

平成20年度 西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21年3月17日(火) 14:00~17:50
2. 場所 西日本高速道路株式会社 19階 会議室
3. 出席者 [委員] 飯田委員長、奥田委員、斉藤委員、坂梨委員、戸田委員  
[弊社] 奥田社長、山本専務、高田常務 他

4. 議 事

- 下記の区間について事後評価、再評価について審議

《事後評価3区間》

- ・ 南阪奈道路(羽曳野~新庄)
- ・ 江津道路(浜田JCT~江津)
- ・ 九州横断自動車道長崎大分線(長崎~長崎多良見)

- 対応方針(案)については了承

《再評価9区間》

- ・ 近畿自動車道敦賀線(小浜西~小浜)
- ・ 近畿自動車道名古屋神戸線  
(大津JCT~城陽、城陽~高槻第一JCT、高槻第一JCT~神戸JCT)
- ・ 山陰自動車道(宍道JCT~出雲)
- ・ 四国横断自動車道(徳島東~徳島JCT、徳島~徳島JCT~鳴門JCT)
- ・ 東九州自動車道(北九州JCT~豊津、門川~西都)

- 対応方針(原案)については了承

- 主な意見

【事業評価全般に関する事項】

- ・ B/Cが1以上あれば問題ないと思うが、今後の料金割引によりかなり便益が変わってくるので、どうするか考えておくべきである。
- ・ B/Cの計算では、利用者便益としての便益はとらえるが、事業者便益(料金収入)は対象になっていない。また、料金割引に対する公的補填を便益評価のフレームの中でどうとらえるのか、工夫が必要ではないか。
- ・ 改定された評価フレームで捉えきれない評価項目をピックアップし、定量的な計算と定性的な言い方をうまく組み合わせ、全体的な評価をするのが、バランスのとれた評価である。
- ・ B/Cは効率性の評価であるのに対し、目標とした効果がどの程度達成されているのかを評価する効果評価が大切。間接効果がこれにつながる。

- ・ B / C の評価自体が狭すぎる。地域経済に与える効果などを、きちんと目標を立てて、評価することが必要。どこまで評価の分析対象を広げるかの議論が必要である。
- ・ 間接効果は、メリットの部分だけでなく、デメリットの比較検証も必要である。
- ・ 交換目標に対し実績があって、評価がこうなるというものがないと、本来の目標に沿っているかが良くわからない。
- ・ B / C だけで事業決定を審査することについて、各方面から疑問が出ている。特に外国では、目標達成度の効果を加味して道路事業の決定がなされているところが多く、大きな課題ではないか。

#### 【事後評価 南阪奈道路（羽曳野～新庄）】

- ・ 全般に関わる事項（上記）のみ。

#### 【事後評価 江津道路（浜田 JCT～江津）】

- ・ 地域では観光ネットワークの取組みが活発で、高速道路がその大事な基盤となっている。
- ・ 特に山陰の地域の中では、浜田港と境港港が連携して、ロシア向けゲートウェイ整備を行っていかうという提案があるが、相互往来が難しいとの指摘が強い。
- ・ 山陰地域の道路整備、まちづくりに、山陰道や江津道路は大きな役割を果たすインフラである。
- ・ 中国地域、あるいは西日本全体という大きな構図でみると、冬季、災害時の代替路的な役割がある。
- ・ 今後、道路整備を進めるならば、やはり地域振興なり、まちづくり、さらには西日本全体の骨格づくりという視点で、きちっとした地元の利用促進の取り組みとタイアップする必要がある。
- ・ 料金弾力性に配慮して積極的な料金施策を講じた場合、生産者の便益（収入）の減少に対して公的補填が行われると、それらをどうやって評価対象に含むかという問題が改めて生じる。
- ・ 地元にとってはこの有料道路の存在は非常に有難いが、新直轄方式は無料ということが、現実には日本各地で起こっており、地元から不公平という意見が出てくる可能性がある。
- ・ 社会実験の結果、いわゆる価格弾力性が非常に高いことがわかったが、ビジネスの世界であれば、実験結果を踏まえて改善を図るのが当然である。
- ・ 特に地方の高速道路は、交通量が少なく、直接効果だけの便益ではなかなか苦しい。地域振興や災害に対するリダンダンシーといった間接効果のデジタル化が将来の課題である。

#### 【事後評価 九州横断自動車道長崎大分線（長崎～長崎多良見）】

- ・ 時間短縮効果の数字が実感と比べ小さい。時間の感覚だけじゃなく、渋滞等による遅延がなくなり、定時性が確保されるという数字に表れない効果が乗降客数の増加に現れている。
- ・ 今後ある程度景気が回復してくれば、自動車や半導体関係の工場が立地する余地は大きく、長崎道の効果はまだまだ出てくる。
- ・ 4車線化は、スピードアップとともに、交通量の増加も期待できるので、可能であれば実現して欲しい。

【再評価 近畿自動車道敦賀線（小浜西～小浜）】

- ・ 経済対策の観点からも、用地取得が完了しており、早く工事を進めてもらいたい。
- ・ 関西にとってこの路線は、これまでの名神・北陸道ルートのバイパスということも含め、早期の完成が必要である。

【再評価 近畿自動車道名古屋神戸線

（大津 JCT～城陽、城陽～高槻第一 JCT、高槻第一 JCT～神戸 JCT）】

- ・ 是非とも作って欲しい道路。当該区間の必要性は極めて高いなど、もっと踏み込んだ評価をすべきである。
- ・ 3つの区間の対応方針（原案）の書き振り（プライオリティ）が、B/C の数値と全く逆。「必要性は高い」だけではなく、同じ対応方針を書くべきである。
- ・ 渋滞が休日トリップを抑制する要因として働くなど、ローカルな評価フレームをもっと積極的に出し、事業化に向けてのプライオリティは高いことを示すべきである。
- ・ 都市間高速のミッシングリンクを解消することによる渋滞・環境問題の低減効果を定性的な文言を使って評価に含め、事業化に向けた姿勢をもっとはっきり出すべきである。
- ・ 渋滞解消など、便益に反映されていない効果は極めて高いことをきちんと書き込むべきである。
- ・ 関西財界が 70km のミッシングリンク解消に向け運動するという方向性を受けて、会社としてももう少し積極的な姿勢を出すべきである。
- ・ 新名神が開通して1年が経過し、これが次へ進むための非常に有効な資料となるはずである。
- ・ 整備が先延ばし、先延ばしされると、渋滞による経済ロスが膨大になるという資料も説明用に必要である。
- ・ 都市部における一般道路の環境改善効果などが入っておらず、現行の B/C は事業化、優先順位付けの判断指標としてはかなり不十分である。
- ・ 渋滞が多い区間について、遅刻回避のための安全余裕時間を見込む必要がある。渋滞が解消すると、安全余裕時間は短縮するが、こういった便益は評価されておらず、交通量の変動を考えると便益はもっと大きな値になるはずである。

【再評価 山陰自動車道（宍道 JCT～出雲）】

- ・ 特に無し

【再評価 四国横断自動車道（徳島東～徳島 JCT、徳島～徳島 JCT～鳴門 JCT）】

- ・ 特に無し

【再評価 東九州自動車道（北九州 JCT～豊津、門川～西都）】

- ・ 地元の自治体及び経済界では、東九州自動車道は九州の高速自動車道の中で最優先に位置付けられており、早期供用の方針は大変有難い。
- ・ 東九州道沿線には、各種工業団地が存在し、物流への効果が期待されている。