

個別補助事業『一般県道宇治田原大石東線【龍門工区】』の再評価

●委員

一般県道宇治田原大石東線について、新名神高速道路とつながることによって京阪神とも非常に近くなり、利便性が高くなるというのが計画を見た感想である。

また、アクセス道路部も整備していただけると、大石地域に住んでおられる方の利便性が高まると思う。実際に、京阪神地域から仕事で大石地域に行っている知人もいるが、非常に近くなると感じているよう。

事業を早く進めていただけるとありがたいが、獣害が非常に多い地域であるというのが気になる。その点については、住民の方々の意見も聞きながら、安全に走行ができるよう検討いただきたい。

○事務局

獣害対策については、NEXCOに確認したところ、調査を実施の上、委員会などを開いて対応を検討しているとのことであった。

●委員

この事業の38.0億円というのは何年から何年までの事業で、プラス9.5億円というのはいつの予算で支出する予定なのか？

○事務局

この事業に着手した平成25年度から令和6年度までの期間である。

9.5億円の増額については、令和4年以降残事業費を11億と見込んでおり、その内数になる。

●委員

1点目は質問で、2点目は意見である。

昨年末に、NEXCOから、湧き水が出たことや用地の引き渡しの遅れにより、大津のスマートICの開通が1年遅れるとの発表があったが、これにより県では、従来の計画に変更はあるか？

2点目は事業の必要性についてである。平成28年度の再評価では防災機能の強化が謳われていた。それをブレイクダウンしたのが広域的な高度医療の充実だと思うが、この後の議題「滋賀県における安全安心な都市公園づくり」の中で、びわこ文化公園というのがあり、ここに防災機能が付くということなので、この事業とびわこ文化公園のところをリンクさせて評価する必要があるのではないか。

1点目の質問に回答をお願いします。

○事務局

昨年末に NEXCO より、もともと令和 5 年度に本線開通としていたところが、1 年間遅れるという発表があった。この事業のランプ部は、本線と一体的に整備を進めているので、本線の遅れは直接的に影響が生じる。

ただし、アクセス道路部については県が事業主体として進めており、できる限り早期の完成に向けて、しっかりと取り組んで参りたいと考えている。ランプ部についても、NEXCO と連携しながら、早期の完成に向けてしっかりと取り組んで参りたい。

●委員

要するに 1 年遅れで進めるということか。遅れてもかかる費用は変わらないのか？

○事務局

それを含めて、現在、38 億円と考えている。

●委員

IC というのは NEXCO が造るのが一般的だと思うが、スマート IC の場合、県が費用を出して造っているということによいのか？

○事務局

スマート IC は、一般的に料金所までの区間を自治体負担、料金所から高速道路本線までの区間を NEXCO 負担としている。

●委員

アクセス道路部はもともとあった道路を拡幅させてという計画だと思うが、拡幅前の道路はどれくらいの幅員で、どのくらいの交通量があったのか？また、拡幅することで交通量が増えるのか？

○事務局

アクセス道路部については 2 車線道路として概ね整備済みであるが、整備前はセンターラインがない道路で、車がすれ違う際には譲り合いながら通る必要のある幅員であった。

その当時の交通量について、詳細なデータは持ち合わせていないが、約 6000 台/日であったと認識している。整備後は、資料 8 ページ目に記載のとおり、計画交通量 6200~6900 台/日と想定している。この交通量の幅は、ランプ部との交差点を挟んで、京都府側と滋賀県側で交通量が増えているためである。

●委員

約 6000 台/日の交通量から 900 台ほど増えてくるとのことだが、この辺りは住宅地や農地等がある。住民の方々の行き来や農業のためのトラクターやコンバインの行き来もあると思うので、その点も十分配慮してもらいたい。

●委員

いつも費用対効果の数字は難しいと感じる。この便益の考え方について、もう少しわかりやすい説明がほしい。1つの事例を示して教えてもらえないか。

○事務局

走行時間短縮便益についてであるが、道路を整備することで円滑に交通が進むことになり、車の動くスピードが上がることによる走行時間の短縮がある。もしくは、バイパス整備により距離が短縮することで走行時間の短縮になることもある。これらの時間短縮を貨幣価値に換算して、便益として算定している。

走行経費減少便益については、主に燃料費やタイヤの経費を積み上げて計算し、これも貨幣価値に換算して算定している。

最後に交通事故減少便益についてであるが、道路を整備することで、これまで交通安全上課題があった箇所が改善されることがある。そういった交通事故の減少を便益として見込んで算定している。

●委員

先ほど説明があったように整備前から整備後に交通量が増えることによって、所定の計算式があり、それに基づいて県で計算されているのか？

○事務局

国のマニュアルに基づき行っている。国のマニュアルには資料 25 ページの計算式が示されており、それぞれの原単位についても、マニュアルで係数が与えられており、それを代入して算定している。

●委員

整備後の見込み走行台数、走行車種等々によって、どなたが担当になってもその辺は同じ答えになるのか？

○事務局

はい。条件設定によって決定する。

●委員

資料 25 ページの算定式とその結果が 85 億円ということだけではなく、具体的な数字で $\bigcirc \times \bigcirc \times \bigcirc = 85$ 億円というように説明いただいた方が、我々も理解が出来ると思う。いきなり便益として 85 億円という数字を出されると、我々はお金の単位が大きすぎて、具体的なイメージが掴めないというのが大きな原因だと思う。

○事務局

できる限り分かりやすく、費用対効果分析について表現できるよう、以降努力していきたい。

●委員

同じ費用対効果分析のところで、費用の維持管理費が 50 年間の総計で 2 億円ということになっている。社会的割引率 4%ということなので、多少小さくなると思うが、2 億円というのは少なすぎないか？単純に 2 億円を 50 年で割ると 400 万になる。何を算定するとこのぐらいの金額になるのか？

○事務局

維持管理費は、路面の補修やパトロールの費用なども見込んでおり、マニュアルに基づき算定している。今回のケースだと、毎年約 800 万円程度の維持管理費を現在価値に換算し、50 年間分積み上げて算定している。

●委員

便益も 50 年間分を見込むということは説明を聞いてわかったが、1 年あたりにすると 1.8 億になる。県予算も厳しいところで、いきなり 9 億円の支出を増やすとなると、県民の皆様は納得するのか。例えば 3 年後くらい先送りにできないかと思った。実施期間は、もうこれ以上延ばせないということで組み立てていったのか？

○事務局

事業の実施期間については、新名神高速道路の開通と一体となって整備を進めており、今回の事業は特に開通時期が決まっているので、そこに向けて集中的に予算を投資する必要があると考えている。そのなかでこういった増額が発生しているが、それを踏まえても事業の必要性から、本件には集中的に投資する、早期に効果を出すということで進めていきたい。

●委員長

開通に合わせて時期は動かさずに出来るだけ早く完成をさせて、利益を上げていきたい

というお考えで県は進めているということですね。

●委員

残事業というのは、事業の現時点から完成までの期間に対しての費用や便益の事ではないのか？

○事務局

残事業の事業費は、完成までに必要な工事費等になる。今回の場合で言うと、令和6年度までに残り11億円が必要ということになる。

●委員

先ほど話のあった9億円の増額が財政をひっ迫するので、完成を先延ばしにしてというご意見は非常に貴重だと思うが、NEXCOと歩調を合わせて道路整備をきちんとやっていただかないと、住民に対して不利益になると思うので、しっかりと進めていただきたい。

以上