

社会資本整備審議会 道路分科会 第1回事業評価部会

平成22年8月23日

【内海総務課長】 おはようございます。それでは、定刻でございますので始めさせていただきます。皆様、本日はお忙しい中ほんとうにありがとうございます。ただいまから、社会資本整備審議会道路分科会第1回の事業評価部会を開催させていただきます。

それでは、開会に当たりまして、馬淵国土交通副大臣よりごあいさつ申し上げます。

【馬淵副大臣】 おはようございます。本日、この社会資本整備審議会道路分科会の事業評価部会、開催をいただき、また委員の先生方には大変お忙しい中、お集まりいただきまして心から御礼申し上げます。

この事業評価の問題に関しましては、かつて私ども民主党野党時代も、形骸化された事業評価監視委員会、あるいはさまざまな事業選定のそのプロセスの問題については指摘をしまいったところでもあります。昨年来より前原大臣のリーダーシップのもと、さまざまな制度を見直すということで、この道路整備に関しましては一定の歯どめをかけていくということから、新たに第三者委員会の設置という形でこの事業評価部会を成立させていただきました。

また後ほど詳細につきましては説明があるかと思いますが、計画段階の評価等、いわゆる政策目標を実現するために、そのアウトカム指標をどのような形で詰めていくかということもあわせて、今、この改革の道すがらにいますとっております。

本日は、新規事業をあわせまして皆様方にまだお諮りをさせていただきますが、どうか忌憚ないご意見を出していただき、また今後の社会資本整備に資する議論をしていただきたいというふうに思います。どうか皆様方、よろしく願いいたします。

ありがとうございました。

【内海総務課長】 どうもありがとうございます。なお、馬淵副大臣は所用のために退席いたします。お忙しいところありがとうございます。

それでは、本日は初回でございますので、事業評価部会について若干ご説明申し上げます。事業評価部会ですけれども、去る8月3日の道路分科会でご審議いただきまして、直轄事業等の事業評価に当たりご意見を聴取することを目的に、道路分科会のもとに新たに設置されたものでございます。

事業評価部会の委員につきましては、社会資本整備審議会令7条3項に基づきまして、道路分科会長が9名の委員を指名しまして、また部会長につきましても事前に互選をいただいております。また、平成23年度予算の概算要求にかかる道路の直轄事業の新規事業採択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きまして、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まして、これに基づいて本日この事業評価部会のご意見を承るということでございます。

資料につきましては、参考資料のほうに今申し上げたことの詳細等をまとめておりますので、後ほどご参照いただければと思います。

それでは、まず最初に、お手元の資料の確認をさせていただきます。

座席表が別紙でありまして、あとまとめた資料で議事次第、それから委員名簿がございます。それからA4横長で資料1、それからA3横長で資料2、資料3とございます。それから参考資料のほうですけれども、A4の縦長で参考資料1、それから分厚いのが参考資料2、それからA4縦長で参考資料3とございます。それとは別に、高速無料化実験の1カ月の状況につきまして資料を机の上に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、お知らせいただきますようお願いいたします。

また、本日の部会の議事につきましては、運営規則7条1項に基づきまして、公開といたしておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、委員のご紹介に移らせていただきます。

(各委員を紹介)

【内海総務課長】 なお、羽藤英二委員、それから脇畑賢委員につきましては、本日は所用によりご欠席ということでございます。

本日ご出席いただきます委員の方々、総員9名中7名でございますので、審議会令9条1項の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、以後の議事の進行につきまして、家田部会長のほうにお願いいたします。どうぞよろしく願いいたします。

【家田部会長】 1回目ですので、ちょっとごあいさつさせていただきます。朝早くからお集まりいただきまして、どうもありがとうございます。

この事業評価は、今日につきましては来年の新規事業の採択に関する議論をしていただくということでございますけれども、先ほど馬淵さんがお話しされておりましたように、我々としましてはできる限りの客観的なデータに基づいて、リーズナブルな判断をしてい

くというところに尽きるんじゃないかと思っています。

今日の議論としては、候補が幾つか出てくるんですけども、その候補がどういうプロセスを経て選ばれてきた優先度の高いものであるというものなのかどうか、そこが1点と、そのプロセスですね。

第2点は、その選ばれたものが採択に値するものであるかどうか、この2点を特に議論していただく、結論を出すというプロセスでございます。評価というのは、言うまでもなく非常に難しいものであって、神様じゃありませんから100点の評価というのはなかなか難しいんですが、現時点でできる限りの資料を持って、そしてできる限りの客観的な判断をするというところであろうかと思えます。

また、本日の議論の中で、まだこういうところを評価の仕方として勉強の余地があるねとか、改善の余地があるねというものはまたその次に生かしていく、少しずつよくしていく、そういうステップの1段階にあるというふうにお考えいただくとありがたいなと思っているところでございます。どうぞよろしくお願いいたします。

以下、座らせていただきます。

それでは、これより議事を進めさせていただきたいと思いますが、本日の議事は報告事項として「国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領の改定等について」というものと、審議事項について「平成23年度概算要求に向けた直轄事業の新規事業採択時評価・計画段階評価について」でございます。

まず1個目の報告事項について、事務局よりご説明をお願いいたします。

【徳山企画課長】 道路局の企画課長、徳山でございます。資料1に基づいてご説明を申し上げます。

資料1は、先ほど馬淵副大臣からもお話がありましたように、1年前に政権が変わりまして以降、この事業評価をより厳格にするという取り組みで実施要領を改定してきております。

内容は2つございますけれども、まず1つ目は国土交通省としての取り組みでございます。資料としては、表紙をとりまして、その下の2ページがそれに該当しております。国土交通省所管の評価に関します要領を改定しております。左側に目的その他、経緯等書いておりますけれども、言うまでもないことですが、公共事業の効率性、それから透明性を向上するということを目的に事業評価というのをしております。平成14年の政策評価法に基づく制度でございまして、左の四角、中の四角の下のほうに○が3つ書いております

が、具体には新規事業を採択するときの評価を平成10年度から導入し、再評価というものを、これは5年置きなどやっておるわけですが、平成10年度から、そして事後の確認の評価も15年度から導入してきたわけでごさいます、さらにそれをインターネットで公表したり、あるいは平成16年度からはカルテとして一括に公表するようなスタイルなどをとってきております。

今回、実施要領として変えましたところは、右の赤字で書いてあります4点であります。1つ目は、明確に都道府県・政令市の意見を聴取するというのを要領の中に入れております。新規事業採択時評価と再評価の時点におきまして、地方負担の負担者であります自治体からの意見を、これは正式に公文書でいただくように今回改定をいたしております。

次の○が本委員会に直接かかわるところでごさいますけれども、直轄事業等の、これは高速道路も含むわけでありまして、新規の事業採択時評価において、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聞くということでごさいます。従来、再評価とか事後評価は、各ブロックごとに設けました事業監視委員会で第三者の意見を伺うという場を設けておりましたけれども、新規事業の採択は従来非常にスケジュール的にタイトな中でやっておりましたので、評価はもちろんやっておるわけでありまして、第三者委員会にかけるというプロセスがございませんでした。したがって、この新規につきましては、この当部会で検証していただくということをプロセスに入れたというわけでごさいます。

それから、国会審議に資するための取り組みでごさいます、1月末から通常は予算の委員会が国会で始まります。それまでに新規事業採択時評価並びに再評価を実施して、公表しておくというのがプロセスでごさいます。従来は、新規箇所そのものをよっぽどの大物以外は直接国会で審議をしておりませんでした。

4つ目は、再評価を実施する時期の短縮でごさいます、左下の表にありますように、新規事業採択をしてから5年たってもまだ着工していないような事業については、1回ここで再評価をする、あるいは着工したけれども、10年間たってもまだ完了しておらない継続中のもの、そしてそういう再評価をしてから5年後ごとにさらに再々評価をやるという部分をすべてサイクルを短縮しまして、3年未着工、5年継続、3年ごとということに改めたということでごさいます。

したがって、次のページにありますように、新規事業採択時のフローでごさいます

が、新規事業の採択する事業を、これを要求したいという固有名詞を出しますのは、実は2段階ございまして、今回の要求時点では、例えばほかの事業でいうと新幹線とか我々の高速道路クラス、高規格幹線道路クラスは、要求時点から固有名詞を出して、年末の政府案の時点で政府案に入れるかどうかを議論しております。

さらに、政府予算案が国会で議論される段階で、その他の通常のバイパスクラスの新規事業についてもそこで固有名詞が出るという2段階になっておりますが、今回は概算要求時点ということでございます。

このフローのちょうど真ん中あたりに大きな四角がありまして、評価結果等の公表、そして括弧内に概算要求書の財務省への提出時と書いておりますが、概算要求書の提出は8月31日と決められておりますので、これ以前にプロセスを経ていくというわけでありませぬ。

資料をつくりまして、既に、今年でいいますと、都道府県・政令市の意見は公文書で投げかけまして、意見を聴取済みでございます。具体的内容はこの後の審議事項のほうで具体的に申し上げることになりますが、今年についていいますと、意見をいただいております。

そして、この赤字で書いておりますのが、今日8月23日の第三者委員会の意見を伺うという場ございまして、この2つの意見をもとに政務のほうで予算化にかかる方針を決定していただくというプロセスがあり、8月31日以前に公表いたします。その後、政府予算案に乗っていく、こういうプロセスを今回持つということでございます。

さて、2つ目でございますが、一番後ろの2ページであります。こちらは政府全体としての取り組みになってまいります。冒頭書いておりませんが、昨年の政権交代後間もないころであります、平成21年10月に予算編成等のあり方の改革についてという閣議決定をいたしまして、この中で政策目標を明示する取り組みを行うということを示されております。

それを受けて、国土交通省としてはこういうスタイルでやろうというものを書いたのがこの紙でございますけれども、左の枠のところ、1と書いてありますように、政策目標評価型事業評価というものを導入しようということでございます。

①といたしまして、事業の必要性や内容が検証可能となるように手法を改善することで、まず解決すべき課題とか背景の把握などについて明確にする。そして政策目標を明確にしていく。それから、評価項目をそれに応じて設定をして、代替案を提示した上で具体的にデータをお示しして評価をする。しかも、それを②としまして、計画段階で代替

案の比較評価を行う計画段階で事業評価をやろうということでございます。

右にフローを書いておりますけれども、青いところ、新規事業採択をする場合の評価、あるいは再評価・事後評価をやってきたわけでありましてけれども、新規事業を採択の評価をする前に、括弧で書いておりますように、都市計画や環境影響評価の手続をいたしておりまして、通常、都市計画や環境アセスメントを終わっていないと新規採択ができない、こういうことありますから、そういう手続があります。

したがって、都市計画のほうで既に縦覧をしたり、これは通常3年ぐらいかかりますから、計画案を見ていただいているわけでありましてけれども、実際にはその前に、いや、ほんとうにそういう大規模なバイパスが要するのか、あるいはそこまで要らなくて、交差点改良で済むのかという代替案の検討が行われているはずであろうと。したがって、そういう代替案の検討の計画段階評価を新たに導入して、そこでも都道府県・政令市や第三者委員会の意見を聞こうと、こういう前段階を入れたということになってまいります。

ただ、今年の場合でいいますと、実は、この計画段階からといいますが、今回概算要求に入れようとする事業は、既に3年程度の時間を経て都市計画をしてきておりますので、今年については経過措置というような格好になるかと思います。ややさかのぼって計画段階の評価ももう一度ごらんいただくというやり方を今年採択するものについてはしていくということでございます。

最後のページをごらんいただきますけれども、評価の対象であります、右に表がありますように、道路局につきましては道路の新設・改築事業のすべてについてこの計画段階評価の対象といたしまして、その右の欄に書いておりますように、都市計画または環境影響評価の手続に入る前の段階で、この計画段階評価を行うということでございます。

したがって、先ほど申し上げましたように、左下に試行等についてと書いておりますけれども、数年後に採択するものからは計画段階評価は間に合うわけでありましてけれども、22年度においては直轄事業について、23年度予算にかかる新規事業採択評価を実施する事業を、その時点でややさかのぼってという形になりますが、計画段階評価、代替案がこういうものであったということをお知らせして、それにかえたいということでございます。

以上2点、この委員会の設置を含めました実施要領の改定と、それから計画段階評価の導入というものについてご説明をいたしました。以上でございます。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

ただいまのご説明につきまして、ご質問等ございましたらお願いしたいと思います。

【上村委員】 今回の委員会は対象として新規事業の評価なんですけれども、それには高規格の有料道路も含むと思うんですが、その場合、今までは国幹審で審議していたわけですが、今度、先ほど副大臣がおっしゃった形骸化かどうかは別としまして、なくなるといふふうには聞いております。今のところまだあるということなんですけど、国幹審との関連はどういうふうになるのか、また国幹審はこれから廃止ということも聞いております、どういふふうに廃止されていくのか、この委員会とどういふふうに関連していくのかを教えてくださいたいと思います。

【家田部会長】 いかがでしょうか。

【徳山企画課長】 今申し上げましたとおり、本部会にお願いするのは新規採択時の評価でございます、先ほども2段階と申し上げましたが、高規格幹線道路クラスの大物は概算要求時点から固有名詞を出せますので、今の時点であり、かつ、まだ1月までの間に通常のバイパスクラスの評価をお願いすることになります。

その中で、今ご質問がありました、今回この時点で行います高規格幹線道路クラスの評価でありますけれども、高規格幹線道路の中にも2種類ございまして、いわゆる高速自動車国道のものと、一般国道の自動車専用道路。通常A路線、B路線と呼んでおりましたけれども、その2つが対象になります。実は今回、候補として挙げておりますのは、B路線のほうの一般国道の自動車専用道路のほうをご審議いただくようにしております。

A路線につきましては、委員ご承知のとおり、今おっしゃるとおりでございます、プロセスについても現在審議中でございますし、それ以前に、そもそも高速道路のこれからの整備の進め方、あり方について、年末までの間に再吟味をするんだというふうに大臣から申し上げておりますので、こちらのほうはこの審議の結果を踏まえて、改めてまた新規採択について議論する、こういうことになろうかと思っております。

以上のようなことでございます。

【家田部会長】 いかがでしょうか。よろしいですか。

【上村委員】 はい。

【家田部会長】 ほかにご質問はございませんか。よろしいでしょうか。

それでは、ただいまの報告事項はこれで終わらせていただきまして、続きまして審議事項に入らせていただきます。事務局よりご説明をお願いいたします。

【深澤国道・防災課長】 道路局国道・防災課長の深澤です。よろしくお願いいたします。

す。

それでは、審議事項の最初に、先ほど部会長からお話ございましたように、今回新規の事業を選んだプロセス、それとそれぞれの詳細ということで2つに分けて、最初プロセスのほうをご説明したいと思っております。

資料2をごらんください。先ほどご紹介がありましたように、今後は計画段階の評価を経て新規事業の採択に進むこととなります。先ほどの報告にもありましたように、今年度の新規の事業箇所につきましては、既に都市計画決定までなされているものでございますので、経過措置として今回の審議とあわせて計画段階の評価もご審議いただくことになっております。

それでは、資料2に基づいてご説明申し上げます。新規事業の採択に当たりましては、地域づくり、あるいは地域における道路の位置づけ、役割を確認した上で、事業の実施環境、具体的に申し上げますと、都市計画、環境影響評価等、これらの実施環境が整っている箇所のうち、例えばB/Cであるとか、それらを含めた事業の効果あるいは緊急性などにつきまして第三者の委員会のご意見もいただきながら、予算の状況等を踏まえて最終的に選定させていただくこととしております。

また、大規模な新規の箇所につきましては、後年度の予算に与える影響が大きいことから、先ほども説明がありましたが、8月末の概算要求の時点で個別に要求を行うこととしております。したがって、今回ご審議いただくものは概算要求に提出するものでございます。

具体的に、大規模と申し上げましたが、高規格幹線道路もしくは全体事業費が250億円を超えるものということで我々は考えております。それから、これも先ほどご説明がありましたが、高規格幹線道路につきましては、高速自動車国道、いわゆるA路線、それから一般国道自動車専用道路、いわゆるB路線がありますが、先ほどの説明のとおり、今回は一般国道自動車専用道路、いわゆるB路線を対象としております。

その結果、後ほど具体的にそれぞれの箇所につきましてご説明申し上げますけれども、平成23年度概算要求新規事業候補箇所としてお諮りしたいものが以下の4カ所でございます。

1つは那覇空港自動車道、小禄道路、2つ目が高知東部自動車道、南国安芸道路（芸西～安芸西）間、それから3番目が三陸縦貫自動車道、本吉気仙沼道路（Ⅱ期）、4番目が阿南安芸自動車道、桑野道路でございます。このうち、1～3が高規格幹線道路でござ

います。④は高規格幹線道路でございせんが、250億円を超える事業ということで今回対象とさせていただきます。

ページをめくっていただきたいと思ひます。今申し上げました4つの事業の位置を示しております。

さらにページをめくっていただきまして、2ページをごらんいただきたいと思ひます。今回ご審議いただきたい4カ所を選んだ際の考え方をこれからご紹介したいと思ひます。この2ページの図は、全国の高規格幹線道路網のうちのミッシングリンクを示したものであります。高規格幹線道路1万4,000キロは、先ほどご説明させていただきましたように、いわゆるA路線それからB路線から構成されておりますけれども、高速自動車国道A路線はこの図の上で青い線で示しております。それからB路線は緑で示しております。

また、中ほどの上に表がございせんけれども、まだ事業化されていない区間の延長は、AとB合計して1,471キロ、大体1,500キロあります。このうち、A路線は約1,000キロでございまして、ミッシングリンクの具体的な場所は地図の上でピンクで示しているところであります。

それから、B路線につきましては未事業化の区間が約450キロメートルございせんが、地図の上では赤い丸と、それから四角囲みの数字で示しております。先ほどご説明しましたように、今回の箇所のうち、高規格幹線道路はB路線、すなわち緑の線で示している路線から選定しております。

なお、厳密に言ひますと、徳島県の33番、34番は高規格幹線道路ではございせんけれども、今回の概算要求の対象としている全体事業費が250億円以上となる大規模な事業でありますので、あわせてこの図の上で示しております。

次のページをごらんいただきたいと思ひます。まず、高規格幹線道路3箇所を絞り込んだ経緯につきましてご説明させていただきますと思ひます。

上の大きな表は、高規格幹線道路のうち一般国道自動車専用道路、いわゆるB路線のミッシングリンクを一覧表にしたものであります。1番～32番までありますけれども、この数字は先ほどの前のページの図の番号と一致させております。この32区間をロングリストといたしまして、まずルート・構造が確定しており、都市計画や環境アセスメントが必要なものにつきましてはその手続が完了しているものを選定いたしました。斜線は、事業の規模等から手続の必要がないものということを示しております。それぞれに必要な手続が完了しているものは、この表の中で全部で5カ所あります。その5カ所は表の右のほ

うに※をつけたところであります。

これらの中から、備考の欄に示しましたが、隣接する箇所の事業の進捗とネットワークの効果の観点、発現の効果の観点とか事業ごとの課題を勘案いたしまして、最終的には黄色の帯で示しました3カ所を候補といたしました。

まず9番ですけれども、三陸縦貫自動車道、本吉～大谷が今回の本吉気仙沼道路のⅡ期でございますが、備考のところに書いてありますように、平成18年度に同時に都市計画決定されまして、現在事業中であり隣接の本吉気仙沼道路の工事が進展してきたことから、残りの区間を今回新規の事業の箇所の候補として挙げているところであります。

それから29番ですが、高知東部自動車道（芸西西～安芸西）間、これにつきましては今回の南国安芸道路であります。隣接する事業においてその一部区間が今年度供用するなど工事が進展しているので、その延伸区間を今回新規の箇所として候補として挙げているところであります。

さらに32番ですが、那覇空港自動車道、那覇空港～豊見城・名嘉地というところですが、今回の小禄道路であります。隣接の区間が暫定2車線で供用中でありまして、現在4車線化の事業も開始されたところあります。このため、今回の候補に選定しまして、早期に空港まで直結させることが適当と判断したところあります。

なお、15番の能越自動車道、輪島～三井につきましては、資料の最後に参考ということで図を載せてございますけれども、隣接する事業が今年度から用地買収に着手した段階ということもございまして、隣接区間の事業の進展の状況等を見て事業化の時期を今後判断していきたいということで、今回は載せてございません。

それから、27番の京奈和自動車道、奈良北～奈良につきましても、条件は整っておりますが、同時に都市計画決定いたしました隣接区間が平成20年度事業化されましたが、現在調査・設計段階であること、及びこの区間が大深度のトンネル構造であり、コストの縮減等を含めた検討をさらに進めるということで、今回は対象から外したところあります。

以上、高規格幹線道路につきましては、黄色い網かけで選びました3箇所を候補として挙げております。

次に、下の表ですけれども、高規格幹線道路以外で総事業費が250億円を超える事業のうち、都市計画決定等の事業実施環境が整ったところをリストアップしたところ、全国の中から阿南安芸自動車道のうち、徳島県内の隣接する2区間が抽出されました。事業規

模が大きいので、近隣の事業の進展とか、あるいは時間短縮効果等の観点から優先度を考え、まずは来年度の箇所といたしまして、北側の区間である、この黄色で線を引いたところ、桑野道路と言っていますけれども、ここを優先すべきと判断させていただきました。

以上のような経緯でセレクトされました4カ所の新規の事業の候補の箇所につきましては、次の4ページに一覧を載せております。ここで延長等、あるいはB/C、いろいろと書いてございますけれども、詳細につきましては次の議題でご説明することといたしまして、これらの4カ所につきまして大まかなイメージをつかんでいただくために、それぞれの概要をお示ししたいと思っております。

5ページ、6ページ、それからスライドを若干使ってご説明させていただきたいと思えますので、お手元の資料とあわせてお聞きいただければと思います。

まず小禄道路でございますけれども、沖縄自動車道の一部を形成しまして、現在、先ほど申し上げましたように、豊見城東道路というものがここまで来ておりまして、4車線の事業を進めているところです。これからさらに延伸しまして那覇空港まで直結いたします。現在、那覇西道路という道路をつくっていますが、これが今年度に4車線の道路で供用します。ここがつながりますと、環状道路としての機能も果たすところであります。

現在、331号というのがここにあります。状況につきましてはお手元の資料に写真がございますけれども、交通量が約5万台ということで、慢性的な渋滞が引き起こされているというところがございます。

これが南国安芸道路でございますけれども、高知から安芸まで行く高知東部自動車道のちょうど最後の区間に当たります。現在事業を行っておりますこの区間が今年度、暫定2車線で供用予定でございます。その先でございます。高知市と安芸を結ぶ国道55号は海岸線を通っております、断面につきましてはお手元の資料にございますけれども、5ページの下の写真に示すように、しばしば路面冠水がしたり、あるいは越波等で岩が乗り上げたり、非常に厳しい道路でございます。

これが三陸縦貫自動車道、本吉気仙沼道路（Ⅱ期）でございます。仙台から気仙沼間で行きますと、ここまで既に供用しております、ここからここまでが現在事業中でございます。それから、本吉気仙沼道路のⅠ期でございますが、ここも事業中でございます、残るミッシングリンクとして2カ所ございます。この当該箇所、ここが今回候補として挙げているところでございます、本吉気仙沼道路（Ⅱ期）と同時に都市計画決定されております。

並行する45号は二車線で、これもお手元の資料に写真がございますけれども、津波の浸水区域を通過するとともに、急勾配あるいは幅員狭小区間を抱えている道路でございます。

最後、桑野道路でございますが、徳島から南に向かって現在四国横断道というのがここまで整備が進んできております。ここに接続しまして、先ほどの高知の安芸までつながる阿南安芸道路のこちらのほうへ行くんですけれども、その一番北側の区間でございます。先ほど申し上げましたように、この赤い部分と、それから四角で示した部分、同時に都市計画決定されましたけれども、事業規模が大きいということで、事業の早期発現効果ということを考え、今回こちらの赤い部分を優先して候補として挙げておるところでございます。

この55号につきましても、お手元の資料にありますように、2車線の道路でございます。津波あるいはいろいろな浸水等で冠水する地域において、幹線道路としての十分な役割が果たせていない道路でございます。

以上、今回4カ所を選定させていただきました経緯につきましてご説明をさせていただきました。よろしく申し上げます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

この4カ所の詳細につきましてはこれから説明していただいて、そこで採択すべきかどうかというところを議論いただくんですが、今の資料の3ページにたくさん出ている表の中からこの4カ所が選ばれたプロセスが妥当なものなのか、そしてその結果が妥当なものなのかの審議について、今やっていただきたいと思っております。

ちなみに、上半分についていえば、ルート・構造の検討状況、都市計画の状況、環境影響評価等の状況の中で条件が満たされているもののうち、3カ所が候補になっていますので、逆に言えば2カ所が外れる。それから下のほうについては、隣接している区間ですが、下のやつが、34番が外れるということでございますので、このむしろ外れるところが妥当な結果なのか、そこのご判断じゃないかと思っております。

どうぞどなたからでも結構ですので、ご意見をいただきたいと思っております。どうぞ、石田先生。

【石田委員】 資料2の、今、家田委員長がおっしゃった3ページなんですけれども、確かにルート・構造の検討状況と都市計画決定と、都市計画決定すると環境影響評価はその中に含まれますから、それはいいんですけれども、もう1つ、構想段階のP Iというの

が、たしか何年でしたっけ、事務次官で通達されておりますよね。その進捗状況というのはいかがなものなんでしょうか。

横浜環状線とか東京の外環とか、きちんとしたP Iを踏まえますと都市計画手続が圧倒的に早く進んだということもありますので、その辺も考えたほうがいいかなとも思うんですが、いかがでしょうか。

【家田部会長】 一通り意見をいただいてからお答えいただくようにしましょう。ほかにいかがでしょうか。竹内先生。

【竹内委員】 やはり同じページで、石川、奈良が外れて、ほかがなぜ採択されたのか、そこが論点ではないかという気がします。特に奈良については、理由としてコスト削減の検討等を進めるために今回は見送ったということだと理解しています。ただ、おそらくほかの箇所でも、コスト削減は検討が終わったから、これでしめせんということではないと思いますし、今後も多分やるということなんでしょうねという確認と、あとは、京奈和のほうはかなりコスト削減についての余地が大きいから今回は外した、そういう理解でいいのかという、その2つについてお尋ねをしたいと思います。よろしくをお願いします。

【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。

それじゃ、ご質問2点出ておりますので、お答えいただきたいと思います。

【深澤国道・防災課長】 1点目の石田委員からのご指摘、そのとおりだと思います。今回、検討中ということで同じ言葉でずっと書いてしまいましたが、この検討中の中身はかなり差がありまして、ほんとうに検討の最初の部分から、ほぼルートが決まっていて、あとは地元との合意、それから正式な手続というところまで行っているもの、かなり幅があります。その中で、おっしゃるように構想段階のP Iをやっているもの、やっていないものもございます。

例えば今回対象に挙がっております本吉気仙沼、これにつきましては構想段階でP Iをやっております。それから、検討中ということで今回対象になっていないところでも、やっているところが幾つかあるかと思います。今後整理する中で、その辺ははっきりと書けるような形でやっていきたいと思っております。

よろしいでしょうか。

それから、2番目の竹内委員からのご指摘でございますが、一番最後のページ、参考、7ページというところに、今ご指摘がありました石川の事業、それから奈良の事業、図をつけさせていただいております。

石川につきましては、先ほどもご説明申し上げましたが、赤い丸の中で赤く線が書いてあるところ、ここが今事業をしております、まだ用地買収に着手したばかりということで見通しが立っていないので、もうちょっと時期を待とうということ。

それから特に奈良につきましては、右のほうの絵の丸の中のところでございますが、平成20年度に事業化の議論をいたしましたとき、このときも、あわせてこの四角、四角というところで一緒に都市計画がされておりましたが、特にこのトンネルの部分につきましては事業規模が大きいので、ここは切り離すと。切り離してもトンネルの手前までつながることで街路を使ってかなり渋滞が緩和できるということで、この赤だけでも相当な効果があるだろうということで、切り離して事業化した経緯がございます。

そういう経緯の中で、今、20年度に都市計画しましたところがまだ設計中ということなので、コスト削減という観点もございますが、まずは事業化したところを一生懸命やるということで、時期について今回早いのかなというふうに考えています。

それから、コスト削減につきましては、当然のことながら、ほかのところにつきましては事業をやりながら、なるべくコストの削減が図れるように常に努力していきたいと思っております。

この奈良のところにつきましては、どの程度コスト削減が図れるかどうかはまだ明確じゃございませんが、大深度ですので、いろいろな技術的な新しい技術とかを使うことによって下がる要素があるのかということで、今後の課題として考えているところでございます。

以上です。

【家田部会長】 よろしいですか。

【石田委員】 すいません、やっていただけるというのはありがたい話だと思うんですけども、資料1の3ページ目の計画段階評価新たに導入というところの内容が、先ほど申し上げました構想段階のP Iのプロセスにかなりの部分含まれていると思うんですね。ですから、今回は経過措置としてさかのぼって評価しますというお話でございましたけれども、それ実質化するためにも、やっていることをきちんと活用するというのが極めて大事な視点だと思いますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょうか。

【原田委員】 隣接区間の状況が、用地買収着手等がおくれているとか、まだ調査設計中であるので、その隣の区間をまだ取り上げるのが早いと。それは皆さんにとってはごく

当たり前のことかもしれませんが、通常のプロセスでいくと、逆に考えると、この隣接区間も、今これでテーブルに上げて決定していけば、同じようなプロセスでおくれて進むとすれば、最初のやつがおくれていて、次がおくれていて、ちょうどよく接続して実現していくんじゃないかとか、そういうふうにも思うわけです。

要するに、用地買収着手がおかれているということで、地元の協力が得られにくいというか、少し問題があるので、隣の区間について今の用地買収の着手の状況を見守っているんだとか、今の調査設計中というものについて、こちらはちょっとよくわからないんだけど、調査設計中ということで次の区間を見送るとというのが、今みたいにおくれていけば間に合うんだから別にいいじゃないかと思うんだけど、やっぱりこれはさっきの言い方は逆で、コスト削減というところが大きいので見送るんだとか、この辺のところがちょっとはつきりしなかったんですが。

【深澤国道・防災課長】 私の説明が十分でなかったと思います。この2カ所につきましては、地元の状況でおかれているということではなくて、事業化したのが平成18年それから平成20年ということで、始めたばかりということなので、まだまだこれからこの区間ができるのに時間がかかるので、そちらのほうを優先して予算をつけてまずやる必要があるだろうということで、それがある程度めどがついてきて、そこと連続する効果が発現するころ、事業化したらどうかということで申し上げました。

【原田委員】 ということは、地元の負担というか、その辺のこともあるので予算の集中的な投下を図ったほうがいい、全体の予算の枠に限界があるのでそういうふうに考えたということですね。わかりました。

【深澤国道・防災課長】 ちょっと説明の仕方が、そういうことで誤解があったとしたら申しわけございませんでした。

【家田部会長】 ありがとうございます。

大体、スクリーニングですので、まだよくわからない面もあるかもしれませんね。特に隣接区間と一体でやったほうが効果が上がるような隣接区間と、隣接区間といや隣接区間なんだけど、切ったって大して意味はないよねというようなところとありますよね。したがって、隣接区間との一体性が特に重視されるべきというときには、例えば能登の空港につながるなんて実に典型的な例だと思うんですが、そのところがわりあいすっきりわかるような表現様態というものはこれから勉強の余地があるんじゃないかななんて、そういう感じは受けますね。

いかがでしょうか。こんなようなストーリーの中で、この4カ所の深い議論ということ
でよろしいですか。

【石田委員】 質問があるんですけども、よろしいでしょうか。同じ3ページの表な
んですけども、事業化の区間の考え方というのを教えていただけませんか。

2キロのところから40キロを超えるようなところが同じ事業区間ということになって
いて、隣接区間との考え方も含めて、ここについてももうちょっと説明が統一的にできる
ようなことを考えておいたほうがいいのかなど。あるいは効果の発現ということからする
と、ネットワーク性が高まれば高まるほど効果が大きくなりますので、そういう観点から
すると、何でこんなぶつ切りにするのかなというふうにも思いますし、その辺いかがで
しょうか。ちょっと教えてください。

【深澤国道・防災課長】 言いわけになりますけれども、既に区間が設定されているも
のをここに書いてございます。一つ一つ、私は説明今できませんけれども、それぞれ区間
を決めるときには、インターチェンジとインターチェンジの間なんですけれども、そこで
区切ることによって、例えばそれにアクセスする道路の状況等で一定の効果があると思わ
れるところで切っているはずであります。一つ一つ点検してみたいと思いますが、よろ
しくをお願いします。

【太田委員】 2点だけ、今後のことでお願いしておきたいことがあります。1つは、
今回2カ所審議しないわけですが、我々はこれらを審議するかしないかを決めることにな
りますか。県知事さんのほうからの意見も、参考資料3によればその4カ所だけですね。
残りの2カ所も一応意見を聴取してから議論すべきなのかどうかということ、後々のこと
で検討していただきたい。

もう1点、今、石田先生からもご指摘がありました。奈良と奈良北の間、ここは遺跡
があるからどうしても上は通すのはかなり難しいので、大深度にしなければいけないとい
うのはわかりますが、今回、そこそこ以外のところと分けるということになると、そ
このミッシングリンクだけでB/Cを算定するとかかなり難しいですね、後々評価する
ときに。

そうしますと、そもそもネットワーク全体としてこのミッシングリンクをつなぐ場合の
B/Cの考え方をきっちりしておかないと、最後残ってつなげないという話になりかねな
いので、事業評価のやり方として、議論をしなければならないと思っておりますので、課
題として取り上げる必要があると思っております。

【家田部会長】 ありがとうございます。おそらく石田さんがおっしゃったのも、それから私、隣接区間、それから今、太田先生が言っているのも、実は交通というのはある塊感というのがあって、その塊の中でそれが1つのプロジェクトというわけですよ。それを細かく分けていってやれば、それは例えば単なる工区だったりする、そういうことじゃなくて、やっぱり塊感を表現するということが重要だと思います。

そういうプランニング上の手法というのは必ずしも確立されたものがあるわけじゃないので、実務の中で経験的におやりになっているんでしょうけれども、それをもう少し勉強課題としてどういうふうにやっていくのがいいのかというところがあったかと思います。

今、太田先生から、自治体からのヒアリングについて意見を聴取というところについてご質問がありました。その点だけお願いしたいと思います。

【深澤国道・防災課長】 今回、事務局といますか、国土交通省として、例えば高規格幹線道路につきましては、この3カ所が事業の実施環境が整っているという判断をした上で、知事さんのご意見をいただきました。これにつきましては国土交通省としてそういう判断をしていなかったのも、特に聞いておりません。今そういう格好でやっていますけれども、果たしてそれがいいのかどうかというご議論かと思いますが、今のルールではそれが妥当なのかなと考えておりますが、どんなものでしょうか。

【家田部会長】 どうでしょうね。妥当かどうかを今検討していると時間がないので、何しろ8月31日に向けての作業なので、このスクリーニングというのは非常に重要な議論であるんですが、スクリーニングの計画の手法やあるいは手続について、今幾つかいろんな先生方から出たご意見をこれからの勉強課題ということで整理させていただいた上で、これからの深い議論を始めるんですが、この全体で34カ所のうちから4カ所を検討の候補にするということで行ってはどうかという案でございますけれども、この点についてはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【家田部会長】 ありがとうございます。それでは、スクリーニングの段階の議論は、これからの勉強課題をいただいたという前提つきで前に進めたいと思います。

続きまして、今度は個別箇所のご説明をお願いします。

【深澤国道・防災課長】 それでは、個別箇所の説明を申し上げます。資料3でございます。量が多いので、なるべく簡潔にご説明したいと思っております。

先ほどご説明しましたように、計画段階評価を試行的といいますか、同時にやるという

ことですので、計画段階評価、それから新規採択の評価、それを同時にご説明します。既に都市計画決定等なされておりますので、当時の経過等をレビューしながら今回計画段階として主な政策目標とその対応について整理をしております。

それでは、表紙をめくっていただきまして、1ページですけれども、最初が那覇空港自動車道、小禄道路にかかるものでございます。

まず、那覇都市圏における計画段階評価ということで、那覇都市圏の課題をまず挙げました。課題としましては、中心部の交通渋滞ですけれども、混雑時の旅行速度は全国の県庁所在地でワースト1位、それから市内を通過する58号、329号、331号などで図2にありますように渋滞が発生しております。

それから、那覇空港から沖縄自動車道まで約10キロございますけれども、その移動時間が19分～28分ということで、なかなか時間が読めないということがあるかと思えます。

その原因分析でございますけれども、1つは幹線道路であります直轄国道における容量が不足しているということで、現在の混雑状況は図3のとおりでございます。このためにいろいろな事業が実施されているところでございますけれども、那覇西道路などそれぞれの事業が実施、供用した時点におきましても、図4に示すように、未対策地区であります左のほうに小禄地区と書いてございますけれども、ここに交通が集中しまして、交通状況が現在よりも悪化するということがあります。

それから2番目の原因として、中心部への通過交通の流入があります。図5に示すように、北部から南部への交通のうち、約7割が国道58号、331号などを利用するなど、那覇の中心部を通過しております。現在事業中の事業が実施されますと、通過交通が減少いたしますけれども、小禄のところができていないということもございまして、グラフにありますように、依然4割近くの車が中心部を通過するということになるということでございます。

これらを踏まえまして、331号小禄地区における対策が必要ということで、政策の目標としましては、直轄国道の交通容量の確保による渋滞緩和、中心部における通過交通の削減、これを挙げさせていただいたところでございます。

次のページをおめくりいただきたいと思えます。対策案としまして、国道331号小禄地区の交通容量を確保するため、4つの案を考えました。図7、及びその上に標準断面図がございますけれども、参照しながらお聞きいただきたいと思えます。

案①としまして、那覇空港自動車道の一部である豊見城東道路と直結いたしまして、空港の北側で現在事業中の那覇西道路までを結ぶ、環状道路としても機能する4車線の高規格道路を整備する案でございます。

案①'は、案①と同じですけれども、コスト削減の観点から2車線で整備する案でございます。

案②は、現道拡幅で国道331号、それから県道那覇空港線を現在の4車線から6車線に拡幅するとともに、最も混雑が激しくなると予想されます交差点、この図7でいきますと、青い丸で示したところですが、ここについての交差点の立体化をし、容量を確保しようという案でございます。

案③は、案②と同様の交差点の立体化を行いますけれども、コスト削減の観点から拡幅は行わないという案で、4つ案を並べてみました。

評価項目としましては、対策案に対しまして4つの評価軸を設定いたしました。1つは小禄地区の交通容量の確保という観点から、混雑度の解消の度合い。2番目として、那覇都市圏中心部における通過交通の削減という観点から、通過交通の割合。それから、那覇都市圏における渋滞緩和という観点から、渋滞損失時間の低減の割合。それから4番目としまして、定時性・速達性の観点から、那覇空港から沖縄自動車までの移動時間ということで評価をいたしました。

これらの中で、ある程度定性的ではございますけれども、○△×ということで相対評価をしたところ、最もすぐれる案を今後新規の事業として進めていったらどうかということで結論を出したところでございます。

なお、案①'の2車線につきましては、コスト的には案①でございますが、隣接する豊見城東道路が4車線でございますし、今年度供用します北側の那覇西道路が4車線であることから、あるいは交通量が3万台を超えるということなので、2車線の整備は実質的に困難であると判断しております。

ちなみに、この地点ではB/Cというのを出していないんですけれども、参考までに案①と①'についてB/Cを試算した結果、案①、①'とも1.4となっていることを確認しております。

次のページに移っていただきたいと思います。これからは新規採択時の評価に移ります。小禄道路は豊見城東道路の終点、豊見城名嘉地インターから那覇西道路の間の約5.7キロでございます。道路構造令上第1種第2級となりますけれども、接続する豊見城東道路

が第1種第3級であるので、道路構造令の規定を用いまして第1種第3級といたしました。

車線数は、計画交通量3万1,700台ということで4車線として、設計速度は標準値であります80キロメートルを採用いたしております。全体事業費は620億円でございます。B/Cは1.4で、計算に用いた数字はそこに書いてあるとおりでございます。なお、この便益につきましてはいわゆる3便益で計上させていただいております。

下に道路交通上の課題がございますが、これは先ほどの計画段階でご説明したものと重複いたしますので、省略いたします。

地元の調整状況でございますが、平成21年5月に都市計画決定されました。それから、先ほど説明がありましたように、今回これを新規採択の候補として挙げることにつきまして、沖縄県知事より8月13日に了解というか、文書をいただいております。それらにつきましては参考資料3にありますので、後ほどご参照いただければと思っております。

事業効果でございますが、1つ目の効果として、小禄道路の整備により混雑度が1.4から0.9になるということで、交通の円滑化が確保されるということ。2つ目の効果として、小禄道路の整備により沖縄自動車道、南風原自動車道、豊見城東道路などと一体となって環状道路として機能するため、北部から南部間の交通のうち、那覇中心部を通過する交通の割合が3割弱に減るということでございます。

3つ目の効果としまして、沖縄の玄関口である那覇空港が那覇自動車道を介しまして沖縄自動車道に直接接続いたします。現在時間が出ませんけれども、空港まで確実に14分で行けるということが可能になるということでございます。

4ページをごらんいただきたいと思います。少し大きな図面でルートの説明をしたいと思っております。小禄道路は、右上の豊見城東道路の終点、名嘉地交差点と書いてあるところですが、このインターからそのまま西へ進みまして、瀬長交差点付近で北に向かいまして、市街地及び自衛隊の駐屯地の影響を考慮しながら、国道331号線等に並行して高速交通が可能な線形を確保しながら、今年度供用予定の那覇西道路まで接続するものでございます。

瀬長インターまでは高架で進みまして、そこから一部トンネルあるいは橋梁がありますけれども、その他は、ここにある標準断面図のような平面構造を基本としております。瀬長交差点の付近で本島南部からの交通を担う豊見城道路と接続する瀬長インターを設置いたします。それから那覇空港にもインターを設置する予定でございます。

それから、地図の中ほどの右のほうに国道331号の平成17年の交通量を示しており

ますけれども、実は平成19年に豊見城東道路が開通して以来、交通量が非常に増加しまして、現在の約5万台の交通量が331号を通っているということを補足させていただきたいと思います。

続けて、次も説明させていただきます。2番目、高知東部自動車道でございますけれども、高知県の東部地域における計画段階評価ということで、高知県東部地域の課題、2つあります。今後30年での発生確率が60%とされています東南海・南海地震に予想される津波によって、55号が寸断され緊急輸送道路が確保できないこと。

それから、高知東部地域は緊急医療を担う3次医療施設へ60分で到達できない地区が広く存在しております。ほとんど高知市に依存しているということで、約3万8,000人への十分な医療サービスができないということが課題としてあります。

原因としては、まず津波につきましては幹線道路が津波浸水区域を通過していることが挙げられます。具体的には、東南海・南海地震において55号における高知～安芸間約36キロのうち、36%の区間が津波で浸水し、津波の高さは5メートルになるということでございます。それから、高知東部自動車道の現在事業中の区間が供用しても、依然として12%の浸水区間が残るということ。

それから、救急医療アクセスにつきましては、右の絵で見ていただきたいと思うんですけれども、高知東部地域には3次医療施設がなく、高知市内の施設に依存せざるを得ない状況で、平成19年度のデータによれば、赤い矢印の合計でございますけれども、高知県東部地域から高知方面への医療施設の搬送人数は年間約930人ということになっております。

しかし現在では国道55号を走行せざるを得ないということで、現在事業中の区間が整備されたとしても、依然として約3万3,000人の方が60分以内に医療施設に到達できない。これは、速達性が確保できる道路の整備が不十分であることが原因だと思われまして、これらの課題解決をするためには、まずは人口集積が非常に高い安芸市まで速達性のある緊急輸送道路を整備することが必要であるということで、政策目標としては東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保、それから第3次医療への速達性の向上ということを挙げさせていただきました。

対策案は6ページでございます。以上の政策目標を達成するために3つの対策案を考えました。図5、及びその上にある標準断面図を参照いただきたいと思います。案①ですが、安芸事業区間の終点、芸西西のインターに接続して、安芸市街地まで高規格の道路と

して当面暫定2車線で整備する案でございます。

案②は、津波浸水区間において国道55号を2車線のミニバイパスを整備する案、この図5でいきますと、オレンジ色でひよこひよこことありますけれども、津波浸水区域のところをバイパスとして通る案です。

それから、案③は、津波浸水区域の国道55号をかさ上げする案であります。

評価につきましては、2つの評価項目を設けました。1つは東南海・南海地震における緊急輸送道路の確保という観点から、津波浸水区間の数及び津波浸水による孤立人口です。それから2つ目の評価の項目としまして、第3次医療施設への速達性の観点という観点から、第3次医療施設60分圏人口の変化の状況ということで評価をいたしました。

この2つの評価軸において最もすぐれる案ということで、案①を妥当として結論づけております。なお案③につきましては、津波浸水区域の回避は可能ですが、現道5メートルかさ上げする必要があるということで、地域分断とか乗り入れの困難さから重大な支障があるということで、評価としては×ということをつけさせていただいております。

ページをめくっていただきまして、これらの計画段階評価を経た新規事業化の採択時の評価でございます。南国安芸道路（芸西西～安芸西）間でございますけれども、延長8.5キロメートル、道路構造令上第1種第3級でございます。計画交通量が1万4,400台ということで、規定上は4車線となりますけれども、当面は早期整備効果発現のため暫定2車線での整備を予定しております。設計速度は80キロでございます。

全体事業費が355億円でございます。B/Cは1.9でございます。

道路交通上の課題につきましては、先ほどの説明とかぶりますので省略したいと思います。

地元の状況でございますけれども、平成11年に現ルートで都市計画決定済みであります。また、高知県知事からは今月の12日に本事業の新規候補についてご了解の文書をいただいているところであります。

整備効果としましては、まず東南海・南海地震における緊急輸送道路確保という観点から、津波浸水による孤立人口が約4,200人減少するとともに、災害時における第1次緊急輸送道路としての利用が可能になるということ。2番目の効果として、高知東部自動車道全線の整備によって、第3次救急医療施設への搬送時間が短縮するとともに、60分カバー圏が拡大し、カバー人口が約1万1,000人増加するということ。さらに3番目の効果として、高知東部自動車道全線の整備に伴って、高知県東部地域に存在する有名な

観光施設への速達性の向上が図られ、観光振興への寄与も期待されるということでございます。

次のページ、8ページでございますが、ルートのご説明をいたします。現在事業中の南国安芸道路の終点であります緑で書いてあるのが現在事業中のところでございますが、この終点であります芸西西のインターから安芸市に向けて、津波浸水想定区域や防災点検で対策をしなければならない黄色い印ですけれども、これらを避けまして安芸市外の西側まで行きまして、国道55号に接続するというルートでございます。途中、芸西村の市街地におきまして現国道55号と接続する中間のインターチェンジを計画しているところがございます。

3番目、三陸縦貫自動車道、本吉気仙沼道路（Ⅱ期）でございます。計画段階評価としまして、宮城県気仙沼地域における課題としまして、今後30年以内に99%の高い確率で発生が予想されます宮城県沖地震が発生した場合、現在の国道45号は津波浸水により寸断され、緊急輸送道路が確保できない状況にあるということ。

それから旧本吉町、これは合併いたしまして、今は気仙沼市でございますけれども、旧本吉町では地域の2次医療施設が気仙沼市立病院であります。現在人口の約34%に当たる4,000人が30分で到達できない状況にあります。

原因としましては、津波につきましては幹線道路が津波浸水区域を通るということで、現在三陸縦貫自動車道の本吉気仙沼道路は事業中ですけれども、これができてもまだ10%の浸水区域が残るということ。今年の2月のチリ地震の津波においても大津波警報が発令されまして、9時間通行どめが強いられたところでございます。

それから、緊急医療機関へのアクセスにつきましては、旧本吉町において第2次緊急医療を要する急患は気仙沼市中心部にある気仙沼市立病院等に搬送しておりますが、21年度で年間270人の搬送実績がございます。現在の国道45号を走行せざるを得ませんけれども、現在事業中の事業が供用した場合でも依然として2,400の方が2次医療施設に30分以内では到達できないということで、これらの課題を解決するために、旧本吉町から旧気仙沼市街地まで速達性のある道路を整備することが必要ということでございます。

政策目標は、そこに書いてある2つを挙げました。

それで、次、対策案でございますけれども、10ページをごらんいただきたいと思えます。以上の政策目標を達成するために2つの案を考えました。図4、それから標準断面図

をごらんいただきたいと思いますが、1つは、事業区間の終点である大谷のインターに接続しまして、旧本吉町まで高規格の道路として2車線の道路を整備する案、2つ目が、津波浸水区域につきまして、45号の2車線のミニバイパスを整理する案でございます。

評価項目としましては、宮城県沖地震における緊急輸送道路の確保という観点から、津波浸水区域区間の数及び浸水による孤立人口、2つ目に2次医療施設への速達性向上という観点から、2次医療施設30分圏域の人口の変化の状況ということで、この2つの評価軸において最もすぐれる案として、案①を妥当と位置づけております。

11ページでございますけれども、新規採択時の評価ということで、本吉気仙沼道路(Ⅱ期)は現在事業中の区間に接続します約4キロメートルの区間でございます。道路構造令上第1種第3級ということで、車線数は、計画交通量が1万2,600台ということですので2車線になります。設計速度は80キロでございます。全体事業費は145億円、B/Cは2.0でございます。

道路交通上の課題につきましては、先ほどの説明とかぶります。ただ、③にありますように、現在の国道45号は急勾配区間、それから幅員狭小区間が多数存在しまして、主要な幹線道路としての機能が十分確保されていないということも挙げさせていただきたいと思っております。

平成18年4月に都市計画決定されまして、今回、宮城県知事より8月13日に事業化につきましての了解の文書をいただいているところでございます。

整備効果としましては、まず津波浸水区域を回避することで約4,000人の孤立が解消されること。それと図5にありますように、国道346号を介しまして物資輸送等の救急活動が可能になるということでございます。

2番目の効果としましては、気仙沼市立病院等の第2次医療施設へのアクセスが改善いたしまして、旧本吉町における30分圏域外の人口、約4,000人が900人まで減少するということ。

3番目の効果としまして、45号の急勾配区間等が解消されまして、安全性が向上するというところでございます。

次のページに大まかなルートを示しております。現在事業中の青で示しております事業の終点であります大谷のインターチェンジに接続しまして、津波浸水区域を回避しながら国道45号の山側を通過して、旧本吉町のほうに南下し、基本的にはこれはドコウの区間で

ございます。地域からのアクセス性を考慮しまして、45号それから国道346号の交差点に本吉インターチェンジを計画しているところでございます。

最後、阿南安芸自動車道、桑野道路でございます。13ページでございます。徳島県南部地域の課題としまして、今後30年で発生確率が60%とされております東南海・南海地震に予想される津波によって55号が寸断されるということ、それから徳島県南部地域においては救急医療を担う3次医療施設に60分で到達できない地区が広く存在し、約3万6,000人の方の十分な医療サービスができないということがあります。

原因としましては、津波につきましては先ほどと同じですけれども、55号が海岸線を通っているということで、小松市から海陽町間約7.2キロのうち、約17%の区間が津波で浸水いたします。津波の高さはちなみに6メートルというふうに言われています。

現在、左の図にあります、日和佐道路ということで、特に線形が悪いところで事業をやっておりますけれども、これができても依然として14%の浸水区間が残るということです。

それから右のほうに行きますけれども、救急医療機関へのアクセスに関しましては、徳島県南部地域には第3次医療施設がなく、徳島市周辺施設に依存せざるを得ない状況の中で、平成20年度のデータによれば、美波町、牟岐町、海陽町、那賀町からの搬送人数は年間で約500人ということでございます。これらの課題を解決するためには、高速ネットワークが分断されている美波町までの間をなるべく早く結ぶことが必要ではなからうかということで、そこに書いてあるような政策目標を掲げたところでございます。

14ページにまいります。対策案としまして3つ挙げました。高規格の道路で阿南のインターから現在事業中であります日和佐道路まで2車線をつなげる案、それから津波浸水区域において55号のミニバイパスを整備する案、それから津波浸水区域の55号をかさ上げする案、この3つを考えまして、評価項目としましても、先ほどと同じですけれども、津波浸水区間の数、及び浸水による孤立人口、それから3次医療施設60分圏域の人口変化の状況ということで、これらにつきまして判断した結果、最もすぐれる①案を妥当とさせていただきます。

次のページ、新規事業採択にかかる評価でございますけれども、桑野道路につきましては延長が6.5キロメートルでございます。これも先ほどの説明をさせていただきましたけれども、阿南のインターから南のほうに向かいますけれども、赤いところが今回の該当区間で、その下に四角、四角とありますが、これが今回2カ所ありましたうち、こちらを

優先したという区間がこの赤いところでございます。

道路構造令上、第1種第3級ということで、計画交通量は1万3,700台ということで2車線を採用しております。全体事業費は340億円で、B/Cは2.0でございます。

道路交通上の課題は、先ほど説明いたしましたので省略したいと思います。

右側に移りまして、今年4月に都市計画決定されております。また、今月16日には徳島県知事より了承のご意見といたしますか、文書をいただいているところでございます。

整備効果ですが、まず地震による津波浸水区域を回避しまして、第1次緊急輸送道路としての利用が可能になること。それから2番目の効果としまして、第3次医療施設への搬送時間が短縮するとともに60分圏域が拡大して、カバー人口が約6,000人増加するという。それから、牟岐町役場から徳島赤十字病院への所要時間が19分に短縮されるということでございます。

最後のページでございます。16ページでございますけれども、ルート選定に当たりましては、緊急輸送道路の機能を果たすために津波浸水区域を介しまして、阿南インターから真っすぐ南のほうに下ります。途中、早期事業効果発出、それから交通分散を図るために、主要地方道羽ノ浦福井線に接続する中間インターを設置することとしております。

以上、ちょっと長くなりましたけれども、平成23年度新規事業候補箇所に関する計画段階評価と、それから新規事業採択時評価に関する資料の説明を終わりにさせていただきます。なお、バックデータにつきましては参考資料のほうにつけてございますので、ご参照いただければと思います。以上です。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、これから議論に入りたいと思います。議論のポイントを整理する都合上、3つに分けたいと思うんですが、まず1つは、今ご説明いただきました4つのプロジェクトについてのより具体的なお質問、判断するのに必要な資料等ですね。

2つ目は、この4つそれぞれについて事業化の可否に関する意見、部会としての意見をまとめる、そういうところですね。その部会としての意見につきましては、このままそのとおりだという意見もあるだろうし、採択はすべきだけれども、こういう附帯意見をつけるべきであるというようなものもあるだろうし、いや、これはやめたほうがいい、こういう意見もあるかと思います。意見が分かれた場合には多数決ということになると思いますけれども、そういう議論ですね。

3つ目は、今回の4つの候補になっているんですけれども、個別の評価をやるに当たっ

で新規採択の場合、これから次回以降どんなふうにも、資料のつくり方なり、データの整え方なり、方法論、これについての建設的なご意見を賜る、そういう3つの部分に分けてやろうと思いますけれども、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【家田部会長】 それじゃまず1個目の、個別の4つのプロジェクトそれぞれ順不同で結構ですけれども、ご質問いただくというふうにしたいと思います。どなたからでも結構です。田村先生。

【田村委員】 那覇のものと高知県の東部地域について簡単な質問です。

まず那覇のほうは2つ質問させてください。1つ目が、2ページ目のところに代替案として①'も含まれますと4つ候補が比較されているわけでありましたが、これそれぞれの純便益、BマイナスCがわかれば教えてほしい。それが1つ目。

2つ目は、将来交通量について。これは50年先の便益を出していると思うんですけども、都市でありますから、パーソントリップ調査という精度の高いデータを使って分析されていると思うんです。将来交通量の減少分というものを便益計算するときによどのような形で取り込んでいるか、取り込んでいないかということも含めて聞きたいと思います。

次に、2つ目の高知県東部の話であります。これに関しては、便益として津波被害便益と救急医療便益というものを計算しているわけですが、総便益に占めるその2つの便益を足したものの和がどのくらいの割合を占めているのかということをお願い。

以上です。

【家田部会長】 内訳という意味ですか。

【田村委員】 総便益に占める津波被害便益と救急医療便益の割合です。多分すごく少ないかなと思いがらの質問です。

【家田部会長】 ほかのご質問も最初に受け付けます。上村先生。

【上村委員】 質問とこれからのやり方というのがちょっとまじってしまうところがあるんですけども、今、便益のお話が出ましたが、どうしてもB/Cに目が向きがちですし、また数字がひとり歩きするところもあるので非常に大事なところだと思うんですが、日本の場合には、今、3便益がB/Cの計算の対象になっているわけでありましてけれども、今日4つの路線についての整備効果というところのお話も随分ありましたが、B/Cとは別に整備効果も金額として出しておられるのかどうかというところ、もし出しておられるのであれば、それぞれの整備効果について金額ベースで教えてほしい。

そして、もし出しておられないのであれば、これからの進め方として、今、日本でのB/Cは3便益、あとは整備効果に対しては言葉レベルで説明をするというふうにはなってはいますけれども、もう一度B/Cの考え方だけでは限界があると思います。諸外国は3便益だけではなく8便益、9便益また十何便益とやっている国もありますし、いろんな便益のほうも手法があると思います。日本の場合もそういったことを取り入れてみるというのはどうか。あるいは、その整備効果、3便益で出して、3便益プラス整備効果に対しては金額ベースで一応その附帯の説明として金額も挙げてやるというようなやり方を今後とるのがどうかと思うんです。

といいますのは、特に今回4つのB/Cを見ておりますと、沖縄那覇の小禄道路は1.4、ほかのところは2.0ということで、わりと低いですが、でも実際には中心部における通過交通の削減であるとか、あるいは、それは時間便益で入っているということかもしれませんけれども、むしろ沖縄市内に行く人の利便性みたいなものは3便益の中には決して含まれないわけですし、そういったものが入ると、本来ならば1.4というような数字ではなくて、もっと大きいものになると私は思いますし、個人的にもここはいつも混んで大変なところなので、もっといろんな観点での効果の高いところだと思うんです。今の3便益だと1.4しか出ないということになるであろうと特に思いましたので、ぜひ効果の点について何か計算していらっしゃったら教えてほしいと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。前半のご質問の部分と後半の今後のやり方のことは分けてやりましょう。ほかにいかがでしょう。原田先生。

【原田委員】 やり方のことはあれですけど、B/Cに含まれない項目として挙がっている那覇の道路ですね。定時性のところで案①と案①'で、さっきB/C追加でご説明があつて、両方とも1.4ということですが、定時性の部分が非常に大きく違う。15分～27分というふうになると14分。14分と書いてあるということは、どの時間もほぼ14分で行けるというふうに書いてあるということですよ。これは、もしあれでしたらどういうふうはこの定時性を出されたかという説明を追加していただければと思います。

【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。よろしいですか。

じゃ、ここまでご質問にお答えいただけたらと思います。

【深澤国道・防災課長】 最初、田村委員からのご質問の那覇のプロジェクトのB-Cですね。これにつきましては、たまたまここに数字がありましたので計算いたしました。参考資料「事業評価に係るバックデータ」というところの2ページのところに、経済的純

現在価値B-C 164億円というのがありますが、これは①の案です。①'につまましては、同様に試算しますと116億円/年ですか、それから②につまましてはマイナス92というふうに試算されております。③は、すいません、ちょっと数字がございません。

それから、パーソナリティのデータがどうかということなんですけれども、今回推計に用いたデータは平成17年のセンサスのデータを使っております。将来人口予測によりますと、沖縄県は唯一平成37年まで人口が増加ということなので、交通量もそれに伴って増加しているという傾向があります。

それから、高知は便益の内訳というお話だったかと思うんですけど、これにつまましてはいわゆる3便益しかとっておりませんので、そのほかの便益はこの中には入れておりません。

【田村委員】 津波被害便益のほうは、通行どめが発生する日にちから損失を計算していないんですか。

【深澤国道・防災課長】 そこは全然計算せず、いわゆる3便益を計算しただけでございます。

それから、上村委員のおっしゃった同じく3便益のことなんですけど、今のご説明と同じように、今回は全く貨幣換算とかそういうことはしておりません。今後の進め方につまましてはまた後ほどご議論いただければと思っております。

それから、原田先生の定時性はどう出したかというのは……。

【田村国道・防災課長補佐】 定時性につまましては、案①の場合は約14分、案①'の場合は15～27分ということで、案①'の場合は既に交通容量をオーバーするというので、渋滞ないしはかなりの速度低下が起きるということで、類似する道路の速度を持ってきまして、27分というのは算出してあります。

15分と14分の違いというのは、4車線と2車線で規制速度が違いますので、その差だというふうに算出してあります。

【原田委員】 0.9といっても日単位での0.9だから、その中には混む時間帯も混まない時間帯もあるので、ほんとうは混む時間帯と混まない時間帯の時間の変動ということで、だからこっちも14分びたっと書いてあるけど、いつも14分ではないと思うんですね。だから、今のやり方はわかりましたけど、そのやり方でもそれなりに違いが出ているのもありましたけど、今私が申し上げたやり方をすれば、また違う形でのちゃんとした違いが出ると思うんですけども、それは今後の課題ということでもいいですかね。

【家田部会長】 よろしいですか。ほかにご質問いかがでしょう。それじゃ、第1パートのご質問というところは以上でよろしいですか。

それじゃ、第2パートのこの4つの事業それぞれにつきまして、事業化の可否のご判断をいただきたい。採択すべきという場合でも、附帯意見をつける必要があるようであれば、もちろんそれも言っていただきたい。これもまた順不同でそれぞれご発言いただきたいと思います。採択すべきという場合は特にご発言いただかなくてもいいと思いますけれども、やめるべき、もしくは附帯意見をつけるべき、こういうご意見の場合にはぜひお願いしたいと思いますが、いかがでしょう。どうぞ。

【太田委員】 我々のタスクは事業化の可否を論じるのですか。

【家田部会長】 に関する意見を言うんです。

【太田委員】 諮問文書によると、評価について意見を述べる。

【家田部会長】 だから、つまり採択したいというのが原案ですので、それに関する意見ですので、同じことですね。

いかがでしょうか。特段ご意見がなければ、この4つの候補をそれぞれ採択すべきという意見というふうに考えてよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【家田部会長】 ありがとうございます。

この後、今度は、これからこういうのをやるときにもっとどういうふうにしたらいいかという議論はこれからやります。

ちょっと儀式的に読まなきゃいけないところがある。以上ですね。

それでは、部会の意見としましては、今回提案がありました那覇空港自動車道、小禄道路、2番の高知東部自動車道の南国安芸道路（芸西西～安芸西）、3番の三陸縦貫自動車道、本吉気仙沼道路（Ⅱ期）、4番で阿南安芸自動車道、桑野道路の4つにつきまして、新規の事業化については妥当である、こういう意見ということよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【家田部会長】 ありがとうございます。

それじゃ続きまして3つ目の議論、こういう個別の議論をするときにもう少しこういうふうにしたらいいんじゃないかとか、その辺ですね。既に上村委員から事業の効果、これをどういうふうにかウントすべきかについてご意見が出ております。おそらく事業評価の手法そのものについては、この部会だけで決められるものではないかもしれませんが

も、でも、意見としては大いに出したいところでありまして、例えば河川なんかでいえば、もちろん洪水の頻度と、それに伴って、事業によって助けることのできる損害を掛け算する、それを累積しておくというような手法がありますし、あるいは都市公園とかその他もろもろではCVMも使うというようなことで効果を計算するというような方法もありますが、これまで道路につきましてほとんどの効果が、時間短縮効果等々が大きなウエートを占めてきた都合から、その辺についてはあまり積極的にやってこなかったというのも事実ではあります。これからどうすべきかというような議論が、さっき上村さんが発案されたようなポイントだったんじゃないかと思います。

そのほかの点も含めまして、どうぞご自由にご発言いただきたいと思います。事務局からまとめて、反論なり、同感なり、今後の方法なりを事務局としての意見を言ってもらいたいと思います。どうぞどなたからでも。田村先生。

【田村委員】 上村委員のお話、全くそのとおりなんですけれども、私の言葉で申し上げますと、先ほど高知のときに津波被害便益とか救急医療便益をカウントしていないというのは大変驚きました。地方部においてはこれがすごい重要なファクターであるけれども、数値上は乗ってこない、3便益の中にこれらを加えても、便益に影響しないところが問題なのです。

それに関して私の意見なんですけど、B/Cという効率性の話ではなくて、安全・安心に関するアウトカム指標として別途に何か定量化していくような努力というのも必要ではないか。計算してできないことはないですね。救急医療の話は、消防庁も含めてデータはありますので。そういう努力をしないと、いつまでたっても道路の規格は交通量で決まりますという話で終わってしまうのではないかと。特に地方部に関しては地域独自の安全・安心に関わる話がありますから、それも織りまぜて検討してほしいということです。

また、今議論している内容は改築についてです。新しくつくるという。それとは別に現状を維持する、維持管理費について、地方の負担率はもちろん変わってきますけれども、安全・安心にかかわる部分の幾つかは維持管理費にも関わると思うのです。地方への財源の付与も含めて、安全・安心に関わる仕組みを抜本的に変えるぐらいのことも一緒に考えられないかというのが私の意見であります。

後半の部分はかなり難しい制度改革が必要だと思うんですが、前半の2つの軸で議論を進めてほしいというのはぜひ検討してほしいということです。以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。続けてどうぞ、原田先生。

【原田委員】 田村先生のあれに乗って言うと、費用便益で全部の項目を費用換算すべきかどうかというのはいろんな議論があると。それはその手法がいかに安定したもので、みんなに納得いくものであるかということにもよる。

それとは別に、今、田村先生が言われたように、政策目標との関係である定量的なものにして、その優先順位をちゃんと示すということは非常に重要であると。この計画段階評価をやる時に、政策目標の明確化をして代替案の比較評価をするというんだけど、政策目標が今の安全・安心な国づくり、国道づくりということでの政策目標の中で必要な道路の順位をつける、あるいはそれを選んでくるというようなものと、混雑緩和とかそういうことの目標で道路を選び、その優先順位をつける、それに政策目標のところから分けてやるという方法も1つはあるとは思うんですね。全く中身が違うものですから。その政策目標を国として国土づくりとしてどちらをこれから重視していくのかという中で予算の配分も決まってくると思うので、そういうことではないかなと僕は思っています。

今日の3次医療とか津波の評価で気になったのは、60分圏人口、30分人口ですか、それから津波の回数や何かで被害を受ける人が、救われる人がこんなにありますよとありますけれども、よく見ると、そこにはまだ救われない人もこれだけありますよと書いてあるわけですね。全体として、じゃ、3次医療機関、2次医療機関をどういうふうに置いて、どこに人が住んで、全体として国づくりとして目標として何を指すのかというところが、やっぱり別のところでどこか政策の目標として議論されないと、なかなかうまくつながらないかなというふうに思いました。

それから、ちょっと別のことですが、参考資料3ですね。県知事意見というので書き方が随分違うんですね。沖縄県の知事さんは何か力が入っている感じで書いているんですね。しかも言葉も非常に明瞭で、直轄事業負担金の負担者として那覇空港自動車道、小禄道路の予算化に同意しますと。ちゃんと自分で負担するよという言い方なんですけど、並んでいるので、高知の知事さんは何か形式的に書いてあって、できる限りの協力をいたしますみたいを書いてあって、ほんとにお金出すんかいなというような、ちょっと書き方が……。

言いたいことは、今の直轄事業負担金の負担者として云々の予算化に同意いたしますとか、意見としてほんとうに欲しい項目というか、こういう表現で確定してほしいというものがあると思うんですね。そういうのは最低限並べていただくようにしたほうがいいかなと、そういうふうに思いました。あまりにも雰囲気違ったので。

【家田部会長】 熱が違うんでしょうね。

続けてどうぞ、太田先生。

【太田委員】 実は私も、今、原田先生のご意見に関連して同じことを考えておりました。都道府県知事さんに対する照会の仕方について、少し検討する必要があると思います。あるいは私どもはどのような照会のされ方をされているか、よく理解していないということでもあります。

これは8月10日に照会を出されておりますが、もちろん都市計画決定の段階から地元はいろいろなことをやっていらっしゃるの、概算要求に向けて8月10日に意見を聞くということで、当然、直轄負担金は負担額が決まっているわけなので、それは沖縄県知事さんは書かれていますけれども、ほかのところもそれを全部わかれた上でお返事をいただいているのだらうと思います。

先ほど第2番目の可否の件に関しましては、新直轄という事業は地元自治体が負担することを同意しているという意味において、十分津波の効果等々も勘案された上で同意されていると考えましたので、第2段階のところでの可否は可だと。しかもプロセスもちゃんと経られている、B/Cもちゃんと計算されている。したがって可というように考えております。

そういう意味では、都道府県知事のほうに照会するやり方及びその回答というものが、ここでの議論においては極めて重要だと思いますので、それを整備されて、既にやられているんでしょけれども、明確に整理していただきたいと思います。

それに関連して1点なのですが、実は高知県と宮城県に関しましては並行して鉄道が走っていて、それは第3セクターですね。徳島のほうも道路が延びてきますと、徳島県が抱えている第3セクター鉄道の運営にも関連してくるということです。

それで、鉄道側への影響について、これは当然各県知事さんは意識しながらご回答をいただいていると思うのですが、道路側から照会をするときに、鉄道側への影響というものがどうなのかということをおある程度、評価とまではいかないまでも提示をする必要があると思われました。

もちろん、道路と鉄道は随分と性質及び役割が違いますし、今回のケースですと緊急時対応ということですから、なかなか救急車と鉄道というのは代替できませんので、整備の趣旨からいって直接は関連しませんが、ある程度の影響はあり得ることなので、その辺も特に新直轄事業の場合は目配りして、評価を提示する必要があると思われました。

以上です。

【家田部会長】 ありがとうございます。ほかにどうですか。石田先生。

【石田委員】 3点ばかりあるんですけど、1つは、今まで議論になっていたBの項目ですけれども、高知県とか宮城県では命とか緊急とか災害時ということに対して試算もされていますよね。だから決して不熱心だということにはならないと思うんですけど。これから地方小委員会が開催されますので、そういう場で地域の独自のものを、もちろん科学的な根拠はきちんとさせなくちゃならないですけれども、そういうことを積極的にやっていただくという、そういう手はあるのかなというふうに思いました。

2番目ですけれども、最初のほうでちょっと議論になりましたけれども、プロジェクト単位の考え方というのをどうするのだろうか。B/CのBの発現の仕方にも随分影響がありますし、あるいは工事の進捗が長くなりますので、そうすると、当初ご説明のありました再評価のタイミングの問題との関係をどう整理しておくんだと。

再評価、再々評価ですと名前が出てきて、全然終わらないというのもあちこちの直轄とか補助事業でもありまして、そういうことをすると評価システム全体のクレディビリティが下がるものですから、その辺の関連も十分調整しなくちゃならないですけれども、そういうこともこの場であるいはご検討いただければなというふうに思いました。

最後は注文なんですけれども、今回の資料のつくり方なんですけれども、特に計画段階評価のところなんですけれども、政策目標に従った評価軸があるんですけれども、これだけでいいのだろうか。こういう道路は地域のためにつくる道路ですよ。こういうかさ上げをして、地域分断をして環境が悪くなるようなものはそもそもとして失格じゃないかと思うんですね。

ですから、ここの評価軸のあり方というのもちょっと考えていただいたほうがいいのかとか、あるいはミニバイパス整備等も、支障家屋等も考えると、非常に脆弱なところを通っておりますので、これもやっぱり地域破壊につながりかねない。評価のところ、数字ではなくて文章ではきちっと書いてあるんですけども、それはそれで苦勞されたと思うんですけども、その辺ちょっと工夫したほうがいいのか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】 ありがとうございます。竹内先生。

【竹内委員】 今からではこれは間に合わないことなので、これからの話になることですから申し上げたいことがあります。それぞれの代替案が出たときには、必ずB/CとB-C、あとそれから内部収益率の3つを必ずそろえて比較しやすく出していただきたい

いというのが今後はお願いしたいということです。

次に、それぞれの案の比較のときの○とか△、×、これはすごく見やすく、ぱっと理解はできるんですけども、実はその○×△がどうやってついたのかという、これはやはりある程度主観になっちゃうわけですね。ですから、こういうことをやることもいいんですけども、やるときには根拠となるデータに基づいて客観的に、○×の理由が説明できるように、明示的に出す必要があると思います。つねに理由を書き出す必要はないですけども、何か言われたときは必ず、これはこういう理由だから○であるという理由はちゃんとつけておくようにするべきではないかと思います。

あとは、特に政策目標が非常に似通っているあとの3つについて、代替案として2つあったり、3つあったり、ばらばらなんですよね。私はあまり土木は詳しくないですけども、大体高規格とミニバイパスとかさ上げとあるんだということなのではと思うのですが、それがあったり、なかったりする。ですから、それがないところはなぜないのかとか、そういう説明ができるようにしておいていただきたいと思います。

それから、これは難しい話かもしれないという気がするんですけども、気になったのは、政策目標に医療施設の話があったときに、あるところでは第3次医療施設へ60分以内というものがあったり、あるところは第2次で30分であったり、つまり同じ土俵で話ができないんですね。全部3次でそろえると何分になる、というのが、難しい話なんですよけれども、ほんとうはいいのだと思います。こうした問題が克服できるのが費用便益分析のいいところではあるんですが、このあたりの重要性、先ほど田村先生がおっしゃったように、客観的にできないかということにつながると思います。このあたりについて、ご一考をお願いしたいと思います。

最後になりますが、石田先生のおっしゃったことに関係するのかな。政策目標で1、2、とするいとはもちろんこれがいいわけですけども、これに加えてさらに、目標ではないものの副次的なものとして、この方法でやると、このほかにこういういいこともありますよということがあるならば、そういうことも出しておく方がいいと思います。あるいは逆に、副次的にこういう悪い副作用があるとか、そういうことも比較して明示できるようにすると、非常に判断がしやすいのではないかと思うので、このあたりを考えていただければありがたいと思います。

以上です。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。重ねていかがでしょうか。いいですか。

じゃ、私からも幾つかコメントです。1つは、今回ミッシングリンクということなのでわりあい細かいんですけど、それは唐突にそこがころんと出てきたようなものではなくて、長い歴史の中でというか、何十年もかかっている中でちょっとずつつくって行って、いずれつながるとこういうようなネットワークになって、こういうふうに機能するというものの一部ですよ。

新規事業という、そののちを切り取って、その効果を見ましようということに当然なるわけですけども、その場合にはマージナルな効果というのはちよびととずつだったりするんですよ。だけど、長い歴史の中でマージナルな効果はちよびととずつだけど、それを先輩たちがずっとちよびととずつつくってくれたおかげでネットワークってできるわけじゃないですか。

だから、さっき石田先生の話とも関係するんですが、全体のプロジェクトがこうこうこうで、それがどういう考え方でこういう順でやっているんだけど、いろんな予算の事情もあって結果おくれていて、ここのところがこういう状況なんだよねと。だけど、予算の都合の中だけでも、今ここのところを、その隣じゃなくて、ここをまさしくやろうとしていることなんですよというところが、歴史的な積み重ねも含めて感じとれるようなエクスペッションというのがいるななんていう、難しいことを言って申しわけないんだけど、そういう第一印象です。

2つ目は、上村先生あるいは田村先生がおっしゃったことにも関係するんですが、実際何かカウントしようとする、例えば便益としてカウントしようとする、結局のところ、どのくらいの数の人なり物なり交通量なりがどのくらいな効果を上げるなという掛け算になっちゃうんですよ。そこに確率掛けりや、またそれが何分の1になったりするわけですよ。こういう考え方ももちろんあるわけで、やっていったっていいんですが、さっき田村先生がおっしゃったのは僕も同感なところがあって、2つどうしても指標をいずれつくったほうがいいんじゃないかと僕も思います。

1つは、道路というのがどのくらいの量を運ぶということだけじゃなくて、セーフティネット効果というのか、国土の人数は大してないんだけど、それでもネットワークとしてサポートしなきゃいけないんだと。そういうことですよ。それが医療というところで評価するのはそれでいいんだけど、そういうのを全国平均で、例えば国道について各セクションごとに比較してみると、こういう状況にありますよと。それは、だけど、この当該の箇所はその平均値みたいなのに比べると、こんなところにいるんですよというよう

な相場感覚、そういうので評価できないかななんて思うんですよね。

便益にするというよりはかなり初歩的なことだと思うんですが、例えば、ほら、選挙の格差というのも1票当たりの重みなんていうのも、別に何倍だから正しいとか何とかじゃなくて、平均に比べるとやっぱり3倍というのはないよねとか、2倍くらいまでだったら許そうよねとか、こういう相場感覚で物事が決まりますよね。少なくとも国内の中で相場感覚で見たときに、このセクションはこんな状況にあるのはちょっといかん、どんな感じなのかな、こういうのが政治主導的にご判断いただくようなことかもしれませんし、そういうふうに思います。

セーフティネット効果と同時にもう1つ思うのは、安心走行機能みたいなものがあって、急勾配でトラックの走るところで路肩も狭いしなんていうところではやっぱり安心感が全然違いますよね。これはスピードだけじゃなくて、もう一段階メンタルな評価も入れて、さっきと同じような全国の相場感覚との相対関係で、これは長いスパンの中で直していくべきという反応をするかどうか、そういうところは1つ入れてもいいし、それをマップ化するような努力も要るねというふうに感じました。それが2点目です。

3点目は、そういうような効果もあるんですが、例えば小祿道路に典型的にあらわれるように、フローの変化を期待してつくっている、整備するということは非常に大きいですよ。そうすると、フローのパターンであるとか、ODのパターンであるとか、スピードであるとか、この辺は道路でも随分プローブカーなんかを利用しながら表現が上手になっていますよね。ああいう空間の中でフローやスピードがどう変わるのか、信頼性がどう変わるのかというのをマッピングするような、これはデータ処理上の問題でしょうけれども、そういうものももう少し充実してもいいんじゃないかなというふうに感じました。

そのほか、いろんな先生方から出たご意見、私も同感なところもございます。

私からの意見は以上ですが、以上、幾つか出ました中で1つずつお答えいただくと多分大変なので、事務局のほうからご感想なりレスポンスなりをお願いしたいと思います。

【徳山企画課長】 では、全般的な部分を私のほうからお答えをして、資料のつくり方とか具体のところを国道課長からお答えをしたいと思います。

ざっと私が答えることは5つぐらいあるのかなと思ってお伺いしておりましたが、1つ目は、上村委員はじめBの3便益以外どうか、Bの項目の話でございます。これは2年ぐらい前から随分、特に地方の路線において、命の道とか、そういうものを入れられるようにというご意見はたくさんいただいております、その後、マニュアル上は3便益以外の

ものも入れることができるように改定しております。

ただ、これは地域によってかなり状況が違うものですから、全国統一的な式をこれを推奨するという形にはできておりませんが、一応取り込めるようにし、かつ試行的に幾つかのところでは計算をし始めたりしているものがある。今回も少しそういうのも加味したりしたところであります。

ただ、一方で専門の先生方からは、例えば時間短縮効果とそれに基づいて医療機関に近づくことの二重計上が起こるのではないかとというようなこともあり、そのあたりについてはこれからの課題であります。外国については、波及効果まで例えば極端に言うと全部入れてもいいけれども、二重計上も含めて、B/Cは3を基準にその場合は考えるといった国もありまして、そのあたり、国民性もあるかもしれませんが、少し議論はあるところだと思います。方向としては少し地域の固有の問題を取り込めるように柔軟性を高めてきているところでございます。

それから、それと関連して2つ目は、必ずしもすべて費用換算だけではなくて、政策目標との関係でアウトカムの的に整理したらどうかということでございます。今回、政府全体としても少しそういう政策目標型という方向に行っていると思いますけれども、家田先生からもお話があったようにベンチマーク的な考え方、先日、道路分科会では事故率などで県別とか区間別をかなり表現できるということもご説明いたしましたけど、事故も人間のやることですから必ずゼロにするということではなくて、どのぐらいが合理的かという、妥当かという判断だと思いますけれども、そういったものとか、今回の60分圏の人口とか、そういったものも見ながらこれからも工夫してまいりたいと思います。

3つ目に、原田先生から、それとも関連して、個別の部分のそういう定量化だけではなくて、全国的な見方もということでございました。確かに特に今日話題になっておりますような高規格幹線道路については、区間ごとに見るだけでは本来不十分で、そもそも一番最初の高規格幹線道路のスタート時点では、よっぽどの離島や僻地を除いて、インターチェンジまで津々浦々から1時間で到達するというようなサービスレベルを全国で均等に提供しようという発想であったことはご承知のとおりでありますけど、やや最近残っているところが部分的になったりしたことや、あるいは政治的にもそういうところがむだかどうかというところに焦点が当たっておりまして、こういう最後のところを吟味するという傾向が強まっていると思います。全国的なバランスも見ながら進めさせていただきたいと思っております。

4つ目は、知事さんに負担金の話をもう少し正確に聞いたほうがいいのかというご指摘が幾つかございました。今回、8月上旬に私どものほうから意見照会をした文書の中でも、実はかなりはっきり書き込んだつもりでございまして、具体には「直轄事業負担金の負担者である都道府県政令市に意見を聞いた上で進めることとしておりますので、これについて貴職のご意見を承りたく依頼いたします」、こんな文章にしておりました。ただ、そのあたり必ずしもお答えの仕方は同じようではなかったと思いますので、またこれについては都道府県とも相談をさせていただきたいと思います。

私のほうから最後は、プロジェクト単位のお話を石田先生、家田先生からもいただきました。先ほど申し上げましたように、高規格道路、だんだんミッシングリンク最後が少なくなってきたということで、そこに焦点が当たりまして、区間を限って評価する傾向がございまして。さらに、意味のある区間としてどう評価するかということとあわせて、予算的にも厳しくなっている折から、予算に比して大きな区間を設定しますと、これも非効率につながるという2面がありまして、そういうプロジェクト単位を決定して、それでB/Cを出す、こういう傾向がございまして、ややもすると少しぶつ切りになり過ぎているおそれもあるかもしれません。特にこれから一番最後の区間をどう評価するかということについては、少し研究させていただきまして、また次回以降もお諮りしたいと思います。

その他、個別のことについて。

【深澤国道・防災課長】 全体的な話を企画課長のほうから申し上げましたので、私のほうからは幾つか、今の説明で漏れていたところをご説明したいと思います。

田村委員のほうからお話があった維持管理的なもの、これは非常に重要かと思っております。今回のプロジェクト、例えば津波とかいろんなものにつきましても、一応高規格のネットワークとして機能するので、従来どおりの評価の仕方でもやらせていただいておりますけれども、じゃ防災はどうなるのか。今度は高規格のネットワーク以外でほんとうに防災のためにやる事業、これはあります。それらをこれからどう評価していくのかということについては大きな課題だと思っておりますので、ご指導いただきながら前へ進んでいきたいと思っております。

それから、石田先生のほうからお話がありました、計画段階評価においてあり得ないような案をつくっているということで、言いわけなんですけど、今回、ほんとうは今年度計画段階評価を試行すると。その試行の前に新規採択時評価、これとあわせてやるということなので、ほんとうは試行をやってからどんどん進むんですけど、その前なものですから、

ちょっと時間が足りなかったところもありまして、あり得ないものを入れたと思っ
ています。

【石田委員】 いえ、すいません、言葉が過ぎました。

【深澤国道・防災課長】 竹内先生からご指摘があった、何で東北はかさ上げがない
のかということなんですけど、これは実は東北の場合、津波の高さが10メートルくらい
になってしまうので、最初からあり得ないと思っ
て入れなかったんですけども、四国の場
合も同じように5メートルといっても、ほん
とくは非現実的なこともあります。その
辺今後、比較案のつくり方につきま
してももう少し現実性のあるもので比
較できるようにしていきたいと思っ
ております。

それから、○×△につきましても、なる
べくデータで説明できるように努力し
ていきたいと思っ
ております。

また、30分、60分の件につきましては、
それぞれの地域で抱えている事情があ
りましたので、このようになってお
りますけれども、できることであ
れば横の比較ができるよ
うにも努力していきたいと思っ
ております。

もしかしたら漏れがあるかもしれませ
んけれども、とりあえず私のほうか
らお答えさせて
いただきました。

【家田部会長】 ありがとうございます。

すぐに結論が出ないものが多かった
と思うので、議論はこのくらいに
させていただきます
と思っ
ますけれども、加えて、もしご
意見がありましたらお願いしたい
と思っ
ます。

よろしいですか。

それでは、最後にちょっとプロトコル
がありまして、今日予定された議
事は以上なんです
けれども、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項によりまして、
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、これは私のこと
ですけれども、これを適当と認
め、分科会の議決とさせていただきます、
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ます。

それから、今回の資料と審議結果
につきましては、道路分科会の全
委員に報告させて
いただくことになって
おります。

それでは、議事進行を事務局
にお返しいたします。

【内海総務課長】 長時間のご議論
ほんとうに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まして、ご同意をいただいた上で公開したいと思います。また、近日中に速報版ということで簡潔な議事概要を国交省のホームページで公表させていただきたいと考えております。

それでは、以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

【家田部会長】 とうもご苦労さまでした。

— 了 —