

社会資本整備審議会 道路分科会 第30回事業評価部会

令和8年3月26日

【総務課長】 それでは、定刻となりましたので、ただいまから社会資本整備審議会道路分科会第30回事業評価部会を開催いたします。

本日は御多忙の中、会議に御参加いただきまして、誠にありがとうございます。本日の進行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高藤でございます。よろしくお願いいたします。

まず、初めに、本日御出席いただいております委員の皆様のご紹介でございますが、時間の関係上、お手元の委員名簿で代えさせていただきます。

なお、今回より事業評価部会長として、小池委員に御就任のほうをいただいております。また、新たに円山委員が臨時委員として選任されております。本日、田村委員、円山委員におかれましては、所用により欠席となっております。また、鈴木委員、田島委員におかれましては、所用によりは15時頃からの御出席となります。

本日御出席の委員の方は、総員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ここに御報告申し上げます。

会議形式はウェブ会議と対面の併用となっておりますが、ウェブで参加されている委員におかれましては、御発言時以外はマイクをミュートにさせていただくようお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の沓掛より御挨拶を申し上げます。

【道路局長】 道路局長の沓掛です。本日は小池部会長、御就任いただきまして、最初の部会となります。どうぞよろしく御指導いただければと思っております。また、年度末のお忙しい中、委員の皆様におかれましては、本部会に御出席を賜りまして、誠にありがとうございます。日頃より道路行政に多大なる御理解、御協力をいただいていること、この場を借りて改めて御礼申し上げます。

さて、本日の部会におきましては、令和8年度予算に向けた直轄道路事業の新規事業採択評価としまして、高規格幹線道路で1事業、一般国道の拡幅、バイパスで6事業、合計7事業の新規事業化を予定しており、これら事業の評価の妥当性について御審議をいただく予定であります。また、有料道路事業の新規導入に伴う事業主体、施工区分や事業中の有料道

路事業における有料投資額の変更についてもお諮りすることとしています。それぞれ手続を進めるに当たって、透明性を確保する観点から第三者の意見を伺うこととしており、いずれも内容の妥当性について、御審議をいただく予定としております。

限られた時間ではございますが、委員の皆様からは忌憚のない御意見をいただきますよう、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【総務課長】 ありがとうございました。

続きまして、新たに御就任いただきました、小池部会長から御挨拶をいただきたいと存じます。よろしくお願いいたします。

【小池部会長】 新たに部会長を仰せつかりました、神戸大学の小池です。よろしくお願い致します。

前任の石田先生ほどはうまく司会もできませんが、なるべく議論を闊達に、そして時間どおりに進めるように進めたいと思います。議論ですが、うちの学生によく言っているんですが、ある評価に対して、客観と主観があるというのはふだん我々、耳にするんですが、ここでの議論は多分客観で、なおかつ定量化されている客観、それから定型化されている客観、定型化されていない客観、これら3つをどう融合させて議論するかが多分ポイントなんです。そういった議論を含めて、評価手法の在り方も検討していきたいと思いますので、ぜひいろんな意見を出していただいて、今後に向けても、はたまた、こういった現在上がっている事業に対しても審議を闊達にさせていただければと思います。よろしくお願い致します。

【総務課長】 ありがとうございました。本日の事業評価部会でございますが、局長の御挨拶の中でも触れておられましたが、令和8年度予算に係る道路事業の新規事業採択時評価、有料道路事業の事業主体、施工区分の検討、有料投資額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としており、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。

事業評価部会の議事につきましては、運営規則第7条第1項により公開としております。本日、傍聴の方はウェブにて傍聴をいただいております。

本日の会議資料は、あらかじめメールにてお送りさせていただいておりますが、議事次第、委員名簿、資料が1から4、参考資料が1から7でございます。

それでは、以後の議事の進行を小池部会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【小池部会長】 それでは、これより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8年度予算に向けた道路事業の新規事業採択時評価、有料道路事業を活用した道路整備の2件となります。十分な審議時間を確保するため、事務局からは要点を絞った端的な説明をお願いします。事務局より資料を説明していただいた後に、委員の皆様から御質問や御意見をいただきますので、どうぞよろしくをお願いします。

それでは、令和8年度予算に向けた新規事業の道路事業の新規事業採択時評価について事務局から説明をお願いします。

【国道・技術課長】 国道・技術課長の西川でございます。それでは、お手元の資料1で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。これは手続の全体のスケジュールでございます。3月13日に既に都道府県知事への意見照会をさせていただき、いただいた意見は参考資料の2のほうに整理してございますが、詳細は説明を割愛させていただきますけれども、今回、候補箇所としてお示ししている7事業全てについて、予算化の同意をいただいているという状況でございます。その後、3月24日まで各地方整備局におきまして、地方小委員会を開催して議論をいただいております。小委員会でいただいた御意見は参考資料3のほうにまとめてございます。全ての箇所につきまして、新規事業化は妥当との御意見をいただいているところでございまして、赤枠の本日の事業評価部会で御審議をいただいて、予算成立後、実施計画に盛り込んで、新規事業化が決定するという流れになってございます。

続きまして、2ページ目でございますが、これが本日御審議いただきたい新規事業化の候補箇所7か所のリストでございます。最初の1か所目が高規格幹線道路で、それ以降が一般国道の拡幅・バイパス事業となっております。

3 ページ目はそれを地図に落としたものでございます。

4 ページ目を御覧ください。4 ページ目に選定の考え方を整理してございます。候補箇所につきましては、地域におきまして、渋滞、事故、防災などの道路交通上の課題、地域から要望がある区間等について、各地方整備局のほうで抽出いたしまして、事業実施環境が整っているかにつきまして、先ほど御説明いたしましたような地方小委員会で審議した上で候補箇所というものを選定しているところでございます。

さらに全国的な施策に照らして必要性を確認させていただいております。昨年度の事業評価部会で、選定の考え方とその後の資料説明の評価項目の整合が取れていないというような御指摘もいただいておりますので、その点、少し留意しながら整理をさせていただいております。具体的には中段にございますけれども、自動車や歩行者への影響、社会全体への影

響の2項目に整理をいたしまして、以降、それぞれの資料も整合を取った形で確認をするようにいたしております。また、主要都市間の速達性、大規模災害に対する脆弱性などの広域的なネットワークの課題や、企業誘致、地域振興、地域安全保障など、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いております。

それを踏まえて、4ページ目の下の欄にある7か所を選定させていただいております。

5ページ目以降でございますが、これにつきましては、全国的な政策課題について特に高規格幹線道路と、その他の高規格道路、3路線について、具体的に説明をさせていただきます。それ以外の一般国道につきましては、資料3以降で御紹介をするという形でいきたいと思っております。5ページ目は道路ネットワークについ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、速達性を示す指標ということで、早く行けるものについては青、赤になれば遅いというような状況でございます。高規格幹線道路とそれ以外の高規格、合計3区間を地図の上に落とさせていただいております。

次に、6ページ目でございますけれども、2つ目の課題として掲げております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迂回の程度を評価してございまして、A B C Dの4つのランクで分けてございます。災害時に通行不能となる区間など、箇所を選定させていただいております。災害時と平常時の時間に差がなければA評価、時間が1.5倍未満の場合はB、1.5倍以上がC、通行不能になる区間がDという形で整理をしております。そこに、先ほどの繰り返しになりますけれども、高規格の3か所を落とさせていただいております。いずれも、C、Dの評価というところでございます。

7ページ目でございますが、これは拠点へのアクセス状況でございます。港湾空港、主要な駅などの接続性を整理したものでございます。現時点での状況といたしましては、特に右のグラフの一番上でございますけれども、主要な港湾へのアクセス、約1割が20分以上を要しているというところで、引き続きシームレスな接続が課題となっているというところでございます。

8ページ目でございますが、これは物の流れ、特に農水産物にフォーカスして整理をしております。色の濃いところが交通量が少なく、また、線が太いところが物流の多いところ、ここでいうと、農水産物の流れが多いところということでございます。全体として見ていただければ、北海道北部、東部、それから東北の三陸沿岸、この辺が交通量が少ないものの、農水産製品の輸送量が多い区間というのが目立っているという傾向が見えるかなと考えて

おります。

また、続きまして、9ページ目でございますけれども、観光支援ということで訪日外国人が2019年に3,000万人を超えているところでございます。また、コロナ以降も回復傾向ということで、堅調な訪日外国人の数というところでございます。真ん中の円グラフで見ただけですと、成田、羽田、関西、中部のほかにも多くの地方空港で、クルーズ港から日本に入国している状況がございますので、そういうところからネットワークの整備によりまして、インバウンド観光客の移動がしやすいようにしていくことが一つ大きな効果につながるんじゃないかなという整理になってございます。

10ページでございますけれども、医療サービスの確保でございます。災害拠点病院へのアクセス状況を整理してございまして、高規格道路のネットワークの形成によりまして、災害拠点病院のアクセス向上、それから災害派遣医療チームや支援物資を迅速に輸送することが可能というところを整理しているところでございます。

これらの課題に、全国的な政策課題に照らしまして、11ページに高規格幹線道路、それ以外の高規格道路につきまして、新規の事業化候補箇所を整理してございます。1つ目が、北海道縦貫自動車道の中川手塩道路、これに並行する現道の国道40号に要対策箇所が存在するというところで、さらにルート構造が確定して事業実施環境が整っているということから候補箇所として選定しているところでございます。その下の段の、それ以外の高規格道路でございますけれども、上の段でございます、国道2号が現道でございますけれども、福山道路、笠岡西から長和間につきまして、並行する国道2号に主要渋滞箇所や事故危険箇所が存在しているという状況でございます、ルート構造が確定して、実施環境が整っているということで、候補箇所として選定しているところでございます。一番下の阿南安芸自動車道のところでございますけれども、これは並行する現道が国道55号でございます。牟岐海部道路でございますけれども、これにつきましては、現道の国道55号に防災上の要対策箇所があるなどの課題があるということと、ルート構造は確定して、事業実施環境が整っているということから候補箇所として整理をさせていただいております。

このほかに一般国道の拡幅、バイパス事業として4か所選定してございますが、それは資料3以降で、その考え方も含めて御説明をさせていただきます。高規格を中心に新規候補箇所の選定の考え方を説明させていただきました。

以上でございます。

【小池部会長】 ありがとうございます。続けて、新規事業化候補箇所のうち、まず、

高規格幹線道路について御説明をお願いします。

【国道・技術課長】　　続きまして、国道・技術課のほうから御説明させていただきます。資料は資料2でございます。資料2、1枚めくっていただきますと、上に青帯があります。A3でございます。そちらを見ていただければと思います。

1ポツの事業概要の①のところに路線概要を示させていただいておりますけれども、今回、候補箇所として挙げております、中川天塩道路につきましては、北海道縦貫自動車道の一部を成してございます。北海道縦貫自動車道、函館から稚内の全体681キロの高規格道路でございます。この中で、今回の候補箇所は20.7キロの完成二車線の自動車専用道路でございます。③に実施環境の状況を説明させていただいておりますけれども、計画段階評価を行いまして、ルート構造を検討しているところでございまして、今回、地域課題、実施環境を踏まえまして、候補箇所として選定してございます。

評価結果、2ポツのところでございますけれども、右側の一番上でございます。総合的な評価といたしまして、費用便益分析や事業実施による社会全体の多様な効果を整理してございます。まずは、費用便益分析、一番上の表でございますけれども、札幌ジャンクションから稚内間のB/Cが1.3ということでございます。その横に参考として書かせていただいておりますけれども、参考値、走行時間信頼性向上便益とCO₂の排出削減便益を加えたものを参考の欄にお示ししてございまして、1.4というところでございます。また、事業費の算出に当たりましては、後ろの4ページ目、5ページ目でございますけれども、事業費算出に当たりまして、リスク分析を行ってございます。この地域、特に4ページ目の区分①の工事のうち、改良というところのリスクへの対応状況というのが右の欄にございますけれども、近傍で軟弱地盤があったというような地質調査結果もございますので、それを参考にいたしまして、想定されるリスクに応じた軟弱地盤対策費を計上して事業費の算出を行っているというところでございます。

具体的には5ページ目に、隣接した天塩防災事業での軟弱地盤の状況等も併せて整理をさせていただいております。

2ページ目に戻っていただきまして、事業の影響についてということで、右側の下の表でございます。評価項目の中に、社会全体への影響という欄がございます。その中で1つ目の住民生活というところでございますが、この地域、三次医療機関は名寄市しかございません。ですので、小さくて恐縮ですが、その欄の図4でございますけれども、最北の稚内市から名寄市への搬送時間が全道でワースト1位というところでございます。

続きまして、地域経済という評価項目でございますけれども、図5、6にお示ししていますように、この地域、ホタテの漁獲量、乳製品の生産量が全国トップクラスということで、日本の食を支える生産空間ということでございます。そういう状況ですけれども、図7にありますように、このルート上に狭小な幅員が狭い区間や、冬季の悪天候で速度低下が発生する区間が存在しております。あと、写真1にもありますように、貨物車の死亡重大事故が発生しているということで、速達性、安全性の高い物流ルートの確保が大きな課題というところでございます。

最後に下の災害の項目でございますけれども、図8、図9に示していますように冬季の悪天候による国道通行止めの時間が、図8にありますように増加をしていると。また、図9にありますように、洪水警報、注意報発令日が増加をしているというところでございます。写真2にあるように、悪天候時には視界不良の状況が多く見られるということで、災害時でのネットワーク機能の確保が大きな課題となっているところでございます。

以上のように、事業の影響ということで整理をさせていただいております。

この地域の産業振興、それから救急搬送などの医療活動、そういった活動を支えるためにも、信頼性の高い道路ネットワークを形成していく必要があるだろうということで候補箇所として選定をさせていただいているところでございます。

資料2については、以上でございます。

【小池部会長】 ありがとうございます。続けて、新規事業化候補箇所のうち、一般国道について、御説明をお願いします。

【東北地方整備局道路部長】 それでは、一般国道の新規事業化候補箇所について御説明申し上げます。東北地整の井上です。資料3のほうお手元に御用意ください。

①、②について井上より説明申し上げます。一枚おめくりください。一般国道4号、白石南拡幅でございます。国道4号は、東京と青森を結ぶ延長約839キロの主要幹線道路でございます。白石南拡幅は延長3.1キロ、2車線を4車線にする現道拡幅事業となります。これまでに計画段階評価においてルート、構造等を検討しており、今回、地域課題や事業実施環境を踏まえて新規事業化候補箇所として選定してございます。

右側、評価結果を御覧ください。総合的な評価として費用便益分析や事業実施による多様な効果を確認しております。まず、費用便益分析でございます。B/Cについては1.3、参考値ではありますが、走行時間信頼性向上便益とCO₂排出削減便益を加えた場合は1.4となつてございました。

続いて、事業の影響でございます。事業の影響について主立ったものを御説明いたします。まず、交通事故の関係ですけれども、写真1のとおり、沿道の出入りが連続してございまして、図の3に示すとおり、単路部において沿道の出入りを起因とした追突事故が多く発生しています。また、図4の通り、死傷事故率が宮城県内の直轄国道平均の約3倍となっております。一つ下の救急医療への影響についてでございます。図5のとおり、大型車の混入率が宮城県内の国道4号平均の約2倍となっておりまして、図6に示すような、高次救急医療機関への搬送時は救急車搬送しづらい状況となっております。続いて、もう一つ下の段、物流の影響についてでございます。図7のとおり、白石市の電子機器関連メーカーが当該区間を利用して原材料の仕入れや製品の出荷を行ってございますが、東北自動車道が通行止めとなった場合などには、対象区間で交通混雑が発生しまして、工場稼働等に支障が出ているところでございます。また、現在事業中の白石中央スマートインターチェンジ周辺では、道の駅などの開発も進んでございまして、今後、対象区間の利用増加が想定されているところであります。また、もう一つ下、代替道路としての機能向上、道路の信頼性についてでございますが、図8のとおり、東北自動車道の国見から白石のインターチェンジ間で通行止めが発生すると並行する国道4号に交通が集中しまして、対象区間で速度低下が発生しております。白石南拡幅によって、交通の円滑性、安全性の向上であるとか、医療活動、物流活動の支援、また、代替道路としての機能向上を図ることにより、このような課題が改善されるものと考えてございます。

2枚お進みください。続いて、一般国道4号、古川高清水拡幅でございます。古川高清水拡幅は延長5.2キロ、2車線を4車線にする現道拡幅の事業となります。右側の評価結果のほうを御覧ください。総合的な評価として、費用便益分析や事業実施による多様な効果を確認してございますが、B/Cについては1.6、参考値ではありますが、走行時間信頼性向上便益とCO₂排出削減便益を加えた場合も1.6となっております。

続いて、事業の影響についてであります。事故については、図の3にお示ししているとおり、交通混雑に起因した追突事故が多数発生してございます。また、図4に示すとおり、死傷事故率が単路部で宮城県内の直轄国道平均の約5倍、交差点部でも約1.5倍と高くなっております。また、一つ下の枠、救急医療への影響でございますが、図5のとおり、栗原市方面から高次救急医療施設への搬入ルート、これ図でいうと右から左のほうになるんですけれども、その搬送ルートにおきまして、写真1のとおり、2車線区間で交通混雑により救急車が搬送しづらい状況が発生してございます。また、もう一つ下、物流への影響ござ

いますが、図6のとおり、自動車関連部品の製造会社がこの区間を利用して製造品の出荷を行ってございますが、並行する東北自動車道が通行止めとなった場合などには、対象区間で交通混雑が発生して製造品の配送遅延が生じております。続いて、代替道路としての機能向上、道路の信頼性についてであります。図7のとおり、東北自動車道の古川築館インターチェンジ間で通行止めが発生した場合には、国道4号に交通が集中し、対象区間で速度低下が発生してございます。古川高清水拡幅によりまして、交通の円滑性、安全性の向上、また、医療活動や物流活動の支援、代替道路としての機能向上を図ることで、これらの課題が改善されるものと考えております。

私からの説明は以上となります。

【中部地方整備局道路部長】　　続きまして、一般国道21号、宮浦拡幅について説明させていただきます。中部地方整備局の望月です。資料の6ページを御覧ください。

一般国道21号は、岐阜県の瑞浪市から滋賀県前原市に至る延長97キロの主要幹線道路であり、本事業はこのうち、岐阜県美濃加茂市御門町から美濃加茂市田島町に至るJR太多線の跨線部を含む延長1.4キロの4車線拡幅事業です。今回、地域課題の状況や事業実施環境が整ったことを踏まえ、新規事業化候補箇所として選定しております。

評価結果についてでございます。総合的な評価として、費用便益分析や事業実施による社会全体への多様な効果を確認しております。費用便益について、当該道路の整備によるB/Cが1.2となり、参考値であります。走行時間信頼性向上便益とCO₂排出削減便益を加えたB/Cは1.4となります。

事業の影響についてでございます。事業の影響について、注目すべき項目を御説明させていただきます。自動車への影響ですが、図2に示すとおり、本事業区間は現状2車線であり、前後区間が4車線となっているボトルネック箇所であることから交通容量が不足しており、朝夕ピーク時を中心に交通集中による速度低下が課題となっております。さらに国道21号の渋滞により、バイパス機能が十分に発揮できず、図3に示すとおり、国道21号を通過すべき交通が美濃加茂市及び可児市の市街地へ流入することで交通事故が発生しており、市街地の交通環境が課題となっております。

最後に、産業活動について説明します。図4に示すとおり、美濃加茂市及び可児市の製造品出荷額は岐阜県内で上位に位置するなど、産業が盛んな都市であり、両都市の結びつきも強い一方、先ほど説明したとおり、交通容量不足による渋滞により、製品輸送等における速達性の確保が課題となっております。当該道路の整備により、地域交通の円滑化、市街地の交

通安全性向上、地域経済活動に寄与する道路ネットワークを形成することで、このような活動を改善してまいります。

私からの説明は以上です。

【近畿地方整備局道路部長】 続きまして、一般国道8号、彦根東近江バイパス（I期）について御説明させていただきます。近畿地方整備局、西野でございます。

国道8号は新潟県新潟市から京都府京都市に至る延長約600キロメートルの主要幹線道路でして、このうち当該道路は滋賀県彦根市から滋賀県多賀町に存する延長8.1キロの暫定2車線のバイパス道路となっております。これまでに計画段階評価においてルート、構造を検討しており、今回、地域課題や事業実施環境を踏まえ、新規事業化候補として選定しております。

右側のほうに移ります。評価結果でございます。総合的な評価結果として、費用便益分析や事業実施による社会全体の多様な効果を確認しております。費用便益分析について、当該道路の整備による、長浜市から近江八幡市間のB/Cが5.4となっており、参考値ではございますが、走行時間信頼性向上便益とCO₂排出削減便益を加えたB/Cが7.3となっております。

その下に参ります。事業の影響でございます。こちらについては注目すべき項目を御説明させていただきます。対象区間は現道国道8号には、主要渋滞箇所が5か所存在するなど、写真1にお示ししますように、朝夕ピーク時を中心とした渋滞が発生しております。また、図3、4にお示ししているとおり、追突事故などによる死傷事故率が県内国道8号平均を上回るなど、交通安全の確保も課題となっております。加えて、社会全体の影響でございますが、図5に示すとおり、国内トップシェアの事業所や大規模事業所が多数立地している中、国道8号の渋滞により、製品の納入時間などの遅延リスクがあり、速達性、安全性、定時性の高い物流ネットワークの構築が課題となっております。また、滋賀県は文化資源が多数存在しております。こうした観光地間の連携強化も重要となっております。当該道路の整備により地域の交通混雑の緩和交通事故の減少に寄与し、産業振興、観光振興を支援する道路ネットワークを形成するものと見込んでおります。

説明は以上になります。

【中国地方整備局道路部長】 続きまして、一般国道2号、福山道路、笠岡西から長和間でございます。中国地方整備局道路部長、大江でございます。よろしく願いいたします。

本事業につきましては、左側の事業概要でございますが、岡山県から広島県に至る延長約

55キロメートルの高規格道路であります、倉敷福山道路の一部を構成する延長13.2キロの完成4車線の自動車専用道路でございます。この道路は時間信頼性の高い道路ネットワークを構築し、国道2号の渋滞を改善するとともに、物流生産性や医療機関への緊急搬送の際の走行性、信頼性の向上等が特に期待されるところでございます。福山道路につきましては、平成13年に都市計画決定をされておりまして、その内、福山市瀬戸町長和から福山市赤坂町の3.3キロ、地図上では左側の部分でございますが、この部分は既に事業化をされておりまして、今回、地域課題や事業実施環境を踏まえ、新規事業化候補箇所として残る区間を選定しております。

評価の結果でございますが、右上、総合的な評価として、費用便益分析や事業実施による社会全体への多様な効果を確認しており、費用便益については、倉敷福山道路全体としてのB/Cが3.9、参考値であります。走行時間信頼性向上便益やCO₂排出削減便益などを加えた、参考便益、B/Cとしては4.4となっております。

その下の事業の影響について何点か御説明申し上げます。まず、1つ目の福山市内の国道2号についてでございますが、信号連坦や交通集中により朝夕のピーク時を中心に速度低下が発生しておりまして、写真1のような渋滞の状況でございます。また、2つ下でございますが、物流の効率化関係で、福山市におきましては、鉄鋼業をはじめとした製造業が盛んでございまして、図3に示しますとおり、福山港から東西へ工業品関係の数多くの物流が存在しておりますが、2号の渋滞によりこうした活動に影響を与えているところでございます。また、医療面や災害面におきましても、緊急搬送への影響、移動経路の確保などが課題となっております。こうした課題に対しまして、当該道路整備により交通混雑を緩衝し、救急医療や地域産業を支援するとともに、信頼性の高い道路ネットワークを確保することで、このような課題を改善してまいりたいと思っております。

説明は以上です。

【四国地方整備局道路部長】　　続きまして、一般国道55号、牟岐海部道路につきまして、四国地方整備局、福本のほうから説明いたします。

まず、事業の概要ですけれども、お手持ちの資料2の12ページをお開きください。その左側になりますが、四国8の字ネットワークの一部を構成する阿南安芸自動車道になっておりまして、これは徳島県阿南市から高知県安芸市に至る延長約110キロメートルの高規格道路でありまして、このうち、当該道路は対象区間が8.3キロの完成2車線の自動車専用道路です。これまでに、計画段階評価においてルート構造を検討しており、今回、地域

課題や事業実施環境を踏まえ、新規事業化候補箇所として選定しております。

右側の評価結果について御説明いたします。総合的な評価として、費用便益分析や事業実施による社会全体への多様な効果を確認しております。費用便益分析につきましては、当該道路の整備により、徳島ジャンクションから高知ジャンクション間のB/Cが1.1となり、参考値であります。走行時間信頼性向上便益とCO₂排出削減便益を加えたB/Cが1.2となっております。

続きまして、その下の事業の影響について注目すべき項目を御説明いたします。社会全体への影響のところですが、牟岐町に位置する第2次救急医療機関である県立海部病院への緊急搬送は、当該地域唯一の緊急輸送道路である国道55号を利用しています。しかしながら、写真1、ちょっと小さいですけども、写真1に示すとおり、急カーブや急勾配箇所が多数あることから、搬送時の患者への負担が懸念されています。さらに災害面ですけども、下のほうになりますけど、図4に示すとおり、事業区間に並行する国道55号は南海トラフ地震発生時の津波浸水により、最大約5割が浸水することとなっております。また、同じく図4の真ん中あたりにあります(仮称)浅川インターチェンジの位置する浅川地区につきましては、陸海空の輸送拠点及び救助活動拠点が集積する徳島県南部における大規模災害時の重要拠点ですが、広域支援の観点でアクセス性が低いことが課題となっております。当該道路の整備により、救急搬送などの医療活動、産業振興や観光振興に寄与し、南海トラフ地震等の災害に備えた命の道として機能する信頼性の高い四国8の字ネットワークを形成することで、このような課題を改善してまいります。

以上でございます。

【小池部会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまの御説明について御意見、御質問ございましたらお願いします。これは挙手してもらいますか。お願いします。羽藤先生お願いします。

【羽藤委員】 委員長、どうもありがとうございます。質問ですけれども、まず、北海道の中川天塩道路についてですけれども、かなり雪が多いところですし、非常に寒いところでもありますので、維持管理のコストが、建設が相当増大してくるのではないかなということを思いました。

その場合に、ポットホールとか凍結融解等によって、要するにライフサイクルコストが押し上げられてしまった結果、地域の道路全体の維持管理コストが上がってしまって、この道路の事業化が運用面での仕組みが十分に確保されていないと、面的に維持管理全体に影響

を及ぼすんじゃないかと危惧しておりますため、維持管理上の工夫についてもし御意見があれば、考えをお聞かせいただきたいと思った次第です。

もう1点は、東北地整さんの宮城の白石南拡幅の件ですけれども、東北自動車道通行止めの際に交通が集中して生活に支障が生じることから、代替機能を持つ幹線としての意義が大きいという話は、かつてはあまり聞かなかった問題で、やっぱり維持管理で頻繁に工事しているということが、新たな道路というのが必要になるということを、今日の御説明から改めて勉強になったんですけれども、とすると、単なる車線増設では対応し切れないような問題、特に今までなかったような通過交通が増加するとか、沿道利用が混在する中で事故リスクが高まる、そういう中で、アクセスの集約化とか交差点処理の高度化とか、交通と沿道機能を分離するような設計上の工夫が必要じゃないかなと思ったり、あるいは安全面での工夫が今まで以上に相当必要になるかと思っただんですが、この辺りで、現時点で、地元で工夫など考えておられる点があればぜひお聞かせいただきたいと思っただんですが、いかがでしょうかという、この2点です。以上です。

【小池部会長】 ありがとうございます。それでは、事務局のほうからどうぞ。

【国道・技術課長】 まず、北海道のほうを答えます。国道・技術課でございます。御指摘いただきまして、ありがとうございます。冬期の悪天候の中で、高速の交通サービスを維持していくには、先生御指摘のとおり維持管理コストも非常にかかるということは十分認識してございます。一方で、新規事業化のときには一定の維持管理コストを入れているものの、そこが十分かどうかというところはまた議論があるのかもしれませんが、一定の維持管理コストを見込んで、B/Cも評価した上で、今回、総合的に評価して候補箇所として提示をさせていただきました。

実際のオペレーション、実際に供用した後のサービスを維持していくための維持管理コストについては、今、道路関係の総予算の中でしっかりと老朽化対策も含めて、維持修繕のコストをしっかりと確保しながらやっているとございますので、冬期の非常に厳しい状況の中でもしっかりと、舗装の話も御指摘いただきましたけども、そういう問題も含めて維持管理、メンテナンスも含めて、予算をしっかりと確保しながら体制を確保していく必要があるのかなと考えてございます。その点はちゃんと留意しながら事業を進め、供用後のサービス維持に努めていきたいなと思っただけでございます。

以上でございます。

【東北地方整備局道路部長】 よろしいですか。

【小池部会長】 はい。

【東北地方整備局道路部長】 白石南拡幅についてお尋ねございました。車線数を増やすだけじゃなく、沿道機能等の関係で構造等の工夫されているのであれば、今時点でということでありましたが、今回2車線のところを4車線化する際に、交差点の集約であるとか、中央帯の設置のほうを検討してございます。もともと追突事故が非常に多いところでもありましたので、車線数を増やす、中央帯を設置する、交差点の数を減らす、こういったことで事故のリスクを減らしていきたいと、このように考えてございます。

以上です。

【小池部会長】 羽藤先生、よろしいでしょうか。

【羽藤委員】 東北の話は特に安全面での対策は分かりましたし、西川課長の話でも、事業評価としては、まず、これで問題がないということを確認したということと、長期的には維持管理の工夫をしないと、常時のコストが財源非常に厳しくなるので、その辺り今後に向けての課題というふうに受け止めておられるということで認識しましたので、本当にありがとうございます。

【小池部会長】 ありがとうございます。そのほか、どうでしょうか。原田先生、お願いします。

【原田委員】 原田です。ありがとうございました。防災性の評価の部分が拡幅の3事例については取り扱わないということで、そこは入っていないということなんですけど、平常時と災害時の時間についてはそうかもしれないんですけど、通行止めになる可能性とか危険性とかいうところで違いが出るのではないかと思うんですけど、それは考慮しないということでしたっけ。それは確認です。お願いします。

それからもう一つは、一体的評価でやるということを決めてやっていることなので、それはそれで理解しているんですけども、参考資料を見ると、調査中という区間が抜けている場合と入っている場合があるような、道路の種類によって、ケースによって違っているようなんですけど、これは何か費用が分からんとか別の理由で入ったり入らなかったりしているんでしょうか。

それからもう一つ、一体的評価のところ、未開通の部分が結構あっての、ある部分が開通するというので一体的に評価しているのがあるんですけども、これ対象にしている部分については今から工事をして改良していくんですけど、ほかの部分については、例えばさっきの調査中が入っているようなところについては、調査中の期間がどこから工事に入って、

いつ頃完成するかというのは、評価も今回、対象としている区間とはずれると思うんですが、そういう開通の期間がずれていくみたいなところは どうやって考慮する となっていました。資料を見ていて、参考資料を見ていて、一体的評価のところ、気になったので質問させていただきます。よろしくお願いします。

【小池部会長】 事務局のほうからですかね。

【評価室長】 まず、防災機能評価でございますけれども、広域的な災害に資する道路ネットワークが形成すると考えられる事業というようにマニュアル上はさせていただいておまして、なので、結果的に今回の拡幅のところは、防災機能評価をやっていないというところになっています。なので、全部一律でやっているわけではなくて、そういった広域防災に資する道路ネットワークのときにやるという形でやらせていただいております。

一体評価の部分で調査中の部分でございますけれども、調査中のところは、ウィズも、ウィズアウトも現道を通る形で交通は流させていただきますし、なので、そこに関してはBもCも積んでいない形でウィズとウィズアウトを比較させていただいております。

すいません、都市計画決定しているなどの事業費がしっかりと積める場合は、調査中区間であったとしても入れさせていただく、ウィズ、ウィズアウトで比較させていただいているというところでございます。

【小池部会長】 よろしいでしょうか。

【原田委員】 事業の開始がずれる話は どうですか。

【小池部会長】 リスクですよね。だから都市計画決定しているからということですよ。

【評価室長】 調査中の……。

【原田委員】 いや、調査中とかそういうことじゃなくて、事業中のやつは入れるということでしょう。それから、あと事業に入っていないなくても、黄色で一体的評価に入れている区間がありますよね。勘違いしているかな。一体区間がA B C D Eとあって、今、Cのところを評価しているんだけど、ほかのAのところもまだ開業していないと。一体的なのはA B C全体でやるんだけど、今、いつ工事に入るか分からない、そういうことを書いていない部分について、費用便益分析で何年間とやるのに実際とずれるじゃないかと思ったんだけど。道路が開業していく期間が。

【四国地方整備局道路部長】 事業化から5年か、5年で開通という前提で。

【評価室長】 すいません。まず、事業費、Bを積む時も、コストを積む時も想定で、おむね10年とかそういった何かの部分で各区間ごと、A B C D、いろいろ事業の立ち上げ

期間違うと思いますが、それぞれある程度想定して、事業がこう進捗するんじゃないかという事で、Cを積ませていただいて、どこかから、またベネフィットも発生するという想定を置かせていただいてやらせていただいております。

【原田委員】 一応、説明は分かりましたけど、今の想定をしているところと、それから最初の広域的に災害のことを考慮する、考慮しないかというところの判断の部分については、少なくとも、ここでも本当は参考資料で欲しいんですけど、地域でそれぞれのところできるときにはちゃんと説明がされて検討しているということであればいいと思うんですけど、だから、非常にまとまった資料で上がってくるので、今日のこの資料だけではよく分からないという状態になっているので、参考資料でも何でもいいからどこかにつけるようにしてもらいたいなと思います。

以上です。どうもありがとうございました。

【小池部会長】 そうですね。一体評価も進捗状況によってかなり結果に影響があるということで、その辺、どの対象事業がどれによって計算しているかというところを明確にしてくださいと。

【国道・技術課長】 1回、考え方をしっかり整理して資料の中に入れるような感じで整理をしたい、今、先生から御指摘いただいた考え方で。

【小池部会長】 そうですね。特にすごく進んでいるところと、あと1個のところと、まだかなり未区間が多いところで評価の整合性が取れているのかというのは、まさに御指摘のとおりだと思うんです。

【国道・技術課長】 整合というか、制度がないということですね。

【小池部会長】 そうですね。少し追加情報で議論できるようにしていくという工夫が必要かなと。

【国道・技術課長】 今後、一体評価しているときの区間内の状況みたいなのも後で読めるように。

【小池部会長】 そうですね。

【国道・技術課長】 お示しした上で審議していただく。

【小池部会長】 そうですね、そのほうが分かりやすいと思います。それで不公平感がないのか、最後の1個は有利だとか、最初の1個は不利だとかということがないかどうかも多分、委員の方は知りたい情報だと思いますので、ぜひ1度議論していただいて。

【国道・技術課長】 それができるような資料を今後準備するように。

【小池部会長】　そうですね。そうしていただければ。今の方法で本当にフェアかどうかというのはよく分からないところもありますので、よろしくをお願いします。

【国道・技術課長】　はい、ありがとうございます。

【小池部会長】　そのほかいかがでしょうか。竹内先生、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。私からは質問が1点と、あとコメントが1件です。

御質問のほうなんですけども、個別案件の8号の彦根バイパスのところについてです。この中の評価で、右側にある評価で歩行空間というところがありますよね。そこを見てみると、市街地に歩道を整備し、安全かつ円滑な歩行空間の確保というのが効果としてあるんだということだと思っておりますが、これはバイパスですから、恐らくこれはバイパスに付随するものではなくて、市街地が混雑していて、バイパスをつくることによって市街地が道が空くというようなことだと、それで歩道をつくるのだと理解しました。ただ、この表現を見る限りは、バイパスをつくろうが、つくるまいが、市街地の歩道は整備できると思うんですよね。ですから、バイパスをつくったときの効果とか影響としてこの効果を言っているのかどうかというのが疑問に思ったんです。バイパスをつくった結果、市街地に歩道をつくる面積を広げることができた、というようなことはちょっと想像できないので、市街地の歩道の整備とバイパスの実施の有無に関する関係について教えてくださいというのが1点です。

それからコメントのほうは個々の案件ではない話なんですけど、資料の1の4ページのところです。全体にどうやって見ていきたいと思いますかというお話がございました。4ページのところのささいなことなんですけど、上の緑の四角で、自動車や歩行者への影響と書いてあるんですが、これもうるさく言うと、歩行者だけではなくて自転車であったりとかバリアフリーを考えれば車椅子の話もあたりもするので、歩行者限定でいいのかなという気もしました。あまり「等」とつけるのは好ましくないと思うんですが、歩行者に限定しておくのがいいのかどうかというところはコメントさせていただきます。

私からは以上です。お願いいたします。

【小池部会長】　ありがとうございます。歩道拡幅の効果ではないのかというところですが、いかがですか。

【近畿地方整備局道路部長】　竹内先生、御質問ありがとうございます。青帯の歩行空間のところの市街地に歩道を整備し、安全かつ円滑な空間を確保といったところでの評価の内容につきましては、9ページ目を御覧ください。こちらに少し大きな図面を用意しており

ます。彦根東近江バイパス（I期）8.1キロのうち、比較的市街地を形成している部分を通過する区間がございます。標準断面図に示したとおり、土工部につきまして、そういったところを通過するところなどには歩行空間が形成されるということで、このような表現をさせていただきます。

以上でございます。

【小池部会長】 もともとの国道ではなくて、バイパス区間のかつ市街地を通る区間の評価ですよという意味ですね。

【近畿地方整備局道路部長】 はい。

【小池部会長】 よろしいでしょうか。

【竹内委員】 はい、了解です。

【小池部会長】 あとコメントいただいた件もよろしいですか。

【国道・技術課長】 資料1の4ページ、御指摘のとおり、自転車を排除しているわけではございませんので、表現上しっかりと今後は工夫したいと思います。すいません。「等」をつけるのがいいのか、そこら辺はまたよく考えて整理したいと思います。御指摘ありがとうございます。

【竹内委員】 ちょっとお考えください。了解いたしました。以上です。ありがとうございます。

【小池部会長】 ありがとうございます。そのほか、どうでしょうか。

なければ、少し私のほうからですが、今回上がっている7件のうち、1番と6番、北海道の中川天塩道路と四国の牟岐海部道路というのは、何も無いところに新しく道路を造るというものですよね。それ以外のところは、先ほど竹内先生もあつたように現道、昔の国道があつて、高速道路があつて、それに対して問題が出てくるのでバイパスをつくと、5つは共通しているんです。実はそれで評価も見たら分かるように、B/Cの値もかなり違うというのはまさにそのとおりなんです。これをどう考えるかというのはもちろんなんですけど、まず、便益評価について、一般的に便益評価について言うと、例えば羽藤先生がおっしゃられたように維持管理の問題でいえば、ここの区間じゃなくても稚内札幌の道路は現道がかなり軟弱地盤で、重たい車が走るともうガタガタになるんですよね、冬場は。特にこういったものはかなり実は節約できるんですよね。高速道路に迂回することによって現道の維持管理費はかなり安くできるとか、こういうのをどうやって考えるのかというのも本当は考えるべきかも分からないです。

もう一つは、5つの高速バイパス現道がある道路なんですけど、これ実は非常に難しく、竹内先生が指摘したように、バイパスをつくる本来の目的は、現道を生活道路に回復できるという交通安全の効果とか都市の開発の効果とか様々あるんですけど、全くカウントしてないんですよね。これをどうやって考えるかなんですけど、もう少し考えなきゃいけないのは、実はこれ、高速道路の料金施策によって便益は全然違うということなんです。簡単に言うと、高速道路はあまり利用されていないですよというんだったら、つくるよりも料金を無料にして誘導したら社会問題は解決する可能性もあるし、実は高速道路の利用状況によって評価というのはかなり本当は変わるんだろうと思うんです。この辺は技術的にも少し検討しないとイケないところですよ。

なぜこんなことを言うかという、私に関与している阪神高速神戸北線なんかは、神戸市のお金によって料金を安くすると下の有馬道路の渋滞解消にかなり貢献するとか、こういったうまい使い方ができるんですよ。つくるという段階でも、そういううまいやり方をすれば、工事期間を短くして工事費を安くすることも可能なんです。つまり、高速道路を安くして、高速道路のキャパシティがあれば費用をかなり削減できる、早く着工できるとか様々な面があって、これは提携されている手法ではないですが、個別には検討する余地はかなりあることかなあという感じを受けました。これから出てくるのはとにかく新規で最後、もう1個、新規でもつながっていないところをつくるか、あとはバイパスをつくるかというのが多いので、少しそれによってB/Cの見方とか、費用便益の考え方というのはまだ少し検討の余地があるところはかなりありそうだなという感じが受けました。これはコメントです。

そのほかいかがでしょうか。よろしいですかね。よろしいですか。後で最後、まとめて議論しますので、それでは、次の議題に移りますが、その前に、一応この時点で、令和8年度新規事業化候補の7事業について、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でよろしいでしょうか。御意見ございませんか。それでは、そうしたいと思います。御審議いただき、ありがとうございます。

続きまして、有料道路事業を活用した道路整備について、事務局より御説明をお願いします。

【高速道路課長】 高速道路課長、渡邊でございます。有料道路事業に関する資料4、説明させていただきます。

1 ページ目を御覧ください。有料道路事業に関する審議案件、4事業でございます。有料道

路事業の新規導入が1事業、既に有料道路事業化されているものの投資額変更、3事業でございます。一般国道の有料道路事業の活用につきましては、平成23年度から事業の責任分担でありますとかプロセスを明確化するための取組を充実しております、事業主体であったり、施工区分、有料投資額について、この事業評価部会で御意見をいただく形としてございます。

資料1ページ目でございます。本日の審議事項の全体像になります。まず、有料道路事業の新規導入でございます。一般国道57号、中九州横断道路、現在、国直轄事業として進められておりますが、新たに有料道路事業を導入するというものでございます。熊本県熊本市におきまして、有料道路事業を前提とした都市計画変更手続を終えており、地元からも有料道路事業の導入について一定の理解が得られているという状況でございます。

次に、有料道路事業の投資額の変更、3事業でございます。1つ目が、一般国道468号、圏央道神奈川県区間でございます。平成12年度から、有料道路事業を導入してございますが、事業進捗に伴いまして、大規模なシールドトンネル工事の発生土処理方法の変更等に起因する投資額の増加を行おうとするものでございます。

2件目、同じ圏央道千葉県区間でございます。こちらは平成25年度から有料道路事業を導入してございますが、今般事業進捗に伴いまして現地調査をした結果、現地状況に合わせた構造物、あるいは工法等の変更に対応する投資額増加を行おうというものでございます。

3件目、一般国道神戸西バイパス、平成30年より有料道路事業を導入してございます。こちら事業進捗に伴いまして、周辺地盤への影響を回避するために、杭の施工における止水対策の追加等を、起因します投資額の増加を行おうというものでございます。

これら3事業につきましては、事業費の増加事由等、その妥当性につきましては、各地方整備局の事業評価監視委員会で御審議をいただいているものでございますが、この部会では、その増加額の一部を有料道路事業として対応することについて御意見をいただくというものでございます。いずれの事業につきましても、有料事業の投資額の増加分につきまして、実績の交通量が償還計画上の交通量を上回ること等で生み出されず追加的な料金収入等を活用することで、有料道路事業としましては、債務償還に影響を及ぼすことなく負担し得るということでこれらの事業を実施していくこと、高速道路会社からは確認をしているというところでございます。

2ページ、3ページは、今、概要説明しました審議対象事業の一覧となります。

個別に説明をいたします。資料の4-1ページでございます。一般国道57号、中九州横

断道路、大津西から下碓川間、熊本県の大津町、合志市、熊本市を結びます延長約17キロ4車線の自動車専用道路であります。令和2年度以降、順次、国の直轄事業として事業化をしてまいります。当該路線は、NEXCO西日本が管理をいたします九州縦貫自動車道と交差する路線ということになってまいります。

次の資料4-2ページをお願いします。当該区間におけます有料の投資額につきましては、NEXCO西日本におきまして、この表にあります算出条件を基に算出を行っております。料金の水準ですが、NEXCO西日本が管理します地方部の高速道路の料金設定と同じ、ターミナルチャージ150円、普通車で言いますと、キロ当たり料金24.6円ということを設定してまいります。この結果、全体事業費として2,105億円でございますが、料金収入から確保できる有料投資額として165億円という金額が算出をされているところでございます。

次のページ、4-3ページをお願いします。直轄の公共事業と有料道路事業の施行の区分でございます。有料道路事業では日常的なメンテナンスが必要な舗装、あるいは設備工事の一部を対象とするほか、九州自動車道と接続するジャンクション部につきましては、高速道路会社が有料道路事業で実施することが効率的であろうということで、そのような形での施工区分を想定しております。概要図の赤い部分、イメージでございますが、有料道路事業の担当部分ということで示してまいります。

次のページ、4-4ページをお願いします。当該道路につきましては、NEXCO西日本を有料道路事業主体とすることをお諮りしたいと思っております。NEXCO西日本におきましても、九州自動車道と一体となって機能し、かつ効率的な管理が可能であろうということから、当該区間に対する有料投資を行う意向があるということを確認してまいります。

次、4-5ページをお願いします。こちらは熊本県からいただいた意見でございます。有料道路事業の活用に同意をすること、さらには、TSMCをはじめとする企業集積地周辺の物流効率化であったり、あるいは熊本都市圏の渋滞緩和の観点からも当該道路の早期完成が望まれるということから用地取得、あるいはインター周辺道路整備に協力をしますというようなことが意見として表明されているところでございます。

次、4-6ページでございます。こちらは熊本市からいただいた意見でございます。熊本県と同様でございます。有料道路事業の活用への賛同、さらには、熊本市が整備しております熊本西環状道路、さらには、九州縦貫道と一体となった高速交通ネットワークが熊本都市圏の渋滞緩和に大きく貢献するということを期待しておりまして、早期完成に向けた地元

調整、関係機関協議に協力をするということが意見として提出されているところがございます。

続きまして、既に有料道路事業化されているもので投資額変更を行う3事業について説明をいたします。資料5-1ページでございます。一般国道468号、圏央道、金沢-戸塚区間、横浜市に位置します延長約9キロ、本線部6車線の自動車専用道路でございます。

次の5-2ページをお願いいたします。平成12年度から有料道路事業を導入してございまして、現在、NEXCO東日本が事業を実施してございます。事業の進捗に伴いまして、今般、大規模なシールドトンネル工事を行っておりますけれども、その発生土が基準を満たさない発生土が出ているということで、土質改良であったり仮置場の追加、それに追加的な費用が必要となるということで、その部分につきまして投資額の増加を行うというものでございます。全体としまして、全体事業費7,920億円、そのうち、有料投資額3,700億円、そこから210億円ほど増加しまして3,910億円になるという計画でございます。

続きまして、6-1ページでございます。同じく圏央道、大栄-松尾横芝区間、千葉県成田空港付近に位置します圏央道のミッシングリンク、約18.5キロ、暫定2車線整備をしている自動車専用道路になります。

こちらについて、詳細が6-2ページでございます。平成25年度から有料道路事業を導入しておりまして、こちらもNEXCO東日本が事業を実施してございます。同様、事業進捗の過程で詳細調査を行った結果、現地条件に合わせて、擁壁等の構造物、あるいは湧水対応の工法の変更、資材価格の高騰への対応、こういったものに対応するために、今般、有料投資額の増加を行うという計画でございます。全体事業費約1,860億円、このうち有料投資額約600億円、増加額110億円、計、最終値710億円になるという計画でございます。

3番目でございます。資料7-1ページです。一般国道2号、神戸西バイパス、永井谷-石ヶ谷区間、神戸市に位置します延長約7キロ、4車線の自動車専用道路になります。道路の横断図は左下のほうに絵としてつけさせていただいております。

こちらのほうの投資額の変更が7-2でございます。神戸西バイパスの整備でございます。こちらのほうも当初直轄事業で行ってきたところ、平成30年より有料道路事業を導入しまして、NEXCO西日本が事業を実施してございます。事業進捗に合わせて、現地の詳細調査等を行った結果、杭の施工において、周辺地盤への影響が予想されたこともあり、止水対策の追加をするなど、投資額の増加を今般行いたいという計画でございます。全体の

事業費が1,600億円、有料投資額、現在760億円ありますが、増加額280億円で、最終的に1,040億円になるという計画になります。

以上3事業、有料投資額の増加ということでございますが、冒頭でも説明いたしましたが、この3事業いずれも、これら投資額の増加というものが債務償還には影響が生じないようにできるということは、高速道路会社のほうからそういう確認を受けているという状況でございます。この部会で御意見をいただきまして、今後、高速道路会社から国土交通省に有料道路事業の許可申請がなされ、最終的に国土交通大臣が事業許可の決定を行うということが手続として今後予定されております。

以上でございます。

【小池部会長】 ありがとうございます。有料道路事業を活用した道路整備について今、出た4件ですか、御意見、御質問お願いします。

ここでの審議は全ての道路は既に事業評価を終えて必要であるという認識に立っていますが、1番目の中九州に関しては、運営主体をNEXCOにお願いするのと費用の負担をどうするかということと、あとの3つは、費用の増加分をどれだけ会社と公共で負担するかの割合について、これでいこうという話ですが、御意見ございますか。羽藤先生、お願いします。

【羽藤委員】 羽藤です。どうも御説明いただきまして、ありがとうございます。

2点ありますけれども、まず、熊本ですけれども、なるほど確かに、有料道路として整備を加速するというやり方は、これ、ほかの地域においても非常に重要なスキームになると思いますし、特にTSMC進出を契機とした熊本都市圏の全体の産業集積の戦略の中に組み込むということが重要な事業だと思いました。通常のB/Cですと、負担設定のところは、熊本都市圏の地域クラスター構想に対応したインフラという捉え方ではなくて、別の区間設定でB/Cというのを計算していると思いますが、ひょっとしたら半導体関連産業の物流とか通勤動線とか周辺土地利用の高度化とか、関連投資の誘発みたいなことを考えると、ここに書かれてあるB/Cよりもちょっと違う形での効果、あるいは中長期的な地域の価値の上昇を内政化した稼げるインフラとしての位置づけということもできようかと思えますので、また、地域へのこうした事業スキームの転換による地域クラスターの活性化といったような観点でのこうした事業評価、あるいは途中でのスキームの変更といったようなことはぜひ認めるべきだと思いますし、そうした議論がどの程度されているのかというのが気になったので、もし追加的に説明があればお伺いしたいなと思った次第です。

2点目は、首都圏中央連絡自動車道の金沢一戸塚間の区間についてですけれども、こちらの事業変更のほうは、単なるコスト増対応というよりは、やはり首都圏の外環のネットワークの冗長性、多重性を確保する国土的な安全保障上の観点からこの事業を再位置づけするというとあれなんですけれども、特に物流とか緊急輸送とか代替ルートを担う基幹リンクですから、施工の高度化による費用増というのがネットワーク信頼性の確保のコストとして評価できるようにも思いますので、有料事業での吸収にとどまらず、レジリエンスという公共的な価値を制度とか財政面でどう裏づけ、料金制度と整合させるのかという観点に立つと、単純にこういうふうに変えましたということ以上に、レジリエンス的な部分、それから国土軸的な部分から、そこのところは国費で見つつ、有料事業としても成立させるといったような、そういう考え方も成り立とうかと思うんですが、どういった事業評価の枠組みの中で、道路の変更事業、事業スキームの変更を捉え直そうとしたのかということについて、もし追加的に少しコメントがあればお伺いしたいなと思った次第です。

以上です。

【小池部会長】 まず、中九州横断道路に関しては以前、この事業評価部会で上がった件ですかね。半導体工場なんかで需要増を見込んでやっているという記憶があるんですが、いかがでしたでしょうか。

【高速道路課長】 今回、確認しますと、半導体工場等の立地に伴う開発需要というものは見込んだ上での交通量配分をやって、実際、今回の有料道路にどのくらい交通が乗るのかというのは、その開発需要を見込んだ上でやっているというところでございます。

あと、先生おっしゃられたように、今回、熊本もかなり地域が非常に熱心に産業的な政策と、あとこういう道路の使い方を合わせて非常に議論していただいて、この有料道路化というものも地域からの提案として出てきているような形ありますので、先生おっしゃったように、非常にいいモデルになるんじゃないかなと私は考えているところでございます。

もし何かありましたら。

【九州地方整備局道路部長】 そうですね。需要予測については、開発需要、開発計画がされているものの需要については載っけられているんですけども、先生おっしゃったように中長期的には、もっともっと我々が想像しないような発展をしていく地域の需要をどう見込んでいけるのかというところは、作業しながらの課題かなと思いました。

【小池部会長】 そうですね、住宅開発も付随して起こるでしょうし、それは予測、まだ全然できていない状態ですし、そういうふうに行っているということですね。よろしいでし

ようか。それから戸塚一金沢間の考え方の問題ですが、いかがですか。

【高速道路課長】　今回は正直言いまして、圏央道、その事業費増の分というのは、まさに通常の交通需要、実績と将来の計画とのギャップを投資の余力と捉えて有料道路に充てるというシンプルな発想でやっておりますけれども、先生おっしゃったように、圏央道というものを道路ネットワークとしてどういうふうに位置づけるのかという話から含めて、そこから資金需要をどのように充てていくのかというような戦略的な考え方も、おっしゃるとおりあるのかなと思いますので、たちまち今そこまでできているわけではないと思いますが、今後の検討課題にしたいなと思いました。

【小池部会長】　そうですね。今のところは道路の事業化が要るということに対して償還できる範囲とルールで決めているんだと思いますが、有料道路事業を導入することによって計画そのものの範囲が増えるのであれば、それをどうやって計画に入れていくかの話だと思うんですね。そうであるならばという条件ならば、こういう絵が描けるというような議論がなかなかまだできていないんじゃないかということだと思いますので、ぜひ1度検討していただければと思います。

【羽藤委員】　熊本のほうは、型どおりにきっちりやっておられるので本当に問題なくてきっちりやっておられるという印象なんですけども、パッケージ型の整備ということで見たときに、地域で大きな投資が生まれる契機にもなりますので、我々は事業評価という観点でこのように見てしまうんですが、地域から見るとほかにも必要な事業、鉄道とかいろんなものがあるわけですので、そうしたパッケージ型というような見通しもできると思いますし、これは首都圏においても事業費は相当上がっていて、いろんな組替えでやっていかざるをいけない中では、国の非常に重要な災害リスクなんかにも耐えられる部分については、きっちりこういう考え方でやっていくんだということでもって、首都圏における事業も推進していけるようなやり方をぜひ、こういう議論を言語化していただけるようにしていただきたいと思った次第です。

大変分かりやすかったです。ありがとうございました。

【小池部会長】　ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。太田先生、お願いします。

【太田委員】　太田でございます。先ほどの新規事業採択と同様に今回のスキームの変更、大変結構だと思いますので進めていただきたいと思います。

今、小池先生、羽藤先生のお話をお聞きして思ったことで、我々のここでの存在意義を否

定するような物言いになります。有料事業のスキームの変更をここで審議する必要があるのかという質問です。つまり、事業としては採択されているのであって、それがスキームの変更によってB/Cが大きく低下し、中止すべきではないか、と言うようなケースでは議論すべきだと思うのですが、有料道路事業をうまく活用して着実に進めていくということであれば、報告事項でもいいのかなと思った次第です。

背景を考えてみると、もう25年以上前の話ですが、国幹審議会のときから事業費が変わると全部、審議にかけていましたね。なので、その名残かなとも思っています。一方で、直轄事業で、例えば事業費が上がったからといって事業評価部会で議論するわけではないですよ。そういう意味では、もしかしたらルールだけを決める、B/Cが1を割って来るとか、B/Cの低下がある水準を超えたらあれば審議する。そうでないのであれば、審議事項でなくても、報告事項でも良いと思いました。

そういう意味では、むしろ事業評価部会としてのスタンスとして、どのように見ていくのかということも重要だと思いますし、今申し上げたように、直轄のほうでコストが大きく上がっているときに、どのように私たちはそれをモニターしていくのかという課題も別途あると思いました。以上です。

【小池部会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

【高速道路課長】 太田先生、御提案大変ありがとうございます。せっかくいただいた提案なのでしっかり検討したいと思います。なぜここで審議をしているかというのは、この紙に、今、画面に映している資料に集約されておまして、平成23年、かなり古い時代の事業評価部会で整理をした事項でございますけれども、一般国道を有料化するというプロセス等について、しっかりその説明責任を果たすべきだということ、そういう背景だと思いますが、責任分担、プロセスを明確化するために取組を充実しようと、そういうものが決まっております。これに基づいて今日やっているということでございます。

具体的には、今日説明した中にもありますけど、地方公共団体からいわゆる合併施行方式にちゃんと意見をいただくようであるとか、高速道路会社はどう考えているんだという意見をいただくようであるとか、あるいは、3つ目がこの部会、第三者からの意見をいただく、さらに右の一番下、有料投資額が増えるような場合には改めて事業評価部会の意見をいただく、こういう制度の運用をしっかりと客観的にオープンにして説明責任をしっかりと果たすべきだという背景で始まったのかなと捉えておりますが、先生からせっかく提案をいただきましたので、いろいろ関係者で議論したいなと思います。ありがとうございます。

【太田委員】 実は、うろ覚えにこれは覚えていたのですけれども、そのときはそのとおりだなと思っていたのです。つまり、有料道路事業と、公共事業、合併施工等々の割り振り方のあるべき姿を考えると、こういうことを積み重ねていくのが重要だと思っていたのです。それが、もうある程度、仕組みが固まったように思いますので、事業評価部会で審議というよりは御報告いただくような形の位置づけに変えるのも、そろそろもう15年もたっていますから、良いかなと思ったので申し上げました。

【高速道路課長】 ありがとうございます。

【小池部会長】 ありがとうございます。また、検討して行ってください。そのほか、よろしいでしょうか。よろしいですかね。

それでは、ほかに御意見ございませんので、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御報告したいと思います。いかがでしょうか。

本日予定されていた議事は以上ですが、そのほか、関係して意見、コメント、全体を通じてあられる方はおられますか。原田先生、お願いします。

【原田委員】 すいません、原田ですが、さっき誘発交通とか開発交通の話があったんですけど、だんだんと我が国の状況が変わってきて、公共交通のほうの投資も大きく進むような市とか県が出てき得ると。特に熊本県はそういうことを今やっているわけです、実際に。だから逆に車から公共交通に転換して、その結果、渋滞が減るといようなことも起こり得るということですよ。アメリカだと、ポートランドLR Tのあの辺をやるときに高速道路をやめて、そのお金で公共交通を使ったほうが全体がよくなるというので、それもちゃんと分析してそういうことを示して、道路に使ったお金を公共交通に使ったんですけども、我が国もそういうことがあり得るかもしれないというのは意識しておいたほうが良いかなというのが1点と。

それから、さっきバイパスができて歩道がどうのこうのという、どうのこうのじゃないな、歩道の話がありましたけども、バイパスが旧道から通過交通を排除するという効果があるというのは一般に知られているんですが、それについても旧道のほうも同時に一体的に整備しないと、通過交通が入りにくいような構造にして一体的にやらないといけない、これはもう1990年ぐらいですかね、1990年ぐらいにイギリスでバイパスデモンストレーションプロジェクト、イギリスでやる前にフランスで、フランスは何ていうか分からないけど同じことをやられたということで、それはもう当たり前のように本当はやられていることなんです。ですから、そういう一体的な整備というのが本当は必要だと。

それから、もう1個だけ、今、ブキャナンレポートを読み直しているんですけど、読み直してみると、よくみんな4段階の道路段階構成というんですけど、あれは違って、最初に2つに分けるんです。ディストリビューターとアクセス道路と。ディストリビューターというのは市街地を出たところで車が円滑に走りをよくて、そこはもう車の世界であると。だけど、市街地に入ると、それは街路で人がいて、人の活動があるので全く作り方が違うというので、ここでやっているのはディストリビューターのほうだと思んですけども、高規格幹線道路の一部、高規格幹線道路の一部かな、その沿道の規制が必ずしも十分でないものが今入っていると思うんですけど、その辺の連動性もきっちりやって、走行機能をずっと確保するというのも、もっと気を遣ったほうがいいんじゃないかなと。

以上3点、コメントですので言いつ放しですけど。

【小池部会長】 ありがとうございます。そうですね、まさに今後評価も、事前の計画も、計画がこれから大きく動きそうだという状況、経済も成熟してきてモードも複雑化し、特徴あるまちづくりができるようになってきたときに、全体の計画との整合性が今までマスタープランとの整合性と言ってきたけれども、そこに地域ごとの特性がなかなか実は入らなくて、道路の作り方の考え方とか、公共交通との関係とか街路、既存街路との一体計画をどうするかとか、あるいは、それは国土レベルで言えばもっと大きな、先ほど羽藤先生もありましたけれども、首都圏の道路をどうしていくかという、こういうビジョンというか計画と評価の整合性というのは多分これからもっと問われてきて、個別の道路評価の提携ではなかなか対応できないような状況、これは需要予測もそうですが、といったときの問題が多分出てくるだろうということだと思いますので、ぜひいろいろと、ここでも議論していければなと思っています。ありがとうございました。

ほかどうでしょうか。せっかく順調に進んでおりますので、あと1人ぐらい……。

【事務局】 田島先生からコメントのほうでいただいています。「各事業、御説明、御審議をいただきありがとうございます。採択について異議ございません。本日は会議に参加する環境が整わず失礼いたしました」ということでコメントいただいています。入っているんですけど、お話しするのが難しい場所にいらっしゃるということで。

【小池部会長】 分かりました。ありがとうございます。よろしいでしょうか。

それでは、本日予定されていた議事は以上でございます。なお、部会による決議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決議とすることができます。本日の議決は分科会長として、これを適当と認め、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ます。

それでは、議事進行を事務局へお返しします。

【総務課長】 長時間にわたる御議論ありがとうございました。

本日の議事録につきましては、後日、委員の皆様方に議事録の案を送付させていただき、御同意をいただいた上で公開いたしたいと思います。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いたします。

それでは、以上をもちまして、第30回事業評価部会を閉会いたします。本日は誠にありがとうございました。

— 了 —