

社会資本整備審議会 道路分科会 第15回事業評価部会

平成29年3月16日

【藤井総務課長】 本日はお忙しい中、お集まりいただきまして、ありがとうございます。ただいまより、社会資本整備審議会道路分科会第15回事業評価部会を開催させていただきます。

まず、1点ご連絡させていただきますが、道路局長の石川におきましては、国会の質疑対応がございまして、欠席とさせていただきますことをご了承ください。

まず、官房審議官の増田よりご挨拶申し上げます。

【増田官房審議官】 増田でございます。いつも道路行政に対してさまざまなサジェスションをいただきましてありがとうございます。今日は社会資本整備審議会道路分科会の事業評価部会ということでございまして、石田部会長はじめ、委員の皆様方におかれましては、お忙しい中ご出席賜りましてまことにありがとうございます。

昨年12月に有料道路1事業の新規事業採択時評価について、ご審議をいただいたところでございます。本日は平成29年度予算に向けた直轄道路事業の新規ということで、高規格幹線道路3事業、一般国道の拡幅、バイパス4事業の計7事業をご審議いただく予定でございます。29年度新規ということでございますので、注目度も高いのではないかとこのように考えております。

さて、2月の26日に圏央道の茨城県区間が開通いたしまして、これで東名から東関道までつながるといことで、成田空港等々から関東各地へのアクセスの向上、それから圏央道沿線のさまざまな物流系、工業系の立地施設、そういう生産性の向上が格段に高くなるものであるというふうに期待をしているところでございます。

いろいろ事業評価におきまして、このような道路の整備の効果を幅広くしっかりと評価を今後ともしていきたいというふうに考えておりますので、ぜひご指導方よろしく願いしたいというふうに思います。

限られたお時間ではございますが、どうぞ忌憚のないご意見を賜りまして、今後の事業評価に向けてアドバイスいただけますように、よろしく願いいたします。

【藤井総務課長】 ありがとうございます。

本日の部会でございますが、ただいまの挨拶もありましたとおり、29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承ることについて、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、これに基づき事業評価部会の意見を承るものでございます。

まず最初にお手元の資料を確認させていただきます。配席図、委員名簿、次第のほか、資料が1から4までございます。参考資料が1から7までございます。漏れている資料ございましたらお知らせください。

よろしいでしょうか。

それでは、本日の部会の議事につきましては、規則によりまして公開といたしております。本日は田島委員、田村委員、原田委員におかれましては、所用によりご欠席でございます。ご出席いただいている委員の方、総員8名のうち5名ということで、審議会令によります定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

それでは、以後の議事の進行を石田部会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【石田部会長】 おはようございます。これより、議事を進めさせていただきたいと思っております。本日の議事は、先ほどもございましたけれども、審議事項として平成29年度予算に向けた道路事業の新規事業採択時評価についてでございます。また、報告事項として、直轄事業と有料道路事業の役割分担についてもございます。まず事務局より資料のご説明をいただいた後に、委員の皆様のご質問やご意見をいただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

まず、今回の新規事業候補箇所の選定の考え方について、事務局よりご説明をお願いします。

【川崎国道・防災課長】 国道・防災課長の川崎と申します。よろしくお願いいたします。座ってご説明をさせていただきたいと思っております。

【石田部会長】 どうぞ。

【川崎国道・防災課長】 それでは、私のほうからは、お手元の資料1を使いまして、平成29年度新規事業候補箇所の選定の考え方について、まずご説明を申し上げたいと思っております。

1ページ目をお開き願いたいと思っております。ここには、全体のスケジュールが書いてございます。新規事業候補箇所の検討を進めてきたものの中から、準備が整ったものにつきまして、2月28日に都道府県知事に意見照会を行っております。いただいたご意見につき

ましては、参考資料の2につけております。いずれの区間につきましても、予算化には同意というご意見をいただいていることをご報告申し上げます。

次に地域ごとに3月の7日から14日にかけて、各地方の小委員会であらかじめご議論をいただいております。これらにつきましては、参考資料の3に取りまとめております。各事業の説明の際、必要に応じてご説明を申し上げたいと思います。

それから本日のご審議をいただきまして、予算が国会の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いう流れになっております。

次、2ページをごらんください。こちらが今回選びました7カ所のリストアップの結果でございます。最初の3つが高規格幹線道路であります。それから残りの4つが一般国道の拡幅、バイパスになっております。

3ページをお願いいたします。今の候補箇所を全国の地図に落としたものが3ページにございまして、この地図は高規格幹線道路とその他代表的な地域高規格道路のネットワークに、赤枠で示したものが高規格幹線道路、それから緑の枠で示したものが一般国道の拡幅、バイパスの箇所となっております。全国で7カ所となっております。

次4ページでございます。こちらで高規格幹線道路選定の考え方をご説明いたします。高規格幹線道路の未事業化区間のうち、道路ネットワークとしての課題、主要都市間の速達性、いかに早くつなぐかという意味でございますけれども、それから大規模災害が発生した際のネットワークとしての防災機能の評価をまず行います。それから並行する現道、今現在使っている部分の道路の防災の観点、あるいは渋滞の観点、事故の状況、そして走行性の観点から評価を加えております。

加えまして企業立地、あるいは観光振興という地域の抱える課題に関しましても、評価を加えております。そうした中で、都市計画決定、あるいはアセスメント、事業調整など事業の実施環境が整っているかを確認しまして、最終的に今回3つの区間を選定いたしております。

それでは、中身にもう少し入りたいと思います。5ページをお願いいたします。1つ目の課題といたしまして、主要都市間の連絡速度でございますが、これは都市間の最短距離を最短速度で割ったものでございまして、速達性をあらわしております。早く行けるかどうかというものでございますが、青が速く、赤が遅いと見ていただければと思っております。

6ページをごらんいただきたいと思います。2つ目が防災機能の評価するものでありま

して、平時と災害時の移動時間の変化によりまして、効率あるいは迂回の程度を評価いたしまして、A、B、C、Dとランク分けをいたしております。災害のリスクといたしましては、地震、津波、あるいは豪雨、豪雪、それから火山を設定いたしまして、災害時に通行不能となると推定される箇所を設定いたしまして、災害時も平常時も移動時間に差がなければAと評価されます。

一方、災害時には平常時の1.5倍未満の時間差で到達できれば、B評価、さらに1.5倍以上の迂回の時間を要すればC評価となります。さらにDとなりますと、主経路あるいはそれを迂回する道路ともに災害時に通行不能となるということで、大変脆弱な道路というふうに評価になります。

次に個別の表に入らせていただきます。7ページ、8ページは、今回ご説明いたします2つの指標、1つがネットワークの課題、それに並行する現道の課題を未事業化区間全てについて、ロングリストにしたものであります。一番左が主要都市間の連絡速度をあらわしたものであります。その次が防災機能の評価をジャンクション間のネットワークで見たものと、今回事業化する区間のインター間で評価したものと2つ加えております。

それから、その隣が並行する現道の課題といたしまして、防災面での、例えば津波浸水区域に該当するか、あるいは事前通行規制区間があるか、それから通行止めの実績があるかなど、さらに渋滞の箇所、あるいは事故危険箇所、あるいは冬期のスタックということで、雪による影響で車が立ち往生するようなことがあったかないのかというようなことを、該当すれば丸という形でつけております。

その隣が代表的な期待される効果ということでございまして、道路のストック効果を意識いたしまして現時点で代表的に評価される効果を記しております。一番右の欄でございますけれども、事業実施環境が記載されており、赤く確定と書いてありますものが、手続が整ったところでありまして、備考欄に注釈で記しているものにつきましては、手続的には整っておりますが、問題がありまして現在保留としているものでございます。

それでは、個別に今回新規事業候補箇所として選ばれたものにつきましては、黄色で塗っているところでございます。上から19番目のところでございますけれども、東北中央自動車道及位～上院内でございます。これにつきましては、ネットワークの課題といたしまして、主要都市間の連絡速度が低い、あるいは防災のランクが、ジャンクション区間で見た場合にはD評価、あるいはインター間で見た場合C評価でございます。

また、並行する現道の課題といたしまして、防災の通行止めの実績に丸を示してござい

す。これは、例えば国道13号。これ並行する現道でございますけれども、こちらで平成27年2月に雪崩で3日間の通行止めが発生し、広域迂回を余儀なくされた区間でありませうということを表しております。また、渋滞につきましても、冬場の速度低下によりまして、主要渋滞箇所があるということでもあります。さらに、走行性の面でも課題があるということで選ばれているものであります。

それから次に41番目の山陰自動車道、はわい〜大栄東伯でございますが、これも手続的には完了しております。山陰道の鳥取県内最後のミッシングリンクの区間でありまして、並行する現道の課題といたしましては、国道9号が津波浸水区域に該当するとともに、前後の区間が既に整備されておりました、この前後の山陰道を通る大型トラックという通過交通と沿道から出入りする生活交通が輻輳いたしまして、死亡事故が多発しているという課題がございます。これにつきましても、2月に都市計画決定がなされまして、事業実施環境が整い選ばれたところであります。

それから3つ目といたしますか、最後の46番。四国横断自動車道の佐賀〜大方の手続が完了しており、主要都市間の連絡速度が低く、防災ランクがジャンクション間でC、さらにインター間で行きますとDと低く、加えて並行する現道、これ国道56号になりますが、南海トラフ地震発生時には約75%が浸水すると予想されている区間に該当いたします。また、事故危険箇所という課題もあるということで選ばれたものであります。

以上、3カ所につきましては、ネットワーク面の課題や並行する現道の課題が確認され、かつ事業実施環境が整っているということで選ばれたものであります。なお、個々の箇所の必要性、緊急性、あるいはストック効果につきましては、後ほど個別の箇所のところでご説明を申し上げたいと思っております。

次に9ページをお願いいたします。こちらは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選定したものでございます。こちらにつきましては、まず地域における道路交通上の課題、あるいは地域からの要望があるような区間、そして事業実施環境が整っている区間につきまして、各地方小委員会において審議の上、候補箇所を選び、それから全国的政策課題に照らして必要性を確認し、選んだものでございます。

具体的に申しますと、3つの観点、1つが渋滞対策の観点、それから事故対策の観点、そして防災・震災対策の観点から必要性を確認するとともに、企業誘致や観光振興など、ストック効果を高める可能性が高い箇所を選定しており、その結果選ばれたものがこの下の4カ所でございます。

次10ページをご覧くださいと思います。個別の視点のところのご説明を申し上げたいと思います。まず最初が渋滞対策の観点からの選定でいたしまして、北海道の事例を選んでおります。北海道の渋滞箇所につきましては、客観的なデータや地域の交通特性から考慮いたしまして、箇所を選び、北海道渋滞対策協議会で主要渋滞箇所として特定をされております。

今回の対象区間となります一般国道36号の白老拡幅でありますけれども、この36号沿線にアイヌ民族博物館。あるいは登別温泉などの観光文化施設が多数存在しており、これらを周遊する観光客が年々増加していつておりまして、観光期の休日、あるいは大型連休に渋滞が発生をいたしております。

さらに加えて、平成32年にアイヌ文化の復興などの拠点といたしまして、「民族共生象徴空間」という施設が開所を予定いたしております。さらに、平成30年には東北の三陸宮古港とこちらの左下に室蘭港がありますが、こちらを結ぶ新たなフェリー航路の開設が予定されていることなどから、北海道渋滞対策協議会におきまして、主要渋滞箇所として位置づけ、この白老インターの東側の区間について、優先的に整備をすべきとして、北海道地方小委員会で選定をされてきたものであります。

次の11ページです。交通事故の観点からの選定したものといたしまして、千葉市の事例を選んでおります。千葉県内におきましては、事故危険区間といたしまして、交通事故等の事故データに基づく区間の抽出に加えて、地域の事情をよく知っている市町村あるいは道路利用者、地域住民へのアンケートなどによりまして、事故の危険箇所というものを明確化した上で、学識経験者あるいは関係機関からなります千葉県安全向上プロジェクト委員会というものの意見を踏まえまして、事故危険箇所の選定を行っているものであります。

今回の対象区間でございますけれども、一般国道357号の湾岸千葉地区改良蘇我地区というところがございます。こちらは4車線区間での事故危険区間箇所が集中し、死亡事故が多発しているという区間であることから、関東地方小委員会で対策箇所として選定されてきたものでございます。

最後12ページのところをご覧ください。課題箇所の選定に際しましては、ストック効果を高める道路整備を重視する視点でもチェックを行っております。これは岩手県の国道4号、金ヶ崎拡幅の例でございますけれども、東日本大震災の後に東北全体の復興のために、部品調達を地元企業から行うこととしている自動車関連企業が立地するとともに、新

たに大手コンビニチェーンの北東北の食品製造物流拠点というものが立地し、この4号がまさにそのアクセス道路となるわけですが、この4号の4車化を行うことによりまして、この主要幹線道路、沿線への企業立地の増加、あるいは雇用、税収の増加というものが十分想定されますので、早期に事業を実施することで、地域の活性化に資する事業箇所として選んだものでございます。

以上、今回7カ所の選ばれた経緯の概要と、ロングリストからの選定についてご説明をさせていただきました。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

【石田部会長】 どうもありがとうございました。

今のご説明内容について、ご意見とかご質問ありましたら、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。

よろしいですか。はい、どうぞ。

【竹内委員】 竹内でございます。ご説明どうもありがとうございました。

ページ数で言うと、資料1の9ページになりますが、一般国道で、真ん中に全国的な政策課題に照らし必要性を確認とあり、渋滞対策、事故対策、防災・震災、今回、4つ下にありますのを見ると赤で渋滞、緑で事故と、それぞれが書いてあるということですね。ただここでの表記上の問題なのかどうかという確認です。ストック効果というものは、ここに書かれていないわけですよね。ということは、ストック効果はあって当たり前だから書かないのか。あるいは、そうであるとするならば、何でしょうね。渋滞、事故、防災対策とストック効果。4つは並列して並ぶものではないという理解でよいのか、4つが並ぶならば、下の4つの中にもちゃんとストック効果という言葉が入ってくると思うので、そうなるそれがここには書かれていないことになってしまいます。ですから、最初に言った赤と緑と青のこの関係と茶色の関係ですね、この位置関係、これをご説明いただければありがたいと思います。お願いします。

【石田部会長】 はい、お願いします。

【川崎国道・防災課長】 まずその渋滞、あるいは事故対策、防災対策というこの政策課題に照らしまして、それぞれ一番その必要性というものを説明いたしますが、ストック効果の部分は、企業立地、観光振興、もちろんダブる部分と間接効果的にダブらない部分というのがございます。これにつきましては、個々の事業箇所の中でそれぞれ説明を申し上げたいと思うのですが、いずれにしても、この道路を整備することでどういう地域にストック効果があるのかということが、わかりやすいあるいは高まるのかという目

で、我々見ていこうという意味でここに書いておまして、そういう意味では視点としてはダブる部分とダブらない部分があると思っております。

【石田部会長】 よろしいですか。

【竹内委員】 はい。いいです。

【石田部会長】 ほかにいかがですかね。よろしいでしょうか。

はい、どうぞ。

【羽藤委員】 どうもご説明ありがとうございました。4ページ目のところで、選定の考え方ということで、一番上の大きな箱ですけれども、道路ネットワークとしての課題、並行する現道の課題、その他地域の抱える課題ということで、大きくは渋滞の話と防災の話で、地域から上がってきている事業実施環境が整っているということでピックアップされているとは思いますが、よくよく見ますと、例えば10ページ目の一般国道の場合ですけれども、白老なんかですと渋滞の理由から当然この箇所上がってきているように思いますが、右の箱を見ますと、あと説明聞きますと民族共生象徴空間ということを挙げられていて、かなりこういった事項というのは、国の中でやはりこういう地域は非常に重要な地域である、あるいは経済的な活性化であるとか、日本という国がそういう文化をやはり継承していくという意味で重視すべき道路ということですので、通常のやはり整備とは違うというか、国策としてやっぱりこのネットワーク必要だということだからかなり強い理由として必要度を検討してつくっている。要するに逆に渋滞からやってももちろん重要な事業だと思うのですが、むしろその文化的な理由であったりとか、そういったこともあるのかなと思おまして、そうすると従前から防災とか事故とか渋滞ということではない理由からも、こうした事業の位置づけというのができるのかなと思うんですが、やはりそれでもやっぱり渋滞、事故、防災っていうのから落としていって、これが重要だという理屈なのか、それともやはり文化的なところのほうがむしろ重要だというような見方もできるようなには思うんですが、そのあたりの選定の考え方を少し補強して説明いただければというふうに思いました。

【石田部会長】 お願いします。

【川崎国道・防災課長】 白老拡幅の場合、もともとかなり36号沿線に観光施設あるいは文化施設が多数ございまして、既に休日交通で相当速度の低下が発生していると。それはどちらかというと観光の見方でございますが、あと室蘭と苫小牧という北海道1位、2位の物流の港の真ん中にちょうどありますので、そういう意味でこれから物流の可能性

も高まってくるというところに、2つ事例として挙げましたが、1つがフェリーが宮古とつながるということでございまして、物流あるいはそういう交通がさらに伸びてくるだろうということと、もちろん民族共生象徴空間といたしましても、聞くところによると100万人ぐらいを想定しているということで、当然そういう多くの方が来場していきますと、今でもかなり休日に渋滞が発生しているということで、それがボトルネックになるだろうということで、今回選んでおります。

そういう意味で、そのためという言い方ではないのですけれども、当然将来そういう100万人の方が来られるということを念頭に置いて、この場所が選ばれたというふうに思っております。

【石田部会長】 どうぞ。

【羽藤委員】 ご説明ありがとうございます。

混雑の理屈から間違いない事業だとは思いますが、例えば日本の国内の中に、今世界遺産であるとか、さまざまな国としてバックアップする必要がある地域とか、サイトとかあると思うのですよね。そういうところをネットワークとしてつなぐという理屈は、おそらく渋滞とか事故とか防災とはおそらく違う理屈としてあるのかなと思ひまして、そういう意味でちょっと質問させていただいた次第です。ありがとうございました。

【石田部会長】 それに関して申し上げますと、去年の12月に、これからの評価のあり方ってやっぱりちょっと考えたほうがいいんじゃないのというのを議論させていただきまして、この9ページのやつは、今の3便益プラス防災ということで、非常にきれいに整理されていて、それからもきちんと理由づけられる箇所であるという、これはきちんとした説明だと思うのですけれども、これからやっぱり観光とか、地方創生とかっていうことを考えた場合には、評価のあり方全体のフレームも考えながら、ほんとうに国が向かっていく姿、その中で道路が果たすべき役割というのがきちんと評価できるような、そういうところも含めて考えていかないと難しいような気がします。

羽藤先生がおっしゃること重々わかるのですけれども、今の段階でそれをぎゅっとやると、ちょっと何かこれまでと違うのではないのかいうふうにも言われますので、そういうおそれもありますのでその辺も含めてやっぱりしっかり議論せんといかんかなというふうに思っております。

【増田官房審議官】 ちょっと補足させていただきます。

【石田部会長】 はい、どうぞ。

【増田官房審議官】 羽藤先生、石田先生おっしゃるとおり、今この全国的な政策課題にも当てはめて、一応説明をして、我々に言わずと非常にかたい評価をして、これでも大丈夫だと。今先生方おっしゃったようにフェリー航路、要は港とのアクセスとか、政策的にそういうネットワーク系をどうつなぐかとか、アイヌ文化、文化であつたり観光でもあるのでしょけれども、そういう何ていうのでしょ政策的なのって、この3つだけでは当然入って来ないんで、今後どうするかと。

なので、いわばこれはストック効果を高めるっていう中に、今の区分で入れようと思えばここでどう読んで、どう総合的に評価するかっていうことになると思うのですが、先生方おっしゃったように、そういうものを今後どういうふうにちゃんと仕組みとして入れていくかっていうのは、また引き続きいろいろご指導いただきたいと思う点でございます。

【石田部会長】 よろしいですか。ほかに。

じゃあどうもありがとうございました。部会としての課題であるというふうにも位置づけたいと思いますので、引き続きよろしく願いをいたします。

それでは、続きまして先ほどご説明のあった内容を踏まえて、個別箇所のうち、まず高規格幹線道路3カ所についてのご説明をお願いします。

【川崎国道・防災課長】 それでは、資料2で個別箇所の説明に入らせていただきたいと思います。実は個別箇所の前に、各地方小委員会のところで、それぞれ地域の課題の分析や政策目標に照らして箇所を選んできておりますので、1つだけ事例でどういうことを議論してきたのかということをご紹介したいと思います。参考資料の5というものを用意していただけますでしょうか。参考資料の5につきましては、今回7区間の計画段階の資料としてつけておりますが、その最初の東北中央自動車道真室川雄勝道路というもので、計画段階評価のどういう議論をしてきたのかということ、概括したいと思っております。

1、2ページのほうをごらんいただきたいと思います。この区間につきましては、2ページ一番右の経緯のところを見ていただきたいと思うのですが、こちらは平成26年の11月に計画段階評価を行っておりまして、対応方針というものを決めております。概要としまして図9の地図を見ていただきたいと思うのですが、今回この赤字のところ、ちょっと難しい字なのですが、これのぞきと読むのですが、及位～上院内という区間がございます。こちらについて、2つのルートを選んでおります。1つが赤い枠のルート。ルート帯って申しますから幅のあるものですが、これを案1としてお

りますが、全線新設案というものでございます。それともう一つが青い枠です。これにつきましては案2ということで、一部を新設し、もう一部は現道を活用するというルートでございまして、この2つのルートにつきましては、市町村長あるいは関係団体へのヒアリング、あるいは沿線住民、あるいは道路利用者にアンケートを実施いたしまして、その結果を上表にあるような整理をいたしまして、両案に対しまして、この政策目標、あるいは道路整備による影響というものを議論いたしまして、地方小委員会の議論としては案1が妥当だろうということで選ばれております。

その後、及位インターというところがあるのですが、こちらが地すべり地形だということもありまして、その地質調査、あるいは地下水の変異なんかをこの2年間観測してまいりまして、インター設置に伴います地質の不安定化の影響は少ないと評価できるということで、今回新規採択時評価の候補として上がってまいりました。

同じように残り7カ所につきましても、同じような幾つかのルートを提示しまして、その政策課題に対してどちらの案がいいのか、あるいは道路整備による影響というものを決めて上がってきております。

それでは、個別の箇所のところまた戻っていただきまして、資料2にお戻り願いたいと思います。まず1ページでございます。こちらは東北中央自動車道の真室川雄勝道路でございます。図2のところ、ちょっと小さくて恐縮でございますが、図2のところの赤字の部分であります。対象区間が7.2キロの区間でございまして、完成2車線の道路計画であります。秋田県と山形県の内陸県境部に位置しまして、北側の接します院内道路につきましては、昨年の11月に開通いたしております。さらに南側に接しております主寝坂道路というものが、平成20年に全線開通済みでございます。

この区間の課題について、ご説明を申し上げます。図3にありますように、この地域は、この道路が位置します秋田県、山形県の内陸県境部は、東北でも有数の豪雪地帯でありまして、最大積雪深が約2メートルにも達するところでございます。このため、写真1にありますように雪崩や落雪防止対策の作業を行うため、通行規制が頻繁に実施していく必要があります。このため、この内陸に1本しかない国道13号の冬の移動時間の遅れ、あるいは図5にありますように、所要時間のばらつきが大変大きくなります。すなわち冬場には、この山形の新庄市から秋田県の湯沢市の間を移動する場合には、時間が読めない、あるいは大変大きな時間差が生ずるということでもあります。

さらに雪崩が発生いたしますと、通行止めとなるわけですが、図8にありますように、

迂回に2時間も要するような広域迂回を強いることとなります。そういうことから生活面、産業面で地域への影響が非常に大きく、冬場の交通機能の低下というものがこの地域の大きな課題となっております。

2つ目が、この積雪時の交通機能の著しい低下によりまして、冬場の周遊観光に大きな課題となっているということをご説明したいと思っております。図6をご覧くださいと思いますが、内陸県境に位置しますこの秋田、山形を訪れる外国人観光客の推移のグラフであります。この豪雪であります、雪の降らない東南アジアなどの外国の人々には、大変魅力的な資源と目されております。このため、秋田・山形県境部を周遊するツアーを組む上で、この冬期の定時性、移動時間の信頼性と申しますか、この確保することが大きな障害となっておりますが、秋田側の冬期の観光が大きく低迷をしているということでもあります。

これはもちろん道路だけではなくて、両県連携をいたしまして、冬期の周遊観光を観光戦略の柱と立てまして、地域連携を進めたい意向であります、やはりこの冬場の定時性、あるいは速達性の確保というものが大きな課題であるというふうに考えているところであります。この道路につきまして、B/Cで見ますと、1ページ目の下にありますように、この事業区間だけで見ますとB/Cが1.4、それから山形の新庄インターから秋田の横手ジャンクション間のネットワークのB/Cで見ますと、1.6となっております。

また、防災機能のランクで見ましても、新庄インター～横手ジャンクション間で見た場合には、D評価、当該区間の整備によりまして、これがB評価に改善されるということでございます。

次の事業に移りたいと思っております。3ページをお願いいたします。3ページは山陰自動車道の北条道路でございます。図2の赤字の部分でございますけれども、対象区間が13.5キロの区間でございまして、暫定2車線の計画であります。この区間の東西の山陰道は既に供用されておまして、黒波線のところ、これは鳥取西道路でございますが、既に事業化をいたしておまして、山陰道におきましては、鳥取県で最後の未事業化区間となる箇所でございます。

この道路をとりまく課題についてご説明をいたします。まず1つ目でございますけれども、通過交通と生活交通の輻輳によりまして事故が多発しているという課題がございます。先ほど申しましたように、当該区間の前後の区間の山陰道は、既に整備されておまして、山陰道を利用する大型トラックなどの通過交通と沿道から出入りいたします生活交通が、まさにこの区間は混在しておまして、走行速度のばらつきが大変大きくなっておりまし

て、速い車と遅い車というものが混在しているという状態になっております。その関係から、前後区間に比べまして死亡事故が多発しているということになっております。

具体的には、この区間での死亡事故は年1件のペースで発生をいたしております、死亡事故率でも全国平均の3倍の高さになっております。このため、通過交通と生活交通の輻輳を回避する必要があるという課題を持っております。

2つ目でございますけれども、この鳥取県中部地域の観光や企業立地の活性化という課題でございます。鳥取県ではこの高速道路のネットワークの整備に伴いまして、観光客や新たな雇用の増加をしているわけでございますけれども、このミッシングリンクが残ります鳥取県中部につきましては、図6あるいは図7を見ていただくとわかりますように、その東側東部の地域、あるいは西側西部の地域と比較して大きく伸び悩んでいることがお分かりになるかと思えます。

3つ目でございますけれども、医療サービス水準の地域間格差の解消という課題がございます。鳥取県の中部には3次救急医療機関がございませんので、図8を見ていただきますと東の鳥取県立中央病院か西の鳥取大学医学部附属病院を利用する必要があります。図8にありますように、この区間の整備によりまして60分でその病院に到達できるカバー率、カバー圏域広がり、人口カバー率で行きますと約85%から96%に拡大し、医療サービス水準の地域間格差の解消にも大きく貢献する事業だということがおわかりになるかと思えます。

この道路のB/Cにつきましては、3ページの下にありますように、この区間だけで見た場合に2.3、それから鳥取インター～米子ジャンクション間のネットワークで見ますとこれに3.1となっております。

次、5ページをお開き願いたいと思えます。5ページ目は四国横断自動車道の佐賀大方道路でございます。こちらについては、図の2の赤字の部分の対象区間、14.0キロの区間でございまして、完成2車線の道路計画でございます。この区間の高知市側に隣接いたします窪川佐賀道路、あるいは片坂バイパスは現在事業中でございますが、西側の大方～四万十インター間は未事業化の区間でございます。

まずこの道路を取り巻く課題についてご説明を申し上げます。1つ目は南海トラフ地震に対する地域ネットワークの脆弱性の課題がございます。南海トラフ地震発生時には、この道路が計画されている黒潮町は今日本最大の34メートルの津波が予測されておまして、唯一の幹線道路でございます国道56号があるわけですが、その約75%が津波浸水

区域になると予測されております。図3にありますように、地域の防災拠点であります黒潮町役場もこの平成29年には高台移転が計画されておりました、当該道路が緊急輸送道路として速やかに機能することが大前提となっているところであります。

2つ目の課題であります、これは周遊観光あるいは地域産業促進による高知県西部の活性化であります。四国横断自動車道の延伸によりまして、沿線の町の観光客は増加する一方、図4を見ていただくとわかりますが、高知県西部に位置しますこの高知県西部を幡多地域と呼ぶわけがございますけれども、こちらの観光客は伸び悩んでおります。高知県といたしましては、この道路の整備を前提に四万十川、あるいは足摺宇和海国立公園などを活かしました観光周遊に力を入れることとしておりますが、そのためにも道路の整備、移動時間の短縮、あるいは定時性の確保というものが重要であるとなっております。

3つ目でございますけれども、こちら高次医療施設へのアクセスの問題がございます。高知県西部の高次医療施設といたしましては、図7の高幡地域というのがございますが、図7にある幡多県民病院が搬送先になるわけがございますけれども、この道路の整備によりまして、60分カバー圏域の人口が現在の52%から66%に拡大する予定であると。この道路の整備によりまして、図7の高幡地域の高次医療施設への搬送時間の短縮はもちろんでございますし、安静な搬送といえますか、揺れないということになりますけれども、そういう搬送が可能になることによりまして、患者への負担、軽減ということも可能になってくるという道路であります。

この道路のB/Cにつきましては、7ページの下のところがございますが、対象区間だけを見た場合には1.02でございます、伊予小松ジャンクションから高知ジャンクション間のネットワークのB/Cで見た場合には1.4となっております。また、防災機能のランクで見た場合には、対象区間でランクDでありまして、これを、伊予小松ジャンクションから高知ジャンクション間のネットワークで見た場合、ランクCとなっております。これがこの区間の整備によりまして、ランクC、それからネットワークで見た場合にはランクBに改善されることとなります。

以上少し端折りましたが、3事業についての概要についてご説明をさせていただきました。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

【石田部会長】 ありがとうございます。

何かご質問、ご意見ありましたらお願いいたします。

はい、どうぞ。

【鈴木委員】 説明ありがとうございます。最初の13号のところ、参考資料でご説明いただいたのですけれども、ほかの事業のところもそうなのかもしれないですが、地質調査が入ったというようなお話がありまして、おそらく建設していくに当たって、コストの幅が出てくるのかなど。やってみたらこういうのが出てきて、もう少しかかるとか、かからないとか、意外とかからなかったとかあるかなと思うのですが、どの程度で見て、今コストって計算されているのかなど。

そういうある程度想定外でもう少しかかるっていう、何ていうのですかね。工事がもしかかるという安全側でとって、B/Cを計算されているのかというのを確認したいのですがいかがでしょうか。

【川崎国道・防災課長】 先ほどの真室川雄勝道路の場合は、コストというよりは、そこにインターを設けることがほんとうに安全なのかという議論から、もちろんルートは決まりました。じゃあそのインターのところにつきまして、どうも地すべり地形じゃないかというようなことで、それでこのまま事業していいのかということで、まず環境整備をしたという事例でございます。

今、先生ご指摘のように、例えば自然由来の何ていうのですか、重金属なんかが出てきますと当然その処理にコストがかかります。だからどの程度の重金属が出てくるのかみたいなのは、もう少しきちっと調査をしまして、それは当然コストにはね返りますので、その時点でわかる知見で最適なコストをはじいて、それがやはり何ていうのですか、便益に対してどのぐらいの割合になるのかっていうのを議論しますので、そういう意味で事業費を確定するために少し時間を置いているような事業もございます。

【鈴木委員】 ありがとうございます。

【石田部会長】 よろしいですか。

【鈴木委員】 はい。

【石田部会長】 地質の悪さって今のB/Cの計算のときには一応入っているっていう、こういう理解でよろしいですか。それは当然そうだよ。調査してやっているのだから。

【鈴木委員】 調査しているから入っているということですよ。はい。

【川崎国道・防災課長】 もちろん、先ほどの件、のり面対策費用なんかは、標準的なものとしては入っております。

【石田部会長】 ありがとうございます。

ほかにもいかがでしょうか。よろしいですか。

【羽藤委員】 じゃあ。

【石田部会長】 どうぞ。

【羽藤委員】 どうもご説明ありがとうございました。2点言います。

1点目は、一般国道9号の山陰自動車道ですけれども、これ交通量が結構ありますので、収益率のほうも14.7で結構高くて、非常に筋のいい事業かなと思ったのですが、一方で並行して走っている9号ですね。当然ここからかなり転換するのかなと思うのですが、逆に言うと、地域のほうで、残ったこの道路のほうの利活用みたいなこととかも、多分することで何かストック効果みたいなものもあるのかなとか思ったりもするんですが、この残された現道の9号の扱いについて、どういった利活用のことを考えられているのかということをお聞かせいただけたらと思いました。

2点目はその次の佐賀大方道路ですけれども、こちらのほう防災の脆弱度のランクのところですが、ご説明ありましたように、確かにここの黒潮町のところだと、34メートルということで、相当地元から要望のある道路だと思ったのですが、整備後の脆弱度の向上の仕方が、思ったほど出ていないのかなという気もしていて、何か高台に高速道路ができて、施設も高台移転するというのであれば、庁舎もですね、相当防災の効果も上がるようにも思ったのですが、ほんとうにこれ指標だけ見ると、ちょっと思ったほどの効果でもないようにも見えて、このあたりの実感と、この評価の齟齬があるのかなのか、これぐらいで十分効果あるということなのか、この2点お聞かせいただけないでしょうか。

【石田部会長】 お願いします。

【川崎国道・防災課長】 1点目のところの、現道を今後どうするのかっていうこと、まさに、先生、重要な課題だと思っております。今まさにこれから事業が、ある期間かかってつくっていきますが、この現道を当然空間再配分じゃないのですが、通過交通から地域交通、あるいはまちづくり、あるいは歩行者、自転車みたいな、そういうものを優先するようなものとして考えていく必要があるかと思っておりますが、今の時点で、考えているかどうか、後で部長のほうで補足してもらえますか。

【羽藤委員】 先、先というか、これからということの話で。

【川崎国道・防災課長】 そういうあり方みたいなものですね、高規格幹線道路が通ったあり方については、県のほうからも、今後一緒に議論していきましょうという意見が、これ参考資料の2に、6ページになります。これ知事意見のほうから、鳥取県知事から出ていますが、最後のところに「広域交通と域内交通の利用形態を考慮しまして」という、

今後議論していきましようというふうになっております。まさにそういう場も使いながら、現道をどう使っていくのかっていうのを議論していきたい。あるいは管理の形態も含めてやっていきたいと思っております。

【石田部会長】 よろしいですか。何か補足でありますか。

【佐々木中国地方整備局道路部長】 今国道・防災課長が申し上げたとおりでございますが、やはりこの地域、沿道、非常に農業生産が盛んであったり、観光施設がありますということ、また、道の駅等もありますということでございますので、そういったところを活かして現道をどう活用していくかということも議論してまいりたいということと、やはり何かいずれかの道路に何かあったときに、きちっと代替性が確保できるような管理のあり方というの、引き続き検討していきたいと考えております。

【羽藤委員】 ありがとうございます。

【石田部会長】 どうぞ。

【荒瀬評価室長】 脆弱度の件については、評価室のほうからご回答したいと思います。5ページの図でございますけれども、この道路ができれば当然宿毛だとか四万十、黒潮等との地域については、非常に救われるということになるのですけれども、足摺岬の先のほうにあります、この図で言いますと、この道路沿線、宿毛市の下に土佐清水市と大月町というのがございます。そこが結局津波でやられてしまうので、そこに到達できないということで到達度があまり上がらないと。ですから、今後脆弱度、この防災のネットワークの議論を、少し勉強していきたいと思っておりますけれども、そういう施設の代替機能がこういった高規格幹線道路のインターの周辺に移るとか、そういったことを少し評価をしていけるような仕組みをつくっていけば、実際の思い当たるようなところには当たるのかなと思うのですが、いかんせんこの足摺岬の先のほうにあります役場・市役所のほうに今回到達できないという状況になりますので、そちらの合わせたアクセス道路もそういう改良だとか、そういったものもあわせて評価をするような仕組みだとか、というのもあわせて考えていきたいと思っております。

その辺付近については、そういった道路を管理しています県だとか、市町村とも連携をしながらやっていきたいと思っておりますので、今後の課題だと認識をしてございます。

【羽藤委員】 どうも丁寧にありがとうございます。

【石田部会長】 ほかにいかがですかね。よろしいですか。

はい、どうぞ。

【太田委員】 個別3つのプロジェクトは適切だと思いますので、これはそのまま進めていただきたいと思います。関連して、高規格幹線道路全体の話、評価も含めて2つの意見を申し上げたいと思います。

1点目は、昨年も申し上げたことですが、資料1の7ページ、8ページ見ますと、あと1,050キロ弱残っていると。今年35キロ、去年は確か47キロぐらい、35キロだとあと30年かかるなど。21世紀初頭で、高規格幹線道路の完成を目指すという方針がそもそもあったわけですが、これでは2050年ぐらいになりそうであり、当初の目標とは乖離しており残念に思います。予算の措置もあろうかと思いますが、やるべきことはなるべく進めていただきたいと思います。

事業評価に関連すると、現道を利用するよりも効果が高い、またB/Cも十分に出るので、ほぼ新設という方向であります。場合によっては現道を拡幅する、現道を活用することによって費用を節減して、その分違うところの延長を延ばすという機会費用的な費用の捉え方もありますので、道路政策全体として、高速道路政策全体として、少し異なる考え方も必要かもしれません。これは単なる感想です。

もう1点ですが、評価をするときに、道路側から昔は総合交通政策と言うと、道路が何かいろいろなことをすることによって、フェリーとか鉄道に悪影響を及ぼすという話でありました。最近1つ違う話があると思ったのは、JR北海道の話。釧路根室の間の採算が合わないからJR北海道は何とかしたいと。そのときに、北海道の見解というのは、ここに高速道路がないから、JR北海道にこの路線をやめられると国防上も問題があるという話になっておりました。そう考えますと、北海道の東のほうの高規格幹線道路ができると、JR北海道は路線を縮退することができ、全体としてコストが下がるということになります。昔は総合交通政策的に言うところ、高速道路が延びてくると、公共交通機関に悪い影響を与えるという話があったのだけれども、実は全体のコストとしては節減になる可能性があるということです。

そういう意味では、経済全体が縮退する中で、最後のインフラと言いますか、移動のためにどうしても必要なインフラである道路というものの位置づけが実は経済の縮退の中で高まっているかもしれないと考えます。これから徐々にB/Cが出ないところをつくっていかなければならない中で、高規格幹線道路の意味とか意義を、これまでと異なる視点で位置づける必要が出てくると思いますので、事業評価部会としてはそのところも今後取り込んでいくべきであると思います。

【石田部会長】 ありがとうございます。重要なお指摘をいただいたというふうに、私自身も思っておりますので、またよろしくお願いをいたします。

ほかに、もしないようでしたら、この3つのプロジェクトについては、新規事業化は妥当であるというふうな結論を得たいと思うのですが、確認でございます。よろしゅうございますよね。

ありがとうございます。じゃあそういうことにさせていただきたいと思います。

それでは続きまして、高規格幹線道路以外の4カ所についてのご説明をお願いいたします。

【谷村北海道開発局道路計画課長】 北海道開発局でございます。資料3の1ページ、2ページをごらんください。一般国道36号、白老拡幅でございます。先ほど渋滞の説明で例示がありましたのと、羽藤先生からのご質問でも紹介がありましたが、改めて説明させていただきます。

事業の概要でございますが、図1に位置関係を示しております。図の右上、空港を有します千歳市、また、国際拠点港湾を有します苫小牧市から図の左下のほう、温泉で有名な登別市、また国際拠点港湾を有する室蘭市に向かう国道36号ですが、この間に3カ所2車線区間がございます。本事業は、その2車線区間のうち、一番東側、苫小牧側の4.8キロ区間について、4車線拡幅をするというものでございます。

地域の課題でございます。1つ目は観光期の渋滞でございます。国道36号沿線には、アイヌ民族博物館、登別温泉など、観光や文化施設が多数存在する中、観光期の休日や大型連休には交通量の増加により、旅行速度が低下し渋滞が発生しているというところでございます。

1ページの右側の図9に概要を示しておりますけれども、この事業区間の西側にアイヌ文化復興などの拠点となる民族共生象徴空間というものが、平成32年の東京オリ・パラにあわせて開設する予定となっております。また、平成30年には室蘭港から岩手県の宮古の間に定期フェリーが新規就航されるということで、交通需要の増加によりさらなる渋滞が懸念され、交通アクセス性が課題となっております。現況この区間、混雑率も2.17ということで、北海道の中の対策をしていない2車線道路の中で最も混んでいる道路ですが、さらなる交通需要が見込まれるという課題となっております。

2つ目の課題は、物流でございます。36号の当該2車線区間は、旅行速度の低下とと

もに、2ページに図で示しておりますけれども、死亡事故が多く発生しているなど、物流の隘路区間ともなっております。国際拠点港湾に挟まれました国道沿線には、工場が多数立地し、港湾取扱貨物量の増加と相まって、図8に示しておりますけれども、工業製品出荷額も増加傾向でございます。室蘭港へのフェリー就航は、物流においても交通需要の増加が予想されるものであり、円滑な交通環境の確保が求められているところでございます。

整備効果でございますが、本事業の実施により、観光期渋滞の解消により、地域の観光振興へ貢献するとともに、アイヌ文化復興の拠点整備を支援するものでございます。また、物流の面でも、円滑で安全な物流ルート確保により、企業活動を支援するものでございます。

B/Cにつきましては、高規格同様ネットワーク評価を行っており、2段書きになっております。上段が苫小牧から室蘭市の3区間全てを4車線化した場合、下段の括弧書きは本事業だけ行った場合のB/Cを算出しておりますが、いずれも1.5となっております。

説明は以上でございます。

【石田部会長】 続いてお願いします。

【山田東北地方整備局道路部長】 続きまして、3ページ、金ヶ崎拡幅のご説明させていただきます。これも先ほどストック効果の説明であった事案でございますので、重複する部分は飛ばして、まず事業概要でございますが、これ岩手県金ヶ崎町という内陸の町ですけれども、そこを通過しています2車線の区間です。現況21,000台走ってまして、2車線の区間で非常に混雑していると。2番の課題でございますけれども、ストック効果で説明ございましたが、自動車関連企業が来ていることと、大手のコンビニチェーンも来てくれているということで、図3にその自動車関連企業が、地元企業から部品を調達していただいていること。図4で、金ヶ崎町、岩手県自体がこの東北の中で輸送用機械器具の出荷額が1位ですけれども、その大半を金ヶ崎町が占めていると。図5で新規雇用の社も増えてきているということが読み取れます。

次の大手コンビニチェーンですけれども、右側の図6のほうで、右の上に北上南部工業団地とありますが、ここに大手コンビニチェーンが、東北の北3県の分を出荷しているチェーン店がまわりまして、ここも東北の復興を支援いただいているという状況でございます。その中で、課題の3ポツに書いてございますが、こういった企業とか雇用が増加されている中で、この区間旅行速度が24.7キロということで、東北管内の4号の2車線区間では一番速度が低いという状況でございます。

右側に2つ目の課題で、冬期の旅行速度低下ということで、雪が降ることもありまして、これ今の24.7キロが、冬になりますと17.7キロに、3割速度が低下しますと。図7に書いてございますのが、やはり4車線区間と比較しましてもその低下率が非常に大きいと。そこおそらく堆雪幅の確保とか、低速の車両を追い越せないとかそういったことが重要でございます。こういった速度低下というのは、当然こういった配送業のリスクにもなってくるということで、地元からも強く改善を要望されてございます。

それ踏まえまして整備効果でございますが、効果1のほうにございます、先ほど自動車関連企業、もしくはコンビニチェーンも含めまして、ここで道路整備により円滑な物流の確保がされると、旅行速度も今の24.7キロからおそらく40キロ弱に上がるであろうと。当期の旅行速度につきましても、今の17.7キロからまた倍近く上がるということで、効果が見込めると思っております。

ちなみにB/C、最後の表にございますが、3.2が計上されているという事業でございます。

以上でございます。

【村山関東地方整備局道路部長】 続いて、357号の湾岸千葉地区改良（蘇我地区）と書いてあるもので、5ページと6ページでございます。事業の概要は、千葉市の中央区のところでございますが、この図の2の図面のところを見ていただきますと、357号を挟んでというか、使って、緑のところのぐるっと回った環状道路というのを計画しております、うち、この字が小さいですけども、湾岸千葉地区という上側に旗上げしている黒いところ、こちらが今年の10月に共用して、5.6キロ区間ということです。

今回ご審議いただいているのが、その下の5.0キロと書いてある6車線の区間でございます。交通量は7万台程度走っておりまして、渋滞も非常に著しい区間となっております。課題としては、これ2ポツのところ書いてございますけれども、この千葉港というのが、国際拠点港湾ということで、貨物量は全国2位ということで、もともと蘇我地区というのは、JFEとかがあって、市原のほうに石油コンビナート群が、ほぼメジャーな日本のコンビナート全部あるという状況でございます。

また、こちらの図にありますように、完成自動車モータープールとあって、トヨタが自動車を海から持って来て、1回プールして、それを茜浜っていうか、こちらの図4のところを見ていただくと書いてあるのですけれども、東と西のほうに運んでいって、それで検査をしてから最終的にお客様のところに納品するというようなところの拠点になっている

ということでございます。

課題としては、戻りますけれども、①のところで石油が出荷1位ということで、混雑度1.79と非常に激しい渋滞になっているということでございます。それと②のところで、先ほどから話している千葉港のそういった機能を強化するというところで、実際去年開通した千葉地区の北側のほうには、開通効果が上がっていて、モータープールのほうから、西側の茜浜と書いてあるところには、輸送量増加してありますが、東側の茂原のヤードのほうには、完成のその後の検査工場については、現状のままということになっておりますということです。

なお、この千葉港については、このモータープールも含めて、発展、さらにこの整備を進めるということでございますが、そういったものがこのままであると疎外されるということなんです。

あと3番目であります、この当該地区、副都心、蘇我の商業地区というか、そういう新都心になっておまして、いろいろな施設が張りついているし、この3ポツ目や4ポツ目に書いてあるように未利用地にも新たな計画があるということございまして、このままだと非常に渋滞が激しくなるということでございます。

3ポツ目の整備効果でありますけれども、効果1でエネルギー供給を支援すると。この2ポツに書いてあります完成自動車の物流、これ一般的に自動車だけではなくて、物流の生産性が向上すると。あとは効果3のところであるこの蘇我副都心の整備をちゃんと支援していくということでございます。

B/Cにつきましては、2.0ということになってございます。

続きまして、7ページ8ページの20号の日野バイパスというところでございます。こちらにつきましては、事業概要としては、こちらの日野の赤字で書いてある1.5キロの区間でございます。両側、八王子南バイパスというのと、日野バイパス、もともとの日野バイパス延伸という事業でございまして、今回は日野バイパス延伸のⅡ期ということでございます。

課題としては、当該区間はここの図3の赤いところの73万人時間と書いてございますが、ちょっと見にくいんですが、赤ポツと赤ポツの区間が旗上げしてありますけれども、そこが20号の23区外のワースト1位ということになってございまして、激しい渋滞が発生しているということでございます。順次バイパスを整備したところでございますけれども、当該区間につきましては、この図3の真ん中にありますように、特に渋滞が、平均

速度18キロということで、非常に著しいということでございます。

②のところに書いてありますのは、こちら当該地区の少し上のちょっとこれも見にくいんですが、平山工業団地っていうのが、この当該区間のちょっと上にありまして、そこに医療機械のGEヘルスケアとか、ファナックとか、そういった精密機械をつくる工場なんかがございます、そういったところの物流の支障にもなっているということでございます。

3ポツ目の課題点としては、医療機関ということで、当該地区約144万人のカバー率ということで、ここに書いてあります八王子から町田から稲城のところにかけてカバーする3次医療施設として、東京医大八王子医療センターというのがありますけれども、そちらに搬送というか60分でカバーできないという地区が、まだ十数万人あるということでございます。そちらの解消も課題になっているということでございます。

効果につきましては、渋滞が緩和されるということと、先ほど言いました工業集積地の物流の生産性が向上するというのと、医療機関への救急能力が向上するというところがございます。

B/Cにつきましては、八王子南バイパスから日野バイパス全体を含めると6.0。当該区間、この日野バイパスのⅡ期のみで言いますと2.4ということになってございます。

説明は以上です。

【石田部会長】 ありがとうございました。

いかがでしょうか。ご質問、ご意見ございましたらお願いしたいと思います。

【竹内委員】 よろしいでしょうか。

【石田部会長】 はい、どうぞ。

【竹内委員】 ご説明ありがとうございました。

私から1点。白老拡幅に関するところでお尋ねを申し上げたいと思います。特に2ページのところを見てみると、今回対象になっているところが、相対的にかなり死亡事故が起きている点が集中しているということ。あと、危険区間も結構集中していて、これわりと私は目立つように思ったのですが、要するにこれらの死亡事故の原因というのが、おわかりであれば知りたいと思いました。

つまり、素朴に考えると、死亡事故が起きやすいのは、高速で走行する場合だと通常思います。渋滞していて、それで交通量多ければ低速での追突とかそんな感じの事故が多いと思うのですが、それでもそれが拡幅によってなぜ減るのかということなんです。

あたりのこともしおわかりであれば、教えていただければと思います。

【石田部会長】 お願いします。

【谷村北海道開発局道路計画課長】 事故の形態見ましたら、無理な追い越しという場合が多ございますので、4車線拡幅して中央分離帯ができれば、そのような事故はかなり解消されるというふうに考えております。

【竹内委員】 そういうことですか。

【石田部会長】 よろしいですか。

【竹内委員】 はい。

【石田部会長】 はい、どうぞ。

【羽藤委員】 どうも、ご説明ありがとうございました。質問2点あります。

1点目はちょっと同じ道路で恐縮ですけれども、一般国道36号の白老拡幅です。こちらのほうにつきましては、相当いろいろな事業の意味づけを丁寧にされていて、意味のある事業ですし、総費用も45億円と非常に道路の基本構成でこうなっているのだと思うのですが、非常に安いというか、効果のある道路、費用対便益も満たしております、いい道路だと思うのですが、先ほどから言っていますように、民族共生象徴空間ということにこだわっているわけではないんですが、こういったところを考えますと、例えば山陰であるとか、あるいは周辺の観光との連動ということで、フランスなんかですと1%景観政策みたいな形で道路整備すると、そういったことをやったり、北海道ですと、シーニックバイウェイみたいな形で取り組みも進められておられると思うのですが、そういったような地域との連携について、何かお考えがあるのかということをお聞かせください。

もう一つの事業は、最後の一般国道20号の日野バイパスについてであります。こちらのほうは、交通量がものすごい交通量ですし、渋滞もしているということで、間違いのない事業ですし、収益のほうも27.6で当該区間でも9.6%ですと非常にいい事業だと思うのですが、8ページ目の右下の計画縦断図見ますと、2%勾配で、地下構造物でおいていって、川を越えるところで5%で上がるということで、かなり典型的なサグになるようにも思います。こうした箇所ですと、やはりITS的な何かサグ防止策であるとか、工夫といったようなことも考えられようかと思いますが、まさかこの計画縦断図変えるのは多分無理でこういうふうになっていると思うのですが、何かこの縦断図から起きうる事態に対して、何か対策みたいなことをご検討されているのか、この2点をお聞かせいただければと思います。

【石田部会長】 はい。

【谷村北海道開発局道路計画課長】 それでは白老拡幅につきましてですけれども、こちらにつきましては資料1ページの右側の図9に概要を示しております、その中に交通アクセスの強化を推進という言葉がございます。そこで今北海道庁中心となって、我々、また地元白老町とかで検討会とかをつくっております、国道だけではなくて、周辺の町道、道道を昇格してしっかり整備するであるとか、また、案内どうするかということ、まさに検討しているところということで、地域を上げてしっかり来られる方を混乱なく迎えられるように今考えているところでございます。

【羽藤委員】 ありがとうございます。

【石田部会長】 はい。

【村山関東地方整備局道路部長】 日野バイパスのサグについてでありますけれども、こちらのコントロールポイントは浅川を、川をまたぐというのと、あと八王子南バイパスが半地下構造になっているという関係で、こういう構造になっているのですが、現時点ではサグ対策をまだ詳細に検討しているわけではなくて、今後詳細設計等々入ると思いますんで、またITSみたいなその辺も勉強しながらということになるかと思えます。

【石田部会長】 ちょっと私も感想ですけれども、白老のところですが、イザベラ・バードが日本でこんな美しいところはないということを、日本奥地紀行でちゃんと書いてるので、せっかく民族象徴空間ということですので、何かその名に恥じないような、無駄遣いはいかんと思いますが、いい道路にしていだければというふうに思いました。

それが1つと、あと一般国道357号の6ページの標準断面図ですけれども、左側には副道があるんだが、右側には副道ないですね。これ何か理由があるのですか。しかも、右側のほうには、ここで書いてある蘇我副都心のほうに面している側で、ちゃんと考えたほうがいいと思うのだけれども、今さらだとは思いますが、その辺お考えがあればということと、あと自転車通行帯、もし可能だったら副道のほうに回したほうがいいのかと思うのですが、ここも本線上にあるって何か理由があるのですか。

【村山関東地方整備局道路部長】 まず簡単な自転車道の関係ですけれども、こちらの小委員会でも同様のご指摘があって、屋井先生とか入った中の議論の中では、自転車道の車線の振り方。こちら再検討したほうがいいのかということで、こちら地元とお話し合いしながら車線のどこに入れていくのかということは、検討したいというふうに考えております。

それと、副道が片側しかないのは、海側の大型商業施設の取り付け私道が極めて少ないために副道がないとか、山側は住宅が連担し、取り付け私道が多いため、本線交通の円滑化のために副道を設置しておりますというのが、そういう回答になっているのですけれども、これ都市計画決定の幅の中におさめるということで、沿道の利用を考えて、現時点でもこれでこちらのような副道の配分でもいけるだろうということで、我々としては考えているということでございます。

【石田部会長】　　そうですか。わかりました。

いかがでしょうか。よろしいですかね。

はい、どうぞ。

【鈴木委員】　　今回のに関してということではないのですけれども、先ほど高規格道路のほうでもお話があったと思うのですが、私今回で2回目ぐらいなのであまりちゃんとわかっていないかもしれないです。今回、前回よりか何か件数が少ないなという印象がありまして、今回はB/Cがすごく高いものが選ばれて出てきたのか、たまたまそうなったのかはちょっとわからないのですけれども、最初に期待される効果というのをご説明いただいて、そこから選定をされているということなので、今後進めていくにあたって、B/Cだけでももちろん評価するのではないということ、そういう方向でお話は進んでいるとは思いますが、例えばB/Cが低くても期待される効果が似ているようなもの、近いようなものというのは、例えば2点ぐらい一緒に出てきても、こちらはB/C高いけれども、こちらは低いけれども、期待される効果は近いものがあるというような説明もできるかなと思って。そうすると、もう少し件数が増えるとか、延長を延ばすとかっていう意味でも、進めていき方の1つとしてあり得るのかなと思ひまして、そういった考え方もあるのかなというふうな印象を持ちました。

特に質問というわけではないので、感想ということでお願いします。

【石田部会長】　　ありがとうございます。

ほかによろしいですか。

はい、どうぞ。

【太田委員】　　これもやるべきプロジェクトなのでぜひやっていただきたいと思ひます。

感想ですけれども、例えば日野バイパスのⅡ期を今回議論しているのですが、もしⅠ期と一緒に会議をすれば時間の節約になるだろう。これは冗談ですけれども、基本的にはいろいろ規模とか時間的なものがあるし、予算措置の関係で、本年度採択するものについて

議論しているということで、それはいいと思います。

いろいろと分析していただいているのですけれども、実はこの八王子の例で言うと、八王子バイパスと日野バイパスを合わせてどのような効果があるのかというのがあって、その中の一部としてその効果がうまく提示されれば、道路のネットワークということがよくわかるのかなと思います。

もちろん全体の効果を今のデータで再計算してほしいということではなくて、部分的には書いていただいているのですけれども、全体としてどのようなコンセプトなのか、そのうちの今回ではどこが重点であるのかを、もう少しわかるようにしていただくと、もっと意義が明確になると思いました。

【石田部会長】 ありがとうございます。これから何か説明されるときに参考にさせていただければと思います。

もし、ないようでしたら、結論を得たいと思っているのですが、委員の皆様方、オーケーよというふうなご判断をいただいたというふうに考えているのですけれども、それによるようにであれば、高規格幹線道路以外の4カ所について、部会の意見としては新規事業化は妥当であるという結論を得たいと思いますが、よろしゅうございますか。

はい。どうもありがとうございました。

なお、部会による議決は、社会資本整備審議会運営規則第9条第3項というのがあるのだそうで、分科会長が適当と認めるとき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の手続を進めさせていただきたいと思しますので、あわせてご了解ください。

はい。ありがとうございました。

続いて、直轄事業と有料道路事業の役割分担について、事務局より説明をお願いいたします。

【伊勢田高速道路課長】 高速道路課長の伊勢田です。

資料は、お手元のA4横、資料4と、参考資料は参考資料7となります。まず資料4の1ページと2ページをお開きください。また参考資料の7番は3ページと4ページをお開き願います。本資料の資料4のほうでございますけれども、2ページ目にあります地図でございますが、地図の中にあります赤い線のところ、潮来から鉾田区間、31キロメートルが本日ご説明を申し上げる区間でございます。

この区間の新規事業化の評価自体は、平成21年に事業全体の評価を受けておりまして、平成21年度に新規事業化がされております。ですので、本日の報告は、有料道路を今後投入するにあたりまして、公共事業である直轄事業と有料事業がどのような分担をするかについて、ご報告を申し上げ、有料道路事業のプロセスの透明化を図るものでございます。

では、2ページの地図にありますように、この区間、東関東自動車道水戸線は、常磐自動車道、埼玉県三郷ジャンクションを起点といたしまして、成田空港を経て、北関東自動車道の茨城県茨城町ジャンクションまでを結ぶ143キロの路線でございます。これまでに、うち87キロが開通済みで、現在56キロを事業中でございます。本日報告申し上げる区間は赤線の31キロの区間でございます。ごらんのように、前後周辺的高速道路は全てNEXCO東日本が有料道路として管理、整備をしているところでございます。

次の3ページ目をご覧ください。この区間の進捗状況でございます。関東地方整備局が平成25年から用地買収に着手してきておりまして、表にありますように現在用地取得率は全体の83%まで進んできております。このため、来年度から工事の本格化をする段階にいよいよなってきたところでございます。

次の4ページ目をご覧ください。この区間に予定をしている有料の投資額についてでございます。表にあります条件、交通量、将来金利、料金水準、収入の考え方、管理費の考え方、表にあるような考え方の条件で、NEXCO東日本会社が算出したところ、有料投資可能額は170億円ですという報告があり、その算出について国土交通省は適切であると考えております。

5ページ目をお願いします。この170億の有料投資をどの区間、どの部分に投入するかについての考え方でございます。ワープロミスがございまして、その本文の1行目でございますが「区間によっては責任分担を」と書いてあるところ、「は」が余計でございまして「区間によって責任分担を明確にした上で」でございます。まさにその区間に応じて、責任分担を明確にした上で、利用者負担、収入で賄える部分と税で負担する部分の組み合わせにより対応することが基本でございます。

具体的には効率的かつ効果的な管理を行うために、日常的なメンテナンスが必要な舗装や設備工事は、有料道路事業者であるNEXCO東日本が実施する。その当該区間の前後の有料道路との接続部であります潮来インターチェンジと鉾田インターチェンジにつきましては、効率的な整備を進める観点から、有料道路事業者であるNEXCO東日本が実施するという考え方で区分しましたのが、下の図にあるオレンジ色の部分でございます。こ

のオレンジ色の部分を有料道路事業としてNEXCO東日本が施行することを考えております。一番下に書いてございますけれども、この施行区分図に基づきまして、関東地方整備局とNEXCO東日本は、コスト縮減に努め、事業リスクに責任をもって対応することを考えております。

報告は以上でございます。

【石田部会長】 いかがでしょうか。ご質問、ご意見ありましたらお願いしたいと思います。

はい。どうぞ。

【太田委員】 確認ですけれども、税負担というのは、国税だけですか。

【伊勢田高速道路課長】 はい。直轄事業でございますので、国費と地元茨城県の地方費の組み合わせになっております。

【石田部会長】 質問が少しありまして、このようにするという事は、スピードアップをする上で、ほんとうに大事なことなので、ぜひ進めていただきたいんですけども、そのときのユーザーの負担について、地元がどういうふうにおっしゃっているのかということですね。

【伊勢田高速道路課長】 はい。4ページ目をごらんください。4ページ目にありますように、一番下の数字でございます。全体事業費は710億円でございます。今回算出しました有料投資額といたしましては、170億円でございます。ですので、約2割強の有料投資が可能であるというふうに考えており、ですので、その部分で公共事業だけで行うよりは、スピードアップが図れると、完成までの期間を短縮することができるということでございます。

地元茨城県からもこのことに関しての期待が大変強うございまして、ぜひこのタイミングで有料道路事業に入って来ていただきたいという要望を知事さん並びに県議会のほうから強く受けているところでございます。

なお、料金水準でございますけれども、前後の区間、2ページ目の地図にあります前後の区間の東関東道水戸線並びに北関東自動車道と同じ料金水準を予定しているところでございまして、その点も踏まえて、知事さん並びに県議会から有料道路事業の投資の要望をいただいているところでございます。

以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。

よろしいでしょうか。

それでは、ご報告いただいたということでありがとうございました。

ほかに全体にわたるご意見とかご質問等ございませんでしょうか。

もし、なければ、本日予定されていた議事は以上でございますので、議事進行を事務局へお返ししたいと思います。よろしくお願いたします。

【藤井総務課長】　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したいと思っております。

また、近日中に速報版としての簡潔な議事概要を省のホームページで公表したいと思っております。

本日の会議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いたします。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —