

社会資本整備審議会 道路分科会 第7回事業評価部会

平成23年11月16日

【樺島総務課長】 それでは、皆様、本日はお忙しい中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第7回事業評価部会を開催させていただきます。

事務局を務めさせていただきます国土交通省道路局総務課長の樺島でございます。

それでは、開会に当たりまして、菊川道路局長よりごあいさつ申し上げます。

【菊川道路局長】 おはようございます。社会資本整備審議会の道路分科会事業評価部会でございます。家田部会長をはじめ委員の皆さん方には朝早くから大変ありがとうございます。この道路事業評価でございますけれども、前回の事業評価部会で、今回の東日本大震災におきます教訓も踏まえまして、防災機能の評価手法を適用いたしまして、平成23年度の第三次補正予算におきます三陸沿岸道路などの新規事業候補箇所のご審議をいただきました。ご承知のとおり、今、国会の審議を行っております。きょう参議院の予算委員会でやっておりますけど、順調に審議は進んでいるようでございます。

本日の部会におきましては、今度は平成24年度予算要求に係ります直轄国道などの新規事業の候補箇所についてお諮りをするということにいたしております。どうか忌憚のないご意見を出していただきたいと思います。どうかよろしくお願い申し上げます。

【樺島総務課長】 ありがとうございます。

カメラ撮りは冒頭のみとさせていただきますので、ご協力をお願いいたします。

本日の事業評価部会でございますけれども、先ほど局長からもございましたが、平成24年度予算要求に係ります道路事業の新規事業採択時評価に当たり、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議長に諮問が行われております。これに基づき、本日、事業評価部会の意見を承るものでございます。

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。まず、配席図、委員名簿、議事次第のほか、資料1といたしまして「新規事業候補箇所の選定の考え方」のつづり、それから、資料2「平成24年度新規事業候補箇所一覧」、資料3として「直轄事業箇所説明資料」、資料4として「会社施行事業箇所説明資料」、その後ろに参考資料として、参考資料1「道路事業の新規事業採択時評価等に係る知事意見等」、参考資料2として「事

業資料に係るバックデータ」、参考資料3として「道路事業の事業主体・施行区分に係る参考資料」となっております。

漏れている資料がございましたら、お知らせくださいますようお願いいたします。よろしゅうございますでしょうか。

また、本日の部会の議事につきましては、運営規則7条1項により公開といたしております。

なお、本日出席いただいている委員の方は総員8名中4名でございますので、審議会令9条1項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。

石田委員、竹内委員、原田委員、羽藤委員におかれましては、本日は所用により欠席となっております。

それでは、以後の議事の進行を家田部会長にお願いしたいと思います。

【家田部会長】 おはようございます。遅刻いたしまして申しわけございません。このくらいは予想なきやいけないですけれども、電車の中で急病人が出てずっととまっていて、申しわけありませんでした。

それじゃ、座らせていただきます。きょうは、議事が、直轄事業と、それから会社施行のものについての事業採択に関する審議ということになるかと思います。

それでは、早速、議事に入らせていただきますけれども、まず事務局から説明いただいた後で、それぞれのテーマごとに委員の皆さんのご質問やご意見を賜りたいと思います。

では、まず事務局からご説明をお願いしたいと思います。

【三浦国道・防災課長】 おはようございます。国道・防災課長の三浦でございます。

最初に直轄事業のほうをご説明いたします。資料1をごらんいただきたいと思います。直轄事業の新規事業採択時評価の流れというものが一番最初に書いてございます。今回お諮りするの大きく2つあるんですけども、左側の高規格幹線道路又は全体事業費250億円以上の新規事業化箇所について評価をお願いするということでお諮りを申し上げます。通年ですと、これ、概算要求時に行うことになっておりますが、今年度は東日本大震災がございまして、三次補正での箇所を優先、作業を急ぎましたために、ちょっとおくれてございまして、この時期になっているということでございます。きょう評価をいただいた後、財務省へ要求をいたしまして、年内の政府予算案で内示をいただいて、来年の4月に新規事業化が決まると。国会審議を経て決まるということになってございます。

本日出るもの以外で、右側のほうですけれども、高規格幹線道路以外で全体事業

費250億円未満のものについては、来年の1月に新規事業採択時評価を実施する予定とさせていただきます。ですから、きょうは高規格幹線道路がほとんどだというふうにご理解をいただければと思います。

もう1枚おめくりいただきまして、直轄事業の流れ。2ページ目でございますが、まず、現道でどういう課題があるのかというのを幅広く把握をさせていただきます。課題としましては、渋滞とか交通事故とか事前通行規制区間とか線形不良とか、いろいろ課題があるわけでございますが、こうした課題に対して対策案を幾つか立案しまして、その比較検討をして、対策案、ルート・構造の決定をするというふうになってございます。このルート・構造を決定する段階で計画段階評価というのを平成22年から導入をさせていただきます。この後に環境影響評価が必要なものはそれを実施し、また、都市計画が必要なものはそれを実施いたしまして、事業化ということになっておりまして、きょうはこの事業化の新規採択時評価をお願いしております。その後、事業実施段階に移りまして事業再評価を行って、供用ということになってございます。

この評価の流れのほうで、計画段階評価のほうは22年度からやっております。きょうお諮りするものは、この22年導入当時に既にルート・構造が決まっております。都市計画決定をもう終わっておるようなものもほとんどでございます。ですので、大概是、この計画段階評価は事後的にこの計画段階で評価しなければいけないことを確認させていただいているというような内容になってございます。ただ、1カ所だけ、後でご説明しますが、この計画段階評価が導入された以降にルート・構造を決めている区間がございます。日沿道の秋田県内でございますが、そこについてはこの手続に乗った最初の案件ということになってございます。

1ページおめくりいただきまして3ページでございます。高規格幹線道路の整備状況でございますが、高規格幹線道路1万4,000キロございますけれども、この青く実線で塗ってあるところが現在供用されているところで、今年4月時点で9,900キロぐらいございます。延長にしますと約7割が供用されておりまして、残り3割が事業中であつたり未事業化であつたりということでございます。未事業化区間は約1割というふうになってございまして、きょうはこの中から新規事業化箇所のご説明をさせていただくということになってございます。

次をおめくりいただきますと、もうちょっとクローズアップしたものを4ページにお示しさせていただきます。計画段階評価を初めて導入した以降にルート・構造を決め

た区間でございますが、日本海沿岸東北自動車道の秋田～大館間でございます。左側の図面を見ていただきますと、左側の青い線が日沿道でございます、有料道路で供用している区間でございます。それから、右側の上のほうにあるのが東北自動車道の弘前線でございますが、ここも有料で供用させていただいております、この間を結ぶ能代と小坂ジャンクションの間、ここを無料の事業ということで、直轄事業で整備を進めさせていただいております。この計画段階評価をやっておりますのは、この二ツ井白神とあきた北空港間でございます。

もう1点だけご説明しますと、間、途中、大館市のところで供用している区間が一部飛んであります。高速道路の整備の仕方といたしまして、やっぱりこれまで有料道路区間については連続性を重視したような形で、飛び飛びに整備するということはあまりないんですけれども、直轄国道の場合、無料でございますので、課題の多いところを先に整備するというのが過去ございました。この大館の課題は何だったかといいますと、右側のほうを見ていただきますと、7号が大館市内のところで直角に曲がっておるんですけれども、非常に市内狭隘区間でございます。交通量が1万8,000台近くあって渋滞をしていたということでございますので、まずこの区間をバイパス機能も持たせたような形で専道で整備をしたというのが、この区間だけ飛び地で供用しているような状況でございます。これからご説明する中には、こういう現道の飛び飛びに整備をしている区間が出てまいります、これは現道の課題の大きさにこたえて優先をしたというふうにご理解をいただければと思います。

5ページ目でございますが、高規格幹線道路の整備がまだ途中でございまして、ミッシングリンクが約3割ぐらいあるわけでございますが、結果的にどのようなサービス速度を担っているのかということをお示ししたものが5ページでございます。青い線、それから水色の線が、下の凡例にございますけれども、都市間の連絡速度が80キロ以上あるいは60キロ以上の区間でございます。それから、オレンジと赤が60キロ以下あるいは40キロ以下というふうになってございます。大ざっぱに申し上げますと、このミッシングリンクのあるところ、やはり連絡速度が遅い。北海道でいきますと旭川～紋別ですとか帯広～網走、東北に参りますと、内陸部は比較的サービス速度が高くなっておりますが、太平洋沿岸、日本海沿岸は低くなっているという状況、あるいは四国、九州の太平洋側も低い状況にありますし、山陰側も低い状況といったことになっております。大体このリンク数、今、全体で208ございますが、このオレンジと赤の占める割合というのが約半分ぐらい

になっているということでございます。

それから、6ページは災害面からの課題をお示しさせていただいたものでございますが、この赤く塗ってあるところが津波リスクの高いところでございます。太平洋沿岸、東北の三陸沿岸ですとか紀伊半島の沿岸、あるいは四国の太平洋沿岸、九州の東九州側がこの赤の津波対策リスク、そして北海道も太平洋沿岸が高くなってございます。それから、この薄いピンクのところは、津波リスクではありませんけれども、国道が脆弱で、かつ多重性のない区間になってございます。それから、オレンジがどちらか、国道が脆弱か、あるいは多重性がなしという区間になっておりますが、大体この赤、ピンク、オレンジの占める割合が、リンクの中で言いますと4割ぐらいというような状況になってございます。

7ページに、それをもう少し詳しく見た表をおつけさせていただいております。高規格幹線道路、この表の見方ですが、左側が路線面、次、区間が書いてございます。この区間数、7ページから8、9、全部で11ページまでございますが、65区間になってございます。65区間で1,400キロということでございます。全部の未事業化区間について、今申しあげました到達困難性、連絡速度がどうなのかというようなことと、耐災害性・多重性がどういうふうになっているのかというのを整理したものでございます。7ページの北海道縦貫自動車道の一番上のところを見ていただきますと、七飯藤城と七飯間、延長にして3キロでございますが、到達困難性は63.6キロということで60キロを超えております。それから、耐災害性・多重性は◎を打っておりますが、耐災害性で津波浸水リスクがあるということと、代替性では代替路がないということで◎を打たせていただいております。

その下のランクですけれども、士別剣淵～稚内までの間の区間でございますけれども、連絡速度につきましては58.8キロということで、60キロ切っているということで○印を打たせていただいております。それから、耐災害性・多重性のほうは、津波の危険はありませんけれども、事前通行規制区間があるということで○を打たせていただいております。

それから、もう2つぐらい下がっていただきますと、北海道横断自動車道の根室線がありますが、ここが耐災害性・多重性◎を打たせていただいておりますが、ここも津波浸水区域があつて、代替路がないと。

こういう整理をずっとさせていただいておりますが、総じて申し上げますと、ほとんどの区間が連絡速度が低く、耐災害性・多重性で何らかの課題を抱えているという区間にな

ってございます。程度によりまして◎と○で、◎のほうがその課題が大きいというふうにご理解して見ていただければというふうに思います。

この中から一番右側に参りまして、事業実施環境の整った区間、ルート・構造が決まっているもの、あるいはルート・構造が決まって、その上でさらに都市計画や環境影響評価が必要だとされるものについては、それが終わっているものをピックアップさせていただいて、それらに近接事業の状況などを勘案して新規事業化区間を選ばせていただいている、候補箇所を選ばせていただいているというふうになってございます。

申しわけございませんが、一番上から2つ目を見ていただきますと、この事業実施環境のところ、ルート・構造の検討状況で「確定」と打ってあるものが士別剣淵～名寄間でございます。それから、環境影響評価も「完」になってございますが、ここは道路公団の民営化の見直しのとときに抜本見直し区間ということで、事業をしばらく凍結するという区間になっておりまして、環境は整っているけど、今回、新規事業化箇所にはしておりません。そういう区間が北海道で3カ所ございまして、中段から下のほうに東北縦貫自動車道の八戸線、天間林（1）～天間林（2）がございまして、ここが事業実施環境が整っている区間ということでございます。この中ほどに『防災機能の評価手法（暫定案）』による必要性の評価」というふうに書いてございますが、新規事業化箇所については、三陸で適用しました防災面の評価について試行的にここに適用させていただいているということになってございます。

そうしますと、7ページ目で非常に課題が多くて事業実施環境が整っている区間としては、天間林（1）～天間林（2）区間、それから日沿道の二ツ井白神～あきた北空港間、それから8ページに参りまして、東北中央自動車道の新庄北～昭和間、それから能越自動車道の輪島～三井間、それから中部縦貫自動車道の和泉～油坂出入口間、9ページに参りまして、伊豆縦貫自動車道の河津～下田北間、そして近畿自動車道の紀勢線の尾鷲北～尾鷲南区間。それから、その下の京奈和自動車道でございますが、ここは事業実施環境は整っておりますけれども、大深度トンネルの構造のためのコスト縮減の検討が必要ということで、事業実施環境は整っておりますけれども、今回、新規事業の候補箇所とはいたしておりません。それから10ページに参りまして、山陰自動車道で湖陵～多伎、大田～静間、三隅～益田間の3区間が課題が多くて、事業実施環境が整っている区間として新規事業箇所に挙げさせていただいております。それから11ページに参りまして、四国横断自動車道の窪川～金上野、それから拳ノ川～佐賀の区間、それから内海～岩松間、津島道路と言

っている区間が新規事業箇所となつてございます。

これ以外に、12ページでございますが、高規格幹線道路以外で全体事業費250億円以上の区間が1カ所ございます。これは阿南安芸自動車道ということで、後ほどご説明しますが、四国の太平洋沿岸の福井道路という区間でございまして、徳島県でございますが、ここも津波災害のリスクも高く、連絡速度も低く、かつ事業実施環境が整ったということで、高規格幹線道路で1カ所、新規事業候補箇所とさせていただきます。

13ページにそれをお示しした図面をつけさせていただきます。今申し上げました、北のほうから参りますと天間林道路から四国の福井道路、13カ所の、四国の阿南の南のほうに福井道路という太平洋沿岸の地域高規格道路がございますが、ここは高規格幹線道路以外の区間でございます。それ以外は高規格幹線道路のミッシングリンクの区間というふうになってございます。

それで、個別箇所につきましては資料2でご説明をさせていただきたいと思ひます。後ほど、1カ所1カ所、丁寧にご説明させていただきますが、概括でざっとだけご説明いたします。

資料2に、今申し上げました区間の路線面、事業名、延長、そして事業化の車線数、全体事業費、B/Cを記載させていただきます。延長で言いますと大体10キロ内外ということになってございます。短いところでは4キロちょっと、長いところでは15.5キロの区間というふうになってございます。それから、事業化の車線数といたしましては、全部2車線の事業化ということでございます。全体事業費につきましては、150億から600億を超えるものまでということで、これは延長とか構造によっていろいろと変わってきていると。B/Cは、いずれも1を超えているという状況でございます。

それから、その後ろに図面をつけさせていただきます。時間の関係もありますので、はしょってだけご説明をさせていただきますが、1ページ目は、一般国道45号（東北縦貫自動車道八戸線）でございますけれども、ごらんいただきますと、左側の太い黒い線が東北縦貫の青森まで来ている弘前線の供用区間でございます。右側のほうが八戸線の供用区間で、この間を結ぶということなんですが、とりあえず、このみちのく有料に向けて事業を進捗させていただきます。赤い点々のところが事業中区間で、今回はこの赤い点々の事業中区間とみちのく有料をつなぐ区間を新規事業候補箇所としてご審議をいただいているということです。

それから、2ページは日沿道の二ツ井今泉道路でございます。これは先ほどご説明いた

しましたが、二ツ井～あきた北空港間、計画段階評価を行いまして、この中の一部区間、全部で16キロ、二ツ井～あきた北空港間はあるんですけれども、この中の一部4.5キロを今回事業化の候補箇所とさせていただいています。前後区間は、後ほど説明いたしますが、現道を改良するという、そういう計画になってございます。

それから、3ページが東北中央自動車道の泉田道路でございますが、これは秋田と山形を結んでおります内陸部の高速道路でございますけれども、上のほうが東北横断自動車道の釜石秋田線になってございまして、そこから、横手ジャンクションからずっと南のほうに下って、山形市内、そして米沢というふうに向かっている道路でございます。これで申し上げますと、湯沢のインターまで有料道路になってございますが、そこから下は無料道路で事業をさせていただいております、ところどころ、この事業中区間とか供用区間がぼつぼつありますが、これはさっきご説明しましたとおり課題が多いです。ここは特に線形不良箇所から優先をしてやっておりますが、整備をさせていただいております。今回事業該当する箇所8.2キロの泉田道路は、新庄北道路の北側にあるものでございますが、この新庄北道路と一体となって新庄市内の旧道区間といいますか、現道区間をバイパスする機能も持たせた道路として整備を進めるということになってございます。

それから、4ページ目が輪島道路でございます。輪島道路は能越自動車の最後の区間を構成する三井～輪島に至る区間6.8キロでございます。この中で申し上げますと、基本は無料区間になってございますが、石川県の公社が整備したところを活用させていただいているということで、この北のほうの穴水～田鶴浜インターまでが公社有料になってございますが、それ以外は無料で整備を進めさせていただいております。

それから、伊豆縦貫自動車道、伊豆半島を縦貫する区間でございますけれども、基本的には全線無料で整備をさせていただいております、現在、3カ所事業中でございます。今回、事業化をしようとしているところは一番南側の河津下田道路のすぐ北側の区間になってございます。

それから6ページ目、一般国道42号の熊野尾鷲道路でございますが、紀勢線の尾鷲市内を結ぶ最後の区間になってございます。この赤い点々のところがずっと事業中区間でございますが、尾鷲北と尾鷲南の区間だけつながっておりませんで、ここをつなげるという、そういうところでございます。

それから、7ページ目は中部縦貫自動車道の犬野油坂道路でございます、ここも、このお示ししている福井県内は全線無料でございますが、70キロあるうちの区間の犬野油

坂道路の和泉インター～油坂出入口区間、ここをつないで東海北陸自動車道と連結するという区間になってございます。

それから、8ページから山陰道でございます。山陰道につきましては、この黒く塗ってあるところは有料で供用させていただいているところで、この出雲～江津の間は無料区間ということで整備をさせていただくということになってございます。赤点々が事業中区間で、今回、事業化をしようというのは、この事業中区間を結ぶ区間でございまして、まずここにお示ししておりますのは多伎～湖陵までの間でございます。

9ページを見ていただきますと同じ図面が出てまいります。今度は大田～静間までの間、ここをつないで、残された区間が江津～福光の間ということになります。

それから、10ページは山陰自動車のさらに島根県側の山口県境に近いほうでございます。先ほどの江津のところからさらに西側に行った区間でございますが、ここも江津と浜田・三隅道路と益田道路の間を結ぶ区間を新規事業候補箇所としております。

それから、11ページ以降は四国の案件でございますが、四国の愛媛でございます。四国横断自動車道の津島道路と呼んでございますが、ここにつきましては、お示ししている区間は基本的には無料区間ということで整備をさせていただいております。順次、西予宇和のほうから南に向かって整備をさせていただいております。宇和島市の区間の未事業区間を事業化するものでございます。

それから、12ページは同じ四国の高知の太平洋沿岸でございます。この区間につきましては黒い実線のうちの須崎東までが有料区間です。そこから先が無料区間でございます。まず、片坂バイパスというところを事業化しておりますが、非常に隘路区間ということでございまして、今回、事業化しようとするのはその前後区間になってございます。

それから最後、13ページは地域高規格道路でございます。阿南安芸自動車道、徳島県の太平洋沿岸でございます。四国横断自動車道からさらに南に延びて高知に向かうところでございますが、現在事業をしております桑野道路と、それから既に供用しました日和佐道路の間を結ぶ区間でございます。

概要の説明は、ちょっと長くなりましたが、以上でございます。

この後、個別箇所の説明に移らせていただきたいと思います。ここで1回、ご質問を。とりあえず概要のご説明は以上でございます。

【家田部会長】 はい、ありがとうございました。

ちょっと時間が押しているんですけども、この後、各個別のものごとに地方の部長さ

んからご説明いただいて、その上で詳細の議論をしようということになってございますが、その前に、今、三浦課長からお話があった全体の選び方であるとか全体のことについてご質問等ございましたら、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。はい、上村さん。

【上村委員】 すみません、私だけがわかってないのかもしれないんですけども、もう一度整理してこの13カ所についてお聞きしたいのですが、この中で無料の箇所と有料の箇所がまじっているのですか。それとも、全部無料でしょうか。

【三浦国道・防災課長】 全部無料でございます。

【上村委員】 全部無料。

【三浦国道・防災課長】 ええ。

【上村委員】 全部無料として、地方有料につないでいくものと、それからさらにNEXTCO系の幹線につないでいくのにちょっと分けて、もう一度、13カ所、この資料2のところで教えていただきたいと思うのが1つです。

それからもう一つは、これは、全額、国の予算であるのか、それとも一部地方の分が入るのか、事業の内訳みたいなことと、今の段階でこの13カ所をちょっと俯瞰的に見たいと思いますので、そこのところを整理してということと、もし全部無料であるとするならば、これは、いわゆる高規格な9,342キロの中とは全然全く別の整理の仕方をすればいいわけですね。その13カ所、この資料2の最初の表のところ、これとこれとこれがどこへつながるのかという形で教えていただければと思います。

【三浦国道・防災課長】 はい、わかりました。まず、地方有料道路公社がやっております青森のみちのく有料とかがつながるのは、この中で言いますと、1番の八戸線、それから4番の能越自動車道の輪島道路、この2カ所です。ここがネットワークとして連続的に使われている区間に地方有料道路公社が入る区間になろうかと思います。

それから、地方負担は、直轄事業でございますので、普通の地方負担を、3分の1の地方負担をいただくこととなります。

【上村委員】 1番、4番以外は、例えば東北自動車道につながる普通の一般国道であるという、そういう理解ですね。

【三浦国道・防災課長】 そうですね、はい。

【上村委員】 わかりました。

【家田部会長】 よろしいですか。ほかにいかがでしょうか。はい、田村先生。

【田村委員】 抽出の基準についてもう一度確認させてください。資料1の7ページ目

からですね。計画段階評価が1カ所あるけれども、基本的には事業段階の評価であり、事業実施の整ったところ抽出した。加えて、防災面にも配慮しながら抽出したということではないのでしょうか。防災機能に関してはどういうふうに考慮したのかというところをコメントをいただきたいんですが。

【三浦国道・防災課長】 まず最初の計画段階評価は、既に計画段階評価を終えております。それは地方小委員会で終えておりまして、それを経た上で、今回、新規事業化ということでございます。

それから抽出のほうでございますが、今回の震災を受けて、ここの7ページの表にございますとおり、高速道路のあり方検討有識者委員会から、災害面の点検について行うべきであるという、そういう内容のこともご指摘をいただいておりますので、2つの要素、到達困難性、連絡速度の件と、それから耐災害性・多重性の面の評価を行っております。それはさっきご説明しましたとおり、ここに書いてあるところでございますが、今回、この到達困難性と耐災害性・多重性の両方の面から課題を抱えている区間の中で事業実施環境が整っている区間を抽出させていただいているということにいたしております。

【田村委員】 わかりました。

【家田部会長】 よろしいでしょうか。

【田村委員】 はい。

【家田部会長】 つまり、第1のコードとしては、特に防災性というところに着目して、いろんな手法を用いて評価してみて第1次スクリーニングがあつて、その中から事業実施環境が比較的整っているものを抽出して第2コードがあつて、ただし、その中から抜本見直し区間になっているのは今回は準備が整ってなくて入っていないと、こういう3ステージになっていると、そういう理解でいいんですか。ちょっと違う？

【三浦国道・防災課長】 いや、そういうご理解をいただければと思いますが、過去には、津波が起こる前は、それとは別な観点で準備をしてきたということもあります。それは線形不良箇所ですとか渋滞とかいうようなことで、さっき日沿のところでご説明しましたけれども、そういう観点で優先性をつけてやってきたんですね。それを改めて災害を踏まえてご提言を得たものでスクリーニングしてみても、やはりそこはそこそこ災害面でも課題を抱えているという、そういう整理にもできるということでお示しをさせていただいているということでございます。

【家田部会長】 どうなんですかね。だけど、整理はきちんとしたほうがいいと思

うので確認させていただきたいと思うんだけど、とにかく高速道路のあり方委員会で、要するに政権もかわった中、どういうところに着目して何をどうやっていくのかというのを検討していただいて、その中では、特に3.11も踏まえると、まずは防災というところをチェックしてみようじゃないかということになったので、それでチェックしてみた。そうすると、当然ですけれども、防災性のところでウイークポイントみたいなのは、線形であるとか渋滞や何かでもウイークポイントになっていることが多いので、従来こういうところをやらなきゃいけないなと思ってきたのが、今回の防災性チェックというコードから見ても両方満足できるような場所でしたと、こういう順番でいいんですか、論理としては。

【三浦国道・防災課長】 はい。

【家田部会長】 よろしいですか。

【三浦国道・防災課長】 はい。

【家田部会長】 田村先生、今の、いいですか。

【田村委員】 了解です。

【家田部会長】 あとは、せっかくだから、田村先生の代弁じゃありませんけど、聞いてみると、北海道関連の抜本見直しというのについては、いつまで、どういうふうに抜本見直しをどうこうするのかというのは、何か方針はあるんですか。

【三浦国道・防災課長】 まだはっきりとした……。

【森企画課長】 よろしいでしょうか。今、あり方委員会の中でもいろいろ議論させていただいているところでありますが、この後、高速道路、最終的にどういう形でつなげていくのかと。その際に、要はつなげることを、そういう機能を優先させて、どういうつくり方あるいはどういう負担の仕方をしながらつなげていくのかということは今まさに議論させていただいているところでございまして、そういった方向性をいただければ、その後、じゃあ抜本見直し区間の部分をどういう形で再開させるなり、あるいはどういう手法でやっていくなりというようなところを、地域、地域で議論を始めさせていただければなというふうに思っております。

【家田部会長】 ありがとうございます。棚上げにして知らないよということじゃなくて、きっちりと勉強して、要るものは要るし、要らないものは要らないとやっていくと。それで、構造や何かについても見直しが必要なものは見直していくという作業の糸口にいるというような理解をしておいてよろしいんですかね。ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。はい、太田先生。

【太田委員】 これはあり方検討会のほうでも出ていた議論の一つですが、いつごろ開通するのかという目途を示したほうが地域の計画に資するという話がありましたので、これから予算化するので、その後でないと目途が立たないのかもしれませんが、できる限り早く公表していただきたいと思います。

【家田部会長】 それについては、この後の個別のお話のとき出てきますか。

【三浦国道・防災課長】 いや、出てこないです。

【家田部会長】 あ、出てこない。

【森企画課長】 いろいろ基本政策部会等々でも議論していただいておりますけれども、こういう高速道路、大規模事業でございますので、供用までおおむね10年というのを一応めどとしては立てさせていただいております。ただ、実際にその事業、実際、本格的な工事に入りますまでの計画の地元合意やら、あるいは用地買収といったようなところの問題でかなり時間がかかってしまったりということが間々ございます。ですので、今、太田委員のほうからお話があったような供用目標をどういうふうにするのか。例えば、最初はおおむね10年をめどと言っておきますけど、ある程度の計画段階の部分の合意が固まってくれば、そこで改めてはっきりとした目標年次を定めるとかいったような、そういう手法を少し重ねて工夫をやっていきたいなというふうには思っております。

【家田部会長】 はい、ありがとうございました。

【上村委員】 そういう意味では、今回は総延長1万4,000キロ内の範囲ということになるわけですね。1万4,000キロ内ですから一応いいのですけれども、ただ、ほんとうはこれよりも先に、未事業というか、逆に事業を着工されていないものもあると思いますので、そういう意味では、今回、1万4,000の枠の中ではあるけれども、それまでまだ1万1,250キロの中でもやっていないものもある、9,342キロの中でのような、でも、やっていないものもあるということも、やはりちょっと見直して、その外で延長するんだということはしっかり確認をして、なおかつ、それでまだできていないものに関しては早くやるということもあわせて、この場をおかりして申し上げておきたいと思えます。

【森企画課長】 よろしいでしょうか。もともと今までの議論の中でも、例えばミッシングリンクというのはどういうようなものをミッシングリンクというのか。ただ道路がつながっていないところは全部ミッシングリンクだということでは、全国至るところにミッ

シングリンクが発生してしまいます。ですので、この1年近く、家田部会長等々にもいろいろご指導いただきながら、きょうご紹介をさせていただいたような都市間の距離のサービレベルあるいは耐災害性の議論等々の数量化あるいは定量化の議論をずっとさせていただいてきております。そういった定量化、今回、一つのトライアルとしてこういう形で議論を、あるいは資料をまとめさせていただいているわけでありましてけれども、今、上村委員のおっしゃったような、まだそれ以外の区間にも当然同じもののような区間がございます。そういったところをどういう形で位置づけていくのか、あるいはどのぐらいプライオリティを高めていくのかということ、もう少しさらに勉強させていただければと思っています。いずれにせよ、定性的な言いぶりだけではやはりなかなか対外的な説明もできませんので、きょうお示したようなものを少し参考にしながら、もう少し議論を深掘りさせていただければなというふうに思っております。

【家田部会長】 はい、ありがとうございます。ほかにもあろうかと思っておりますけれども、きょうのメインテーマが新規事業化のところに関する個別の議論になろうかと思うので、恐縮ですが、全体の議論については、いろんなご意見、ご要望というか、ご期待を事務局で承らせていただいたということにさせていただいて、個別の議論に入らせていただこうと思っております。

それじゃ、再び説明をお願いいたします。

【三浦国道・防災課長】 それでは、資料3に基づいて、まず、東北、北陸、中部、近畿の分について、個別箇所の説明を各地方整備局から行いたいと思っております。

【川瀧東北地方整備局道路部長】 最初に東北の道路部長の川瀧でございますが、家田部会長ほか委員の皆様、大震災以降、いろいろなご支援、ご指導をいただきました。この場をかりて厚く御礼申し上げたいと思っております。委員のいろいろなご指導した内容は本省から我々にも逐次報告がありまして、復旧や復興に大変役立ったところでございます。また、先般、三陸沿岸道路につきましてもご審議をいただきましてありがとうございました。三次補正が成立すればスタートダッシュして事業が展開できるように、今、準備をしているところでございますので、引き続きのご指導のほうをよろしくお願ひしたいと思っております。

それでは、東北のほうからきょうは3件、箇所を持ってまいりました。最初に東北地方小委員会の概要と意見という紙がございますけれども、11月11日、先週、この委員会をやらせていただきました。委員の皆様方からは、簡潔に言いますと、新規事業化については妥当であると。しっかりと事業を進めてもらいたいというようなご意見を多数賜った

ところでございます。

次のページに東北の地図をつけております。先ほど本省からも説明がございましたので、簡単にいたしますけれども、この黒いところが完成しているところであります。東北中央自動車道が真ん中に1本通っている。あとは枝線がちょこちょこ出ている程度でございますが、全体で2,300キロでございます。この中には先ほど申しました三陸沿岸道路もすべて入れた数字でございますけれども、2,300キロございまして、三陸側のこのピンクが三陸沿岸道路でございます。これにつきましては先ほど申しましたように三次補正で準備中でございますけれども、これ以外の東北のネットワークを今回強化すべく3つ玉を持ってきております。1つが青森の天間林道路でございます。みちのく有料道路とつながる区間であります。それから秋田県の二ツ井今泉道路、ここも前後できていたり事業中でございますから、ここがつながるとネットができるということになりますけれども、今回、もちろんその真ん中の部分、赤の部分です。それから山形県の泉田道路、これも縦軸についてネットをつくるべく今回お持ちしております。

それから、ついででございますけど、青くハッチがかかっているところが4つあると思うんですが、これは、今、当方のほうで計画段階評価をしているところでございます。秋田、日沿道の秋田～山形間、それから山形～新潟間、それから福島のところ横方向の道路で少し、これ、都市計画の関係もございまして、今、計画段階をしているということでありまして、これらについてまた次の課題として調査・検討をしているところでございます。

それでは早速、具体の箇所でございます。

最初が青森県の東北横断自動車道八戸線、天間林道路の箇所でございます。左側に絵がありますけれども、これ、実は先ほど本省から説明がありました。平成22年以降に——平成17年に上北横断道路という形で都市計画決定が既にされております。それを踏まえまして、右から、上北道路、上北天間林道路ということで事業を直轄のほうでしてございまして、今回は残りのと言ってはあれですけれども、天間林道路の事業をするべく、今、検討しておったところでございます。これができますと、国道45号あるいは4号ともに戻ってくると、接続することができるということになります。この左側が、ちょっと字が小さいんですけども、県の公社有料道路のみちのく有料道路というのに一応接続するというところでございますけど、これは何せ県道でございますので、今後、道路が接続すると課題も出てくるのではないかなというような意見も、私どもの小委員会のほうでいただい

ているところでございます。2番の道路交通上の課題は、こういう地方は特に救急医療施設への速達性、大きい病院がほとんどございませんので、ここも八戸に大きい病院があるだけありますから、こういう道路の接続をしっかりとしていけば、そういう医療を診ていただける範囲が広がるということがあります。それから、②では渋滞がございます。右側に色のついた道路の図面がありますけれども、やはり地方でございますけれども、国道4号あるいは国道45号、ピンク色になっておりますけど、非常に渋滞、1を超える渋滞があるということございまして、今回の天間林道路が接続すれば、渋滞の解消あるいは救急医療の速達性の向上がなされるということございまして、それが3番などに書いてございます。3ページの一番右下でございますけれども、B/Cについては2.6ということになってございます。

4ページをお開きいただきたいと思っておりますけど、その拡大図でございますので、省略をいたします。一番左側の部分ですね。ちょうど緑が市街地の部分でありまして、この間を縫って国道4号のほうに接続するようなルートに今なっております。

5ページをお願いいたします。ここから計画段階評価——といいますが5年前に都市計画決定なされた部分の事後的な整理になるんじゃないかと思っておりますけれども、今ご説明したのとほとんど裏返しの形です。①が救急医療施設へのアクセスの話。②では道路がつながっていないことによる混雑の話。右側のページではその原因ということで、端的に言うと、高速道路がここの部分につながっていないということになるかと思っておりますけれども、そういう整理をここでさせていただいております。

次のページ、6ページでございますが、これも都市計画決定なされているんですけど、事後的な整理を少しした、私どもとして頭の整理をしてみました。一番下に図面があります。今回、別線整備になるわけですが、仮に現道改良しようということになるとどうなるかということで、この緑で点々が入っている部分です。394号や国道4号を使うということになります。事業費は安くなるようでございますけれども、やはり、これ、もともと高速道路でございますし、ネットワーク上の問題や現道の渋滞がまだ残ってしまうような課題もあるものですから、今見た段階でもやはり別線整備がふさわしいのではないかとということで東北の小委員会の中でもご説明をいたしました。

以上でございます。次、2つ目、時間があまりないようでございますので、早速行きます。2つ目が、これ、秋田県です。二ツ井今泉道路と申します。これは日本海沿岸東北自動車道になります。7ページ、事業概要では、4.5キロ、150億円、交通量1万2,

000台程度ということでございまして、先ほども説明がございました。絵がありますけれども、二ツ井今泉道路4.5キロ。

ちょっとここは複雑なものですから、その次の8ページをごらんいただきたいと思います。この箇所につきましては、私どものほうで計画段階評価を実施したところございまして、結果として現道活用しようということで今まとまりました。その現道活用の意味でございしますが、8ページの図面、今回の4.5キロの部分はバイパスになりました。別線になりますけれども。この左側の部分が二ツ井バイパスということで、国道のかなり程度のいいバイパスがございまして、これを活用していきたいと思っています。ただ、そのままという形じゃなくて、手を入れて自専道化をいずれしていきたいと思っております。それから、右側のほうには、あきた北空港西線という、これは県道になりまして、右隅に大館秋田空港がありまして、空港に直結する道路でございまして、10年ほど前に県のほうで施行した道路でございまして、これも残念ながら自動車専用道路ではないんですけれども、非常に規格のいい道路でございまして、ここも幾つかの箇所の立体交差をして現道活用していきたいというふうに考えてございます。

こんな箇所でございます、7ページ、すみません、戻っていただきますと、ここにつきましても先ほどの青森と似た形でございます。ネットの一部ということもありまして、左側の2番、道路交通上の課題では、救急医療施設への速達性が、やはりこの道路ができることにより広がるということ。それから、ここにつきましては災害発生時における緊急輸送道路の確保ができるということがございます。この区間はもちろん津波はありませんけれども、非常に雪が多いところであり、また、雨が強くて、何度も国道が一時的に通行止めになっている区間でございますので、その対応としてもしっかりと道路もいい道路で確保していきたいということでございます。7ページの右側でございますけど、その裏返しの整備効果ということで、医療施設が、ここはこの道路ができることによりまして9割程度ですね、色がついた図面がありますけど、この地区の現状8割程度の救急医療施設への速達性の60分圏域の部分が9割程度まで広がるというような効果などがございます。B/C、最後、右下でございまして、ここは1.5というふうに試算をしております。

8ページを飛ばしていただきまして、9ページ、10ページが今回の計画段階評価をしたときの具体の全線新設案と現道活用案をした比較の資料でございまして、9ページの左上にちょっと今までの経緯が書いてございますけれども、1年前に当第1回委員会で審議をしていただきまして、1月に第2回、それから1月から3月の間に、住民の方、企業、

それから我々の小委員会の意見もあって若い人の意見を聞こうということで、高校生のアンケートなどを聞いておりました、さらには市町村長や知事さんの意見を伺った上で、ルート of 固めをいたしました。9ページの下にはその2つの案を書いております。全線新設案は、やはり事業費が現道活用に比べて高いということでございます。9ページの右下のほうには知事さんほかの意見でございますけれども、かなりの首長さんの方々は、現道活用してとにかく早くつないでほしいという意見が非常に強かったようでございました。住民の方々については、上の円グラフがありますけれども、現道活用案と全線新設案が拮抗した形になっておりましたが、ただ、現道活用案の中の意見では、とにかく早くやってほしいという意見が非常に強かったことだけをつけ加えておきたいと思っております。

10ページ、11ページも、そのときのルートを決めるときの内容でございますので、とりあえずは先に進めさせていただきたいと思っております。省略させていただきたいと思っております。

3つ目の最後、東北最後でございますけれども、12ページ、山形県の泉田道路、これ、東北中央自動車道の泉田道路でございます。東北自動車道は福島の相馬から秋田の横手に至る高速道路でございます、そのうちの今回8.2キロでございます。190億円、計画交通量約1万400台ということでございます。ここに付きましても同じような地域でございます、道路交通上の課題としましては、①で、やはり3次医療施設が、最上地区とございますけれども、ここは日本海のほうと山形のほうにしかございませんので、ここへの速達性が課題であり、②としましては、国道13号の渋滞があるということでございます。12ページの右側には、その整備効果、裏返しとしまして、この道路ができますとやはり9割程度の方々がこの3次医療施設に速達ができるような結果になるということ。それから、新庄という市がここにあるわけなんですけれども、この渋滞緩和にもなると。ここについては渋滞が完全に解消できるような形になるような試算が出ております。B/Cは1.4ということになります。

13ページに少し大きい図面がありますけれども、新庄北道路というのがせんだって開通しました。これは大震災の直後に供用したわけなんですけれども、ちょっとここが途中で切れた形になっておまして、その先線をずっと延ばして国道につなげるというようなルート。水生昆虫の地域を避けたりするような工夫をしながら到達するということになってございます。

14ページは、今ほど説明をいたしました課題のことをもう少し詳しく書いてございま

す。計画段階評価としての説明をさせていただいておりますけど、内容がダブりますので、すみません、省略をいたします。

15ページになりますが、ここはやはり平成22年以前のルートでございます。しかも、場所からいって都市計画決定をしないようなエリアになっておりますものですから、15ページの右下に参考で書いてございますけれども、平成17年からいわゆるP I、住民の方々の意見を聞きながらルートを絞りました。環境影響調査もしました。それで、平成21年3月には今回の本命という形の案①の概略ルートを住民の皆様にも公表したということになってございます。15ページには、事後的でございますけど、別線と現道活用したらどうなるかという比較もしております。ここにつきましては別線のほうが事業費も安いという効果も出ております。

急ぎですけれども、以上3つのご説明をいたしました。よろしく願いいたします。

【後藤北陸地方整備局道路部長】 それでは引き続きまして、北陸地方整備局の道路部長、後藤でございますが、16ページからの北陸の輪島道路についてご説明させていただきます。

まず、11月9日に地方小委員会を開催してございます。16ページでございますが、長岡技術科学大学の丸山先生を委員長にしまして審議していただきました。その中で、ここに書いてありますけれども、この輪島道路（Ⅱ期）につきましてはの新規事業化については妥当であるというようなご意見をいただいております。

続きまして概要でございますが、17ページをお開きください。一般国道470号（能越自動車道）の輪島道路（Ⅱ期）でございます。これにつきましては、輪島道路、ここに地図が図1のところにありますけれども、能登半島の奥能登になりますけれども、輪島を結ぶところでございます。黒い線が、これは有料道路を使いまして、穴水インターとございますけれども、ここから能登空港につきましては直轄で既に供用しているところでございます。それから、能登空港～三井インターということで、現在、事業を展開しております。用地買収中でございます。残る三井～輪島というところでございます。この区間につきまして延長6.8キロでございますけれども、約9,000台の交通量が流れるということでございます。この課題でございますけれども、非常に災害に弱い緊急輸送路でございます。第1次緊急輸送道路に指定されておりますけれども、この沿線につきまして特殊通行規制区間や災害危険区域というところを通るということで、現道七尾輪島線というのがございますけれども、そこについての緊急輸送の確保というのが課題になっております。

また、ここにつきましても水害等も起きているということで、下のほうに写真がございますけれども、台風時の河川で道路が越水しているような状況でございます。また、ここにつきましても、輪島まで昔、能登鉄道が行ってございましたけれども、今現在、穴水までで、穴水～輪島間についてはバス路線で輸送しているというふうな地区でございます。また、この輪島につきましても、右のほうになりますけれども、3次医療施設が七尾市のほうにございますけれども、そこまでの到達点というのは非常に時間がかかるということでございます。特にカバー圏域としても非常に少ないということでもあります。こういった災害に強い高速ネットワークあるいは3次医療施設のアクセス向上というのが求められているというところでございます。

次のページをお開きください。18ページでございます。ルートのご概要でございますけれども、左のほうが輪島市内になります。右のほうが能登空港等になりますけれども、三井インター～輪島に至る6.8キロということでございます。ここにつきましても、緑に塗ってありますけれども、急傾斜地崩壊危険区域というものとか、茶色の土石流の危険区域というものがございます。また、特殊通行規制区間も1キロほどあるということでございまして、これを解消しまして機能を持たせるということでございます。

次に19ページでございます。先ほど申し上げました課題と相応しますけれども、ここにつきましても都市計画決定を既に平成11年にしているところでございまして、事後整理的なところもございますけれども、災害に弱い緊急輸送道路であり、脆弱であるということ。あるいは、高速ネットワークが未整備で、ミッシングリンクということでもあります。こういったものを整理してございます。

20ページをごらんください。ここに代替案の比較をしております。ここでは、都市計画決定はされておりますけれども、現道のほうの改良で活用できないかというものを比較として挙げてございます。現道を活用してということでもありますけれども、バイパス、ミニバイパスをしたり、あるいは急傾斜地等を通るということで抜本的な災害危険区域の解消にはならないというもございまして、やはり高規格道路の別線で整備すべきであるということでございます。これにつきましても、小委員会等についても先生方のほうもバイパスのほうが妥当であるというふうなご意見をいただいているところでございます。また、ここにつきましても長の要望ということで、この地域については建設促進協議会あるいは地元市町村等から強い要望をいただいているところでございます。

以上が輪島道路の説明でございます。

【菊地中部地方整備局道路部長】 続きまして、中部地方整備局道路部長の菊地でございます。

21ページを開いていただきたいと思います。11月8日に小委員会を開催しております。委員の先生方からは、事業の推進については妥当であるというふうに向っております。その他、今回ご説明します2カ所につきましては津波という大変切迫した場所でございますので、防災機能の評価を行っているということで、高く評価できるという意見をもらっております。加えまして、観光や生活道路との分離等の視点も入れるべきというご意見をいただいているところでございます。

それでは、22ページを開いていただきたいと思います。一般国道42号の熊野尾鷲道路に関する採択評価でございます。まず、図1でございますけれども、場所については三重県の南部でございます。現在、近畿自動車道紀勢線と熊野尾鷲道路というのが事業化されております。そういう中で、ちょうどその中間部分5.4キロでございますけれども、ちょうど尾鷲市の南と北の部分についてはまだ事業化が行われておりません。その事業化でございます。道路交通上の課題でございますが、先ほどご説明しましたとおり、東海・東南海地震の切迫性に伴う津波浸水区域を通過しておるところでございます。また、災害時の緊急輸送道路が未確保という状況です。図3のほうは救急医療機関でございますけれども、この部分には2次医療機関が連携して3次医療と同じ機能を持つという体制でやっておりますが、その到達もまだまだであるという状況で、整備効果としては、東海・東南海地震の緊急輸送道路の確保、また、2次医療施設への速達性確保という形を効果として考えております。3便益については、1.2という形で費用対効果についてはなっております。

23ページを見ていただきたいと思います。この図面の右側が北側でございます、尾鷲北と尾鷲南を結ぶ道路でございます。この緑の部分が三重県で16年度に3連動地震時の津波が想定されているエリアでございます、国道42号は2カ所で浸水が想定される状況でございます。

続きまして24ページでございますが、今回出されました防災機能評価の暫定版で評価をしております。11年6月に都市計画決定済みの場所でございます。必要性の評価については重複しますので、aとbについては先ほどと同じ医療機関と災害時のことなので、割愛させていただきます。それ以外に、このエリアから名古屋の国際空港への拠点となる松阪港までの利便性の向上、また、地域経済の、例えば25年に行われます伊勢神宮式年遷宮と観光の振興に対する効果があるということで必要性を整理しており

ます。

25ページを見ていただきたいと思います。今回行いました暫定版の防災機能の評価を実施しております。この区間はすべてD区間ということで、迂回路、多重性、耐災害性ともないエリアでございます。Dランクではございますけれども、整備後はBランクに向上するという形と、高速ネットワークの接続によって弱点度も0.6になるという状況です。当該事業の効果としましては、防災・災害時の救急活動の向上、そして医療機関への速達性の向上、また、他の交通機関への利便性、地域経済・社会等の向上という形で評価しておるところでございます。

26ページは、先ほどの広域的な図面でございますけれども、現在……すみません、ちょっと風邪を引いてしまいました。

【家田部会長】 慌てないで、ごゆっくり。

【菊地中部地方整備局道路部長】 北側の紀勢線では今事業中です。南側についても、熊野尾鷲道路ということで、事業中の区間と接続していくという状況です。すみません。

【家田部会長】 ちょっと気の毒だから、1個先にやっておいて、それで説明します。ゆっくりしてもらったほうがいいよ。そうしましょう。

【菊地中部地方整備局道路部長】 じゃあ、すみません。ちょっとのどが。

【家田部会長】 お願いします。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 はい。中部縦貫のほうを先にちょっとさせていただいて、お願いいたします。

38ページ、お願いいたします。地方小委員会、先日開きまして、大野油坂道路、中部縦貫、おおむね妥当ということで評価いただきました。評価としては、トンネル区間が長くて、災害・防災面で非常に必要な道路であるということなど評価いただいたところがございます。

39ページをごらんいただきたいと思います。事業の概要ですけれども、おおよそ16キロ、595億円、計画交通量4,500台の区間で、この小さい図面で恐縮ですけれども、右側の赤い区間15.5キロ、新規で事業採択をしていただくようお願いしているところがございます。その手前の区間、福井県という黒い枠組みで書いてあるところは今事業実施中ではございまして、少しまだ事業していない黒四角のところを挟んで、そこから福井にかけては事業中もしくは供用となっております。

交通の課題に行く前に、ちょっと1ページ繰っていただいて、40ページに路線をかい

ておりますので見ていただきたいと思います。40ページ、お願いいたします。この区間は東海北陸道に向かって福井からつなぐ道路ですけれども、和泉インター～油坂出入口のところまでの15.5キロで、ごらんいただきますように、現道が黒で示してありますけれども、丸い赤い印、それから黄色い印、これが防災上の危ない箇所、要対策、対策の必要がある箇所、線形が著しい箇所等がかいてございます。40ページでございます。そういったところが現道にたくさんありますので、それを迂回する形でトンネルバイパスを引くというふうなおおむねのルートになってございます。

この地域の状況ですけど、もう1ページ繰っていただきまして、41ページに計画段階評価のときの課題を整理していますので、わかりやすく説明させていただきたいと思います。左側です。この地域、奥越地域といいますけれども、非常に山が厳しい地域でございます。ここを通る道路が185号一つ、唯一の幹線道路になっておりまして、これが異常気象時に通行止めになったり、土砂災害、豪雪等で非常に道路の信頼性が低いということで、生活に重大な影響がございます。真ん中あたりに図がございますけれども、通行止めが年に二、三回必ずあるというふうな地域でございます。そうなった場合に、図2ですけれども、大きく迂回する必要があるございまして、福井から郡上のほうに岐阜に抜けるためには、北陸道、名神を使って東北と、こういう大きい大迂回になりまして、非常に迂回が大きいということがございます。それから、その下ですけれども、医療機関へのアクセスも、この奥越地域は福井まで出ないと3次医療を受けられない、あるいは分娩可能な医療施設までも大抵のところは50分程度かかるということで、非常に医療機関へのアクセスも悪いところでございます。

39ページに戻っていただきまして、整備効果でございます。そういった背景のある地域でございますので、この道路を整備することによりまして、39ページの上ですけれども、まず効果の1つ目は、例えば大野市は、災害時の協定等を郡上市、それから愛知県の岩倉市等と結んでおりますけれども、こういった地域の連絡性が非常によくなるということで、30分以上のアクセスの向上がございます。それから、さっき申し上げた地域の課題の3次医療等への速達性ですけれども、図でござんいただきますように、真ん中の和泉インターのあたりから掲載した図ですけれども、この道路が整備される前は60分で到達できる地域が黄色で示してございます。それがピンクまで広がりますので、福井県立病院等、3次医療あるいは分娩可能な施設が60分内のターゲットに入るとということで、この地域の医療の便利性が向上するという整備効果がございます。それから、B/Cについて

も1.2ということで評価してございます。

以上、油坂道路のご説明をさせていただきました。

【菊地中部地方整備局道路部長】 すみません、先ほど申しわけございませんでした。ちょっと小声で。

戻っていただきまして、27ページと28ページについては、計画段階評価ではございますが、11年に都市計画決定が行われております。現道改良と現計画のほうの比較をしながら委員会でも妥当であるという意見をいただいております。

続きまして、29ページを見ていただきたいと思います。伊豆の縦貫自動車道、河津下田道路の新規採択評価でございます。図1にございますように、伊豆縦貫の南側、河津と下田を結ぶところでございます。南の部分については、河津下田のⅠ期工事が実施されております。道路交通上の課題といたしましては、この伊豆半島全体が東海地震等でこの道路においては4カ所の浸水が想定されるという中や、線形不良区間が多数存在します。また、救急医療機関への速達性でございますが、3次医療機関がないという区間の速達性が必要であるということで、整備効果といたしましては、地震時の緊急輸送道路の確保、そして3次医療機関への速達性向上ということを考えております。3便益としては1.2という形になっております。

30ページをごらんいただきたいと思います。今回事業化する区間については河津下田道路のⅡ期ということで、6.8キロでございます。右側が伊豆半島の南側でございまして、Ⅰ期工事が現在事業中でございます。下田の部分では4カ所の津波の浸水するエリアが想定されております。

31ページでございますけれども、暫定版の防災機能の評価も実施しております。この区間については平成16年にPⅠを実施しております。また、23年6月には環境影響評価が縦覧済みでございます。必要性の評価については、必要性については重複いたしますので飛ばしまして、救急医療、防災以外に、公共公益施設の利便性の向上。この区間、54カ所の線形不良箇所がございます。また、ご存じのとおり、観光関係では、大変この従事者が多いということと、夏季においては大変渋滞が発生しておる。また、この区間については夏季、大型車が通行規制になるということで、5.5メートル以下の区間が多数存在しておる状況でございます。

32ページでございます。リンクとしての防災面の効果でございますけれども、現在はDランクでございますが、整備後はBランクということと、ネットワーク全体の防災機能

として、整備後の弱点度は0.8、整備前については不通であるものが完全に解消される。改善度全体でも不通が解消という形でございます。また、防災機能、そして医療機関へのアクセス、公益施設への利便性向上、産業関係の活性化、また渋滞の解消、周辺市町村との連携の強化が図れるという評価を実施しておるところでございます。

33ページには、周辺の道路事業を書いております。南側が右側になっておりまして、事業中の河津下田道路につきましてⅡ期の工事を実施しているという状況でございます。

あと、計画段階評価については重複いたしますので、35ページをちょっと見ていただきたいと思います。現道を拡幅する場合と高規格で今回の案の比較でございますけれども、現道拡幅では、土砂災害危険箇所の回避ができない、また医療機関への速達性が確保できないということで、小委員会においても原案が妥当であるというふうに評価されております。

続きまして36ページでございますけれども、有効性の評価としてネットワーク上のリンクの評価ということで、今回の暫定版での評価を実施しております。今回の事業箇所が緑の丸で打っております。ごらんとおり、現在、Dの区間がBの区間へ向上するというリンクの評価レベルを得ているところでございます。

各区間のリンクの状況については、37ページにありますように、全体の区間の状況を表示しておるところでございます。

以上でございます。途中途切れまして、申しわけございませんでした。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。予定ではここで議論を入れて、それからまた後半へという予定だったんですけども、大変に時間が押しているところでもございますので、それからまた性格の似た事業が多いので、少なくとも直轄部分については一気に説明していただいて、それで議論というふうにしたいと思います。よろしいでしょうか。それじゃ、もしよろしければ、そういうことでちょっと説明を継続してお願いできたらと思うんですが。あ、座席が違うんだ。いいですか。

【三浦国道・防災課長】 はい、大丈夫です。

【家田部会長】 いいですか、すみません。

【三浦国道・防災課長】 じゃあ、続けて。

【家田部会長】 次は、そうするとこれは島根の件からですね。

【伊藤中国地方整備局道路部長】 それでは、中国地方の新規事業区間につきまして説

明をさせていただきたいと思います。

お手元の資料3の43ページをお開きください。まず、中国地方の小委員会につきましては、先週の11月8日に開催させていただいております。今回、対象事業としまして、冒頭にご説明ありましたように、右上に書いてございます山陰自動車として湖陵・多伎、大田・静間、三隅・益田、3区間審議いただきまして、結論に書いてありますように、新規事業化については妥当とご意見をいただいております。ただ、評価方法につきましていろいろご意見をちょうだいしております。

1枚めくっていただけますでしょうか。44ページでございます。ここから個別のやつになりますが、今の3区間の位置関係を簡単にレビューさせていただきます。図が小さくて申しわけありませんが、左の中ほどに図1、事業位置図というのがございます。ここで該当箇所4.5キロと書いてありますのが冒頭の湖陵・多伎道路約4.5キロ。それから、左に1センチほどスライドしますと、大田インターチェンジ、静間インターチェンジと仮称で書いてございます。この間が約5キロ。これが2番目の事業区間。それから、左に行きますと、浜田・三隅道路というところにさらに三隅インターというところが左に切れておりますが、こちら先が三隅・益田道路という15キロの区間で3番目でございます。島根県の圏域としまして、湖陵・多伎、それから大田・静間、こちらが出雲・大田という県の中部から東部の生活圈域、それから、浜田から西が石見側の生活圈域になってございます。

それでは、前置きが長くなりましたが、湖陵・多伎道路でございますが、図1にあります4.5キロと。道路交通上の課題でございます。唯一の幹線道路で通行止め発生による交通障害ということでございますが、この山陰地域におきましては国道9号線が唯一の幹線道路でございます。図2に書いてございますが、交通事故、災害等によりまして、過去5年間に45回通行止めが発生するというような状況でございまして、その場合、迂回率が2.0倍と書いてございます。真つすぐ結びますと延長で32キロ、42分で到達するものが、国道と遍路をつないで迂回することになるんですが、66キロ、85分というような迂回になります。右上に行きまして医療機関へのアクセスでございますが、出雲インターチェンジ以西の高速道路が未整備ということで、医療機関へのアクセスがよくない。速達性が困難ということになっています。右の絵のほうで、図3で島根県立病院、島根大学医学部附属病院とございますが、これが出雲・大田圏域におきます3次医療機関でございますが、こちらのほうまで今搬送しているという状況でございます。ちなみに、この大田地域におきましては救急指定をされていた病院が取り下げという状況になりまして、救急搬

送も書いてありますように415人となっておりますが、これがさらに増える状況にあるということでございます。ということで、整備効果としましては、通行止めを回避することで緊急輸送道路の確保、それから効果2としまして医療機関への速達性向上ということでございます。B/Cでいきますと2.2ということになってございます。

45ページでございますが、全体のルートでございますが、右側、黒い点線が既に事業化されていて、右側の多伎インターチェンジから左側も多伎・朝山道路ということで事業化されている、この区間を集落等を避けつつ結んでいるというルートでございます。

46ページをお開きいただけますでしょうか。参考までに計画段階評価でございますが、これは先ほどの事業採択の評価と内容はほとんど同じでございますが、通行止めによる交通障害に対するルートの確保、それから医療へのアクセスといったものの確保がされるということになってございます。

もう1枚めくっていただけますでしょうか。しからば、対策としてどういうのがいいかということでございますが、図6にありますように、高規格幹線道路として整備する案、それから現道として拡幅する案、2通りございます。赤線が既に事業化されています区間を高規格幹線道路で結ぶ案、それから緑色の点線が現道の国道9号で拡幅するという案でございます。上の表に整理してございますが、特に通行止めの際に代替路が確保できる、できないの違いによりまして、案①高規格幹線道路による整備が妥当ということになってございます。ちなみに過去の経緯でございますが、右下にありますように、都市計画決定、平成18年に決定されております。延長としまして、出雲～仁摩ということで、この区間と次の2番目の事業区間あわせて都市計画決定がされてございます。

続きまして48ページ、大田・静間道路のほうに説明を移らせていただきたいと思えます。位置関係につきましては、先ほどと重複しますので省きます。赤線で引き出し線が書いてございます大田市というところ。それから、道路交通上の課題も、先ほどの湖陵・多伎と同じような状況でございます。特に図2をごらんになっていただければと思いますが、黒点線で囲ってあるところ2カ所ございます。右側の黒点線は先ほどの湖陵・多伎道路のリンクが切れている部分、それから左側の黒点線の部分が今回の大田・静間道路のリンクが切れている部分でございます。いずれにしても、切れているということで、9号で支障があった場合、同じように迂回をしなければならないという状況にございますので、整備上の課題、それから整備効果というものは先ほどの案件と同じような内容になるかと思えます。B/Cにつきまして48ページにございますが、2.0となっております。

49ページでございますが、ルートでございますが、これも先ほどと同じように、既に事業化されている前後の区間、右側の朝山・大田道路、左側の静岡・仁摩道路、この間を高規格幹線道路でつなぐというようなルートになってございます。

50ページ、参考までの計画段階評価でございますが、これは先ほどの案件と同じような内容でございますので、省かせていただきます。

51ページでございますが、比較案でございます。図6に比較案がかいてございます。事業化されている区間を赤点線、高規格幹線道路で結ぶという案。それから、緑色の点線が現道を拡幅する。ただ、この区間は一部沿道沿いに土砂災害危険箇所がありますので、その部分をミニバイパスで避けるという案があわせわざになってございます。こちらのほうも両方の比較で、特に通行止め、現道の部分で事故等ございました場合に、やはり緊急輸送道路としての代替路の確保ができないということで、高規格幹線道路のほうが妥当というようなことになってございます。都市計画決定の状況につきましては先ほどと同じ区間で一連で決定されてございます。

3番目の三隅・益田道路、52ページでございます。位置的には、図1、真ん中に浜田インターチェンジというのがございます。そちらから左、西側に向かって浜田・三隅道路という事業をしてございます。その先に益田道路というのもまだ間はあいて既に供用している区間でございますが、その間をつなぐ15キロということでございます。道路交通上の課題でございますが、こちらも9号線が唯一の幹線道路ということで、これが止まると通行止めで交通障害が余儀なくされるという状況にございます。特にこの区間、山も迫っていることがありまして、3目のポチにありますように、土砂災害危険箇所、それから道路線形が非常によろしくないという箇所がございます。ちなみに、図2のほうに通行止めの場合の迂回路がかいてございますが、迂回率1.7倍ということで、通常ですと浜田と益田間43キロ、67分のところが、迂回をしますと100キロ、117分ということになります。また、右上に行きまして、医療機関へのアクセスでございます。2行目に浜田医療センター～益田赤十字病院間等の速達性の確保が困難とありますが、この石見圏域におきます3次医療拠点というのは浜田医療センターになってございます。ところが、そこへの速達性、それから60分で到達できないというエリアがあるということでございます。整備効果でございますが、先ほどの課題の裏返し、災害時、それから事故等におけます輸送道路の確保、土砂災害危険箇所も回避されるということになります。それから、3次医療施設への速達性の向上ということで、時間短縮、それからカバー圏域ということが広が

ることになります。B/Cにつきましては1.4でございます。

続きまして53ページでございますが、こちらのほうも先ほど2件と同じように、右側、東側でございますが、浜田・三隅道路という事業化区間、それから左側、益田道路というものが既に供用している区間、この区間をつなぐような形になってございます。ただ、少し延長が長いので、これについては後でもう少し触れさせていただきたいと思えます。一言で言いますと、現道に沿いつつ、なおかつインターチェンジの接続がありますので、現道とのタッチを考えつつ、土砂災害危険箇所を避けたルートということになってございます。

54ページ、計画段階評価を参考までにつけてございます。こちらのほうも地域の課題としましては、唯一の幹線道路の通行止め、それから②医療機関へのアクセスといった点でございまして、これらの解消が政策目標でございます。

55ページ、お願いします。このような課題につきまして、案としまして表にありますように、案①高規格幹線道路としての整備、案②ミニバイパス+現道拡幅ということでございます。下の図5にございますが、高規格幹線道路は赤線、それから案②のミニバイパス+現道拡幅というのが緑点線でございます。ただ、案②も、ミニバイパスと申し上げましても、土砂災害危険箇所等がございますのでミニバイパスの区間がそれなりの延長になるということで、こちらもそれなりに事業費がかさむということになります。上の表に戻りますと、土砂災害危険箇所は当然いずれの案も回避されるということになりますが、現道が事故等で通行止めになったときにやはり通れなくなるということになりまして、その代替性の違いによりまして高規格幹線道路のほうが優位というふうなことで、こちらの対策妥当ということになってございます。右下のほうになりますが、こちらにつきましては16年から手続を開始してございますので、15年にP Iのガイドラインが出ておりますので、P Iを実施してございます。そのP Iの結果、高規格幹線道路の整備が妥当というような地元の意見となつてございます。22年10月に都市計画決定という運びになってございます。

以上、中国地方3点の案件でございます。

【長谷川四国地方整備局道路部長】 では、続きまして、四国地方の新規事業区間についてご説明申し上げます。

先週の金曜日に四国地方小委員会を開かせていただきまして、56ページにありますように、3つの事業、窪川佐賀道路、津島道路、福井道路について、新規事業化は妥当であ

るといふ御判断をいただきました。そこに書いてありますように、災害の観点から四国の道路は大変脆弱だといふご指摘もあります。といふことで、特に評価手法については、防災機能の評価に基づく事業の適用等について少しご意見をいただきました。

ページめくっていただきまして、57ページから個別の事業について説明させていただきます。まず57ページ、窪川佐賀道路ですけれども、これは左の図にありますように高知県の西部の道路でございます。事業位置図にかいておりますけれども、高知から高知、須崎道路、新直轄区間と延びてきておりまして、現在、片坂バイパスといふところを事業しておりますが、その前後を挟む区間で11.2キロの道路となっております。この地域の道路交通上の課題といふことで左下にまとめさせていただいておりますけれども、東南海・南海地震、四国では大変危惧されているところでございますが、この区間については土砂災害の危険度が高い場所が多数存在するといふことが一つの課題となっております。それから右上ですけれども、緊急医療施設への速達性といふことで、高知県の西南地域には3次医療施設がないといふことで、高知市に依存しておるんですけれども、それへの速達性について課題があるといふことでございます。この窪川佐賀道路の整備効果ですが、右に書いてありますように、東南海・南海地震におきます緊急輸送道路の確保がなされるといふこと。それから、3次医療への速達性が、そこに書いてありますように時間短縮あるいは圏域の人口が増えるなどの効果があるといふことでございます。B/Cですが、右下にありますように1.0といふふうになっております。

ページめくっていただきまして58ページが全体の図面ですけれども、先ほどご説明いたしました、右の新直轄の事業中の区間、それから真ん中の片坂バイパスの事業中の区間、その両わきで窪川工区と佐賀工区といふことで、全体で11キロの区間になっております。

59ページをお願いいたします。防災機能の評価といふのをやっております。概要は先ほど申し上げたとおりでございますが、まず、必要性の評価といふことで課題の整理をさせていただいております。先ほど申し上げましたけれども、東海・南海地震につきまして土砂災害の危険度があるといふこと。それから、この事業区間の先の区間にはさらに津波浸水で被害を受けるだろうと思われる地域もございまして、そちらへの緊急輸送道路の円滑な輸送といふのが課題となっております。それから右上に行きまして、減災対策といふことで避難施設がないとか、住民生活、これは先ほど申し上げましたけれども、医療施設への速達性の課題があるといふこと。それから、他の交通機関への利便性といふことで高知

の空港への距離が長いということ。それから、地域経済・地域社会等については、周辺市町村、こちらは四万十町、黒潮町、四万十市とありますけれども、線形不良等があつて連携に支障を来しているということ。それから、産業拠点、防災の観点から分断防止という観点から見ますと、四国西南地域、水産業が大変盛んでございますが、分断等がありますと安定的供給ができなくなるといった雇用のこともあり、競争力の低下につながるというような課題がございます。今回のこの道路ができれば、そういったことに対しても役立つということで必要性を評価しております。

めくっていただきまして有効性の評価ですけれども、まずネットワーク上のリンクとしての評価項目ということで、現況はDという評価ですが、整備後はBの評価になります。それから、ネットワーク全体の防災機能でございますが、整備前にはリンクが遮断されるということでございますが、整備後には0.4ということで、改善度は不通が解消ということで無限大となっております。それから、先ほど必要性のところでも申しましたが、それぞれの課題がありますが、時間短縮の効果ですとかそういった形で有効性があるというふうに評価しております。

めくっていただきまして61ページ、これは先ほどと同じ図面ですので飛ばさせていただきました。62ページ、こちらが計画段階評価でございます。同じことの繰り返しになりますけれども、東南海・南海地震の津波被害、土砂災害、それから救急医療施設へのアクセスが課題だということで、原因分析等をいたしております。

63ページ、計画段階評価で代替対策案の検討をしております。1つは、案①と書いておりますけれども、高規格道路として整備する方法。それから、案②といたしましてミニバイパス+現道対策として評価する方法ということでございまして、緊急輸送道路としての確保については両方同じでございますが、医療施設への速達性の向上の観点、それからコスト等を含めまして、総合的には高規格道路の整備のほうが良いということで計画段階評価をさせていただいております。

続きまして64ページ、次は愛媛県の津島道路でございます。左上の四国の地図でありますように愛媛県の南西部に位置する道路でございます。その右の事業位置図にございますが、現在、新直轄ということで愛南大洲線と書いていますけれども、西予宇和～宇和島へ向けて最後の区間が事業中でございます。さらに宇和島道路も津島高田インターから先線が、今、赤の点線でかいていますが、事業中でございます。今回の区間はこの先の10.3キロの区間ということでございます。道路交通上の課題ですけれども、左の下の図

にございますが、今回のこの区間、現道56号がございすけれども、こちらについては津波浸水区域を通過するということございす。それから右上ですけれども、救急医療施設が宇和島にあるということで、そちらに向けての速達性が課題だということございす。整備効果ですけれども、そういった緊急輸送道路、津波浸水区域を避けるということで確保されるということ。それから、3次医療施設への速達性が時間短縮等で上がるということございす。B/Cでございすが、右下にありますように1.1となっております。

65ページ、少し大きい図面でございすが、黒い線が現道の56号でございまして、こちらにかいています赤いバツェンが津波で浸水すると予想されている地域でございまして、この区間には3カ所ございすけれども、こちらの区間が津波浸水ということで、山側のほうの谷合いを入れていきまして、最後、トンネルを抜けて内海インターに抜けるというふうなルートでございす。

66ページ、防災機能の評価ということで、これも先ほどの繰り返しになる部分であります。緊急輸送路の確保というふうな課題があるとか、減災対策、あと住民生活で緊急医療施設への観点、それから公共公益施設への利便性の向上ですとか、地域の連携、あと、こちらやはり水産業がメインだということで、そういった産業の拠点の分断防止のために必要性があるということで評価させていただいております。

めくっていただきまして67ページが防災機能の評価でございすけれども、まず有効性の評価ということで、ネットワーク上のリンクとしての評価ということで、こちら現況がDですけれども、整備後はBになるということで、評価は◎というふうにさせていただいております。あと、ネットワーク全体の防災機能ですが、整備前はリンクが遮断されて不通ということで無限大ですけれども、整備後には0.5に改善されるということになっております。それから、先ほど必要性のところでも申し上げましたけれども、それぞれの課題について時間短縮等が図られるということで、この事業の有効性も高いというふうに評価させていただいております。

68ページが地図でございすので、少し飛ばさせていただきます。

69ページが計画段階評価ということで、こちらのページも先ほどと同じ津波浸水区域の話、それから医療施設へのアクセスのことが課題になっていることございす。

70ページに代替案がございす。上に案①高規格道路の山側のルート、案②高規格道路の海側ルート、それから案③としてミニバイパス+現道対策というものがございす。

左の下にそれぞれの図をかいております。案①と申しますのは、先ほど申し上げましたように、ここである津島南インター（仮称）、それから谷合いを入れて行って内海インターに抜ける案でございますけれども、津波浸水区域を完全に避けているルートでございます。それから海側ルートということで、これは案②でございますが、青い点線で示していますが、一度、柿ノ浦インターというところでワンタッチして、また内海インターに向かっていくというルートでございます。これにつきましては、右下に当該事業の経緯等でP I等の状況で書いてございますけれども、委員会あるいは住民アンケートをとりまして、案①の山側ルートが推奨ということになっております。しかし、今回、東日本大震災を受けまして、やはりこちら、津波が心配されるということで、例えば案②のような形で緊急避難路ということもございましたが、事前に宇和島市と愛南町という市町村でございますが、市長さん、町長さんのほうにもそういったことを踏まえてお聞きいたしましたけれども、やはりコストの面もございまして、できるだけ早く案①の山側ルートでやっていただきたいというお話がございましたので、今までどおり高規格道路の山側ルートということがいいということで評価させていただいております。

それから最後、徳島県の福井道路でございます。71ページをお願いいたします。こちらの左上の図にございますように、徳島県の南部に向かっていく道路であります。事業位置図がそちらにありますけれども、四国横断自動車道で現在、阿南インターまで事業化されております。それから、その先が地域高規格道路になりますけれども、阿南安芸自動車道という計画がありまして、その一番最初の上の桑野道路というのは、今年度、新規事業化していただいたものでございます。それから、その下の日和佐道路、これは今年の7月に全線供用させていただいたものでございまして、ちょうどその間を埋める区間が福井道路という位置関係になっております。こちらの道路交通上の課題ですけれども、こちらも主に阿南市で東南海・南海地震の津波浸水区域を通過するというので、緊急輸送道路を確保するということが課題でございますし、右上でございますが、徳島県の県南地域から緊急医療施設へのアクセスということで、これも速達性という観点から課題となっております。整備効果ですけれども、こちらの福井道路ができますと緊急輸送道路が確保されるということ。それから、3次医療施設への速達性も、時間短縮あるいは圏域の人口が広がるということで整備効果はあるというふうに評価しております。B/Cでございますけれども、右下にありますように1.0というふうになっております。

72ページでございますが、こちら、先ほど申しましたけど、大きい図面でございます

が、真ん中から左部分が桑野道路ということで今年度から事業化した区間で、その先、桑野インターから小野インターでございますが、この9.6キロ。現道55号というのが黒い線で示されておりますが、これは橘港、橘湾の沿岸を走っているということで、津波浸水区域が多数あるということで、山側に逃げたようなルートになっております。

73ページは防災機能の評価でございます。概要は先ほど説明いたしましたので、必要性の評価ということで課題の整理はさせていただいております、繰り返しになりますが、緊急輸送道路の確保。それから、減災対策への取り組み。あと、住民生活ということで緊急医療施設への速達性の話。それから、交通機関利便性ということで、やはり徳島の空港への連絡性が課題だとか公共公益施設への利便性・連絡性が課題ということ。それから、周辺市町村ということで、阿南市、それらか南に向けての市町村との連携が線形不良などにより支障があるということ。それから、産業ということで、こちら、右の図にありますけれども、地鶏等のニワトリが大変生産が多いということで、県南地域は有数の生産地ということで、防災の観点からも安定的に供給という観点からも必要であるというような評価をさせていただいております。

それから74ページでございますが、有効性の評価で、左にあります、まずネットワーク上のリンクとしての評価項目ということで、主要都市・拠点間の防災機能は、そちらにありますように、これも現況がDでございますが、整備後はBになるということで、◎の評価をさせていただいております。あと、ネットワーク全体の防災機能ですけれども、整備前は遮断されるということで無限大ですが、整備後は弱点度は0.5に改善されるということであります。それから、そのほかの評価項目、先ほどの課題の整理のところにありますけれども、時間短縮の観点あるいは圏域の人口が広がるということで、それぞれ有効性が高いというふうに判断させていただいております。

75ページが全体図でございます、先ほど言いましたのは桑野道路と日和佐道路を挟む区間ということでございます。

76ページが計画段階評価でございます。

76ページは課題等まとめてありますが、77ページをお開きください。対策案の比較検討ということで、案①高規格道路による整備、案②のミニバイパスによる整備、それから案③の現道対策（現道嵩上げによる対策）ということでありまして、実は先ほど申し上げましたように、この隣接区間の桑野道路が昨年度新規事業化するというので、そのときに一度お諮りしたものでございます。数字等、若干時点修正しております。1つご説明

を申し上げますと、一番右の案③現道嵩上げについては、昨年度の委員会で、これ、地域分断するということで、非現実的な案だからということで削除と書いていますが、今回、参考のため載せましたけれども、基本的には案①と案②を比べるということで計画段階評価をさせていただいてまして、先ほど言いました緊急輸送道路の観点、それから速達性の向上、コスト等含めまして、総合評価は案①の高規格道路がいいだろうというような評価をさせていただいています。ちなみに、高規格道路のコストにつきましてこの700億というのは、桑野道路と福井道路、両方足した数字でございます。

最後に、78ページ、79ページが、四国全体で有効性の評価を大きな図としてまとめたものでございます。左、現況でございますが、今回の区間、緑色の丸でくくっている区間ですけれども、この3つの区間がDからBになるということで、右のような形になるということでもあります。いずれにしても、まだDの区間が残っているような状況になっておりますけれども、幾らかは改善されるということでもあります。

それから最後のページ、79ページでございますが、弱点度・改善度も四国の全リンクについて評価しまして、改善度、右の真ん中の図にありますような、そういった形で改善されるといったような図をつけております。

以上です。

【家田部会長】 よろしいですか。大分時間が押しちゃったみたいなので、なるべく円滑な議事運営にしたいと思います。あと1件、会社施行のが残っているというのをご留意いただきながら議論をひとつお願いしたいと思います。手順としましては、今ご説明いただいたものについてのご質問等を一通りいただいて、それにまとめてお答えいただいて、それから会社施行のほうの説明をいただいて、また質疑をして、最後に直轄と会社施行も込みにしてご判断をいただくということにしたいと思います。

順番は決めませんので、ご質問事項をどうぞ挙げていただいたらと思います。

ちなみに、ちょっと単純な確認だけさせていただくと、いずれも2車線でということなんでしょうけれども、速度を見ると、2車線の80というところと、2車線の60というところがあって、2車線の80というのは真ん中に——その図面もまた各路線によって違う図がついているからわからないんだけど、セパレーションを置いている図もあるし、全然置いてない図もあるんですが、80のはセパレーションを置くという前提でよろしいかということと、それから、60と書いてあるのは、これまたセパレーションがかいてある図とかいてない図があつたりするんですけども、そのスペックのところだけ、ちょっとだけ単純

な確認ですけど、三浦さん、教えていただけましたら。

【三浦国道・防災課長】 80のところはハードの中央分離帯があるところですよ。60はたしか2カ所だったと思いますが、油坂の道路と、それから尾鷲のところの2カ所が60キロになっていると思いますけれども……。

【菊地中部地方整備局道路部長】 中部の場合は、前後の区間が60キロ設計の計画で事業をやっておりまして、それと合わせて、間が抜けている部分という形で設計をしているところがございます。

【家田部会長】 分離帯はない？

【菊地中部地方整備局道路部長】 一応これ、暫定2車……。

【家田部会長】 じゃ、分離帯を置く、棒を立てるの？

【菊地中部地方整備局道路部長】 ええ、という形で棒を立てていこうというふうに考えております。

【家田部会長】 ついでに確認ですけど、全部暫定2車？ 永久2車というのはここにはないんですか。

【三浦国道・防災課長】 完成2車もあります。

【家田部会長】 あ、完成2車もこの中にはあるんですか。

【三浦国道・防災課長】 はい。

【家田部会長】 どれとどれが完成2車だけちょっと教えていただけます？ すぐわからないかな。じゃあ……。

【三浦国道・防災課長】 いや、すぐわかります。

【家田部会長】 わかります？

【三浦国道・防災課長】 この資料2の表で申し上げますと、②の二ツ井今泉道路、これが完成2車です。それから、その下の泉田道路も完成2車です。あと、⑤の河津下田道路のⅡ期、これも完成2車です。それから、福井県の大野油坂道路、ここも完成2車になっています。それから、⑪から⑬まで四国の3県、これも完成2車になっております。

【家田部会長】 はい、どうもありがとうございました。単純な確認だけさせていただきました。

それじゃ、どうぞ皆さん方から。じゃ、上村さんから。

【上村委員】 全部の箇所を聞いた上でも、ほんと私、認識が違ったらいけないのでお尋ねしたいのですけれども、今回は一般国道で高規格幹線道路のミッシングリンクをつな

いでいくと。それで、その間は無料であるということですね。それで、これは非常に防災面あるいは緊急輸送道路という意味においても、いろんな角度から大変に必要であるという必要性は認めておりますということを前提に申し上げた上で、幾つかのことをお聞きしたいわけです。要は、完成すればこれは有料と無料がまじっていく形になるんですよ。インターチェンジで一たんおりて、そしてまた国道を通過してまた乗るという形に……。

【家田部会長】 これ、無料でしょう、みんな。

【上村委員】 なっていくわけですか。それとも、あるいは、つながった場合には、そこはもちろん無料ではあるけれども、そこはあくまで一たん……。

【家田部会長】 おりない。

【三浦国道・防災課長】 有料と無料のつなぎ目がどうなるかということですが、例えば資料1の4ページのところをごらんいただきますと、これが有料と無料のつなぎ目のところが2カ所出てくる場所ですけれども、小坂ジャンクションのところにセンターバリアができます。ここで料金徴収をして、ですから、ここで言うと浦和のところからセンターバリアがありますけれども、ああいうふうにならば道路の真ん中に料金徴収所があって、そしてそこから無料と有料が分かれるというようなところ……。

【上村委員】 になるわけですね。

【三浦国道・防災課長】 になります、はい。

【上村委員】 本来、こういう作り方という形でもいいわけですが、本来ならばこれは有料でいわゆる一気通貫で行くように、もともと1万4,000キロの計画の中ではあったところだという理解なんですけれども、そうではないのですか。今回、こういう作り込みをするということ自体は、それはそれでいいと思うんですけれども、本来はここで一たんおりてというのではなくてですね。

【家田部会長】 いや、これはおりるわけじゃない。

【三浦国道・防災課長】 おりないです。

【上村委員】 つながって。

【家田部会長】 ずっとつながっているんだけど、この区間は金を取らないという。

【上村委員】 この区間はお金を取らないわけですね。では、その上で、NEXCOなり、あるいは地方有料との管理の切り分けだとか、有料道路、そういうものはどういうふうにならなっていくことになるんですか。

【三浦国道・防災課長】 この無料区間は全部直轄事業、直轄の事業で管理をしていく

ことになります。

【上村委員】 これからもしていくことになっていく。

【三浦国道・防災課長】 ええ、はい。

【上村委員】 そして、料金に関しても個別につながって取るようなことはないということですか。

【三浦国道・防災課長】 そうですね。個別に取ることはありません。

【上村委員】 でも、これというのは、本来は全部有料で行くというような枠組みの中で計画されていたということですよ。

【三浦国道・防災課長】 かつてはそういう時代もありましたが、道路公団の民営化のときに新直轄というような制度もできて、採算の取れないところは無料化をしていくという方針が出されて、従前、NEXCOが整備していたところも直轄区間になって無料になっているところもあります。ここの4ページで言うと、小坂ジャンクションから左側のほうに出ているところは新直轄区間ということでNEXCOがやっていたけど、無料区間にある時点でなったというふうな整理を……。

【上村委員】 完成したときには、走っている人にとってはわからないけど、例えば、今、家田先生がおっしゃったように4車線から2車線になったりすることもあるし、それからまた、そういったものが入りまじっているというような道になるような運用になっていくということですね。

【三浦国道・防災課長】 基本的には無料区間がある一定区間あるような感じで……。

【森企画課長】 もともと全体を有料道路で管理をするということを想定していたわけですが、なかなか実際に交通需要が伸びないという状況がございます。あと加えて、有料の採算ということでいくとなかなか事業が将来見通せないということもございまして、どうしても待てない、緊急の災害等々に対しても対応するためということで、またさらには採算が非常に厳しい区間、社会的な要請はあるんだけど、例えば費用対効果という意味での事業の重要性、社会的な重要性はあるんだけど、採算が取れないという区間については、この10年来、無料の区間、要は税金で整備をするという区間の整備手法をとってきたわけがございます。ですので、その部分に関しては今後とも基本的には無料で開放するということになるわけがございますが……。

【家田部会長】 すみません、この辺の議論はもちろん重要なんだけど、高速道路システム全体のあり方がどうあるかというのをここでやっていると、個別のところを検討

できないので、ちょっと上村先生によくお考えいただいて、後でもう一回ご質問を個別に
していただくことにして。

【森企画課長】 はい、わかりました。

【上村委員】 もう今、最後のところなので、最後だけおっしゃって下さい。

【森企画課長】 それで、料金的なところも、要は有料であったり、無料だったりとい
うことで、まだらが発生するところもございます。ここについては非常に利用勝手が悪い
というご指摘もありますので、全体を含めて、先ほど家田先生からもご紹介ありましたあ
り方委員会等々の中でも議論させていただいておりまして、少し入れかえも将来的には見
通しを考えていかないといけない。全体としては、利用者にとって利用しやすいネットワ
ークをつくり上げていくというふうな形で目指していきたいと思っております。

【家田部会長】 じゃあ、個別のをぜひ。きょうは各部長さんもおいでになっていて、
個別の地名つきの議論をしなきゃいけない場なので、根本的なあり方論をちょっと棚上げ
させてください。その上で、個別にどこの区間はどうか、エンジニアリング的に、あ
るいは経済的に、そういうご質問を一通りいただいて、それにまとめてお答えいただくよ
うにしましょう。

じゃあ、田村先生、手が挙がっていましたね。

【田村委員】 2つあります。1つ目は9ページ目、秋田の例なんですけれども、計画
段階評価として現道をうまく使ってゆこうという、大事な議論だと思うんです。この中で
事業費は安く、これは現道を使うので当たり前ですよ。早く開通できること、このと
ころ、私、すごく重要なポイントだと思うんです。例えば、3,125名のアンケートをと
ったとき、早く整備するということを地域の人がどういうふうにとらまえているのか、あ
るいは説明したのかというのをもうちょっと教えてほしいということです、1つ目は。

それから2つ目は、これは中部と四国に関係してくるんですが、現道浸水域というのを
使うときのもとになる資料が、24ページ目は文科省の数値を使って出していて、それか
ら四国のほうは、64ページのほうは、中央防災会議の数値を使っている。そのデータを
もとにして外力としてここ浸水するよというのはだれが決めたのかを教えてくださいん
です。

【家田部会長】 まとめてお答えいただくので、一通りご質問が出てからにしまし
ょうね。じゃ、太田先生。

【太田委員】 個別箇所について4カ所お伺いします。

1つ目は、4ページのところの図でコントロールポイントって書いてあるのですが、このコントロールポイントは何かということです。

2つ目は、輪島の件ですけど、輪島はこの道路の整備によって観光への効果が結構あると思いますが、観光についてコメントがなかったの、何かありませんかということです。

3つ目は、福井道路で72ページのところですけども、現道をということに関して、国道の現道だけなのですが、これに関連して、県道24号線を何かバージョンアップするというオプションはなかったのかなということをお教えてください。

それから4番目は、これはお答えいただかなくても結構なのですが、事前の評価で高校生に意見を聞かれたという話がありましたが、そこで高校生はどういうことを——具体的に何か意見があったのか、もし今わかれば教えてください。

【家田部会長】 ありがとうございます。上村先生、個別具体のご質問はございませんか。

【上村委員】 ほんとうは全体にかかわるんですけども、個別具体で教えていただきたいとするならば、地方有料につながる八戸線と4番目の能越自動車道の中で、例えばこれが完成したときに有料道路における通行量が増えて料金が増えるかもしれないというようなことは、あんまりB/Cに反映されてはいないように、この計算の方法だと思うんですけども、そういったものは例えばカウントを予想としてはされていたのであれば、その結果、どれぐらい通行量が増えるというような予想数量をもし想定しておられるのであれば、教えていただきたいと思います。

【家田部会長】 交通量に、料金の云々によって変わる可能性があるので、その取り扱いとね。

ほかのご質問どうぞ、足しておいてください。

【田村委員】 23ページ目の尾鷲についてです。防災に関しては尾鷲は有名ですけども、私の理解は、例えばインターチェンジの位置については、施工段階で地元の意見を聞きながら弾力的に決めてゆくというような理解でよいのですね。確認です。

【家田部会長】 ほかにはよろしいですか。じゃあ、私もちょっと気がついたというか、聞きたいなというようなことを幾つか挙げてみたいと思います。

順不同なんですけれども、一番下の福井道路、これはさっきの防災上のチェックからも◎がつく重要な場所だし、やりがいがあるというか、大事な場所だし、それから、交通量も1万2,500台なんですよね。大きいですよ。つまり、この中じゃきわめつけに大き

いくらの交通量のうちに入るやつなんだけれども、だけど、B/C 1 なんですよね。便益を四国の中の3つでCとBをチェックして見てみると、キロ当たりのコストはどれもそんなに高くない。特にこの福井が高いわけじゃないんですけれども、便益が少ないんですよ。交通量は多いのに便益少ないというのは、何が起きているのか。時間短縮がえらい大したことないような世界なのか。だけど、地図を見ると何か効果ありそうに思うしね。そこ、ちょっと実情を教えてください。これ、1点目です。

それから2点目は、そういう意味でいいますと、さっきの防災上、今回新しくチェック項目に入れた防災上ので◎がつくのは、県だけ言っちゃうと、石川県、静岡県、三重県、福井県の4県、それから下のほうの愛知県、高知県、徳島県の3県、都合7県なんです。その中で交通量が非常に多いのは最後の福井道路だけで……あ、そうでもないか。輪島道路と河津下田は9,100台、8,800台で1万台に近いぐらい。でも、熊野尾鷲は5,700台、大野油坂は4,500台、それから津島は6,700で、窪川が6,800、結構少ないですよ。少ないところで2車線の60キロというある種のスペックを少し我慢しながらでも、やっぱりやっぺいこうということ。それでB/Cもわりあい低いところと、今度、逆にB/Cはわりと低いんですけれども、津島や窪川の1.1とか1.0みたいに。交通量少ない。けれども、これは80キロだというようなところというのはどんなものなのかなど。そこら辺の80キロであることの正当性、あえてこの交通量で80キロというところのあたり。それが2点目。

3点目は、◎がついたところは、たとえ通常の交通量が少ないところであっても、防災上のことを考えるとやりましょうという考えで行くべきだと思っていますけれども、だけど、そのときには、通常の交通量に対応するようなところに着眼点がある道路の設計というよりは、いざというときに使い勝手がいいように、こっち側が車がとまっちゃったら反対側を歩いていけるようにとか、分離帯なんかむしろないほうがいいんじゃないかという議論もあり方委員会や何かで議論されているところなんですけれども、今決まっていなくてもいいんですけど、そういう防災のところから考えてつくっていかうという道路なら、スペックについてももうちょっと防災性のところがアップでき、しかもコストが上がらないような工夫があつてしかるべきかと思うんですが、その辺についてお考えを聞きたいなという点をつけ加えさせていただきました。

先生方、ほかにつけ加える点はいいですか。じゃあ、以上のところについて順に、どうしましょう、北のほうからお答えいただくようにしましょうか。

【川瀧東北地方整備局道路部長】 じゃあ、東北のほうから。まず最初、4ページのコントロールポイントが何かというご質問がありました。図面を見ていただきたいんですけども、この緑色に塗っているところ、これはすみません、市街地です。住宅地があるところでございまして、これを避けたルートに、今回、赤点々でしたということでございました。

それから2つ目に、9ページで、二ツ井のところの計画段階評価の内容で、早くできるということについてももう少し詳しくというご質問でした。左側の表がございます。対策案の設定というところの表があります。案①が全線新設案です、青いほうが。案②の赤いのが現道活用案なんですけど、ちょっとこの概要を読みますが、全線の新設案は、二ツ井白神～あきた北空港間を、新しい高速道路でつなぐ案と。その下、整備効果では、建設期間が長く、これ、全線できないと——10年程度なのかもしれませんが、全線完成するまで利用できないというふうに書いております。案②の赤いほうは、比較的走行性のよい現道（二ツ井バイパス、あきた北空港西線）を有効活用し、これ、今回の事業区間です、小繫～今泉間を改良（新しい道路でつなぐことも想定）する案。現道は交差点立体化等により自動車専用道路化。その下には、小繫～今泉間が先行整備され早期に利用可能というような記述を書かせていただきまして、これでアンケートをする、あるいは地元の説明会をしました。その結果として右側の円グラフが2つありますけれども、その下側の円グラフで現道活用案が若干多かったんですけども、その個別、個別の理由を聞きますと、自由回答ということで行くと、「事業費が安い」とか「早く開通してほしい」という意見が200票ほどでございましたけれども、かなりあったということでありました。

それから3つ目、高校生のアンケートのご質問がありましたが、高校生については、私も東北の委員会の中で高速道路について若い人の意見も聞くべきだという意見もありまして、例えば秋田でいきますと、高校生のアンケートをしました。660ほどですね、高校生、3つの高校に聞きました。その結果、やはり半分ぐらいの方が「よくわからない」という方が正直言ってありました。高速道路の話だったものですから。ただ、残りの方々は「早く整備をしてほしい」という意見が多数だったということでございました。

以上です。

【後藤北陸地方整備局道路部長】 それでは、続きまして、北陸のほうから答えさせていただきます。

輪島道路についてのことでございますけれども、観光についてのコメントがなかったと

ということで、申しわけありません。紙面都合上、表記してないんですけども、輪島につきましては朝市等で非常に有名で、観光地でございます。昨今、観光入り込み客がかなり落ち込んでおります。特に19年の3月に能登半島地震等が起きてかなり落ち込んだんですが、その後、あまりまだ回復できていないというのが実情で、また、輪島には輪島港もございまして、今、クルーズ船が寄港するような港になっております。そういったところから、この道路、特にまた東京からは能登空港直行便もございまして。そこから輪島ということで、そういった空港、それから輪島市内、それから輪島港を結ぶ路線として短縮化が図られるということで期待されているということ、紙面にできませんでしたが、コメントさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【菊地中部地方整備局道路部長】 続きまして、中部からでございます。

22ページの文科省の地震調査研究推進本部、この発表のほうは実は地震の切迫度のほうで東海地震が87%、東南海が60%、これがここに書いているものでございます。それで、次のページの浸水区域でございますが、これは三重県が平成16年に3連動があった場合の浸水域というのを全部シミュレーションしております。各県ごとに、静岡は静岡で、三重は三重でやっております、それをもとに浸水する場所を設定しております。ただ、それは現在現時点というか、まだ中央防災会議で議論されている手前の今の間であるもので、この浸水域というのは設定している状況で……。

【田村委員】 500年確率？

【菊地中部地方整備局道路部長】 現時点ですから、マグニチュード8.7の、現在、中央防災会議で設定しているもので県が独自にやったものを準用しております。

【田村委員】 わかりました。

【菊地中部地方整備局道路部長】 続きまして、尾鷲の南北道路については、この津波を避けるというルートになっておりますけれども、現在、地元から避難階段ですとか、この上のほうに上っていきたいという要望がございまして、構造上、地元住民が上られるような仕組みをつくっていかうと思っておりますし、インターにつきましては、そのインターで回転ができるように——実は、尾鷲北のほうは北方向へ、尾鷲南は南の方向へのインターなんですけど、残地等を活用しながら緊急時にはUターンができるようにしていこうということで、地元の協議を現在進めておるところでございます。

以上です。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 中部縦貫大野油坂道路ですけど、先ほど話題にな

りましたB/Cの関係で、交通量は4,500台と少ないんですけれども、これはほかの路線と十分比較していないんですけれども、さっきも申し上げましたけど、迂回率が非常に稼げるというんですか、これができることで従来の時間短縮効果が大きいということが一つ、B/Cが交通量が少ないにもかかわらず1.1になっているのかなというふうには思います。

それから、構造としましてはこれは完成も2車線なんですけれども、防災上の観点が非常に大きい路線でございますので、まだこれから詳細は設計いたしますけど、トンネル等、これも交通量が少ないので、頑張ってコスト縮減しているのですが非常に狭くなっていますが、中分のところはラバーで緊急のときは行き来できるようにするとか、一方で、一般部は、これ、雪が降るところですので堆雪帯とかとっていますので、多少そこはショルダーも広がっているようなことがありますして、そこはかたいものを真ん中に入れていいのかなと。そういったことを今、詳細に向けて検討しているところでございます。

以上です。

【縄田高速道路課長】 あと、公社有料の関係でございますけれども、有料の公社の増収については、今回、整備局でそれぞれカウントされているBには入っておりません。公社の収益が上がるかどうかというのは公社の事業で対応しますので、公社有料道路を事業化するときには、将来のネットワークがいつごろできるかというのを想定しながら、そのネットワークができたときには交通量は増えるというのを前提に計算するのが通常でございます。ご指摘のうちの青森と石川、それぞれ公社有料でありますけれども、特に青森については昨年、みちのく有料道路をその時点での最新の情報で見直しております。石川県の能登有料のほうは供用してかなり長くとっていますので、ちょっと今、手元にデータがありません。いずれにせよ通常は将来のネットワークがつながるであろうことを想定した交通量を組み込んで収益の計算をいたします。

【長谷川四国地方整備局道路部長】 先ほどの津波の浸水の関係ですけど、先ほど説明したとおりでございますして、四国も各県で決めております。

それから、福井道路の県ですけれども、先生ご指摘のとおり、時間短縮効果が交通量のわりにないといえますのは、72ページ、ちょっと大きな図面がありますから、見ていただければ大体ご想像がつくかと思うんですけれども、左のほうが徳島市で、右が室戸岬というか、先端に、南に向かっていくんですけれども、通過交通はここにある県道24という緑色のルートがございますけれども、こちらを使う車が多いような計算になりまして、

それと今回の新規ので比べると、時間短縮効果が交通量のわりには出にくいというか、そんなことになっています。

それから、今まさに言いました県道24号を改良する、嵩上げ、現道拡幅するという案も検討したのかというお話がございましたが、県のほうにも少し確認させていただきましたけれども、こちらは特に改良する計画はないということでございますし、見ていただいてわかりますとおり、こちらの道沿いにそれなりに住居とかあったりしまして、実際、拡幅とかをやると思うと少し事業的には難しいんじゃないかなという気はいたします。

【三浦国道・防災課長】 あと、家田先生からご指摘のあった60キロにしているようなところも2カ所あって、B/Cの低いところはもうちょっとコスト縮減をして80を60にするというような、そういうこともしてコスト縮減を図ったらという考えはないのかというようなお話もあったかと思えます。速達性をどの程度確保するかというのは非常にまだ議論のあるところだというふうに思っておりますが、現状を申し上げますと、なるべく時間短縮効果を出そうとすると速達性の高い道路をつくるというほうがBが稼げるような状況になっておりますし、それから、現道の状況に比べるとやはり地元が望んでいるのも速度が速い道路を望んでおりますので、基本は道路構造令の中で許される範囲で速達性のなるべく高いものを適用していこうということですが、この三重と福井は非常に地形が厳しいところで、構造令の中では山地部という分類を適用していることもあって60キロになっております。それで1種4級という種級区分が1つ落ちるというような状況になっているということでございます。ですから、最初にそこら辺が決まって、それでB/Cが出てくるというようなのが今の状況だというふうに思いますが、どの程度の、80がいいのか、70がいいのか、60がいいのかというのは、現状ではB/Cとの兼ね合いでだんだん決まっているというのが現状であります。

【家田部会長】 一通りお答えいただいたと思いますけど、加えてご質問等ございませんか。はい、どうぞ。

【太田委員】 先ほど輪島のお話があって、私、輪島で観光は大切だし、能登空港からのアクセスはすごく重要なのに、紙面の関係で割愛という話でした。これは、資料をつくるときに何か紙面の制限をしているのかなというのがちょっと気になりました。何でそのようなことが気になったかという、尾鷲のほうで平成25年の式年遷宮という話がされたのですが、事業が20年かかるんだったら平成45年だろうと思ったのに、このように主張されている。一方、能登のほうはわりと控え目だったなというのがちょっと気にな

ったものですから申し上げたので、プレゼンテーションについての制限等々がもしあるのでしたら、その辺は今後ご検討ください。

【三浦国道・防災課長】 はい、わかりました。重要なことは欠かささないような形でやりたいと思います。

【家田部会長】 ほかにいかがですか。じゃあ、つけ加えてちょっと申しわけないんだけど、さっき完成2車と暫定2車の区別を言っていたんだけど、熊野尾鷲については、これ、暫定2車なんですよ。5,700台、B/C1.2、防災上は超重要。そういうところは何ですかね、例えば三陸自動車道の状況に比べてやっぱり交通量増えるという暫定2車ですかねという、そこら辺はどういう感覚の言質でしょうかね。

それ1点だけ質問と、もう一つは、三浦課長おっしゃるのはわかるので、別に遅いほうがいいと言っているつもりはないんだけど、要するに、費用と得られるものと、それから、その区間が主として生きるのがスピードアップだとかなんとかの話とは限らずに、いざというときにつながっていることが重要だという場所については、便益が上がることのメリットもさることながら、コストが下がることのメリットというのも大きいかなという感覚があって、いつでもどこでも正しいと言うつもりはないんですが、そこら辺、なるべく柔軟に考えていくのがいいんじゃないかなという趣旨で申し上げた次第です。

【菊地中部地方整備局道路部長】 ただいまの尾鷲南北の関係でございますけれども、都市計画決定上は4車でやっております。今回、暫定2車という形で整備することになります。長期的にという形でありますと、ここにも書いてあります5,700台という形の中で、4車化というのがなかなか難しい状況ではあるかなと思っております。暫定2車としての構造でつくっていくわけでございますけれども、その辺の交通状況を見ながら対応できる部分については対応していきたいと思っております。

【家田部会長】 ありがとうございます。ぜひ暫定2車、4車にはしないこともあり得るって考えたときに、どんなようなところの用地であるとか跨道橋であるとか、いろいろ考える余地はあろうかと思えますよね。どうもありがとうございます。

ほかにいかがですか。よろしいですか。

それじゃ、ひとまず質疑をこれで終わらせてもらって、次の資料4の会社施行分についてご説明と質疑の時間に入ろうと思います。

【縄田高速道路課長】 それでは、お手元資料4と参考資料3をもちまして、会社施行事業についてご説明させていただきます。

本来、この事業につきましては横浜市で事業を対応いたしますけれども、高速会社が関与するというのを想定しているために、新規事業採択時評価、事業手法、それから施行区分についてご審議いただくものでございます。

資料4、表紙をおめくりいただきまして、1ページ目が事業の概要でございます。資料1ページ目と2ページ目がセットになっておりまして、2ページ目に平面図と縦断図がありますので、適宜あわせてごらんいただければと思います。説明は1ページで説明させていただきます。事業概要でございますが、高速横浜環状北西線は、第三京浜の港北ジャンクションから東名高速道路の横浜青葉インターを結ぶ7キロの自動車専用道路、うち4キロがトンネルというような形になっています。全体事業費は2,200億、計画交通量1日約4万5,000台と、こういうことになっております。下に交通上の課題とございますが、特に横浜港と東名高速間の定時性・速達性が損なわれているというようなこと。それから2つ目にネットワークの信頼性、これは特に幹線道路を中心としたネットワークの信頼性が低いということ。それから、北西線沿線の住宅地への大型車の混入を排除すべきだという課題に対応するために計画されたものでございまして、右側にそれぞれに対応する整備効果が書かれております。3番のところでございます。費用対便益の詳細については右下にございますが、B/Cは1.8になってございます。

おめくりいただいて、参考までに3ページ、4ページに、こちらは計画段階の評価も行っておりますので、資料をつけさせていただいております。課題等は同じでございます。4ページ目に計画段階評価の簡単な概要がございます。平成13年に都市再生プロジェクトに位置づけられて、平成15年から構想段階による市民参画型道路計画プロセスを実施しております。この中で、このページの上でございますようにルート、構造につきまして、それぞれ市民の方々に段階ごとにご意見をいただきながら、23年3月、今年の3月に都市計画決定がされたというところでございます。

以上が新規事業採択時評価についての資料でございました。

おめくりいただきまして、次のページから、A4の資料が続いております。A4の資料につきましては、事業手法と、それから施行区分についてのご審議の資料でございます。

1ページ目でございますが、事業の主体でございます。こちらにつきましては、以下の3点から首都高速道路会社が有料道路事業主体となることが妥当であるという原案になってございます。1つ目が、横浜市の要望を受けて、横浜市とともに首都高速道路会社が事業予定者として都市計画の手続を既に進めてきているということ。それから2つ目に、事

業中の高速横浜環状北線、これと一体となって機能するというような事業であること。それから3つ目に、首都高速道路会社が有料投資を行うという意向を明確に持っているということで、下にそのご意向を伺った内容が書かれています。こういうことで、有料事業主体としては首都高速会社が妥当であるという原案になってございます。

それから、投資限度額、施行区分等でございますが、2ページ目に周辺のネットワークが掲げてございます。特に高速道路等の幹線道路系がございまして、緑の実線と点線、それから黒の実線と点線、これが今、供用あるいは事業中のネットワークでございますので、これらが今後整備されるというのを前提で有料の限度額を計算してございます。

おめくりいただいて、3ページ目でございます。有料投資限度額につきましては、隣接区間の最新の協定——これは隣接区間、高速横浜環状北線でございます。これが今年の6月にさまざまな諸条件を見て協定を改定しておりますが、このときの諸条件と整合しているというようなことをチェックさせていただいております。

それから右側に、その条件のもとに採算を計算しました。その結果が参考資料3の4ページ目でございます。A3で折り込みで折っておりますけど、表でございますが、計算の結果の表でございます。こちらで、平成33年供用、平成62年までに償還という条件、それから、先ほど申し上げました料金等につきましては、来年1月から導入予定の首都高速道路の対距離制をベースにした料金設定で計算しましたところ、可能な有料投資限度額が1,050億という計算になっておまして、これらを単独の収入で償還確保されているということを確認していることでございます。

それから最後、施行区分でございます。この1,050億の有料会社の投資限度額の範囲内において、施行区分につきましては区間によって責任分担を明確化する。それから、道路の利用者の負担と税負担、これの組み合わせをもって対応する。全額有料では対応できないということで、組み合わせによって対応するということでございます。具体的には、下の絵に赤いところに塗ってあるような形で有料道路方式を導入したいというふうに考えております。日常的なメンテナンスが必要、舗装あるいは設備工事については全線にわたって有料道路事業者が実施すべきであろうと。あともう1点、有料道路と接続するジャンクション部については、これも効率的な整備を進める観点から有料道路事業者が実施すべきであろうと。残りの区間については、公共事業を担当する横浜市で施行していただく。こういう役割分担で事業を実施してはどうかという原案でございます。

なお、上記の施行区分に基づきましてコスト縮減にさらに努める、事業リスクについて

はそれぞれが責任を持つということで対応してはどうかということでございます。

資料の説明は以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの会社施行分の案件につきまして、まずは質疑の時間をとりたいと思います。どうぞ、いかがでしょうか。はい、上村さん。

【上村委員】 これも、この道路が完成することによって生じるであろう将来の収入というのは、この資料3のところで予想で入っておりますけれども、こういう有料道路の関連する——これは有料道路本体ですけれども、先ほどもそうですが、やはりそのことによって、将来、首都高であり、あるいはNEXCOであり、地方公社であり、料金収入が整備することによって増えるという可能性がかなり高いものに関しては、B/Cの中に何か、B/Cとは別でも結構ですけれども、何かちょっと入れ込んでいったほうが有効性・必要性というふうなものがよりわかりやすいんです。そういったものをB/Cの中に織り込むというようなことはできないのでしょうか。あるいは、例えばこっちの3ページ、有料投資額（案）というところがありますけれども、その中には当該区間を加えることによって生じる収入に関しては棒線が引いてあって書いてないんですけれども、そういうものをきちっと書き込んでいくということのほうがわかりやすいというような気がしますんですけど、いかがでしょうか。

【家田部会長】 はい、ありがとうございます。

ほかにご質問ございませんか。田村先生。

【田村委員】 資料4の最後のページです。施行にかかわる事業リスクという部分です。これ、施行するときの事業リスクだけですよね。収支に関わる需要リスクに関しては、この記載事項ではないのですか？

【家田部会長】 ほかに。太田先生。

【太田委員】 質問というよりは評価にかかわることと思うのですが、このところ、早く東名とつないでやらないと、今やっている横浜環状の交通量、おそらく出ないだろうというふうに思いますので、これはぜひ早くやっていただきたいということです。

それから、資料4の3ページの左側のところで、横浜上麻生線の大型車混入ですが、意外に高速道路をつくってもやっぱり下を走るトラックが多いかもしれませんので、やはり高速道路の使い方みたいなものを考えていきますと、後々、別途のところで考える必要があるのかなど。実は保土ヶ谷バイパスはほんとうにずっと無料のままでいいのだろうかと

というようなものも含めて、ある程度建設のめどがついた段階でネットワークの使い方については別途議論する必要があるかなと思います。

【家田部会長】 ほかにはよろしいですか。じゃあ、質問させていただきます。大変重要案件であって、やっぱり4万5,000台の交通量を背負うことになるリンクというのは、素朴に需要度の高さを物語るわけで、ぜひ素早くつくっていただきたいと思いますが、1点だけ質問。やっぱり住宅がいっぱいあるエリアでもあるし、何かと工夫しなきゃいけない。環境対策もいろんなことをやらなきゃいけない。そのあかしでもあるんですが、1,900億円弱の費用がかかるわけですね。事業費は1,600億円か。したがって、キロ当たり二百数十億円という非常に大きな単価のかかる場所だと思うんですが、その内訳というか、さっきのトータル百数十キロのをやると大体平均40億円、キロ40億円ぐらいですよ。直轄事業の先ほどの14プロジェクトはね。それに比べると当然数倍以上になるんだけど、ご説明いただきたいのは、どの部分がどういうふうだからこれだけ上がっちゃうんですよという、コストに対する追加のご説明をいただけたらなと思います。

以上です。

ほかにはよろしいですか。どうぞ。

【太田委員】 今、気づいたのですが、全体事業費が2,200億円で、今、家田先生が質問された費用対効果の場合の総費用が、事業費が1,578億となっています。この差は、700億ぐらい差があるのは、どこから出てくるんですかね。

【家田部会長】 なるほど。ほかにもありましたらどうぞ。よろしいですか。

【縄田高速道路課長】 よろしいですか。

【家田部会長】 お願いします。

【縄田高速道路課長】 それでは、まずB/Cの事業の効果をここに組み込めないかというお話ですけど、基本的にB/C、ここでも1.8と出しておりますのは、有料道路としての整備を前提として、この道路があることよっての便益と費用をお示ししているわけですので、収益とは切り離してお考えいただければというふうに思います。有料道路の事業を行う場合には、そのときに受ける便益の範囲内で公正で妥当な料金を設定して収益を回収するというのでございますので、分けてお考えいただければというふうに思います。

それから、需要のリスクに対してもご質問ございました。需要リスク、確かに特に交通

量の見直し、こういうリスクはございます。これは当然、私どものネットワークの設定の仕方、あるいは会社、市ではないところのリスクが出てきますので、そこはそれぞれ国が負うべきリスクもありますし、ここで言う事業リスクというのは、例えば用地買収あるいは工事の施工中での予期せぬ事故とか、そういうリスク、それぞれの役割分担でリスクを負うことになるというふうに思っております。

それから、太田先生から周りのネットワークを早く作るべきというのは、当然、私ども一生懸命頑張ってまいります。有料、無料の整理も、あり方委員会の意見を踏まえて都市部の中も整理させていただきたいと思っております。

あと、数字につきましては、2,200億と1,600億の差は、これは現在価値に割り戻した関係でこういう形に数字が若干変わっておるということで、23年の現在価値の数字をこの資料には記入させていただいていると、こういうことでございます。

それから、家田先生のコストでございますが、防災施設も含めるとこういう長いトンネルだと非常に高うございますので、これらのトンネルの部分、それから高架の部分も含めてかなり割高になっているということでございまして、外回り、内回り、トンネル部分だけで約700億ぐらいの費用がかかると。トンネル部分だけですね。4キロそこそこですけど、そういうような試算の内容になっております。

【上村委員】　じゃあ、B/Cと分けてということではそれでもいいんですが、それでは、この有料投資額（案）の3ページの収入のところは2,108億というふうに思ったらいいわけですか。あえて横線になっているので、書いてないわけですが。あるいは、それだったならば、この有料投資額のところは逆にもっときちっと精査した——投資と収入に関して精査した資料がこれだとするならば、これの説明がちょっと足りないと思っております。2,108億でいいわけですか、この収入に当たる場所は。

【縄田高速道路課長】　収入はここに書いてあります料金水準のところベースになりますけれども、普通車500円から900円、来年から首都高で対応する料金を取るというのを前提で計算させていただいてまして、その料金を取ったときに、最終的に返せるであろうお金が、参考資料3の4ページで言いますと上のほうに赤でかかれておりますが、これが1,050億ということでご説明させていただいております。

【上村委員】　それはわかります。でも、収入予測というのはやはりしっかりしておかないと、投資に対しての収入をどれぐらい見積もるのかということがこっちの表の中にあ

りますね。

【縄田高速道路課長】 料金収入については、この表でいうところの右側の表の一番左の欄が料金収入の予測でございます。

【上村委員】 ということは幾らになりますでしょうか。

【縄田高速道路課長】 合計が約2,100億。

【上村委員】 この会社収支予算明細の平成62年までの合計である2,108億9,900万円のことですね。

【縄田高速道路課長】 この収入から、右側の支出のところにありますけれども、管理費とか金利とか、そういうものを年間抜いていって、結局ペイできるのが当初の投資額1,050億と、こういう計算です。

【上村委員】 それはここに書いてありますからわかるんですけども、この欄に、要はここが結局、この投資によって逆に生じる収入というところをあえて、一応こっちでは2,108億となっているのに、ここであえて書いてないのはなぜなんですかと聞いたんです。

【縄田高速道路課長】 この資料、有料投資額、3ページの資料は、算出条件を対比するために資料を書き出しております。これは、条件は隣の区間と同じですよということをお示ししたかったという資料でございますので、数字についてはこの中では表現させていただいておりません。

【縄田高速道路課長】 また後ほど説明します。

【家田部会長】 ご説明してくださいね。

それじゃ、この会社施行の分についてはご質問等は以上ということによろしいですか。

それじゃ、議論はそのくらいにさせていただいて、きょうやった直轄の13足すこの会社入れて14の案件についての判断をしたいと思いますが、ここまでご質問いただいて大体ご了解いただいたようなことでもございますので、私の部会の意見のたたき台としましては、今回提案のあった14事業の新規事業化、及び、高速横浜環状北西線の事業主体・施行区分については、この案で妥当であるというふうに結論としてはしたいと思いますが、いかがでございましょうか。よろしいですか。

(「はい」の声あり)

【家田部会長】 それじゃ、それを前提にして、とはいうものの、こういうところをもうちよっと実施するときには気をつけてほしいよとか、上村先生もいろいろご提案いただ

いたこともあるので、意見というんですかね、決議とかいうかたい感じじゃなくていいので、ぜひこうやって事業を判断していただいた先生方のご意見ということで、一言ずつ今後に向けてのご注文等をいただきたいと思います。どうぞ、どなたからでも結構です。

じゃあ、田村先生、どうぞ。

【田村委員】 私、2つ申し上げたいと思います。

1つは、高速道路のあり方委員会のほうから出てきている災害面の再点検について、本日の検討はこれにかかわる初めての評価であり、国民が注目している。そのことに関して短い時間で数値を挙げて具体的に議論できたことは説明責任の点からよかったと思います。

それからもう一つ、これはお願いであります。資料1の7ページですけど、残りの未整備事業区間が65区間、1,400キロメートルある中で、「抜本の見直し区間」は整備区間の抽出対象の外になっている点について、先ほどあり方委員会のほうも含めてこれから前向きに検討するという、その検討の速度を上げてほしいということであります。

ありがとうございました。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。

どうぞ、続けて。じゃあ、太田先生。

【太田委員】 はい。1つは小さい話なんですけど、資料3の2ページ目のところの東北のほうから準備されたこの地図、非常に見やすいので、ほかの整備局も、同様のものを用意していただくといいかなと思いました。

2点目は、より本質的な話ですが、個別の小さく細切れにしてB/Cを算定しなければならない状況が続いているわけですが、これはこれで今後も進めていくとして、今回評価させていただいたところはほんとうにミッシングリンクで、本来は計画時評価だともっと長いルートでの議論があると思います。特に事後評価をやるときに、ぜひこの10キロ前後の個別区間ではなくて、ルート全体で事後評価をできるようなことを考えたほうがいいだろうと思います。

【家田部会長】 はい、どうぞ、続けてお願いします。

【上村委員】 先ほどもちょっと申し上げましたけれども、やはり道路会社がこういう形で新しくつくっていく場合には、近隣の区間の諸条件の協定から投資金額をはじき出すというよりは、むしろ事業会社の収支をやはりもう少しきちっと明細を説明しながら、投資額なり、あるいは将来予測、これによっておそらく非常に便利になり、交通量も増えると思いますし、また、交通量の増え方によっておそらく今予想されている収入よりもさら

に私はアップするに違いないと思っております。ほかのNEXCO系の会社にも多分及ぼすであろう今回の横浜の投資というのは、大都市に近接する非常に大事な区間でもあり、これによって日本の産業全体も潤う可能性もあります。料金徴収の見方ももう少しこれよりも増えるかもしれないし、だから、要は、その収支に関してはもう少ししっかりとしたものを見せていただきたいなど。今後、事業会社が新規につくっていく場合はそういうような資料でもってご説明いただくほうが、さっきのB/Cから切り離すのであれば、こっちの収支をしっかりと説明してほしいということをお願いしておきます。

それから、きょうの新規事業候補のところは、ほんとうにいろいろ皆様、一般国道の手法でネットワークを完成させていくという、非常にご努力というか、なかなかひねった頭脳的なご努力のたまものであって、地方の関係者もそういったご努力のこともしっかりと認識しなくちゃいけないと思いました。

以上です。

【家田部会長】 よろしいですか。ありがとうございます。

じゃあ、私も2点ほど。

まず1つは、今回、従来プラスアルファの作業を非常に丁寧に各地でしていただいて、どうもありがとうございました。読むに足る資料になっていると思いますし、この参考資料のほうも膨大なバックデータを持っていて、立派な作業をしていただいたと深く感謝する次第です。それで、さっき申し上げたことと重複もしますけれども、要は、この中には従来型の評価をしたって立派なプロジェクトとしてやっていくものももちろんあるんですが、中にはやっぱり日常的な交通量は比較的少ない、そういうようなプロジェクトけれども、防災性の観点からはやっぱり着実な整備が必要だと思われるものが幾つかございましたよね。そういうものについては、さっき挙げた例で言えば、道路の断面構成とか、そういったもろもろのところについて災害時に使い勝手がいいことも重視することと、それから、やっぱり当然のことながらコストダウンを通常のもの以上に努力を傾注する必要があるなど。そんなところ、何も言うまでもなく皆さん方ご存じの話でありますけれども、ぜひその辺を今回意見の第1として挙げさせていただきたいと思います。

第2は、今、田村先生からお話がありましたとおり、必ずしもB/C、つまり通常的な交通の利便性のようなところで判断し切れないようなプロジェクトが災害国日本にはあるだろうと。それを何とか適切に判断できるような手法を、今回、大急ぎで暫定手法を事務局でつくっていただいてやっていただいたわけで、それで、めちゃくちゃに「きっとこれ

だ」なんてやるよりは、随分信頼度の高い判断ができたんじゃないかと思うんですが、い
かんせん、3.11以降の追っつけ仕事であることは間違いがないので、そういう意味でも、
暫定2車線ならず暫定手法と言っているわけでありまして、ぜひこの手法を早急に海外の
レビューも含めて比較評価して、そしてこの暫定を暫定じゃない、もうちょっといいもの
にする余地があればしなきゃいけないし、それを早急にやっていただきたいと思う次第
でございます。

以上2点ほど私もつけ加えさせていただきました。

各先生から出たご意見と、それから私の意見もまぜて、本日の評価の要望なり附帯意見
なりというふうにさせていただきたいと思いますが、よろしいですか。どうもありがとう
ございます。

じゃあ、議論はそのくらいにさせていただきまして、全体をまとめて局長のほうから何
か感想とかございましたら。

【菊川道路局長】 どうも貴重なご意見、大変ありがとうございます。最後に委員の先
生方から大変貴重なお話をいただきました。具体的に個別には全部は網羅できませんけど、
やはりこれから実施段階でいろいろ工夫すべき点、たくさんあると思います。特に3.11
を受けて、特にきょうご説明した中にはやっぱり津波の想定区域がたくさんありますので、
そういったところの避難用のいろんな取り組みみたいなものはぜひフレキシブルにやって
いきたい。暫定2車のところもそうなんですけど、そういったふうにこれから取り組んで
いきたいというふうに思います。

それから、もちろん手法そのものも、やっつけ仕事というお話がありましたけれども、
まだ道半ばだと思っておりますので、引き続きいろんな改善に取り組んでいきたいという
ふうに思います。

それから、有料等と一緒にやっているようなやつについての有料の採算ですか、収支の
ほうのデータももう少し充実すべきだというご意見もいただきました。大変大事なご指摘
だと思っております。

それから、抜本見直しの話も、私は抜本見直しはちょっと、もうこういう手続を全部経
たもので、少し段階が違うのかなという気はいたしますけれども、いずれにしても、今、
あり方委員会でいろんな議論をしていただいておりますので、スピードアップをして取り
組んでいただきたいというふうに思います。

ほんとうに貴重な意見、大変ありがとうございます。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

予定時刻よりも15分ほどオーバーしてしまいましたが、きょう予定された議事は以上でございますので、終了したいと思います。

なお、この当部会における議決は、社会資本整備審議会運営規則第9条第3項により、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ということですので、本日の議決は、私、分科会長としてこれを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こうと思います。

また、今回の資料と審議結果については、道路分科会の委員に報告させていただくようにしたいと思います。

それでは、議事進行を事務局にお返しいたします。

【樺島総務課長】 長時間にわたるご議論、ありがとうございました。本日の事業評価部会の内容につきましては、後日、委員の皆様方に議事録の案を送付させていただきます。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、速報版といたしまして簡潔な議事概要を国土交通省のホームページにて公表いたし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。本日はありがとうございました。

— 了 —