

平成30年8月2日

【内田総務課長】 おはようございます。定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第17回事業評価部会を開催いたします。

本日はご多用のところご参集いただきまして、誠にありがとうございます。

本日の進行を務めます道路局総務課長の内田でございます。どうぞよろしく願い申し上げます。

また、本日、道路局長の池田でございますが、国会等の公務の関係で欠席させていただきますことをご了承いただければと思います。

それでは、開会に当たりまして、道路局次長の榊より挨拶を申し上げます。

【榊道路局次長】 おはようございます。ご紹介いただきました道路局次長の榊でございます。かわって一言、ご挨拶を申し上げます。

本日の社会資本整備審議会道路分科会事業評価部会の開催に当たりましては、石田部会長をはじめ、委員の先生方におかれましては、大変ご多忙中にもかかわらずご出席を賜りまして、厚く御礼を申し上げます。

さて、東日本大震災、熊本地震、九州北部豪雨、そして先月の中国・四国地方を襲いました雨による災害、全国各地でこういった災害が頻発をしております。そのたびに、道路が、救助・救援活動の支援でありますとか広域的な緊急物資の輸送などの面で、様々な役割を果たしていることを実感いたしております。

こうした災害時に発揮いたします道路の機能につきましては、走行時間の短縮といった道路3便益だけではなかなか十分に評価できておりませんことから、例えば道路の脆弱性などを評価する防災機能評価を私どもの方では導入をいたしております。

また、道路の整備効果といたしまして、これまで正面から計測はしておりませんが、例えば新たな企業立地、雇用の創出でありますとか、観光交流の拡大、こういったストック効果が発現してございまして、事業評価におきましても、こうした間接効果の分析に力を入れて取り組んできているところであります。

本日は、こうした道路のさまざまな効果に関しまして事業評価での算出事例をご紹介させていただきます上で、今後の検討の方向性についてご議論を賜ることができればと思

っております。

また、去る7月27日、国土幹線道路部会で議論されました新東名の静岡県区間6車線化につきましても、あわせてご審議を賜ればと考えております。

限られた時間ではございますが、どうか忌憚のないご意見を賜りますように、どうぞよろしくお願い申し上げます。簡単であります、ご挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

**【内田総務課長】** 本日の事業評価部会でございますが、2点、ご審議をいただきたいと思っております。まず1点目が、道路の様々な効果に関する評価についてであります。次に、有料道路事業の整備計画の変更に当たり、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の会長に諮問が行われ、これに基づきまして事業評価部会のご意見を承るものとなっております。

それでは最初に、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、資料と振ってありますものが1から3まで、それから参考資料も1から3までになります。漏れている資料等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

また、本日の部会の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ております。

本日、田村亨委員におかれましては所用によりご欠席でございます、委員総数8名のうち7名のご出席でございますので、審議会令第9条第1項の規定による定足数を満たしておりますことをご報告申し上げます。

また、カメラ撮りは冒頭のみとさせていただきます。

それでは、以後の議事の進行を石田部会長にお願い申し上げます。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。ご苦労さまでございます。今日もよろしくお願い申し上げます。これより議事を進めさせていただきますと思います。

本日の議事は、先ほどもございましたように、審議事項として、「道路の様々な効果に関する評価について」と「有料道路事業の整備計画の変更について」でございます。事務局より資料を説明いただいた後に、委員の皆様のご質問やご意見をいただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

最初ですけれども、道路の様々な効果に関する評価について事務局よりご説明ください。よろしくお願いいたします。

【水野評価室長】 評価室長の水野でございます。よろしくお願いたします。資料1、資料2に基づきましてご説明させていただきます。

まず、資料1でございます。事業評価に関する最近の取り組みについて、少しご紹介させていただきますと考えているところでございます。

表紙をめくっていただきまして、1ページ目でございます。最近の主な取り組みといたしまして、3つ、「再評価の重点化・効率化」「複数の区間・箇所の一併評価」「再評価の更なる改善」ということで、最近取り組んでいるところでございます。

まずは再評価の重点化・効率化ということで、3ページ目をご覧くださいと思っております。再評価の重点化・効率化ということで、状況の変化が生じた事業の審議を重点化するとともに、状況の変化が見られない事業の資料作成・費用便益分析を簡素化、これを平成29年度の再評価から運用しているところでございます。

右の表にございますように、ケース4といったような社会経済情勢の変化だとか、あるいは事業費・事業期間の増加といったようなものについては重点審議し、それ以外については要点的な審議をするということで、重点化・効率化をさせていただいているというところでございます。

4ページ目でございます。取り組み状況でございます。左に、平成29年度の再評価の状況について円グラフで描いてございます。重点審議については159件中約38%、要点審議については約62%ということで審議をしたところでございます。要点審議につきましては、基本的には費用便益分析は省略し、事業の進捗状況あるいは進捗の見通しについて中心にご審議いただいているというところでございます。

続きまして、5ページ目から、複数の区間・箇所の一併評価でございます。

6ページ目でございます。複数の区間・箇所が一体となって効果を発揮する道路ネットワークを一連の区間としてまとめて評価、これを平成29年度の新規事業採択時評価から運用を開始しているところでございます。

右側に費用便益分析についてと書いてございますけれども、このジャンクション間といったものを一体的に評価区間として考えまして、事業中区間、新規事業化区間、調査中区間について費用便益分析の対象として、コスト・便益を積み上げて算出しているという状況でございます。

具体的には7ページ目をご覧ください。一般国道13号の真室川雄勝道路でございます。新規事業化の箇所といたしましては、下の表にピンク色で書いてございますけれども、及

位から上院内の7.2キロが新規事業化の区間でございますけれども、その下段にジャンクション間と書いてございますけれども、この黄色い部分について一体的に評価をして、右側にB/C 1.6と書いてございますけれども、一体としてB/Cの算出をしているという状況でございます。

同じく8ページ目でございます。これは平成30年度に新規事業化をした一般国道42号串本太地道路でございます。この区間につきましては18.4キロを新規事業化したところでございますけれども、これも同じように、ジャンクション間、黄色で丸をつけてございますけれども、その区間について一体的な評価をし、B/Cを1.4という形で算出をさせていただいているというところでございます。

続きまして、9ページ目、再評価の更なる改善でございます。

10ページ目でございます。再評価のサイクルの見直しについてということで、平成22年度以降は5年サイクルから3年サイクルに見直したところでございますけれども、結果として事業期間・事業費の変化が小さい事業が審議対象となっているのが6割から8割を占めていて、事業進捗に大きな変更がない事業の評価件数が増加したところでございます。

左側のグラフを見ていただきたいんですけれども、平成21年までは5年サイクルで評価をしておりました。その結果として、青いところがほとんど変化がないところでございますけれども、3割から5割といったところでございましたが、平成22年度以降、3年サイクルで評価をすることになりまして、事業期間が変化がほとんどないものが65%、事業費の変化がないものが約8割ということで、こうした事業についても再評価をし、審議をしていただいたといったところがございました。

こういった状況を踏まえまして、11ページ目でございます。これは国土交通省全体の公共事業評価手法研究委員会といったものがございます。この中で、下段の枠囲いに書いてございますけれども、一番下のところで、事業進捗等に大きな変更がない事業については、再評価の実施間隔を5年を基本として適宜検証していきましょうといったことが結論づけられたところでございます。

これに基づきまして、今年度より、12ページ目でございますけれども、再評価のサイクルの変更ということで、改定前は3年サイクルで、改定後は5年サイクルで、ただし未着工が続く事業については3年サイクルで再評価をしていきましょうという運用改善を図ったところでございます。

ただし、この5年だけに縛られるのではなくて、13ページ目をごらんください。用地買収あるいは工事完了などの事業の節目で事業期間や事業費等を確認し、この確認の結果、大きな変更が確認された事業については、5年サイクルといったものを待たずに速やかに再評価を実施しましょうといった運用も図られているところでございます。

以上が、資料1に基づきまして、最近の取り組み状況についてご紹介させていただいたところでございます。

続きまして、資料2でございます。「道路の様々な効果に関する評価について」でござい

ます。これまでの事業評価部会におきまして、1ページ目でございますように、さまざまな議論をしていただいたところでございますけれども、道路の様々な効果について着目して、数値化も含めて検討していきましょうといったご意見をいただいたところでございます。

これに基づきまして、様々な評価をしてきたところでございますけれども、本日は、様々な効果の把握、あるいは事後評価の実施時期、事後評価での知見の蓄積、更新事業等の効果の確認について、幅広くご意見をいただければと考えているところでございます。

まず、2ページ目でございます。道路の様々な効果の把握でございます。

3ページ目でございます。これまでも、直接効果ということで、3便益を中心に検討し、さらに企業の新規立地に伴う沿線市町の税収増、あるいは波及効果も含めて、さまざまな効果が発現しているところについて着目して、できる限りの算出、あるいは効果の把握といったものをしてきたところでございます。

具体的には4ページ目以降になります。直接効果、4ページ目でございますけれども、時間短縮・事故減少といったところについては、再評価・事後評価についても定量的に把握させていただきまして、5ページ目、間接効果でございます。国道13号米沢拡幅でございます。4車線化の事業でございますけれども、再評価におきましては、定性的に米沢周辺における製造業の開発計画といったものも具体化しているので、今後さらなる集積が期待されますねということで記載させていただいたところでございますけれども、その後の事後評価におきまして、具体的に米沢市の主要工業団地への企業進出状況ということで、定量的に把握させていただいたところでございます。

続きまして、6ページ目でございます。四国横断自動車道の愛南大洲線でございます。ここにつきましては、再評価におきまして、特に農林水産業、水産業が盛んな町を通過することから、農林水産品の流通の利便性の向上が見込まれるということで、再評価で定性

的に記載させていただいた後、事後評価におきまして、水産養殖業者の売上高がどうなったのか、水産養殖業者の取引先がどうなったのかといったところを定量的に把握させていただいて、記載させて説明させていただいたというところでございます。

続きまして、7ページ目、これも観光関連の事例でございますけれども、兵庫の和田山八鹿道路でございます。ここにおきましても、再評価において、定量的に観光産業の活性化が期待されるということ記載させていただいた上で、事後評価におきまして、但馬地域の主要な観光地の客数だとか観光消費額の増加、そういった状況について把握させていただいたというところでございます。

その結果といたしまして、8ページ目でございます。平成26年度から29年度に実施した事後評価、120の事業がございますけれども、このうち定量的に把握したものがそれぞれ何%あるかといったものを棒グラフで示させていただいているところでございます。

特に赤い枠囲いで書いてございます間接効果のところでございます。まだまだのところはございますけれども、新規立地に伴う生産増加約4割程度、雇用だとか所得の増大に関するものは約7割程度ということで、徐々にではございますけれども、定量的な把握、全体の事業についても努力はさせていただいているというところでございます。

続きまして、9ページ目でございます。こうした道路だけの効果ということで着目はしているんですけども、さらに幅広いところということで、地域とともに取り組みを行った事例についても少しご紹介させていただきたいと思っております。

圏央道につきましては、埼玉・茨城県区間について次々と開通しているところがございますけれども、それに伴いまして、埼玉県・茨城県と一緒に企業誘致に取り組んでいるところがございます。その結果といたしまして、大型物流施設等がかなり増加してきました、雇用も増えました、税収も増えましたといったような効果も定量的に把握させていただいているというところでございます。

続きまして、10ページ目でございます。第二京阪道路でございますけれども、これも自治体と一緒に計画的なまちづくりをということで、沿線について市街化区域の編入を進めるだとか、都市計画上の配慮もしていただきながら取り組みを進めまして、結果として地価が上昇するといったような連携した取り組みの効果も把握させていただいているというところでございます。

11ページ目でございます。国道440号の地芳道路でございます。移住者の増加ということで、この地芳道路の開通を契機に、高知県の梶原町におきましては、我々と一緒に

なって、平成26年度から移住促進のための取り組みを本格的に実施しているところでございます。人口は3,600人ぐらいの自治体でございますけれども、結果としてこれまでに58名の方が移住されたということで、こうした地域活性化の面でも連携して取り組みながら、効果が把握できたというところでございます。

続きまして、12ページ目でございます。中国横断道の尾道松江線ということで、観光振興ということで、この区間の開通によりまして、これも境港のクルーズ船の取り組みと連携して取り組みまして、結果として、観光客が東側にも、そして南側にも増えていっているといった効果が把握できているというところでございます。

さらにということで、13ページ目でございます。これまでも評価部会の中でいろいろご紹介はさせていただきましたけれども、海外ではさらに進んで、事前の段階からワイドインパクトということで、広範な経済効果について、大きなプロジェクトについては把握しているところでございます。今後、こうした海外での取り組みも参考にしながら、できる限り開通前に間接的な効果を定量的に算出するといった取り組みについて、検討してまいりたいと考えているところでございます。

14ページ目でございます。今後の方向性ということで、まとめになりますけれども、直接効果につきましては、これまでどおり、各段階で定量的に把握してまいりたいと考えているところでございます。

間接効果につきましては、事後評価におきまして、発現した間接効果を各種の経済指標等を活用しながら可能な限り定量的に把握し、事例の蓄積に努めてまいりたいと考えているところでございます。

また、新規の事業採択時評価、あるいは再評価のときにおきましても、間接効果を定量的に把握する手法について海外事例等を踏まえながら、今後、精力的に検討してまいりたいと考えているところでございます。

続きまして、15ページ目、事後評価の実施時期でございます。

16ページ目でございます。基本的には、事後評価につきましては、事業完了後5年が経過した事業について行っているところでございますけれども、2のところに書いてございますけれども、複数の区間・箇所が一体となって効果を発揮する道路ネットワークについては、全線供用を開始した時点におきまして評価をしていきたいと思いますという運用がなされているところでございます。

これに基づきまして、17ページ目でございます。事後評価の実施時期といたしまして、

中国横断自動車道の姫路鳥取線でございます。平成22年3月に智頭・鳥取間が開通し、平成26年に事後評価を行い、さらに平成25年3月までに、その南側の道路について開通したところでございます。

右側に書いてございますように、平成26年の事後評価におきまして、企業進出・雇用の状況について、この区間に着目して整理したところでございますけれども、平成29年の事後評価におきましても、さらにこの状況についてフォローアップするという形で整理させていただいて、事後評価の中で説明させていただいたというところでございます。

続きまして、18ページ目でございます。このような隣接する区間の評価時期も踏まえながら柔軟に評価を行っているところでございますけれども、これまでも少し行っておりますけれども、大きな道路の開通、例えば10周年、20周年といったところについても、しっかりと整備効果を把握し、国民の方々にご説明していくことが重要かなと考えているところでございます。

18ページ目の事例は、伊勢湾岸自動車道の開通20周年の整備効果ということで、20周年となる平成30年に、経済波及効果について公表させていただいたところでございます。右側でございますように、沿線となる愛知県・三重県の総生産への影響、あるいは地価の推移、従業者数の推移といったものを、まとめて公表させていただいたところでございます。

19ページ目は東海北陸自動車道でございます。これも開通10周年ということで、平成30年に、経済波及効果あるいは観光入込客数がどれぐらい増加したのかといったことについて把握し、公表させていただいたところでございます。

続きまして、20ページ目でございますように、このように大きな幹線道路につきましては、5年というだけではなくて、節目節目の段階で、世の中に、国民の方々に、どのような効果があったのかといったことについて述べていくことが重要かと思っているところでございます。

2019年、来年でございますけれども、東名全通50周年、上信越自動車道全通20周年、西瀬戸自動車道全通20周年、第二京阪全通10周年といったような契機がございますので、これを契機として、しっかりと効果を把握してご説明してまいりたいと考えているところでございます。

21ページ目、まとめでございます。今後の方向性といたしまして、事後評価につきまして、事業完了後5年という期間にとらわれず、ネットワークとして機能している箇所に

つきましては、事後評価時に、過去に開通した箇所も含めて一体的に評価していきたいと考えているところでございます。

また、事後評価が完了した箇所につきましても、開通〇〇周年といったような全線開通から区切りを迎える年に、整備効果について確認してまいりたいと考えているところでございます。

続きまして、22ページ目でございます。事後評価での知見の蓄積でございます。

23ページ目をごらんください。事後評価の目的として、オレンジ色で枠囲いしてございます2つ目の丸でございますけれども、事後評価の結果について、同種事業の計画、調査のあり方や事業評価手法の見直し等に反映していきましようという目的が、そもそもとしてあるところでございます。

24ページ目をご覧ください。事後評価におきましては、このような目的に基づきまして、1つ目の丸にありますように、トンネルの掘削土の建設発生土の有効活用といったものをどのように工夫してきたのか。あるいは3つ目の丸にありますように、埋蔵文化財調査といったものをどのように円滑に進めてきたのか。あるいはコスト縮減の取り組みとして、4つ目の丸に書いてございますように、盛土部の土砂あるいは軟弱地盤対策といったものを見直して、どのようにコストの縮減を図ってきたのかといったことについて、事後評価の中でご説明させていただいたところでございます。

25ページ目をご覧ください。これまでは、個々にこのように事後評価におきまして、工夫について述べてきたところでございますけれども、これをしっかりと横で連携していきましようということで、関東地方整備局におきましては、関東インフラプロジェクト・アーカイブスということで、今後の事業等のための情報共有化、あるいはプロジェクトを広くわかりやすく解説・紹介するための事後評価の資料などをアーカイブすることについて、平成26年度から作成・公表しているところでございます。

26ページ目をご覧ください。これも先ほどのと少し重複するところがございますけれども、評価だけではなくて、今後に生かすべき知見といたしまして明確化いたしまして、表に書いてあるように、コスト、環境、効果といったものについて、この中で整理させていただいているところでございます。

このように、関東地方整備局の例を発端といたしまして、今後はこういったようなアーカイブによって、各整備局内にかかわらず、全国的に横連携を図って、事後評価の結果とといったものをうまく生かしてまいりたいと考えているところでございます。

27ページ目をご覧ください。開通時期の前倒しによる早期効果の発現事例ということで、新東名の御殿場から浜松いなさジャンクションの区間については、おおむね1年程度、前倒しで開通をしたところでございます。このペーパーにはうまく表現できておりませんが、どういったことをしたことによって前倒しができたのか、その結果としてどのような前倒しの整備効果が得られたのかといったことについてもしっかりと把握して、これも横連携を図っていければと考えているところでございます。

同じく28ページ目、東九州道の佐伯―蒲江、北浦―須美江についても、これも地元の自治体の協力も得ながら、前倒しで早期の開通を実現したところでございます。一部、どのような効果が得られたのかといったことについて記載させていただいているところでございますけれども、こうした事例についても、九州だけではなくて、幅広く全国に知見の共有を図りまして、こうした前倒しといったものができる限り図られますよう考えていきたいと考えているところでございます。

続きまして、29ページ目、今のまとめでございます。今後の事業実施に活用するために、事後評価で整理した、実際に発現した整備効果や前倒し・早期開通による効果、あるいは事業費・事業期間の変動要因・解決策につきまして、知見を今後アーカイブ化してまいりたいと考えているところでございます。

続きまして、30ページ目、最後でございます。更新事業等の効果の確認というところでございます。

31ページ目でございます。これまでの事業評価につきましては、4つ目のところで道路事業・街路事業に係る事業評価に関する細目が書いてございますけれども、基本的には新設・改築事業をターゲットにして評価を行ってきたところでございまして、維持・管理、修繕、更新を含むものについては、事業評価の対象外として運用を進めてきたところでございます。

32ページ目でございます。その一方でというところで、首都高の日本橋区間の地下化に向けた取り組みということで、首都高の日本橋区間の老朽化に伴いまして、最近では更新事業に加えまして機能向上を図るとともに、民間プロジェクトと連携した地下化に向けた具体的な取り組みを開始したところでございます。左下に書いてございますように、検討経緯ということで、平成29年11月から検討会を開催し、精力的に具体化に向けた検討を進めているところでございます。

33ページ目でございます。こうした更新事業につきましても、今後はできる限りの事

前の効果把握というものと事後の効果把握といったものについても努めてまいりたいなど考えているところでございます。

効果の把握の仕方といたしまして、更新事業によって更新せずに利用できなくなると、どれぐらいの周辺のネットワークに負荷がかかるのかといった負の効果に加えて、機能向上による効果や間接効果ということで、道路構造の見直しによる直接的な効果、あるいは地下化による間接的な効果といったものについても把握をしてまいりたいと考えているところでございます。

34ページ目でございます。具体的にはと申しますか、今後の方向性でございますけれども、地下化によりまして直接的な効果として、高架でこれまで構造的なものがあつたものが、地下化して路肩を確保することによって、走行性・安全性の向上が図られるといった部分、あるいは、ジャンクション構造の見直しによって渋滞が緩和するといった効果が見込まれるかなと考えてございます。

さらに、間接的な効果といたしまして、これは平成18年に、以前、効果を算出したものでございますけれども、このような地下化に伴いまして、消費の増加、あるいは不動産価値の増加といったものの効果も把握しているところでございます。

このように、日本橋の地下化だけではございませんけれども、機能向上分の効果、間接効果も含めて、事前・事後といったことで、全てが全て定量的にといったものは難しいと思いますけれども、定性的なことも含めて効果を把握し、皆さんにご説明していくといったことが必要かなと考えているところでございます。

35ページ目、最後でございます。首都高の日本橋区間の地下化につきましては、老朽化対策のために実施する更新事業であるものの、現在の機能向上を図るとともに、民間プロジェクトと連携する事業でありますから、機能向上分の効果や間接的な効果につきましても今後確認していきたいと考えているところでございます。また、首都高の地下化のように、機能向上が見込まれる更新事業につきましては、整備効果を確認し、事例を蓄積していきたいと思つているところでございます。

このように、今後、更新事業に伴いまして、リノベーションということで、さまざまな機能向上、あるいはバスタ新宿のように交通結節点といった道路事業につきましても、これまでに加えて、さらに幅を広げた事業展開といったものもしてまいりますので、そういった新たなチャレンジングな事業についても、同じく効果について、事前そして事後ということで、可能な限り効果を把握し、国民の皆様方に説明していくといったことに努めて

まいりたいと考えているところでございます。

以上で説明を終わらせていただきます。

【石田部会長】 どうもありがとうございました。それでは、ただいまのご説明に対して、ご質問とかご意見お願いしたいと思います。いかがでしょうか。

どうぞ、お願いします。

【竹内委員】 竹内でございます。ご説明ありがとうございました。私からは2点ございます。

資料1、資料2、についてそれぞれ1点ずつです。まず資料1のところ、一体的に評価を行うというところ、これはもちろんそうすべきであると私も考えるんですが、感想めいた意見かもしれません。

どういうことかと申しますと、例えば8ページのところで、これは串本太地道路というのがあって、この黄色いところの間を一括して評価するということになっています。それ自身は何も問題はないんですけども、私がわからないのは、どこからどこまでを一体としてみなすかというところが難しいのではないかと思います。

例えばここで見てみますと、勢和多気から和歌山北までが、何となく評価対象のように見えている。ひょっとして、例えば勢和多気のジャンクションって、この近所から乗った人が、例えば和歌山の北まで行くときに、この南側のルートを通って行くよりも、北側のルートを通って行くほうが、所要時間は短い、あるいは一般化費用が短いということになるかもしれない。ドライバーがそういうような行動をとるときには、長距離路線を一体化して評価するのは意味がないなという気がするわけですよね。

だから、ほんとうにその区間を使うのか、あるいは別のルートを使って行くのかというところをきちんと明確にしておかないと経済効果がいっぱい出るように路線を決めているのではないかというような痛くもない腹を探られる気もしますし、そういうところが難しいのではないかという印象を持ったのが1点です。

それから、あと1点は、これも印象めいたお話で恐縮ですけども、今、お話頂戴した資料2の最後のところに出ている日本橋の話ですよ。このプロジェクトは地下化の話でして、非常に大規模なものですから、考えてみると、これってもう、ほとんど更新じゃないんじゃないかという気もしているわけです。つまり新線を整備することによって旧線を廃止するという考え方も成り立つわけです。つくりかえるより、新しくつくって、そのかわり古いところを廃止するということです。そう考えてみると、どこまでを更新という言

葉で考えればよいのだろうかと迷ってしまうわけです。

鉄道の場合では、新線を造り、新しいトンネル掘って、旧路線を廃止するってよくありますけれども、日本橋も同じように考えることも可能な気がします。これも感想めいた話で恐縮ですが、以上のような印象を持ったということです。

以上です。

【石田部会長】 何点かご意見あろうかと思しますので、まとめて最後にレスポンスをお願いしたいと思います。続いていかがですか。

はい、どうぞ。

【太田委員】 太田でございます。すみません、遅れまして。子供たちに囲まれて、上がってくるのが大変で、今日は子供たちの霞が関の見学で、大変結構なことだと思っています。そういうPRも必要なのかなと思しながら、事業評価のことについても申し上げたいと思いますが、私も2点申し上げます。

1点目は、資料1の8ページのところです。先ほど竹内先生からもありました。事前評価というのは、採択するかしないかを検討するためのものであるということです。その一方で、冬柴大臣が1以下はやらないと国会でおっしゃって、それは今でも有効であるわけですが、今後はいろいろと考えていかなければならないと思います。高速道路はネットワークですし、特に国幹道の場合は、1万4,000キロをどのようにつくっていくかという話でありますので、最後に残る路線は、そこだけを見れば、そのB/Cは1を上回らない可能性が非常に大きい。そこをどう考えるかというのが極めて重要です。

新規採択の評価ですけれども、事業評価というのは、やる順番を決めるのが重要であって、やるかやらないかを決めるものではないわけです。そもそも1万4,000キロを整備すると閣議決定されているわけで、その中で、どの順番でつくっていけば効果が高いのかということの評価することが本来のあり方であるということを再認識しなければならないと思います。そういう意味では、ジャンクション間が長過ぎるかどうかは置いておいて、一体評価するのは大変結構なことだと思います。

1点、私、懸念を感じたのが、8ページのところで、既に供用済みのところは評価の中に入れられないのですね。それは確かに、これからやる事業をどう考えるかという意味においては論理は立つのですけれども、ジャンクション間といえば、建設したところの部分に関しても、データ評価は入れておいたほうが良いと思います。

それは先ほどの再評価のところにも関わるのですけれども、今、この8ページのところ

例えば、事業中の区間が先に全部できて、今回のピンクのところだけが残って、再評価かけると0.7ですね。ではやめましょうという問題ではない。ネットワーク全体としてどう考えるかということなので、開通済み区間に関して評価の中に私は入れるべきだと思いますので、そこはご検討いただきたいと思います。

もう1点いいですか。

【石田部会長】      どうぞ。

【太田委員】      もう1つは資料2です。事後評価に関しましては、基本的には既に発現したストック効果を可能な限り定量化して把握しておこうということです。イギリスのケースでは、事前のプロジェクトの採択評価についてもストック効果も入れるということですけれども、その含意の違いを整理しておいたほうが良いと思います。

事後評価で、私、すごく重要だと思いますのは、効果が出なかったときに、それが道路整備側の責任なのかということです。インフラはいろいろな利用の可能性を与えるものであって、その利用可能性をどれだけ使うかというのは、使い手側に本来かかっている。使い方に失敗したから効果がありませんでした、で、つくったほうが悪いのかという、そういう話ではないと思います。

2000年ぐらいでしたか、関空の2本目の滑走路をつくるときに、みんな、そんな無駄なものをつくるんじゃないと言っていました。私は、いや、そんなことはなくて、インフラというのは余分に供給されているから航空会社同士が競争できるのだから、2本目必要ですよと言ったのですけれども、何言っているんだと皆さんに批判されました。しかし、2本目の滑走路があるからこそ、今、関空でLCCがたくさん飛んだりするわけで、使う側の問題が決定的であると思います。そういう意味では、事後評価を行ったときに、このようにすると成功するし、このようにすると失敗するのだということを、特に地方自治体の方々に伝えるような発想をぜひ持っていただきたいと思います。

そういう意味では、アーカイブを関東地整さんでつくっていただいているということはとても大切ですし、それから24ページのところで、事後評価に基づいていろいろな改善をしましたということが、これは道路局内の仕事として改善したことを整理されていますね。事後評価を行って、その知見というのを広く使う人たち、特に地方自治体の人たちに、知恵と言いますか、知識と言いますか、情報提供しながら、各地域が今後の地域開発のために、整備した道路をしっかりと使っていただけるような形の情報提供を講じてほしいと思います。

以上です。

【石田部会長】 今の太田先生の2点目に関して、最近できたインターチェンジの周辺の地価動向を調べたことがあって、そうすると、必ずしもインターができたから、あるいは高速道路ができたから、どこでもここでも地価が上がっているというわけではなくて、地元でそれなりの基盤整備をすとか、いろいろな誘致活動を熱心にやられているというところは地価が上がっているんですけども、何もやっていないところって上がっていませんので、ほんとうに大事な視点だと思いますよね。だから事後評価のときにも、そういうことをぜひ、視点を加えていただければと思います。

原田先生、どうぞ。

【原田委員】 説明ありがとうございました。事後評価に関する最近の取り組みについて、重点化・効率化等の3点、そのとおりだなと思います。資料1の最後のところで、3年を5年にして、トンネル工事着手とかトンネルの開通とか進捗確認のときに評価をするというんですけども、別のところにもありましたけれども、トンネル工事は費用の不確実性が高いので、その辺が、工事の費用が上がって、工事の着手のときとトンネル開通したときの進捗確認のときの評価が変わる場合がありますよね。そういう場合はどういう形で処理するというか、どういうことを想定しているのかというのが何かあれば教えてください。

それから、資料2の、様々な効果に関するもので、事業費・事業期間の変動要因・解決策等を整理していくということで、大変重要なことで、29ページに書いてあるのはそのとおりだと思うんですが、中に出ていたのは、地盤の話が出ていましたよね。地盤対策（軟弱地盤、橋梁基礎、軽量盛土等）の事業費が増加した例が書いてあって、あと、トンネル工事はすぐに思いつくと思うんですけども、このことについて、今、どれぐらいのこういうことについて整理しようと考えているということがあれば、ぜひ追加でお話を聞きたいというのが2点目です。

あと最後は、日本橋のは大規模な更新事業で、なかなか評価の仕方が難しいけれども、33ページにあるように、ここが老朽化していて使えなくなるということも踏まえた上で、それを単になくすという状況から見ると、どれぐらいの便益があるかと。だから、なくなったときの損失の部分のものと、それからさらに効果の部分と、それを両方効果として示すということで、これは一つの考え方だなと、そこは私も思います。

ただ、これを民間の周辺の開発が先にやっていて、公共がその後に行くという18年か

らの提言書のようなものもあり、一体どの時点を起点に、どれだけの区間で評価するんだろうなというのがパッとわからなかったもので、その点を教えていただければと思います。

以上です。

【石田部会長】      どうぞ。

【田島委員】      田島です。ご説明ありがとうございました。事業の評価の効率化という資料1の部分については、全くそのとおりだなと思っております。資料2のさまざまな効果に関する評価についてというところで、非常に難しいところであると思うんですけども、昨今、ほかの省庁とか、全体としてエビデンスベースだということで、いろいろなお話もある中で、若干その辺のお作法も意識しておいたほうがいいのかと思うところがあります。道路はほんとうに個別具体的な事業ですので、そのことをうまく伝えるためにも、10年20年たった道路というお話もありましたけれども、これまでの高度成長期以降の中で、道路が日本経済にどれだけの効果をもたらしてきたのかという、全体的な平均値、平均的処置効果というものも把握しておいたほうがいいのかと思いました。

例えば最近たまたま書評を書かせていただいた関係で、横浜市立大学の塚章弘先生という方が、英語で書かれている論文が多いのであまり目に入らないかもしれないんですけども、道路ネットワークが整備されて大きな市場へのアクセスがよくなった指標を、毎年次の都道府県について計算して、アクセスがよくなった県もあれば、あまり恩恵を受けていない県もある、そういう中で、高速道路による市場へのアクセスが地域の企業の生産性を向上させているということを示されていて、それは個別の道路の観点からは非常に粗いデータですけども、ただ、全体を見ていく中で、どれだけ役割を果たしていたかということ把握するのはとても大事だなと思いましたので、そういった観点をぜひ入れていただきたいと思います。そういうことがわかってくると、今度は、個別の道路が平均的な道路とどれだけ違うのだということもわかるようになってきて、説明がしやすくなり、最後の日本橋の例などでは3便益ではない部分の効果をより強調しなければいけないということもわかってくるかと思いましたので、それはぜひお願いしたいと思っています。

もう1つ、これもそれと関連してですけども、アーカイブ化を進めるということで、情報をためていく、そして共有できるようにするということは、非常に重要です。ただ、この紹介していただいたものを拝見していると、若干パブリケーション・バイアスというか、優れたものだけが載っているという印象をどうしても与えてしまいがちなもので、そういった意味でも、ある程度全体に対して把握しておく指標というものを持ってい

かれると、特に優等生であったり、何かが欠けているというものも把握できるようになっていくかと思いました。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。今のネガティブな面もというのは本当に大事なことで、全体の信頼性を得るためにも大切で、例えば道の駅が売り上げ半分になったという話も聞くので、そういうことも入れていただければなど。

羽藤先生、どうぞ。

【羽藤委員】 どうも丁寧にご説明いただきまして、ありがとうございます。評価に関しては非常に年々充実してきておりまして、一般の方から見ると、非常に刺さるというか、こういう効果があるんだということがわかりやすくなっているということ、今回の資料を見ても痛感した次第であります。

その上で、2点ございますけれども、まず1点目は、事後評価がかなり事例が積み重なってきている、それからアーカイブもためていくということで、ますます非常に重要な評価ができるようになることと思いますが、相関と因果は違うという話がございます。道路の評価も、非常にここが難しいわけですね。こういうとき我々は何をするかという、反事実という言葉があって、要するに実際には存在していない反事実と実際に存在する事実を比較して、効果を確認すると。ですから極端な話で言うと、要するに東名高速道路がなかったら、今、何が起きるのかと。非常に極論ですけれども、そういうことを考えないと、道路の要するに効果とか意味というのは、実は見えない。

それは50年の中で道路を評価するということは、おそらくそういうことでありますので、今までにはないような道路の効果を国民の皆さんとぜひ共有できるような方法論を、事例が非常に積み重なってきているようですので、ぜひ反事実型の事業評価というところに結びつけていただきたいという気がいたします。古くは森杉先生が、鉄道の明治大正期の事業評価というようなことをやった例もございますので、そういう文献も参考にしながら、ぜひやっていただきたいと思いました。

その上で、資料2の8ページ目のところを見たときに、災害時の代替路確保というのが18%で、結構少なくてがっかりしたんですけれども、災害そのものの事例が少ないということでこういうことにはなっていると思うんですが、今回の災害でも、今までだと切れる切れないという議論だったのが、容量がちゃんと確保されている、要するに暫定2車のところは大変だけれども、4車あればすぐ復旧できるとか、あるいは、防災BRTという

ような形で、呉なんかでもいろいろな動きが出てきていますので、そういったところも含めて、ぜひ評価していただくということが、防災事例、少ないんですけども、事後評価で大事かなと思いました。

2点目ですけども、これは日本橋の工事に関するものであります。基本的にはこういう形で評価して、更新ということでぜひ進めていただければと思うわけですけども、一方で、東京という都市の中でインフラにどういう役割があるのかと考えたときに、開発というところと、一方で保全というような、外側に向かう力と内側に向かう力、これ、両方あるんだろうと思います。海外の都市では土木遺産というものをうまく生かして都市の価値につなげている例もありますし、例えば阪神淡路の地震のときに阪神高速が倒れたというようなものは、あれはちゃんと博物館というか、見えるような形で保全して、一つそういう事例があったということを感じできるようにしておりますので、この日本橋の高速道路というと、非常に歴史的に見れば、高度経済成長期の日本の非常に重要なエポックメイキングな資産だと思いますので、単純に撤去、それから地下に埋めるということでもいいと思いますけれども、そこに構造物があったという時代があったということ、何かしら保全する、保管する、価値化するというのを、ぜひ面的な都市整備の中でも、そういったことも検討に値するのかなと思いますので、ぜひ都市的な事業に、道路という観点からもう一步切り込んだ事業の展開をお願いできればと思いました。

以上です。

【石田部会長】       どうぞ。

【鈴木委員】       ご説明ありがとうございました。資料の2で幾つかあるんですけども、まず日本橋のお話、もう既に皆さんご意見出されているところですけども、今回、民間プロジェクトと連携しているということで、もう一度、その方針ではあるけれども、直接効果も出されたというご説明のように聞こえて理解しているんですけども、今、B/Cでは評価できないような価値に目を向けるということが大事になってきているという、そういった動向もありますし、B/Cを評価することが特異の例というよりかは、ここは間接効果をきちんと見ていただいて、そういった事例として、おそらく今後、何か更新していくのに、もっと価値を高めようという取り組み、それで民間プロジェクトが参入しようという取り組みというのはどんどん増えてくると思うので、そのたびにB/Cを計算しますという言い方ではなくて、もっとほかの価値、間接効果なりまちへの影響みたいな、いい効果があるんだというストック効果をきちんとアーカイブできるような、そういった

方向性で、更新事業の評価の仕方というか、効果の確認の仕方を考えていくのがいいのではないかなと思いました。

あともう1つ、これもそれに関連することですけれども、事後評価は、今、5年後でされているのが原則だと思うんですけれども、ストック効果の発現が5年後に出るかという、人が移り住んでいるとかそういったことが、5年ではなかなか出ないのかなと思いついて、長期的に効果があるという、そういったストック効果に目を向けるのであると、事後評価の年という、それが5年後でいいのかどうか、今回、記念の年にまた再評価されたりとか、そういったこともされているので、そういった何年か継続的に見ていた中で、ストック効果が効果的に出てくる年を事後評価として考えていくということも、やり方としてあるのかなと感じました。

以上です。

【石田部会長】 私からもよろしいですか。短くやりますので。

まず、資料1で、再評価の間隔を原則5年にするというので、今、再評価のためのもろもろの計算とか調査に数少ない予算と数少ない人員が使われていてという話をよく聞くんですね。それよりもっと前向きな大事なことにそういうものを振り向けるべきだろうと思っております、本当に賛成でございます。

ただ、今、この事業評価部会で、なければ1回飛ばしでいいよとしていただいております、間隔だけで言うと6年から5年に短くなってしまったという、そういうことも言えるかなと思うんですよね。ですから、1回飛ばし手法を、10年というのは世間様が許してくれないかもわかりませんが、そんなことも考えてもいいのかなという感想を持ちました。それが1つです。

資料2に関してですけれども、これも基本的に賛成のことばかりでございます。さらにもうちょっとこういうことまでお考えいただければありがたいなと思いましたが何点かございまして、まずアーカイブのところ、24ページにあって、事業費・事業期間の変動要因とその解決方策ということですね。これ、極めて重要だと思っております、事業費用も期間も長くなる方向に行く例がほとんどでありまして、そのことについて、また安易な見積もりをしてとか、調査も十分にせずというご批判が、多分いろいろなところから出てくると思うんですね。それは至極もつともなことで、きちんと説明をするということは本当に大事なことでありまして、だからそういうことをしっかりおわかりいただけるような、そういう資料の集積というのが必要かなと思いました。

それが1つと、あと、これ、田島先生がおっしゃったこととも絡むんですけども、大規模なものについては、例えば東名50周年とあって、きちんと調査をやるということをございまして、その点で言いますと、つい先日、東海北陸の10周年の記念シンポジウムを富山の高岡でやられましたようで、私も参加させていただいたんですけども、そのときにNEXCO中日本がつくられたレポートは本当に立派なもので、ああいうことが一つ参考になるのかなと思いましたが、内容につきましても、その場に参加をされた綿貫民輔さんとか石井知事とか古田知事も、中日本さんのレポート、いいんですけども、もっと大きな効果というのは、開通の日を記念して、7月5日は両県に交流の日というのができて、それで交流をしていると。それをシンボライズしているのが東海北陸であるということとを3人ともおっしゃいまして、そういう受けとめ方をされているんだなという、これはなかなか定量化しにくいですけども、そのようなものをきちんとすべきだろうと思います。

羽藤先生がおっしゃったように、ウィズとウィズアウトをちゃんとして評価をしないといかんのですけれども、期間が長くなればなるほどそれがほんとうに難しくなるので、ほんとうにチャレンジングなテーマだと思いますけれども、アメリカはインターステート50周年の動きとかいろいろなことをやっています、それに学ぶことも多いかなと思いました。

最後に、日本橋についても、費用便益分析に本当になじまないと思うんですけども、それでも国民的関心が非常に強いものでありますので、きちんといろいろな形で評価をすべきであるということと、これは事業の進め方で、必ずしも評価ということにはならないんですけども、例えば34ページの間接効果がこんなたくさんあるよというのを見せられると、開発利益の還元どうするんだみたいな、そういうことも重要なテーマかなと思いましたので、どこかでご検討いただければと思いました。

一渡りご意見賜りましたけれども、お願いできますか。

**【水野評価室長】** ご意見ありがとうございます。まず、一体評価、ネットワーク評価の観点で、さまざまなご意見をいただいたところでございます。これも最近始めたところということで、ご指摘のとおり、どこの区間を対象にするのか、なぜ開通区間を入れないのか、今後進んでいったときに、さらに1区間だけ残ったらどうするのかといったような、さまざまな課題があると思います。

基本的には、今、地方の事業評価監視委員会等で議論していただきながら、評価の区間

を定めているところでございますけれども、これもまた知見の蓄積といったものが重要でございまして、これまで、まだ数は少ないんですけども、ネットワーク評価で、どういったようなルールで、さらにどのような課題があるのかといったことについては、地方の整備局からも話を聞きながら整理していきたいなと思っております。

また、事後評価についてご意見がございました。かなりいい効果について主張していて、課題について、アーカイブもそうですけれども、なかなか表現しきれていないといったところがあると思います。基本政策部会でも議論していただいておりますけれども、整備重視から利用重視へということで、今後は道路をつくった後についても、前もそうですけれども、地域とどう連携して、その道路の利用を盛り上げていくのか、地域活性化をしていくのかといった視点が重要だと思いますし、さらにはモビリティもいろいろ進化しているといったところもございまして、そういったところも含めながら、ただつくるだけではなくて、利用も含めてどうしていくのかといったことについて、しっかりと事後評価とともに取り組んでいくとともに、あとは事後評価で得られた課題といったものについては、自治体も含めてしっかりと伝えていける仕組みにしていきたいと考えているところでございます。

あとは、事後評価については、東名をはじめとしたマクロな評価についてからのご意見があったところでございます。東名の50周年というのは非常にいい機会だと思いますので、先生方からいろいろ教えていただいたアメリカの例だとか、そういった例を参考にしながら、東名がいかに日本経済に影響を与えてきたのかといったところについて、しっかりと検証していき、それをきっかけにして、ほかの道路についてもどうだったのかといったところについて検討していければと考えているところでございます。

また、災害時の役割について、少なくとも寂しいなといったご意見がございました。災害時の役割について、緊急輸送道路という形でネットワークを組んでいますけれども、これも今回の3月の道路法の改正によって重要物流道路という制度ができて、さらにそれに、災害時に代替・補完する道路についてもあらかじめ設定していきましょうという仕組みができたところでございます。これも整備重視というか、利用重視ということで、災害時にどううまく活用を図るかといった視点で、既に6月から各都道府県で検討を進めているところでございます。

そういった取り組みとも連携しながら、事業評価の段階において、どのような役割が果たせたのか、果たせるのかといったところも含めて、検討していきたいと考えているとこ

ろでございます。

あと、再評価の時期について、原田先生からお話があったところでございますが、私の説明が十分ではなかったかと思えますけれども、基本的には5年サイクルの中で、事業の進捗で大幅に事業費が増加した、10%増加したとかそういったときについて、再評価のタームにかかわらずやっていきたいと思いますというところで考えているところでございますけれども、これも今後の運用の中で、果たしてどれぐらい事業費が増加する、事業期間が増加したら再評価をやるのか、それはあらかじめ予測できることではないのかといったことで、今後いろいろな整理が必要だと思っておりますので、これも今後進めていく中で、よりよい運用ができるようにやっていきたいと考えているところでございます。

あと、日本橋については経調室からお願いします。

【田村道路経済調査室長】 日本橋の部分について、経調室の田村です。

まず、更新事業の定義というお話をいただきました。基本的に更新事業というのは、現在の構造、例えば高架なら高架、地下なら地下を変えずにつくりかえることと考えております。一方で、今回の日本橋区間の地下化というものは、首都高の大規模更新、老朽化対策の一環であるということに加えて、さまざまな渋滞緩和ですとか走行性の向上といった機能向上も含みつつ、さらにまちづくりと連携するという事業、少し特殊な事業になっていると考えております。

なので、今後、これから老朽化対策としてさまざまな更新事業に取り組んでいきますので、それぞれの中で、せっかく更新するのであれば、同時にできる機能向上はやったほうが、国民にとってもいいことになりますので、それらをしっかり説明しつつ、効果についても確認できるようにしていきたいと思っております。

また、いつの時点で、どの区間でというご質問もいただいております。今回34ページにお示した間接効果については、これは平成18年に定量的な効果を出していますが、現時点では周辺の開発状況も変わっておりますので、この数字はあくまでも平成18年時点の数字だと思っております。

日本橋の区間の地下化につきましては、これから都市計画の変更、有料道路事業の許可など必要な手続を踏まえてオリンピック・パラリンピック後の着工を目指し、事業期間としてはおおむね10年から20年という形で想定をしているものでございます。その様々なタイミングで、地域の方々、国民の方々に説明する機会があるかと思っておりますので、そのタイミングで出せるものをしっかりと出していきたいと考えております。

また、今まで、戦後、首都高速が果たしてきた効果としての土木遺産的な役割を後世にもちゃんと示していくということは、非常に重要な視点だと思っていますので、よく首都高速とも調整しながら、過去にそういった形があったものを様々な方に見ていただけるような取り組みについても実施していきたいと思っています。

最後、間接効果の把握ということで、これは多分、手法も含めてさまざまなやり方があるかと思っていますので、息の長い事業になろうかと思っていますので、事業期間を通じてしっかり勉強していきながら、適時適切に情報発信をしていきたいと考えております。

以上です。

**【石田部会長】** ありがとうございます。この場でご披露していい話かどうかわからないんですけども、つい3日前、中村英夫先生としゃべっておまして、ご存知のように、中村英夫先生は、道路の費用便益分析のマニュアルを中心になって取りまとめられた先生でございまして、B/Cで困っているの、やめたらどうですかねと思っているんですみたいなことを申し上げたんですね。ハッと気がついて、中村先生の目の前だったと思ひましてですね。そしたら先生は、あれは先ほど太田先生がおっしゃったように順序をつけるためだけのもので、当時制定したときと今と随分状況が変わっているから、あなたの意見に賛成ですとかと言ってくださいまして、ホッとしたんですけども、そういうことでありました。

たくさんご意見いただきましたし、それについても明確にレスポンスしていただいて、ありがとうございます。資料1の中で提案されておられること、資料2の中でも提案されていることにつきましては、皆さん、大いに結構なことであるとおっしゃっていただいたと思います。

ただ、具体的な改善点とかアイデア、たくさんいただきましたので、それについては、ぜひ前向きに盛り込んでいただきますようにご検討を進めていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、次に、2番目の事項でございまして、**「有料道路事業の整備計画の変更について」**でございまして、事務局より説明をお願いいたします。

**【山本高速道路課長】** 高速道路課長の山本でございます。どうぞよろしくお願いいたします。資料3でご説明をさせていただきたいと思ひます。

本日ご審議をいただきますのは、新東名の御殿場ジャンクションと浜松いなさジャンクションの間の区間でございまして、この区間については、現在、暫定4車線で供用しており

ますけれども、この区間の6車化を進めたいと考えているところでございまして、この車線数の増に関する整備計画の変更について、ご審議をいただくものでございます。

表紙をめくっていただきまして、1ページ目でございますけれども、これまでの審議の経緯についてご紹介をさせていただきたいと思っております。

まず、1つ目の丸のところでございますけれども、新東名の6車線の保有区間につきましては、国土幹線道路部会でおまとめをいただきました平成29年12月の基本方針、この中で、物流車両と一般車両との輻輳を避けるため、また、車線の絞り込みに起因する追突事故のリスクを低減する観点、こういった観点から、6車線運用を可能とする環境整備を急ぐ必要があるとおまとめをいただいたところでございます。

2つ目の丸でございますけれども、今年の6月に閣議決定をされました「未来投資戦略2018」、この中におきましても、新東名、新名神高速道路の6車線化など、既存ストックを活用した機能強化により、三大都市圏をつなぐダブルネットワークの安定性・効率性をさらに向上させることと閣議決定がなされているところでございます。

こうしたことを踏まえまして、この東名・名神軸におきまして、通行止めでありますとか、あるいは大規模災害、そういった安定的な交通の確保の観点から特に課題が大きい新東名高速の静岡県区間につきまして、整備計画の変更を今回ご審議をいただくものでございます。

次のページをお願いいたします。今回の整備計画の変更の対象区間でございます。赤字で旗上げをさせていただいておりますけれども、御殿場ジャンクションから浜松いなさジャンクションの間、延長145キロでございます。145キロありますけれども、既にこのうちの55キロにつきましては、付加車線などによりまして、片側の3車線の運用がなされております。残り90キロにつきましては、橋梁・トンネルを含めて、ほとんどの区間が片側3車線の構造は持っているという状態になっているということでございます。

次のページ、3ページをお願いいたします。この区間の6車線化の必要性について、ご説明をさせていただきたいと思っております。左側の2番のところの、道路交通上の課題というところをご覧いただければと思っております。

まず、①で、物流の生産性向上への環境整備ということでございまして、言うまでもなく、東名・名神は我が国の物流の大動脈でございます。グラフにもございますように、高規格幹線道路の延長のわずか7%しか東名・名神軸は占めないわけでございますけれども、全国的高速道路の貨物輸送の約半数が、この東名・名神軸を利用しているということでござ

ざいます。この東名・名神軸のネットワークの機能強化というものが、我が国の物流生産性向上に大きく寄与するものと考えております。

また、その下に絵とかも出ておりますが、現在、ダブル連結トラック、あるいは隊列走行、こうした社会実験を新東名でやっております。こうしたことを将来的に実現を目指していくということを考えますと、物流車両と一般車両との輻輳を避け、あるいは車線の絞り込みが原因となります追突事故のリスク、こういったものを低減する観点から、6車線運用を可能とする環境整備を急ぐ必要があると思っております。

②のところでございますけれども、特に東名の静岡県区間についてでございますけれども、高波・地滑りなどの災害のリスクポイントが集中しているということでございます。特に2017年、東名高速が高波で通行止めになったときがございまして、当然のことながら、新東名に交通が転換をして、深刻な渋滞が発生したという事例がございまして。

また、右上に移っていただきまして、これは災害の観点、特に大地震の発生確率というところで見ただけの場合に、由比のところ非常に象徴的ですが、東名・名神で唯一、津波による浸水が想定される、あるいは大地震の発生確率も、色を見ていただきますと、赤い色が静岡県区間には集中しているということでございまして、東名の機能停止が懸念される区間であるということでございます。

あと、3点目、③のところでございますけれども、東名のリニューアル工事がこれからも予定されております。そうしたときに、ネットワークの確保の観点から、工事中においても安定的なネットワークの機能確保が課題となっているということでございます。

3番目のところの整備効果ということでございますけれども、以上の課題に対しまして、ダブル連結トラック、隊列走行、こうした実現を見据えまして、6車線化による走行快適性、あるいは物流の効率化、生産性向上が図られる、あるいは災害のリダンダンシー強化、あるいは東名リニューアル工事実施時における東名軸の円滑な交通の確保ができる。こうした効果が期待されるところでございます。

下の方に費用便益分析の結果を示しておりますけれども、この6車線化事業のB/C、残事業に対するB/Cでございますけれども、6.8ということでございます。括弧書きで参考で、当該区間の事業全体での費用対効果を書かせていただいております。それが2.3という結果が出ているところでございます。

以上をまとめさせていただきますと、物流の生産性向上、あるいは東名通行止めの際の東名軸の安定的な交通確保の観点から、御殿場ジャンクション～浜松いなさジャンクシヨ

ンの間については6車線化が必要であるをご提案をさせていただくものでございます。

次のページをお願いいたします。この6車線化に当たりましてでございますけれども、ほぼ全線で、6車線運用に対応した構造物で整備がなされております。ちょうど地図の下のところで旗出しをしているところに車線の絵がありますけれども、ちょうど真ん中のところが今回の対象の区間ではありますが、構造物は整備済みでありますけれども、黄色で色を塗っているところ、こういったところは、下に絵が出ておりますが、例えばラバーポールが設置されていたり、あるいは一部で土工の切り残し部が残っていたりということでございます。6車線化に必要な工事といたしましては、こうしたものを撤去する、あるいは土工の切り土を若干手を加えるということが必要となってまいります。ただ、既存の構造物はできておりますので、投資額は非常に少ないということでございます。

次のページ、お願いいたします。これは新東名と名神全体の現在の車線の運用の状況でございます。ご覧をいただきますと、ちょうど四日市と豊田の間、ここが完成6車線で供用されているだけでございまして、残りは暫定4車線という状況でございます。その下に車線の絵を描いておりますが、構造物がさらに投資が必要な区間が茶色で、今回ご提案を申し上げている区間のような、ラバーポールのような簡単に6車線運用に変えられるところの区間が黄色ということでございます。今回、先行的に、特に課題の大きい静岡県区間についてご審議をいただくということでございますけれども、引き続き、新東名・名神に残る区間についても検討を進めてまいりたいと考えてございます。

説明は以上でございます。

**【石田部会長】** いかがでしょうか。ご意見、ご質問、お願いしたいと思えます。

どうぞ。

**【太田委員】** ぜひ進めていただきたいと思えます。これはそのことに直接は関係ないのでございますけれども、最後にお話しいただいた、今、暫定4車になっているところをどうするかということにも絡むと思うので、1つだけお話をしたいと思えます。

今回、900億円の費用をかけてということですが、たまたま金利が下がっているということで、その利益を還元するということです。900億円というのをすぐ思い出すかということ、民営化のときに料金1割引きを実施し、年間1,800億円の収入が減ったわけではありますが、そうすると900億円は半年分だなど思うわけですね。ちょうど民営化前の2005年4月から1割引きをしているので、民営化前までの1割引きは待って、民営化したときに1割引きすれば900億円出てきたんだなど、そのように思ったりもいたし

ております。

それで、そういうような話は昔の話なので置いておくとしたしまして、この6車化をするための費用というのはかなり膨大なものになるので、低金利を期待して将来的にできるだろうというのは楽観的過ぎるかなと思います。そういう意味では、これまでもずっとこういうような状況が継続しているので仕方はないのですが、今後はよりよいサービスを受けるためにはそれなりの負担は必要であるということは言うていく必要があるだろう。残った部分の6車化というのは、日本の長期的なあり様を考えるとどうしても必要なもので、それに関してはこのぐらいの費用がかかり、それに対して負担というものは何らかの形で利用者に求めていくということも重要だろうと思います。

首都高の日本橋のところも、そうそう簡単には、費用負担の問題もあると思いますので、そこは、私ども、そろそろ、もう民営化して10年たちましたし、料金問題につきましても、適切な負担といますか、受益に応じた負担ということを再構築していくときに来ているのかなという感想を持っております。

【石田部会長】      どうぞ。

【竹内委員】      ご説明、どうもありがとうございました。私も6車線化については何も異存はなくて、進めるべきであると考えているのが基本的な立場です。

その上でのことですけれども、初めから構造上は6車線対応しているということになっていると疑問に思うのは、なぜ最初から6車線にしていなかったということですか。何で6車線で始めなかったんだらうということについて説明はちゃんとつけなきゃいけないだらうと思っています。

それと同時にといいますか、逆にといいますか、これを最初から6車線にしておくだけで余計なコストがかかったのだらうか、あるいは初めから6車線にしておいたほうがよかったのだらうかとか、そのあたりの計算もして、今後のためにもちゃんと調べておく必要があると思います。もしも今、何かあれば、おっしゃっていただければありがたいと思います。

以上です。

【石田部会長】      よろしいですか。

どうぞ。

【羽藤委員】      どうもご説明いただきまして、ありがとうございます。道路交通上の課題と、それから整備効果というのがちゃんと対応しております、B/Cも非常に高いと

ということで、間違いのない事業であると確認させていただきました。

ただ、事業を進めていく上でという点でいきますと、ダブルネットワークという、新たなと申しますか、国土軸ということで行きますと、非常にふさわしいコンセプトだと思えますけれども、このダブルネットワークを、互いをつなぐ、要するに縦のラダーと申しますか、この考え方がどうなっているかというところが少し気になりました。

よく以前から、工事中道路とかを少しちゃんと整備して、うまく連絡をつけるであるとか、互いが行き交うような形にすることで災害時の補完性をより高めていくという観点に立ったときに、今、近いところだと、おそらく1キロとか2キロぐらいの距離でしょうし、遠いところはかなりあるのかなと思いますが、どういったところでそういった接続の少し強化を図ることで、ダブルネットワークの効果が発現しそうなのか、あるいは、よく新幹線と在来線は交わらないといいますけれども、むしろ別の道路ということで、自動運転とかプラトーンリングも含めて、そういう違う役割を全く与えようというようなお考えのもとのダブルネットワークなのか、このあたりについて少しお考えがあれば、お聞かせいただきたいのかなと思いました。これが1点です。

2点目は、竹内先生と全く同じで、早くできていたらどういう効果があったのか。まだできていないうちにやるというのもあれですけども、そうしたような議論であるとか、あるいは、私なんかはついつい、6車線じゃなくて8車線でもいいんじゃないとか、そういう、それこそ反事実型の思考で、この新しい事業の意味とか価値を考えてみたくなるものですから、そういった今回の事業の別のシナリオを少し想定しながら、このダブルネットワークという事業の意味を、より国民の皆さんと共有していく努力というのは必要かなと思いました。2つ目はコメント的なものです。

以上です。

**【石田部会長】** ありがとうございます。よろしいですか。

この新東名の新しい区間って、隊列走行とか自動運転の実験フィールドとして、喫緊に、本当に緊急に整備をすべきところでもありまして、大賛成ということでございますので、できるだけ早く進めていただければと思います。

そこでの知見を、先ほどからやっていますけれども、新東名・新名神というのはネットワークとして機能するものでありまして、そうしますと、ここはまだ非常にやりやすいところですけども、そのほかの区間って、ここと全然性質が違う暫定4車線区間ですよ。そこでの効果のあり方に、新しい高速道路としての機能の発揮上、絶対要るんだみたいな

ことが言えればいいなと思いますので、今後に向けての新しい評価とか機能ということを確認する上でも、整備はちゃんとしていただいて、かつ、それこそ評価もちゃんとしていただくということが重要かなと思いましたので、よろしく願いいたします。

何かありましたらお願いします。

【山本高速道路課長】 ご質問ありがとうございます。何点か頂戴をいたしましたけれども、まず、太田先生から頂戴しました、ほかの区間の6車線化に向けての財源の話でございますけれども、おっしゃったとおり、今、金利が低いので、その金利で今回は賄っているということでございますけれども、おっしゃるとおり、今後の財源をどうしていくのかということについては、これはまたさまざまな、この部会も含めて、先生方のご意見も賜りながら検討していきたいと思っております。

あと、竹内先生からご指摘をいただきました、羽藤先生からもいただきましたけれども、最初から6車にしていたときのコストがどうなのかというところ。あるいは、おそらくコストだけではなくて、整備効果とか車線の運用とか事故とか安全だとか、そういった観点とか、あるいは災害だとかそういったところもあるのかもしれない。またご指導をいただきながら、NEXCO中日本さんともいろいろ勉強していきたいと思えます。

あと、ネットワークの話をご頂戴いたしまして、特にダブルネットワークということで羽藤先生からいただいたのは、機能分化をするのかどうなのかというお話をいただきましたけれども、機能分化という面では、当然、新東名のほうが、ご承知のとおりだと思いますけれども、例えば規制速度も100キロを上回っていたりということでございますし、今も隊列走行、自動運転とか、新東名でやっておりますので、おそらく新しいタイプのことというのは基本的に新東名でいろいろやっていくということだろうとは思いますが、ただ、災害時のリダンダンシー、ネットワークという面で見ると、今でも渡り線で、たしか清水のところとか、いなさの辺だとか、たしか富士のところも渡りになっていると思えますけれども、ということになっていますけれども、災害とかほかの観点で、道路のネットワーク、これ、国道も含めてということになるのかもしれないけれども、そういった点でもう少し考えていくべきところがあるのかということから、よく勉強していきたいなと思っております。

以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。追加でありますか。

ないようですので、ご説明のございました第二東海自動車道横浜名古屋線、御殿場ジャ

ンクション・浜松いなさジャンクション間の整備計画の変更について、部会の意見としては、整備計画の変更は妥当であるという結論にしたいと思いますが、よろしいですね。

(「異議なし」の声あり)

【石田部会長】 ありがとうございます。異議がないようでありますので、有料道路の整備計画の変更について、議決とさせていただきます。

そういうことで、審議会長にこのようにしますということを議決しましたということをお伝え申し上げて、審議会の正式なものとするという、そういう手続ですよ。ありがとうございます。

ですから、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います。

本日予定された議事は以上でございます。どうもご協力いただきまして、また熱心に議論いただきまして、ありがとうございます。

それでは、議事進行を事務局へお返しいたします。

【内田総務課長】 長時間にわたるご議論、ありがとうございます。本日の事業評価部会の内容につきましては、後日、委員の皆様にご覧いただき、ご了承いただいた上で公開をしたいと思いますが、近日中に速報版という形で簡潔な議事概要を国土交通省のホームページで公表したいと思っております。

また、本日の会議資料につきましては、そのまま置いていただければ、追って郵送をさせていただきます。

それでは、以上をもちまして閉会といたします。本日はありがとうございました。

— 了 —