

## 平成21年度 東日本高速道路株式会社 事業評価監視委員会 議事要旨

1. 開催日時 平成22年3月1日(月) 10:00~11:30
2. 場 所 東日本高速道路株式会社 本社15階会議室
3. 出席者 森地委員長、岩貞委員、亀山委員、勝俣委員、杉山委員
4. 議 事

### (1) 委員会運営要領の改定について

国土交通省の事業評価実施要領改定に伴う当委員会運営要領の改定案について了承され、委員会運営要領を改訂した。

### (2) 事業評価について

#### <報告> 再評価対象事業の審議結果・対応方針

関東地方整備局との合同審議により平成21年11月24日に実施された、圏央道(金沢~戸塚)の事業評価監視委員会の審議結果及び決定された対応方針を報告し了承された。

#### <審議> 事後評価の概要及び対応方針(案)

対応方針(案)については事務局(案)のとおり了承された。

なお、資料の一部修正や評価内容に関する意見が出された。

#### 1) 資料の一部修正について

所要時間の短縮効果について、削減率を併記するほか、旅行速度向上による二酸化炭素排出量の削減効果などについても記載することが望ましい。

第三次救急医療機関への60分圏域拡大について、受傷後治療開始までの60分は生存率を左右する「ゴールデンアワー」と呼ばれており、このような60分圏域の持つ意味を補足されたい。

#### 2) 主な意見や質疑

環境面については環境基準を各路線とも十分満足しており、かつ自然環境対応もなされており問題ないと考えられる。

一般道と高速道路の交通量分担率について、道路交通センサスのデータを用いて平成11年度と平成17年度の比較のみ実施しているが、接続する区間の新規開通等により当該区間の交通量が増加している実態があり、直近年の交通量データも示すべきでないか。

高速バスのような公共交通機関に関する評価は重要。秋田空港と高速道路、公共交通機関に関する評価はどうか。

秋田空港 IC はある程度利用されているが、公共交通機関については顕著な効果が把握できなかった。

事業期間がいずれも短縮されているが、どのように計画期間を設定しているのか。

当該事業の道路構造(トンネル・橋梁等)の特性を考慮して、過去の実績を基に期間を設定している。

交通量や計画期間の変化が、どの程度費用便益比に影響を与えるのか。

富津館山道路の供用の遅れによる費用・便益について資料 - 3 に記載しており、このケースでは遅れたことにより事業費が若干マイナス、便益の損失は約 3 2 億円と算出している。交通量については、より顕著に便益に作用するものと思われる。

従来から事業費の管理は実施されてきているが、時間コストの概念が置き去りにされてきている。事業費のみでなく時間管理概念も含めたトータルでのマネジメントが重要であり、その意味からも先ほどのような遅延による影響額といったものを蓄積し、今後活かす取り組みが必要。

一般道と高速道路の交通量分担について、そのスケール感を適切に把握、説明できるようにする必要があり、事後評価結果の分析・データの活用についても今後検討すべき。

以 上