

社会資本整備審議会 道路分科会 第8回事業評価部会

平成24年1月24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8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】 きょうは足元の悪い中をご参集いただきまして、まことにありがとうございます。この事業評価部会、昨年もかなりの回数開かせていただきまして、やはり防災機能を評価するという手法を取り入れるエポックメイキングの成果だと思っております。また、昨年、東北の復興道路などの事業化についてもご審議いただきましたし、それから、11月には概算要求段階での全部で14カ所かな、新規の議論をいただきました。きょうは、また少し規模の小さい新規事業についてのご議論をいただくということでございますし、加えて前々から懸案になっておりました外環と名古屋2環、これの有料道路事業と直轄事業の役割分担の基本的な考え方、これについてもご報告させていただいて、ご議論いただきたいと思っております。盛りだくさんでございますけれども、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。本日の事業評価部会でございますが、ただいまございましたように、平成24年度予算に向けた道路事業の新規事業採択時評価に当たりまして社会資本整備審議会のご意見を承ることについて、国土交通大臣から社会資本整備審議会議長に諮問が行われております。これに基づき、本日、事業評価部会のご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。配席図、議事次第、委員名簿のほか、右肩に資料番号がございますけれども、資料1「新規事業採択時評価の流れ（直轄事業）等」、資料2「平成24年度（実施計画）新規事業候補箇所一覧」、資料3-1「平成24年度新規事業候補箇所説明資料」、資料3-2として、同じく（箇所図）、資料4「直轄事業と有料道路事業の基本的な役割分担の考え方について」、以下参考資料でございますが、参考資料1「道路事業の新規事業採択評価に係る知事意見」、参考資料2「平

成24年度新規事業候補箇所説明資料（計画段階評価）」、参考資料3「事業評価に係るバックデータ、参考資料4「直轄事業と有料道路事業の基本的な役割分担の考え方に係る参考資料」

以上でございます。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。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。

太田委員、竹内委員、羽藤委員、原田委員におかれましては、本日は所用によりご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いたします。よろしくお願ひします。

**【家田部会長】** それでは、早速始めさせていただきます。

本日は、道路の事業なんですけれども、8件ございます。大別しますと、道路が込んでいるなということで、いわゆるプロジェクトと、それから、防災系のものと大体半分ぐらいに分かれそうなので、前半で混雑系のものを、後半で防災系のものをというような運びでございます。それに先だって、きょう出てくる案件の全体の話をまずやっていただいというふうに思います。では、ご説明をお願いいたします。

**【三浦国道・防災課長】** それでは、全体の話をご説明させていただきます。

まず初めに、資料1をごらんいただきたいと思いますが、新規事業採択時評価の流れをお示しさせていただいております。左側のほうが、既にご審議をいただいたところでございますが、個別内示箇所ということで、高規格幹線道路または全体事業費250億円以上の箇所でございます。昨年の11月16日に当事業評価部会で13カ所の直轄事業についてご審議をいただきまして、昨年暮れの年末に政府予算ということで新規事業化の内示をいただいたところでございます。

きょうお諮り申し上げますのは右側のほうの流れでございます。高規格幹線道路以外で全体事業費が250億円未満のものでございます。既に1月11日に都道府県知事へ意見照会をし、地方小委員会を経て本日の事業評価部会を迎えているところでございます。今後、本日の評価を踏まえ、政府予算案の審議を経て実施計画の決定が年度末に行われる、

こういう流れになってございます。

1枚おめくりいただきますと、きょうの新規事業候補箇所を選定の考え方をお示しさせていたしております。先ほど委員長からも話がありましたとおり、大きく2つの観点で新規事業箇所を選定させていただきます。

まず左側のほうでございますが、渋滞の課題に対応するというので、大都市やブロック中心都市等におけるボトルネック箇所への対策に資するものを選定させていただきます。現在、この渋滞箇所につきましては、各都道府県内の道路管理者、公安委員会等で構成をいたしております渋滞協議会等において、主要な渋滞ポイント、これは交差点における渋滞の長さですとか、通過時間ですとか、混雑の発生時間などから選んでおりますが、この主要な渋滞ポイントを選定いたしまして、これを公表しているところでございますが、現在、全国で2,168カ所の主要渋滞ポイントを選んでございます。

この中で直轄国道、直轄管理区間における主要渋滞ポイントというのは約半分の1,027カ所でございます。この中から、さらに対策がまだ全然手がついてないという箇所が265カ所ございまして、このうち本日事業環境が整った箇所6カ所を選定させていただきます。後ほど箇所についてはご説明をさせていただきます。

それから、右側のほうですけれども、防災面の課題にこたえるものでございますが、地域の耐災性を高めるネットワークの確保に資するものということでございます。東日本大震災を踏まえて防災面の評価手法についてご提案をいただき、そして、それに基づきまして、東北地方におきましては3次補正で三陸沿岸道路等を事業化したところでございますが、その際用いました防災機能の評価手法、これによりまして防災機能の評価がDというレベル、この箇所から選定をしております。後ほど防災機能の評価Dというのはどういうものかというのをご説明いたしますが、このDというランクになっているもの、これは主要な経路も迂回路も災害時には途絶をしてしまうという、そういう拠点間のリンクでございますが、これが東北と、それから、東海・東南海・南海地震が想定される中部、近畿、四国で評価を実施しておりますが、この4ブロックで約100リンクでございます。この100リンクの中で、直轄管理区間を含む課題があるリンクが約半分の49リンク、それ以外が51リンクということになってございます。この中でさらに対策が実施されていない箇所、直轄のほうは約半分の26リンクでございます、その中から2リンク1事業の選定をさせていただきます。

それから、直轄以外では51リンクありますが、こちらはほとんどまだ手がついており

ませんが、この中から権限代行業業2事業（2リンク）の選定をしております。権限代行業業と申しますのは、本来、都道府県が道路管理者となっておりますので、都道府県が事業主体なんです、非常に規模の大きい改築事業ですとか、高度な技術を要する、例えば長大トンネルですとか長大橋、そういったものは都道府県にかわって国が代行するという制度がございます。それによって事業化をするというのがこの2カ所ということでございます。合わせまして8事業ということでございます。

3ページ目をお開きいただきたいと思います。この主要渋滞ポイントというのはどういふところにあるのかというのを、福島県の例でご紹介をさせていただきたいと思います。これは、ちょっと見にくいんですけども、福島県の全体図をお示したものでございまして、北のほうに福島市があり、中ほどに郡山市があります。それから、右下に下がっていただきますといわき市、そして左のほうが会津若松となっておりますが、福島県全体では、現在、42の主要渋滞ポイントが公表されております。1番から42番まで番号をつけておりまして、これが図面の番号と一致をしております。赤くハッチをしてあるところが直轄国道に絡む区間ということになってございます。

この分布を見てみますと、当然と言えば当然なのかもしれませんが、都市部に多く箇所がございます。右上のほうに福島市周辺というところがございまして、ここに11カ所がございます。それから、左上に郡山市周辺、ここで9カ所、それから、いわき市には7カ所ということで、全部足しますと27カ所、この3都市にあるということでございます。大体65%がこの都市部に集中しておりまして、それ以外がそのほかの都市あるいは地域に広がっているということでございます。

それから、橙色と青と、それから緑色でございまして、緑と橙色は直轄国道、青はその他の点を示しておりまして、橙色のほうは対策を実施中のところでございます。それから、緑がまだ対策に手がついてないところございまして、右上の福島市を見ていただきますと、中心市街地の中については対策を実施している箇所が多くなってございまして、それから少し外れた箇所に緑の箇所、直轄が3カ所残っておりまして、そのうちの1番の赤く四角で囲ったところが今回の新規事業候補箇所に対応する箇所になってございます。

4ページから防災面のほうのご紹介をさせていただきます。先ほど防災面の評価レベルの話申し上げましたが、おさらいをさせていただきますと、評価レベルにつきましては、各拠点間の主要経路と迂回路、この2つの評価をして評価レベルを判定しているということになってございます。評価がAというのは、拠点間の主要経路も迂回路も非常に対災害

性が強い道路だということでございます。それから、Bというのは、主要経路は災害には強いけれども、迂回路はそうでもないというのがBになってございます。それから、Cは迂回路が災害に強い。そして、Dは両方ともだめというのがこの評価レベルになってございまして、凡例といたしましては、このAを青、それから、Bを橙、Cをピンク、Dを赤ということでお示しをさせていただいております。この表の下に中部地方を書かせていただいておりますが、愛知周辺では比較的Aの評価が多くて、三重とか岐阜、福井といったようなところになりますとBの評価が多くなってきます。それから、右側のほうは、前回、前々回にもお示しをしておりますが、東北の評価でございまして、太平洋沿岸ですとか、日本海沿岸にDのランクのリンクが多いという状況になってございます。

もう1枚おめくりいただきますと、近畿と四国をお示しさせていただいております。近畿も同じく大阪、兵庫は評価が高いですけれども、和歌山ですとか、鳥取や兵庫や京都の日本海側といったところはDのランクの評価が多くなっております。四国も瀬戸内海側のリンクにつきましてはAの評価が高いですけれども、瀬戸内海側から太平洋側を結ぶリンク、あるいは太平洋側相互の拠点化のリンクについてはDの評価が多いということでございます。ここで丸をつけているところが新規事業箇所に対応するところというふうになってございます。

こうした課題を抱えている箇所から新規事業候補箇所を選んでございまして、資料2のほうをごらんいただきたいと思っております。ここに、今回、事業環境が整っている8カ所の一覧表をつけさせていただいておりますが、1枚おめくりいただきますと、資料2の2ページに今回の箇所の位置図をお示しさせていただいております。北から申し上げますと福島の福島西道路、これは渋滞対応でございます。それから、同じく福島の一般国道121号（会津縦貫道路南道路）湯野上バイパス、これは防災面でございます。それから、1つ下に下がりますと、茨城の一般国道6号の日立バイパス、これは渋滞でございます。それから、西のほうに向かいまして山梨の一般国道138号、新屋拡幅、渋滞でございます。それから、静岡にまいりまして、一般国道1号、島田金谷バイパス、これも渋滞でございます。さらに西へまいりまして、一般国道168号（五條新宮道路）長殿道路、これは奈良県でございます。そして、四国にまいりまして、高知の一般国道55号、安芸道路、最後は沖縄の北谷拡幅というふうになってございます。

後ほど詳しくご説明しますが、どんな箇所なのかというイメージをつかんでいただく上でもう1枚めくっていただきますと、それぞれの箇所の拡大図が書いてございます。この

図の見方でございますが、二重線になっているところが4車線以上の路線を示しております。それから、一重線のところが2車線整備になってございます。福島を見ますと、福島の駅、それから、県庁所在地がございまして、そこから東西、そして南北に4号と13号が配置をされておりますが、いずれも市内は4車線で整備をされております。ただ、13号の福島西道路という道路が、左側のほうに市内の福島駅を迂回するような形でバイパス整備をされておりますが、これが途中で県道を介して4号にタッチをするというような状況になってございます。4号の交通量は5万台から4万台ぐらい流れておりますが、途中タッチしてから、さらに右側のほうで渋滞がまたさらに発生をしているという状況でございまして、この渋滞ポイントの解消を兼ねて、この福島西道路を南に延伸をして、現4号で医大の近くでタッチをさせるという、こういう案でございます。

それから、湯野上バランスが右側のほうでございまして、これは福島県の会津若松から南へ伸びております国道118号、121号でございまして、ここは非常に狭隘道路でございまして、しかも、雨、落石の特質特性区間なんかを抱えてございまして、過去にも災害で何度か通行どめになっている区間でございまして、これは会津若松と南会津町を結ぶ唯一の幹線道路でございまして、ここの防災を強化するという意味で湯野上バイパスというものを赤線の区間、バイパス事業をするというものでございます。

それから、もう1枚めくっていただきますと日立バイパスでございまして、茨城県の日立市でございまして、左のほうに常磐自動車道があって、その1本海側に現6号がございまして、大体3万4,000台ぐらい車が流れてございまして、このさらに海側に日立バイパスというのを北半分整備してございまして、これをさらに南のほうに伸ばして現6号までタッチをさせるという事業になってございます。

それから、新屋拡幅、山梨県の富士吉田市でございまして、これはご案内のとおり、中央自動車道の富士吉田の川口インターから山中湖のほうに伸びていく道路でございまして、途中まで4車線でできているんですが、139号の上宿交差点というところから、さらに山中湖側は2車線になってございまして、交通量が多いにもかかわらず2車線ということで渋滞をして、ここを4車線に拡幅しようという事業でございまして。

それから、5ページにまいりまして、国道1号島田金谷バイパスでございまして、静岡県島田市と掛川市の間をつなぐ国道1号でございまして、特に大井川の断面が現在、まだ2車線のままになってございまして、前後につきましては、4車線の整備を順次進めておりますが、ここが非常に渋滞をしているということで、当初から4車線計画がある区間でござい

ございますが、ここの2車線を4車線に拡幅するという事業でございます。

それから、5ページの右側のほうでございますが、奈良県の168号（五條新宮道路）の長殿道路というところでございますが、昨年、これは北のほうは五條で、南のほうは新宮で、間が十津川村のところでございますが、昨年は台風12号で、この辺は大変な大雨による集中豪雨で道路が各所で寸断されましたが、現在、事業を考えている箇所、この赤バツがついているところも被災をしております、約2カ月通行どめになってございます。ここの耐災性を高めるという事業でございます。

それから、6ページにまいりまして、四国の安芸道路でございます。左側のほうが四国の高知市内でございます。そして右側のほうが室戸市のほうになってございますが、この高知東部自動車道というのが高規格幹線道路で現在整備中でございますが、この延伸をしまして、徳島のほうに結ぶ地域高規格道路の安芸市の部分でございます。薄く青くハッチをしているところが津波浸水想定区域になってございまして、ここを避ける道路でございます。

最後は沖縄の北谷拡幅でございます。下のほうが那覇市でございまして、北のほうは嘉手納町になっております。この間に挟まれた北国町の国道58号でございますが、非常に交通量が多くて、現在ここを7万台近い車が走っております、今は6車線ではありますが、前後——下のほうは4車線と6車線で計10車線の断面があるところが合わさって6車線になってございまして、ここを8車線に拡幅するという事業でございます。

これらの事業の課題面の評価をしたのが、資料1の6ページでございます。この表、左側から都道府県名、路線名、そして、今ご説明しました箇所名、そして延長、全体事業費というふうになってございまして、課題がそれぞれ整理をされております。渋滞の課題については、1番から6番までの箇所については、いずれの箇所も主要渋滞ポイントになっているということで、渋滞の内容についてはそこに記載をさせていただいております。

それから、防災面の課題につきましては、Dという評価をしておりますのが、安芸道路、それから、下の2つの湯野上バイパスと長殿道路に該当する区間、ここがDの評価になってございます。それ以外で申し上げますと、福島西道路はAの評価になってございますが、ただ、今回の東日本大震災では民地側の法面が崩れて40日間ほど片側1車線になったという状態がございます。

それから、関東はまだ評価しておりませんが、日立バイパス、新屋バイパスはそういう

ことでバーにございますが、新屋拡幅は富士山の噴火したときの避難路ということで、地元からは災害性の強いものをとということで求められていると聞いております。それから、島田金谷バイパスはCの評価になってございます。最後、一番右の欄は医療とか、観光とか、日常生活での課題について整理をさせていただいております。具体的には後ほどご説明をさせていただきます。

それから、一番右側の事業実施環境ですが、いずれも1番から6番までは都市計画決定済みということでございますし、7番、8番も地元ルートを公表して、計画事業実施環境は整っているという状況になってございます。

全体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。個別のご説明はこれからになりますけれども、全体のスクリーニングのプロセスや全体的な考え方についてご質問とか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。

**【石田委員】** 資料1の2ページ目ですけれども、単に形式的な論理上の問題だけで、中身がどうだこうだと言っているわけじゃないんですけれども、特に防災のほうの書き方ですが、今回、東北と東海・東南海・南海地震が想定される中部、近畿、四国と限定してあるわけですね。それは、今回、たまたまそういうプロジェクトがそこにしかなかったもので、こういう書き方になったとは思うんですけれども、それは何か理屈が逆ですね、考えると。ですから、もうちょっと今後とも使えるというふうなロジックを書いておいたほうがいいのかなど。それは、ある意味では、この文章は今回たまたまであるという、そこをどう説明するかというところが問題になってくると思うんです。

**【三浦国道・防災課長】** おっしゃるとおり、この防災部の評価は今、鋭意、全国的にやらせていただいておりますが、今回のプロジェクトと見合わせて、急ぐべきところとして中部、近畿、四国をやらせていただいたということです。ちょっと誤解を招いたかもしれません。

**【石田委員】** そういうことは書かれておいたほうがいいのかもわかりませんが、データとか準備の都合上、特に急ぐべきところに集中したというふうなニュアンスのことを。お願いします。

**【家田部会長】** ここのところを逆に書けばいいですね。災害危険性が高く、災害発生時に孤立等が想定されるリンクを選定。とりあえず東北及び何とかかんとかを対象とする。そういうふうな意味ですね、今、三浦さんがおっしゃったのは。

【三浦国道・防災課長】 はい。そうですね。

【家田部会長】 そういう理解をさせていただいて、必要な修正をしていただくということにしましょうか。ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

【田村委員】 資料1の5ページ目です。防災の話の近畿と四国の事例についてです。これは、本日いらっしゃっている担当者の方に聞いたほうがいいかもしれません。我々が、昨年、東北地整の関係で防災の評価をさせていただいたときに、くしの歯作戦も考えて、三陸自動車のみならず例えば盛岡・宮古間の道路の必要性について、ネットワークを想定しながら事業区間の評価をしたと思うのです。そこで質問は、四国の事例で、瀬戸内海のほうから高知県へという防災に関する道路ネットワークの議論をしながら、今回の事業区間の評価を考えたのか否かをお教えいただきたい。近畿においても、昨年の豪雨災害への対応が今回の主論点ですが、津波に関わる紀伊半島沿岸部の防災道路整備について沿岸部を内陸側から支えていくようなくしの歯ネットワークといった位置づけの議論もされたのか否かを、お伺いしたいのですが。

【三浦国道・防災課長】 今、東北のくしの歯作戦を受けて、中部、そして四国、近畿、九州では、それぞれのブロックのくしの歯作戦という変ですけども、災害時の緊急輸送路の確保をどういうふうにしていくのかという検討を既に着手をしていたり、これから始めようというふうに思っております。今、先生ご指摘のとおり、それによってネットワークの重要性の評価にまた新たな視点が加わることは十分あるかと思っております。今後、そういうことも含めて事業箇所を選定ということも検討していかなくてはならないかなとは思っております。

【田村委員】 ありがとうございます。その部分がすごく大事なと思います。ネットワークで防災の議論をするとき、都道府県単位の調整が難しいなど、今回、事業区間においても、各地整で苦勞されたことなどがあれば、是非、お教えいただきたいのですが。ネットワークで防災に強い道路を検討している最中での問題点、壁などがありましたら、お教えてください。

【長谷川四国地方整備局道路部長】 では、四国について説明させていただきますけど、実は四国には、幹線協議会という各県と直轄と、あるいはNEXCOが寄り集まった協議会がありまして、その中で実は私たちはワーキンググループというのを作りまして、道路啓開の考え方をどうしようかということで、例えば四国の場合ですと、多分、津波が起きたときには瀬戸内海側は比較的被害が少ないだろうということで、まずステップ1でそ

の瀬戸内側を確保しよう。それから、太平洋側に向かって出ていくステップ2、それから、最後、太平洋側を啓開するステップ3といったものをお互いの共通認識として持って、まず情報を共有化して、かつ、この地図を見ていただくとわかりますけれども、四国4県は県境を越えて道路啓開をしなければいけませんので、そういう意味でもお互いの情報を共有しようということで、道路啓開の、例えば防災拠点とか、そういったものをマップにまとめてやろうということで、今、話を進めているところです。

【田村委員】 わかりました。どうもありがとうございます。

【家田部会長】 今、田村先生が言われたマップのところかというと、ついでに話を聞くんだけど、近畿地方って、三重県は中部？ 何かこう、図が繋がってないの。感じが悪いですね、これ。

【三浦国道・防災課長】 申しわけございません。これはつなげる必要があると思っています。

【家田部会長】 これは、つなげて書いたって、影響なんか書ける図ですよ、このやり方は。だから、よそ様に見ていただくときには、地整の境界がこういうところに出ないように、ひとつよろしくお願いします。

【三浦国道・防災課長】 はい。失礼いたしました。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 それにちょっとつけ加えて、今、四国でお話したとおり、近畿も幹線協でやっております。残念ながら、くしの歯作戦に相当するような幹線が紀伊半島はまだできていませんので、まずそれを急ぐということと、それから、調整ということと言うと、近畿の枠にとらわれず幹線協には三重県にも入っていただいて、少し広めの幹線協にしたり、そういったことは、国ですから臨機応変にさせていただいております。

【家田部会長】 それでまた、くしの歯が一回成功したから、みんなくしの歯というね、いや、うちはくしの歯じゃなくて、ブラシでいくとか、うちはスパイダーでいくとか、うちは渦巻きだとかあってもいいかもしれませんね。いつもくしの歯が成功の要因とは限らない。過去の経験を生かしつつ独自のポリシーというものを持ったっていいという感じはしますよね。

【上村委員】 今回、新規事業採択評価の流れをもう一度改めて整理いただきまして、もう一度頭が整理できましたが、その上でちょっと、せつかくなのでお聞きをしたいんですけれども、資料1の1ページ目の左の高規格幹線道路の全体事業費250億円以上と、

右の250億円未満のところ、この道路分科会事業評価部会での次の矢印が、左のほうは新規事業化要求で、右のほうは政府予算案の審議という形で、手順と手続が少しずつ違うと思うんです。それはどういうふうな手順の違いがあるのか、どういうふう乗り越えていくのか、この評価部会で審議されても、やはり実施されていかなければいけないと思いますので、もしこの評価部会以降の流れの中で大きな違いをもうちょっと説明いただければわかりやすいので、お願いいたします。

【三浦国道・防災課長】 左側のほうは、政府予算案を決定すると同時に、箇所を政府予算の中に盛り込んだということを明確にお示しするという事になっていまして、規模の大きなものは個別で政府予算の内示があると、そういうことになってございます。それ以外のところは全体予算の枠が決まって、年末までに実施計画という、どこの箇所をどういうふうやっていくんですかという、この新規以外にも含めた予算の箇所づけをしていくような手続があるんですけれども、その中で一緒に扱われるものが右側の流れになっているということでございまして、もうちょっと簡単に言いますと、規模の大きいものは政府予算決定時にあわせて国民の皆さんにもお知らせをし、それ以外のものは大枠が決まった後決めていくという、そういう流れになっているということです。

【上村委員】 わかりました。ありがとうございます。

【家田部会長】 それではよろしいでしょうか。こう言うのはなんですけど、実をいうと、スクリーニングして、こういうところが俎上に上がってくるというところ自身を議論することが重要だなという趣旨からこういうふうにご説明いただいたんですが、これからもこういうステージのところもぜひ検討の重要事項としてお考えいただけたらありがたいなと思う次第でございます。

それでは、早速、中身の話に入りたいと思います。それでは、先ほどお話ししたとおり、前半で先ほどの左半分の①に相当する箇所、それから、後半で②に相当する箇所というふうにやりますが、なるべく質疑の時間をたくさんとりたいので、説明はなるべくコンパクトにさせていただいて、もっとしゃべりたいなと思う気持ちもわかるんですが、質問が出たら答えていただくということで、当初予定より少し押していますので、当初、前半35分説明、それから、30分質疑ということでいきましたけど、少し圧縮してさせていただいて、目標25分ぐらいで前半、後半も説明は25分ぐらいでということでご努力いただけたらと思います。よろしいでしょうか。

それでは、早速、前半について、通して説明いただきたいと思います。

【川瀧東北地方整備局道路部長】 東北地方整備局です。資料3-1で個別の箇所の説明をいたしますが、1枚めくっていただきますと福島県の地図が出ています。今回は東北で2カ所お願いをしております、2カ所とも福島です。ちょっと福島の特殊事情だけ簡単に説明させてください。

海側に福島第一原子力発電所がございます。ここは警戒区域20キロ、黒い線が高速道路です。黒い線、常磐自動車道が点々で、今、事業中で、本来なら相馬まで3月に開通する予定だったのですけれども、今はとまっているということです。紫色の国道6号線も交通不能区間の状況になっておりまして、海側に水色で入っているのが津波で浸水された区域で、ここだけでも1,600人ぐらい亡くなっているということです。このあたり一帯がいわゆる浜通りというわけですが、真ん中の国道4号、あるいは東北道が通っている区間が、福島では中通りと呼ばれています。今回、この中通りの中の国道13号線に1つ福島西道路という新規箇所を、今回、渋滞対策ということで持ってまいっております。

それから、さらに左側の山のほう、これは福島の会津地区といっています。ここにきましても南北に横断する道路、会津縦貫、ここで121号線の会津縦貫南道路、このうちの一部の湯野上バイパスを、これは防災機能ということで今回持ってまいりました。先ほどくしの歯作戦という話がありましたけれども、言ってみれば両方とも南北道路なので、くしの歯の柄の部分と言ったらいいんでしょうか、そういうような位置づけになるのかもしれない。

そうすると、最初に、じゃ、福島の西道路が渋滞ということなものですから、これのご説明ということになると思います。1枚めくっていただきますと、3ページに福島西道路（Ⅱ期）の評価の資料がついております。先ほど本省から説明があったように、左上の図面でわかるように、もう既に福島西道路という部分はできておりまして、その先っぽの部分、これをつなげて国道4号に戻すという事業になります。

道路交通上の課題は主要渋滞ポイントの話、先ほどありました。それから、右側にいくと交通事故、それから、災害発生時の代替路不足ということで、渋滞をしている伏拝という交差点の部分が、この写真にあるように、この前の大震災のときに崩れてしまいました。非常に困りました。東北道路もとまっていると。国道4号も一時的に全どめになってしまいましたので、非常に困りました。そういう意味でこの代替路不足というのは非常に重要なことではないかと思っております。

3 ページの下、3 番の整備効果のところでは、この事業をすることによりまして交通の分散ができますから、当然ながら渋滞対策に寄与するということがございます。B/C も 1.7 ということで、右側に絵がありますけれども、現道にある伏拝交差点と書いてあるところ、これが渋滞ポイントでもあり、二酸化炭素を削減するための重要な施策のポイントでもあり、この災害のときに崩れてしまった場所でもあるというポイントでもございます。

参考資料 2 のちょっと後ろのほうの資料でございますけれども、計画段階評価の説明にも少し触れるようにということだったものですから、参考資料 2、ちょっと後ろのほうの資料でございますけれども、表紙の次のページ、2 ページに今の福島西道路の、これは福島都市圏になりますけれども、計画段階評価の資料がいろいろついております。渋滞の話、その他もろもろはダブっているので省略いたしますけれども、1 点だけ補足したいのが、2 ページ目の右下に、構想 P I の取り組みというのが 4 番にあると思います。この福島西道路の南伸——昨年、都市計画決定を福島県と福島市でしていただいておりますが、その 3 年以上前ですか、この構想 P I の取り組みということで、地元でルートについて住民の皆様にお聞きをしました。ちょっと小さい絵になってはいますが、委員会をつくりまして、地元の懇談会を開いたり、オープンハウスを開いたり、ニュースレターをまいたりしまして、ルートについていろいろとご議論をして概略ルートを固めた次第であります。

次の 3 ページに、幾つかのルートが当時もあったわけでございますけれども、3 ページの左下の図がいいと思いますけど、赤が今回の本命です。ずっとバイパスとして国道 4 号まで持ってくる。それから、途中で緑のような案、あるいは全部現道を拡幅する案、この 3 つでご議論いただいたわけでございますけれども、上の表にあるように、事業費も一番安いということもあり、案 1 が一番よろしいだろうと。緑の案は、支障家屋の数がちょっと少ないんですけれども、大型物件、工場などにひっかかってしまうということがありまして、案 1 がよろしいだろうということになったという経緯がございました。それを補足いたします。

以上です。

**【池田関東地方整備局道路部長】** 続きまして、関東地方整備局道路部長の池田でございます。関東分の渋滞に係る 2 件をご説明させていただきます。

資料 3-1 の 6 ページをお願いいたします。国道 6 号の日立バイパスのⅡ期でございます。左上に事業概要がございますけれども、茨城県の日立市の市街部のバイパス道路で、図にありますように日立バイパスというのは黒い実線で書かれていますが、これが既にⅠ

期線として2車線を供与していきまして、その南に延伸する部分の3キロでございます。

その下の2、道路交通上の課題ですけれども、日立市の市街部を南北の通過交通が多くありますけれども、国道6号と245号の2本しか幹線道路がございませんで、6号のほうについて言えば、3万7,000台の交通量で、混雑度も1.5というような形で非常に渋滞をしております。茨城県の主要渋滞ポイントにこの区間が取り上げられております。また、この日立市は、ご存じのとおり電気関連の企業が立地をしております、その製造体制を担う企業間の物資輸送、こういったものにも非常に支障が出てきているところでございます。

このバイパスの整備によりまして、右の整備効果でございますけれども、6号線の渋滞の解消が図られるわけですけれども、今回の延伸の工事によりまして、現況の混雑2.18という数値ですけれども、1.13、ほぼ解消するということで、引き続いて4車化をすることでさらに解消が見込まれるということでございます。

それから、物流につきましては、先ほど言いました日立関連企業の物流の円滑化が図られるということでございます。費用と便益の分析ですけれども、総費用177億と総便益239億ということで、B/Cは1.4という数字になってございます。

それから、次の7ページをおめくりください。138号の新屋拡幅でございます。これは山梨県の富士吉田市でございまして、この図で一番上にありますが、山中湖と、川口湖がちょっと見えておりませんが、そのちょうど中央部の富士吉田市街の区間で、2車線を4車線に拡幅する事業でございます。

交通の課題ですけれども、下の真ん中のカラーの図にございますが、上宿というところがちょうど中央部にありますけれども、そこから西側のところまではずっと4車線で来ておりまして、ここから2車線になります。当該箇所の2.6キロの区間は、その2車線の上に非常に交差道路が多くて、信号がずっと連担をしております、2万台以上の車が信号交差点を回るということで、混雑度が最大で1.74ということで非常に渋滞をしております。この該当箇所からさらに東に御殿場方向につきましては、2車線ですけれども、信号がないということで、ここは流れております。その前の渋滞が非常に大きい課題でございます。

それから、先ほど言いましたように、河口湖、山中湖といったところに関連する区間でございまして、一番下の図2ですが、富士山駅というのがありますが、これは富士急行の駅ですけれども、ここを発着として山中湖の周遊のバスルートもございまして、こ

の時間も、所要100分というところが、観光のピーク時には140分ということで非常におくれが出て問題が発生しているということでございます。

右に行きまして、特に山梨県の県庁のほうからも、富士山の噴火時についての対応、これからというところが多いんですけども、この道路も避難路としての活用も見込まれてくるということで、早急にこの4車線化の拡幅をしてほしいというような課題が上げられております。

整備効果ですけれども、渋滞解消ということが最大の効果でございます、当該区間、平日では1.71という混雑度が、4車拡幅によりまして0.74ということで、ほぼ解消するというところでございます。さらに、効果2のところにありますように、先ほどの観光バスに代表されるように、観光交通の渋滞の解消が図られます。また、避難路としての幅員も確保されるということでございます。費用・便益につきましては、総費用64億、総便益223億ということで、B/Cは3.3ということになっております。

次のページに、先ほど話に出ましたが、観光と交通の状況でございます。ちょっとこれは漫画になっておりますけれども、中心部の新屋拡幅2.6キロと書いた赤いところ、ここが当該箇所でございます、この周辺には富士急ハイランド、富士浅間神社等々観光のポイントがたくさんございまして、先ほど言いましたように2車線で信号が連担しているということで、非常に渋滞が激しくなっております。下に渋滞長と通過時間がありますけれども、特に観光のピーク時、夏のシーズンですと、平日も込んでおりますけれども、さらにその3.6倍の1.5キロあまりに当たる渋滞長が発生する等、特に観光シーズンの渋滞が際立っているところということで、4車拡幅が非常に必要になってきているところでございます。

私からは、以上でございます。

**【菊地中部地方整備局道路部長】** 続きまして、9ページでございますが、国道1号、島田金谷バイパスについて中部からご説明いたします。

まず場所でございますけれども、静岡県の島田市と掛川市の間、10.4キロでございます、場所的には浜松市と静岡市のちょうど中間ぐらいのところでございます。東西に走っておりますけれども、大井川がございまして、渡河部でございます。現在、2車線のところを4車線に拡幅していこうという事業でございます。また、加えまして、南北には実は県が地域高規格として事業化しております金谷御前崎連絡道路というものがございます。これにつきましては、富士山、静岡空港、さらには重要港湾である御前崎港と連絡する道

路が現在事業中であるという状況です。また、加えまして、新東名が現在事業中でございますけれども、中間で島田金谷インターともアクセスとして関係してくる箇所でございます。

交通上の課題でございますけれども、現在、この1号バイパスにつきましては、浜松、そして静岡、東西から4車線化事業を進めておるところでございます。その中におきまして、この大井川渡河部の部分については、混雑度は現在のところ、ワースト1ということで、恒常的な渋滞が発生しているところでございます。加えて主要渋滞ポイントとなる向谷インターが存在する状況です。

整備効果でございますけれども、2車線を4車化することで、渋滞の緩和といたしましては、ピーク時の旅行時間の向上、所要時間の短縮が図れます。また、主要渋滞ポイントになっております向谷インターの渋滞が緩和されるという状況で、国道1号の渋滞状況については緩和が期待されます。加えて大井川渡河部でございます。大井川渡河部には並行する路線で県道が通っておりますが、横断する道路も2車線で大変渋滞をしております。今回の1号の4車線化によりまして、渡河部の交差する道路についても渋滞の緩和が期待できる状況でございます。

費用対便益の詳細でございますけれども、総事業費としては228億円という形で、3便益B/Cでは5.6という数字になっておるところでございます。

以上でございます。

**【照屋沖縄総合事務局道路建設課長】** 引き続きまして、沖縄のほうから沖縄総合事務局でございます。北谷拡幅について説明させていただきます。資料3-1の14ページで説明いたします。それとあわせまして、資料2-9ページになってございますので、よろしく願いいたします。

北谷拡幅事業の概要につきましては、資料3-1の図1に示しますとおり、沖縄県那覇市の北側に位置します北谷町において、町域を南北に縦貫する一般国号58号の北谷町浜川から宜野湾市伊佐までの4.3キロの事業でございます。現在、車線数は6車線でございますけれども、8車線に拡幅するものでございまして、全体事業費といたしましては230億、計画交通量が約9万3,800台となっております。

資料3-2の箇所図のほうを見ていただきたいと思いますけれども、この箇所図のほうで旗揚げをしております赤の破線部、ここが当該事業区間でございます。北谷町につきましては、地図でござらんのとおり、町域の内陸部のほうは多く米軍基地で占められております。

沖縄自動車道、高速でございますけれども、そのインターへのアクセスもこの地域からアクセスに時間を要するという事で、町を縦貫する主要幹線道路といたしましては、国道58号のみとなっております。そういったことから、観光・商業施設等が国道58号沿線に集積しておりまして、通過交通、生活交通、観光交通、すべての交通がこの58号を使わざるを得なくなっている状況となっております。図の左のほうが北側になっておりまして、ここが区画整理事業やフィッシャリーナ計画、これは開発計画でございますけれども、あとアメリカンビレッジ、これら観光・商業施設の集積がございます。図面の右側が南側となっております、山側のほうに米軍基地が広がっている状況でございます。

この米軍基地につきましては、真ん中にキャンプ桑江というところがございますけれども、ここにつきましては、基地内の施設、これの移転を条件として既に日米の返還合意がなされているところでございまして、移転先においても今年度中にはその施設の完成が予定されているところでございます。今後、地元の町と連携いたしまして、返還手続の申請を進め、事業を実施していきたいというふうに考えております。

南側のキャンプ瑞慶覧につきましては、これも合意されておりますけれども、これは平成22年、日米安全保障協議会、ここでいわゆるツー・プラス・ツーでございますが、その共同宣言として58号線沿いの部分が返還されるということで合意されているところでございます。図面の下側のほうに現況の幅員構成6車線及び計画の8車線を示しております。

次に、3-1のほうの資料に戻っていただきまして、道路交通の課題につきまして説明させていただきます。

北谷地区につきましては、米軍基地など就業施設や観光・商業施設が集中しておりまして、主要幹線道路はこの58号のみとなっております。通過交通、生活交通、観光交通などすべてがこの道路に集中している状況となっております、平日、休日とも慢性的に交通容量が不足しております。図2のほうに示しているとおり、混雑度が非常に高い状況となっております。さらに当該区間におきましては、沖縄県の主要渋滞ポイントに位置づけられております国体道路入り口交差点が存在しまして、そこが各方向から混雑が発生し、円滑な交通を阻害している状況となっております。

当該地区におきましては、区画整理事業の整備による商業施設の集積に伴いまして、今後ともさらに交通需要が増大し、交通混雑が進むことが懸念されております。図3に示しますとおり、当該地区におきましては、すべての利用交通が58号に集中するために、朝

夕のピーク時、休日、これらの混雑する時間帯を避けて地域内道路のほうに交通が入り込んでいる状況になっております。また、混雑を嫌いました観光客がこの北谷地区の滞在期間を減少させたり、ほかの地区への転換といったことによりまして、今回計画しておりますフィシャリーナ計画など開発計画にも影響することが懸念されております。

北谷地区の整備効果といたしましては、国号58号北谷地区における交通容量というのが確保され、主要渋滞ポイントの解消、当該地区への速達性の向上が見込まれます。58号の容量確保に伴いまして混雑が緩和され、観光及び利用客の北谷地区への滞在時間の増加及び北谷地区の利用頻度の増加が見込まれるところでございます。また、それに伴いまして北谷地区の賑わいがさらに向上し、年間の売り上げ等の増加などにもつながると想定されます。さらに沿道の土地利用の促進が期待され、北谷地区のさらなる活性化につながるものと期待されます。

費用対効果につきましても、4.7となっているところでございます。

以上が北谷地区についての説明でございます。

**【家田部会長】** ありがとうございます。以上の5件が主として混雑にかかわるものでございます。もうお気づきのとおり、1件目が典型例ということで福島西ですけれども、構想段階の代替案の検討等も含めてご説明いただきましたけれども、同様の措置がほかのところにもいろいろやられているんですが、時間の都合上、代表例ということで東北で説明していただいた次第でございます。

それでは、以上5件につきまして、これから質疑の時間をとりたいと思います。大体30分弱くらいでお願いしたいと思います。ちなみに最終的にそれぞれ採択するのかどうかということにつきましては、次の3件もまとめて議論したいと思いますので、まずは質疑ということをお願いしたいと思います。どうぞ、どなたからでも結構です。どの場所でも結構です。一通りご意見いただいて、まとめて答えていただくようにしましょう。どうでしょうか。では、石田先生、どうぞ。

**【石田委員】** 最後の北谷拡幅についてちょっとお伺いしたいんですけども、計画交通量が9万台を超える非常に大きな道路である。沿道の環境がちょっと気になるころではあるんですけども、その辺についてどういうふうな対策をされているかということですね。米軍の基地が返還されるということで、片や米軍、片や民地というか、民間ですよ。その辺の関係も含めて、沿道の環境対策はどうなっているか、ちょっと教えてください。

それと、福島西道路のⅡ期なんですけれども、Ⅰ期は区画整理地の中を幹線道路がぶつた切ったりして、つぶれ地がいっぱいできて、そのつぶれ地をうまく活用して、結構環境に優しい道路をPⅠ方式で、随分前ですけど、整備されましたよね。そのことに関連してですけども、今回も、ごく身近にああいう例があるから、ああいうことをやってくれという話があったのか、なかったのかとか、そういう意味で、合意形成上どういう工夫をされたのかというのが1点と、あと、Ⅱ期部分の沿道の土地利用の今の状況はどんなふうになっているんだろうか、そういうⅠ期みたいな、苦心をするような状況ではないから大丈夫っていう、そういうことなんでしょうか。

【家田部会長】 ありがとうございます。お答えいただく前に、一通りご意見をいただきます。ほかにどうでしょうか。

【田村委員】 質問は3つです。まず、参考資料2の福島に関して2つあります。1つ目は、一番上のところ、参考資料2の2ページ目の右側の一番上、交通の混雑度のところが現行で1.07と読んでいいのかどうか。2つ目は、3ページ目のところ案3で、構想PⅠを平成17年から時間をかけてやっておられるとのことですが、平成17年の段階においても、現道拡幅案も含めて議論をしていたのかどうかです。

最後の3つ目は、静岡県のバイパスの部分です。大井川にかかる国道1号という、橋梁の維持管理の問題があると思います。橋梁の維持管理の話と今回の交通混雑の話はどういう関係で整理されたのか。大井川の橋を、今回、架け替えるというのではなく、現橋梁の横に張り出して車線を増やすという事業になっていますが、抜本架け替えは必要ない、あるいは対策済みということなのか、お教えてください。

【家田部会長】 はい、どうぞ。

【上村委員】 私も沖縄の北谷拡幅による件なんですけれども、フィッシャリーナの計画完成とこの拡幅完了との時期、あるいはキャンプが戻るという時期なんですけれども、こういったものがうまく時期的に重なるというか、完成が同じだといいなと思うんですが、その時期についてお聞きしたいと思います。

それから、これは全体に、質問というよりも意見なんですけれども、混雑を解消するためにこういった工事を早くしないといけないと思うんですが、一時的には、解消するための工事により混雑するという場所が絶対起こると思いますので、それぞれ工事に工夫はしていらっしゃるとは思うんですけれども、ぜひ早く、スピードをもって完成させんと、解消するための工事が時期的にかえって混雑が倍増するというふうなところの解消も、

同時にいろいろと工夫をしていただきたいという、意見でございます。

以上です。

【家田部会長】 それじゃ、私からも3点ほど質問ということで、福島西道路については、南の区間については4号に接続をとろうということで意図がわかったんですが、北はどうなっているのかなというところを聞かせていただきたい。これは質問です。

それから、沖縄の件については、資料の中で、本事業の効果ということで、渋滞が緩和されると、それに伴って滞在時間もふえるし、頻度もふえるし、土地利用の高度利用が進んで地元にとっても大いに経済効果だと、こういうふうに書いてあるんだけど、何しろ8車線道路ですからね。8車線の幹線道路に店だとか何とかがべたべたついているようじゃ、どうなってるんだということにもなりかねませんよね。あるいはまた混雑を緩和するためにやっているのに、いや、もっと土地利用を張りつけるんだじゃ、本末転倒だろうがよと、こういう話になろうかと思うんですが、土地利用計画というのは本線にくっつける話なのか、その裏側のセカンダリーな道路で開発を進め、そこへの出入りがこの本線に負荷がかからないようにするつもりなんじゃないかなと思うんだけど、もうちょっとその辺のことをご説明いただきたいなということでございます。

それから、3点目は、これはむしろ三浦さんにご質問することになるかと思うんですけども、本件のような5つのプロジェクトによって、さっきの主要渋滞ポイントの2,168カ所が5カ所減るということで済むのか、いやいや、渋滞というのは、大体ここをやっつけると次のところに移りますねみたいなこともあるので、箇所数ではなかなかあれかもしれないんだけど、それでも、渋滞の延長なり総渋滞時間がかくかくしかじかになるんですよみたいなことになっているのかどうか、その辺の状況をちょっと伺わせていただきたいなと思います。

先生方から、加えてご質問等はありませんか。よろしいですか。

じゃ、ここまでお答えいただくようにしましょうかね。じゃ、北からの順でよろしいですか。お願いいたします。

【川瀧東北地方整備局道路部長】 じゃ、福島西道路についてお答えいたしたいと思えます。

まず最初に、かつてといいますか、福島西道路を整備したのは、先生おっしゃるとおり、かなり面的整備と一体となって、まちづくりと一体となって整備をしたということであるんですが、かなり地元との課題もあったというのは聞いておりますけれども、今回の

区間は、端的に言うとその感じではなくて、都市計画上也上半分は白地の部分で、下半分は準工業地域の部分がありまして、今までの福島西道路とはちょっと作り方が違って、道路単独で入っていけるんじゃないかなと見ております。

それから、参考資料2のほうで混雑度の話がございましたけれども、ここに記述しております1.07というのは伏拝交差点の混雑度を書かせていただいています。現況です。これは、当然ながら1を切ると。0.95だったと思いますけれども、切る形になります。

それから、同じ参考資料2の中で、構想P Iの取り組みについてご質問いただきまして、ちょっと私、説明がよくなかったと思います。3ページ目に案が3つございます。案1、案2、案3で、案3が拡幅案だということなんですけれども、数年前に行いましたP Iのときには、現道拡幅は入っておりませんでして、案1と案2の比較をしておりまして。その中でも案1がいいというようなご意見が多数だったということでございました。

それから、最後に、座長から福島西道路の北側はどうなっているんだということのご質問をいただきましたけれども、北側については、都市計画はかかっておりますけれども、やはりまだつながってない状態になっております。既存にある西道路のさらに北の部分ですよね、先生がおっしゃっているのは。

【家田部会長】 そうそう。

【川瀧東北地方整備局道路部長】 そこは土地計画がかかっているんですけども、まだ切れています。

【家田部会長】 南側から入れるようになってもね、北で抜けられないんだったら、ろくすっぽ役立たないんじゃないかなと思って。

【川瀧東北地方整備局道路部長】 ここでは、一応4車の街路がありまして、接続はしているんですけど、ただ、先生のご指摘のとおり、スムーズな形で現道に戻っている形にはまだなくて、地元からはその早期整備の要望もございます。

【家田部会長】 わかりました。

【菊地中部地方整備局道路部長】 それでは、私のほうから。中部の島田金谷バイパスの現在2車線を4車線に拡幅するイメージでございますけれども、資料3-2の6ページを見ていただきますと、現在、2車線で走っているところでございますけれども、都市計画決定を4車線でもう既にやっておる道路でございます。南側に土工部は広げていく。それで橋梁部はもう1本加えるという形で作っていく構造になります。そういう中で、実はこの大井川にかかる橋については、昭和46年につくった橋なので、もう既に40年た

っております。点検については、定期点検と毎年の点検をやっておりまして、いろいろな補修は必要に応じてやっております。あと耐震補強についても、点検と同時に、もう進んでおるところでございます。橋梁部については、現在ある橋梁に影響を与えないような工法を考えながら、もう一つ2車線分をつくっていくという形で、現在、工法等についても設計を最終版、来年度以降からもし新規事業ができるならば最終調整をしていこうというふうに考えているところでございます。

【家田部会長】 はい。次は沖縄ですね。

【照屋沖縄総合事務局道路建設課長】 では、沖縄のほうから説明いたします。

資料3-2の箇所図のほうで見ていただきたいんですけども、まず、環境施設帯についてでございますが、下のほうの現況の幅員については30メートルございまして、6車線でございます。これを50メートル拡幅することによりまして、両側に10メートルの環境施設帯を設けてございます。これによりまして騒音等の緩和に役立つかと思っております。拡幅しまして、引き続き交通量の調査も行いながら、環境対応についてはやりたいと考えております。

それと、米軍基地につきましても、将来的に返還されますと、ある程度の市街化区域になるだろうということで、米軍側につきましても、この10メートルの環境施設帯は確保するという対応を考えております。

もう1点、フィッシャリーナ地区についてでございますけれども、現在、埋め立てと造成が進んでおる状況でございまして、来年度には観光ホテルに着工すると。今、こういった施設の誘致を行っている状況でございまして、まだ完成時期というのは明確にはされておりませんが、そういったことでこういった計画も進んでいると。それと、返還事業との並行なんですけれども、キャンプ桑江でありますとか、キャンプ瑞慶覧、これから返還申請を行いまして、米軍の返還、それと町における区画整理事業とか、その辺を調整いたしまして事業を完成させていきたいと。できるだけ整合をとった事業の進め方にしたいと考えております。それで、時期的にはまだ明確には申し上げられませんが、地域との連携を図っていきたいというふうに考えてございます。

もう1点、渋滞についてですけれども、現在、6車線で渋滞箇所の交差点がございまして、まず拡幅によりましてこの交差点を解消するといったこと、それと、将来的にも、図面のほうにもございますけれども、県道の24号バイパス、橙色で縫ってございますが、こういったバイパスが今、事業中でございますので、こういった道路との分散効果、それと交

差点の改良、あと警察との協議で信号現示の調整とか、そういったことで円滑な交通処理ができるように地元とも調整しながら交通手法については進めてまいりたいというふうな対応を考えております。

以上でございます。

【家田部会長】 ありがとうございます。三浦さんからお願いできますか。

【三浦国道・防災課長】 大変悩ましいご質問であります。私どもとしては、少なくとも対策を講じようとしている主要渋滞ポイント、ここはこの事業によって解消、あるいは緩和をされるのではないかと思います。例えば日立バイパスをごらんいただきましても、合流した先がまだ2車線で残っていたり、並行する一般国号が2車線で残っていたりして、この事業だけでは、当然そこに渋滞ポイントが移動してくる可能性がないわけではないというふうに思っていますので、それは、この主要渋滞ポイントの協議会の中で事業を進めながら、そうしたところにも配慮して、今後の事業展開も考えていくことになるんだというふうに思っております。お答えになってないかもしれませんが。

【家田部会長】 はい。ありがとうございます。それでは、委員の皆さんから加えて議論をしていただきたいと思えます。

【石田委員】 こだわるようで申しわけないんですけども、北谷拡幅なんです。現況は多分、これ、相当歩道が切り下げられていて、現道との出入りってあると思うんですよ。そういうことをこんなでかい道路で本当に続けていいものだろうかという気が若干いたします。もう都市計画決定されていますので、とやかくは申しませんけれども、感想としては、こういう本当に大きな道路を既成市街地の中に建設するときには、側道のあり方の問題とか、いろいろなアイデアも出てくると思っていますので、ここでそういうことをやり直すと、また都市計画決定をやり直さないといかんというので、現在の混雑問題とか、いろいろな問題の解決を長引かせるだけですので、これはここでいいと思えますけれども、全体として、ぜひこういう大きな道路を市街地の中にうまくおさめるための工夫とか、そういうことについてご検討いただければなというふうに思います。

【家田部会長】 今の件、いかがですか。

【照屋沖縄総合事務局道路建設課長】 今回、米軍基地の返還に伴って、地元でも区画整理事業等を今後やっていくということで、地元のほうでも勉強会、まちづくりとか、そういったことをやっておりますので、それと連携して、この道路についても考えていきたいというふうに考えております。

【家田部会長】 ぜひよろしく申し上げます。ほかにどうでしょうか。

【田村委員】 日立の部分です。これは資料の3-2の4ページ目です。下のほうのレベルのところを見てみますと、これ、高さ10メートルぐらいの壁ができるようなイメージになるのでしょうか。用地が少なく、海側に張り出して道路をつくる。3キロで結構なお金もかかりますから、防潮堤の機能も持たせて道路整備をするのでしょうか。

【池田関東地方整備局道路部長】 地形的には結構海岸べたから崖のようになっている、そういうところの海岸のところを海に張り出してつくるような方法です。

【田村委員】 張り出していくんですね。

【池田関東地方整備局道路部長】 はい。

【田村委員】 現道拡幅とバイパスという代替案の比較のとき、バイパスを選ばれた理由にも関係するのですが、海にせり出していく、すなわち、あえて市街地の方へ近づけて道路を拡幅していくことの意味を教えてくださいなのですが。

【池田関東地方整備局道路部長】 この日立市は、そもそも山が海に近づいてきて、すごく細長いところで土地利用がかなり限られている。そこをさらに道路でとるというよりは、やはり海に張り出してというような選択です。

【田村委員】 わかりました。

【家田部会長】 今の点はよろしいですか。

【田村委員】 はい。

【家田部会長】 その張り出すに当たっては、今回のような災害のことは重々ご検討されていると思うんですけども、その辺、もうちょっとご解説いただきたい。

【池田関東地方整備局道路部長】 計画時はこの震災の前ですけれども、このフォーメーションというか、高さは海拔10メートルあたりを通過してしまして、今回の津波は最大で4メートル来ております。十分かどうかというのは難しいところがありますけれども、今回の津波に対しても、かなり余裕を持って安全性が確保されたというふうに思っております。

【家田部会長】 関東地方整備局では、この近所の今後の津波について、いろいろなシミュレーションの検討や何かをされていると思うんですが、そういう中での最大クラスの津波というものでもクリアできているというふうに思いますけれども、いかがでしょうか、その辺は。

【池田関東地方整備局道路部長】 まだ具体的に今後の津波の高さをどうするかという

ところまでは検討が至っておりませんので、先日の津波との比較において、かなり余裕幅もあるものですから、このままでいいのかなというふうな、そういう判断でおります。

【家田部会長】 その辺は今後チェックがなされるという理解をしておいてよろしいんですね。

【池田関東地方整備局道路部長】 はい。今後チェックをしまして、もし不足するような場合には、フォーメーションを見直すようなことも必要に応じて考えていきたいと思えます。

【家田部会長】 余計な話ですけど、私が別の分野で伺っている話で言うと、この近所についても、今回の津波が来たレベルと大幅にかけ離れるようなものを今後想定していくようなものではないようですけどね。上村先生、加えてどうでしょうか。

【上村委員】 今の日立バイパスですけれども、本当にこの地区というのは、いろんなメーカーさんや工場、また、港湾、物流も非常に活発なところですので、こういう整備効果も、渋滞だけではなく、物流機能の強化や輸送の速達性を上げていらっしゃると思いますので、これはどこかに、そういう拠点とどう結ばれるかというのを書いた地図がございませぬかね。

【池田関東地方整備局道路部長】 はい。不十分かも知れませんが、資料3-1の6ページの右側の下に、生産拠点というのはこれは日立の工場ございまして、部品生産工場が南北に広がっていること、それから、外からの物流については、茨城の日立港が中心になっているところで、そういったところからの物流がこの日立バイパスを活用するというふうに考えております。

【上村委員】 わかりました。また、もしこういった形での整備効果、交通渋滞緩和だけではなく、物流基盤の強化も高いときに、この地図でもわかるんですけども、また次のときというか、別の箇所ときには、もう少し詳しく、どういうふうに連結することにより、よりこういった物流機能が強化され、相乗効果を生んでいるのかというようなことがもう少しわかる図があれば、よりいいかなと思いますので、また次のときに工夫いただければと思います。

【池田関東地方整備局道路部長】 わかりました。

【家田部会長】 その辺は、今、口頭でご説明いただいたわけだけど、資料を後で差しかえていただくようにしておくことも可能ですね。ちょっと充実して。

【池田関東地方整備局道路部長】 はい。わかりました。

【家田部会長】 よろしいですか、それで。

【上村委員】 はい。

【家田部会長】 ありがとうございます。それでは、ひとまず前半の議論はこのくらいにして、先に行かせていただいてよろしいですか。ありがとうございます。

それでは、後半の3件についてご説明をお願いいたします。

【川瀧東北地方整備局道路部長】 東北地方整備局ですけれども、資料3-1の4ページをお願いいたします。今度は防災の関係の道路でございますけれども、最初に、国道121号線の会津縦貫南道路湯野上バイパスでございます。事業概要のところにあります、延長が8.3キロ、2車線、240億円、交通量は9,500台程度ということになってございます。道路交通上の課題は防災の面が中心であるんですけれども、恐縮ですが、資料3-2の大きい図面のほうを見ていただいたほうが良いと思います。資料3-2の3ページになります。右側に福島県の地図がありますけれども、今回、旗揚げしているところはこの湯野上バイパスです。高速道路の磐越道より南側の部分、湖より南側の部分が今回、会津縦貫南道路と呼んでいるんですけれども、そのうちの一部。実はこの北側の部分、会津縦貫北道路と小さく書いてありますけれども、ここも国のほうで権限代行ということで今、事業を起こしております。供与しているところもでございます。

さらにその上のほう、薄い黄色がありますけれども、これも大きなトンネル、大峠トンネルというのが抜けておまして、山形側からの主要なネットワークを構成されるルートになります。福島県的にいうと、ラダー状になっている道路の南北軸でございます。左側に大きい拡大図がございますけれども、現道路が121号線、黒丸が防災点検の対策箇所でありますし、赤い三角が落石発生箇所でございます。また、旗揚げがちょっとありますけれども、通行規制区間もあるということでございます。このうちの8.3キロが国で、上の小沼崎バイパスというのは既に県のほうで事業をしているところでございます。現道を見ていただいてわかるように、非常に狭くて、防災上も難点のある道路になっております。また、当然ながら豪雪地帯ですから、冬季は非常に通りづらくなる、危険な通行になる道路でございます。

すみません。もう一度資料3-1のほうに戻っていただきますと、そういうことで道路交通上の課題がございます。4ページの右側の整備効果のところには、この道路が完成いたしますと、防災・災害時の救助活動などに資すると。先ほどありましたけれども、防災点検の4カ所が回避できるとか、急勾配、急カーブの16カ所も解消できるとか、さらに住民生活の点でいきますと、3次医療施設がこの若松にございます。県内に4つ大きい病

院があるんですが、そのうちの1つがここにあるんですけども、この会津、山のほうですけれども、その地域の皆さんがこの3次医療施設に到達するのに、南会津だと27分間短縮できるなどの生活上の効果もあるということでございます。さらに効果3としましては、このあたりは観光地域でもあります。大内宿というわらぶき屋根の風情のある観光地もあって、そういう観光地へのアクセスも向上できるということがありまして、費用対効果は、一番下にありますけれども、1.4ということになります。

次の5ページでありますけれども、防災面の効果ということではありますが、冒頭、本省からも話があったように、ここについては迂回路もなく、1本しかありませんから、現況は評価としてはDでありまして、この道路ができますとBになる。目標が達成できるということになります。また、ネットワーク全体の防災機能としましても、弱点としては、今、当該リンクが遮断され不通となりますけれども、これが0.7に改善できるということでございます。

説明は以上です。

【家田部会長】 続けてどうぞ。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 近畿地方整備局ですけれども、まず、全体を概括していただくために、資料2の2ページ、ちょっとこれ、日本列島全体の中の位置を見ていただきたいんですけども、ざっと言いますと紀伊半島の外側に国道が走っております。三重県も含めて紀伊半島は外側に国道42号が走っています。これは、先ほどのくしの歯作戦等は津波のときには心配しないといけなかったんですけども、今回の12号台風ではほとんど被害がありません。一方で、県が紀伊半島の中の国道、県道を管理していますけれども、これがずたずたになったというのが今回の災害でありました。

次に、参考資料2で災害の状況を説明させていただきますけれども、12ページをざらんいただきたいと思います。そういう紀伊半島の状況の中で、この道路は紀伊半島を縦に貫いている道路になっております。それで、この間の台風12号の災害ですけれども、左側に地図がありますが、この十津川の長殿というところが被害箇所のひどいところの1つですけれども、赤いところが崩落しているところで、国道がほとんど使えなくなった。中でも真ん中あたりの写真2と書いてあるところ、これが長殿というところですが、道路が深層崩壊で地盤ごと海に持っていかれたところでございます。ここが今回の対象になります。

この長殿地区で、先ほど課長の説明もありましたが、58日間通行どめになって、救急

搬送が非常に難しくなったということで、左の下の図面を見ていただきたいんですけども、真ん中に168号があって、十津川役場から県立病院まで130分と書いてあります。これが遮断されますと、迂回路を使うと200分ということになります。ただ、この災害のときには、この迂回路も全部アウトですから、ほとんど通れなかったのが、この168が緊急復旧するとか、欠けているところを応急復旧するというので、2カ月ぐらいでやっとながったという状況でございました。

それで、資料の3-1で評価のご説明をさせていただきます。資料3-1の10ページをごらんください。この道路は県の道路になります。奈良県のほうで管理している168号ですけども、県のほうで、そういう深層崩壊をするところに、計測をしながらトンネルを掘っていくというふうなことを今まで経験したことがないということもございまして、大規模な工事であるということもございまして、国のほうで全国的な知見を持っておりまして、国総研と緊密に連絡をとって、こういう施行ができるということで、権限代行の対象にしたものでございます。

10ページの3の整備効果からご説明させていただきますけれども、3つあります。先ほどからご説明していますように、災害に強い道路、ほぼトンネルになりますので、災害に強い道路になるということ、それから、現道、10ページの上のところをごらんいただきたい。丸がついているところは幅員が狭かったり、線形が厳しいところですけども、こういった現道が通っていたところが、バイパスによって幅員狭小とかが解消されて地域間の連携が強くなる。それから、3つ目、住民生活のところですけども、2次医療機関への搬送が楽になるということで、もともと遠いところですけども、より近くなるということもございまして、B/Cはぎりぎりですけども、1.1を確保しています。

次のページをごらんいただきたいと思います。拠点連絡性ですけども、先ほどの4ランクのA B C Dで言いますと、この土砂崩壊が懸念される区間を解消しますので、Dランクの評価でございまして、この五條新宮道路が確保できればBランクに評価が上がると想定しております。

それから、その下の②のネットワークの全体の防災計画ですけども、この区間は全く通れなくなっている不通区間ですので、表現によりますけれども、現況弱点度は、通れませんので無限大と計算してございまして、できれば不通が解消しますので、整備後の弱点度は0.9になりますので、割り算をして改善度も無限大ということになります。

図面は、先ほど課長が説明されましたように、大阪湾の周辺のところ、近畿地区全体

を見ていただくと、紀伊半島の南のほうは赤い線が多くて評価が低くなっております。そういう状況でございます。

以上でございます。

【家田部会長】       どうぞ。

【長谷川四国地方整備局道路部長】       では、最後に安芸道路について説明させていただきます。お手元の資料3-1の12ページでございます。

まず事業概要ですけど、左の上にあります事業位置を見ていただきますとわかるとおり、高知市から東に向かって、現在、高地東部自動車道というのを事業中ですが、その先の地域高速道路、阿南安芸自動車道路の一部ということで、5.8キロの道路でございます。

課題ですけれども、その下に書いていますが、防災・災害時の救助活動ということで、これはいわゆる津波の浸水です。大変恐縮ですけど、もう少し詳しく見ていただくために、箇所図の資料3-2の8ページを見ていただきたいと思います。これは、現地の安芸市の中心部を大きくしたものですけれども、水色で塗っているところ、一部集落のオレンジ色といいますか、黄色と重なって少し見にくい部分がありますけれども、黒い太線が現在の国道55号線ですけれども、安芸市の中心部ではほぼ9割方、津波浸水が起きると想定されています。これがまず1つ目の課題です。

それから、先ほどの資料に戻っていただいて、2つ目の課題が住民生活と書いていますけれども、いわゆる救急医療機関へのアクセスということで、これは資料3-1の12ページにありますけれども、右側に図4ということで、第3次救急医療施設への60分圏域というふうな絵がありますが、高知県東部地域、この先、室戸市を初めとしまして市町村がございしますが、白地がわかるように60分で第3次医療施設ということで、高知医療センターとか、赤十字病院に大変遠い、アクセスできない部分が残っているという課題が2つ目です。

それから、3つ目の課題が、③地域経済・地域社会等と書いていますが、いわゆる市内の交通混雑です。これは、すみません、計画段階評価ということで参考資料2の14ページを見ていただくと、もう少し詳しくわかるんですけども、右側の下のところに、東西唯一の幹線道路に交通が集中と書いていますが、安芸市の中心市街地を通るということで、混雑度1.62という渋滞ポイントもありますが、そのほか交差点ですとか、市道の食い違いですとか、沿道の大型店舗等ありまして交通混雑が起きているという、この3つの課題があります。

それに対しての対策ということですが、計画段階評価、参考資料2の次のページ、15ページを見ていただきたいんですけども、3つの案を考えまして、上に表がありますけれども、案①、案②、案③がございます。まず案①、高規格道路と書いていますが、いわゆる高規格道路と書いていますが、いわゆる別線をつくるという案、それから、現道で連続的に立体交差にするという案、それから、現道を拡幅する案という3つの案でございます。それぞれ先ほどの課題に対する対応がありますけれども、それに対する○、×、プラス、コストのところも見ていただきますとわかるとおり、案2、案3につきましては現道を拡幅するということで、既に沿道は市街地化されておりました、特に用地費がかかるということで、万一のコストも安いということで、別線案①を考えています。それによりまして、効果ですけれども、津波につきましては、先ほどの箇所図を見ていただいておりますとおり、東側のほうは、津波の浸水区域を通りますが、基本的には盛土構造ということで、現在の津波浸水高さより高いところを通るような形で考えておいて、緊急輸送道路としても働かだろろうと思っています。

それから、緊急医療施設へのアクセス性の向上にもつながりますし、市街地を走ります現道の交通混雑も解消するというので、この案①につきまして考えておいて、それぞれ整備効果は、もともと本資料にありますとおり、津波、それから、緊急受け入れ施設へのアクセス性、それから、交通渋滞も緩和するというのでございます。

B/Cですけれども、1.4というふうに計算されています。それから、本資料の13ページ目のほうは、防災面のネットワーク上のリンクということで、この事業によりましてリンクがつながるということで、現況Dであったものが、これは前後の事業ができたという前提ですけれども、二重丸に評価が上がります。それから、当該リンクが遮断されていたものが通じるということで、改善度も無限大という計算になっています。

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、以上の3件につきまして、質疑をしたいと思います。どうぞお願いいたします。

**【田村委員】** 権限代行について伺いたいです。奈良県のこの区間に関しては、昨年9月の水害を受けて初めてこの区間が権限代行になったのかどうかというのが1点目です。

それから、福島と奈良県の2つについて、今、検討対象の地区以外のところはまだできていないわけで、そこところは県がやるわけですね。その県がどのぐらいのスピードを持ってやるのかということを含めて——県がやるかやらないか、それは必ず県がやるに決

まっているのでしようけれども、そのあたり、県がやる部分の一部を権限代行で実施するときに、県側のやるべき部分の整備スピードについて国が県へ注文をつけるのか否か。ひどいことを言うと、お金がなくなって県がやれなくなったことは過去にないのでしょうかという質問です。

【家田部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがですか。

【石田委員】 これ、表現上の問題だと思うんですけども、資料3-2の3ページの湯野上バイパスの地図を見ますと、会津縦貫北道路と南道路が山の中に消えているような気がして、これ、もうちょっとちゃんとネットワーク図として、ありますよというのを書いておいたほうがいいのかなどというふうに思いました。山の中に消えている道路にネットワーク機能というのは何か期待できないような気がします。

それと、これはたしか1種3級でということなんですけれども、工事用のアクセス道路とかが結構あると思うんですね。いざというときに、この2カ所だけでしかアクセスできないとなると、結構、緊急物質とか、孤立した集落を救うというときにもやりにくいので、常時というわけではないですけども、何かそういう工事用の道路ができて、ちょっとアクセスポイントがふえるようなことがあれば、その辺を活用していただけるとありがたいなというふうに思いました。

3番目なんですけれども、これは、だめよという意味で言っているわけじゃないんですけども、これをつくったからといって、DがBになるというわけではないですね。ほかのところもやって初めてBになるわけですね。これは安芸道路もそうだと思いますけれども。そうしたら、こういう書き方をすると、まあ、そんな勘違いをする人はいないかもわかりませんが、安心しちゃうとか、かえって全体のネットワークの整備のスピードが遅くなるとかという、そういう余計な心配もちょっとしますので、その辺、工夫していただければなというふうに思います。1種3級の問題については安芸道路も同じですので、後でお答えいただければなと思いました。

以上です。

【家田部会長】 よろしいですか。じゃ、上村委員。

【上村委員】 今回、奈良県、また福島県の権限代行业務というのは非常に意味があるなど、大変大事な事業だなどと思います。ただ、私も初めてこの権限代行によってのを知って、今までにも県の要望によるそういった事業があるのであれば教えていただきたいのと、それから、今後、こういった権限代行业務が整うためには、どうのご指導という

か、なかなかこういうことでないと、今回の福島にしても、また奈良にしても、なかなか大きな災害の中でできないと思いますけれども、こういった制度がより有効に使われるためには、どういった手続なり、またご指導があるのかというようなことをちょっとお聞かせ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。ほかにはよろしいですか。

じゃ、2点ほどつけ加えさせていただきますけれども、まず湯野上バイパスの資料で、効果3のところには地域経済・地域社会というのがあって、関東から来やすいと。64分が62分というのがあるんだけど、これはどんなものでしょうかね。書くかね、これっていう感じもするんだけど、ちょっとご解説いただきたい。で、さっき石田先生もおっしゃったんだけど、この会津縦貫道、南と北の道路というのは一体どういうネットワーク上の位置づけのものなのかというのは、やっぱりもうちょっと資料として充実して、その意味合いの中において、まあ、道路って一遍にできませんから、つくっていくしかないんだから、こういう位置づけなんですよということでこの64分、62分を理解すべきだと思うんだけど、ちょっとそこら辺を説明していただきたい。

それから、168号線長殿道路ですけども、これは、十津川は昔から大変厳しい、大洪水でひどい目に遭っているわけですけども、この資料によると、あくまで奈良県であって、奈良県の中での県立五條の病院に行かなければいけないという、こんなような理屈になっていると思うんですけども、この辺の地域の生活というのはどうなっているのかなと思ってね、この新宮のほうに近いような面もあるんじゃないかと思うんだけど、今回の評価というのは、新宮のほうも考えていますよね、後ろの図ではそういうふうになっているんだけど、10ページのいろいろ技術的に書くときには、県内の効果だけじゃなくて、もうちょっと県を超えたところで、これも代行というんですか、権限代行なんだから、本当に県だけでやるというんだったら、それはそれでいいけど、仮にも国に手伝ってもらおうということであるなら、国としての見識を出すとする、こういう整備効果というのいろいろ図が、県の中でクローズしている図じゃないほうがいいですよ。そこら辺、ちょっと解説いただけたらいいなと思った次第でございます。

【石田委員】      追加してよろしいですか。

【家田部会長】      どうぞ。

【石田委員】      安芸道路なんですけれども、資料3-2の8ページの図面を見ますと、市の東半分は浸水区域の中を通りますよね。そうすると、多分、津波対策はこの道路自体

は十分に考えておられると思いますけれども、平場におられる方の避難場所としても活用するということが期待されていると思うんですが、その辺の工夫についてお聞かせください。

【家田部会長】 では、以上でよろしいでしょうか。まず、権限代行のいろいろなルールとか、経緯とか、過去のことも全般的にご質問もありましたので、まずそれを本省のほうからご説明いただいて、その後、逐次、また北のほうからご説明いただくというふうにしたいと思います。

【三浦国道・防災課長】 権限代行につきましては、これまでもずっとやってきております。最初にもご説明申し上げましたけど、基本的考え方は、県が管理している国道で非常に開業規模の大きなものと、それから、技術的に難しいものになっています。技術的に難しいものの代表としては、やはり長大トンネルと長大橋が上げられております。

それから、両県境をまたぐような部分、こういうところも権限代行の要素としては非常に大きいというふうに思っています。これらは、現在もそうですけれども、順次整備をしながら進めておりますが、現在でも各県からそうしたご要望がありまして、予算規模と、それから、既存の事業の進捗状況を踏まえながら新規事業化を図っているというのが実情でございます。

【家田部会長】 今の点については、上村委員と田村委員からご質問が出たわけですが、いかがでしょうか。

【田村委員】 災害が起きて権限代行したということではないという解釈で合っていますか。

【三浦国道・防災課長】 大規模災害が起きて権限代行をしている区間も過去にもございます。例えば随分昔の話ですけれども、新潟の関川というところで非常に大きな災害が起きて、権限代行を全線にわたってやったということもございますし、今回もやはり十津川のところの災害は非常に規模が大きくて、復旧・復興に向けてスピードを要するというので、プライオリティーが上がったという要素はあります。

【田村委員】 それにあわせて、県が施行する部分に関してもスピードアップをすることか、そのあたりの調整というのもするんでしょうか。

【三浦国道・防災課長】 県と調整をしながらやっております。

【田村委員】 わかりました。

【家田部会長】 よろしいですか。それじゃ、北のほうからご回答いただきたいと思い

ます。

【川瀧東北地方整備局道路部長】 それでは、会津縦貫南道路でございますけれども、資料3-2の3ページの図面をお開きください。左側に大きい図面がありますが、今回、赤で旗揚げしているところが権限代行でやらせていただくという区間、上に小沼崎バイパスというのはこの県事業でやっている区間でありまして、ご指摘のとおりこれは整合をとって、同じ形で、同じような供与年度で供与しなければいけないと思っています。10年以内には両道路とも完成をしていきたいというふうに考えてございます。

それから、3ページの図面でいくと右側の福島県の図面で、ネットワークが消えるみたいな形になっておりますが、さっきちょっと口頭で説明しましたけれども、この大きいトンネル、大峠トンネルというのを、これも権限代行でトンネルを抜きまして、山形の米沢側とつながっている。米沢のほうには広域地方道路があって、高速道路を結んでいる非常に重要なネットワークになってございますので、そこら辺がわかるように図面の工夫をしていきたいと思っております。

【石田委員】 南側は日光につながっていくんですね。

【川瀧東北地方整備局道路部長】 日光のほうにつながります。

【家田部会長】 鬼怒川のほうに行くんだね。

【川瀧東北地方整備局道路部長】 はい、そうです。

【家田部会長】 それは計画があるんですか。

【川瀧東北地方整備局道路部長】 それはまだ地域高規格道路の候補路線ということになっております。

それから、次に、同じく石田先生のほうから、湯野上バイパスはもう少しアクセスがよくなるかというご指摘もありました。右下に縦断図があるんですけども、やはり地形的にトンネルとか、特に左側のほうはトンネル、トンネルという形で非常に厳しい地形条件をクリアする構造になっておりますけれども、ただ、ご指摘のとおり災害の関連、その他もろもろ地域活性化の観点からもそういう工夫ができないかどうか、引き続き検討していきたいと思っております。

あと防災性の評価のところ、本資料のほうですけれども、DからBにというのがありました。これはご指摘のとおり、全部これがつながった場合の評価になりますので、そのあたり、表現の仕方をまた本省のほうと相談をしていきたいと思っております。

最後に、部会長のほうから、観光のところ、64分から62分だということでございます。

して、ちょっと私も説明しなかったんですけども、この地区は大内宿が大きい観光地なんだそうです。それで、地元の意見を聞いたら、ぜひこういう形で入れてくれという話もあったんですけども、一方で、我々の東北小委員会の中でも、ほかにいい箇所があれば、そういう表現をするべきだというご意見もありましたものですから、ちょっとこの表現は、他事例でいいのがあれば検討したいと思います。

【家田部会長】 何かこういうふうに書かれると、どんなもんかなという気がしてきちゃいますよね。

【川瀧東北地方整備局道路部長】 白河の委員会からだとかこういう形になるんだそうですけれども、ちょっとほかの事例もあるんじゃないかと思しますので、検討してみます。

【家田部会長】 はい。続けてどうぞ。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 奈良の道路ですけども、課長が申し上げたところに少しつけ加えると、災害に関連したかどうかということですが、今回の台風の調査によって深層崩壊だという原因もわかりまして、技術的な難しさを認識されたということも重ねてございます。

それから、上村委員のご質問のどういう要望経緯かということにも絡むんですけども、9月災害があった以降、両県知事から、国でこれを早く整備してスピードアップしてくれということが強くございました。その後も何度も、例えば指定区間に入れて直轄で整備をしてくれという要望もございましたし、年度末に具体的な予算に近づいて、この区間を権限代行でやってくれというふうな要望になってきたという経緯がございます。

それから、最後に会長から、生活圈域というんですかね、もう少し広域な観点でのご説明ということだったんですけども、そもそもこの十津川というのは、ほとんどこの十津川村内で動きはクローズしています。調査によると96～97%は動きが中の流動でございまして、外へなかなか出づらいというか、もともとそういう地域ではあります。そんな中で病院に行くとするれば、近いのは五條にもございますし、さっき会長のほうからあった新宮のほうの病院に行ったり、田辺のほうに行ったりというのも多少あるようでございます。ただ、南のほうも、実は折立というところで現道の橋が2カ月ほど通れなくなっておりましたこともございまして、そういったことで一番近いところをここでは表現させていただいております。

【家田部会長】 はい。じゃ、四国ですね。

【長谷川四国地方整備局道路部長】 安芸道路につきまして、浸水地域を通るというこ

とで住民の避難という話ですけれども、実際、地元の市長さんですとか、地元の方からやはりそういう話は出ていますし、あと、場所は違うんですけれども、東部自動車道というもっと高知寄りのほうでも、事業中の区間でそういうことはできていまして、地元の方とどうやってやるかというような話も少ししたりしていますので、その辺も参考にしながら、先ほどの工事用道路じゃないですけれども、計画とか、施工の段階からできることは考えたいと思います。

それから、ネットワークの二重丸の評価ですけど、一応隣接事業中、調査中区間が入っていますが、確かに特に徳島県のほうはまだまだあれですので、少し工夫が必要かなと思います。

【家田部会長】 はい。加えていかがでしょうか。今の安芸道路のところは、津波の高さの問題はもうちょっとお答えいただけますか。

【長谷川四国地方整備局道路部長】 今の想定では8.3メートルというふうになっていまして、浸水しないような縦断線形をこの箇所図内にしているんですけれども、多分、今後、見直しがされると思いますので、盛土とか、そのような高さについても、その結果を見ながら考えたいと思います。

【家田部会長】 ちなみに伺うと、その8.何メートルという今の盛土の高さは、何によって決まっている高さなんでしょうかね。

【長谷川四国地方整備局道路部長】 この縦断線形を見ていただきますとわかりますように、前後のつながりと津波の高さも両方参考にしながら決めております。

【家田部会長】 津波のほうも参考にしているんですか。

【長谷川四国地方整備局道路部長】 はい。

【家田部会長】 じゃあ、その見直しがあれば、また見直さなければいけないなという、そういうことですね。

【長谷川四国地方整備局道路部長】 はい。そうです。

【家田部会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【田村委員】 高知県全体における安芸道路について教えてください。高知市は、都市全体が浸水地域になるといった、防災上工夫が必要な都市と私は理解しています。もしも、それが合っているならば、安芸が被災したとき、高知の医療機関に助けを求めることの妥当性はどこにあるのか。昨年の大災害の教訓として、市町村を超えて、都府県を越えて広域に被災することを前提とした防災道路整備の議論がされています。今回も、高知の病院

が使えないことも含めて、今までの計画とは違う防災道路づくりを考える必要はなかったのかどうかお教えてください。道路区間の事業評価を行なっているながら、ネットワークで考えるべきという、議論の平仄があっていない質問で恐縮です。

【長谷川四国地方整備局道路部長】 すみません、ちょっとお答えになるかどうか、まず最初に、道路啓開という観点では、先ほど言いましたように、それぞれ太平洋側にアクセスするルートを幾つか決めまして、それにどういう病院があるとか、どういう防災拠点があるとかということを図にまとめて、県の人とか、直轄で情報共有してお互いに、例えばどこか弱いところがあれば、そういうところを重点的に地区としては入れていこうとか、そういうことはやっています。

それから、ネットワーク全体の話は、四国は実は八の字ネットワークといいまして、ぐるぐるっと回る規格の高い道路でという話がございます、それを今後とも特に高知の太平洋側は一生懸命整備に向けてやっていきたいと思っているところです。

【田村委員】 昨年の大震災、津波被災を受けて議論を始めた防災に強い道路整備の話と、今回上がってきている話は異なると考えたほうが良いのではないのでしょうか。都市計画決定とか環境アセスの手続を踏まえた、今までの道路区間の事業評価の延長上に、今回の事業評価があくまでもあり、たまたま、防災道路の評価基準が出来たのでそれでも検討してみた、という考えでよいのではないのでしょうか。事業評価については、区間ごとに長い時間を掛けて地元で検討を重ねてきた経緯があり、一朝一夕には、防災に強い道路評価には結び付けられないのが、当たり前です。むしろ、各地域における今までの道路整備に関わる議論の蓄積を踏まえながら、来るであろう南海、東南海の被災への対応を、新しい防災道路の評価基準などを改良しながら、地域の実情に合わせて道路整備を変更してゆくことで、問題ないと私は考えます。ここの議論の範疇を超えていることはわかっているながらの質問で恐縮です。

【長谷川四国地方整備局道路部長】 すみません。すぐお答えできないんですけども、いずれにしても津波の想定高さ等が見直されると思いますので、もう一回、どこが津波浸水になるかというところはきっちりつかんだ上で、まさに先生が言われるように、救急医療施設がどこにあって、どうアクセスするかというのは、やはり県とか、そういったところで連携しながら考えていきたいと思っています。すみません。参考にさせていただきます。

【田村委員】 とんでもない、私の質問がむちゃな質問ですから。どうもありがとうございました。

【家田部会長】 ほかにはよろしいですか。そうしたら、判断をする前に、全般的に前のほうの5件も込みにして、きょうの話題全般的にコメントいただいたり、ご意見をいただいたりする時間をとりたいと思います。いかがでしょうか。

【石田委員】 今回のやつは250億円未満ということで、比較的短いものが主なんですけれども、先ほどのDがBになるということとも関連するんですけれども、長いネットワークとして考えた上での今回の評価であるという、そういうまい仕掛けがどこかでできればいいのになと思うんですね。細かい単位でやっていくと、なかなかネットワークとしての効果が総体として発揮できなくなるような——ことしはこっちだから、来年はちょっと遠いところにやりましょうとか、そういう日本人的優しさが選択と集中に反するということもありますから、やはり全体としてのネットワークの効果が出るような、もう一つ上の何か評価の仕組みというのがあってもいいなというのをちょっと感じましたので、また議論できればと思います。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょう。

【上村委員】 今回、防災面での課題があるところがまだ100リンクもあるということなんですけれども、東海、東南海、南海地震も向こう30年と言われてきましたけれども、きのうおとつぐらいのニュースだと、期間がかなり近くなって10年とか、向こう5年とか、非常に短い周期を指摘する地震学者の方もふえてきているという昨今ですが、道路だけで防災をというわけにはいかないかもしれませんけれども、100ぐらいのいわゆるレベルDがあるにもかかわらず、事業環境が整わないというのは、逆に非常に残念なような気がいたしますので、実施箇所によって、地域によって、いろいろ課題があっても整わないのだと思いますけれども、ぜひ1日も早くそういったものを整えていくような指導といいますか、そういったものも重ねてお願いしたいと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。田村先生、何かありますか。

【田村委員】 昨年から防災機能に関わる指標をつくって、いろいろ検討してきました。今回、代行の部分、いわゆる県道のレベルに関しても指標として上がってきたわけです。その意味では防災に関わる指標は、都道府県単位の道路を評価するため、国道と主要地方道を合わせたネットワークにまで具体的に活用された訳で、指標を作った意義が再確認されたと考えます。ただし、皆さんもおっしゃっているとおり、この指標にはまだまだ課題があります。ネットワーク全体の中での防災という議論をどこまでできるか、各地域における今までの道路整備に関わる議論の蓄積を踏まえて新しい防災道路の評価基準を改良し

ながら地域の实情に合わせて道路整備を変更してゆくことの重要性、さらには、B/CとA/Cの使い分け、などです。これらについての議論もそろそろはじめるときかなあ、と考えました。

【家田部会長】 ありがとうございます。私からもちょっと感想を申し上げると、これは資料1かな。資料1を例にしていうと、4ページに東北の地図が出ていて、それで5ページに近畿、四国と地図が出ていて、東北の地図を見ていたときには、このくらいの密度のネットワークでやっておくと、まあ、いい線かなという感じもしていたんだけど、次の近畿、四国を見ると、すこーんと遠くてね、うーんという感じもするんですよ。というのは、さっきの権限代行で奈良県の分があっても、要するに県の中に入っているとその県の中で動きを考えたくなくなっちゃうんだけどね。けども、率直にいうと、90%が十津川の中だと言ったけれども、十津川の中では何にも買えませんからね。だから、必ず出ているんですよ。だから、もうちょっとその実態に合ったようなことをやると、例えば近畿地方の地図のここのすぼーんという長さでは、プレジジョンがちょっと粗っぽいような感じも印象的に受けますよね。もちろんこれだけでやっているわけじゃないわけだけどね。もう一つの弱点度とか、あっちのほうはもうちょっと細かいのでやっているんだけど、そっちについても何か見えるようにして、ああ、なるほど、ここのところがこういうふうになっていますねって。A B C Dをつけるときの図だけしかない、ちょっと粗っぽいことしかやってないような感じを受けるなという感じがあって、できれば、さっき言ったようなことを考えてほしいし、それから、やっぱり危ないところって、結構、県がやっている国道だったり県道だったりするわけでしょう。だけど、それは県の範囲の中でしか物を考えないじゃ、岩手県のような大きい県だったら、結構それでも機能するにしても、関西にあるような割合小ぶりの県とかだと、それじゃ済まないんじゃないかなという感じがするなという、まあ、それはこれからの勉強課題だなと思った。感想でございます。

石田先生、どうぞ。

【石田委員】 この地図で縮尺は合っていないですね。縮尺を合わせておいていただくと、ちょっと印象は違うかもわからないな。それと、書いてない国道が結構ありますよね、近畿と四国、中部については。

【上村委員】 そうですね。

【家田部会長】 それじゃ、感想もいただいたので、そのくらいにさせていただいて、きょうの8件について評価をいただきたいと思います。どういうふうにいたしましょうか。

採択でよろしいですか。

(「はい」の声あり)

【家田部会長】 特につけ加えるというか、こういうことを前提にしてというような意見はございますか。

私としては、1つは、日立と安芸の道路については、今、進行中の津波の危険性へのチェックを入念にやっていただきたいなということと、もう一つは、北谷の拡幅については、これだけ大規模な道路になるし、それから、沿道の地域整備というのも随分進展しますよね。そうすると、さっき石田先生もおっしゃったけど、沿道の環境保全であるとか、あるいはまちづくりとの整合性を重々お考えになってお進めいただきたいというふうに、大体皆さんお考えになったと思うんですが、私としてはその2点ぐらいを付帯の意見にして8件採択ということでいかがかと思うんですが、先生方、いかがでございましょうか。

【石田委員】 先ほども申しましたけど、特に防災に関しては、Bになりますという、Bに向かって近づきはするけれども、Bにはならないわけですね。ほかのリンクが完成すればということはきちんと書いてありますけれども、やはりそのBになるべく早くなるように努力するといいますか、書き方は難しいと思いますけれども、そういうニュアンスのこともつけ加えていただくとありがたいです。

【家田部会長】 なるほど。この当該事業に関連したところについても検討を怠りなくということですね。

【石田委員】 そうですね。

【家田部会長】 ありがとうございます。それでは、そのような判断でご異議ございませんか。

(「結構です」の声あり)

【家田部会長】 ありがとうございます。それでは、審議事項は以上ということにしたんですが、ここまでについて、事務局のほうから何かお話がございましょうか。

【三浦国道・防災課長】 ただいまご指摘をいただいた件、それから、ご意見をいただいた件は、今後、順次反映をさせていただきたいと思います。

【家田部会長】 よろしいですか。そういう意見はやめてくれとかいうのはないですね。大丈夫ですね。ありがとうございます。

それでは、続いて報告事項のほうに入りたいと思います。まずはご説明をお願いいたします。

【縄田高速道路課長】 それでは、資料4をもちまして報告事項のご説明をさせていただきます。

資料4の表紙をめくっていただきまして、1ページでございますが、直轄事業と有料道路事業の基本的な役割分担の考え方ということで、今回ご報告する趣旨について、1枚にまとめてございます。

今回、具体的には東京外かく環状道路と、それから、名古屋環状2号線というものを報告させていただきます。これにつきましては、一番上の丸にございますように、平成21年4月の国幹会議において、直轄・有料による事業方式ということで計画は策定済みでございます。その後、さらに事業手法の検討を行いながら、直轄中心にこの2つについては事業を行っております。昨年23年12月の高速道路あり方検討有識者委員会におきましてとりまとめの中で、この2つの道路につきましては、緊急性、周辺ネットワークとの整合性から利用者負担による有料道路方式、これを基本とすべきというふうにご指摘をいただきました。その際、さまざまな工夫をもってなお利用者負担だけで足りない分については、税負担も活用する必要がある。このさまざまな工夫の中身につきましては、今後、コスト縮減、あるいは債務償還の状況の定期的な確認というものを行いながら検討してまいるわけでございますが、足りない分については税負担も活用するというようなご指摘をいただきました。

このとりまとめを踏まえして、24年度の直轄事業の事業内容を検討するという段階になっておりまして、このそれぞれ直轄・有料の基本的な役割分担の考え方、これを私どものほうで整理させていただきましたので、審議会のほうにご報告をさせていただきたいということでございます。位置づけについては、以上でございます。

資料の3ページまで飛んでいただきまして、A3の資料、横書きでございます。2つの事業の概要でございます。東京外環、それから、名古屋環状2号線ともにそれぞれ残った区間、東京外環につきましては、34キロ開通済み、32キロが事業中という取り扱いでございます。それから、名古屋環状2号線については、55キロが開通済み、現在12キロが事業中と、こういうことでございますが、赤く塗っている区間は事業中とはなっておりませんけれども、後ほどご説明いたしますが、有料道路事業としては事業を開始しておりませんので、直轄事業として事業を行っているところということでございます。

次に4ページ目でございます。先ほどご説明しました赤い区間をさらに詳しくご説明させていただきますと、左側の東京外かく環状道路につきましては、事業開始は平成21年

ということで、約16キロ、全体事業費1兆2,820億円ということでございます。

これにつきましては、21年に事業化しましたけれども、直轄事業と有料道路事業の責任分担があいまいであるというようなご指摘で、予算の大部分を一度執行停止にいたしました。その後、直轄事業において事業を進めてまいりました。この直轄事業によって事業を進めるまでの間には、平成22年4月に事業の進め方についての再検証を行うなどして、一度利便増進事業を使って高速道路会社で単独施行するというような制度も公表されました。ただし、これも法案が廃案になったということでございます。それで、先ほど申し上げました23年4月よりの高速道路のあり方検討有識者委員会で検討していただいた結果、12月にとりまとめで先ほどのような方向が示されたということでございます。名古屋環状2号線についても同様でございます。

現在の状況でございますが、5ページ目でございますように、今申し上げましたような経緯がございますことから、東京外かく環状道路につきましては、これまで生活再建のための用地買収、これを直轄事業のみで進めてまいりました。地元から、ぜひ用地を買い取ってほしいという方に対応するというように限定したような形で買収を進めてまいりました。そういうことで、現在の用地進捗率については、上でございますように約7%、約4%というような形にとどまっているところでございますが、今後は計画買収に来年度以降、移行してまいりたいと考えてございます。

なお、下にジャンクションの予定地がそれぞれ航空写真でございます。東名ジャンクション付近につきましては、ちょっとごらんになっていただくとおわかりのように、東名高速道路付近に、過去においてある程度用地が確保されている部分がございます。東名高速ジャンクション周辺からは即時工事に着手できるような状況にはなっているという状況でございます。

それから、次の6ページは名古屋環状2号線でございます。こちらにつきましても、名古屋環状2号線に並行する国道がございます。302号線の改築の際に、用地はほぼ確保済みでございます。こちらにつきましては、事業が開始できれば、取得済み用地の中で工事の着手に入れるというような状況でございます。

7ページ以降にまとめさせていただいております報告事項につきましては、まず8ページでございますが、施行区分の考え方ということでございます。東京外かく環状道路でございます。先ほど申し上げましたように、区間によって責任分担を明確化する、さらに利用者負担と税負担の組み合わせで対応するということを大前提に、具体的には、まず効率

的・効果的な管理を行うということで、日常的なメンテナンスが必要な舗装設備工事は有料事業者が担当しよう。さらに東名のジャンクションについては、ここから先ほど申し上げましたように整備は進められるということで、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るというようなことで、下の図にございますような、赤い色のところを有料道路事業の担当、白地のところを公共事業担当ということで、とりあえず施行区分を決めさせていただきたいということで考えてございます。

なお、この図にございますように、中央ジャンクションから左に中日本高速道路会社、それから、右側に東日本高速道路会社とございます。これは、それぞれの区間につきまして、現在、高速会社法によって事業範囲がそれぞれ中日本、東日本と決められている区間がございます。さらにそれぞれの区間が接続する関越道と外環は東日本会社、それから、中央道、東名は中日本会社、これが管理しているというようなことで一体的な管理が可能である。さらに両会社から有料投資を行うという意向が確認できているということで、事業者についてはこの2社で担当していただきたいということで、今考えてございます。

それから、飛ばしていただきまして10ページ、名古屋2環でございますが、こちらにつきましては、同様の考え方で施行区分を考えてございます。こちらにつきましては、伊勢湾岸道と、それから、東名阪道、こちらのジャンクション部分について中日本会社、そこをつなぐ舗装設備工事についても中日本会社で担当いただき、残りの部分を公共事業と、このような役割分担を想定して、今現在、作業を進めているところでございます。

大変簡単でございますが、以上、ご報告をさせていただきます。

**【家田部会長】** どうもありがとうございました。それでは、ただいまのご説明につきまして、ご質問等ありましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

では、1点だけ質問なんですけれども、高速道路のあり方委員会なんかでも議論が出たところでありますが、整備のときの役割分担の話だけではなくて、その後、上手にこのネットワークを使っていくためには、マネジメントを首都高なんかともうまく連携をとりながら、それから、中日本と東日本も上手に連携をとりながらうまくやらないと、上手な交通の流れにならないねみたいな議論がありましたけど、その辺は、きょうの話とはどんなような関係性になるんでしょうかね。

**【縄田高速道路課長】** 本日の事業主体につきましては、特に外環につきましては、接続しているというようなこと等も含めまして、東日本、中日本、施行主体ということで考えてございます。ただ、首都高も当然、東名とつながっているネットワークを形成してお

りますので、首都高、外環、それから、圏央道等も含めて首都圏のネットワーク全体のマネジメントのあり方については、国と地方で今、検討会議を設けてございまして、その中で早急に詰めてまいりたいということを考えてございます。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。皆さんからいかがでしょうか。

【石田委員】 資料4の8ページ、及び名古屋2環でいうと10ページの公共事業と有料道路事業のバランスなんですけれども、大体この図に示されているようなボリューム感でよろしいんですか。

【縄田高速道路課長】 ざくっとした試算ですと、ボリューム感は赤い色の程度しか入ってこないかなという感じで考えております。詳細はこれから詰めさせていただきます。

【石田委員】 そういうことを前提にすると、公共事業でやる分の予算のつけ方って、なかなか期待できない、難しいということもございますね、いろんな国の財政事情とか。そういうことを考えると、政府に結構時間がかかっちゃうんじゃないかなという気もするんですね。償還の期限の問題とか幾つかあって、あんまりずれ込むと、そこにも差し障りが出てきたりしますよね。そういうことで、あり方検討委員会でも若干だけ議論になりましたけれども、償還の考え方そのものをちょっといろいろ考えるとかすると、整備のスピード感とかっていうのは随分変わってくる可能性もあるわけですよ。

今、ない制度のもとでの議論をしても仕方がないんですけれども、ぜひそういうところも含めて今後検討することは排除しないという、そういうことをぜひ要望したいと思います。

【縄田高速道路課長】 ご指摘のとおり、あり方検討委員会でも同様のご指摘をいただいております。冒頭ご説明しましたさまざまな工夫を行ってもなお足りない場合は税金ということでございまして、色々と種類を増やしたほうが早くでき上がるということを目指すのであれば、できる限りそういう投資が増やせるような工夫は取り組んでまいりたいというふうに考えております。

【石田委員】 よろしく申し上げます。

【家田部会長】 他にどうでしょうか。上村委員、いかがですか。

【上村委員】 東京外かく環状道路も名古屋環状もそうですが、これが完成してこそ初めてネットワークとして環状が生かされるんだらうと思います。特に東京外かくは、これが、完成すれば、首都圏の混雑が見違えるようになるんじゃないかと思います。首都圏に東西の移動に伴う大きな物流のコンテナのトラックなんかは今走っていて、東京都内

の銀座でもどこでもそういった物流の車が走らざるを得ないわけですが、これができることによって、日本の中の東京のあり方、都内の交通も変えていくものだと思います。また、これで首都圏のさらなるさまざまな事業の発展も図れると思います。名古屋においてもしかりだと思います。これは大深度でやるというふうになっていると思うんですけども、用地もさることながら、最新の技術をもってできるだけ早く完成させることが、これは東京首都圏のみならず、やはり日本の問題として大切な事業だと思います。関西の新名神高速道路も合わせて整備のスピードを早めて頂きたいと思います。

**【家田部会長】** ほかにご意見はございませんか。よろしいですか。

それでは、予定の議題は全部議論したことになりますので、これで終わりたいと思います。私の司会をお返ししたいと思います。

**【樺島総務課長】** それでは、長時間にわたりご議論、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させていただきます。本日はありがとうございました。

— 了 —