

令和3年3月16日

【総務課長】 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20回事業評価部会を開催させていただきます。本日は御多忙の中、御参加いただきまして誠にありがとうございます。

進行を務めます道路局総務課長の岸川と申します。よろしくお願いいたします。

本日はウェブ会議での開催になっておりますので、御発言の際はお名前をおっしゃっていただくようお願いいたします。したがって、御発言の際はマイクのミュートを解除いただき、それ以外のときはマイクをミュートにしてくださいようお願いいたします。

道路局長の吉岡でございますが、現在国会のほうの対応がございますので、大変恐縮でございますが、遅れての出席とさせていただきますことを御了承くださいますようお願いいたします。

本日の事業評価部会でございますが、令和3年度予算に係る道路事業の新規事業採択時評価、それから有料道路事業の整備計画等の変更に当たりまして、社会資本整備審議会の御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会長に諮問が行われ、これに基づき事業評価部会の意見を承るものでございます。

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、委員の紹介につきましては委員名簿に代えさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

なお、本日は、竹内健蔵委員におかれましては、所用により御欠席となっております。

本日御出席いただいております委員の方は、委員総数9名の3分の1以上でございますので、社会資本整備審議会令第9条第1項による定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

本日の資料は別途お送りさせていただいておりますが、議事次第、委員名簿、資料1から4、参考資料1から6となっております。おそろいでしょうか。

それでは、以後の議事の進行を石田部会長にお願いしたいと存じます。どうぞよろしくお願いいたします。

【石田部会長】 石田でございます。今日もよろしくお願いをいたします。これから議事を進めさせていただきます。

本日の議事は、審議事項として、「令和3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」でございます。十分な審議時間を確保するためにも、事務局からの御説明は端的に要点を絞った説明をしていただきたいと思います。事務局より資料を説明いただいた後に委員の皆様の御質問や御意見をいただきたいと思います。事務局より資料を説明いただいた後に委員の皆様の御質問や御意見をいただきたいと思います。事務局より資料を説明いただいた後に委員の皆様の御質問や御意見をいただきたいと思います。事務局より資料を説明いただいた後に委員の皆様の御質問や御意見をいただきたいと思います。

まず最初のほう、令和3年度の新規事業候補箇所選定の考え方について、説明をお願いいたします。

【国道・技術課長】 国道・技術課長の前佛でございます。それでは、お手元の資料1を使いまして、令和3年度新規事業化候補箇所の選定の考え方について御説明をさせていただきます。

1 ページ目をお開きください。これは新規事業化の手続きの全体のスケジュールについて表したものでございます。新規事業化候補箇所につきましては、2月の26日に都道府県または政令市に意見照会を行っております。

いただいた意見につきましては参考資料の2にございます。個別の説明は省略させていただきますが、今回の17事業全てについて予算化の同意をいただいているところでございます。このうち4事業につきましては、権限代行の要望の御意見もいただいているところでございます。

次に、3月11日までに、各地方整備局におきまして地方小委員会を開催し、各地域の事業について御議論をいただいております。それぞれの小委員会の御意見につきましては、参考資料の3にまとめております。全ての箇所につきましては、新規事業化が妥当との御意見をいただいているところでございます。

そして本日、事業評価部会の委員の皆様方に御審議をいただき、予算が国会での審議を経て成立後、実施計画で新規事業化が決定するという流れになっております。

次に2ページ目お願いをいたします。こちらが本日御審議をお願いしております令和3年度新規事業化候補箇所の17か所のリストになります。2ページ目、3ページ目になります。最初の4か所が高規格幹線道路、5番目以降の13か所が一般国道の拡幅・バイパス事業となっております。

次に4ページ目お願いをいたします。今回の候補箇所を全国の地図に落としたものでござ

ざいます。赤の枠が高規格幹線道路、緑の枠が一般国道の拡幅・バイパス事業になります。

次に5ページ目をお願いいたします。高規格幹線道路の新規事業化候補箇所の選定の考え方について御説明をいたします。高規格幹線道路の未事業化区間のうち、道路ネットワークとしての課題、主要都市間の速達性、次に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についての評価を行います。

次に、並行する現道の課題、防災あるいは事故、渋滞、そして走行性の観点からの評価を加えております。また、企業立地、あるいは観光振興など地域の抱える課題についての評価を行います。

そして、都市計画決定、あるいは環境アセスメント、関係機関との事業調整など、事業の実施環境が整っているかどうかについての確認を行います。

今回は最終的に4つの区間を選定をさせていただいております。もう少し具体的な御説明させていただきます。

6ページ目をお願いいたします。道路ネットワークについてですが、1つ目の課題として、主要都市間の連絡速度を表したものでございます。これは都市間の最短距離を最短時間で割ったものでございまして、速達性を表しております。早く行けるかどうかというものを表しております。青色になれば早く、赤色になれば遅いというような表現をさせていただいております。今回、候補箇所4か所につきましては、全てオレンジ色のところに該当しております。

次に7ページ目をお願いいたします。2つ目の課題としての防災機能の評価でございます。平時と災害時の移動時間の変化によって、効率あるいは迂回の程度を評価しており、A B C Dの4つのランクに分けております。災害のリスクとしては、地震、津波、豪雨、豪雪、火山も設定しております。災害時に通行不能となると推定される箇所を設定させていただいております。災害時と平時の移動時間に差がなければAと評価されます。災害時に平時との1.5倍未満の時間差で到達できればB評価、1.5倍以上の迂回に時間を要するのであればC評価、迂回する道路ともに通行不能になる場合はD評価ということになります。

今回の4区間につきましては、全てC評価ということになっております。

次に8ページ、9ページを御覧ください。高規格幹線道路未事業化区間、43区間について、ネットワークの課題、並行する現道の課題をまとめてロングリストにしたものでございます。

一番左側でございます。主要都市間の連絡速度について、連絡速度が時速40キロ未満の箇所には◎、40～60キロのところに○を記載させていただいております。

次に、防災機能について評価したもので、ジャンクション間のネットワークとインター間、それぞれについて評価しております。A B C Dの4つに評価を分けております。

その右側が並行する現道の課題について、防災、渋滞、安全、走行性について評価したのになっております。津波浸水区域があるかどうかとか、事前通行規制区間があるかどうか、通行止めの実績があるかどうか、さらに渋滞箇所や事故危険区間があるかどうか、冬期のスタックということで、雪の影響で車が立ち往生することがあったかどうか。そういったものに該当するもの、また箇所数等を記載しております。

その右側には、期待される代表的な効果としての道路のストック効果を記載させていただいております。

最後に一番右側のほうになります。右側の欄でございますが、実施環境について、ルート・構造の検討状況、都市計画、環境アセスメントの状況について記載しております。「確定」とか「完」と記載しているものは手続が整ったということになります。

ルート・構造につきましては、参考資料の5にありますように、計画段階評価からの手続において、ルート案について、有識者、沿線市町村、道路利用者等の意見を踏まえて検討を行い、ルート・構造の決定というものを行っております。

備考欄のところに幾つか注釈が記載されているものがございます。これについては、手続的には整っておりますけども、まだ検討する課題があり、今回事業化に至らなかったというものでございます。

新規事業化候補箇所として選ばれたものについては、黄色で塗られた箇所、今回4か所ということになります。これらについて少し御説明させていただきます。

まず、10番目の旭川・紋別自動車道の遠軽～上湧別間でございます。これについては防災ランクはCと低く、並行現道の国道242号に災害による通行止め、渋滞箇所や事故危険箇所等があるなどの課題があり、また、ルート・構造が確定し、実施環境が整っているということから選定させていただいております。

次に、34番目の山陰自動車道の戸田～田万川間でございます。防災ランクはCと低く、並行する現道の国道191号に防災対策が必要な箇所があるなどの課題があり、あとルート・構造が確定し、実施環境が整っているということで選ばれております。

次に、36番目の山陰自動車の大井～萩間でございます。防災ランクがこれもCと低く、

並行する国道191号に津波浸水区域や防災対策が必要な箇所があるなどの課題があり、ルート・構造が確定、都市計画決定し、実施環境が整っているということから選ばれております。

最後に、41番目の九州横断自動車道延岡線の高千穂～雲海橋間でございます。並行する国道218号に事故危険箇所があるなどの課題があり、ルート・構造が確定し、実施環境が整っているということから選ばれております。

以上が高規格幹線道路についてでございます。

次に、一般国道の拡幅・バイパスの新規事業化候補箇所の選定の考え方について御説明をいたします。10ページ目をお願いいたします。地域における渋滞や事故などの道路交通上の課題、地域からの要望がある区間について、それぞれ地方整備局のほうで抽出し、事業実施環境が整っている区間につきまして、先ほどの高規格幹線道路と同様に各地方小委員会において審議をいただいた上で、候補箇所というものを選定させていただいております。

次に、全国的な政策課題に照らして必要性を確認させていただきます。具体的には渋滞対策、事故対策、防災・震災対策の観点から必要性を確認するとともに、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をさせていただきます。

その結果、10ページの下欄でございますように、新規事業候補箇所として13か所を選定しております。それぞれの事業名、事業の名前の下に渋滞、事故、防災・震災の観点からの課題について記載をさせていただいているところでございます。

以上、今回17か所の選定の考え方につきまして御説明をさせていただきました。御審議のほどよろしく願いをいたします。

【石田部会長】 ありがとうございます。ただいまの説明について御質問やら御意見やらありましたら、お願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。どなたもおられないですか。どうぞ。

【原田委員】 原田ですけど、意見というか、コメントを1個だけさせてください。考え方と選び方は今までのものと同じで、全体の考え方はよく分かったんですけど、したがって、結果には全然意見がないんですけど、いわゆるD区間というので、右のほうのところに備考欄があって、それで今回採択に至っていないというものがあって、できれば、D区間を積極的にいろんな条件を整えて採択に至るといこう方がいいかなという感じがして、その辺は十分にやっておられると思うんですけども、念押しというか、D区間の条

件、もうちょっと頑張って整うというところには頑張してほしいというのが意見であります。以上です。

【石田部会長】 何かレスポンスありますか。

【国道・技術課長】 国道・技術課長でございます。今の意見は、この4つの備考のところにかかれてあるところでございます。それぞれ、おっしゃられるとおり、これは必要な手続は確認されておりますが、猛禽類であったり、それぞれ課題があるということでございますが、こういった課題等もしっかり片づけて、早期事業化できるように取り組んでまいりたいと思いますので、よろしく願いいたします。

【原田委員】 よろしく願いします。特にDを頑張してほしいなと思います。よろしく願いします。

【国道・技術課長】 ありがとうございます。

【石田部会長】 そうですね。事業実施環境というのは、本当に大事なところ、重要なところ、緊急性の高いところで計画段階評価とか、いろんな検討を精力的に進めていただくということでもありますので、ほかのところとここはちょっと違うのかなという気もします。そういうところの運動性を強めていただければと思います。

太田先生、どうぞ。

【太田委員】 太田でございます。高規格幹線道路の件です。毎年申し上げていますが、今年は35キロの新規採択ということで、残っているのは830キロぐらいなので、ペースが民営化前までは年間200キロ開通していたことを考えますと、なかなか1万4,000キロというか、最終目標に達するのに時間がかかりそうだなと思っています。

昨年は22キロの新規採択でしたので、それに比べると1.5倍とも言えますが、この件については、事業評価部会よりは国土幹線道路部会のほうで真剣に検討しなければならないし、財源等のことも含めて今後議論しておくべきだと思っているということ、改めてコメントさせていただきます。以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【企画課長】 企画課長の山本でございます。高規格のペースということで、今回35キロということでございました。先ほど国道・技術課長からも説明あったように、事業実施環境が整ったところということで今回、結果的に35キロになっていまして、年によれば、昨年は22キロということでしたけど、例えば平成31年度は100キロになっているときもございます。

ですので、できるだけ高規格のペースしっかり、先ほど太田先生の御意見もありましたけれども、ペースを落とさないようにやっていきたいというふうには思っておりますが、民営化のときの200キロというペースに比べると、それはかなりペース落ちているなどというふうに思います。

これは先生御案内のとおり、地方路線中心になって、かなり有料道路制度がなじまないというような区間があって、NEXCOの新規区間が非常に少なくなっているというところが1つ要因かなというふうに思っておりますが、いずれにしましても、無料のところについてもできるだけ早く進められるようにしていきたいというふうに思っております。

また、あと、ネットワークの議論という話もありましたけれども、今、次の新たな広域道路の計画というものもつくり始めていますので、そういったことも含めて、国土幹線道路部会でこれからの広域的なネットワークの在り方についてまた御議論いただければというふうに思っております。よろしく願いいたします。

【石田部会長】 太田先生、いいですか。

【太田委員】 はい。私たちも微力ながら何とか議論を盛り上げていきたいと思っております。ありがとうございます。

【石田部会長】 よろしく願いします。

ほかにございませぬかね。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説明をお願いします。

【国道・技術課長】 資料2で、高規格幹線道路の個別事業につきまして御説明させていただきます。

まず1ページ目をお願いいたします。一般国道450号（旭川・紋別自動車道）遠軽上湧別道路でございます。北海道のオホーツク圏の紋別地域に位置し、対象区間が13.8キロの完成2車線の道路計画になります。

この区間の課題について御説明をいたします。遠紋地域では、医療面において、図3のように、高次医療は北見の三次医療施設に依存しており、また、この地域は図4、5のように、心疾患による死亡率が全国に比べて高いという状況でございますが、心疾患を担う病院は遠軽町にしかないため、救急搬送の速達性や安全性の向上というものが課題となっております。

次に、防災面においてでございますが、図6のように、現道の国道242号に洪水浸水範囲が存在し、洪水発生時には遠軽町へのアクセスというものが寸断されております。ま

た、地吹雪による冬期通行止めが発生しており、災害時の道路機能や代替医療の確保が課題となっております。

次に、物流面についてですが、図7、8のように、遠紋地域はホタテ漁獲量が全国トップクラスということですが、その多くは苫小牧港等から全国に出荷されておりますが、長距離輸送というものが必要となっております。現在の物流ルートとなる国道242号には道路線形が厳しい区間が存在し、事故も多発しており、安全かつ効率的な物流等の確保が課題となっております。

次に、観光面においては、この地域は春から秋の花回遊観光や冬の流水観光など、年間を通じ、自然を生かした魅力的な観光資源が豊富です。しかしながら、図10のように、移動時間短縮の改善ニーズが高く、周遊観光時の定時性、速達性の確保というのが課題となっております。

当該道路の整備によりまして、これら課題を改善するとともに、比布ジャンクションから紋別間のB/Cというものが1.1というふうになっております。

次に3ページ目をお願いいたします。一般国道191号（山陰自動車道）益田・田万川道路でございます。島根県益田市と山口県萩市の県境をまたぐ延長7.1キロの完成2車線の道路計画でございます。

この区間の課題について御説明をいたします。急峻な山地を通過する現道国道191号には、図3のように、土砂災害警戒区域等の災害危険箇所や道路線形の厳しい箇所、幅員が狭小なトンネル等が存在しております。また、代替路がないため、災害や事故で通行止めが発生した場合には、図4のとおり、広域迂回が必要となるなど、防災上の課題がございます。

次に医療面についてでございますが、図5のように、高次救急医療機関がない萩市東部の旧須佐町や旧田万川町において、重篤患者の救急搬送を隣の島根県益田市の二次救急医療機関へ行っております。しかしながら、課題の多い国道191号を利用せざるを得ず、線形の厳しい箇所の走行時には患者への負担が懸念されているところでございます。また、萩市東部の地域には二次救急医療機関に30分以内で搬送が困難な地域が存在しており、救急医療機関へのアクセスが課題となっております。

最後に産業面においてですが、島根県は県内唯一の国際港である浜田港の利用促進に取り組んでおり、平成30年には合板生産拠点の拡張造成も行っております。合板に使用する木材の約3割が九州から輸送されておりますが、国道191号は走行性が悪く、輸送効

率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、浜田ジャンクションから小月ジャンクション間のB/Cが1.3というふうになっております。

次に5ページ目をお願いいたします。一般国道191号（山陰自動車道）大井・萩道路でございます。山口県北部に位置し、延長が11.1キロの完成2車線の道路計画です。

この区間の課題について御説明をいたします。日本海に面する国道191号は、急峻な山地と海岸に挟まれ、図3のように、越波や土砂災害警戒区域などの災害危険箇所が存在します。また、代替路がないため、災害時で通行止めが発生した場合、図4のとおり、広域迂回が必要となるなど、防災上の課題があります。

次に医療面についてでございますが、図5のとおり、阿武町には高次救急医療機関がなく、重篤患者の救急搬送は萩市内の二次救急医療機関へ行っております。しかしながら、課題の多い191号を利用せざるを得ず、線形の厳しい箇所の走行時の患者への負担が懸念されているところでございます。また、阿武町内には二次救急医療機関に30分以内で搬送が困難な地域が存在しており、医療機関へのアクセスが課題となっております。

最後に観光面でございますが、山口県と島根県には世界遺産を有する萩市と日本遺産を有する益田市及び津和野町の連携による広域周遊観光の促進に取り組んでおりますが、図7のとおり、観光客の周遊範囲は島根県西部にまで拡大しておらず、地域間のさらなる交流促進が課題となっております。

当該道路の整備によりこれら課題を改善するとともに、浜田ジャンクションから小月ジャンクション間のB/Cが1.3というふうになっております。

次に7ページをお願いいたします。一般国道218号（九州横断自動車道延岡線）高千穂雲海橋道路でございます。九州の中央に位置し、宮崎県北部の高千穂町と日之影町をまたぐ対象区間が3.3キロの完成2車線の道路計画でございます。

この区間の課題について御説明いたします。並行する現道の国道218号は政府が定めます緊急輸送ルートに指定され、南海トラフ地震発生時における宮崎県北部や大分県南部地域の想定被害者数約14万人を支援する重要な路線となっております。しかし、図3、4のとおり、現道は線形が厳しい箇所が連続するなど、走行性が低い上、死傷事故率が高く、事故による通行止めなど走行性、安全性に課題がございます。

次に医療面においては、図5のとおり、五ヶ瀬町には延岡市の第三次救急医療施設まで60分以内での搬送が困難な地域が存在し、救急医療機関への速達性、アクセス性が課題

となっております。

最後に産業面でございますが、西臼杵郡は県内3位の木材生産地であり、細島港等から全国に出荷されております。木材運搬用の大型車等の通行により、既設橋梁などへの負荷が著しい状況でございます。特に雲海橋は建設後50年を超えており、大規模災害時の通行止めリスクが高く、代替路もないことから、広域迂回が課題となっております。

当該道路の整備により、これら課題を改善するとともに、嘉島ジャンクションから延岡ジャンクション間のB/Cが1.7というふうになっております。

また、防災機能についてはC評価からB評価に改善されているところでございます。

説明は以上になります。よろしくお願いたします。

【石田部会長】 ありがとうございます。今の御説明に対して御質問、御意見を願いたしたいと思います。どうぞ。

【田村委員】 4ページ目の益田・田万川道路についてです。田万川のインターチェンジの場所なんですけれども、洪水想定区域内に設置を考えている、となっております。仮置きなのかもしれませんけれども、何か防災上の対応というのを考えながらこの場所への設置を考えているのでしょうか。

【石田部会長】 ほかにおられますか。じゃ、御回答いただけますか。どうぞ。

【中国地方整備局道路部長】 中国地方整備局道路部長の松浦と申します。よろしくお願いたします。田万川インターの箇所の御質問ありがとうございます。

洪水浸水域にあるんですけれども、現在、河川側との連携の中で、50年に1回の降雨確率でも大丈夫なような状況の設計をしております。また、さらに昨今の激甚化している雨量の状況も鑑みまして、1000年に1回というような降雨確率についても検討を加えさせていただいております。道路本線の高さをその水位以上にする、また、アクセス道路もその水位以上にするというような形で取り組んでいるところでございますので、一定程度の洪水対策はできているものと思っております。以上です。

【田村委員】 どうもありがとうございました。

【石田部会長】 よろしいですか。ほかにいかがですか。鈴木委員、どうぞ。

【鈴木委員】 御説明ありがとうございます。ちょっと今の御意見とも関連すると思うんですけれども、何年かに一度の大きな災害もあれば、毎年のように水の被害があるような、特に西側ですよね。関西、和歌山の辺りから中国、四国、九州の辺りというのは毎年のようにそういった被害に遭っているということで、そういったところのいろんな災害

の形に対応する必要があるのかなと思ったんですけども、あと、最近ですと、高知南国道路の開通のときにも、やっぱり南海トラフを踏まえて、結構高台のほうに造って、高台というんですか、高く高架で造っているというようなこともメディアなどでも紹介されていて、コストがかかってもある程度安全なものを造っていくということが必要かなと思いますので、あと、地方部になってくるとトンネルとかも増えてくるでしょうし、ですから、今回、B/C 1以上ちゃんと出ているというのはよかったなと思いますし、今後そういった意味ではコストが増えてくるので、どういった見せ方をしていくのか、その意義を説明していくのかというのは重要なかなと思うんですけど、先ほどの評価の選び方とか、そういうところも関連するかなと思うんですが、せっかくそういうふうに造っていても、防災機能のところは結構CからCというような、数字は結構よくなっているんですけど、脆弱度が0.33~1がCになっているので、数値は変わっているんですけど、CからCになっているというのはちょっと見た目的にもったいないかなと思ってまして、1.5倍、所要時間1.5倍というのを閾値にしているの、0.33~1というのが全部Cになっていて、0~0.33がBで、到達不可能がDということになっているかなと思うんです。

例えば、単純に考えて0.67とか、間で切ったとしても、Cプラスマイナスじゃないですけど、そうしたら結構ランクが変わってくるような数値の変わり方はしているのに、ちょっともったいないかなと思ったので、そういったところはこういった経緯でこのABC Dが決まっているのか、恐らく所要時間1.5倍だと思うんですけども、思いました。

せっかくよくなっているのに、何かCからCというふうな見た目になってしまうのがちょっともったいないなという意見です。

【石田部会長】　でも、何か個別のことを考えて、評価のクライテリアはあまり変えないほうがいいんじゃないのとも思いますけどね。

ほかにいかがですか。

あと、僕からも、益田・田万川と大井萩と山陰道2つなんですけど、見てみると、間に点線があって、ここをさらにつなげると、さらに効果が出てきます、ネットワークがね。そういう意味で、先ほどの太田委員のお考え、御意見にもありますけれど、やっぱり検討の速度を上げるということも大事かなと思いますので、よろしく願いをいたします。

いかがでしょうか。じゃ、どなたも、この4つについて駄目よというふうにおっしゃった方はおらずに、むしろ積極的に進めてくださいというニュアンスを私は感じ取ったもの、ですから、この4つの案件については、新規事業化は妥当であるという結論としたいと思

いますが、よろしゅうございますか。誰からも声がないんだけど、了解いただいたということにさせていただきます。

いただいた御意見については、これからの参考にしていただければと思います。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。たくさんありますので、すいません、よろしくお願いします。どうぞ。

【北海道開発局道路計画課長】 北海道開発局の遠藤でございます。それでは、私のほうから一般国道5号、創成川通の御説明させていただきたいと思っております。

まず、計画の概要でございますけれども、資料の1ページのほうを見ていただければと思います。一般国道5号、創成川通、図2の赤色の箇所になります。対象区間4.8キロということでございまして、現況6車線の道路、これを地上部4車線、別線部4車線の整備とする計画でございます。北海道札幌市の中心部と高速道路を結びまして、都心部へのアクセスを強化する事業ということになります。

この区間の課題について御説明いたします。図3でお示しをしておりますが、主要渋滞箇所、それから信号連担によりまして、速度低下と渋滞が夏期冬期に関わらず連続的に発生をしております。さらに図4のグラフのとおり、所要時間のばらつき、定時性が確保されていないという状況、これが課題となっております。

さらに、札幌都心部は令和12年度の北海道新幹線札幌開業を見据えたまちづくりが進んでおりまして、観光需要の増加が想定をされてございますので、札幌都心部と高速道路のアクセス性向上が必要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、札幌市内の約4分の1の貨物を取り扱う北海道最大の流通拠点でございます大谷地流通業務団地、これは図の5の中で示しておりますけれども、都心部への配送に高速道路と創成川通を利用してございます。混雑の発生、それから混雑に起因いたします追突事故、これが多発をしておりますので、物流の速達性と安全性に課題があるということでございます。

最後でございますが、医療面では、図7でお示しをしておりますが、高次医療施設が集中する札幌市内、こちらに周辺自治体は救急搬送を依存しているにもかかわらず、搬送に長時間を要してございます。救命率向上のために、札幌都心部への速達性の確保が必要な状況でございます。

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について

は1.3ということでございます。

説明は以上でございます。

【東北地方整備局道路部長】 東北地方整備局の小田原でございます。よろしくお願いいたします。

引き続きまして、1枚めくっていただきまして、右下のページ番号3ページを御覧ください。一般国道106号（宮古盛岡横断道路）の箱石達曾部道路でございます。岩手県の沿岸部と内陸部を結ぶ中間部に位置し、対象区間が9.7キロの完成2車線の道路計画でございます。この区間の課題について御説明いたします。

図3、写真①②のとおり、当該区間は急峻な地形であり、防災点検要対策箇所や道路寸断のおそれがある危険箇所が多数存在するなど、災害が発生するリスクが高く、平成28年の台風第10号による道路被災や法面崩落などに伴い、11日間の通行止めが発生し、図4のとおり、距離や時間が約2倍の広域迂回というものが発生しております。

次の課題といたしまして、図5、図6のとおり、宮古地域には三次救急医療施設が立地していないため、脳梗塞などの重篤な患者は約100キロ離れた盛岡市内の第三次医療救急施設へ搬送せざるを得ないため、搬送時間の短縮によるアクセス性の向上が重要となっております。

最後に、図7、図8のとおり、当該宮古市では水産業が盛んで、サケやタラなどの漁獲量は東北で1位となっております。水揚げされました魚や加工品は主に盛岡市の中央卸売市場を経由しておりますが、国道106号は急峻な山地部を通るため、速達性や定時性が課題であり、特にサケですとかの出荷のピークであります冬期が顕著な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、B/Cは1.2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、DがC評価に改善されるということでございます。

また1枚めくっていただきまして、右下のP5を御覧ください。一般国道4号の仙台拡幅（箆ノ瀬～鹿の又）間でございます。宮城県の仙台市を南北に縦断します国道4号の南部に位置し、対象区間が1.6キロの道路計画でございます。

この区間の課題について御説明いたします。図3や写真1のとおり、対象区間の交通量は1日7万9,000台と、東北管内でも2番目に多く、特に混雑時の旅行速度は6.5キ

ロメーター毎時と、東北の直轄国道でも最も低く、交通混雑が課題となっております。

次の課題といたしまして、図5、図6のとおり、当該区間の箆ノ瀬交差点や鹿の又交差点では死傷事故率が最大404件億台キロ当たりと、東北の直轄国道の平均を大きく上回る死傷事故が発生しております。事故類型では交通混雑に起因した追突事故が最も多く発生しているほか、箆ノ瀬交差点で右折事故など車両相互の事故が多く発生し、安全や安心といった交通の確保が課題となっております。

最後に、図7、図8のとおり、国道4号に隣接する仙台市立病院は第三次救急医療機関であり、仙台市の内外から重症患者等に対応している状況でございますが、アクセス路であります鹿の又交差点は、旅行速度が20キロ以下となる時間外が多く発生しており、夕方のピーク時には約3キロの渋滞が発生するなど、迅速な救急搬送に支障が生じております。

当該道路の整備により、このような課題を解決、改善するとともに、B/Cは1.8となっております。

またページをめくっていただきまして、7ページ目でございます。一般国道108号、石巻河南道路でございます。宮城県を横断し、沿岸部と内陸部を結びます国道108号の沿岸部に位置し、対象区間が7.8キロの道路計画です。そのうち2.2キロを4車線の拡幅、5.6キロを完成2車線のバイパスというふうに整備するものでございます。

この区間の課題について御説明いたします。図3のとおり、当該区間は幅員狭小区間や直角曲がり交差点が存在し、特に菰継交差点付近、広瀬交差点付近は旅行速度の低下が顕著となっております、交通の円滑性が低下している状態でございます。

また、震災後でございますが、工業用地や市街地が沿岸部から内陸部へ移転したことなどにより、図4に示しますように、菰継交差点から北村交差点間の交通量、所要時間は約3割増加しており、主要幹線道路としての走行性及び安全性が課題となっております。

次に、石巻赤十字病院は第三次救急医療施設であり、また、併設いたします石巻市夜間急患センターは宮城県北部で唯一、急患センターとしては小児科が設置されているということもありまして、図5に示しますように、患者数が年々増加している状況でございます。国道108号は幅員が狭く、追越しも難しく、図6に示しますように、搬送時の速達性の確保が課題となっております。

最後に、図7や図8のように、出荷額が東北地方で1位となっております紙製品や飼料につきましましては、石巻市から東北の内陸方面へこの国道108号を利用して輸送されてお

ります。108号は、今まで申し上げておりますように、幅員狭小や直角曲がりという区間を通過するために速度が低下しており、また、写真1のように、対向車線へはみ出しての右左折など、大型車の走行に支障が生じているため、広域的な輸送を安定的に支える幹線道路としての役割が重要となっております。

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、B/Cは1.1となっております。

続きまして、1枚めくっていただきまして、9ページ目でございます。一般国道47号、戸沢立川道路でございます。山形県の内陸部と沿岸部を結びます新庄酒田道路の戸沢村から庄内町の区間に位置し、対象区間が5.8キロの完成2車線の道路です。

この区間の課題について説明いたします。当該区間は急カーブが連続し、写真1、写真2に示しますとおり、堆雪による幅員狭小や路面凍結が発生することで、冬期には走行環境が悪化するなど、走行安全性・快適性に課題のある区間となっております。

また、図3、図4に示しますとおり、事故による通行規制時の全面通行止めが約6割を占めておりまして、この10年間で10回の通行止めが発生しております。通行止め時には、付近に代替路がないために、図5に示しますとおり、距離にして約3倍、時間にして約2倍もの広域な迂回が発生しております。

次の課題といたしましては、内陸部の最上地域には重篤な心疾患の対応可能な医師が不在のために、図6に示しますとおり、庄内地域の三次救急医療施設であります日本海総合病院という病院なんです、そこへ搬送せざるを得ないため、この搬送ルートの走行性というものが重要になっております。

最後に、図7、図8に示しますとおり、国道47号の沿線地域は観光資源が豊富で、庄内・最上地域の観光スタンプラリーなど、広域観光の確保に向けての取組を行っているところでございますが、図9に示しますとおり、庄内・最上地域への観光客数は残念ながら低迷している状況となっております。最上・庄内地域、両地域への観光振興において、観光周遊の促進のためにアクセス性を向上させることが重要な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決するとともに、B/Cは1.3となっております。

また、防災ランクは、当該区間の整備により変更はございませんが、累積脆弱度は減少しております。

続きまして、1枚めくっていただきまして、11ページ目でございます。一般国道4

号線の矢吹鏡石道路でございます。福島県内の内陸の南部に位置しまして、対象区間が4.8キロの4車線拡幅の計画でございます。

この区間の課題について御説明いたします。図3、図5に示しますとおり、当該期間は管内の国道4号線の2車線区間の中で最も遅い旅行速度を示しており、矢吹町の中心付近では20キロメートル毎時の慢性的な速度の低下が発生しております。

次の課題といたしまして、図4、図5のとおり、当該区間は死傷事故率が東北管内の直轄国道の平均の約4倍となっております交差点が存在し、渋滞に起因した追突事故が多発しております。

最後に、当該地域では、図6、図7のとおり、福島県が復興計画の重点施策として、医療関連産業の集積を図っておりまして、県の医療機器の受託生産額は平成22年以降、約2倍に増加しております。当該区間は医療機器の部品や原材料などの物流ルートとして利用されておりますが、図8に示しますとおり、4車線区間に比べまして速度が遅く、また速度のばらつきが大きいということから、アクセス性や定時性に劣っておりまして、ボトルネックとなっている状況でございます。

当該区間の整備により、このような課題を改善するとともに、B/Cは1.7となっております。

東北からは以上でございます。

【関東地方整備局道路部長】 関東地方整備局の高松でございます。よろしく御説明いたします。関東からは2件御説明いたします。

13ページ目をお開きください。一般国道6号、酒門町交差点立体でございます。図1でございますけれども、茨城県の水戸市に位置しておりまして、対象区間が1.1キロの交差点の立体整備を行うものでございます。当該箇所は国道6号の水戸バイパスと国道50号が交差する箇所ございまして、それぞれ4車線同士が接続する交差点となっております。

この区間の課題について御説明申し上げます。当該区間は、図2にございますように、混雑度が2.34と、茨城県内の直轄国道における全区間でワースト1位となっております。特に朝夕ピーク時間帯、図3にございますけれども、上下線ともに旅行速度が低下しているという状況でございます。

次の課題でございますけれども、図4に行きますが、この区間については死傷事故件数が4年間で29件となっております。茨城県外の交差点の中でワースト1位となつて

おります。また、図5に示しますとおり、死傷事故率は茨城県内平均の約5倍となっております。

さらに、図6に示しておりますけれども、この箇所、小学校・中学校がございまして、これらの通学路として利用されている市道を酒門町交差点の混雑を避ける車両が抜け道として利用してございまして、危険な状況となっております。

この道路の立体整備によりまして、今申し上げました課題を改善するという事を考えてございまして、B/Cについては1.2と算出しております。

続きまして、2ページめくっていただきまして、15ページを御覧ください。一般国道464号、北千葉道路でございます。図1にありますように、千葉県の北西部に位置し、東京外環自動車道と成田空港を最短で結ぶ総延長約43キロの一部8車線区間を含む完成4車線の道路でございます。

この43キロのうち、中ほど、鎌ヶ谷市から印西市の間の約19.7キロについては既に開通してございまして、東側区間については、印西市から成田市の間、約13.5キロについては国と県が共同して整備を進めているという状況でございます。この区間の西側、市川市から鎌ヶ谷市の間、約9キロが未整備の区間となっております。このうち、外環道との接続に当たり、整備に時間を要します3.5キロの区間が今回の箇所でございます。

この区間の課題について御説明申し上げます。図3に示しますとおり、都心方面から成田空港へのアクセス道路でございます京葉道路や常磐道では慢性的な渋滞が発生しており、また、図4に示しますとおり、当該区間に並行いたしまして国道464号ございますが、この464号の周辺でも渋滞が発生してございまして、成田空港や外環道までのアクセス性が低下しているという状況でございます。

次の課題でございますけれども、当該区間に並行いたします国道464号の死傷事故率でございますけれども、これは千葉県内の平均を上回る高さでございまして、図5に示してございますけれども、そのうち渋滞が要因の1つとして考えられます追突事故については約4割を占めている、こういう状況でございます。

また、松戸市や市川市においては、地域産業を支える物流拠点等が多く存在しておりますが、右上、図6に示しますとおり、沿線地帯は高速道路インターチェンジアクセスの空白地帯となっております。産業活動を担う物流交通の高規格幹線道路へのアクセス性が低い状況にあるという状況でございます。

この区間の整備によりまして、こういった課題を改善していきたいと考えてございまし

て、B/Cは3.6と算出してございます。

また、防災機能のランクでございますけれども、当該区間の整備によって変化はしないものの、脆弱度は改善される、こういうことで考えてございます。

関東からは以上2件でございます。よろしく願いいたします。

【北陸地方整備局道路部長】 北陸の道路部長の森若です。北陸は1件です。

17ページを御覧ください。国道8号、中島本郷立体でございます。国道8号は日本海側の大動脈であり、富山県を東西方向に横断する主要幹線道路です。対象区間は富山外郭環状道路の一部を構成し、延長7.4キロの4車線道路の交差点を立体化する道路計画です。なお、東側に接する豊田新屋立体については、平成21年度に事業化しており、現在事業を進捗しております。

1つ目の課題です。図2、図3、図4のグラフのとおり、慢性的な渋滞及びそれに起因する追突事故が多発しており、平面交差点6か所が主要渋滞箇所、4か所が事故危険箇所に指定され、また、図5のとおり、当該道路の渋滞を回避しようとする通過交通の中心市街地への流入が課題であり、公共交通を軸とした富山市のまちづくりを阻害しています。

2つ目の課題ですが、国道8号沿線には世界シェアナンバーワン企業をはじめ、製造業が多数立地しており、原料や製品の輸出入には国際拠点港湾である伏木富山港を利用し、その輸送ルートとなっておりますが、渋滞が円滑な物流を阻害しています。

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、B/Cは1.6となっております。以上です。

【中部地方整備局道路部長】 中部地方整備局道路部長の松居でございます。

国道247号、西知多道路でございます。19ページを御覧ください。図1をその上で御覧ください。愛知県の知多半島に位置する国道247号、対象区間が1.6キロの4車線の計画となっております。

西知多道路区間につきましては、自動車専用道路として供用済みです。しかしながら、伊勢湾岸自動車道との接続部であると東海ジャンクションについては、直轄権限代行で事業実施中でございます。南部区間につきましては、日長～常滑区間を愛知県が事業実施中であり、当該区間が中部国際空港と伊勢湾岸自動車道間のミッシングリンクとなっている状況にあります。

この区間の課題について御説明いたします。図3を御覧ください。中部国際空港への道路ネットワークはダブルネットワーク化されておらず、知多半島道路に依存しています。

このため、写真1、表1のように、事故等により度々通行に支障が発生しております。代替路となる現道国道247号の一部区間につきましては、図2のとおり、旅行速度低下や高い死傷事故率、津波浸水想定区域等の課題があります。

図4を御覧ください。また、南部区間につきましては、長浦～日長間がミッシングリンクとなっており、日長～常滑の整備だけでは、図4のグラフに示したとおり、所要時間の短縮効果が約2分と限定的となります。また、日長～常滑区間のみが開通した場合、長浦～日長間の移動には、図5のとおり、主要渋滞箇所である美城ヶ根交差点を經由する必要があります。さらなる交通集中の懸念があります。

次に、図6、8を御覧ください。最後に、中部国際空港からの自動車部品輸出額は全国の空港で1位となっており、名古屋港周辺から中部国際空港への製品の輸送には最短経路である国道247号が主に利用されていますが、特に南部区間では生活交通との輻輳が見られ、交通が集中しており、安全で確実な物流に課題があります。

当該道路の整備により、このような課題が改善され、中部国際空港への信頼性が高い自専道ダブルネットワークの構築がなされ、代替性が確保されるとともに、長浦～常滑間のB/Cは1.4を確保しております。

防災機能ランクにつきましては、DからBに改善されるという結果になっております。以上です。

【近畿地方整備局道路部長】 近畿地方整備局道路部長の植田でございます。一般国道43号、名神湾岸連絡線について御説明をいたします。

資料21ページ、22ページを御覧ください。名神湾岸連絡線は、21ページの図2に示していますように、名神高速道路と阪神高速5号湾岸線を直結することによりまして、名神高速道路から現在の阪神高速3号神戸線や国道43号へ流れている交通を阪神高速5号湾岸線に転換することによりまして、現在、西のほうで事業しております大阪湾岸道路西伸部と一体となりましてネットワークを形成し、渋滞の解消ですとか沿道環境の改善、物流の効率化、リダンダンシーの確保などを図ることを目的に計画をされています。

21ページ左上の事業概要に示していますように、総延長2.7キロ、高架構造の2車線道路で、全体事業費が約1,050億、計画交通量は約1万7,000台を予定しております。

地域の課題を21ページ左側に示しておりますけれども、図3に示しますように、3号神戸線が上下線とも慢性的に渋滞しており、この道路を利用する利用者の時間損失はもち

ろんのこと、沿道環境への影響、さらには、国際戦略港湾に指定されています神戸港等の取扱貨物量が、図6に示しますように、年々増加している中で、図4、図5に示していますように、3号神戸線を利用することが多い港湾地域発着の物流の速達性や定時性が損なわれております。

また、図8に示しますように、この地域、津波の被害が予想される地域でありますけれども、緊急輸送道路に指定されている国道43号などが浸水するリスクがありますので、津波の影響を受けないような道路ネットワークの構築が求められているところであります。

21ページ右側に整備効果を示しております。名神湾岸連絡線と既に事業中の大阪湾岸道路西伸部が供用することによりまして、一体となって地域のネットワークが拡充され、先ほど申し上げましたような、この地域の課題を解決することが期待されております。B/Cは1.2となっております。

以上です。

【九州地方整備局道路部長】 九州地整の杓掛です。

23ページ、国道57号（熊本天草幹線道路）の宇土三角道路について御説明いたします。対象箇所は図1の赤字のところ、熊本県西側の宇土半島に位置し、延長13.5キロメートルの完成2車線の計画です。前後区間では宇土道路や大矢野道路など、既に事業が進んでいるところです。

次に、この区間の課題について御説明いたします。国道57号、266号では、図2、3あるいは写真1のとおり、近年頻発している豪雨により土砂災害や路面冠水が発生しています。また、両路線の同時通行止めにより、天草地域の孤立が過去15年間で3回発生しています。

次の課題として、宇城・天草地域は農水産業が盛んな地域であり、図4、5のとおり、宿根カスミソウの出荷量は全国第1位、コノシロの漁獲量は全国第2位で、その多くは熊本空港や九州自動車道を利用して全国各地へ出荷されています。しかし、図6のように、物流を支える国道57号や266号は線形が悪く、輸送時の揺れに伴い、花びらが落ち、価値が低下するなど、地域特産品の物流阻害が生じており、地域産業を支援する物流の安定輸送が課題でございます。

最後に、宇城・天草地域は、図7のとおり、世界文化遺産をはじめ、魅力ある観光資源の豊富な地域です。その移動には熊本市から2時間以上を要するなど、地理的に不利な状況にあります。さらに、観光シーズンの交通渋滞時には移動に通常の約3倍を要すること

から、時間が読めず、観光ツアーの計画が立てられないなど、観光地への速達性・定時性の確保が重要となっております。

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、B/Cは1.5でございます。

また、防災機能のランクは、当該区間の整備によりまして、脆弱度がDからC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。

25ページをお願いいたします。一般国道329号、西原バイパスでございます。沖縄本島中部東海岸に位置し、延長3.6キロの完成4車線の計画でございます。南側に接する与那原バイパスにつきましては現在事業中であり、令和3年度に全線を暫定供用する予定でございます。

次に、この区間の課題について御説明いたします。図3の棒グラフに示しておりますとおり、西原町内の幹線道路のピーク時旅行速度は、全国の主要都市のワースト上位と同位に低い状況となっており、また、図5の速度分布図に示しておりますとおり、バイパス並行区間に位置する小那覇交差点と内間交差点では、通勤時や帰宅時の速度低下が発生しております。

2点目の課題でございます。県内最大規模の小那覇工業団地が立地する西原町は、金属製品製造業の出荷額が県内第1位であり、材料の多くは重要港湾の中城湾港から国道329号を経由して搬送されております。また、本地区は、燃料やガソリンなど貯蔵施設も立地しており、那覇都市圏への搬送もされております。このため、当該区間の渋滞による物流への影響が課題となっております。

3点目の課題でございます。当該区間に立地しております救急医療施設への救急搬送患者は年間3,000名で、そのうち沿線3町からの搬送が約5割となっておりますが、小那覇交差点では過去10年で5回、大雨により近隣の河川があふれ、道路が冠水し、通行止めが発生しており、救急搬送への影響が課題となっております。

最後に整備効果ですが、当該道路の整備によりまして、これまで御説明しました課題を改善するとともに、B/Cは5.8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。これで一通り御説明いただきました。

これからは御意見、御質問をいただきたいと思っております。どなたからでも結構であります

ので、よろしくお願いいたします。小池先生、お願いします。

【小池委員】 神戸大学の小池です。この会、初めて参加します。よろしくお願いいたします。

僕は経済学者じゃないんですけども、経済学的観点から言うと、 B/C が3とか5.8ということは、極論を言えば、3倍、5.8倍費用をかけても社会的には意味があるということなんですね。これはサミュエルソン条件と言います。

つまり、ここで5.8とか3とか出るんだったら、もっと高性能な道路、あるいは周辺道路と一体的にやるなどを考えて提案したほうが、本来、またやって、また渋滞するということは防げるはずですよ。その見直しについて本来考えるべきではないかというふうには思いますので、別にコメントあれですので、一度お考えくださいということです。

もう一つは、 B/C に関しては、今日出た話題も、田舎の道路か、それか地方都市の渋滞道路なんですね。この地方都市の渋滞道路というのは通勤時間に偏っています。もちろんこれを時間帯配分で解消すれば、もう少しきちっとしたものが出るんですが、これはかなり危機的な問題ですね。ですから、その辺りを今後考えざるを得ないかなという感じがありました。ここまでが B/C に関してです。

一方で、 B/C 以外の件でいうと、僕は中国地整の道路をいろいろ見せてもらいました。ちょっと前の話題ですが、高速道路区間も行ってみましたが、我々は道路を造ることが目的じゃなくて、そこできちっと生活することを目的に説明をするべきだと思うんですね。 B/C 以外の説明という意味では。

そういう意味では、1つは、今日の物流に関しては全て $B \rightarrow B$ の説明でした。一方で、地方の道路は、重要なのは $B \rightarrow C$ なんです。コンビニエンスストア1軒あるようなところで、その物流の価値というのは物すごく本当は重いんです。我々の生活を支えていると言っても過言ではありません。 $B \rightarrow C$ のことをどうやってちゃんと表現して見せるかというのは非常に今後課題になるかと思います。

もう一つが、雇用に関しては $B \rightarrow B$ で説明されていましたね。医療に関してもそうだと思います。一方で、教育に関しても実は重要で、島根県の区間なんかはJRが並行しているんですが、雨ですぐ止まるんです。そういったときにちゃんと教育も確保できるというのは、行ってみないと分からないことで、ぜひとも、行かないと分からないことをこういった場でちゃんと披露していただけると、より地方の道路の理解が進むように思いました。

以上コメントです。

【石田部会長】 ありがとうございます。続いては竹内先生、お願いします。その後、羽藤先生、お願いします。

【竹内委員】 竹内です。御説明ありがとうございました。私からは2か所2点御質問です。

まず1つ目が、106号、宮古盛岡横断道路なんですが、地図で拝見する限りは、この道路は東日本大震災のときのいわゆる典型的なくしの歯作戦の道路のように見えたんですね。としたときに、今後もしもまた同じような津波が三陸を襲った場合に、ここの道路が不通になったときには、それを代替するような道は確保できないというような、そういう状況にあるんでしょうかという御質問です。もしこの道路が不通になって代替道路がないということになると、大きな問題ですから、その点のお尋ねです。

それから、2点目の御質問、2か所目です。これは一般の6号の酒門町交差点立体の話なんですが、先ほどお話を伺うと、渋滞も、それから事故も県内では相当ひどい状況なんだなと思いました。しかし、ワースト1だという割にはB/Cが1.2というのはあまり大きな数字じゃないんですよ。一番ひどいところを改善するのに意外にB/Cが小さいのは、これどういう理由なのだろうかという点のお尋ねです。

以上2点です。お願いいたします。

【石田部会長】 羽藤先生、お願いできますか。

【羽藤委員】 了解です。どうも御説明いただきまして、ありがとうございます。

まず1点目は札幌の創成川ですけれども、全長4.8キロで、日交通量6万5,200台で、B/C1.3ということで、事業の性質としては構造物でもありますけれども、非常にうまく事業化に持ち込んでいるなということですのでけれども、この道路ってラストワンマイルということですので、事業規模は比較的予算も大きいんですけども、拠点と拠点を結ぶということで行くと、最終的なノード機能というんですかね、札幌駅まで立地した後、そのノードについて、連動して、そこからどう地域に流し込むかとか、あるいはバスタのような事業、そういうノード事業との組合せみたいなことも重要ではないかと思うんですが、ここの辺りについても検討していることがあれば、少し補足いただければと思います。

あと、東北地整さんの今回の事業化の中では、雪の対策としての道路ということを非常に強く打ち出されていて、モデルになるような事業が非常に期待できるなと思った反面、

スタック防止ということだと、情報提供とか、あるいは交通管制のような技術開発もぜひ、今回の様々な事業の過程の中で御検討いただきたいというふうに思いました。検討中かもしれないですけど、こちらコメントです。

最後、沖縄ですけれども、西原バイパスです。これは小池さんも言っていましたけれども、B/Cは5.8で、小那覇工業団地と結ぶということで、僕自身は性質がいい事業かなと思ったんですが、じゃ、ここに工事費をさらにかけるかという、ちょっとどうかなということも思いますし、むしろ5.8もあり、しかも市の最大の部品工場の集積があるところのこの道路が、今まで何でこの事業になかなか至らなかったところのほうにむしろ問題なのかなという、思っているんですけれども、今回はどういう条件が整って、こうした事業化ということに至ったのかについて、少し追加で御説明いただければと思います。私から以上です。

【石田部会長】 田村先生ですかね。

【田村委員】 2か所についての質問で、ともに東北地整のものです。

最初は6ページ目の仙台拡幅の話ですが、具体的な事業のイメージが湧かなかったのです。いわゆる自専道の仙台バイパスが、仙台から南下して来て、鹿の又交差点のところで自専道の広瀬河畔通と、笹川橋のところで自専道の仙台南部道路とランプで繋がっている。これに加えて、広瀬河畔通と仙台南部道路が交差する長町インターチェンジがある。今回の事業では、立体4車、平面4車の合計8車線にするという話なのですが、現在がどういう状態で、それを8車線にするのか伺いたいのです。仙台バイパスの仙台から鹿の又交差点まで8車線でできていて、鹿の又交差点から笹川橋までの区間がまだ6車なので、そこを8車に拡幅する事業であるとか、そういう辺りを教えてください。

2つ目は、8ページ目、石巻河南道路です。この事業は、石巻から仙台を經由しないで山形に抜ける重要な道路という説明でした。資料によると、山形側から石巻市へ入り込むところ、国道45号との結節点が先回の津波の浸水域の内側になっています。今回の事業を検討するときに、この位置で接点を持つことが妥当だという検討をどのようにしたのかを教えてください。例えば、震災後の町のかさ上げ工事によって、津波の浸水域の外側になったとか。私は資料を見て、この場所に接道せずに、離れた場所で接道したほうがいいのかという素人考えを持ちました。

【石田部会長】 あと、原田先生も手を挙げておられますので、お願いします。

【原田委員】 個別の説明というよりは、10ページに先ほど全体の考え方というので1枚のものがあって、そこに、地方小委員会での審議の上、選定されてきたものを全国的な政策課題に照らして必要性を確認するとあり、渋滞と事故と防災とストック効果があって、その下に渋滞、事故、防災もあるけど、よく見たらストック効果というのは全く書いていないというのがちょっと気になったのと、これ、誰がどういうふうにしたのかよく分からないんだけど、そういう点で見ると、一般国道47号の戸沢立川道路かな、この防災点検要対策箇所が1か所あるというので、そこに着目するんだというような感じでこの表は書いてあるんだけど、実際に地方で審議されて出している内容は、通行リスクを抱える脆弱な道路ネットワークという説明で、堆雪による幅員狭小や路面凍結、事故による通行止めの説明で、防災点検要対策箇所がどうなったかというのは何も触れていないという。

要するに、資料が整合していないように見えるのが気に食わないと言っているんですけど、それが1か所と、それからあと、主要渋滞箇所とか事故危険箇所というのがあって、それを後ろについている図面と見比べると、例えば、名神南岸連絡線なんていうのは、きっとその整備によって渋滞が改善される地域が非常に多いんだろうな、だけど、どこまでかな、何かこの図に載っている主要渋滞箇所を単純に数えているように見えるなという、何かちょっと、何か気に入らない感じになっている。

それから、西原バイパスも事故危険箇所が3か所というけど、これバイパスがあれば、その下のほうとつながって、旧道のところの事故危険箇所はもっとたくさんあるんだけど、影響するところを数えているのか、数えていないかがよく分からないなという感じになっているのね。

だから、個別のものについてはそれぞれ説明があって、それなりに納得したんですけど、この10ページの書き方をもうちょっと、今回は目をつぶるとしても、次は少し工夫してほしいというのがコメントです。

【石田部会長】 ありがとうございます。ほかに手を挙げておられる方はいませんので、これまでいただいた御質問、御意見に対して、それぞれ担当の部長さんからお答えいただけますかね。北から行くと、創成川からかな。どうぞ。

【北海道開発局道路計画課長】 北海道開発局でございます。羽藤先生から御指摘、御意見いただきました。

まさに創成川通、札幌都心とそれから高速道路を結ぶラストマイルということでござい

ます。ですので、2030年に予定をされております新幹線の札幌延伸、これの効果を全道に波及させるということと、それから高規格幹線道路の整備と一体となって、食と観光でわが国に貢献するというふうな、北海道の生活を支える道路ということになりますけども、それと同時に、都心の通過交通を地下に移すということで、特に札幌駅周辺の地上部の環境を改善いたしまして、駅まち空間の拠点形成を形成するという、それで都心部の魅力が向上させられるのではないかというふうな意味合いを持って、整備を進めていくべきだというふうに考えてございます。

羽藤先生にも御指導いただいておりますけども、札幌駅の交通ターミナル検討会の場でも、そういった創成川通と札幌駅のターミナルとの連携に十分意を用いながら検討を深めてまいりたいと思いますので、引き続き御指導いただければと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

【石田部会長】 東北にはたくさん御質問いただきましたけれど、お願いします。

【東北地方整備局道路部長】 御質問、御意見どうもありがとうございます。東北でございます。順番にお話しさせていただこうと思っております。

まず、106号の箱石達曾部でございます。御意見いただきましたように、この道も震災の際には日本海側と太平洋側を結ぶ重要な路線になるところでございます、いわゆるくしの歯作戦なんかでも啓開をしていたところでございます。

この106号につきましては、もともと今の現道というものがございまして、それに加えて、宮古盛岡横断道路という規格の高い高規格道路を我々今、整備を権限代行という形でさせていただいております、こちらの完成というものを考えまして、いわゆるダブルネットワークという意味でもこの道路の重要性は高いということを考えております。

続きまして、雪の関係でも御意見いただきました。おっしゃるとおり、今年、雪が多くて、我々もいろいろ苦労したところございますが、例えば、スタックしたところにおきましても、SNSなんかを使って情報提供したり、あとは、カメラの画像なんかもまとめた形でいわゆる監視をしておるといようなことをしておったり、あとは、NEXCOさんと連携いたしまして、広域迂回の呼びかけなんかを行ったりということも行いました。今、本省のほうでもいろいろ雪の対策というのは検討されておるところでございます。

東北の今年の経験でいいますと、東北道が、皆さん御記憶にあるところの141台ぐらいがたまってしまった事故があつてというようなこともありまして、かなり今年、通行止めに東北道がなつてしまいました。並行いたします4号線がなかなか、そうなると、混雑

等で厳しくなるということで、特にやはり2車線区間が厳しいということで、そういうところをこれから対応、4車化を含めまして、対応をどういうふうにしていくとかというのはいろいろ検討を始めておるところでございます。

続きまして、仙台拡幅のところでございます。このところは現在、お話にあったように6車線の状況でございまして、それを、高架を含めまして8車線ということで整備を進めていくところでございます。

続きまして、108号の石巻河南でございます。こちらにつきましては、どうしてこの場所になっているかということでございますが、沿岸部に、説明の中にもありましたけど、紙製品、パルプや飼料等の工場地域がありますので、その沿岸部へアクセスするというところで、このところをルーティングしてございます。

また、最後に、これはちょっとまとめてお話があるかもしれませんが、戸沢立川のところで、災害の関係のことが触れていないという御指摘をいただきました。この戸沢立川におきましては、もともと、お話がありますように、要対策箇所1か所ございます。今の戸沢立川道路を整備することによりまして、新しい道路ができますので、この要対策箇所が解消されるということになりますので、その辺の表現につきましてもまた今後ちょっと検討していきたいというふうに思います。

以上でございます。

【関東地方整備局道路部長】 関東地方整備局の高松でございます。先ほど一般国道6号の酒門町交差点のB/Cの1.2という数字に関してお尋ねをいただきました。ありがとうございます。

この事業は全体延長で1.1キロ、事業費が約60億ということで、非常にポイント、点の事業でございまして、そういったことから、Bのほうも非常に小さいのではないかと、こういうふうにご考えてございます。旅行速度自体は1.3倍に上がりますけれども、延長が短いという中で、高架の構造だということでコストが高い、こういったことが原因ではないかというふうにご考えてございます。

以上でございます。

【石田部会長】 次が、沖縄がありましたよね。

【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。羽藤先生からいただきました、B/C 5.8と高い区間ではあるが、なぜ、こういった効果の高い区間が事業化されてこなかったのか、これまで何をしてきたのかといった趣旨だったと思いま

す。

まず、B/C 5.8と、当該区間非常に高くなってございますが、その理由としましては、構造が低盛土構造ということで、橋梁ですとかトンネルのような構造物というのは全くない道路構造となっております、B/CのCでありますコストが比較的安いという状況です。

また、便益面では、今、現道にかなり通過交通が入り込んでいる状況でございますので、計画の交通では、交通量の転換が、現道は今3万5,000台くらいの交通がありますが、約半数以上がバイパスに転換するというところで、時間短縮効果が非常に大きく出ているということで、B/Cが高くなっております。

これまでこういった区間、高いのに事業化されなかった背景でございますが、この国道329号線、今回、東海岸沿いの事業区間の事業化ということで御説明申し上げましたが、西側は那覇市まで終点側に伸びている道路でございます、西側の那覇市周辺部の交通量、また、課題が多かったことから、西側から順に事業化、対策を進めてきたというところでございます、今回対象となる区間の西側に隣接する区間、現在事業を進めておりまして、事業の進捗が図られるとともに、数年前から地元から本区間の事業化について非常に機運が高まってきた状況でございます。

昨年度までは計画段階評価ということで、地元の住民の意見を聞きながらルート帯の検討を終えまして、今年度に入って都市計画の手続を進めておりまして、今回それが終了したことを受けまして、今回、事業化の候補としてお諮りをしているという状況でございます。

以上でございます。

【石田部会長】 どうぞ。

【国道・技術課長】 10ページ目の最初の一般国道の新規候補箇所の選定の考え方について御指摘をいただいております。ありがとうございます。また、この資料の下の部分の書き方について、少し改善について検討してまいりたいと思いますので、引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

【石田部会長】 お願いします。

ほかにおられないですけど、私からもちょっとだけ要望というか、こんなことできないのかなみたいなことをちょっと言わせていただきたいんですけども、東北と関東でございます。

東北の仙台拡幅の標準断面図を見ますと、杜の都仙台なのに、まあ、何という潤いのない道路かなと。これB/C 1.8もあるので、小池先生に言わせると、あと0.8倍ぐらいお金を使ってもいいということなんですけれど、こういうことって結構大事なんじゃないかなと思うんですね。

あと、その次の石巻も、3種だから、要らないっちゃ要らないんですけど、本当にこれからの世の中、3種の道路であっても自転車とか歩行者のことを考えなくていいのかなという気がしました。これは東北だけじゃなくて全体の問題だと思いますので、どこで議論するのか知りませんが、こういう議論もぜひこれからしていただければなというふうに思いました。

それと、あと関東の北千葉道路なんですけれど、B/Cが非常に高く、これは本当に必要で、この事業はぜひとも早く進捗させていただきたいと思うんですけど、問題は、これからこの北千葉道路をどう考えるかということについても、本評価部会のスコープからは離れますけれど、やっぱり非常に重要なことじゃないかなというふうに思っております。成田空港の機能拡張で交通事情がばっと上がりますし、東北、北東方面、圏央道もさらに強化されるし、東関東道も強化されるということで、今の東関東道の容量って絶対不足すると思うんですね、このところで。このときにこの北千葉道路というのが非常に大事になってくると思うんですけども、専用部が途中で切れているんですね。そういうことも、ぜひ、この場かどうか知りませんが、御検討いただければなというふうに思いました。

せっかくお金をかけて、いいネットワーク構成に資する道路を造るんだから、その辺もぜひ御考慮いただければなと思いました。希望でございます。

ほかにおられないでしょうか。この議論も、私、拝聴させていただきますと、非常に温かい励ましの御意見を多数いただきまして、全部の新規事業化を進めるべしというふうな御判断を、あるいは御理解を委員からいただいたのではないかなというふうに思っております。部会の意見としては、新規事業化は妥当であるというふうにしたいと考えておりますが、それでよろしゅうございますか。

駄目だという声が聞こえてきませんので、そういう扱いにさせていただきます。

事務局におかれましては、今日いただいた意見をぜひ前向きに事業に向けて参考にしていただければなというふうに思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、次の議題が、有料道路事業を活用した道路整備についてでございます。事務

局より説明をお願いいたします。

【高速道路課長】 それでは、資料4を御覧ください。「令和3年度有料道路事業の整備計画等の変更について」説明させていただきます。

今回御審議いただきたい項目といたしまして、暫定2車線区間の4車線化に伴う整備計画の変更等でございます。昨年12月に閣議決定されました「国民の命と暮らしを守る安心と希望のための総合経済対策」に基づきまして、防災・減災、国土強靱化の推進等、安全・安心の確保のため高速道路等の整備が示されております。現下の低金利の状況を生かしまして、令和2年度補正、及び令和3年度財政投融资を活用いたしまして、暫定2車線区間の4車線化に取り組むこととしております。

2ページのほう御覧いただきまして、今回の審議対象として、事業箇所の一覧は御覧のとおりでございます。4車線化候補箇所といたしまして14路線ありますけれども、既に整備計画上4車線となっている磐越自動車道(会津坂下～西会津)、それから阪和自動車道(みなべ～南紀田辺)の2路線を除く12路線が対象となります。なお、全14路線について、先日、国土幹線道路部会のほうでも御議論いただいているところでございます。

次のページ、3ページを御覧いただきまして、まず、今回の財政投融资の規模について御説明いたします。総額1兆円となっております、これにより0.5兆円程度の規模の事業を実施することとしております。なお、財政投融资1兆円につきましては、令和2年度補正予算において0.5兆円、令和3年度当初予算において0.5兆円を計上しております。

次に4ページを御覧ください。安全・安心計画に基づく4車線化の進め方について御説明いたします。まず一番上の四角ですけれども、対面通行の暫定2車線区間、約3,100キロメートルございまして、このうち有料が1,600キロメートルございました。令和元年9月に、このうち、優先整備区間として約880キロメートルを国土幹線道路部会のほうで選定をさせていただいています。これは今後おおむね10年から15年で整備をしていくということを進めさせていただいております。

そのときの観点としては3つございまして、時間信頼性の確保、それから事故防止、それからネットワークの代替性確保ということになっております。この優先整備区間のうち、昨年度は15か所、110キロを事業化しております。

今回、赤四角で囲っているところでございますが、14か所86キロを事業化する案を作成しているところでございます。残りの区間についても順次、先ほど申し上げました10年から15年の間で順次、完成を目指していくということでございます。

それでは、5ページを御覧いただきまして、今回の選定の考え方について説明します。昨年度の選定においては、先ほど申し上げましたように、時間信頼性の確保、事故防止、ネットワークの代替性確保について、それぞれ、渋滞発生状況、それから事故集中状況、それから大雪による立ち往生の状況などを踏まえまして、具体の箇所を選定しております。今年度の選定においても同様の考え方により選定する案となっております。

特にこの冬においては、大雪による大規模な立ち往生が複数回発生したこともありまして、立ち往生のリスクある区間においては、車両の早期退出に資するといった観点を含めて、優先的に4車線化を図っていきたいと考えております。

加えて、先月発生しました福島県沖の地震により、のり面崩落が発生した常磐道について選定しております。崩落箇所については通行止め解除まで4日間ということで、災害の大きさの割には比較的短期間で復旧になったというふうに思っておりますけれども、仮にあそこで4車線であったならば、今回の崩落土量の規模を踏まえると、対面通行で通行止めをせずに済んだのではないかと考えているところでございます。

次に6ページを御覧いただきまして、今回の4車線化候補区間の選定の考え方です。まず、時間信頼性の確保の観点からは、渋滞の発生状況を踏まえまして、表の右側に対象区間の列に記載しております仙台北部道路、それから阪和道、それから岡山道、米子道、東九州道の2区間の計6区間を候補箇所としております。

次に、事故防止の観点からは、500メートル区間ごとに集計した事故発生件数を踏まえまして、道東道、それから東九州道の2区間を候補箇所としております。

最後に、ネットワークの代替性確保の観点からは、さらに細かく3つに分けて、1つ目としては、大雪による立ち往生実績を踏まえ、秋田道、それから磐越道の2区間、それから山陰道の計4区間を候補箇所としております。

2つ目といたしましては、トンネルインバートの更新工事に伴う長期通行止めを回避するため、紀勢道を候補箇所としております。

最後に、先ほど申し上げました先日の福島県沖地震で被災した常磐道を候補箇所としております。以上14か所が今回の候補箇所となっております。

この14か所を全国地図に落としたものが7ページとなります。それぞれの観点で色分けがされておまして、時間信頼性の確保については青、事故防止についてはピンク、ネットワークの代替性確保については緑で示しております。それぞれ事業延長も中に書かせていただいております。

次の8ページでございますが、以上、各箇所ここに延長、それから個別箇所の概要を書かせていただいております。

それ以降、9ページ以降、各箇所の概要になりますけれども、説明は割愛させていただきます。

以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。今の御説明に対して、御質問、御意見等お願いしたいと思います。原田先生と太田先生が手が挙がっておりますので、まず、お願いします。原田先生からどうぞ。

【原田委員】 5ページに項目が挙がっていて、それに該当する区間が6ページにリストアップされていて、これが今回の候補箇所ということですけど、確認ですけど、ほかの図に出ているほかの区間はどれにも該当しなかったということで、この表ができているということですね。これ確認です。

【石田部会長】 太田先生、どうぞ。

【太田委員】 太田でございます。暫定2車線を4車線にするときのB/Cの計算はどうなっていますか。新東名の6車線化のときには、4車を6車にするB/Cが計算され、提示されていたと思うのですがけれども、昨年度の2車の4車化のときにはB/Cは提示されていませんでした。考え方としてはそれでよろしいのでしょうかね。

【石田部会長】 じゃ、長谷川さん、お答えいただけますか。

【高速道路課長】 最初原田先生のほうの御質問ですけれども、ここに出ているものは優先順位の高いものから選んでおります。ただし、中にはアセスがまだできていないとか、それから、ルートがちょっと、若干構造とかもまだ考えなきゃいけないようなものというのは、ここよりも優先順位高いところはあるんですけども、今すぐ直ちに着手できないというところがありますので、そういったところは今回、除かざるを得ないというような状況になっているということでございます。

【原田委員】 分かりました。できれば、それが一覧表になっているほうがここも分かりやすいですね。

【高速道路課長】 分かりました。一覧表がありますので、また次回はそれもお示しながら。

【原田委員】 やっていると思うので、よろしくをお願いします。

【高速道路課長】 それから、B/Cですが、これ国土幹線部会でも同じ御意見があっ

て、ちょっと検討はしていきたいと思いますが、基本的に事故対策とか、それからあとネットワークの代替性のところで大雪の話だとか、それからさっきの常磐道のやつもそうなんですけども、なかなか数値で出すというのが難しいというふうに考えておりました、ここはどちらかという、直轄国道の事業でも交通安全事業はB/Cはないわけで、それと同じような考え方かなというふうに私は思っていますが、御意見も踏まえてちょっと検討していきたいというふうに思います。

【石田部会長】 あれですね。資料4の1ページに書いてありますけれども、国民の命と暮らしを守る安心と希望で、これ、今の評価手法の大問題だと思うんですけど、こういう評価できませんよね、B/Cでは。

【高速道路課長】 はい。なかなかちょっと難しいと。

【石田部会長】 だから、どうしますかね。なしでもいいんじゃないのかなというふうに私は個人的には思うんですけども、太田先生、いかがですかね。

【太田委員】 実は、私は基本的には、B/Cが1を割っているからやめるべきだとか、1以上だったらやるべきだとか、そういう考え方を基本的に持っていません。

この件に関連して、今日、後ほど議論されるのかもしれませんが、翌年度の予算措置に関して事業評価を行っているものですから、その年度の分の部分しか評価しません。例えば、全体では50キロあるところの5キロのところだけの評価をして、それで予算措置をするという評価方針になっている。

それを、そうではなくて、50キロ全体のB/Cを出しておいて、全体の必要性を確認する。その後に順番でやっていくという。それを単年度ごとに評価すると、最後のほうはだんだんB/Cが落ちて1を割るとか、最後だけはミッシングリンクを繋ぐから数値が大きくなるなどのことが生じます。そういうようなピースミールな評価というのは、私はネットワーク整備の評価には不適切だと思っているのです。

そういう意味では、もともとこの暫定2車というのは、4車であってもB/Cによる評価によって整備効果が十分にあり、取りあえず2車だけ造りましたと。それを完全にするものであるから、私自身はB/Cを暫定2車の4車化で計算する必要はないと思っているのです。

そういう意味では、道路のプロジェクト全体としてのB/Cが重要で、それを細かく細分化して単年度ごとに評価することには限界があって、B/Cを計算しないことはそれを打破する工夫であったと思いますので、計算されていないことを私は積極的に評価してい

ます。

【石田部会長】 ありがとうございます。そのとおりだと思います。

これ、評価部会の全体の在り方とも関連するんですけど、どうもここしばらくハウスキューピングワークをずっとやっていたなど。毎年毎年の事業をどうするかと。もうちょっと今の世の中、評価の考え方をちゃんと考え直すとか、あるいは先ほど申しましたように、道路の横断面構成って本当にああいう形でいいのかとか、あるいは強靱化への考え方とか、地方創生とか観光とか、いっぱい課題あるわけですよ。

そういうことをどう評価として受け止めていくかということ、もうちょっとちゃんと議論しないと駄目だなというふうに常々思っておりまして、今の太田先生の発言に勇気をいただきまして、こういう発言をしております。

また道路局のほうでも御検討いただければなというふうに思いますし、多分委員の皆さん、そういうことは大事だよなというふうに思っておられると思いますし、協力していただけるんじゃないかなというふうに考えております。

鈴木先生、羽藤先生、田島先生ですかね。お願いします。どうぞ。

【鈴木委員】 鈴木です。今のお話とも関係するかなと思うんですけど、今回、選定理由のところに、ネットワークの代替性のところで、立ち往生とか、そういった実績があるところというふうに書いてあるので、実際そういうことが起きたところを対策するというふうな考え方なんだと思うんですけど、実際起きそうなところってなかなか難しいのかもしれないんですけど、起きる前に対策するというのも大事かなと思うので、起きたところをやるのも大事なんですけど、あらかじめ命に関わること、生活に関わることを抽出できるような評価指標があるといいのかなというふうに思いました。そういったところを積極的に4車線化していただけるといいかなというふうに思いました。

【石田部会長】 じゃ、続きまして、羽藤先生、お願いします。

【羽藤委員】 どうも御説明ありがとうございます。暫定2車と4車では実際にできることがすごく違うと思うんですよ。例えば、自動走行の専用レーンみたいなものが将来的に運用可能になるとか、あるいは大規模修繕の際の代替路として使えるとか、あるいは事前復興なんかの観点からいろんな利用の仕方ができる、あるいは地域のツーリズムとか、そういうところで活用できる、いろんな使い方が出てきたときに、単に2車を4車にしますという事業を淡々とやるというよりは、4車化された本来の高速道路の機能が実現するわけなので、その事業によって地域をどういうふうによくしていくかという、もう少し突

っ込んだ計画づくりみたいなことを、事業費も相当に大きいですから、ぜひ、淡々と造るといっても大事だと思いますけれども、一步踏み込んで、地域づくりのところに少し貢献いただくような事業にさせていただきよう、御尽力いただけないかなと思います。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。小池先生、どうぞ。

【小池委員】 小池です。暫定2車に関しては、言いたいことは幾つもあるんですけども、実際には4車で造る計画であって、予算的な都合とか、それから用地の買収の問題とかいろいろな問題があって、2車で取りあえずやりましょうということで、それはそれで正当化されるだろうし、ここから4車に変えても時間短縮便益も出ない状態で、B/Cを課せるのは非常に難しいのも理解できます。

ただし、暫定2車の整備理由として交通死亡事故などを挙げるのは、政策の正当性として僕は問題があるということをいろんなところで書いたりしています。これは別に僕の個人的な意見であるので、ここで議論する必要はないですが、もう一度、この暫定2車を今後どうしていくかという意味も含めて、一度きっちり議論しておかないと、このままだと、コストが安いので暫定2車を通して、後で4車にしていくと国民から疑われないように、きっちり今後の方針を立てないと、うまく説明もできなくなってくるんじゃないかなというのは危惧していますので、ぜひとも総合計画との整合性、あるいは、もう一つ、僕がいろんなところで書いているのは、需要予測が不確実な場合は、地域開発効果とか取りあえずつくってみるといっているのは意味があると思うんですね。

日本の場合は、全ての1万4,000キロを造ることを前提で動いていますが、いろいろな要素から、もう一度暫定2車の在り方というのは検討していくべき、評価手法も含めて、だと思います。以上です。

【石田部会長】 ほかにおられますかね。田島先生、残っていました。ごめんなさい。すいません。どうぞ。

【田島委員】 本日まだ発言していなかったんですけど、今回、4車線化については、私も考えていることを今、ほかの先生方言われたことでほぼカバーされていると思います。本当に最後の小池先生の繰り返しになりますけれども、暫定2車線というのがそもそもどうしてこうなっていて、4車線化にするということの理屈づけ、これは本当に必要だというふうに私も感じておりますので、そのことだけ確認させていただきます。

【石田部会長】 ありがとうございます。

ほかに御意見、御質問ないようでしたら、このことについても、有料道路事業を活用した道路整備事業についても、部会の意見としては妥当であるというふうな結論にしたいと思いますが、よろしゅうございますよね。

反対という声がありませんので、御承認いただいたということにさせていただきたいと思えます。ありがとうございます。

本日予定された議事は以上でございます。

なお、この部会による議決は、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。本日の議決は、分科会長として、私はこれを適当と認めたいと思っております。ですから、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進めさせていただきたいと思えます。

活発に御意見いただきまして、ありがとうございます。

それでは、議事進行を事務局にお返しします。

【総務課長】 石田部会長、ありがとうございます。また、委員の皆様方、長時間にわたる御議論ありがとうございました。

すいません、訂正でございます。冒頭で竹内先生、本日欠席と紹介いたしましたが、遅れての参加ということで訂正をさせていただきます。

また、吉岡道路局長、遅れて参加ということも申し上げましたが、他の公務の都合で部会の間、全て欠席となりました。おわび申し上げます。

本日の内容につきましては、後日、委員の皆様方に議事録の案を送付させていただきまして、御同意をいただいた上で公開したいと思えます。また、近日中に速報版といたしまして、簡潔な議事概要を国土交通省のホームページで公表させていただきたいと考えております。

本日の資料は追ってまたメールで送付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。

【石田部会長】 ありがとうございます。

— 了 —