの下で整備している。したがって、当面 2 車線で供用開始して、着手時期についてはまた状況を見て、と考えている。交通容量一杯までいくと交通渋滞が発生する可能性もあるので、現段

階では余裕を持たせた道路という位置付けで考えている。

#### ○A委員

問題は計画交通量だと思う。平成42年においてこのように予測された、これはこれで、一つの値だと思う。しかしそれが平成79年あたりまで同じ交通量でいいのかどうかということである。もう一方で、暫定供用で結構便益が出ているのだから、暫定2車線でもいいのではないか。なぜ4車線にするのか。高規格道路などの制度的な位置付けはわかるが、その辺りをどう説明するのか。数値だけで見ると、拡幅する必要があるのかということになりかねない。交通量を固定的に扱っているのは理解しにくい。

#### ○道路企画課長

本郷大和線の交通量は、平成42年時点で9,400台。津之郷山守線の交通量は、有料か無料かの違いがあり、有料の場合は1万2,300台、無料の場合は1万8,000台となっている。この交通量でいくと4車線は説明できると考えている。本郷大和線は、確かに1万台を切る状況だが、地域高規格道路として今後の着手については様子を見るという位置付けで進めたいと考えている。

#### ○A委員

本日は思った疑問を出す場と考えているので、十分な回答を検討してほしい。

例えば本郷大和線のB/Cを検討する際、ずっと2車線の場合と、拡幅した場合、両ケースを計算したらよいのではないか。2車線では無理があると出ればそれでいいと思う。

#### ○委員長

次回までにその作業をしてもらうことができるだろうか。

#### ○道路企画課長

了解した。2車線の場合と4車線に拡幅した場合での比較等を含めて、検討する。

## ○B委員

警固屋音戸バイパスについて、前回の再評価では事業費が420億円で今回は310億円と110億円も減額になっている。その理由として橋梁の工事の変更などがあるが、この5年間に橋梁の変更が急ぎよ決まったのか。その結果、27%も減額できるということは、当初の事業費の算定のときの精査性が足りないのではないかと思う。5年前のB/Cが果たしていくらだったのかも知りたい。また、当初の事業費負担は、国に申請したときに割合が決定されると聞いている。これだけ大きく費用に変更があった場合も負担は変わらないのか。

それから、福山沼隈線は緊急輸送道路と位置付けられている。緊急輸送道路の考え方は阪神淡路大震災後のことであるが、それだけ大事な道路でありながら未着工である。用地買収が難しくなかなか進まないというが、反対者は何件くらいいるのか。これだけ重要な位置付けにもかかわらず未着工というのは少しおかしいのではないか。津之郷山守線も位置付けは違うが未着工である。

## ○委員長

警固屋音戸バイパスで、全体事業費が110億円減少している理由が工法の変更と設計の見直しとなっている。工法の変更と設計の見直しだけでこんなに節約できるのか。

## ○道路企画課長

今回の事業費の削減は、これまでの蓄積である。まず本体工で大きく事業費を減額することが可能となった。幅員を減少させて鉄鋼の重量を軽減したり、架設工法を大型化したり、栈台の見直しをしたりと、さまざまな工夫をしている。また、海峡部の橋梁に続く陸上部の橋梁について、当初の計画は4車線としていたが当面は2車線に対応するといった内容も含まれている。さらに、当初、第2音戸大橋は有料道路という設定も考えていたが、無料で事業を進めることになり、料金所の用地等も含めて、土工工事を一部しない等の見直し、そういったものを含めた様々な工夫、あるいは見直しをかけて、今回大幅な減額となった。全くお金が要らなくなったということではなく、先送りした部分もある。

## ○委員長

すると、チェックリストの「②コスト縮減の検討」は、「一部の橋梁の橋梁形式等、新しい架設工法の採用」と書き改めた方が的確ではないか。「橋梁形式を新しい工法に変更」というのは日本語として通用しにくい。これは架設工法の変更ではないか。

## ○道路企画課長

橋梁形式の変更については桁を変更している。鋼箱桁をPCコンポにするとか、そういう経済的な工法に変更している。

## ○委員長

これは工法の変更というより、橋梁形式の変更ではないか。橋梁形式と新しい架設工法、これは表現の問題である。

2点目は、緊急輸送道路でありながら、地元の方々に理解されないという件であるが。

## ○道路企画課長

緊急輸送道路は、災害時にできるだけ交通止めや規制がかからないような道路にしようということで、県内を結ぶネットワークとして位置付けている。警固屋音戸バイパスや福山沼隈線についても、将来的にはそういったことができる道路ということで位置付けている。

反対者の件については、まだ用地買収や地元説明ができていない地区があり、反対者の数を明確につかめていない所もある。福山沼隈道路については地権者が約320名いるが、その中で何人が反対者かははっきり言えない状況である。津之郷山守線については、地元及び環境団体による反対運動があるが、こちらも反対者は何人とは言えない状況である。参考までに、既に用地買収を進めており、用地面積では津之郷山守線が4割、福山沼隈線が約5割済んでいるという状況である。

## ○B委員

緊急輸送道路の整備について、広島県は平成22年度に概成と発表しているが、この辺は未着工であり、時期が伸びているのは、財政上の問題と理解してよいか。

## ○道路企画課長

福山沼隈線等については、現道が緊急輸送道路に位置付けられているということである。さらにバイパスを整備することで、バイパスを緊急輸送道路に位置付けるということである。

## ○A委員

主要地方道大崎上島循環線の数値を見ると、大変苦勞しているような印象を持つ。例えば平成11年のセンサスデータでは1,375台、平成17年センサスデータでは975台が平成42年では927台とほとんど固定的に推移する。これまでの趨勢を延長するとこういう数字は出ないだろうと思う。B/Cは1.0となっている。

申し上げたいのは、この道路は、自動車の交通量で云々するより、むしろ生活交通としてどういう意味があるのかと。例えば緊急医療や防災面で大事なルートかもしれない。農作物も運ばれると思うので、産業面から見ても大事な道路かもしれない。ただマニュアルでは一般道路の場合こういう計量化をせざるを得ない。特に中山間地域においては、総合的にインフラを評価すべきだと思う。分野別に縦割りのマニュアルに即してだけ効果を把握すると、このように非常に苦勞することになる。農業なりと一緒にした総合的な評価が必要になるのではないかと思う。一度その辺り、中山間地域におけるインフラのあり方を、分野横断的に計量化するというのを、広島県として独自に取り組む必要があるのではないか。

## ○委員長

非常に本質的なことであるが、短時間では議論できないし、検討も難しいと思うが。

## ○技監

今、A委員から、われわれが苦勞しているところに対するサジェスションをいただいた気がする。昨今、B/Cの議論がマスコミにも取り上げられて、事業効果については、これがまさに大きなメルクマールとして、1以上ないと事業は不可能だというような認識を持つ方が多いと思う。

本県は、都市部もあるが、中山間地帯を相当抱えており、経済活動を中心とするB

／Cで評価すれば1.0を割る区間というのは、あろうかと思う。そういう中で、例えば、そこはまさに医療をどう提供する道なのか、命の道だというようなことも言われているのは事実である。もともと政府が出した事業評価に関する基本方針からいくと、B／Cは評価指標の1指標で、そのほかにさまざまな要素があって、それを加味した形の事業評価というのが正しい評価であると示されていた。それが、定量的な評価が難しいということで、昨年国の道路局においても事業評価の見直しがされたが、従前の走行便益等の3指標が中心的な評価指標になってしまっている。A委員がいうように、広島県のような事情があるのならば、そのような要素を加味しながら評価していく、これをしなければ恐らく事業展開は難しくなる。これは十分認識していました、今、土木整備部の道路担当の方で、その辺りを、コンサルを交えながら勉強会を始めた段階である。

恐らく離島部において今後の人口減を考えると相当シビアな交通量というのがあり得るかもしれない。その中で苦勞した指標かもしれないが、もっと別な視点でこういうものを評価できるような取り組みを考えていきたいと思う。やはり島においては周回道路をいかに早く作るか、まさにこれは生活、命にかかわってくることなので、A委員のご指摘を真摯にとらえ、今後われわれとしても勉強していかなければならないと思っている。

## OD委員

2級河川梨和川の説明で選択と集中についてのコメントがあり、河川の場合、家屋の浸水や資産の集中している所、都市化の顕著な所の工事を優先的にやっていくという話があり、道路とは違って河川や砂防は比較的B／Cが作りやすい気がする。それが家屋の浸水など被害の数字として出てきて、結果的にB／Cが大きい所を優先してやっていく結果になるのか、ということが一つ。

もう一つは、実際の工事費は、その年度の予算が減ったとき、具体的にどのように決まるのか。休止した所、地元の調整がうまくいなくてやめた所、ある程度効果が出たので止めておく所などを落とした後で、当初の工事費比率で按分するのか、あるいはもう一度B／Cを考えて工事費を作りなおしてその年度の計画を立てるのか。その結果として、毎年工事費が見直されていって、最終の工事完了期間も変わるのかどうか。工事完了期間というのは毎年変わっていくものなのか、5年に1度のこういっ

た機会に変わるものなのかという辺りを教えほしい。

もう一つ、1級河川瀬戸川について、このように余りに遅れている事業について国が見直しをする、という話があったが、その辺りをもう少し教えてほしい。

## ○河川課長

最後の国の見直しの部分について説明すると、昨年来、河川事業は期間がかなり長いというのが懸念されており、河川事業では最終の目標を定めて進めていくのだが、例えば瀬戸川でいえば30年に1回くらいの確率規模に耐えるような断面を作る。そうすると時間がかかってなかなか効果が出ないから、当面、最近の被害があった雨に照らして、暫定的にもう少し早くスピーディにやっ払いこうというのが今の補助事業計画の見直しである。昨年度かなり大きな規模の事業計画の見直しをして、休止河川を含めたすべての河川についても一度洗い直しをしている。肅々と30年確率の断面で実施するのではなく、近年の浸水被害が起きたときの流量をもう少し検討してみても、近年の雨に耐えられればいいのではないかと、それならもう少し断面を小さくして、というのが、補助事業計画の見直しの趣旨である。

また、B/Cが大きい所を優先するのか、という件については、便益比が大きいと結果的に効果が大きいと考えられるが、近年の浸水被害、最近で言えば平成16年度の台風16号と18号で浸水した所や、資産の大きい所、都市化が進んでいる所等、B/Cとは多少違う観点で、危険性が高い所を重点的に整備していくというのが今のスタンスである。それと、工事の再開をしたときは、改めて金額を算出している。今休止しているもので27年とかいうのは、財政状況が厳しい中で、今動いている河川が今からの予算が伸びない中、これくらいで終わるだろうと、そうしたら今休止しているものを今のお金で計算すればこれくらいだろうということで、算出している。

## ○E委員

2級河川沼田川の説明で、沼田川の河口工事はほぼ完了していて、左岸側は完了して、右岸側が少し残っているが、今でもほぼ安全性が確保されたような状況であるので、平成14年に休止していると聞きましたが、これは「完了」とはみなせないのか。要は、どこまで将来計画の中に残しておかなければならないのか、ある程度のレベルを超えたらとか、その辺の整理の仕方を教えほしい。

## ○河川課長

沼田川の横断図を参照してもらおうと、耐震矢板が記載されている。堤内側の矢板については、地元との調整が難しいということで部分的に休止しているが、この矢板が完成して初めて地震時にも耐えられるということであり、最終形を睨んだ形でやっていきたい。ここについては、また工法を検討してやっていきたいというのが今の考え方である。

## ○C委員

1級河川瀬戸川は進捗量が2.5%だが、この話だと、平成10年に洪水被害が出たところで工事が一切進んでいないのか、いくらか工事をしたとしても家屋の移転がないから延びている、しかも5年たったから工事はできそうにないけど引き続き計画にはあげておかなければならないから委員会にかけたと理解してよいか。

## ○河川課長

はい。2.5%というのは測量や平面図、設計などが平成17年度に済んでおり、18年、19年、20年と用地交渉、地元説明をしたのだが、家屋移転が生じるため理解が得られていないということである。ただ、ここについては10年前にも洪水があり、地元からの要望も出ている。われわれとしてもこれを放っておくわけにはいかない。ではどうするかというので、本年度、補助事業計画見直しがあり、家屋がかからない方法を再度検討してみたいというのが実態であり、この事業についてはどちらにしても福山市、地元からも要望が出ているので、進めていきたいという考えである。

## ○委員長

それでは砂防関係の3事業についてはどうだろうか。

以前伺ったかもしれないが、便益の算定期間で、整備期間が事業採択年度からプラス、出来上がってから耐用年数50年を加えたものになっているが、この整備期間における便益というのは、具体的には何なのか。

## ○砂防課長

整備が完了した時点を組んでみて、そこに向かって三角形をならしていくような形で積み上げる。徐々に流路工等の周辺整備がされてくるので、それを便宜的に入れていくという理解である。

#### ○委員長

若干の災害軽減に果たす役割があるという理解でよいか。整備計画もそこに入れるというか、整備期間に含めるということは。

#### ○砂防課長

そのとおりである。

#### ○B委員

2級河川中津岡川，1級河川本郷川，1級河川宮谷川について，B/Cを計算するときの総費用額と全体事業費の額は，総費用の方がいずれも少ないが，それはどう考えたらよいのか。先ほどの1級河川瀬戸川もそうだったが。他は全部総費用の方がはるかに大きいわけだが。

#### ○砂防課長

マニュアルで決められている4%の社会的割引率で総事業費を減じて，実際には年度ごとに事業費が，例えば5億円でも5年間事業費が1億円，1億円…とかかっているのだが，それを基準年に対して遠いものにはどんどん割り引かれた係数をかけて，総事業費5億に到達しないくらいのレベルで比較する。

#### ○B委員

でもそうでない，もちろん割引率を引いたにもかかわらず，今の数値とは違った結果が多くある。デフレーターというのは道路では使わないのか。

#### ○土木整備部長

デフレーターは道路も河川も砂防も使っている。道路・河川の場合は，維持管理費を見るので，その分だけ総費用が増えている。ところが砂防の場合，道路・河川に比

べて維持管理費が非常に少ないので、実際にかかる建設費だけを取り出すと、最初の1年は1億円だが次の年は4%割り引くのでこれが9,600万、その次の年はまた割り引くので、実際の総費用については低い値になる。道路は、維持管理費がぐっと上がっているので総費用が増えるという現象が起きている。

#### ○B委員

砂防は総費用の方が少ない、ということか。

#### ○土木整備部長

そのとおりである。

#### ○A委員

2級河川中津岡川で、長期化している理由を見ると「災害対応で予算を抑制している中」とある。災害復旧が必要になったときに通常の予算を振り分ける、それで遅れたとなっているが、復旧用の予算はないのか。

#### ○砂防課長

復旧用予算もあるし、砂防の災害関連ということで再度災害を防止する予算もあるが、通常はそれにさらに周辺の民生の安定のために集中的に当初予算も投下するので、このような形になっている。別の予算があるかないかということでは、あるにはある。

#### ○A委員

必ずしもそれでは完結しないということか。

#### ○砂防課長

そのとおりである。

#### ○委員長

海岸・港湾事業についてはどうだろうか。

広島港のB/Cが大きいので、これは便益が非常に大きい。それで聞きたかったの

が、高潮に備えるということで、その時の高潮の発生確率や再現期間というのはどうなっているのか。河川の場合は何年確率というのを考えて累積して便益計算されるが、港湾の高潮被害に対してはどうなのか。当然、高潮位のものは毎年ではないと思うのだが。

#### ○港湾企画整備課長

高潮の場合は、広島港と他の一般地域では考え方が違っている。広島港の場合は資産が集中していることから、伊勢湾台風級の台風がルース台風のコースを通った場合の偏差が、満潮位に重なったと設定し、波浪を加えて、天端高を設定しているので、大きな被害軽減となっている。

#### ○委員長

毎年その等級の台風がくるという設定なのか。

#### ○港湾企画整備課長

50年に1度くらいは来るということで、被害を想定している。

#### ○委員長

すると、この6,000億円くらいになるのか。

#### ○港湾企画整備課長

これは指針により算定しており、説明書3の便益計算のところに、年間便益額というのがある。これは、広島でいえば家屋が557棟、世帯数は610世帯ということで、一般資産被害額を出しており、これが約130億円。それに対して公共土木施設被害は、一般資産被害額の180%としている。

#### ○委員長

われわれの感覚としたら、河川と港湾との考え方、コンセプトの整合性を期待したい。

## ○A委員

考え方として、河川は確率的にきちんと、理論的にもわかりやすいアプローチをとっている。砂防は、基本的には海岸と一緒にある。ただ、確率らしきもので配分されている、導入しようという方向性を見せている。だから海岸と砂防は、砂防も年平均便益額だが、何も変わらない。それを、確率的なものを入れて、考えているという違いだけである。例えば、河川、砂防、海岸から一つずつピックアップして、横並びにアプローチの違いを見ると勉強になるかもしれない。これはまた後ほどということ。

## ○B委員

干潟のことだが、干潟に対しての意志額を見ると結構大きな金額で所帯数をかけている。広島県の場合、目的税としてひろしま森づくり県民税があるが、こういう目的税のようなものが環境税としてできないだろうか。皆で守っていくという考え方でできないだろうか。意志額は1,041円と結構な金額である。これだけの世帯が皆こんな大きな金額を払って便益計算ができるということはどうなのかなと思った。マニュアルに基づいてこのように世帯をかけていかざるを得ないのかもしれないが。ちょっと疑問に思った。

## ○港湾企画整備課長

干潟というのは道路や河川、港湾事業といったものと違って、基本的には直接利用しないものである。そういったものに対して何らかの便益額を出す手段として、このような手法を使っているということである。

## ○委員長

受益範囲は決まっているのか。あそこなら廿日市まで入るとか、何か定義があるのか。半径10kmなど、国のマニュアルはないのか。

## ○港湾企画整備課長

このアンケートの前に事前アンケートをして、それをもとに絞り込みをし、ここにある佐伯区、西区、南区、中区、安佐南区、廿日市の一部としている。

### ○A委員

広島港，尾道糸崎港及び横田港は，すべてCVMを用いたアンケート調査の結果を表示している。それぞれ，3通りのアンケートを実施したのか。

### ○港湾企画整備課長

3か所ともそれぞれ個別の地区を対象として，同じ手法でアンケートを実施している。

### ○A委員

サンプル数はどのようになっているのか。

### ○港湾企画整備課長

広島，横田，尾道とも配布数は1，000であり，概ねの回答率が40%弱といった状況である。

### ○A委員

素晴らしい結果である。というのは，私も何度か実施したことがあるが，CVMをやると回答が場合によっては一桁違う。今回は安定した結果を得ている。

関係して広島港，尾道糸崎港及び横田港に共通して，干潟を作ってモニタリングをすることになっているが，ここでは平成26年～75年という長期間のモニタリング，管理ということになる。その場合，地形，干潟自体の状況が変わる，例えば流れるとか沈むといったことでとどまらない，張り付かないということになった場合，もう一度お金をかけて整備しないといけないが，その費用等はどう考えているのか。完全に定着するというを前提として評価しているのか。

### ○港湾企画整備課長

五日市については，もともと軟弱地盤の上にあるので，本来は地盤改良をして強制圧密的な工事をして落ち着かせるのが常道かもしれないが，地盤改良の費用と，短期間に一気に土を持ってくる場合は，購入土が必要であるということで，当初から沈下するのを前提に，長期間にわたって盛土をやってきた。ただ，沈下も，これまでの盛

土によって初期沈下は進んでいるので、今後は長期にわたっては若干の沈下はあると考えている。沈下に合わせて波浪や潮流、河川の影響がどうなるのかといったことは、当面は5年間の環境モニタリングで追跡調査をしていこうと考えている。また生物や野鳥がどういう生息になるかといったことも、5年間のモニタリングで追跡していくことを考えている。これは他の2地区についても同様である。

#### ○A委員

いずれも、埋立事業が行われて藻場・干潟がなくなる、その隣接した所に海浜整備事業で人工干潟を造成する、これは義務付けがあるのかどうか。というのは、何も隣接しなくてもいいのではないかと。無理な所でやるよりは、もっと張り付きやすい、環境のいい所へ整備すれば、もっと効果的にできるかもしれない。その辺りはどうなのだろうか。

#### ○港湾企画整備課長

こういった干潟の造成は、基本的に代替施設整備という意味合いが強い。特に五日市と、今休止している横田港の坊地地区については、いずれも別の港湾事業によって消滅した干潟や藻場の代替なので、できるだけ近隣で回復を図るのが趣旨である。尾道糸崎港の浦崎地区は近隣というわけではないが、松永湾においてこれまでかなりの干潟が消失していることから、近隣での代替施設整備という考え方で湾内に整備したものである。

#### ○D委員

先ほどのCVMのアンケートがらみの話だが、砂防でも安心感向上便益というのが出てくる。安心感向上便益又は人命保護便益ということだが、人命保護便益は今回の3ケースではどこも使っていない、安心感向上便益の住民の支払意志額から算定する方式である。恐らく、B/Cが算定できない、もっと言うと人が住んでいない所、住宅が密集していないとか、都市化が進んでいない所の場合、どうしてもB/Cを作りにくいので、先ほどの干潟と同じように入ったのではないかと推測するのだが、そういう理解でよいのだろうか。どうしても人命保護便益を出せないときにこれを使うとか、そういう意味では、砂防だけでなく河川などでもこれは使えると思うのだが。そ

の辺はどう考えたらよいか。

### ○砂防課長

砂防の件だが、安心感向上便益と書いて各諸量を出しているが、実際は人命保護便益を計算しており、マニュアル上、安心感向上便益をCVMで出す方法があると紹介された上で、それも難しい場合は人命の保護に代えて、要は人が亡くなられたときの価格というか、そういったものに代えて計算するようになっている。今回は3ケースともそうであるが、通常そういった計算しやすい方でやっているのが一般的な対応の仕方である。そういう意味で言うと、安心感向上便益とCVMは、砂防ではほとんど使っていないという状況である。

## (2) 重点審議する審査対象事業の抽出について

### ○委員長

次に広島県事業評価監視委員会設置要領第2条第1項の規定に基づいて、次回から重点的に審議する対象事業の抽出に入る。

(審議の結果次の6事業が抽出された)

- 1 一般県道津之郷山守線 道路改良事業
- 2 主要地方道大崎上島循環線 道路改良工事
- 3 1級河川芦田川水系瀬戸川 総合流域防災事業
- 4 1級河川芦田川水系本郷川 総合流域防災事業
- 5 広島港 港湾海岸保全施設整備事業
- 6 横田港 海域環境創造事業

(※ なお、議題(3)の一般国道433号加計豊平バイパス道路改良工事についても、別途協議後追加され、計7事業が重点的に審議する対象事業に抽出された。)

### (3) 一般国道433号加計豊平バイパスの事業再評価について

#### ○委員長

では最後に、一般国道433号加計豊平バイパスについて説明をお願いします。

#### ○道路整備課長

加計豊平バイパスについては、昨年度に再評価対象事業として審議していただき、事業継続となっているが、昨年11月に国土交通省から新たな将来交通需要推計と、それに伴って費用便益比分析マニュアルの改訂版が公表された。その結果を踏まえ、費用対効果、いわゆるB/Cについて点検を実施した結果、この加計豊平バイパスのB/Cが1以下となった。そのため、改めて事業再評価を実施することとしたものである。

平成42年の交通需要が今までの推計より13%下がるほか、B/Cを計算するのに必要な時間価値原単位が、例えば乗用車で36%減るとかいう事情が出てきたので、まず国においては、これらの見直しを行い、平成21年度実施予定の直轄事業等の新設・改築事業について、便益が費用を下回る18路線について平成21年度の事業執行を当面見合わせることにされた。その後、本年度に入って、この18路線についてコスト縮減などの事業内容の見直し等の検討を行い、各地方整備局単位で国の事業評価監視委員会において審議され、この7月中旬に1路線を除く17路線について事業継続が妥当という意見が出されて、事業が執行されている。

これに合わせて、広島県においても通常事業についてB/Cの点検を実施したところ、この加計豊平バイパスの便益が費用を下回ったということである。

このB/Cの点検に必要な平成42年度の交通需要予測値の計算は、昨年11月から着手していたが、結果が出たのが本年2月中旬である。その後B/Cの点検作業に着手し、この6月末に結果が出た。それを踏まえて本年度の事業評価監視委員会で審議していただくため、本日、再評価対象事業として提案したものである。

今回また再評価を実施する予定にしているが、これにあたっては、残事業区間における平面線形や縦断勾配の見直しなどによるさらなるコスト縮減を検討するとともに、先ほどの直轄事業18路線の再評価でもいろいろ検討された項目として、走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少のいわゆる3便益以外の、例えば今回のマニュアル

で新たに示された，災害時の通行止めによる迂回費用とか，マニュアルにはないが救急医療アクセスの効果などについても検討して説明したいと考えている。新たな事業再評価の結果については，次回の委員会で説明したいと考えている。

○委員長

この事業も本年度の再評価対象事業に加えてよいだろうか。

○委員一同

賛同。

(4) その他

○委員長

現地調査を9月7日に実施する。

それでは，これで本日の広島県事業評価監視委員会を閉会する。