

社会資本整備審議会 道路分科会 第18回事業評価部会

平成31年3月14日

【内田総務課長】 おはようございます。それでは、定刻になりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第18回事業評価部会を開催いたします。

本日は大変ご多用のところご参集いただきまして、まことにありがとうございます。

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

それでは、道路局長の池田より、まずご挨拶を申し上げます。

【池田道路局長】 皆さん、おはようございます。いつも大変お世話になっております。道路局長の池田豊人と申します。本日は朝早くから石田部会長をはじめ、委員の先生方におかれましてはご出席をいただきまして、心よりお礼を申し上げたいと思います。

今日の部会では、平成31年度予算に向けた直轄道路事業の新規事業採択評価をお諮りすることとしておりまして、高規格幹線道路7事業、一般国道の各バイパス13事業の20事業の審議をいただく予定であります。この後ご説明させていただきますが、高規格道路の新規事業の中に、今回の事業化で全線、全面展開になる路線もありまして、高規格道路も時間がかかってきておりますけれども、ようやくつながってくるめどが立ってきたものがあります。つながらないところは価値が全然違うということ、ここのところ改めているところご指摘いただいておりますので、ペースを上げて整備をしていきたいと思っております。

2つ目は、高速道路の暫定二車線区間の、今回、財政投融资を活用した事業箇所及び新名神の一部区間の6車線の整備計画変更についてのご審議であります。いろいろな場面でお話ししておりますので、もう行っている委員の方もいらっしゃるけれども、昨年の災害の際に4車線の高速道路が非常に早期の復旧や当面の対面通行による断絶を回避ということで、非常に価値があるものだということが実証された形になりました。これまでも暫定2車線の4車化について、緊急にという話もありましたけれども、なおさらこの災害多発期にふれてはペースを上げていくべきという声が日に日に大きくなっている状況でございます。今日はその中での、まず第一弾と言いますか、ペースを上げる第一歩としての活動のご審議をお願いしたいと思います。

それから、3つ目は、交通結節点の事業として、新宿の「バスタ新宿」が非常に効果を上げておりますけれども、そういったものに類似するものとして品川駅の西口の基盤整備や首都高の日本橋の地下化に關係しての民間開発との連携した事業についても、今回、ご議論いただければと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひします。

限られた時間ではありますけれども、ぜひ建設的な意見をたくさん頂戴できますようお願ひ申し上げまして、ご挨拶にしたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

【内田総務課長】 局長は他の公務の關係もございまして、大変恐縮ですが、ここで退席をさせていただきたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。

次に、本日の資料でございますけれども、お手元、目の前にございますタブレット端末は事務局の説明に合わせてページを同期させて映し出すように設定をしております。個別に操作をされたい場合には、お手元、タブレット端末の操作概要という一枚紙を用意しておりますので、こちらをご参照いただきながら、操作をいただければと思ひます。

また、端末に不具合等ございましたら、遠慮なく事務局にお申し出いただければと思ひます。

また、本日の資料は図面なども多いものですから、併せまして資料1から6につきましては、印刷物も配付をいたしております。

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

また、本日、羽藤委員におかれましては所用によりご欠席とのご連絡をいただいております。委員総数8名のうち7名のご出席でございますので、審議会令第9条第1項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。

カメラ撮りは冒頭のみとさせていただきますので、ご協力をよろしくお願ひいたします。

それでは、以後の議事の進行を石田部会長にお願ひ申し上げます。よろしくお願ひいたします。

【石田部会長】 おはようございます。これより議事を進めさせていただきたいと思ひます。

本日の議事は、先ほど局長からございましたように、審議事項として、「平成31年度予算に向けた道路事業の新規事業採択時評価について」、「有料道路事業を活用した道路整備について」。報告事項として「交通結節点、更新事業の整備効果」でございます。審議事項が多くなっております。十分な審議時間を確保したいと思ひますので、事務局からは端的

に要件を絞った説明をお願いいたします。質疑の回答の際にもできるだけ短くお願いしたいと思います。事務局より資料の説明をいただいた後に、委員の皆様のご質問やご意見をいただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

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

【東川国道・技術課長】 国道・技術課長の東川でございます。

まず、お手元の資料1を使いまして、平成31年度の新規箇所の選定の考え方をご説明したいと思っております。1ページ目をお開きいただきたいと思っております。全体のスケジュールについて書いております。新規事業箇所の検討を進めてきたものの中から、準備が整ったものに関しまして、3月1日に都道府県知事に意見照会を行っております。ご意見は参考資料2についておりますけれども、すべての箇所について知事から予算化の同意などをいただいているところでございます。

次に、地域ごとに3月7日から12日にかけて、各地方の小委員会でご議論をいただきました。これらにつきましても、参考資料3に取りまとめをしております。この中におきましても、すべての事業について新規事業化は妥当であるとの意見をいただいているところでございます。

本日、このご審議をいただきまして、予算が国会で成立いたしましたら、実施計画で新規事業化が決定するという流れになっている次第でございます。

それでは、2ページ目、3ページ目をご覧ください。これらが、今回選びました20カ所のリストでございます。最初の7カ所が、高規格幹線道路でございます。残りの13カ所が一般国道の拡幅やバイパスということでございます。

4ページをご覧ください。それらの箇所を地図に落としたものでございます。赤枠で示したものが高規格幹線道路。緑で示したものが、一般国道の拡幅バイパスの箇所となっております。

次に5ページ目をご覧ください。こちらが、今回7カ所の高規格幹線道路の選定の考え方を説明したものでございます。高規格幹線道路の事業化区間のうち、道路ネットワークとしての課題や主要都市間の速達性や大規模災害が発生した際のネットワークとしての防災機能の評価をまず行います。

それから、並行する現道の課題。防災の観点、あるいは渋滞や事故の状況、そして、走行性の観点から評価を加えております。

加えまして、企業立地、あるいは地域振興という、地域の抱える課題につきましても、評価を加えております。

そうした中で、都市計画決定あるいは環境アセスメントなど、事業の実施環境が整っているかを確認いたしまして、最終的に7つの区間を選定したところでございます。

それでは、6ページをご覧ください。これが、1つ目の課題でございます主要都市間の連絡速度でございます。都市間の最短距離を、最短時間で割った計算手法で出して速達性を表しております。青が速く行くということで、赤が遅いと見ていただければと考えております。

7ページをご覧ください。2つ目が、防災機能を評価するものでございます。平時と災害時の移動時間の変化によりまして、効率あるいは迂回の程度を評価したものでございます。A、B、C、Dとランクを分けております。災害のリスクといたしましては、地震・津波、豪雨・豪雪、火山を設定してございまして、災害時に通行不能となると推定される箇所を設定いたしました。災害時も平常時も移動時間に差がなければ、災害時には平常時の1.5倍未満の時間差で到達できればB。1.5倍以上、迂回に時間を要する場合はC。さらにDになりますと、迂回する道路とともに災害時に通行不能となるような箇所でございます。大変脆弱な道路という評価になっております。

次に、今回、具体の箇所の選別の考え方について説明させていただきます。8ページをご覧ください。

1つ目が、ネットワークの課題でございます。ロングリストをつくってございまして、これは並行する現道の課題を高規格幹線道路の未事業化区間51区間全区間についてつくっております。一番左側が主要都市間の連絡速度をあらわしたものです。その次が、防災機能の評価をジャンクション間のネットワークで見たものと、今回事業化する区間のインター間で評価したものです。主要都市間の連絡速度が時速60キロ未満の区間が38区間。インター間の防災機能ランクがC及びDの区間が41区間ございます。

それから、並行する現道の課題といたしまして、防災面での、例えば、津波浸水区域に該当するか、どうか。あるいは、事前通行規制区間があるか、どうか。それから、通行止めの実績があるか、どうかなど。さらに渋滞箇所、事故危険箇所、冬期のスタック、冬による影響で車が立ち往生することがあったか、どうかということですが、そのようなことに該当すれば○、該当しなければ、印をしない。あるいは、何回かという数を表示して、ここに示しております。渋滞、交通安全、走行性のいずれかの課題がある区間は4

7区間でございます。

その隣が、「代表的な期待される効果」でございまして、道路のストック効果を意識して、現時点で代表的に評価される効果を期しております。

それから、「ネットワークとしての課題」、「並行する現道の課題」と合わせて、総合的に評価しております。

最後に一番右の欄でございます。これはルート・構造の検討状況が確定となっている19区間ございまして、このルートのところに「確定」と印がついたところが19区間ございます。このうち、赤で示したものが、もう手続きが整ったと考えている7区間でございます。それ以外の区間は備考欄にまだ少し手続きが残っている記載をさせていただいているところでございます。このため、今回は7区間を挙げさせて頂いているところでございます。

次に、10ページをお願いしたいと思います。これは、高規格幹線道路以外の13カ所でございますけれども、その選定について示したものでございます。こちらにつきましては、まずは地域における道路交通上の課題あるいは地域からの要望が多い、少ない区間につきまして、各整備局で抽出いたしまして、本省との間で調整を行いまして、事業実施環境が整っている区間について各整備局に設けられました地方の小委員会で審議の上、候補箇所を選定しているものでございます。

それから、全国的な政策に照らしまして、必要性について確認しておりまして、具体的に申し上げますと3つの観点、1つ目は渋滞対策の観点、2つ目は事故対策の観点、そして、3つ目が防災・震災対策の観点から、必要性を確認しているところでございます。

また、企業誘致や地域振興などストック効果を高める可能性についても確認しているところでございます。その結果、13カ所についてご審議をいただきたいと考えている次第でございます。

以上、今回20カ所の選ばれた経緯の概要について、ご説明申し上げます。ご審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

【石田部会長】 この内容について、何かご質問、ご意見等ございましたらお願いしたいと思いますが、いかがですか。よろしいですか。こういう考え方でこれから審議をしていただくということでございます。

それでは、ないようでございますので、続きまして、先ほど説明のあった内容を踏まえて、個別箇所のうち、まず、高規格幹線道路についての説明をお願いいたします。

【東川国道・技術課長】 高規格幹線道路の説明を引き続きさせていただきたいと思いを。資料2でございます。

はじめに、一般国道39号の端野高野道路でございます。北海道のオホーツク圏に位置しまして、対象区間が14.3kmの完成2車線の計画でございます。西側に接する北見道路については、平成25年に開通済み。東側の美幌バイパスは平成17年に開通済みでございます。

この区間は北見市と女満別空港間のミッシングリンクということになっております。

この区間の課題についてご説明申し上げます。オホーツク圏は北海道の中でも地吹雪の発生頻度が高い地域となっております。現道、国道39号におきましては、通行止めが多く発生しています。

また、図4のグラフのとおり、旅行速度の低下や写真1、2のように事故や立ち往生などが発生しているところでございます。

次の課題といたしまして、オホーツク圏は、全国の食を支える農水産業の盛んな地域でございます。サケやたまねぎの生産量が全国1位で、その多くは苫小牧港から出荷されている次第でございます。当該区間の大型車の事故率は高く、安全・安心な輸送ルートの確保が課題となっているところでございます。

また、観光面でございます。世界自然遺産の知床や流水など、多くの観光資源を有するということでございますが、高規格幹線道路のある地域に比べまして、観光客が伸び悩んでいるという実情でございます。これが課題となっております。

最後に、オホーツク圏の第3次救急医療施設は北見赤十字病院しかなく、そのカバー面積は全国平均の約8倍と、大変広がっております。道路の速達性が課題となっているところでございます。当該道路の整備によりまして、このような課題を改善するとともに、本別ジャンクションから網走市間でB/Cが1.2となっているところでございます。

それでは、2つ目の区間、一般国道44号、尾幌糸魚沢道路でございます。北海道の道東地域に位置し、対象区間が24.7kmの完成2車線の計画でございます。

この区間の課題についてご説明申し上げます。厚岸町の国道44号でございますけれども、湿地帯を通過しておりまして、写真1のような冠水による通行止めが発生しているところでございます。

また、図3に示すとおり、この区間の国道の約7割が津波浸水予測範囲になっておりまして、災害時の救援物資の輸送や、災害復旧に支障をきたす恐れがあると考えておりまし

て、災害時の代替路が課題となっております。

次の課題でございますが、釧路・根室地域は全国の食を支える農水産業の盛んな地域でありまして、サンマや生乳の生産量が全国1位で、その多くは苫小牧港や釧路港から消費地に出荷されております。輸送ルートとなる当該区間では、市街地における速度低下や貨物車の重大事故が発生し、速達性や安全性の確保が課題となっております。

また、観光面における課題もございまして、釧路湿原国立公園や、野付風蓮道立自然公園など、多くの観光資源を有するものの、根室地域では観光客が伸び悩んでおります。これが課題となっているところでございます。

最後に、釧路・根室地域の第3次救急医療施設は、市立の釧路総合病院しかなく、そのカバー面積は全国1位の広さで、道路の速達性が課題となっているところでございます。当該道路の整備によりまして、このような課題を改善するとともに、本別ジャンクションから根室インター間でのB/Cが1.7となっているところでございます。

次の道路でございますが、三遠南信自動車道の水窪佐久間道路でございます。静岡県の浜松市に位置しまして、対象区間14.4kmの完成2車線の計画でございます。南側に接する佐久間道路・三遠道路につきましては、3月2日に一部開通しております。

また、三遠自動車道は全部で100kmございますけれども、唯一の未事業化区間となっております。

この区間の課題についてご説明申し上げます。対象区間周辺の道路では、台風などの自然災害による通行止めが多発しておりまして、左下のグラフ、図3に示すとおり、並行する国道152号では、過去6年間で通行止めが13回発生するなど、災害に対して脆弱となっております。

次の課題として、対象区間沿線の佐久間町や水窪町の多くが、図6に示すとおり、最寄の第3次救急医療施設まで60分以内での搬送が困難な状況です。

最後に、三遠南信地域は、図7に示すとおり、近年、地域間の産業連携が活性化しておりますけれども、広域道路ネットワークの空白地帯でございまして、輸送時間や、すれ違いも困難な現道が産業連携の弊害となっているところでございます。

また、当該道路の整備により、このような課題を改善するとともに、飯田山本インターから浜松いなさジャンクション間のB/Cは、2.3となっております。

また、防災機能のランクは、当該区間の整備によりまして、C評価がB評価に改善されることとなります。

次の道路でございますが、近畿自動車道紀勢線の紀宝熊野道路でございます。三重・和歌山県境付近に位置いたしまして、対象区間が15.6kmの完成2車線の計画でございます。この区間の課題についてご説明申し上げます。南海トラフ地震発生時に、図3に示しますとおり、国道42号の現道は約8割を超える区間で津波による浸水が予測され、住民の約4割が孤立する危険性があるということで考えております。災害時の代替路の確保が課題となっております。

次の課題として、東紀州南部地域には、第3次救急医療施設が存在しないため、図4に示すとおり、約120km離れた伊勢赤十字病院へ救急搬送が必要であり、そのための速達性が課題となっております。

最後に、東紀州南部地域で生産される南紀みかんでございますけれども、地域の主力産業の1つでございます。近年では図5に示すとおり、平成22年の初出荷から輸出量が約1.6倍にも増加するという状況でございます。しかし、輸出港である名古屋港までの輸送におきまして荷痛みが発生しておりまして、これが課題となっているところでございます。

当該道路の整備によりまして、このような課題を改善するとともに、和歌山ジャンクションから勢和多気ジャンクション間のB/Cが1.4となっております。

また、防災機能のランクは、当該区間の整備によりまして、D評価がB評価に改善されます。

次に、近畿自動車道紀勢線の新宮道路でございます。和歌山県南東部の三重県境付近に位置し、対象区間が4.8kmの完成2車線の道路計画です。近畿自動車道紀勢線では、先ほどの紀宝熊野道路とともに残る最後の未事業化区間となっております。これらの2つの事業化がされますれば、すべて事業化が完了するところでございます。

この区間の課題についてご説明申し上げます。この道路が位置する新宮地域でございますけれども、発生が予想されている南海トラフ地震時に津波浸水が予想されております。図3のとおり、この区間と並行する県道あけぼの広角線が浸水し、通行不能となる危険がございます。また、平成23年9月の台風12号では、熊野川の氾濫によりまして、国道42号に通行止めが発生し、道路交通が寸断されたところでございます。

次に、この地域では、図4にありますように、新宮市立医療センターが三重県の紀南病院を補う形で患者を受け入れる地域連携医療を行っているところでございまして、国道42号の慢性的な渋滞が影響するなど、救急搬送時間の速達性、定期性が課題となっております。

ます。

また、和歌山県南部地域は、近年では図5のように新宮港へのクルーズ船の寄港が増加しており、寄港時間内での移動範囲が限られているなど、地域の観光資源を十分に生かし切れていないことが課題となっております。

当該道路の整備により、このような課題を解消いたしますとともに、B/Cが近畿自動車道紀勢線の和歌山ジャンクションから勢和多気ジャンクション間で1.4となっております。

また、防災機能のランクは、当該区間の整備によりまして、D評価がC評価に改善されます。

次に、四国横断自動車道の大方四万十道路でございます。この道路は高知県西南部に位置し、対象区間が7.9kmの完成2車線の計画でございます。東側に接する佐賀大方道路につきましては、一昨年に事業着手し、西側の中村宿毛道路は平成31年度に全線開通予定でございます。

この区間の課題についてご説明申し上げます。南海トラフ地震発生時に唯一の幹線道路である国道56号の当該区間におきまして、約5割が津波浸水する予測となっております。災害時の代替の確保が課題となっております。

次の課題として、図4に示すとおり、四国横断自動車道の延伸によりまして、観光入込客数が増加している地域がある一方で、高規格幹線道路の未整備地域でございます高知県西南部に位置する幡多地域の観光入込客数は減少傾向でございます。

また、図6に示すとおり、幡多地域は、養殖技術の発展とともに、養殖クロマグロを安定的に出荷しておりますけれども、輸送の効率化が課題となっているところでございます。

最後に、高知県南西部の第2次救急医療機関は幡多けんみん病院になりますけれども、四万十町や中土佐町の人口の約4割の方が60分以内に到達できない状況でございます。

当該地域の整備によりまして、このような課題を改善するとともに、いよ小松インターから高知インター間のB/Cが1.3となっております。

また、防災機能のランクは当該区間の整備によりまして、D評価がC評価に改善されるということでございます。

続きまして、東九州自動車道の油津・夏井道路でございます。宮崎県南部と鹿児島県東部の県境付近に位置し、対象区間が20.5kmの完成2車線の計画でございます。直近では、宮崎県側の日南北郷インターから日南東郷インターが平成30年3月に開通しているところ

ろでございます。

この区間の課題についてご説明申し上げます。当地域では、南海トラフ地震により、九州最大の17メートルの津波が想定されており、図2、3に示しますように、並行する国道220号の約4割が浸水することと予測されております。

また、直近でも国道220号は写真1のように越波による道路冠水で通行止めになるなど、災害に対して脆弱であることが課題となっております。

次の課題として、宮崎県の杉丸太生産量は日本一でございまして、そのうち県の代表ブランドである「飲肥杉」は日南市や串間市が主要な産地となっており、主に志布志港から輸出されているところでございます。

しかしながら、輸送経路である国道220号は写真2のように道路線形が厳しく、輸送効率に影響していることが課題となっているところでございます。

最後に、図5にありますように、油津港へ寄港するクルーズ船は、近年、大幅に増加を続けており、さらに、油津港では世界最大級のクルーズ船の受け入れが可能な整備を行うなど、観光振興に力を入れているところでございます。

しかしながら、高速ネットワークがないため、日南市、串間市、志布志市の観光客数が伸び悩んでいることが課題となっております。

当該道路の整備により、このような課題を改善するとともに、清武ジャンクションから志布志インター間のB/Cが2.4となっています。

また、防災機能のランクは当該道路の整備によりまして、D評価がB評価に改善されるということでございます。

説明は、以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。ご説明のあった内容についてご意見をいただければと思いますが、いかがでしょうか。どこからでも結構でございます。

どうぞ。

【田村委員】 国道42号の新宮道路の説明で、追加の説明をお願いします。図面を見ているのですが、この地域は津波浸水地域の中にあえて道路をつくっていかうという話で、下に図面が出ているかと思うのですが、かなり高い橋梁をつくって津波を避けるような構造でつくっていかうとしている。その理解で合っているのかが一つの質問です。もう一つ、図面を見ますと、国道42号が津波浸水地域とかなり離れた山側に位置していて、その道路がかなり混雑をしていて、その国道の拡幅等の強化では間に合わないと

ということで、あえて浸水地域に盛土も含めて高架の道路をつくっていかうとしている。その理解で合っているかという、この2つの確認させてください。

【石田部会長】 お願いいたします。

【近畿地方整備局道路部長】 近畿地方整備局道路部長の橋本でございます。ご質問ありがとうございます。

まず、海側の理由としましては、この地域は熊野川を挟みまして、一番、町として発展しており、人が住んでおりますのが、一番南側のこの地域で、まずこの両岸を最短で結ぶルートが、一番効果が高いというのが1点ございました。

さらに申し上げますと、そこに住む方々が仮に何かあったときに逃げる場所、アクセス性を考えますと、できればある程度高い位置に道路をつくることで効果がさらに発揮できるだろうということもございまして、いろいろ地域と相談した結果、ルートとしては南側がいいのかなとなっているところでございます。渋滞は先生がおっしゃったとおりでございます。

以上でございます。

【石田部会長】 ほかにいかがでしょうか。

どうぞ、お願いします。

【原田委員】 今の近畿地方のものと、その前の中部地方のものですが、この2つはこちらの最初の表で見ると、コスト縮減でしたか。「構造物連続区間となるために、調査・設計・コスト縮減の検討が必要」という言葉がついていますけれども、トンネル区間は確かにあるのですが、その辺の検討の状況がわかれば、あるいはコスト縮減した結果でこれなのか。1.4あるので、多少コストが上がってもB/Cという点では大丈夫だと思うのですが、そこを確認させてください。

【中部地方整備局道路部長】 中部地方整備局でございます。

コストの検討で、もともとこのルートを山側と海側、どちらが有利かということで検討がなされているのですが、山側になりますと、トンネルが多くなるということもあって、さらにコストの観点もさることながら、先ほど近畿の部長からも話がありましたが、町からのアクセスができなくなってしまうということで、コストにも有利で町にも近くて避難しやすいということで海側になった。その結果、トンネルの部分が減って、橋梁化は増えているのですが、土工の部分も3分の1ぐらいになって、ということでコストを下げるような結果になっております。

以上でございます。

【石田部会長】 よろしいですか。ほかにごございますか。

どうぞ。

【竹内委員】 ご説明ありがとうございました。私がお伺いしたいのは、一般国道39号、端野高野道路のことです。最初にご説明いただいた資料1を見てみますと、網走一帯広の間は結構早く行けるということもありますし、防災機能だと北海道のほかに比べればはるかによいBランクになっている。そういう状況下において、ミッシングリンクの解消とか、災害に強いという、そこが矛盾しているように一瞬見えてしまうものですから、ここをもう少し細かくご説明を頂戴できますか。

【石田部会長】 お願いします。

【東川国道・技術課長】 端野高野道路の、ランクが高く見えるのは、そのとおりでございます。速度が60キロから80キロ以上ということになっておりますけれども、これは区間を端野高野道路以外のところも含めてとっているためにこのようになっております。その区間だけで見ますと60キロ以下という色が違うということでございます。

さらに、次の7ページで、災害のリスクで端野高野道路だけがBということで、C、Dではないのですが、これは災害リスクに想定しているのが地震・津波、豪雨・豪雪、火山ということになっておりますけれども、オホーツク地域は非常に地吹雪が激しい地域でございます。地吹雪で25年から28年ぐらいで5回、通行止めが発生しております。我々としてはそういったところで評価をいたしました。具体には8ページでございますが、通行止めの箇所があるという、「○」が端野高野道路についております。これはただ「○」ということだけで、通行止めがあるということだけで端野高野道路を評価しております、この「○」を、我々はきっちり見て評価しているというのが今回選んだ理由でございます。

以上でございます。

【石田部会長】 よろしいですか。もしそうであれば、地吹雪等も最近、結構痛ましい事故が、特に道東で起こっていますよね。だから、災害危険時の評価の項目の中に入れてもいいのではないかと思うのですけれども、そういう検討はされないのですか。

【東川国道・技術課長】 検討させていただきたいと思います。地吹雪であるとか、あるいは、ここに抜けておりますのが越波みたいなものがあると思います。

【石田部会長】 そうですね。よろしく願いいたします。いかがでしょうか。

どうぞ。

【鈴木委員】 ご説明ありがとうございます。今の話にも関連するのですが、39号と44号と447号で、吹雪とか、冠水、台風ということで災害の対応が必要ということをご説明いただいたのですが、津波とか火山は確かに何年に1回という、そのスパンが長いと思うのですけれども、今、異常気象と言われているものもだんだん異常じゃないというか、毎年のように起きてくるようになってきて、豪雨・豪雪というのは結構毎年のようにどこかで起きているので、費用便益を考えたときに50年というスパンの中で何回か起きるといのはほぼ確定するような気象になってきていると思うのですね。そういうときに、津波とか火山ではなく、今おっしゃっていたような吹雪だとか越波、冠水、台風の影響というのをB/Cに入れていくべきなのではないかと思うのです。そういったことはご検討されるのですか。

【石田部会長】 お願いします。

【東川国道・技術課長】 B/CのBはいろいろ検討し苦労しておりますけれども、ご意見いただきましたので検討させていただきたいと思います。

【石田部会長】 よろしいですか。

田島委員も手を挙げておられましたよね。いいですか。

太田先生もいいですか。

どうぞ。

【原田委員】 今の防災の観点で、防災機能評価に入っているものと、それ以外で整備効果の中に定性的に書いてあるものがあるという整理になっているところが、説明の中でややわかりにくいということなので、そこをもう少しわかりやすいように説明したほうがいいですよ。もちろん、この防災機能評価とか、脆弱度の評価の中に、今の地吹雪とか、そういうものを入れていくということでまとめていただくこともいいのですけれども、今日の資料だと、例えば、44号のところだと、言葉として脆弱度が違うのですが、下のところは変化がないのに○で、だけれど、上のところで冠水・吹雪等で、非常にそこでは改善が大きいのに◎とついている。同じ防災性という言葉が両方出てきてしまうので、必要性はよくわかるのですけれども、言葉の整理が必要かなと改めて今思いました。

【石田部会長】 ありがとうございます。私からほんとうに細かい表現上だけの問題なのですけれども、一般国道42号線でありまして、中部地整のものについては、伊勢赤十字病院まで120キロ運びますと書いてあって、近畿地整は紀南病院と新宮の組み合わせ

でオーケーみたいなことになっていて、同時に見ると命の値段の差があるみたいで申し訳ないので、すり合わせをしていただけたらなと思いました。よろしくお願いいたします。

よろしいですかね。いろいろな疑問点、ご質問をいただきまして、ありがとうございました。効果の内容について明確にさせていただいたという議論だったと思います。それで、新規事業化はだめよという意見は全くございませんでしたので、高規格幹線道路について、部会の意見としては、新規事業化は妥当であるという結論にしたいと思いますが、よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【石田部会長】 どうもありがとうございました。

続きまして、一般国道についての説明をお願いいたします。

【東北地方整備局道路部長】 東北整備局の道路部長の阿部でございます。資料3を使ってご説明させていただきます。

1 ページ目をおめくりいただきたいと思います。一般国道113号の小国道路でございます。

事業概要でございます。地域高規格道路、新潟山形南部連絡道路の一部を構成する小国道路でございます。山形県の南西部、新潟県との県境に位置しまして、対象区間が12.7kmの完成2車線の道路計画です。図2にあります、新潟山形南部連絡道路のうち、新潟県側、山形県側でそれぞれに1カ所ずつ開通区間と事業中区間がございます。

次に、課題でございます。1点目は、交通機能の低下でございます。図3にありますように、この道路が位置する小国町は、年間の累加降雪が9メートルを超えまして、山形県の中でも特に降雪量が多い、特別豪雪地域となっております。

図4や、写真1に示しますように、市街地部は積雪でさらに狭くなった道路を広げる運搬排雪作業が不定期に行われまして、交通規制に伴う著しい速度低下が発生しております。ちなみに平成29年度は、約30日の運搬排雪を行っておりまして、4日に1回ぐらいの頻度で運搬排雪が行われる状況でございます。

また、図5や写真2にありますように、雪崩や冬期の事故による通行止めが発生いたしまして、図9に示しますように、迂回に約2倍以上の距離と時間を要する、広域迂回を強いられておりまして、通勤・通学などの遅れや、地域の主要産業でございます製造業の物流への阻害など、積雪期の交通機能の低下による日常生活や、経済活動への影響がこの地域の課題となっております。

2点目でございますが、観光の推進でございます。図の6や図の7にありますように、山形県では新潟県、福島県との共同誘客事業や、県をまたいだ広域観光連携を推進しております。図8に示しますとおり、3県、外国人旅行客が増加しておりますが、小国町のある置賜地域は低迷している状況下にあります。国道13号の交通機能の低下は、地域間交流を阻害しており、さらに広域観光連携の推進に幹線道路ネットワークの強化が必要な状況となっております。

整備効果でございます。当該道路の整備によりまして、B/Cは1.1となっております。

また、防災機能ランクは、当該区間の整備によって変化はしないものの、累積脆弱度は改善されるという結果になってございます。

以上です。

【関東地方整備局道路部長】 関東地方整備局の山本でございます。

続きまして、3ページでございます。一般国道6号の東海拡幅でございます。図の2のところは赤字の部分になりまして、対象区間が3.1km。現在、2車線のところを4車線に拡幅するものでございます。茨城県北部に位置しておりまして、北川に接する榊橋については平成19年に4車線化で開通。さらに、南側に接する勝田拡幅については、昭和49年に4車線化で開通している状況でございます。

この区間の課題について、でございますが、まず、この道路が位置する茨城県内の直轄国道の混雑度が1.2ということで、これは全国1位となっております。その中でも図3にありますように、当該区間が、混雑度が2.22と、県内二車線区間でワースト1位の区間となっております。隣接区間が4車線整備済みであることから、当該区間がボトルネックとなっており、特に主要渋滞箇所である2カ所の交差点で混雑が発生しております。

2点目の課題といたしまして、当該区間は図の4に示すとおり、死傷事故率が全国平均の約1.7倍と非常に高い状況となっております。図の5に示しますとおり、当該区間の事故類型では、著しい速度低下から引き起こされると考えられる追突事故の割合が約7割ということで、安全性が課題となっているものでございます。

3点目の課題といたしまして、この東海村周辺は重要港湾であります茨城港日立港区及び常陸那珂港区のほか、多くの物流施設等が立地しております。当該区間はこういった物流の基幹となる道路になっておりますが、著しい渋滞のため、物流生産性を阻害している状況となっております。

また、重点港湾周辺は津波浸水のリスクがありまして、災害時における南北軸の物流確保が課題となっている状況でございます。

当該区間の整備によりまして、こうした課題を改善するとともに、B/Cを算定いたしますと、2.8となっている状況でございます。

続きまして、一般国道4号の矢板大田原バイパスでございます。事業概要の赤の部分になりますが、対象区間が7.9kmで完成4車線の道路計画となっております。栃木県の北部に位置しておりまして、北川に接する西那須野道路につきましては、平成18年度に事業化。南側に接しております矢板拡幅は平成27年度に事業化をしている状況でございます。

この区間の課題については、まず、国道4号は栃木県を南北方向に通る幹線道路でございますけれども、図1及び写真1、2に示しますとおり、土屋交差点、それから、国道461号と交差する野崎橋付近で渋滞が発生しております。これによりまして、国道4号沿線に立地する工業団地から搬送する製造品の輸送におくれが出るなど、企業の物流効率化が低下をしている状況でございます。

2点目の課題といたしまして、図1に示します下石上交差点付近から上石上交差点間の国道4号沿線は住居が密集しております。地域の住民は国道4号を生活道路に使用しております。また、国道4号沿いに小学校がありますが、写真3に示すとおり、国道4号の狭い歩道を通学路に使用しているということでございます。この路線は、図の3に示しますとおり、大型車混入率が35.4%と高く、図の4に示しますとおり、死亡事故率は全国平均の2倍以上ということで、安全性が課題となっております。

3点目の課題といたしまして、矢板大田原バイパスが通る大田原市内に栃木県北9市町で唯一の第3次救急医療施設が図の5に示す位置にありまして、矢板市方面からの搬送は、主に国道4号、それから、国道461号を利用している状況でございます。この2路線の交差点前後の交通混雑によりまして、救急搬送時において30分での到達が困難な地域が生じておりまして、速達性の確保が課題となっております。当該区間の整備によりまして、このような課題を改善するとともに、B/Cを算定いたしますと2.0となっている状況でございます。

以上でございます。

【北陸地方整備局道路部長】 続きまして、北陸地整道路部長、岩見でございます。私から④から⑦まで説明させていただきます。

まず、④の116号、新潟西道路でございます。この道路は新潟市西部に位置しまして、

対象区間が4.2kmの完成4車線のアクセスコントロールタイプの道路の計画でございます。

この道路は、図1にありますように、地域高規格道路の新潟東西道路は比較的東西方向に長い新潟市の中軸となる道路でございますが、この一部を成しております。東側に接する新潟西バイパス、新潟バイパス、新新バイパス、すべてアクセスコントロールされた道路でございますが、全線開通済みという状況でございます。

この区間の課題についてご説明いたします。この道路が位置する新潟市の西区になるのですが、新潟市中央区との結びつきが強く、中央区への通勤・通学の約3分の1は西区及び西部の地方が占めている状況でございます。

図2も見てくださいなのですが、この隣接する新潟バイパスの交通量は多いところでは10万台強、全国1位だったり、2位だったりするところがございます。その隣の新潟西バイパスも7万台弱で全国7位。こういった4車線、6車線でアクセスコントロールタイプの道路の端末の2車線の平面道路が現道であるという状況でございます。そのため、主要渋滞箇所周辺では、写真1にございますように、平日、休日を問わず、慢性的な渋滞が発生しているところがございます。

さらに、その渋滞を回避するために、写真2ですとか、図3にございますように、生活道路を抜け道として利用する交通が発生しているところがございます。生活道路の一部は通学路に指定されておるところでございますが、抜け道を利用する車、比較的スピードを出すもので急ブレーキが多発してございまして、通学する子供も含めた地域住民の安全性が課題となっているところがございます。

また、慢性的な渋滞に起因した追突事故も多発しているところがございます。

最後に、当該道路の西の先には金属加工で有名な燕市と三条市が位置しているところがございます。多数の金属工業団地が立地しているところがございます。

しかし、主要な物流経路の1つであります当該区間の渋滞により、円滑な物流を阻害しているところがございます。

当該道路の整備によりまして、このような課題を改善するとともに、B/Cは2.9となっているところがございます。

続きまして、一般国道253号、十日町道路でございます。この道路は新潟県南部に位置しまして、対象区間が10.8キロの完成2車線の道路計画でございます。

図2にもありますように、当該道路は地域高規格道路、上越魚沼地域振興快速道路の一

部でございます、これは図の右側にあります関越道の六日町ICと北陸道の上越ICを連結する道路でございます。沿道地域にとっては、広域道路へのアクセスが改善され、広い新潟県土を効果的に利用する上でも大変重要な道路でございます。

また、北陸新幹線は既に金沢まで開業してございますが、この新幹線ができるまでは東京から金沢に向かう特急は越後湯沢で新幹線から乗り換えて、ほぼ同じルートを通るような形で走っていたところでございます、広域交通がしやすいルートであるというところでございます。

また、太い実線部分でございますが、この道路の東側に隣接します八箇峠道路は、昨年、トンネル部分が開通したところでございます。

この区間の課題について、でございますが、この道路は隣接する八箇峠道路と同様、山間の道路でございます、線形不良箇所が7箇所、急勾配区間が6箇所存在しているところでございます。

また、写真1あるいは図2にもありますが、毎年のように土砂災害による全面通行規制が発生しているところでございます。そういったことや写真2にもありますように、ここは大変な豪雪地帯で、これは斜面の雪処理で通行規制している写真でございます。冬期の交通障害が多発しているところございまして、交通ネットワークの脆弱性が大きな課題となっているところでございます。

次の課題といたしまして、図5にございますが、魚沼地域五市町を圏域とする3次医療施設である「魚沼基幹病院」が平成27年に開院したところございますが、十日町の南西部などに、到着に60分以上かかる地区がまだ存在しているところでございます。患者を救急搬送するときに、線形が悪いことで震動や横揺れが非常に負担になるなど、緊急輸送時の速達性と信頼性が課題となっているところございます。

最後に、図4にもございますように、十日町市は「大地の芸術祭」ですとか、「十日町雪まつり」イベント開催、あるいは日本三大薬湯の1つ、松之山温泉など、主要産業が観光で、地域活性化に力を入れているところございます。県外観光客の7割が関東方面から関越道を通って来るところでございますが、このアクセスが課題になっているところございます。当該道路の整備によりまして、このような課題を改善するとともに、上沼道全体で見ますとB/Cが1.1となっているところございます。

続きまして、一般国道8号、六家立体でございます。この道路は、富山県西部に位置する高岡インター入口交差点の立体化を行う、対象区間が1.3kmの道路計画でございます。

図2に示してあるところでございますが、当該交差点を含む一般国道8号につきましては、平面の4車線道路でございまして、交差点の西側に設置する能越自動車道は、北陸道とのジャンクションから石川県七尾までが既に開通しているところでございます。さらに東側に接する高岡環状線の外側の副道が平成26年に全線開通済みでございます。

この高岡環状線につきましては、現在、富山県において、真ん中の本線部、富山県の重点事業ということで整備が進められてございまして、北陸新幹線の新高岡駅及びその周辺開発のアクセス、あるいは国道8号を補完し、高岡市の東西交通を担う、非常に主要な幹線道路という位置づけで整備を進めているところでございます。

この区間の課題でございますが、高岡市は富山県第2位の都市でございます。図4に示しますように、富山市、射水市との結びつきが非常に強く、東西方向の主要経路でございます。国道8号は日交通量が3万6,000台、交通容量を超過しているところでございます。このうち、図5に示してございますように、高岡インター入口交差点は国道8号と高岡環状線という2本の東西軸が平面で接続しているということで、図3にも示しますように、現状でも非常に混雑をしている状況でございますが、今後、新高岡駅周辺開発ですとか、高岡環状道路の容量拡大が進めば、混雑にさらに大きく拍車がかかるところでございます。

また、図5に示すとおり、国道8号が現在、東西交通の約6割を分担しているところでございます。高岡環状道路が約3割でございますが、この主要渋滞箇所が8号にインター入口だけでなく、昭和町、四屋交差点というところも渋滞しておりまして、朝夕中心に非常に渋滞が激しく、これに起因した追突事故も課題となっているところでございます。

このため、この高岡インター入口交差点を立体化することで、高岡環状道路への分担率を転嫁して、8号の分担率を緩和することによって8号の交通負担の軽減を図る必要があるところでございます。

最後に国道8号沿線には、図6、図7に示すとおり、高岡市の製造品出荷額の3割を占めるアルミ産業の関連工場が多数立地しているところでございまして、国道8号の渋滞で伏木富山港への円滑な物流を阻害しているところでございます。

当該道路の整備によりまして、このような課題を解消するとともに、B/Cが1.6となっているところでございます。

続きまして、一般国道8号の松任拡幅でございます。石川県南部に位置しまして、対象区間が3.5kmの6車線の道路計画でございます。

図1に示しますように、この道路の東側には国道157号、金沢外環状道路の海側幹線

が8号に合流しておりまして、多くの交通が集中しているところでございます。この区間の課題についてご説明いたします。現道の8号は日交通量が4万9,900台、約5万台と多く、混雑度も現状で1.7と非常に高い状況でございます。

図2に示すとおり、当該区間は主要渋滞箇所が8箇所存在しておりまして、上り車線で朝夕の、あるいは休日の日中を中心に渋滞が発生しているところでございます。また、この渋滞の影響を受けまして、図3に示すとおり、従道路側と交差道路側の市道でも渋滞が発生しているところで、交通環境の改善が喫緊の課題となっているところでございます。

次の課題といたしまして、当該区間は図4に示しますように、死傷事故率が国道8号の県内平均を超過し、また、県内の国道8号のワースト1位区間が存在しているということで、国道8号の悪いところがこの当該道路に集中している状況でございます。

また、図5に示すとおり、当該区間を避けて迂回する交通が通学路を含む区間に流入いたしまして、死傷事故率が県道平均を上回る区間が複数存在しているところで、交通安全上も大きな課題を抱えているところでございます。

最後に、金沢港でございます。ガントリークレーンやコンテナターミナルが整備されまして、取扱貨物量がこの10年で1.7倍に増加して港が使いやすくなったところでございますが、県南部から金沢港への主要な物流経路であります当該国道8号の渋滞によって、円滑な物流が阻害されているところでございます。

当該道路の整備によりまして、このような課題を改善するとともに、B/Cが1.2となっているところでございます。

以上です。

【近畿地方整備局道路部長】　続きまして、15ページになりまして、一般国道24号、城陽井手木津川バイパスでございます。

まず、本計画はもともと事業名が「城陽木津川バイパス」でございましたけれども、京都府知事への意見照会におきまして、都市計画道路名「城陽井手木津川線」で合わせてほしいという意見がございまして、これを踏まえまして名前を変更したことをまずご報告いたします。

それでは、概要説明をさせていただきます。図をご覧ください。本バイパスは京都府の南部に位置しまして、対象区間が11.2kmの完成2車線の道路計画です。北に位置します新名神高速道路については、現在、NEXCO西日本にて事業を行っているところです。

この区間の課題についてご説明いたします。まず、1点目としまして、道路が位置しま

す木津川右岸地域については、南北交通を担う幹線道路が国道24号と主要地方道上狛城陽線の2本のみになっておりまして、図3に示しますとおり、断面交通量が容量を超過して慢性的な交通渋滞が発生しているということがございます。

加えまして、この混雑が原因と考えられるような追突事故が多発しておりまして、図4に示しますとおり、主要事故率は最大で府内国道平均の2.3倍。抜け道として利用されることも多い上狛城陽線については府道平均の4.3倍で、安全上の課題があります。

2点目の課題といたしまして、図5に示しますとおり、国道24号及び上狛城陽線は、その支流の浸水想定区域の中を通過しておりますので、ネットワークとして非常に脆弱でありまして、河川氾濫時には多くの集落が孤立、あるいは代替路もないということで、救助・救護・復旧等に支障をきたしていることが想定されておるところでございます。

3点目の課題といたしまして、図6にありますとおり、24号沿線では、東部丘陵地域や関西学研都市等、数々の開発が予定、実際に動いているところでございます。これらの地域開発、まちづくり等の地域振興を支援する上でネットワークの充実が非常に不可欠ではないかと考えています。

このバイパスの整備によりまして、これらの課題を改善するとともに、またB/Cにつきましては1.3となるなど、期待されているところでございます。

以上でございます。

【中国地方整備局道路部長】 中国地方整備局の福田でございます。

それでは、17ページの一般国道188号の藤生長野バイパスについてご説明をさせていただきます。この道路は山口県の東部に位置しておりまして、対象区間が7.6kmの完成2車線の道路計画でございます。本路線の北側には、今、事業中の岩国・大竹道路があり、また、その南側には供用中でございますけれども、岩国南バイパスがございまして、これらが一体となって岩国市街地中心部の安全性の向上と、交通の円滑化に寄与するものでございます。

この区間が抱えます3つの課題について、ご説明を申し上げます。1つ目の課題は、この道路が位置しております区間は渋滞に起因した追突事故が多く、また、線形不良箇所等によりまして正面衝突の多い区間となっており、その際、全面通行止めを伴う事故の発生が見られている状況でございます。このため、住民生活や物流活動に支障をきたしています。

2つ目の課題といたしまして、この区間は越波が発生した際に事前通行規制を行う区間があり、また、津波発生時には浸水が想定されている区間が存在しておりますが、周辺に

は代替路となる道路がございません。このため、17ページ下の図3に示しますとおり、この区間が通行止めとなった場合には、迂回するときに平常時の2倍以上の時間を要する状況でございます。

3つ目の課題といたしまして、岩国市南部の工業団地には、化学工業品や紙加工品の製造企業が立地しております。原材料や製品の輸送に岩国港や岩国インターチェンジを利用するため、当該区間を走行している状況でございます。

一方で、この路線は南北で唯一の主要幹線でございますが、沿線に住宅団地が多く立地していることから、通勤時間帯には交通が集中して渋滞が発生している状況で、物流活動にも支障をきたしている状況でございます。

当該道路の整備によりまして、このような課題を改善するとともに、B/Cは1.6となっております。

【四国地方整備局道路部長】 四国地方整備局でございます。19ページ、地域高規格道路、阿南安芸自動車道の海部野根道路でございます。四国東南部の徳島県と高知県境に位置し、対象区間が14.3kmの完成2車線の道路計画で、高規格道路と一体となった四国8の字ネットワークの一部を構成する自動車専用道路でございます。

この区間の課題についてご説明します。南海トラフ地震発生時に、唯一の幹線道路であります国道55号当該区間においては、約7割が津波浸水する予測となっております。避難や救助のためのアクセスの確保が求められているところでございます。

また、宍喰インター付近には地域防災公園が整備される予定であり、当該道路が緊急輸送道路として機能を発揮することが求められています。

次の課題として、図4に示すとおり、近年、徳島県全体の観光入込客数は増加している中、四国東南地域は海岸部や海洋レジャーなど自然豊かな観光資源を有しておりますが、観光入込客数は減少傾向にあります。このため、関西圏からアクセス強化や広域周遊ルートの形成が求められております。

最後に、四国東南部において最も大きい第2次救急医療機関は、徳島県立海部病院であります。唯一の幹線道路である国道55号は急カーブや急勾配箇所が多数あり、救急搬送時には患者の負担となっている状況でございます。

また、当該地域は第三次救急医療機関までに約95分も要し、迅速に高度治療を受けることができない状況でございます。

当該道路を含みます一体的なネットワーク整備によりまして、このような課題を改善す

るとともに、徳島ジャンクションから高知ジャンクション間のネットワークB/Cは1.1となります。

また、周遊観光ルートの形成や、高知県東部からの物流経路の転換など、広域流路の創出も期待されているところでございます。

防災機能につきましては、ランク自体は変わりませんが、当該区間の整備によりまして、災害時の各防災拠点へのアクセスは改善され、特に地震・津波発生時の避難や復旧に貢献できると考えております。

以上でございます。

【九州地方整備局道路部長】 次に、九州地方整備局でございます。21ページをお願いいたします。一般国道201号の八木山バイパスでございます。福岡県の県北部に位置し、対象区間が13.3キロメートルの完成4車線の道路計画で、現在、暫定2車線で供用しております。対象区間の前後区間は既に4車線整備済みとなっております。当該道路につきましては有料道路事業を活用した4車線化整備を予定しており、別途、後ほどご説明させていただきます。

この区間の課題についてご説明いたします。図1に示すとおり、福岡都市圏と飯塚市を結ぶ当該道路は、4車線区間に挟まれたボトルネックとなっており、交通混雑の発生が生じております。特急・急行バスが1日に108本、ピーク時には5分に1本と高頻度で運行するなど、地域交流を支える重要な路線でございますが、図2に示すとおり、当該の区間を通過するために、ピーク時には通常より約2倍、通行規制時は約4倍の時間を要するという状況となっております。

次の課題でございます。道路利用者への安全性の低さでございます。当該道路は対面通行となっているため、対向車線への飛び出しによる正面衝突事故の発生割合が高く、図3に示すとおり、福岡県平均の約4倍となっております。また、毎年度の死亡事故発生数など重大事故の発生確率が高い状況にあります。また、交通事故や積雪時のスタック車両等による通行規制の発生率が高く、表1にありますとおり、3年間で41件、月に1件以上も発生するという状況でございます。

最後に、福岡県の自動車産業は、図5に示すとおり、県内製品出荷額の約4割を占める基幹産業であり、国道201号沿線や筑豊地域では、県内の約5割の自動車関連企業が立地しております。当該区間は、博多港に輸入された自動車部品の運搬に利用され、苅田港などから完成自動車として輸出されるなど、自動車産業を支える重要な物流路線となって

おります。自動車メーカーは増産を計画しており、当該路線はますます重要性が高まっておりますが、前後区間に比べ速度低下が発生するという状況でございます。当該道路の整備により、これらの課題が改善するとともに、B/Cは1.4となっております。

次に、中九州横断道路の竹田阿蘇道路でございます。23ページをご覧ください。九州の中央に位置し、大分県、熊本県の県境をまたぐ、対象区間が22.5キロの完成2車線の道路計画でございます。中九州横断道路は、平成31年1月までに、犬飼インターチェンジから竹田インターチェンジ間が開通しております。

当該区間の課題についても説明いたします。この竹田阿蘇道路に並行する、国道57号は、近年の発生が危ぶまれている南海トラフ地震発生時における緊急輸送ルートとして指定されており、広域防災拠点を結ぶ重要な路線となっております。しかしながら、当該区間の現道では、写真3、4にあるとおり、近年の災害時における冠水や積雪による通行止めが発生し、救援活動等々に支障をきたしているところでございます。また、図4のとおり、縦断線形の厳しい箇所や防災点検要対策箇所が存在し、被災リスクが高い区間となっております。

次の課題といたしまして、物流路線としての走行性の悪さでございます。竹田市は高原野菜の生産が盛んであり、図5のとおり、農業産出額は大分県1位となっております。また、対象区間にあります荻野菜集出荷場は、市内の野菜集出荷場のうち仕切金額が第1位となっております、図6のとおり、約8割をトマトが占めております。しかし、卸売市場までの輸送経路には線形不良箇所が多く存在し、商品の荷傷みなどが発生する状況でございます。

最後に、医療サービス水準の地域格差でございます。竹田市には第3次救急施設がなく、住民の約3割が60分以内に大分市内の第3次救急医療施設に到達できないという状況でございます。

当該道路の整備により、このような課題が改善するとともに、B/Cは1.7となっております。また、防災機能のランクは、これらの整備によりまして、D評価がC評価に改善されるということでございます。

以上でございます。

【沖縄総合事務局開発建設部企画調整官】 沖縄総合事務局でございます。沖縄西海岸道路、浦添北道路Ⅱ期線でございます。資料25ページをご覧ください。当該区間は、沖縄本島西部に位置し、対象区間が2.0キロメートル、完成6車線の道路であります。また、

当該区間は、昨年3月にI期線として暫定2車線で供用しております。

この区間の課題について、ご説明します。課題の1つ目は、西海岸地域の産業の活性化を妨げる渋滞です。近年、浦添市は、図2にありますとおり、製造業関連を中心に成長が著しく、ここ10年で製造品出荷増加額は県下トップで、約221億円であります。一方で、臨港道路浦添線や浦添北道路I期線が平成30年3月に開通したことにより、並行する国道58号の交通混雑は緩和したものの、写真にありますとおり、解消には至らず、円滑な産業活動を阻害している状況です。

2つ目の課題として挙げられますのは、観光客の移動の安全性の低下です。図3に示しますとおり、沿線地域では、近年、宿泊施設が著しく増加していること、また、図4、5、6に示しますとおり、観光客の集客が見込まれる都市型開発や大型複合施設等の開発が推進されております。一方で、並行する現道区間における観光時期の観光者の事故は、図7に示しますとおり、直轄国道の平均の約3倍、平日は約2倍となっており、観光客の安全で快適な観光活動を阻害している状況です。

整備効果についてですが、当該道路の整備により、国道58号の交通混雑が緩和され、西海岸地域の産業を支える物流の効率化により、更なる地域産業の活性化を支援すること、また、安全で快適な観光活動に寄与し、那覇空港・那覇港とのアクセス性が向上することにより、さらなる観光産業の発展が期待されます。また、以上の整備効果に対し、この事業区間で算定したB/Cは1.9となっております。

以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。要領よくご説明いただきました。ただいま説明いただいた内容についてのご質問あるいはご意見等あれば、頂戴したいと思います。いかがでしょうか。

どうぞ。

【田村委員】 六家立体の話でわからなかったもので、説明の追加をお願いいたします。こここのところの議論は、国道8号が大変混んでいる。それに対するバイパスとして高岡環状線があるのだけれども、高岡インターのところが交通渋滞を起こすので、そここのところを立体化して、本来持っている8号のバイパス機能を強化させたいということで合っていますか。

【北陸地方整備局道路部長】 図5のところを見ていただきたいんですが、今、ご指摘のありましたように、主要地方道の、高岡環状道路、これが今、容量拡大の整備を進めて

いるところがございます。8号は、ずっと、平面道路になっていまして、現状でかなり容量を超過しているところがございます。ここの高岡インター入口交差点を立体化することによって、東西方向の分担率を、今、6割になっているんですが、高岡環状道路に少し転嫁することによって、8号の分担率を緩和しようということで、8号全体の、高岡インター入口交差点に限らず、近くのところの交差点が軒並み渋滞していますので、これ全体を緩和していこうと。こういう計画だということがございます。

【田村委員】 わかりました。どうもありがとうございます。

【石田部会長】 お願いします。

【原田委員】 今回のことですけれども、8号の分担率を低下させるということでご説明ですが、具体的にどれぐらいに減るんですかということをお教えください。

【北陸地方整備局道路部長】 ちょうどこのページの整備効果の効果1というところをご覧いただきたいと思うんですが、この立体ができますと、渋滞損失時間、現況では200万人・時間／年になっていますが、整備後では145万人・時間／年ということで、約3割削減するという効果を見込んでいるところがございます。

【原田委員】 それは渋滞損失時間だね。分担率が減るという説明をしているので、その割合がどのようになったのかということをお教えしてもらえないかという質問をしたんです。渋滞損失時間で説明しているという、そういう説明ですね。

そしたら、関東の一般国道4号のところで、これが数値的にも全然問題ないと思うんですけども、これもできれば追加で、大型車混入率が高いというのが一つ問題であるという説明があって、それが旧道の大型車混入率がどれぐらい減るといいう数値が出ていれば、教えていただきたいんですけども。

【石田部会長】 いかがですか。もし今すぐ出てこなければ、後で精査をして。

【原田委員】 そうですね。それから、中国の藤生長野バイパスのところで、浸水区域があって通行止めがあって、そのときの所要時間が2倍になるという説明があって、それを解消するためにもこの道路が必要だというのは非常によくわかるんですけども、これはあれかもしれませんけれども、でも評価の手法の関係なので、ネットワークの防災機能評価のところには、その変化があらわれないんですよ。浸水のときに2倍になるほどのものがあらわれないというのがひっかかったんですけども、もしその関係がわかれば説明してください。

【中国地方整備局道路部長】 ありがとうございます。防災機能評価の区間が、岩国医

療センターと周東総合病院という2つの病院を結ぶという前提で考えたときに、必ずしも防災度のランクが上がらないという状況で、部分的には、累積脆弱度が変化するように、若干の改善はございます。

【原田委員】 わかりました。ありがとうございます。

【石田部会長】 どうぞ。

【北陸地方整備局道路部長】 先ほどのご質問、遅くなりましたが、お答えさせていただきます。現状の分担率は、国道8号は6割で高岡環状が3割というところでございますが、この立体が整備された後は、国道8号の分担率が5割で高岡環状が4割となることを見込んでいるところでございます。以上です。

【石田部会長】 関東、何かありますか。

【関東地方整備局道路部長】 4号の矢板大田原の大型車混入率でございますが、現在、この区間の大型車混入率が、区間によって違いますけれども、大体20%から30%という区間になっております。将来どうなるのかという数値は持ってはいないんですが、特にバイパス区間については大型車がバイパス側に流れると考えておまして、特に住居が連担するところについては大幅に減ってくるだろうと予想しております。また数値については確認をさせていただきたいと思えます。

【石田部会長】 お願いします。

太田先生、どうぞ。

【太田委員】 3点ほど申し上げます。1点目は評価手法の件ですが、評価対象がバイパスですから、事業区間だけで評価できるところもある。一方、高規格道路と同じように、より広域で評価しているところもあります。そういう意味では、バイパス事業も、広域で評価するのか、その事業路線だけで評価してもよいのかというのを、手法として分けていく必要があるというのが1点です。

2点目は六家立体。これは、非常におもしろいプロジェクトだと思っています。これは鉄道を高架にして道路側でお金を出して道路渋滞をなくすという事業と似ているプロジェクトで、結構なものだと思います。一つお願いをしておきたいことは、高岡環状が県道で、それとつながっている今回の事業の六家立体は直轄国道ですよね。それで、メンテナンスのときに、ここのところだけ直轄国道だから国道事務所がやって、その先っぽのところは県道だから県がやるというのだと、効率的ではないと思われしますので、メンテナンスのことについては、ぜひ県と連携とっていただいて、無駄な二重のメンテナンスがないように

処理をしていただきたいと思います。

それから3点目は、城陽井手木津川バイパスのことです。高規格道路との関係についてお尋ねしたいのですが、北側が新名神と接続する形になります。新名神のこのところは抜本の見直し区間で凍結されていたのを、NEXCO西日本さんと機構さんの協定で解除されているわけです。そういう意味では、新名神へのアクセスが非常に重要だと思っているのですが、このバイパスの開通と新名神の開通の見通しの話が、どちらが先になっているのかなというのが気になります。もう1点は、新名神への城陽でのアクセスの改善が重要な案件だと思うのですが、それについてもメンションがあったほうがよかったです。

【石田部会長】 お願いします。

【東川国道・技術課長】 1つ目のご質問の、バイパスあるいは拡幅系の評価の仕方でございますけれども、少し評価の仕方を今後も検討させていただきたいと考えています。

【石田部会長】 地域高規格と普通のバイパスの話が、一般国道、拡幅バイパスでは混在されていますよね。私も少し考えたほうがいいかなと思っていて、例えばで言いますと、評価、B/Cにかかわるのですが、高規格はネットワークとしてのB/Cと事業のB/Cって必ず両方書いてあるのですが、こっちは、1を超えるものについては、ネットワーク効果は書いていないんですね。1を超えないものについてのみネットワーク効果が書いてあって、それが1を超えているからいいだろうという、こういう理屈だと思うのですが、何か救うためにやっているみたいな感じが出て、こっちは、具体的に言うと小国さんも浦添さんも、ネットワークとしての効果をきちんと書いたほうがいいのかなと思いました。将来的には1種と3種の道路をほんとうに全く同じフレームで評価しているのかという、そういう課題も出てくるのかなとは思っていますので、その辺については中期的に検討いただければと思います。

【東川国道・技術課長】 はい。検討させていただきます。

【北陸地方整備局道路部長】 六家立体につきましては、でき上がった構造物は、老朽化ですとかそういった管理は国がやるんですが、日常のパトロールなんかの管理につきましては委託とかいうこともありますので、富山県ともよく調整させていただきたいと思っています。どうもありがとうございます。

【石田部会長】 ありますか。どうぞ。

【近畿地方整備局道路部長】 24号の城陽井手木津川バイパスでございます。太田先

生おっしゃるとおり、新名神のアクセス強化という意味では非常に重要な道路と思っています。木津川の右岸側と左岸側で、京奈和道路と今回の道路とが分かれるので、若干機能は違うかなと思っておりまして、右岸側というよりは、こちらの今回のバイパスは非常に重要ですので、きっちり整備したいというのが1点です。

それから、今のところ、新名神高速道路の供用については、協定上では平成35年、2023年度ですので、これから4年から5年程度だということですが、正直申し上げて、全線できるというのは非常に大変だと思うんですけども、少しでも効果が出るような形になるように、これは地元とも今、協議をさせていただいておりますので、早急に方針等を出していきたいと思っております。

以上でございます。

【石田部会長】 竹内先生、お願いします。

【竹内委員】 ご説明ありがとうございました。気になる書きぶりがあるので、どうだろうかと思ったところで、典型的なのは小国道路の件ですね。ほかにも実は、海部野根道路とか、高規格幹線の大方四万十も同じような書きぶりをしていて気になりました。

たまたま典型的なもので置賜を挙げさせてもらって恐縮ですけども、課題のところ、例えば1ページの右側の一番上の②です。観光に不可欠な幹線道路について、置賜以外のところは観光需要が増加傾向だけれども、置賜は低迷しているから道路が必要になるんだというのは、ロジック的にどうかと思うのです。

どういうことかと申しますと、置賜という場所に観光客みんなが行きたいと思っているのに道路がなくて需要が低迷しているということならわかるんですけども、たまたまそこに観光の需要がないから、需要が低迷しているから道路が要するというのじゃ筋が通らないと思うのですね。

観光客が行きたがっている魅力がたくさんある場所なのに道路が不便だから行けなくて観光需要が低迷している、なら問題ないのですが、そうでなければ、置賜がそうだと言っているわけではないんですけども、もともとその地域に観光地としての魅力がないのかもしれない。だとしたら、道路をつくっても意味がないんですよね。

観光需要が低迷しているから道路さえ通れば観光客が来るといような書きぶりだと、特急列車さえ停まれば観光客が増えるというのと同じ発想になってしまって、非常におかしなことになってしまいます。そこで、お客さんは行きたがっているのに行けないんだといような書きぶりになるべきではないかと考えます。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。何かありましたら。

【東北地方整備局道路部長】 ご質問ありがとうございます。説明が舌足らずなところがあったんですが、実はこれをまとめる際に、観光協会からヒアリングをさせていただいておりまして、観光協会からは、観光振興に向けては、所用時間とか定時性の課題のご指摘を受けております。さらに加えて、観光客の方々からは、道路整備がされていないと滞在時間が短かったり、あるいは雪と触れ合いたいたいけれども、定時性がないので触れ合う時間もなかったりというような定性的なご意見はいただいております、それを踏まえて少し数値的な整理をすると、このような形になるということで表現させていただいております。

【石田部会長】 ということですので、よろしいですか。ほかにいかがですか。

どうぞ。

【田島委員】 一般国道4号の矢板大田原バイパスについて、イメージしづらいところがあったので、ご説明いただければと思うのですが、こちら、箒川にかかっている野崎橋に全ての交通が集中しているというのが、そもそもの最も分かりやすい問題なのかなと思ったんですけれども、ご説明の中で、461号線と4号線の交差点での渋滞が非常に問題だということがあったと思うんですが、この461号線で1回、4号に入り込んで、また矢板の駅の下のところ、南から行くと北に上っていく形になるかと思うんですけれども、このバイパスの下り口がその間のところにあるので、461号を通ってきた車はどのように流れるという想定のもとでの計画なのかというのが少しわからなかったので、ご説明いただけますか。

【石田部会長】 お願いします。

【関東地方整備局道路部長】 6ページに大きな図面がございますけれども、こちらをご覧くださいますと、国道4号が、ちょうどこの図で行きますと、左から右に野崎橋を経由して通っているということでございます。国道461号が、ちょうどこの野崎橋の右側で交差するような形になっております。ここは交差点になっております。この461号から左上の矢板に行くときに一番よく通っているのが、461号まで行って上に上がるのではなくて、ここにオレンジの県道があるんですけれども、実はここにもものすごく集中しております、野崎橋の両側に2つの道路が合流している形になっているということでございます。

今回、矢板大田原バイパスは、ここの特に野崎橋の交差点の右側のところですね、ここの負荷も軽減されますし、あと、ここの県道のところも、実はこれは立体で交差する形になりますので、そういった意味で、ここの渋滞が大幅に緩和されると考えております。

【石田部会長】 よろしいですか。ほかにいかがでしょうか。

もしないようでしたら、一般国道について、部会の意見の集約をしたいんですが、全て13カ所について新規事業化は妥当だと思うんですが、そういうことでよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【石田部会長】 ありがとうございます。それでは、そのようにさせていただきたいと思えます。

どうぞ。

【太田委員】 事業化の審議が終わりましたが、2点ほど意見を申し上げたいと思います。直轄高速という言い方をするのか、新直轄という言い方をするのかはともかく、始まって16年目になってきていると思います。それで、昨年度、ようやく未事業区間が1,000キロを割りまして、本年も100キロほど事業採択しましたので、残り850キロぐらいとなっています。2000年までは、これは有料道路ということですがけれども、道路公団がやっていて、大体毎年、平均すると200キロずつぐらい供用していたわけですね。それが、公団改革等々があって、供用の距離が年間100キロぐらいまでペースダウンしてきているという状況です。それで、年間100キロずつぐらい事業採択をこのところしているわけですがけれども、予算のつき方によっては、100キロずつ供用はできないかもしれないということです。したがって、ぜひしっかり事業化の後の予算の確保をしていただいて、なるべく早く供用していただくことが重要というのが1点目です。

2点目は評価の問題ですが、残り850キロをどうしていくかということですがけれども、同じような形で徐々に進めていく必要があると。その中で、きちんと私たちが評価をしてやっていると、効果の高いところから順番に事業化していくわけですから、だんだん効果は落ちていくわけですね。本来は落ちていかなきゃいけないわけですね。そうしますと、最後はあまり効果がなく、B/Cでは1を割り込んでいくはずですが。しかしながら、1万4,000キロをつくる、それが全国津々浦々から1時間で高速道路にアクセスできるという、それが国の高速道路政策として、1987年から堅持されているわけで、これは完遂しなければいけない。そうしますと、今のフレームでやっていくと、最後は、効果が

ないからもうやめたほうがいいのかという話になりかねない。それが、採択が今は100キロずつやっているんですけども、最後は50キロとか20キロとか、1年間でそれしかできないとなると、ほんとうに我が国の高速道路政策の本質的な目標がきちんと完遂できないということになる。そのところは考えなければいけない。

そこで、事業評価部会として一つ提案なのですけれども、もう15年ぐらい新直轄でやっているわけですので、この15年間の事業採択をしてきた評価を、B/Cでも何でもいいんですけども、初めのころはB/C高かったですよね。それが順調に下がっていますよね。そういう順調に下がっているということが重要ですよね。このようにこれまでの15年間、16年間の事業採択の取りまとめを行うことによって、今後残った部分の事業評価についてのヒントが出てくると思っております。つまり、そろそろ事業評価のレビューを行うタイミングが来ていると思います。意見になります。

【石田部会長】 ありがとうございます。私も今日の高規格系とバイパス系と2つやらせていただいたんですけども、特に高規格系ですね、地域高規格も含めて1種系の道路ですけども、それと、どんどんほんとうに区間としては事業化が進んできて、今、太田先生のおっしゃるとおりですけども、そのときに並行する現道の話がどのような収まり方をしていくのかなというのは気になっていまして、今日も出ておりましたけれども、観光地域づくりということを考えた場合には、現道をどう活用するかということが極めて重要になるんですけども、今の評価の考え方では、地域高規格系に転換をして、現道は交通量が減りますから、B/C、下手するとマイナスになる可能性があるので、そういうときの評価ということをどう考えるのかなというのがほんとうにわからないんですけども、そういうことの検討もあわせてやっていただければなと思っておりますので、要望というか、意見でございますので、よろしく願いをいたします。もしほかにもこういった類の意見がありましたら、あわせてお願いしたいと思いますが、よろしいですか。

どうもありがとうございました。それでは、まだトピックがございまして、続いて、有料道路事業を活用した道路整備について、説明をお願いいたします。

【山本高速道路課長】 高速道路課長の山本でございます。資料4に基づいて、ご説明を申し上げます。ここでは、先ほど九州から説明がありましたけれども、201号の八木山バイパス、ここに有料道路事業を新規導入することについて、ご審議をいただくものでございます。

1ページをご覧くださいまして、1つ目の丸のところですけども、国土幹線道路部会

におきまして、無料の高速道路、2車線の部分を4車線化するに当たりまして、その際には渋滞緩和、時間信頼性など利用者の利便性向上が非常に大きいということもありまして、負担の公平性や将来の維持管理に係る税負担を軽減する観点から、地域の意見を聴取した上で利用者負担（有料事業）を活用して整理をすべきというご方針をおまとめいただいているところでございます。

一般国道の201号、八木山バイパスについては、高速道路ではないんですけれども、自動車専用道路ということもありまして、いただいている方針を踏まえて、特に4車線化に伴って、渋滞緩和、時間信頼性の向上など利用者の利便性が大きく向上するということ。それと、渋滞事故対策は非常に深刻な状況でございまして、スピード感ある事業展開が必要であるということ。それと、地元福岡県からも、早期かつ確実な整備のために、直轄事業と有料事業を組み合わせた整備手法の導入が要望されているということもございまして、今回、4車線化に当たって、有料道路事業の導入を図るということで、ご審議をいただくということでございます。

次のページ、2ページ目、3ページ目、このあたりは先ほど八木山のところで説明をしたので省略をさせていただきますと、4ページをご覧くださいますと、これまでの経緯を簡単にまとめておりますけれども、昭和60年に有料道路で2車線で開通をしたということでございますけれども、平成26年10月償還満了を迎えまして、その後、無料化して国が管理をしているということでございます。無料化前後の交通量をそこに書いてありますけれども、1万3,000台が2万5,000台で、ほぼ倍増したということでございまして、渋滞、事故、非常に深刻になっているというのは、先ほど九州から説明があったとおりでございます。

次のページでございますけれども、この4車線化に当たりまして、全体事業費が360億を見込んでおります。この360億のうち、下に絵が描いておりますけれども、赤く描いております有料道路事業、これで110億円、あとは公共事業ということで、直轄事業で250億円、これを組み合わせて対応していきたいと思っております。

さらに、この空間の左側の篠栗と筑穂の間、ここの間に長いトンネルがありまして、ここで速度低下等の影響が大きいと、深刻であるということで、この区間について先行的に4車線化を行うということもありまして、有料道路の厚さも、この部分を厚くして、できるだけ早く開通をしたいと思っております。

あと、料金の水準についてでございますけれども、上の2つ目の丸のところござい

すけれども、相応の交通量が見込める形にしたいということではあるんですけれども、さらに料金を安くし過ぎると交通が集中するということもありまして、過度に集中しない、速達性が確保できるということと、それと、スピード感ある事業展開が必要だということ、できる限り有料道路投資額を確保していきたいということなどを総合的に勘案して、普通車で言いますと250円プラス消費税という形で設計をしたいと考えております。

次のページ、6ページでございますけれども、有料道路の事業主体でございます。こちらについては、前回の有料道路は西日本高速道路株式会社が管理をしていたということ、それと、高速道路会社の意向もあるということもございまして、西日本高速道路株式会社を事業主体としたいと考えております。

7ページ、地元福岡県のご意見といたしまして、先ほどもご説明をいたしましたけれども、有料事業と直轄事業をあわせた整備手法、あと料金水準についても、利用しやすい料金水準にしてほしいというご要望をいただいているところでございます。

資料4については以上でございまして、引き続き、資料5についてご説明をさせていただきます。資料5は、これは今年度に引き続きまして、来年度、財政投融资も活用いたしまして、新名神の6車線化、それと暫定2車線の4車線化を実施するということになっておりまして、その件についてご審議をいただくものでございます。

1ページは、今、お話を申し上げましたので、次のページ、2ページをご説明いたします。新名神でございますけれども、今回対象の区間は赤で旗揚げをしておりますけれども、大津から亀山西ジャンクションの41キロでございます。

この区間についてでございますが、3ページをご覧いただければと思いますけれども、課題といたしまして、まず、物流の生産性の向上への環境整備ということで、東名・名神、言うまでもなく、我が国の交通・物流の大動脈でございますけれども、我が国の交通の約半分程度を担っているということでもありますけれども、例えば図5等をごらんいただきますと、新名神開通後も、交通量、特に大型車、増加傾向にございます。また、渋滞も増加をしているという状況でございます。こういった生産性向上の観点からの課題があるということと、②にございますけれども、並行する名神のところで、降雪あるいは地震などの災害リスクのポイントが存在するということ。それと3点目は、名神が開通して50年以上経過しておりますけれども、リニューアル工事の際に迂回路となる新名神が、現在、4車線であるということでございます。

今回の区間を6車線化するというところで、整備効果といたしましては、物流の効率化に

よる生産性の向上、それとネットワークの代替性強化による安定的な交通の確保、さらには名神リニューアル工事時の円滑な交通の確保といった効果が見込まれるということでございます。費用対効果についても、残事業のB/Cで1.2ということでございますし、全体の事業で言いますと3.8ということでございますので、今回、6車線化を行いたいということでございます。

次のページをお願いいたしまして、4ページでございますが、この41キロの区間でございますけれども、このうち片側3車線で既に運用しているのが6キロ、構造物、トンネル、橋梁等、6車線用に対応している区間が29キロありまして、約9割については6車線の運用に対応した構造物で整備がされているということでございます。一部、切土をしたり、あるいは橋梁を拡幅する、あるいは舗装の打ち換え等々がございますが、そういった対応で、この6車線化が対応できるということでございます。

5ページでございますが、関係自治体の意見からも、三重県、滋賀県、京都府さんから意見をいただいておりますが、6車線化、ぜひ進めてほしいというご要望をいただいているということでございます。ここまでが新名神の6車線化についてでございます。

次の6ページでございますけれども、暫定2車線の区間の4車線化でございます。6ページは7月豪雨のときのものでございますけれども、左側にあります山陽道あるいは高知道、こういったところで災害がありましたけれども、マンガの絵で描いてありますが、4車線のところを暫定的に片側だけ通す形で警戒をして交通の確保が図られて、あるいは高知道で言いますと、上り線の橋梁が流出してしまったわけですが、下り線、生きているほうを使って対面で通行させて、暫定的ではありますが、早期に交通の確保が図れたということでございます。改めて、4車線ある区間というのは暫定2車線区間よりも災害時に早期の交通確保が可能であるということを確認したところでございます。

次の7ページでございますけれども、昨年の秋に重要インフラ緊急点検を実施しております。高速道路の法面・盛土についても点検を行いまして、土砂災害等の危険があつて、地形的に崩壊・落石等のリスクがある法面危険箇所というものを抽出しております。71カ所1,400キロが抽出されたということございまして、この1,400キロの中に暫定2車線区間が470キロあるということが判明したところでございます。

対策の内容としましては、②にあります。法面の場所のスポット的な対策を行うのにあわせて、法面危険箇所がある対面通行区間、470キロありますけれども、これらについて、計画的に4車線化をしていこうということ考えているところでございます。

その次、8ページでございますが、来年度から、まずこの財政投融资を使いまして、左側の赤で囲んでおりますけれども、緊急点検を踏まえて、土砂災害等の危険の高い箇所を4車線化をしていこうということでございます。

予算的に投資できるのが5,000億円程度ということになっておりますので、この5,000億をやる箇所をどうやるかというのが、次のページ、9ページでございます。ベン図が上にあるかと思っておりますけれども、青いほうは高速道路でございます。高速道路の本線で申し上げますと、先ほど申し上げたように、法面危険箇所が存在する区間が470キロあるわけですが、来年度の財政投融资で整備ができるのが5,000億ということになりますので、箇所の絞り込みをしないといけないということでございます。

この絞り込みの考え方でございますけれども、青いほうの高速道路の本線のところに法面危険箇所がある。右側にありますのは並行する現道でございます。国道等が並行して走っているわけですが、そういったところにも法面の危険箇所があると。両方に法面危険箇所があって、その断面が非常に脆弱である区間を、まず選んできております。

さらに、その区間の中で、下のところ、点線で囲んでおりますけれども、特にネットワークが寸断する可能性が高い場所ということで、①から③、1つ目が、本線、並行現道ともに、雨量による事前通行規制がおおむね200ミリ以下ということで、雨が降るとすぐとまってしまうという箇所でありますとか、②で言いますと、災害の実績があって、長期にわたった通行止めの実績があるという区間。それと③は、高速道路本線に被災履歴があって、かつ、平常時においても速度低下、交通事故の課題がある区間ということで、この3つのいずれかに該当する箇所を絞り込んで抽出をしたところでございます。

その結果が次の10ページでありまして、旗を揚げている箇所でございますけれども、全国で16カ所、延長にしますと85キロがございます。法面危険箇所周辺の4車線化を図るということで、こうした箇所を選んできているということでございます。

その中で、次のページ、11ページでございますけれども、岡山自動車道でございます。岡山自動車道は中国道と山陽道の間を結ぶところでございますが、資料にも出ておりますが、豪雨災害がこれまでも頻発をしているということでございます。

次のページをご覧くださいますと、この中で、今回、4車線化の対応をする区間がございます。有漢―北房の区間を拡大したものでございますけれども、岡山道、岡山ジャンクションから賀陽の間までは4車線化が進んできているわけですが、この賀陽から北房の間、現在、付加車線を整備しているところと、今回、赤い色で整備するところが3.

3キロの区間でございます。下にありますが、過去にも4日間にわたるような通行止めが発生をしているということでございまして、この有漢インターチェンジ近傍に、法面機関箇所が今回新たに発見されたということもございまして、この法面危険個所周辺で付加車線3.3キロを整備するものでございます。

下を書いてありますが、今回の付加車線の設置によりまして、現在実施をしております、薄く灰色のところでございますが、現在、付加車線の工事中の区間も合わせますと、全区間で4車線化がなされるということもありますので、整備計画の変更の手続が必要になるということで、ご審議をいただいているということでございます。

説明は、以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

どうぞ。

【鈴木委員】 ご説明ありがとうございます。資料4の八木山バイパスを質問させていただきたいんですけども、こちら、貨物が結構通っているかなと思うんですが、大型車の料金というのはどうされるんでしょうか。大型車は、結構、料金に敏感に動くかなと思うんですけども。

【山本高速道路課長】 料金については、普通車と大型車、比率を設けて、影響度等を踏まえて、高速道路も同じ比率で上げていますので、同じ比率で適用していきたいと思っております。

【鈴木委員】 予想としては、半額ぐらいにされるということ。もともとの800円の半額の400円と。

【山本高速道路課長】 もともと500円程度でありましたので、先ほど申し上げたように、いろいろなシミュレーションを行った上で、普通車については250円程度にしていきたいと思っております。

【鈴木委員】 ありがとうございます。

【石田部会長】 いかがでしょうか。

どうぞ。

【田島委員】 同じ点について、これを有料化することについては、もちろん異論はないんですけども、一つ提案ですけども、このように償還が終わって無料化したら、これだけ交通量が増えたという事実自体が非常に重要だと思ひまして、実際に貨物車両であったり普通車両であったり、あるいは時間帯別に、この場合においてですけども、価

格弾力性がどれぐらいあるのかということ、こういった事例をもってエビデンスを整えていくということが非常に重要だと考えております。

先ほどの高速道路と矢板のところもそうですけれども、高速道路、国道、それから県道が並行しているようなところで、大型車の混入率がどう変わるかということ、もちろん道路をつくったらどうなるかということも非常に重要ですが、それと同様に、どういう料金政策でやっていくかということ、重要だと思いますので、こういったところで情報をたくさん集めておいていただきたいなとお願いする次第です。

【石田部会長】 ありがとうございます。ほかにいかがですか。

どうぞ。

【竹内委員】 ご説明ありがとうございます。私は6ページのところの高知道の被災状況の写真を見て、これは素人判断でよくわからないので教えていただきたいんですけども、有名な写真ですけども、これはつまり2車線ずつで違うルートを通っていたということで、それで片一方が流されたというわけですけども、これ、ひょっとして同じ構造物で4車線あったら全部流されたんじゃないかという気も私はするんですね。そう考えますと、ほんとうにリダンダンシーの確保といいますか、を考えると、実はこういうようなところというのは、2車線ずつ別のルートを通すというやり方がいいような気もするわけですね。

だから、私なんか素人でわからないものですから、まずはコストもかかると思うんですけども、したがって、今、事業中のものというのはしょうがないんですけども、今後考えていくときに、一括して一つの構造で4車線ではなくて、バラバラにするという形というのも考えていくべきではないかと思うんですが、その点はどのようにお考えなのか教えていただければありがたいと思います。

【山本高速道路課長】 おっしゃるとおりの面があるかと思えます。ただ、暫定2車線の区間というのは、4車線で用地を確保しているところはかなりあります。ですので、既を取得した用地の問題をどうするのかという話と、あと、例えば別線にするという形になる、例えばアセスメントとか、そういったものがまた手続が必要になるという課題もあるかと思えます。現地の状況に応じていろいろな工夫ができる部分もあるかと思えますし、まだ用地を買っていないようなところは、今、先生、ご指摘のあったようなことも考えていくということ、個別具体的にいろいろ現場の条件に合わせて考えて行きたいなと思えます。

【石田部会長】 ある程度の離隔があったから、ここは助かったわけですよ。暫定区間だったら用地買ってあるとは思いますが、よっぽどの手戻りがない限り、あるいはものすごく予算増にならない限り、こういう離隔をとるということ、どれぐらい必要かということ、またいろいろ技術的な研究が要るかと思えますけれども、そういう方向でぜひ幅広くご検討いただければなと思いました。

どうぞ。

【太田委員】 八木山バイパスは月曜日の幹線道路部会でも非常に人気があって、議論が出ておりました。それで、この料金の問題ですね。いろいろシミュレーションされた結果ということでありまして、私はこれでもよろしいと思えます。その一方で、530円取っていて、暫定2車線でしっかり償還できるぐらい乗っていただけていたのを、250円まで下げることは、おそらくいろいろと議論があったらうと。いろいろシミュレーションされ、議論の結果だと思えますので、結構です。

もう一つの観点として、補助国道ということですから、県もかなり負担があるので、それを負担してでもこの料金でという希望もあったということは、よろしいかなと思えます。

その一方で、24.6円と考えると、300円ちょっとなのかなと思えますと、今後、このようなプロジェクトが出てきたときに、全国一律、津々浦々、同じようなアクセスを保証するというのが道路政策とした場合に、無料もあるので何とも言えませんが、24.6円と、2車線というものを原則として考えていくのか、いや、県の側等々がそれなりに負担するから下げてくれという議論もあるのか、道路政策としては整理していく必要があるのかなというのが1点です。

もう1点は、資料5の10ページを見ております。4車線化の候補地で、有料事業車線化するので財投使っていくということでもありますので、これ、来年度もあるんですか。財投は3カ年でしたか。

【山本高速道路課長】 今回は今回で終わり、来年度以降はまだ。

【太田委員】 わかりました。これを見ているとどうしても気になるのは、工事がいろいろな状況でできないと思うのですが、福島のところですよ。福島の東の相馬、このところあたり、ここは4車線にしたいなと全国地図見ると思えます。原発もあって、工事もいろいろ難しいんだらうと思えますけれども、後々のことをこのところは意識しておく必要があるかなと思えます。

【石田部会長】 それと絡むんですけども、今回のものは、ある意味では政治決断で

実現したわけですが、一般的に言って、今の金利状態が続く以上、2回目、3回目があってもおかしくない話だと思うんですね。そうしたときに、今回の9ページの考え方は、今回向けで非常によく考えられていると思うんですけども、これ、そういう政策決定、政治決定を前提にしての話になっちゃうので、なかなか難しいんですけども、何かひそやかに、今、太田先生がおっしゃったような課題も含めて、トータルの中でどのように考えて行けるかという何か議論を、技術的観点とか経済的観点からきちんとして、何か政治決定もにらみながらというか、あるいはそこの連動性も考慮しながら、そういう勉強をしておいてもいいのかなと思いましたので、これもご検討いただければと思います。

どうぞ。

【原田委員】 有料道路ですけれども、これは事業主体及び施工区分について審議なので、5ページの施工区分というものがあって、それから生じる費用の負担というのがあり、片方で料金への希望というものもあって、それをうまく合わせるとこの値段になったということで理解できるものだと思うんですけども、最後、わかりやすく説明してくれるとよかったかなと思います。

あと、例えば事業区分と事業主体による施工区分というんですけども、その代替案としてそんなにたくさんものがあるわけではないと思うので、これも組み合わせがあるんですけども、その中ではこれを選ぶと。そうすると、それに対しての料金としてはこの範囲が考えられて、その中で要望を加えるとこの料金が適切であったという、何かそういうストーリー的なものがあるとわかりやすいなど。もうちょっとわかりやすく言うと、代替案と考えられるものが少し出ていて、その中でこれがいいですねみたいな説明だと非常にわかりやすいなど。これは希望ですけれども、今日の資料でも一つの論理はわかるので十分ですけども、そのように感じました。

それから、今、石田委員長も言われた、政治的決断によって云々というんですけども、片方ではいろいろな評価もやっているわけなので、そういうことから見て、ほんとうにこれが、そういう、えい、やれということじゃない場合でも、どれぐらいの効果があるかというの、今、裏でやるのかどうかわかりませんが、そういうのも余裕があればやったほうがいいなと私も思います。

【石田部会長】 ありがとうございます。よろしいですか。ほかにご意見がもしなければ、今、ご説明いただいてご審議いただいた有料道路事業を活用した道路整備について、部会の意見としては妥当であるとしたいのですが、よろしゅうございますか。

どうもありがとうございます。長期的な検討については、いろいろご意見いただきましたので、またご検討いただければと思います。ありがとうございました。

続いて、交通結節点、更新事業の整備効果について、事務局よりご報告をお願いいたします。

【水野評価室長】 評価室長の水野でございます。まず、1ページ目でございます。一般国道15号、品川駅西口基盤整備事業の概要でございます。左上にございますように、リニア中央新幹線、これが2027年の開業を予定しているところです。これを踏まえながら、周辺で再開発事業といったものがどんどん進んでいるところでございます。

中央に赤いハッチしたところがございますけれども、このように周辺に再開発がある中で、国道15号が駅と街をつなぐネックになっておりますので、ここを周辺開発の最後のピースとして改良したいと思っているところでございます。

右側に将来の姿と書いてございますけれども、今後、世界の人々が集い交わる場所となりますので、未来型の駅前空間ということで、国道15号の上空にデッキを張ると。そこにいろいろな自動運転の関係の車も考えながらということで、現在、官民連携で事業計画の検討をしているところでございます。

具体的な施設の配置につきましては、上空にデッキを張って、北側については交通広場系、そして南側については民間による賑わい広場系と考えております。1階部分につきましては公共事業で考えてございまして、上にタクシーの乗降場あるいはバス乗降場といったものを集約して、路上に待機しているようなそういった車について排除しようといったことを考えているところでございます。

2ページ目でございます。具体的な課題といたしまして、①駅前広場の空間不足による渋滞ということで、繰り返しになりますけれども、車道でのタクシー待機あるいは荷さばき車両の滞留、バスの乗降によって渋滞が発生しているといった課題がございます。

また、②にございますように、駅から周辺の商業施設に行くといった場合には、非常に歩道が狭い、あるいは横断歩道を渡らなくてはいけないといった課題もございまして、非常に混雑しているといった状況になっているところでございます。また、周辺の再開発が進んでまいりますと、横断の歩行者数が10万人から約倍以上の22万人になるのではないかと想定もされているところでございます。

そうした中で、今回、どういう効果の算定手法をとるかといったところを検討しているところでございます。1つ目といたしましては、自動車に注目しまして、速度がどのよう

に上昇するののかといったところで、貨幣換算で行くと、従来の道路評価手法で言うように、短縮効果、あるいは走行経費の削減効果といったものを検討しているところでございます。

また、今回の新しい点といたしまして、駅と国道の向かい側でございます商業施設を結ぶことでの歩行者の利便性の向上ということで、歩行者に着目いたしまして、この時間がどれくらい短縮するののかといったことを考慮した貨幣換算の効果といったものも検討しているところでございます。

さらには、右側に参りますけれども、効果3といたしまして、西口の開発の効果といたしまして、地価の上昇額として大体1,500億円ぐらい見込めるのではないのかといったような定量的な試算も検討しているところでございます。

そして、さらには、効果4ということで、地域経済の活性化、あるいは防災機能といったものも図れますねといったところと、あるいは③でございますように、自動運転も含めたいろいろな新しい技術・サービスの発展といったものにも寄与できるのではないのかといったところで、検討を進めているところでございます。

【田村道路経済調査室長】 道路経済調査室の田村です。続きまして、3ページの更新事業の事例でございます。左側の写真にもありますとおり、首都高の老朽化対策の更新事業に加えて、機能向上を図るとともに、民間プロジェクトと連携する形で日本橋の地下化に取り組んでいるものでございます。昨年度のこの部会でもご紹介させていただきました。

4ページをお願いいたします。その整備効果の算定手法でございます。左側に、課題①でございます。まずは、構造物、首都高が老朽化をしていること。あわせて、今回の区間の特徴としましては、図2にございますとおり、江戸橋ジャンクションに4方向から交通が集中するというので、図3にありますとおり、箱崎ジャンクションを先頭に速度低下が発生し、神田橋ジャンクションまで渋滞しているということでございます。

右側の効果でございます。まず、本事業は大規模更新事業の一環であるということで費用便益分析にはなじまないものの、効果について幾つか今回、定量化を試みたものでございます。まずは、工事中の交通の確保でございます。高架橋の架けかえの場合は、工事中の都心環状線の長期間の通行規制が発生します。都心環状線を1車線に規制した場合は、首都高内を迂回する交通時間損失の影響により、約年間200億円、約10年程度の工期の損失が発生すると。全面通行止めになりますと、さらに大きくなると。今回、地下化の場合は、ずっと4車線の交通を確保しながら施工できますということが、一つ、効果として考えられます。

また、効果の2つ目としましては、今の高架の首都高の区間でございますけれども、平均の事故発生率が、通常的首都高全線と比べて3.5倍程度高いと。今回、地下化にあわせてまして線形を改善しますので、走行安全性の向上が期待されるものでございます。

効果の3つ目としましては、ジャンクション構造の見直しによる渋滞の緩和ということで、最大渋滞長3キロございましたのが、江戸橋ジャンクションへの流入を抑制することによって、1.5キロ程度になるというものでございます。

あわせて、これは前回もご紹介させていただきましたが、地下化に伴いまして、オープンスペースの創出、日照の確保、景観の改善や、来訪者の宿泊など近隣地域での消費の増加、さらには不動産価値の向上などの試算ができるのではないかと考えております。

説明は以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。今、説明いただいた内容について、ご意見とかご質問がありましたらお願いしたいと思います。

どうぞ。

【田村委員】 最初の品川駅の関係ですけれども、非常に重要な案件だと私は思うのです。その理由は、道路サイドが駅前広場とその周辺の開発に、これまで以上に積極的に乗り出して行くということで、例えば、スケールは小さいですけれども札幌とか仙台の駅前周辺開発の先進事例になると思います。スケールは小さくても地方部でもやりたいというところが出てくるような事業評価を考えたときに、整備効果の中の4番目とか、あるいは3番目とか、そのあたりののころに関しても、かなり踏み込んで検討をしてほしいという要望であります。

【石田部会長】 ほかにいかがですか。

どうぞ。

【太田委員】 品川の事業を見て、今、田村先生からも話がありました効果の3とか4の話ですけれども、事業評価って何のためにあるのかということです。今日の前半の話は事業を採択するか採択しないかの評価ですけれども、例えば効果3あたりは、地価の上昇ということをうまく説明できればということですが、当然、民間事業者さんも利益を得るわけですし、地価上昇して固定資産税が上がるということで、地方自治体さんも利益を得るとい形になりますと、事業のスキームの費用負担問題にも議論につながっていくのかなと思います。

そういう意味では、事業評価をどう使うかということですね。評価の使い方の広がり

もつながっていくと思いますし、特に日本橋は、首都高さん自体にはそれほど大きな効果、首都高使っている人にはあまり効果なくて、違うところに効果が波及していくことがよくわかりますから、事業スキームといいますか、費用負担スキームの議論にもつながっていくと思いますので、この辺は議論を深度化していくのかいいかなと思います。

【石田部会長】 どうぞ。

【田島委員】 似たような意見になるのかもしれませんが、特に日本橋、どちらも同じかとは思いますが、地価上昇効果であったり、そのもとになっている利便性であったり景観であったりというのが増すというところについて、効果がほかの人にも及ぶという、今、ご指摘あった点もそうですけれども、一方で、一緒に事業を行わないと生み出せないという意味では、道路事業の事業費を入れていることの効果が、ほかの主体と一緒にすることによって、より大きくなっているという説明にもなると思いますので、非常に難しいとは思いますが、一体として事業を行うことで全体としてこれだけ効果が生まれますということが伝わるような組み立てを、ぜひお願いしたいと考えております。

【石田部会長】 ほかにいかがですか。

どうぞ。

【竹内委員】 今の一連のことに関係することですけれども、首都高の日本橋区間の効果の4、最後の4ページの、その他間接的な効果等というところについてです。今回は別に費用便益分析どうこうという話じゃないのでいいんですけども、ただ、誤解を招きやすいと思うのは、最後にあるような地下化による波及効果の、来訪者の宿泊などの消費増加額が便益だと言ってしまうのはかなり乱暴な話で、これは付加価値で計測すべきですよ。何かこう書いてしまうと、日本橋を地下化すれば純粋にこれだけの経済効果が発生したと間違われます。このままだと日本橋にそんなお金が落ちるみたいな印象を受けさせてしまう。これはかなり誤解を招く表現なので、付加価値に基づいた考え方を表示しないと誤った方向に行ってしまうので、その点を注意していただければありがたいと思います。

【石田部会長】 じゃあ。

【原田委員】 さっきの事業評価をどう使うかというところも関連するんですけども、その分担をどうするかということですが、これはいろいろな制約の中、この案が出てきていると思うんですけども、本来は、これはこういう代替案がある中で、これをこのよう

に評価で選んだという、そういう部分もほんとうはあるほうがいいなど。それは単なる意見ですので、思います。

それからもう1つは、評価は、いろいろ工夫して出されているんですけども、品川のほうですね。歩行者の利便性向上の効果3、4のことは先ほどいろいろあったので、効果2についても、やりようはいろいろある、おわかりだと思うんですけども、こういう大規模なものを設計するときに、歩行者の流動がどうなるか、あるいは歩行者の動きをシミュレーションしてやるとか、そういうやり方も今はかなりやられているので、そういうところとあわせての評価というのも、もっと迫力のあるものができると思いますので、可能であれば、そういうことも検討していただきたいなと思います。

【石田部会長】 ありがとうございます。ほかにありますか。よろしいですか。

今、いっぱいアイデアいただきましたので、ご検討いただければと思います。

本日予定された議事は以上でございます。

なお、部会による議決は、社会資本整備審議会運営規則第9条第3項により、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。本日の議決、妥当であるという議決をいただきましたけれども、分科会長としてこれを適当と認め、分科会の議決とさせていただき、分科会から社会資本整備審議会への報告、社会資本整備審議会から大臣への答申の手続を進めさせていただきたいと思いますので、あわせてご了解ください。

それでは、議事進行を事務局へお返しいたします。

【内田総務課長】 長時間にわたるご議論、ありがとうございます。議事録については、いつもどおりの取り扱いとさせていただければと思っております。

また、本日の資料のデータは、のちほどメールでお送りをさせていただきます。

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

— 了 —