

社会資本整備審議会 道路分科会 第11回事業評価部会

平成27年3月11日

(総務課長) 皆様、本日はお忙しい中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。少し時間が早うございますが、おそろいでございますので早速始めさせていただきます。

ただいまから、社会資本整備審議会道路分科会、第11回の事業評価部会を開催させていただきます。

開会に当たりまして、道路局長の深澤よりご挨拶を申し上げます。

(道路局長) 本日は皆様方、お忙しい中、家田委員長はじめ委員の皆様、お集まりいただきましてありがとうございます。心より御礼申し上げます。

本日の部会におきましては、平成27年度予算に向けた道路事業の新規採択時評価についてお諮りをする事になっています。

高規格幹線道路が4事業、一般国道の拡幅・バイパス事業が6事業ということになります。合計で10事業であります。

私事ですけど、国道防災課長の時に、初めてこの部会で家田委員長のご指導いただきながら一番最初の評価をやったのを覚えています。全体の中でどうしてここが選ばれたのかということをご説明するよにということでご指導いただいたのを覚えております。

今日ご審議いただく中で、中部縦貫自動車道と南九州西回り自動車道、これにつきましては最後の一区間での評価でございます。これができることによって未着手区間がなくなるということで、全線事業を始めるということで、これは大きな効果が見込まれるものだと考えております。

なお、本日の部会に先立ちまして、関係の府、県の知事様方から事業化に対するご意見もお聞きしております。また、関係する地方整備局においては地方小委員会を開催し、地域の有識者の皆様からもご意見をいただいて、本日ここにそれも踏まえた形となっております。限られた時間ですけれどもよろしくお願い致します。

それと家田委員長からのご指示でございまして、関東インフラプロジェクトアーカイブスというのをお配りいただいておりますが、これは私が前職の関東地方整備局長の時に、家田先生のご指導もいただきながら作成したものです。特に事後評価についてもうちよっときちんとやろうと。今まではどちらかと言うと、作って再評価して、事後評価は何となく付け足しっぽく行っていたのですが、そうではなく事業は終わった後、それがどう使われているのか、世の中にどういう役に立っているのかということ、きちんとそれを評価することが、更にその次の整備にも役立つし、せっかく作ったものがどう世の中に活かされ

ているか、特に今ストック効果について、我々一生懸命前に出そうと思っていますけれども、そういう意味で言うと、過去の評価の中にたくさん宝が埋まっているのではないかとということで、関東でやっていたものの中で優良事例を集めてみて、みんなで情報共有しながらということで、これはもう本当に家田先生のご指導の下で出来上がったものです。ナンバーワンということで、これからこれをどんどん充実させていこうということで、関東では取り組んでおります。

もしご参考になればということで、ご紹介させていただきました。今日のご審議よろしくをお願いします。以上です。

(総務課長) どうもありがとうございます。本日の事業評価部会でございますが、平成27年度予算に向けた道路事業の新規事業採択時評価に当たりまして、社会資本整備審議会のご意見を賜ることについて、国土交通大臣から社会資本整備審議会会長に諮問が行われ、これに基づき本日事業評価部会の意見を承るものです。

最初にお手元の資料の確認をさせていただきます。配席図、委員名簿、議事次第のほか、資料1、平成27年度新規事業候補箇所選定の考え方、資料2、平成27年度新規事業候補箇所説明資料、高規格幹線道路、平成27年度新規事業候補箇所、一般国道(拡幅・バイパス)、資料4、防災機能の評価指標(暫定案)の改善について。

参考資料1、諮問文及び諮問理由、参考資料2、道路事業の新規事業候補箇所についての知事意見、参考資料3、地方小委員会の概要と意見、参考資料4、区間別の費用便益分析の試算、参考資料5、平成27年度新規事業候補箇所説明資料(計画段階評価)、参考資料6、事業評価に係るバックデータとなっております。

また参考資料として、国道13号昭和～金山の運搬排雪の必要性と課題をA3で1枚、地方小委員会資料をファイルに綴じて置かせていただいております。

漏れている資料がございましたら、お知らせくださいますようお願い申し上げます。よろしいでしょうか。

また本日の部会議事につきましては、運営規則第7条第1項により公開といたします。本日は、竹内健蔵委員、原田昇委員におかれては、所用によりご欠席でございます。ご出席をいただいております委員の方は、総員7名中5名でございますので、審議会令第9条第1項により、定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

カメラ撮りは冒頭のみとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

それから本日は午後2時40分から東日本大震災4周年追悼式が執り行われます。式典中、午後2時46分から1分間の黙祷を捧げ、ご冥福をお祈りすることとしております。ご審議をいただいております予定の時間でございますが、放送がかかりました際にはご審議をお止めいただき、ご起立の上、黙祷を捧げていただきますようよろしくお願いいたします。

それでは以後の議事の進行を、家田部会長をお願いいたします。

(家田部会長) 皆さんお集まりいただきましてどうもありがとうございます。早速議事

に入らせていただきます。

今日は審議事項が1つ、それからその他の事項が1つでございます。

まず審議事項、平成27年度予算に向けた事業の新規採択の評価ですけれども、まずは事業選定の考え方、先ほど局長からもお話ありましたけれども、まずそこについてご説明、審議いただいて、それからまた個別の話に入りたいと思います。ご説明お願いいたします。（国道・防災課長） 国道・防災課長の茅野でございます。よろしく願いいたします。座ってご説明させていただきます。

まず私のほうから、お手元の資料1で、平成27年度の新規箇所選定の考え方の説明をさせていただきます。

まず1ページ、フロー、流れが書いてございます。新規箇所候補については検討を進めておりまして、準備が整ったものとして、2月25日に都道府県知事に意見照会を行っております。いただいたご意見は参考資料2にお付けしております。いずれも予算化には同意というご意見を頂戴しておりますことをご報告します。

地域ごとに3月2日～6日にかけて、各地方の小委員会であらかじめご議論いただいております。いただいたご意見につきましては、参考資料3にまとめております。これは各事業の際にもご紹介したいと思っております。

それから、本日の部会のご審議でございまして、予算が国会審議を経て成立した後、実施計画で正式に新規事業化が決定すると、こういう流れになっております。

その次の2ページですけれども、この表が今回選びました10か所のリストアップの結果でございます。上段の4つが高規格幹線道路、下段の6つが国道のバイパスになっております。総延長で71kmになります。

3ページ目をご覧ください。その箇所ですけれども、全国の図に落としております。今回この全国の高規格幹線道路の図ですけれども、点々となっているのが事業中や調査中で、実線になっているところは車線数を表現しています。

赤い枠が高規格幹線道路、緑の枠が一般国道の拡幅・バイパスということでございます。全部で10か所を選定しております。

4ページで高規格幹線道路の選定の考え方をご説明させていただきます。高規格幹線道路未事業化区間のうち、道路のネットワークとしての課題で各都市間の速達性、速く繋ぐという意味、それから災害の強さ、弱さ、そういったことをまず評価する。それから並行する現道、今使っている現道の防災の観点、渋滞の観点、走行性の観点など、そういった課題を評価しています。それを評価した上で、実施環境、アセスメントとか都市計画とかの手续が整っている、準備が整っている箇所において最終的に今回4つの高規格幹線道路を選定しております。

5ページに、これはいつもご説明しておりますけれども、1つの課題として各主要都市の連絡速度で、都市間の最短距離を最短所要時間で割ったもので速達性を表したものでございます。速く行けるかどうかということで、青が速い、赤が遅いと見ていただいたらと

思います。色が赤かったり、黄色かったりするところに課題があることとなります。

6 ページに、防災機能の評価レベルで、A、B、C、Dとあり、災害に強い道路かどうかを評価しております。Dになりますと、主路線と迂回路の両方が災害時に通行不能となり脆弱な道路として評価されるということです。

こういった2つの指標、それから各地域の事情で選んでいるロングリストが7と8ページにあります。ご覧いただきたいと思います。

ここに高規格幹線道路の未事業化のロングリストを示しており、各区分につきまして、今ご説明しましたネットワークの課題、それから並行する現道の課題を書いております。各都市の速達性の困難性で課題があれば で示しており、防災レベルでは脆弱性評価としてC、Dというような形で記載しております。

それから並行する現道の課題としては、防災面では津波浸水区域や、事前通行規制区間、通行止めの実績、渋滞の箇所や冬期スタックの有・無、について現道に課題があれば で示しております。

一番右の欄ですが、事業実施環境が記載されており、赤く確定と書いてあるのが準備の整ったところですが、備考欄に注釈を記載しているのが、手続は整ったけれども問題があって今回は保留するというようになっております。

そんな中で選ばれましたのが黄色で塗ってあるところでございます、上から16番目のところが東北中央自動車道「昭和～金山」ですが、これは手続が整っておりまして、路線の課題として、ネットワークの課題である主要都市間の連絡速度が低く、現道の課題も通行止めの実績、渋滞、走行性にも課題があるということで選ばれております。

同じ路線の「下院内～雄勝こまち」についても同様に選ばれております。

それからリストの30番目ですが、中部縦貫自動車道「大野～大野東」ですが、これにつきまして、並行する現道の課題としては冬期のスタックの問題、それからネットワークの脆弱性の問題でC、それから主要都市の到達困難性については問題になっていないのですけれども、5ページの日本地図見ていただきたいのですけれども、福井と高山、列島の真ん中辺りに福井、高山とございます。その連絡速度が現在高いということで、課題が無いように見えますが、実際高山の少し南、岐阜との間辺りに郡上がありまして、高山と同様に地域の中心地ですが、そこ福井との連絡性が低い状態になっておりまして、この路線が完成すると高くなります。この路線はそういう意味も持っております。

それから49番目、南九州西回り自動車道「阿久根～川内」ですが、これも手続が完了しておりまして、並行する現道の課題として津波浸水区域となっており、防災面での脆弱性はDということで非常に課題性が高く、主要都市の到達困難性についても、連絡速度が現状では低いということで、これも課題があるということで評価しております。

したがってこの4か所について課題が確認され、なおかつ実施都市計画等の手続が終了して、準備が整っているということでこの4か所を選んでおります。

9ページをご覧いただきたいと思います。高規格幹線道路以外の一般国道の拡幅・バイ

パスにつきましても選定しております。

これらは、地域的な課題の状況を踏まえまして、各地域の小委員会で、各地域の事情に応じたご議論をいただいて、候補箇所を選んできております。全国的な観点に照らして必要性を確認し、地方小委員会でのご意見を踏まえて選んでいるところでございます。

具体的に言いますと3つの観点、道路の防災・震災対策の観点からの必要性、それから、円滑な都市・地域活動の観点からの必要性で、具体的には渋滞対策協議会で、各地域において選定した主要渋滞箇所として設定しています。それから、地域固有の課題解消の観点からの必要性で具体的には、例えば事故が多発しているということで、県の道路交通環境安全推進連絡会議で危険区間を選定しており、そういったものに当たるものといった観点で選定しております。

その結果選ばれましたのが、6区間でございます。

10ページでもう少し具体的に言いますと、防災の観点で今回選びました国道6号の勿来バイパスの例ですけれども、検討としまして、災害で選んでおります。津波の浸水区域になっており、なおかつ通行止めの実績があるなどで基本的にそういった実績を分析し、有識者のご意見も聞き、小委員会で議論していただいて選んでいるものでございます。

11ページをご覧くださいと思います。渋滞についてですけれども、滋賀の例を選んでおります。滋賀の161号の湖西道路ですけれども、客観データに基づいて滋賀県の渋滞対策協議会において渋滞発生箇所を抽出しておりまして、その道路としての対策として161号の湖西道路を地方小委員会で選んでおります。

それから、12ページですけれども、これは交通事故の観点で選んでいるものです。岐阜県内の事故危険箇所ということで、岐阜県の道路交通安全推進連絡会議で選ばれております。国道19号の瑞浪～恵那道路ですけれども、ここにつきまして事故が多いということで、実績に基づいて事故危険区間として選定している。このような選び方をそれぞれして、地方小委員会で選ばれたものでございます。

以上簡単ですけれども、今回10か所選ばれた経緯とロングリストからの選定についてご説明させていただきました。

(家田部会長) ありがとうございます。それでは資料1、全体的な考え、今日審議いただく個々の案件の個別の中身はこれから、あとで説明ありますけれども、全体的な流れとももの考え方、その辺についてご質問をいただいたり、コメントをいただいたりしたいと思います。いかがでございましょうか。

はい、田村先生。

(田村委員) 4ページ目の高規格道路の選定フローですけれども、一般国道のフローもあわせての質問です。

私の質問は、この選定の流れのほかにもう1つ、新規事業の予算制約というものがあるのか否かということをお伺いします。

その理由は、今回出された10か所の新規事業費の総額が、昨年度までのそれよりも少

なくなっている。これは、例えば東京オリンピックの関係で、既決定の事業を少し前倒しして早く進めましょうということがあって、新規に使う予算が限定されているから、というようなことがあるのか否か。その辺りの実情を教えてください。

(家田部会長) ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。はい、石田先生。

(石田委員) 7ページと8ページの表ですけれども、条件がネットワークとしての課題、現道の課題、課題系と実施環境から構成されていて、そのとおりだと思うのですが、どうも拝見しておりますと、課題から見ると十分合格レベルだけれど、環境が整っていないから今回はまだってというような印象が強いですね。そうした時に、事業実施環境って地元合意とか色々な環境がありますでしょうけれど、多分ルート、構造の検討状況の、そこへの費用のかけ方とかそういうのも結構あるのかなとも思うのですよね。

そうすると実はその辺の裁量が結果に影響を及ぼしている可能性があるのではないかと、というような、憶測ですけれども、そういう感じもするのですが、その辺はどう考えておけばよろしいのでしょうか。

(家田部会長) ほかにどうでしょうか。太田先生。

(太田委員) 私も田村先生と同じ質問なのですけれども、これは、本来当部会で行う話ではなくて、国土幹線道路部会がより適切であると思うのですが、ロングリストが大体、ざっと見たところ1150kmぐらいで、今回高規格については37~38kmということですので、このペースで整備を進めると30年はかかるということですね。

そういう意味では、再度高規格幹線道路の長期的な視座と言いますか、それをもう一度検討する必要があると思います。今年とか来年とかオリンピックに向けての予算の話は置いておいて、本来のあるべき姿について再度議論する必要があると考えます。

(家田部会長) はい、コメントですね。ほかによろしいですか。はい、どうぞ。

(羽藤委員) 私も石田先生と同様に、7ページ目と8ページ目ですが、ここに出ているリストというのは、基本的にはネットワークとしての課題と並行する現道の課題を見ますと、必ずしもとかあるいはDだから採択、ということではなくて、むしろこのネットワークとしての課題とか並行する現道の課題というのは、それぞれの路線のキャラクターと申しますか、その特徴付けはこれを見て知ることができるのかなと理解しております。

そう言いながら、事業実施の実施環境のほうで、結局やはりそこがちゃんと、地元が合意をどこまで頑張ってとっているのかということが、この採択には大きく作用しているような気もするわけです。

そうしますと、やはり石田先生と同様に、この事業実施環境のところを克服するに際して、どういったことを国土交通省として、地元の自治体とかと連携しながらやっているのかというところが、ちょっとこのリストから当たり前なのですが見え難いところもありますので、少し補足で説明いただければという気がいたしました。

(家田部会長) ありがとうございます。僕からも1点だけ。延長があるのだけど、大体短いのは2.6kmとかね、自転車で行ったってすぐ行っちゃうぐらいのこんな距離のや

つがあるかと思うと、22.4kmって長いのもあったりして。何かこう、やけに細かくぶちぶちちぎってやっていたら、何か調査とか評価だけで疲れちゃうような感じするし、どうせやるならどーんとまとめてやった方がいいんじゃないかなって感じもするんだけど、この区間の切り方ってというのは、いろんな事情もあると思うけれども、どのように決めているのかなっていう辺り、若干解説していただけたらと思います。

以上まとめて、コメントのところはお答えいただかなくて、聞いておけばいいってことでお願いいたします。

(国道・防災課長) まず最初、先生方おっしゃっていた予算との関わり、それから選ばれ方ですけども、実際はどれぐらい予算に係るから今回はこれぐらいの中でという選び方をするよりは、あとで先生方がおっしゃってましたように、準備が整って地域の要請が強いので選んだという側面が非常に強うございます。

かと言って、たくさん何百キロと一気にできないのも事実ですし、適正な規模で準備が整ってきているので、それを今回挙げているという形が多くなっております。

それからオリンピックにつきましては、基本的には今までの従来の事業をきっちりやっいていこうということでございますので、それがあるので、控えたとか多いとかということはありません。

それから、羽藤先生もおっしゃっていましたが、課題や事業の必要性は把握していますので、現状の準備が整ったという側面が強いんです。

それももっと促進すればたくさん課題が出てくるのかもわかりませんが、自然体で、各地整で2~3か所一生懸命調査をして準備を整えてきて挙がってきているというような、結果という感じでございます。

それから家田先生おっしゃった規模ですけども、これはおっしゃるとおりですけども、現状でここは事業化の準備が整ったけれども、ここの箇所はもうちょっと調査をしないと、地質の調査が必要であるとか、環境の調査が必要であるというようなところが多うございます。

それとやはり最後のほうは、高規格ですと残りの区間になってきていますので、少し課題があるところを詰めていっているんで、延長は少な目になってきているような気がいたします。そこは感覚的で恐縮ですけども。

(家田部会長) なるほどね、それにしても細かいよね。はい、ありがとうございます。よろしいでしょうか。はい、どうぞ。

(企画課長) 補足です。国道課長から、事業環境というのを最優先っていうことでございまして、まあそうなのですが、予算制約がないともこれは必ずしも言えなくて、平成20年度頃から比べると、直轄の改築事業、新規投資部分ですけど、これについてはやっぱり3割ぐらい減っております。また一方で老朽化対策、これの予算も来年度は10%程度伸ばさせていただくということなので、どうしてもミッシングリンク等の整備に投資できる財源というのは限られてきているというところで、来年度も3%減ということでござい

ます。

それから、事業環境のところでは実施環境のところがわかりにくいというお話がございましたけれども、恐らくこれは、計画段階評価をやっているとか、計画段階評価に至るまでの優先区間の絞込みをやっているとか、そういう動きが書いてないのでわかりにくいのではないかと思いましたが、ちょっとそれは今後工夫したいと思います。

(家田部会長) そうね。はい、ありがとうございます。あと何て言うんでしょうかね、新規事業が今年こうなんですよということで審議するのだけれども、今回からっていうか前回くらいからかな。資料1っていう、こういう全体が見えるようなところを、大いに工夫していただきましてありがとうございます。私もこの建物の会社の中で、この種のやつを幾つか参加させていただいているのですが、道路が一番俯瞰的に見えますね。全体像が見えて、その歴史的な流れとか、今こういうふうにやっているから今度はこれだもんねとか、その感覚は道路が一番進んでいると思います。

よそにもこういうふうな感じでやるべきだよっていうことを申し上げているんですが、なかなかご理解いただけません。ありがとうございます。お礼を言いたいと思います。

その上で申し上げますと、進行中の事業っていうのがここで言うと3ページの図ですよ。3ページの図の太い点々が事業中っていうことだと思うけれども、太い点々とそれから調査中の四角の点々みたいなやつが同じ色してる関係で、どこがどのぐらい工事してるのかなとか。しかもその事業中のうちの何て言うんだらうな、事業中だけでも割とまだ用地買収的な意味の前半のステージにいるのか、もうばりばり仕事やっていますよって感じにいるのかとか。その辺を頭に置きながら新規事業の位置なんていうのが見えると、もうちょっとまたいいかなとも思うし。邪推するとあんまり事業中っていうところが見えにくくしているのかもしれないけど。余計な話ですけど。そんなふうにしていただくとちょっとわかりやすいかと思った次第でございます。

それでは、今後の改善ポイントは幾つか言っていましたし、今、石川さんからありましたとおりでございますので、この資料1はいいとして、早速今度は具体的な事業についての審議に入りたいと思います。

まず資料2の関係の、高規格幹線道路の新規採択候補4か所について、まとめてご説明をお願いいたします。若干時間がオーバーしつつありますので短めでご説明をお願いします。

(国道・防災課長) わかりました。はい、それでは資料2で各箇所説明させていただきます。

個別説明の前に、各地方小委員会でいろいろ議論してきております。その上に立ってこの区間が選ばれておりますので、1つだけ少し簡単に例を説明させていただきます。参考資料の5です。ここに10区間の計画段階評価を小委員会でやってきて、今、企画課長から申し上げましたけれども、各地区で計画段階評価というプロセスを経ていきます。ルートの複数案の中から選んだり、そういったことをやってきております。1つ例をご説明させていただきます。

まず、参考資料5の1ページ目に、東北中央自動車道の下院内～雄勝こまちの計画段階評価で選ばれた資料がございます。右のほうを中心に見ていただけたらと思いますが、ここでは、この地方小委員会でいろいろ議論をいただきまして、下院内～雄勝こまちの区間について計画段階評価をしたものでございまして、2ページの下の地図にあります真ん中の赤く囲っているところですが、この中のどこかで自動車専用道路を作ろうという案と、それから現道を改良するという案を2つ比較しております。

その上でこの現地での雪の課題であるとか、通行止めの課題であるとか、こういったものを解決するためには、赤いほうの全線を新設するのがよかろうということ、この小委員会で選んできております。

プロセスは右の下にございますけれども、平成25年の11月から着手しまして、アンケートをとって住民からご意見をお伺いしたり、あるいはその間でまたもう一度委員会を開いて評価したりということを経て、最終的に1年かけて案を絞り込むということがございます。

そういったことでこの4km区間についてのルート、構造の概略を決めています。こういうかなり密な議論を各地区でしていただいた上で、今回の資料1枚、2枚になっているということがございます。

その上で資料2の各地区の説明をさせていただきます。まず1ページですけれども、東北中央自動車道の横堀道路でございます。

これは地方の小委員会では冬期の交通改善による暮らしやすさの定量化は難しいが、雪国の大きな課題であると。それから住民からも、冬期の安定走行が望まれており、当該区間の道路の整備が必要であると、こういうご意見を最終的にはいただいているものでございます。

右側の地図を見ていただきたいのですが、右側の黒い線のところがもう既に開通している湯沢横手道路でございます。真ん中の赤い破線のところが横堀道路ということで、3.7キロ、これが今回の対象でございます。

更に左側は院内道路というもので、事業中でございます。また、国道13号ですけど、×印がありますがここが通行止めということです。他には死傷事故率が高い箇所もあるわけでございます。

こういったこともあって、現道の市街地をできるだけ避けて、集落を避けながらも一番近いルートを選ぶということで、このルートを選んでいるものでございます。

左側をご覧ください。この地域は、雪が非常に厳しいところございまして、そういったこともあって県内でもワーストクラスの事故発生箇所もあります。

それから企業立地の上でも、この地域は横手、左側のページの右上にちょっと見にくいのですが地図がありまして、黄色の の箇所に企業が進出しているんですけども、高速道路が既に通っているところは企業が進出しており、高速道路が繋がっていない箇所は、湯沢に対して企業進出に大きな後れをとっております。

そういったことで課題があって、整備効果はその裏腹になりますけれども、そういったことへの対応ができるという整備効果になります。

B / Cが1ページの下の方にありますけれども1.2ということでございます。更に参考値として、表の下の のところに横手～新庄間の少し長いスパンではありますが、ジャンクション間での評価もしております、それも1.2ということでこういう形で表記しております。ということで、この横堀道路を選択したということでございます。

3ページに新庄金山道路ということで、先ほどの道路の少し南側になります。ここも非常に雪が厳しいところでございます。右側の地図を見ていただきたいと思っております。この地図の一番右側に、赤い が3つありますが、更にその右側は主寝坂道路ということでございますが、左側が泉田道路ということで、それに挟まれた区間になります。

今回の対象は、赤い点線となっている箇所の新庄金山道路5.8kmでございまして、赤い のところは残りの区間になっています。ここはまとめてやるべきところですが、地質的に重金属が出てきておまして、そういったものの追加調査が必要ということで、今回この区間は見送っております。それで5.8kmになっております。

並行する現道が南側に黒い線であります。ここでも赤色の×印がありますけれども、事故で通行止めの箇所が非常に多くなっております。この平面図を見ても曲がりくねっておりますけれども、そういったところで事故が多くなってございます。

それから赤い、球体をしたような が2つ、金山の辺りに書いておりますけれども、ここが主要渋滞箇所になっております。特にここで特徴的なのは、その上に青で運搬排雪区間と書いてありますが、これが、平面図見ていただきましたら、人家密集のところを現道が通っているようにわかるのですが、1枚別紙がお手元においてあるかと思っております。イメージとしては人家が密集している、家の軒先が道路に張り付いているようなところにこの国道が通っておりまして、そこに雪が溜まります。雪を排雪すると、もうその排雪した雪をどこにも持っていけないということで、普通は多少幅がある道路を東北は作り、そこに雪を溜めておくわけですけどそうはできないので、この道路を定期的に排雪する。

下にその写真がありますけれども、重機、ダンプ、トラック等で雪を積み込んでどっかへ持っていかなきゃいけないんですけども、そういった作業時に渋滞が頻発しているところでございます。普通の車の渋滞に加えて、雪排雪のための渋滞が常時、冬期は起こるということでございます。そういった地域でございます。

3ページ、左側を見ていただきたいのですが、冬期の積雪期は著しく交通機能が低下する、という地域でございます。それから先ほど同様、そういう道路の整備が遅れるがゆえに、企業進出が遅れ、人口が減少するというふうな地域でございます。そういったことでこの区間は今回選定しているということでございます。

それから、場所がずっと離れていきますが、5ページの158号、中部縦貫自動車道の大野油坂道路の大野～大野間でございます。右の平面図をまず見ていただきたいのですが、この区間は中部縦貫の福井県の大野の地域で、前後がもう事業化し開通している

ところでございます。

右側の大野油坂道路の方は黒い破線で事業中となっており、左側の永平寺大野道路は開通しております。この間の赤い破線が今回の箇所です。

現道の158号は勾配がきつく、黄色の×印は交通死傷事故が起こったところで、それから赤い×印は冬期にスタックして車が立ち往生するような実績のあるようなところで、こういったものが多発しております。現道はよさそうな地域ですけれども、そういう課題が多いということで、赤い破線の高規格幹線道路をつなぐことを計画しているのが、大野油坂道路5.5kmでございます。

左側の5ページを見ていただきたいのですが、課題は今、申し上げたように、雪等に非常に弱い地域であるということ、それからその下にあるんですけれども、この地区は観光資源が非常に多いんです。勝山のほうには恐竜博物館があったり、大野は旧市街地がきれいであったり、天空のという雲の上にお城があるようなところです。あるいは永平寺御本山があるとか、観光資源が非常に多いんですけれども、大野のほうは道路の事情もありまして観光バスツアーが空白地帯であるということで、勝山辺りまでは行くようだけれども大野までは届かないとか、そういった観光のポテンシャルは非常に高いんだけれどもというような地域になっておりまして、そういう課題をこの道路により解決できる整備効果があるということでございます。

それから7ページ、8ページに、今度は九州になりますが、阿久根川内道路でございます。これもミッシングリンクの最後の区間で、これで西回りはすべて事業化するという区間でございます。延長は22kmでございます。

8ページにその地図がございまして、右側のほうは既に開通しています部分、それから左側が事業中の出水阿久根道路でございます。今回その間を結ぶ22.4kmの区間になります。この区間は、地図で見られたとおりでございまして、津波の浸水想定区域、それからカーブが非常に現道に多く、通行規制も多いという箇所になっております。更には右の河川の左岸側になりますけれども、原子力発電所もあって避難路にもなるというふうな地域でございます。

7ページ戻っていただきまして左側ですけれども、課題はさっき申し上げたように、大雨の法面崩壊、それから冠水、そういった災害に非常に脆弱なネットワークでございまして、そこをつなぐ道路になります。

それから医療につきましても、この辺は医療機関から非常に遠い箇所になっておりまして、周産期の死亡率が全国に比べても2倍であるという統計があるような地域でございまして、地域における医療アクセスへの要望が非常に高い箇所でございます。

整備効果としましては、今申し上げた課題の解消で防災機能が強化されますし、医療アクセス時間が半分になります。

少し端折りましたが、4事業について簡単にご説明させていただきました。

(家田部会長) ありがとうございます。それではただいまの4件につきまして、1件

ずつ審議していると時間が足りなくなるので、まとめて意見を言っていて、まとめてお答えいただくというふうにしたいと思います。どうぞ、ご発言ください。

じゃ僕から皮切りで、例えばってことで聞きますが、2ページだからこれは、東北中央自動車道についてだと、右側の図で通行止めの×のところはこれトンネルじゃないかなと思うのだけどどういうことかなっていう。トンネルの中の通行止めって、ちょっとそれがわからなかったなっていうことですけども。

それから、同じくここら辺のところの説明いただいてもいいのですが、これ暫定2車みtainな作りっていうことですよ、きつとね。そうするとその時にはここ、雪のすごいところなんだろうけども、路肩はどういう工夫するっていうことになっているのか、さっきの除雪の関係もあったので、次の4ページもそうですけど、そこ若干補足のご解説をいただきたい。

それから8ページの南九州西回り自動車道については、これクロスセクションが書いてないんだけど、標準横断図、これ4車線で全部作っちゃうという、そういうことの意味でいいかだけ、確認させてください。

田村先生、手挙がりましたね。お願いします。

(田村委員) 2つあります。1つ目は6ページ目のところの図の下です。縦断勾配4%の道路を造ることになっていますが、この急勾配は問題とならなかったのか否か。もう1つは、雪による渋滞発生を回避するという生活道路の意味合いを持たせて事業効果を考えている事例、例えば横堀道路の場合、インターチェンジの位置への配慮はどこまでしたのかを教えてください。

(家田部会長) はい、太田先生。

(太田委員) 1つの例ですけど、国道13号の運搬排雪も大変だと思います。これもよくわかるのですが、普通除雪作業は夜に実施しますよね。排雪は夜のうちにやっておけばいいのではないかと。つまりトータルで2kmないので、なぜ夜間に実施し終えないのかというのが質問です。

逆に言うと、夜間では完了しないほどたくさん雪が降るのか、どうしても午前中と言いますが、昼間までやらざるを得ないのでこうなっているのかを、確認したいと思います。

(家田部会長) 昼間もやっていますよ、普通。はい、ほかにどうですか。羽藤先生。

(羽藤委員) 私2点ありますが。1点目は新庄金山道路ですけども、ここのところ、延長5.8kmということで検討されたわけですが、先ほどご説明にもあったように、通行止めの多発のところ見ますと、山のトンネルのところは事業採択ということは言われてないわけですが、これだけ通行止め多いとすると、やはりここのところを抜くようなところでちゃんと主寝坂道路のところまで抜いたほうがいいのではないかなというふうに、素直にちょっと思ってしまうわけなんです。

先ほどちょっと調査をすると、重金属とかという話もあったのですが、本当にこれ抜かなくてもいいのかという辺りがちょっと1点ということです。

2点目は、一番最後の阿久根川内道路ですが、延長が相当長いわけですが、これだけ長くて、しかもミッシングリンクで津波とかの対策ということを含めて考えると、間違いなく必要だと思うのですが、延長が長い関係もありますので、サービスエリアというか道の駅と申しますか、そういったような施設の検討を地元でされたりして、有効に活用するようなことも含めてご検討されているかどうか辺りを少しお聞かせいただければと思いました。

(家田部会長) なるほど。ほかにどうですか。石田先生。

(石田委員) 雪の問題、大事な問題だと思うのですが、最初の一般国道13号2つと158号で、横断面構成が若干違っているんですね。特に路肩の取り方が。

同じ雪の問題でっておっしゃっているんだけど、何かもうちょっと手厚いことをしたほうがいいのかと思うんですけども、慣れてる慣れてないの問題とかいろいろあるので、これで十分だというご判断だと思うんですけども、そういう理解でよろしいですか。

(家田部会長) ちょっと違うか。写真が違うんだよね、車線付近の。なるほど。ほかによろしいですか。

はい、じゃ以上、お答えください。

(国道・防災課長) まず車線数については、東北が暫定2車線で最後に説明した阿久根川内道路は、4車線断面のとおりでございます。それから断面の見方ですけど、東北のほうは堆雪のために広がって、鹿児島の方は通常の路肩になっているとご理解いただけたらと思いますし、インターの位置については、地元で必要なところについて、計画段階評価で議論していきっている箇所を選定しているということだと思います。

除雪の運搬については、いろんなところで私も経験しますが、2時間おきに雪をかきに回ったりするような地区もあることを考えれば、多分夜だけでは足りなくて、お昼も実施していて、しかも1回だけでなく、午前中、昼ということになっているのだと思います。この地域では、それが原因で立ち行かなくなっているんだと認識しております。

それからサービスエリア2.2kmって、これ当然道の駅、あるいはサービスエリアということの機能は、これから地元と考えていきたいというふうに思っているところでございます。

それから4%は非常にきついです。通常3%ぐらいですので。ただ、ここは地形上やむなかつたのだと思いますので、その他の構造的な対応とかをこれから実施に向けては十分考えないといけないと思います。

それから金山の、調査中区間はいつまでも放っておくのではなく、重金属の調査が終わればもうすぐ次、追っていきます。

(家田部会長) 最初に聞いたのは、まだ教えてもらってない。2ページの横堀道路で。

(国道・防災課長) 全部事故の通行止めです。交通事故です。

(家田部会長) 何で起こるのですか、このトンネルで。異様に多いよね。地整の人もいるんだよね、どうぞお答えください。

(東北地方整備局道路調査官) ちょっと調べてみます。

(国道・防災課長) ちょっと調べている間に1個だけ訂正させていただきたいんですけど、最初の東北中央自動車道の2つは2車線ですけれども完成2車線です。それから最後の阿久根川内道路は4車線です。大野も完成2車線です。

(家田部会長) 完成2車線っていうのはどこを見たら書いてあるんですかね。暫定2車線か完成2車線かっていうのは。

(国道・防災課長) 大野であれば6ページの標準断面を見ていただければ、これが最終形になっております。

(家田部会長) なるほど。真ん中にセパレーションがあるっていうところで見なさいってことだな。地整のほうから何か補うことがありますか、それぞれ。

(東北地方整備局道路調査官) すいません、トンネルの事故ですけれども。形態としては追突が多いような状況になっております。原因についてはまだちょっと把握しきれていませんが、形態としてはそんな形になっています。

(家田部会長) それはそれで考えてもらわなきゃいけないよね。

それじゃほかのご質問、ご意見ないようでしたら、意見交換は以上にしまして判断ということにしたいと思えますけど、以上の4か所ですけれども、私どもの部会の意見としては、新規事業化は妥当であるということによろしいですか。

(委員一同) はい。

(家田部会長) はい、ありがとうございます。じゃそういう結論にいたしましょう。

なお、今日出たようないろんな意見は、それぞれ地元でなるべく斟酌していただけるようにお願いしますね。

それでは続きまして、資料3を中心に、拡幅・バイパスのほうの話をご説明お願いいたします。

(関東地方整備局道路部長) 関東地方整備局でございます。資料3をご覧ください。

勿来バイパスでございます。本事業は、茨城県から福島県にまたがる延長4.4kmバイパスでございます。こちらにつきましては、計画段階評価の結果も併せてご説明申し上げたいと存じます。

参考資料5でございます。計画段階評価は、平成25年6月から着手いたしまして、昨年の3月までに東北、関東の合同の小委員会でご議論いただきました。

それを受けまして、平成27年1月に福島県、茨城県で都市計画決定がなされ、今回の新規事業採択時評価に至っているという流れでございます。

この地域の課題として、国道6号でございますが、旅行速度が低く、特に夏季の休日の旅行速度が低い状況です。さらに事故多発箇所も存在しているといった課題がございます。

また国道6号が緊急輸送路として脆弱であり、東日本大震災の際には、津波による浸水被害も発生いたしました。

救急搬送においても速達性が劣っており、特に茨城県北茨城市は、救急搬送の際は、福

島県いわき市の救急病院に搬送するケース多くなっております。

このように県境を越えた結びつきが強い地域でございますので政策目標、交通容量の確保、交通事故の減少、災害に強い緊急輸送路の確保、あるいは救急医療施設への速達性、あるいは県境を越えた結びつき、こういった政策目標を設けています。

ルート案の比較といたしましては、山側に通るバイパス案と、現道を拡幅するという案の2案と設定しましたが、政策目標である、例えば災害に強い緊急輸送路の確保であるとか、救急医療施設への速達性、更には事業費等も鑑みまして、総合的に山側に通るバイパス案が優れているということで、計画段階評価を取りまとめたところでございます。

このようなことを踏まえ今回新規事業採択時評価を審議頂くというものでございます。

資料3でございますが、勿来バイパスは、事業の目的として、津波浸水等の災害リスクを回避。また、いまだ途上にあるこの沿岸地域の渋滞の緩和、あるいはアクセス改善による観光地再生といったことを目的としております。

事業の概要は、延長4.4kmのバイパス事業で、全体事業費は約185億でございます。課題は先ほどの説明のとおり、津波浸水等の災害リスクということであり、東日本大震災やチリ地震時も津波浸水が発生してございます。

ここは名所旧跡あるいは海水浴場など、観光資源は多くあるわけでございますが、この縦帯グラフでわかるように、観光客数が東日本大震災時からの落ち込みから未だ回復途上という状況でございます。

更に、国道の渋滞が県境部の渋滞が救急医療アクセスに劣るといったようなこともあります。

このバイパスの整備による整備効果ですが、防災機能の強化、渋滞の緩和、アクセスの改善による観光地再生、更には救急医療活動の支援といった効果が見込まれております。

費用便益分析結果は、EIRRが7.2%、B/Cが1.7となっております。

引き続きまして、矢板拡幅でございます。資料3をご覧ください。これは関東の栃木県の国道4号でございます。現在2車線の国道を4車線に拡幅するというものでございます。

対象区間は延長6.5kmでございます。現在、北側では矢板大田原バイパスの計画段階評価の手続きを進めているというところでございます。

また南側のほうは、氏家矢板バイパスということで4車線整備が完了してございます。こういった位置関係にあるところでございます。

この路線の主目的は混雑の解消による速達性の確保、沿線地域の生活や産業活動を支援するということと、あと並行して東北自動車道がございまして、東北自動車道が通行止めの時には並行する国道としての代替機能を発揮する、こういった役割となります。

事業概要は、栃木県矢板市の6.5kmの現道拡幅でございまして、全体事業費は約200億としてございます。

課題としては、この区間は物流関係の交通が非常にあります。国道4号沿いは矢板南工業団地、矢板工業団体等々多くの工業団地が数多く立地してございます。

このような状況の下、混雑度 2.0 である中交差点、あるいは中北交差点、このような混雑度が 2.0 を超える交差点があることから、定時性に支障が出てきている状況でございます。また、死傷事故率も栃木県内の直轄国道平均の 1.3 倍と高い状況にあります。

更に災害に対する脆弱性ということで、東北自動車道の代替路としての機能を有してはいますが大雪などで東北道が通行止めの時には、並行する国道 4 号が代替機能を発揮することになります。昨年大雪の場合ですと、通常時から所要時間が約 3 倍にもかかってしまうような事例も見られている、といったような状況でございます。

整備効果としましては効果 1、交通の安全性と物流安定性を確保、混雑度が約 7 割減少すると推計しております。また死傷事故も減少が見込まれることや、あるいは救急搬送のアクセスルートの強化、更にはやはりここは工業団地が立地してございますので、物流関係の円滑性の確保はもとより、拡幅事業の沿線区間で、更なる企業立地等に期待がかかっているというところでございます。

効果 2 としては、東北道の代替機能の強化ということであります。

費用便益分析結果は、EIRR が 9.0%、B/C が 2.1 となっております。

地方小委員会の審議の状況ですが、参考資料の 3 のとおり、勿来バイパスでございますが、東北地方小委員会の概要と意見として、委員の先生から、浸水エリアを避ける山側ルートは、ドライバーが安心して通行できるので、1 日でも早く開通すべきといったようなご意見いただいております。

また、同じく関東地方小委員会でも勿来バイパスご審議いただき、災害リスクの軽減、あるいは震災復興のほかにも、日常の渋滞を課題として、その効果もしっかりと資料に書き込むべきとの意見を頂き、本日の資料はそれを踏まえた上で修正し、お諮りしているところでございます。

また、バイパス整備後、勿来バイパス現道の利用の仕方が変わってくるので、そのようなことを踏まえて地域の皆さんとともに、現道の利用方法や活用方法を考えてほしいといったご意見もいただいております。

矢板拡幅は、関東地方小委員会でのみの審議でございますがこの都市計画決定から時間が経過しているので、自動車、自転車、歩行者、こういった人たち、それぞれが安心して利用できるように、地域の方々と使い方についてよくコミュニケーションして、よりよい道路の整備を進めてほしいというご意見をいただいております。また、工程を工夫しながら早く整備効果を発現すべきといったご意見を頂戴したところでございます。

(家田部会長) はい、ご苦労様でした。続いて今度は中部ですかね、2 件ですね。大変申し訳ないんだけど大庭さん、スピードアップで。大庭さんならきっとスピードアップできる。半分くらいお願いします。

(中部地方整備局道路部長) 中部地方整備局道路部長、大庭でございます。

5 ページ目をご覧ください。19 号の瑞浪恵那道路、瑞浪～恵那武並という区間について説明をいたします。事業概要、5 ページの左上のとおり 8.2 km の区間になります。

また、事業位置図をご覧ください。名古屋から長野に向かう19号のうち、この辺は東濃地区と言われています。東の濃と書きますけれども、この瑞浪恵那道路の区間のみ2車線で残されています。瑞浪までと中津川周辺については4車線ができており、ここがまだ残っている区間でございます。

課題としては2つ書いておりますけれども、まず 物流交通・生活交通輻輳に関するものです。冒頭の説明でもありましたように、非常にここは事故が多うございます。具体的に言いますと、6ページの黄色い星の箇所で事故が起きている状況でございます。また、この瑞浪～恵那武並の8.2kmのちょうど真ん中辺り、釜戸駅と書いてあるところありますが、ここにある釜戸町交差点が朝夕大きな渋滞をしておるところでございます。

また、同じく6ページの図を見ていただきますように、ピンクで書いてあるところが工業系の立地です。ちょうど真ん中終点のほうに、恵那テクノパークがございますけれども、こうした産業系と生活と混在しているところになっておりまして、大型車混入率も約27%という状況でございます。

5ページの上をご覧くださいなのですが、交通需要、ビジネスチャンスという観点でございます。ここにつきましては、中津川にリニアの岐阜県駅が今後できてまいります。そうした観点から、現在産業立地が非常に進んできております。恵那テクノパークには、5ページ下にありますようにリニア関連企業が進出をすでに予定しておるなど、新たな工業系の団地の計画も進んできているところでございます。

整備効果は効果1といたしまして、安全性と物流の安定性、生活交通と物流系の交通を分けることによって、事故率の減少、あるいは旅行速度の向上が期待されるところでございます。混雑度は5割減という予測であります。効果2では、先ほど少し申し上げました民間投資、雇用の創出といった、工業系の立地が進むことが見込まれております。

B/Cですが、その下の箱にありますように1.4でございます。

小委員会のお話でございます。小委員会では、参考資料3をご覧ください。こちらのほうに委員からの意見が記載されております。左下をご覧ください。この道路に並行する19号は物流交通と生活交通が混在しており、安全上好ましくないとの意見や、分担機能を有す当該区間の効果が大きいなど、あるいはリニア開業となると効果は非常に大きいということで、今回は8.2km区間ですが残る区間も整備することが重要といった意見をいただき、結論としては新規事業化は妥当であるとの意見をいただいているところでございます。

次に行かせていただきます。7ページになります。7ページは一般国道1号、東駿河湾環状道路、沼津岡宮～愛鷹についてご説明をさせていただきます。7ページの左上、事業概要をご覧ください。

これは昨年2月に開通いたしました駿河湾環状道路の東側からつながる部分であり、西側に向かってくるところでございます。2.6kmの区間となります。計画交通量は1万6200台になっております。この区間の課題ですけれども、緑色で丸く書いているところが人口約30万の沼津都市圏になりますけれども、この地域で都心部の慢性的な渋滞が

見られるという状況であります。

7ページのちょうど真ん中辺りのカラフルなバーチャートの上側にあります江原公園交差点に関しては、日中から上り側で、渋滞が非常に激しい状況でございます。渋滞損失時間は県内ワースト1の区間になっており、定時性・速達性について課題が生じております。

また課題の2つ目でございますが、災害に対し脆弱な道路ネットワークということで、7ページの右側の真ん中の絵でございます様に、ピンク色になっているところが南海トラフ地震で非常に液状化が懸念される場所でございます。国道1号はそのエリアを通過している状況であります。このため緊急輸送道路となっております国道1号の被災は、非常に大きなダメージを受ける懸念がございます。

この様な観点から、今回の東駿河湾環状道路が計画されております。このうち今回は2.6kmの事業化について説明しているところでございます。

整備効果の1つ目が定時制・速達性の向上でございます。こちらについては、ちょうど図3にありますように、交通量が約3割減少することが予測されておまして、沼津市街を通過する交通の時間短縮が見込まれるところでございます。

このように混雑度の緩和、所用時間も大幅に短縮されることが期待されるところであります。

効果の2でございますけれども、災害に強い緊急輸送ネットワークとして、東名、新東名、東駿河湾環状道路が有機的に連結されるこの区間から海側に降りてきたところに、第三次緊急医療施設の沼津市立病院があります。ここについての救急搬送回数は、図6にありますように東側ができた時にどれだけ増えたかを示していますが、更に効率的に搬送が可能になる面においての効果が期待されているところでございます。

B/Cは1.5という結果になってございます。地方小委員会からの意見でございます。

地方小委員会からの意見は同じく参考資料3の3ページをご覧ください。昨年度に開通した東駿河湾環状道路におけるアクセス性、信頼性が向上したことを踏まえて、1号でも渋滞などの課題が大きいと、こちらの区間についても重要であるという意見や、一体的なネットワークを形成されることが防災上の観点からも重要であるなどの意見をいただき、妥当であるとの結論を得ております。以上です。

～ 中断～

(放送) ただいまから、東日本大震災により犠牲となられたすべての方々に対し哀悼の意を表するべく黙祷を捧げますので、ご起立願います。黙祷。

(家田部会長) それでは引き続きまして、近畿のほうからご説明をお願いします。

(近畿地方整備局道路部長) 近畿地方整備局の伊勢田です。お手元の資料の9ページ目から12ページ目で、大宮峰山道路と湖西道路についてご説明を申し上げます。

まず9ページ目をご覧ください。この大宮峰山道路は大きく2つの目的を持つ事業でござ

ざいます。1つ目は、全国的な広域幹線道路網の一部を形成するという点、2つ目は現道における渋滞や安全などの課題を解決するという点です。

まず右側10ページの左上の地図をご覧ください。東北、北陸、山陰をつなぐ日本海国土軸の中で、最も長い欠落区間を有するのは、この山陰近畿自動車道の区間でございます。120kmのうち30kmが部分的に開通しております。また、約20kmが事業中でございますけれども、残り70kmが未着手というような区間となっております。

右側10ページの写真1をご覧ください。並行する現道の国道312号線の状況の写真でございます。この312号線、山陰と北陸を結ぶ幹線道路網の一部ともなっており、そういう広域交通と地元京丹後市の地域内の交通が混在をしております、渋滞や事故などの問題を引き起こしているという状況でございます。

9ページ左下の地図をご覧ください。右上に京都府立大学の北部医療センターが、与謝天橋立インターのそばに立地をしております。この医療センター、2年前に拡充をされてきて拠点化が進みました。その結果左側のピンクのグラフにありますように、救急搬送数が近年大幅に増加しております。

しかしながら、西側からの搬送は、この現道の312号線を経由しての搬送となりますゆえに、速達性、定時性に劣るというような課題があります。

また、9ページの右上の地図とグラフをご覧ください。当地域、天橋立や山陰ジオパークなど観光資源が豊富なところではございますけれども、高速道路が既に開通している区間の中丹地域という、紫色の地域におきましては、過去10年間で観光客が70万人増加しておりますけれども、一方高速道路が欠落しているこの丹後地域においては、過去10年間で80万人の観光客が減少しているというようなことで、大変対照的なエリアとなっております。

今回の区間の整備をすることによりまして、並行する国道312号線の渋滞はほぼ解消できるというふうに考えております、その整備効果に挙げておりますように、旅行速度の大幅な向上、また交通事故の減少、救急搬送時間の大幅な短縮というような効果とともに、観光の周遊性が向上することによりまして、当地域の観光客数の増加に寄与できるものというふうに考えております。なお、B/Cは1.6でございます。

近畿地方小委員会でのご意見といたしましては、地域の渋滞や事故の解消等、日本海側の国土軸を形成するという2つの役割を担っており、非常に重要であるという意見をいただいております。

続きまして湖西道路でございます。11ページ目をご覧ください。国道161号線は琵琶湖の西側を、敦賀から京都へ結ぶ幹線道路でございます。

この湖西道路は、暫定2車線の自動車専用道路を4車線化するものでありまして、現在の暫定2車線区間の渋滞を解消しようとする事業でございます。この湖西道路の南側の西大津バイパスは既に4車線化されております、この4車線から2車線に変化します地図の中で、下のほうに、坂本北インター付近を先頭といたします渋滞が慢性的に発生をいた

しているところでございます。

11ページの左のグラフにありますように、混雑時の状況は、平常時に要する時間の2倍から3倍の所要時間を要しているような状況でございます。この影響によりまして、渋滞末尾の追突などが多発しております。また、救急車は自専道で渋滞に巻き込まれてしまいますと、にっちもさっちもいかないということで、混雑時には並行する現道の161号線を迂回して搬送しているというのが地元の状況でございます。

今回の4車線の事業が完成しましたら、この慢性的な渋滞は解消できるというふうに考えております。この結果、速達性や定時性が向上し、効果のところでございますけれども、所用時間の短縮、効果の2の事故の減少、救命救急エリアの拡大などの効果を期待しているところでございます。なお、B/Cは7.2ということでございます。

地方小委員会においての意見といたしましては、渋滞、救命救急、観光への効果が大きく、4車線化の意義は大きいという意見をいただいております。以上でございます。

(家田部会長) はい、ありがとうございます。それじゃご説明は以上でよろしいですね。

それでは、ただいまの6件につきまして審議をすることにしたいと思います。

さっきと同じように、一通りご質問等言っていただいてというふうに思います。いかがでしょうか。石田先生からどうぞ。

(石田委員) お願いと言いますか、コメントが3つと、質問が幾つかあります。

まずコメントから申し上げますと、一般国道6号の勿来バイパスですけど、これバイパスとは言いながら、2ページの地図を見ただくとわかるように、常磐バイパスで4車で来たものが2車、2車で振り分けられるわけですね、現道と今度の2車にね。ですからその時の現道との調整っていうのはそのオペレーションの問題であったりとか、あるいはここにはちゃんと書いていませんけれども、直轄でやる先には県道と市道が連続しておりますので、その辺のオペレーションをよろしくお願いしたいと思います。多分、非常に大事なことだと思います。

2点目は、一般国道の4号でございますけれども、これは部長、説明の中でもおっしゃってございましたけれども、都市計画決定したのが非常に古くて、結構幅員の狭い横断面構造になっているのですね。それで都市計画決定やり直すとなると、なかなかまた日数がかかるものですから、多分苦渋の決断でゴーということで地元合意も取れているんでしょうけれど、多分これから事業にかかって用地買収をすると、漬れ地等が出てくるんじゃないかなということが想像できますので、その辺をうまく活用して、より沿道になじみのあるような形で、ちょっとへび玉になってもいいんじゃないかなというふうにも思いますので、そういう工夫をぜひしていただければなというふうに思います。

3つ目のお願いは、一般国道の1号の東駿河湾の環状道路でございます。これはご存じの方はご存じなんですけれども、沼津の高架のプロジェクトの対象地でありまして、貨物駅ができる地区に取りつく大事な道路で、地域としても非常に期待が強うございますので、

原地区ってちょっと沼津の中でもいわくありげな地域でもございますので、地域の要望等がきちんと反映して、原地区のいい形になるような工夫をお願いしたいというふうに思います。

質問でございますけれども、それは一般国道の19号の標準断面図ですけれども、6ページです。これ3種2級だけれど、歩道とかが全くなく、何かの間違いじゃないですか。あるいは自専道でやっちゃうっていう、そういうことですか。これはちょっとあとでお答えいただければと思います。

(家田部会長) ほかにいかがでしょうか。田村先生。

(田村委員) 2つです。1つ目は、一般国道の4号のところ。3ページ目、計画交通量のところで、18,700~34,400台/日と幅が持って書かれてあるのですが、この理由を教えてください。

それから2つ目は、312号の京丹後のところです。かつてから山陰近畿自動車道の整備要望が高かったことはわかっているのですが、地方創生が言われる現在では、整備要望の中身が変わってきていると思うのです。高速道路整備によるストロー効果によって、地方部が疲弊してしまうということも、危惧されるのではないかと。そのあたり、まず地方部の観光拠点づくりを行ってから、道路整備を進めるべきと言った意見が小委員会のほうでなされなかったのかを教えてください。

(家田部会長) はい、ほかにどうですか。

(羽藤委員) 私からは2点あります。1点目は勿来バイパスについてであります。この勿来バイパスですね、事前に検討された際に、海側ルートと山側ルートということで2経路やられて、山側のほうが安全だろうということで決定されたということなんですが、現実の災害時の機能とか考えました時に、高い高さで海側にルートを確保するといったようなことでも、助けに入る際に有効かなという気もして。もちろん県境またがっていますので、地域間道路としては山側で一気に抜いてしまっというのも効果あるかなと思ったのですが、この辺りのもう一度考え方を少しお聞かせいただければと思いました。

2点目は、矢板拡幅についてです。これも高速道路があると、その周辺の道路って余り回らないんですけども、やっぱり代替性の高い道路を確保するという意味では非常に効果があるのかなという気もしたのですが、ご説明にもありましたように、物流がかなり多いとか、それから立地の拠点なんかにもなっているということでいきますと、大型車両が多く通行するのではないかと思います。その際道路の傷みがやはりちょっと早くなったりとか、そういったことを考えた時に何か維持管理上の工夫みたいなことを、要するに強い道路と言うんですかね。そんなこと、もし検討されている範囲で構いませんので、もしあるようでしたらお聞かせいただけないかなということで、この2点質問させていただきました。

(家田部会長) 太田先生、よろしいですか。じゃ僕からも、意見とそれから質問ですけれどね。

まず順に行きますと、3ページ4ページの国道4号矢板拡幅については、ちょっと表現上いかなものかなって感じがするのが、東北自動車道が何かよく止まってしまうのだよねと、それがまあしょうがないなあと。で助けるのが4号だと、こういうことになっているのだけど、これは本末転倒っていうものであって。高速道路がそんなに止まっていること自身がおかしいというスタンスで臨まないと、何か二重三重投資だっていうふうに、国民から誤解されても困るんでね。高速道路と一般道路が相まって、雪にも適切な運用をしていこうじゃないかという一貫としておやりになるというような、もうちょっとこう表現をお願いしたいと、これは意見でございます。

それから次の19号瑞浪恵那道路ですけれども、これは質問でございます。右の6ページのほうで、8kmの事業をやるうかなっていうところと、その右側が赤丸で山のところへ行くっていう、そういうところですよ。

現道は2車線なんですよ。だけど、この8kmでももちろん終わってじゃなくてその右までやるっていつもりでいらっしゃるんでしょうけども、これやらないと、渋滞の箇所が移るということだと思えるので、やっぱり見通しをお持ちなんだと思うんですけどね。今回ここが入ってこない理由はなぜなのか、ちょっと教えていただきたいということですね。この赤丸のところですね。

それから最後もう1点、これは質問でございますけれども、312号大宮峰山道路、10ページのところでございます。これは山陰近畿自動車道の一環をなすというストーリーの一部としてやってくってということだと思えるんですけども、この断面図を見ると、これは完成2車線で行こうかなってということだと思えるですよ。

暫定2車ならばさっきのような拡幅ってというのが将来待っていることだから、とりあえず2車でいいかなってなるんだけど、完成2車となると、やっぱりこの長い延長の中で、ところどころにはやっぱり追越車線、あるいは譲り車線ってというようなもので、それなりの速達性や、あるいはトラブルのあった時のリダンダンシーって言いますか、強さを確保しなきゃいけないと思うのだけど、その辺、今回は標準断面図って書いてあるからそういうところは読み切れないんだけど、どういう考えで、どの辺にそういうのを作るつもりだもんねっていうふうになってるのか、そこら辺を教えていただけないかなと思います。以上、3点申し上げました。1個目はコメントですから、別にお答えは結構です。

ほかにはよろしいですか。はい、それじゃ順に行きましょう。まず関東地整の関係2つからお願いします。

(関東地方整備局道路部長) 国道4号の矢板拡幅の件でございますけれども。田村先生からありました、計画交通量に幅があるのは、主要な交差点間で将来交通量を推計しておりまして、それに基づいて幅を持たせています。今回矢板インターの接続部だとか、あるいは中交差点とか中北交差点とか、県管理道路と交差する主要な交差点でございますので、その区間区間、複数の区間がある関係で幅を持った交通量となっております。

それが1点と、あと羽藤先生からございました、矢板の物流関係の車両が多い、それに

伴って路面の維持管理等で何か工夫しているのかどうかといったお尋ねだったと思います。確かにここは現道のほう、大型車混入率が35%といったような状況になってございまして、実際の管理となりますと、日常的な巡回であるとか、あるいは定期的な調査、路面の性状調査などに基づいて、轍掘れの状況だとか、あるいはひび割れ率とか、そういったものも参考にしながら管理していきたいと思っております。

日頃のそういった巡回だとか調査の中で注意深く見ていくといったようなことでございます。それに基づいて部分的な補修等を随時行ったり、舗装の補修等を行ったりしていくといったようなことでございます。

それと6号の勿来バイパスでございますけれども、羽藤先生の方から災害への備えといった意味での現道でもかさ上げするなどの措置によって、災害に強い道路も作れるのではないかといたようなご指摘もございました。計画段階評価の際にも、災害への備え、まさにこれはそういったことを主眼とするバイパスでもありますので。それぞれ、バイパス案の特徴、現道かさ上げ案の特徴、それぞれあるわけでございますけれども、やはり二重に代替路を作るといった代替路の形成という観点では、バイパス案のほうが少し優れているのかなといったような観点から、そういった災害といった観点でもそういった判断と言いますか、評価をさせていただきました。以上です。

(家田部会長) 続けて中部地整、お願いします。

(中部地方整備局道路部長) 瑞浪恵那に関して、石田先生から断面の関係、そして家田先生からは、なぜ今回8.2kmの方なのかというご質問がありました。

まず断面でございますけれども、これは6ページ見ていただいたらいいと思うのですが、3種2級でございます。しかしながら、ここの道路につきましては、これ山側に張り付くような形でありまして、交差点も、釜戸のところと主要地方道と交差するところ1か所、起終点とこのみという形でありますので、3種ですが歩道なしという形で、ある意味トラフィック機能をかなり強化した路線をこちら。そして現19号で生活交通をカバーするという、物流と生活を明確に分けるという戦略の中でこういうような断面にさせていただいているところでございます。

2つ目の家田先生からの、なぜ、ではこちら側、瑞浪側の8.2kmなのか。恵那側はどうするのかといったご質問がございました。

まずこれにつきましては、現在大きな課題が集中しているのがやはり釜戸駅周辺でございます。渋滞も一番ひどいのがこの釜戸町交差点でありますし、事故もここで起きている。あるいはこれ、6ページちょっと見にくいのですが、釜戸町交差点の左側にオレンジ色で書いてあるのが住宅です。

(家田部会長) こっち側が大事っていうのはいいけど。そっちはいいから、こっち側をやらない理由を。

(中部地方整備局道路部長) はい。まず課題の多い側をやるということで、右側は今後この辺りには工業団地の構想が今出てきております。そういったことを見極めながらやっ

ていきたいというふうに思っております。地方小委員会でも、全線やはり開通することが重要であるというような意見もいただいておりますが、現在は課題の多い西側を検討しているといったところでございます。

(家田部会長) はい、続けて近畿地整をお願いします。

(近畿地方整備局道路部長) 312号に関しまして2点ございます。

まず地方小委員会におきましては、私どもの資料は現道の312号線の改善に着目したことの資料だけだったのですがむしろ委員の先生の方から、もう1つの役割があるはずだと、広域的な幹線道路の一部を形成するという役割があるはずだと。そちらも強調すべきということで本日の資料に至っているというような経緯でございます。

なお、この縦方向、南北方向には、それぞれ京都から宮津に向かって京都縦貫自動車道が、7月に全線開通します。また、神戸から豊岡に向かっての南北方向の高速道路も間もなく開通。さらに、姫路から鳥取に向かっての南北方向の高速道路、実はこれもあるのですけれども、3路線ともある意味終着になってしまうものですから、その終着同志を東西で結ぶことによってネットワーク効果を発揮したいというのが、地元3人の知事、並びに地元の首長さんたちの共通した思いでございます。そういった意味からも広域的な面を強調すべきというふうに委員の先生からご指摘をいただいたところでございます。

もう1点、完成2車線の計画となりますので追越車線を基本的には10kmを目途に1か所ずつつけていく計画にしており、大宮峰山インターの辺りに追越車線の計画をしております。以上でございます。

(家田部会長) 重ねてご質問、ご意見はいかがですか。

私から聞きますが、この瑞浪については、ここに工業立地があるから、そこへのアクセシビリティをよくするために道路を改良するっていう話ならわかるのだけど、ここの通過性をよくするためにバイパス作るのですね。だからね、もしそうだとするとやっぱり、円滑な走行を確保するっていうのがメインの話だから、ここだけやっても右側が残っていたらどっちにしたって渋滞しちゃうよねっていうことになると思うんですね。

ふと見てみると、右のほうに恵那インターがあって、それからこの図のもうちょっと左のほうに瑞浪インターがあるので、例えばこの山のところはいつになるかわからないから放っておくとすると、例えばこの赤い区間の一番右の端くらいのところに、スマートインターか何かでひょいっと高速に入れるようになるなら、大庭道路部長がおっしゃるような、まずはここの大事なところをまずやっておきましょうっていうことで概ね解決って感じがしてくるんだけど。

別にだからどうしろとかじゃないですけど、恐らくいろいろお考えになっているはずなので、戦略的によくお考えになって必要な措置をとりながら前に進めていただいたらなと思います。これは意見ですから、特にお答えいただく必要はありません。

それからもう1つ、312号のほうについて言うと、もう1回聞くと、10kmに1回作りましょうねと。作りましょうねはどのくらいの延長のものを作ろうというのですか。

(近畿地方整備局道路部長) 長さ的には1.6kmのものを作る予定です。

(家田部会長) 10kmに1回、1.6kmがあるわけだ。で、何台抜けるの、それで。車が重なっていて、その1.6kmのところでは抜いてやらなきゃいけないですよ。1台や2台だったらスッと抜けるけど、何台抜けるかっていう発想をしながらやらないと。形式的に10kmに1回で1kmくらいですっていう目途みたいなものは決まっていると伺っていますけれども、普通の道ならまだしも、これがいやしくも山陰近畿自動車道と銘打つものの一環としてやるのだとすると、しかも2車の完成形で行くとすると、既存のそういった枠組みはこっちへ置いておいて、本当に追越車線は何kmに1回ぐらいやっぱりいるよねとかね、その時には何kmぐらいにしてやらなきゃそれは抜けないよねっていう、ストレスのかからない道路っていうのをもうちょっと真剣にお考えになっていただいて、いろいろ配慮いただけたらと思います。これも意見でございます。

よろしいでしょうか。それではただいまの6件につきましてご判定をいただきたいと思っております。部会の意見としましては、ここまでの6件につきまして、いずれも採択が妥当であるということではいかがかと思っておりますけれども、いかがでしょうか。よろしいですか。

(委員一同) はい。

(家田部会長) はい、ありがとうございました。

それではただいま、審議の途中で出た意見はまた持ち帰っていただいて、これからの改善にいろいろと活かしていただけたらと思います。部会における議決は、この部会ですね、社会資本整備審議会運営規則第9条第3項により、分科会長が適当と認める時は分科会の議決とすることができます。

本日の議決は、分科会長としてこれを適当と認め、分科会の議決とさせていただき、分科会から社会資本整備審議会への報告、社会資本整備審議会から大臣への答申という手続を進めさせていただくということにいたします。よろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。

それでは今日の審議事項全般については以上のとおりでございます。ここまでの、議決は終わったあとでございますけれども、それ以外のコメントとか今後に向けてのお話ありましたら、どうぞご発言いただきたいと思っております。石田先生何かありますか、よろしいですか。はい、ありがとうございます。

それじゃ次はその他の事項でございます。その他の事項は、資料の4があると思っております。これは私から説明でございます。

防災機能の評価手法(暫定案)の改善について、というのがあると思っております。これはもう4年前になるわけですけれども、東日本大震災の直後に、この分科会において、何とか防災機能みたいなものを、やっつけ仕事でいいから評価しなきゃいけないねということで、えいえいって作った指標がございまして。先ほど資料1でご説明いただいたA、B、C、Dみたいなものもそれに準拠しているんですが、それをなるべく早い時期までに改良して、それで暫定じゃないやつにしないといかんよねというのが、当時の部会の宿題でござい

した。

それを1枚めくっていただきますと、新道路技術会議の中の研究課題として、これは石田先生がトップですよ、の1つとして採択していただいております、私が研究代表者で主要なメンバー、羽藤先生、柳沼先生とか書いてありますけれども、田村先生もメンバーに入ってください。

全地方整備局、それから北海道開発局入ってもらって議論してきたところでございますけれども、2年間の研究が一段落しまして、3年目に今度入ろうかなというところ。3年目入らせてくれるかどうかはまだご通知いただいておりますので、多分入らせていただけではないかと思うところでございますが。

今日の資料は、その2年目のまとめというところでやったものでございます。さっきやったA、B、C、Dみたいな評価を、ややえいえいとやっているところがあるのを、もう少し納得感のあるような手法を見付け出すということをやって、一番最後のページ、4ページって書いてあるところ辺り見ていただくと、何か四国の地図がいろいろ出ていると思いますけれども、大体妥当な結果が出つつあるところまでやってきましたと。

それでここからは、各整備局の単位ごとに議論しながら、最後のファインチューニングをしていきたいと思っておりますというような状況でございます。お時間のある時に目を通していただけたらと思う次第でございます。

ただいまはそんなところですので、特に審議ってということもないと思うので、次のところに進みたいと思います。

一応今日予定した議題は以上ということになるかと思いますが、いかがでございましょうか。委員の皆様方、それから本省、あるいは今日は各地方整備局からお出でいただいておりますので、ここぞとばかりに言っておきたいことがありましたらどうぞ。フリータイムですので、ご発言いただきたいと思いますがいかがでございましょうか。どうぞ。

(石田委員) 2つございまして、この事業評価の仕組み、ずいぶん整備されてきて、実績も積み上がってきていいと思うんですね。まだ家田先生は研究で更に充実しようと、うまくできそうだというご報告いただきまして。

ところが、対象をちょっと考えてみますと、今の事業評価の改築は、やっぱり量的なところに問題がある改築ですよ。安全性の評価も、死傷率が高いところなんですけれども、直轄でもずいぶん前から申し上げているのですが、一次改築をしてそのままのところは、実は危なくて人が歩いたり自転車で通らないから、結果的に事故が少なくなっているという、そういうこともあるかと思うんですね。

これから、地域の観光とか地方創生とか、ということを見ると、実はああいう、あるいは地域のコンパクト+ネットワークもね、ああいう道路の重要性が再認識されるべきじゃないかなというふうに思っております、そうすると今のこの事業評価のスキームではああいう道路は救い得ないですよ。

だから、その辺についてもちょっと検討を進めたらいかがかなというふうに思いますの

で、よろしく願いいたします。

(家田部会長) どうもありがとうございます。今日の審議事項は、諮問があったからああいうふうなのをやったのですけれども、あれはあれでももちろん重要ですけどね。今、石田先生おっしゃったような、本来道路の整備っていうのはどういうところに目を付けなきゃいけないか、次の時代はどういうことをやるべきか。それにふさわしいような評価の仕方とか、選ぶやり方を考えるっていうのが、この事業評価部会の本当の目的です。そんなこともありまして10分余らせましたのでね、本当に。どうぞ、皆さん方もご発言いただきたいと思います。田村先生、いろいろと意見があるんじゃないですか。北海道で。

(田村委員) 今日も出てきましたけど、国土の60%を占める雪国の問題をどのように考えて整備するべきなのか。冬期間の活動がそもそも減るのか、雪のために減らされているのか。近年のゲリラ豪雪のように、災害として扱う場合もあります。

日常生活の移動時間の信頼性に関わる部分については、新しい指標を検討して対応する必要があると思います。

もう1つ、高速道路は雪に弱くすぐ止まる、と言われます。このあたり、道路管理者と警察との協議が進んでいたり、高速道路の除排雪の方法も高度化したりして来ていますので、改善努力を利用者に分かる形で示してゆくことができる段階にきていると考えます。

(家田部会長) そうだ。ありがとうございます。羽藤先生、太田先生、いかがでしょうか。

(太田委員) ありがとうございます。やはり評価というのは、目的に対して実施していることがどのくらい効率的にあるのか、あるいはそれを相対的に評価して、効果の高いものから順番に実施するのが本来のあるべき姿であると思います。そういう意味では、家田先生が、これを工夫されて、信頼性の部分、防災機能の評価をうまく組み入れて、従来のいわゆるB/C以外の効果も組み合わせて進んできたと思います。

多くの混雑が過去10年間で道路政策にあった中で、再度、この場合はどちらかと言うと幹線ということになりますけども、幹線道路政策の目標をもう一度再度しっかり考えてみて、その中で各施策をしっかりと位置づけていく必要があると思います。

先ほど恵那の話が出ていましたけれども、どうしてもトラックが下に降りてきてしまう。このことへの対策の側面がどうしてもあるものですから、そう考えますと、高速道路を、特に物流関係について料金政策を工夫することによって、バイパス、現道、高速道路の分担を考える。そのようなことについても、そろそろ落ち着いて検討できるようになってきたかなと思っております。

評価は評価としてしっかり厳密にやって、国民の皆さんの理解を得ていくということは重要であります。それとともに根幹となる基本政策のほうをしっかりと考えていく、考えられるような環境が整ってきたかなと思っています。

(羽藤委員) この事業評価の話はずっと聞かせていただいていたいて、やはり私思っておりますのは、ミッシングリンクと暫定2車の問題であります。

どうしても高速道路が概成して、ほぼほぼ概成してきますと、最後のところあるいは暫定2車で開通しているところを拡幅するということが、どうしても評価上、通常の評価だと難しくなるわけですね。

しかしながら、いざという時に、国民の皆さんの生命を守っていく上で、このミッシングリンクの問題と暫定2車の問題をきちんと解決しないと、これは私は高速道路の本来の原理原則、目的を果たせないのではないかということ、非常に危惧しています。

ただ、そうは言いながら、じゃそれをどういう評価尺度で評価し作っていくのかについては、この通常の事業評価の枠組みの中で、更に深掘りした、何らかの評価の仕組みを作っていないと難しいとも感じておりますので、ぜひそうしたところをやっていただきたい。

あるいは、ミッシングリンク、暫定2車の問題だけではなくて、この首都の問題を考えた時に、やはり首都直下が起こった時の首都機能を維持する上で、今の高速道路、放射のあり方だけで本当に十分なのかといったようなことも、これもやはり東京、首都というのは世の中できわめて重要なところですので、こういった問題も改めて今後に向けてぜひ検討していただければなというふうに思っております。以上です。

(家田部会長) どうもありがとうございました。私も一言、二言だけ申し上げて、あと深澤さんにトータルの感想でもとかいう感じにしましょうかね。

1つは、先ほど石田先生も同種のことをお話しされたと思っておりますけども、くしの歯作戦っていうのがね、やった時に、もちろん高速道路は役に立ったりもしたのだけでも、案外下級の国道がね、その歯のほうですね、くしの歯のほう。あれが長い時間かけて急カーブを緩いのにしたり、ほんのちょっとしたトンネルを作ってスッと行けるようにしたりっていうのも、もう気の遠くなるような時間をかけて直してきたんだと思うんだけど。

補助国道なんだと思うんですけど、そういうところの地道な努力っていうのが効きましたよね。ああいうものっていうのが実は、道路のいざという時の性能を支えているんだという認識は、一方で必要だなと思うんですよね。大事なものを作るだけじゃなくてね。

だけど、この国の審議会の中では、あんまりそういうところについてはほとんど議論になる、少なくともこの部会を対象としてないですからね、と思います。その時に、もう1つ言えば、単なる車が走れるねというだけではなくて、歩いたり、あるいは自転車のような、本当にドライバーも含めてですけれども、いろんな種類のユーザーが道路を使う時に、悪い意味のストレスを感じないように、安心して使えるような道かというふうに日本の道を言うと、どうもちょっとなっているところがありますよね。

そのところを、何らかの評価をしながら、いやこのところがこういう改良が必要だねとかね、それについて国も支援したりするような、ユーザーストレスみたいなところで、そこに着目した検討が要るんじゃないかなと、私も思っているところでございます。

もう1つ、先ほど深澤局長がご紹介された、関東プロジェクトアーカイブスにあるようなものに相当しますが、やっぱり事後評価は日本全国であちこちにあるわけであって、そ

れも、全体眺めるといところが結構重要なんですよね。1個1個を保存するっていうのも大事なんだけど。

このアーカイブスの本の後ろ見ていただくと、集計するという意味がおわかりになると思いますが、97ページ見ていただきますと、この図は、事業費が当初のお金とどのくらい変わったかなっていうことを示すもので、縦軸が累積度数なんですよね。だから0%のところがこのくらいのところにありまして、プラスマイナス10%ぐらいで7割ぐらい入っちゃうんで、そう世間で言われているほど、蓋を開けてみたら倍になってる、3倍になってるっていうことではないっていうことなんですよね。もちろん下げてる、技術開発やなんかでコストダウンしているのも少なからずあるわけですね。

だけどやっぱり増えてるのももちろんある。その理由もいろいろ分析してあって、地質条件が思ってたのと違うなとかいろいろあるんですけども。

それから次の99ページ見ていただきますと、今度は事業期間がどれくらい延びたり縮んだりしてるかなということでありまして、これも言われているほどにめちゃくちゃに延びてるわけではないんですけども。でもやっぱり延びてるのも結構あるんですね。

つまり1つ1つ見ているうちはまあこんなもんかなって思うものが、日本全国をこうやって見ると、道路の事業って一体何でコストアップしたり下がったりしてるのかなとか、それが妙に地域的な偏りはないのかなとか、大都市と地方部ではどうなのかなとか、そういう集計的に見えてくるものも多いと思うんですよね。ぜひ、そんなのも事業評価の一環だと僕は思いますし、決して新規採択のところだけに關心払うんじゃなくて、事後評価にも關心を払っているぞっていうのを、恐らく事後評価を単なる事務手続として見がちな現場っていうものに対する強いメッセージになると思うので、申し上げた次第でございます。

加えてご発言はございませんか。よろしいですか。それじゃ全体まとめて、ちょうど時間でございますので、局長からお話をいただきましょうか。

(道路局長) どうもありがとうございました、先生方からたくさん意見いただきまして、評価については私も昔から疑問点とかいろいろとあるんですけど、力不足でなかなか改善できていない。特に3便益の評価っていうのは、もう限界というか、3便益という指標で測るべき道路事業はもちろんありますけれど、3便益で測れない道路事業がたくさん出てきている中で、いつまでも道路事業はその評価、B/Cを3便益だけでやっているのが本当は変なんです。

1つの例を言うと、昔、若干関わっていて、例えば首都高速の日本橋のところを地下に入れましょうかどうかっていう話になった時に、あれは地下にしてもB/Cはゼロなんです。走行速度は変わらないから。もちろん事故とかそういうのはあるかもしれませんが、ほとんどが走行便益じゃないですか。

だから、あれをB/Cで判断すればほぼゼロ、だけどやるかやらないかっていうのは多分そこで決まるわけじゃなくて、別のものさしで決まるはずなので、そういうふう考え

ると、今、先生方がおっしゃったように、それぞれ道路は目的があって、その目的に合ったものさしで評価して、やるかやらないかっていうことをやらなきゃいけない。そういう問題意識持ちながら、なかなか改善できていないのですが、せっかく先生方から貴重なご意見いただきましたので、新しい時代の評価の仕方、これも真剣にやっていきたいと思えます。よろしくご指導お願いします。ありがとうございました。

（家田部会長） どうもありがとうございます。それじゃ私の司会をお返しいたします。

（総務課長） 長時間にわたりましてご議論ありがとうございました。本日の部会の内容につきましては、後日委員の皆様方に議事録の案を送付させていただき、ご同意いただいた上で公開をさせていただきたいと思えます。近日中に速報版として、簡潔な議事概要をホームページで公表いたしたいと考えております。

本日の資料はそのまま置いていただければ、追って郵送させていただきます。以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はありがとうございました。