

個別補助事業

一般県道加田田村線の事業評価

●委員

B（便益）は事業全体に対して、C（費用）は県道のみとなっており、非常に高いB/Cが算出されている。B（便益）とC（費用）の評価対象をあわせるべきではないか。

○事務局

本事業については、国の個別補助事業として実施するための要件として、B/Cを算出し、事業評価委員会で意見をもらうということになっている。

その上で国の方からB（便益）については事業全体、C（費用）については、県道のみとすることで指導を受けていることもあり、このような形でお示ししている。

参考として、C（費用）について事業全体で算出したものについても算定しており、算出結果としてはB/Cは1.3であり、1.0以上あることは確認している。

●委員

公共事業評価委員や、県民に対する説明としては全体のB/Cも示す方が誠実だと考えます。資料の示し方については検討してもらいたい。

●委員

説明資料のB/Cの算出方法について付記する形で対応してもらいたい。

●委員

B/Cを算出する交通量はどのように算出されているのか。

○事務局

将来の道路のモデルをつくり、交通量推計というシミュレーションを行い、令和22年時点の将来の交通量を算出している。

●委員

新しい道路を整備することで、立ち退きを行う人はいないのか。

○事務局

詳細な設計、測量を行なわないと正確にはわからないが、敷地の一部に影響は生じる可能性はあるが、立ち退きが必要になるようなことはないと考えている。

●委員

計画交通量2,000台というのは、いつ時点の数値か。

○事務局

令和22年の推定です。

●委員

事業効果として、時間短縮をあげているが、これは2,000台をベースに算出している値か。

○事務局

単純に今の道路が整備されたときの走行時間と既存の道路を走行した時の走行時間を比較したものです。

●委員

将来の交通量になったときに、渋滞が生じ、短縮時間が縮小されるのではないか。

○事務局

短縮時間としては、縮小されるかもしれないが、台数が増えることで短縮時間×台数で考えると便益としては大きな差はないと考えている。

●委員

便益について、48億円/50年で約1億円/年になります。これを単純に日割りで、1台あたりに割り戻すと120~130円/台というイメージになるのか。

○事務局

加田田村線の2,000台だけに着目されたと思いますが、実際その影響を受ける範囲は加田田村線の2,000台だけではなく、もう少し大きな範囲になる。

●委員

何億という大きな金額ではなかなかイメージできないため、小さい数字にすれば伝わりやすいではないかと感じた。

●委員

この事業を行うことで、周辺へのアクセスが良くなると感じる。また既存の道路は集落内を通過し危険なため、新しい道路は整備して行ってほしい。

●委員

事業で現道を拡幅する箇所については、用地買収の結果、残地部分が使いものにならないような事態にはならないのか。

○事務局

今後、詳細設計、測量等を実施するため正確なことは言えないが、そこまで大きく用地を買収する必要はないと考えている。

●委員

用地買収の際は住民の方に配慮した形も考えてほしい。
また、集落内を走行する箇所もあるため、交通量の増加により事故が増加するのではと考えるが、便益の算定の際に、そういったことは考慮されるのか。

○事務局

便益の中で交通事故の減少便益というものを算定してるが、エリア全体として算定しており集落内を走行するために事故がどれだけ増えるというような算定はおこなっていない。

ただ、道路整備を行う際には、地元の方、警察等と協議し、安全対策を行い、事故が起こらないように配慮させてもらう。

●委員

道路整備を行うことで、既存の田の耕作者に対して不利益が出ないようにしっかり検討してほしい。

○事務局

道路整備を行う際には、田へのアクセス等含めしっかり調整させてもらいたい。

●委員

集落内を車がスピードを出したり、見通しが悪いことで出合い頭の事故につながるようなことがないように道路整備をお願いします。

○事務局

バイパスをつくることで、通過交通は新しい道路を走ると考えている。
また、安全対策については関係部署と連携しながらしっかり進めていきます。