

社会資本整備審議会 道路分科会 第16回事業評価部会

平成30年3月16日

【山本総務課長】 それでは、定刻前でございますが、全員おそろいでございますので、ただいまより、社会資本整備審議会道路分科会第16回事業評価部会を開催させていただきます。

本日はご多忙の中、ご参集を賜りまして、まこと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山本でございます。よろしく申し上げます。

それでは、まず道路局長の石川よりご挨拶申し上げます。

【石川道路局長】 道路局長の石川でございます。社会資本整備審議会道路分科会事業評価部会の開催にあたりまして、ご挨拶申し上げます。

部会長の石田先生をはじめ、委員の先生方におかれましては、年度末の大変お忙しい中、ご出席を賜りまして、厚く御礼を申し上げます。

本日の部会でございますけれども、平成30年度予算に向けた直轄道路事業の新規事業採択時評価についてお諮りをする事としております。高規格幹線道路等が5事業、一般国道の拡幅やバイパスが6事業の、計11事業をご審議いただく予定でございます。

また、現下の低金利状況を活かしまして、大都市圏環状道路等の整備を加速するために、平成30年度財政投融资計画におきまして、高速道路機構への財政投融资が計上されたところでございます。この財投を活用いたしまして、圏央道や東海環状自動車道の整備を含めまして、有料道路事業を活用した道路整備についてもご審議をいただきたいと考えております。

限られた時間ではございますけれども、どうか忌憚のないご意見を賜りますよう、よろしく願いいたします。

【山本総務課長】 どうも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、平成30年予算に向けた道路事業の新規事業採択時評価、事業主体・施行区分等にあたりまして、社会資本整備審議会のご意見を承ることにつきまして、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ております。今日は、これに基づきまして事業評価部会のご意見を承るものでございます。

それでは、まず最初に、お手元の資料の確認をさせていただきます。配席図、委員名簿、議事次第のほか、資料1から4、参考資料1から7になります。漏れている資料がございましたら、ご連絡いただければと存じます。

よろしゅうございますか。

また、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。

本日は、田村亨委員、羽藤英二委員におかれましては、所用により欠席でございます。また、鈴木美緒委員におかれましては、所用により、急遽ご欠席でございます。

なお、ご出席いただいている委員の方は、委員総数8名のうち5名でございますので、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いておりますので、ご協力方、よろしくお願い申し上げます。

なお、道路局長の石川におきましては、所用により、審議の途中で退席させていただきますので、あらかじめご了承方、よろしくお願い申し上げます。

それでは、これからの議事の進行を石田部会長にお願いしたいと存じます。よろしくお願い申し上げます。

【石田部会長】 よろしくお願いをいたします。本日の議事は、先ほどございましたように、審議事項として、平成30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と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。事務局より資料を説明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。どうぞよろしくお願いをいたします。

最初でありますけれども、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します。

【村山国道・防災課長】 国道・防災課長の村山と申します。座ってご説明をさせていただきます。

それでは、お手元の資料1を使いまして、平成30年度新規事業候補箇所の選定の考え方というのをまずご説明をさせていただきます。

資料1の1ページ目をお開きください。ここには全体のスケジュールが書いてございます。新規事業候補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、2月28日に都道府県知事に対しまして意見照会を行っております。

いただいたご意見につきましては、参考資料の2というのがありまして、こちらのほうに意見を記述しております。この意見につきましては、個別の説明はしませんが、予算化の同意というのが全ての11の区間から来ております。また、1件は、権限代行の要望の意見もあわせていただいているということをご報告いたします。

それで、2月28日に都道府県知事等への意見照会が終わりまして、次に、地域毎に、3月8日から14日にかけて地方で小委員会を開催いたしまして、あらかじめご議論をいただいております。これらにつきましては、参考資料3という資料にまとめてございます。各事業の説明の際、必要に応じて説明を差し上げたいと思います。

それから、本日ご審議いただくわけでありますが、このご審議いただいた後、予算が国会の審議を経て成立した場合につきましては、この下の箱書きで書いてありますように、実施計画で正式に新規事業化が決定されるというのがこの手続の流れということでございます。

次に、2ページ目をお開きください。こちらが、本日ご審議をお願いしております11カ所のリストアップの結果でございます。最初の1番から5番目までが高規格幹線道路でございます。それから、残りの6から11の6つでありますけれども、一般国道の拡幅やバイパスでございます。

続いて、3ページ目をお開きください。この今の11カ所の候補箇所を全国の地図に落としたものでございまして、この地図、高規格幹線道路と、そのほか、代表的な地域高規格道路のネットワークに、この赤枠で示したものが高規格幹線道路、それから、緑の枠で示しておりますのが一般国道の拡幅やバイパスの箇所ということで、全国11カ所となっております。

続きまして、4ページ目をお願いします。こちらで高規格幹線道路の選定の考え方をご説明いたします。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、これはいかに速くつなぐかということです。それから、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、こちらをまず行います。

それから、並行する現道、今現在使っている部分の道路の防災の観点、あるいは、渋滞の観点、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、企業の立地でありますとか、観光振興、そういった地域の抱える課題に関し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、または環境アセスメント、事業調整など、事業の実施環

境が整っているかどうかを確認しまして、最終的に今回の5つの区間を選定いたしております。

もう少し具体的にご説明をさせていただきます。5ページ目をお願いします。

1つ目の課題としまして、主要都市間の連絡速度でございますけれども、こちらにつきましては、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、速達性をあらわしております。速く行けるかどうかということでありまして、青っぽいのが速い、赤っぽいのが遅いということで見ただけであればと思います。

続きまして、6ページ目をお願いします。こちらが2つ目の観点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りまして、効率、あるいは迂回の程度を評価いたしまして、それぞれ、A、B、C、Dのランク分けをいたしております。

災害のリスクといたしましては、地震・津波、あるいは豪雨・豪雪、火山、こういったものを設定しておりまして、災害時に通行不能となると推定される箇所を選定いたしまして、災害時、平常時も移動時間に差がなければAという評価をさせていただいております。

一方、災害時に平常時の1.5倍未満の時間差で到達できる場合はB評価、さらに1.5倍以上の迂回の時間を要するとC評価ということにしております。そして、最後、D評価ということになりますと、主経路、あるいはそれを迂回する道路ともに災害時に通行不能になるということで、脆弱なルート、道路ということの評価になってございます。

次に、7ページ目をお開きください。こちらが個別の表でございます。2ページに分けて、7と8の2つのページに分かれてございますけれども、今回ご説明いたしました2つの指標、1つがネットワークの課題、それに並行する現道の課題を未事業化区画間全てについてロングリストにしたものでございます。一番左の箱書きのところは、主要都市間の連絡速度を入れてございます。その次の枠が、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、今回事業化を予定している区間のインター間で評価したもの、こちらを2つ、A、B、C、Dを記入してございます。

それから、その隣が、並行する現道の課題としての防災面、例えば津波浸水区域に該当するとか、あるいは、事前通行規制区間があるのかとか、それから、通行止めの実績があるか、渋滞の箇所、または事故の危険とか、あるいは冬期のスタックということで、雪による影響で車が立ち往生するようなことがあったか、なかったのかというようなことについて、該当すれば丸を記入してございます。

その隣につきましては、代表的な期待される効果ということで、道路のストック効果と

いうものを現時点で考えられるものについて効果をあらわしてございます。

その右の一番右側の欄でございますけれども、こちらが事業実施の環境についてを記載しているものでございまして、赤く「確定」というふうに書いてありますものが手続が整ったところでございます。

備考欄に注釈で表現しているものにつきましては、手続的には整ってはおりますけれども、課題点が一方であって、事業化に至っていないというものを記載しているものでございます。

それでは、個別に、今回新規事業候補箇所として選ばれたものにつきまして、黄色で塗っているところでございますけれども、こちらについてご説明いたします。

7ページ目の18番目のところの津軽自動車道、柏～浮田間でございますが、こちらについては、防災ランクがインター間でDと低くなってございまして、並行する現道の課題としまして、主要渋滞箇所が3カ所ございます。今回、ルート、構造の検討が完了したことから選ばれているものでございます。

次に20番のところでございますけれども、東北中央自動車道の最後のミッシングリンクとなっている金山～金山北間でございます。こちらにつきましては、防災ランクがCと低くなっておりまして、並行する現道国道の13号が通行止めが発生する課題があるということで選ばれております。

次に8ページ目のところ、35番目の京奈和自動車道の奈良北～奈良間でございます。こちら、主要都市間の連絡速度が時速40キロメートル未満と著しく低くて、並行する現道の課題といたしまして、国道24号の渋滞箇所や事故危険区間がございまして、選ばれております。

次に37番目の近畿自動車道紀勢線の串本～太地間でございますが、こちらについては、防災ランクがインター間でDと低くて、加えて、並行する現道の国道の42号になりますけれども、南海トラフ地震発生時に約8割が浸水すると予想されている区間でございます。過去10年間で58回の越波による通行規制が発生するなどの課題がございまして、今回選ばせていただいております。

最後に48番目の九州横断自動車道延岡線、五ヶ瀬～高千穂間でございます。こちら、防災ランクがCと低く、加えて並行する現道国道218号になりますが、冬期のスタックが発生するなどの課題がございまして、選ばれております。

次に9ページをお願いいたします。こちらは高規格幹線道路以外の一般国道の拡幅やバ

イパスにつきまして、選定のフローでございます。こちらにつきましては、まず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あるような区間、そして事業実施環境が整っている区間につきまして、各地方小委員会におきましてご審議いただいた上で候補箇所を選び、それから、全国的政策課題に照らしまして必要性を確認し選んでございます。

具体的に申しますと、3つの観点、1つ目が渋滞対策の観点、それから事故対策の観点、そして防災・震災対策の観点から必要性を確認してございます。

また、企業誘致、観光振興など、ストック効果を高める可能性が高い箇所もあわせて吟味をして選定をしております、その結果選ばれたものがこの下のほうに書いてございます6カ所でございます。

次に10ページをごらんください。個別の視点のところでのご説明を申し上げたいと思います。

まず最初、渋滞対策の観点からの選定についてであります。こちらは沖縄の事例でございます。沖縄の渋滞箇所につきましては、客観的なデータや地域の交通特性から考慮しまして、箇所を選んで、沖縄地方渋滞対策推進協議会で主要渋滞箇所として特定してございます。今回の対象区間となります一般国道58号の浦添拡幅区間につきましては、6カ所の渋滞ポイントが存在してございます。

次、11ページ目をお願いいたします。交通事故の観点からの選定といたしまして、茨城県の事例を選んでおります。茨城県内におきましては、事故危険区間といたしまして、交通事故等の事故データに基づく区間の抽出、こちらに加えまして、地域の事例をよくご存じの市町村、あるいは道路利用者、地域住民へのアンケートなどを行いまして、事故の危険箇所を明確化し、学識経験者、あるいは関係機関から成ります茨城県移動性・安全性向上委員会というものの意見を踏まえまして、事故危険区間の選定を行ってございます。

今回の対象区間でございますけれども、一般国道6号の牛久土浦バイパス（Ⅲ期）というところでございます。こちらは2車線区間での事故危険区間が集中しているということで選定してございます。

最後、12ページ目をお開きください。課題箇所の選定に際しまして、ストック効果を高める道路整備を重視するということで、そういった視点からも選定してございます。こちらは、長崎県国道34号の大村諫早拡幅の事例でございます。電子部品等関連企業が立地している諫早市工業団地群で製造された電子部品等を長崎空港から関東あるいは東北方面への出荷をしております。平成23年から26年では、出荷額が3割増加、税収、

個人住民税も約1割増加をしているところをごさいますて、大村諫早拡幅によりまして、さらなるストック効果を高めることが期待をされておりますことから、早期に事業を実施するというところで、地域の活性化に資する事業箇所として選んでございます。

以上、今回、11カ所の選ばれた経緯のご説明とロングリストからの選定についてのご説明であります。ご審議のほど、よろしくお願いたします。

【石田部会長】 どうもありがとうございました。今ご説明いただいた内容について、ご質問とかご意見ありましたら、お願したいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですか。

すいません、じゃあ、私から1つございまして、7ページと8ページに、こういうふう
にロングリストをつくられて、それを評価してという、非常に透明なプロセスを適用されて
いて、これ、非常にいいなというふうに思ったのですが、この表を少し眺めますと、ネ
ットワークとしての課題のところD評価になっていたり、あるいは、並行する現道の課
題のところ丸がいっぱいしているのだけれども、検討状況が検討中であるとか、まだ
という点で、環境が整わないという、そういう例がかなりあるのではないかなと思います。
これは、いろんな要因があつて難しいのでしょうけれども、ある意味では人為的な影響で
すよね。検討を早くしないと、調査早くしないととかいう、そういうことでもあります
ので、個々の事情がいろいろあつて難しいのだとは思いますが、こういった調査とか
検討についてもなるべく加速していただくと、今現実に課題を有しているわけですから、
そういうふうな検討も必要なのではないかなという感想を持ちましたので、ご検討いただ
ければなと思います。

いかがでしょうか。

【原田委員】 じゃあ、1点だけいいですか。評価の仕方とか、そういうことについて
は、積み上げてきたもので、横並びできちんと評価できていると思います。ただ、1点だ
け教えてほしいのは、災害リスクでいろいろありますけれども、最近の豪雨とか豪雪とか、
天候が非常に変わってきていて、災害リスクの推計そのものとか、推測そのものとい
うか、なかなか難しいところがあると思うんですけど、これはどの時点のとか、
どういうものでやっているかということだけを教えていただければと思います。

【石田部会長】 ほかにご質問とか、ご意見等、ございせんか。

【太田委員】 昨年も申し上げたお話ですけど、7ページ、8ページのロングリス
ト見せていただいて、ちょうど未事業化区間が1,000キロになりまして、今回、うち5

0キロ弱が、事業採択して予算化ということになりました。3年ぐらい前は100キロに近かったような気がするのですが、1万4,000キロに向けて少しずつ進んでいるものの、だんだん速度が落ちつつあるように思います。

今石田先生が検討もなるべく早く進めたほうがよいのではないかとおっしゃっていると思いますが、このペースで最後までいこうとすると、事業採択の最後は20年後ということになると、少し先過ぎるし、そもそも21世紀の初頭に完成させるというもとの目標がまだ放棄されていない以上、いろいろ予算措置等もあろうと思いますが、全体のありようを検討していただければいいかなと思います。

【石田部会長】 もしほかになければ、これまでのご意見に対してお答えいただけますか。

【見坂評価室長】 評価室長の見坂でございます。1点目、原田委員からご質問ありました、おそらく6ページの表だと思いますけれども、昨今の災害リスクを踏まえて、どのような災害をいつの時点で反映しているのかというご質問があった点について、回答させていただきます。

それぞれの地域で地域防災計画を自治体がつくっております。その中で、地震が多い地域、あるいは豪雨災害が多い地域、それぞれ、どういった災害リスクがあるのかというのを防災計画で定めておりますので、その災害に対して、ここのネットワークがどういう脆弱性があるのかというのを適宜見直すような形で評価をしているものでございますので、一度決めたからずっと変更しないというわけではなくて、適時見直しながら災害リスクを考えているというものでございます。

【石田部会長】 お願いします。

【村山国道・防災課長】 事業化のスピードが遅いという、もう少し早くというようなお話だと思います。地方のほうから早くやってくれという話は非常に強くご意見いただいております、何とか早くというようなことで、局内もそういったことで、検討をさせていただきます。

一方で、財政的な問題もありますので、一遍に事業化をすると、平均して事業スピードが落ちてしまうというような課題点もございます。例えば隣接している区間で事業中、まだめど立っていないのに次の横の区間を事業化することになり、スピードも落ちるのではないかとということも、そういった個別のところもありますので、全般としては、太田先生がおっしゃっているように早くやるということだろうと考えてございますので、引

き続きそういう方向でやらせていただきたいと思います。

【太田委員】 頑張ってください。

【石田部会長】 よろしいですかね。

ありがとうございました。それでは、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します。

【村山国道・防災課長】 それでは、資料2で個別の箇所についてご説明をさせていただきたいと思います。個別箇所のご説明の前に、各地方小委員会というもののところで、それぞれ地域の課題、また、そういった分析、政策目標に照らして箇所を選んできているわけですが、このうち1つだけ事例をご紹介させていただきまして、どういった議論で今回の資料2に上がってきたのかということをご説明させていただければと考えてございまして、お手数ですけれども、参考資料の5というものがあまして、こちらの「平成30年度新規事業候補箇所説明資料（計画段階評価）」と書いてある資料がございます。そちらのほうをお開きいただきたいと思います。

こちら、今回リストアップしている11カ所の計画段階の資料ということでございまして、そのうち、最初のところの津軽自動車道の柏浮田道路というもので、計画段階評価のどういう議論がなされてきたかについてご説明を差し上げたいと思います。こちら、1ページと2ページ目、見開きのところをお開きいただければと思います。

こちらの区間につきましては、2ページ目の一番右下の行で経緯が書いてあるわけでございますけれども、こちら、例えば平成29年3月というところ、一番右の下の方を見ていただきますと、29年3月に計画段階評価を行い対応方針を決めたということが記載されております。概要としては、左の図8の地図をごらんいただきたいと思います。こちら、赤いルート帯、ルートのところが柏～浮田という区間でありまして、こちらについて3つのルートを選定しまして、先ほどの案1が全面新設案ということになっております。案2の緑のところ、一部新設、一部現道改良という案でございます。そして、3つ目の青のところ、全線既存の路線を拡幅するという案でございます。こういった3つのルートにつきまして、市町村長また関係団体へのヒアリング、あるいは、沿線の方、道路利用者に対しましてアンケートを実施いたしまして、その結果を上の方にあるような整理をいたしまして、この3つの案につきまして、それぞれ、政策目標であるとか、道路整備への影響とか、そういったものを議論していただきまして、地方小委員会の議論としては、案1、こちらが最もよろしいと、妥当であろうということで選ばれてまして、今回、新規採択時評

価の候補のルートということで上がってきたわけでございます。

同様に、残りの10カ所につきましても、3ページ以降、ずっと同じような資料が続いてございまして、それぞれに対して、どういうルートがいいのか、そういったものを検討した上で、今般の資料2に上がってきているということでございます。

それでは、資料2をごらんください。資料2の1ページ目をお開きください。津軽自動車道の柏浮田道路でございます。図2のところの赤字の部分でございます。延長12.3キロというところでございます。完成2車線の道路計画となっております。

青森県西部に位置し、西側の接する鯨ヶ沢道路は、一昨年7月に一部を開通してございます。東側に接しております五所川原西バイパスは平成26年に開通済みの区間でございます。

この区間の課題についてご説明をいたします。図3にありますように、この道路が位置する青森県西部につきましては、東北地方の日本海側の中でも吹雪の発生頻度が高い区間となっております。吹雪が発生した場合、図4の写真のとおり、視程障害が発生しまして、視界がさえぎられ通行不能となるために立ち往生する車両も見られるような状況でございます。

このような冬期交通環境の悪化によりまして、地域住民、また企業は、通勤・通学時間のおくれ、製造品の輸送困難など、日常生活の経済活動に支障をきたしてございまして、図5に示しますとおり、冬期の吹雪の日につきましては交通量が減少しているという状況でございます。

次の課題といたしまして、西津軽地域につきましては、図6に示すとおり、世界自然遺産登録の白神山地や青池で有名な十二湖など、環境資源を有しておりますけれども、近年、観光入込客数が減少傾向にございます。このため、青森県では、周遊観光の入込客数の拡大等を目的に、津軽半島周遊道路ネットワークを平成29年2月に策定したところでございます。その中で、この津軽自動車道は、県都青森市と西津軽地域を結ぶ最重要路線として位置づけられ、観光交流人口の増加に寄与することが期待されておりますが、高速道路ネットワークの不足が課題となっております。

また、青森県は、マグロの漁獲量が全国1位ということで、図7に示すとおり、その約3割が西津軽地域などで占めています。この西津軽地域で漁獲された水産物については、青森市方面へ輸送されておりますけれども、東西を連絡する唯一の幹線道路である国道101号の事故や渋滞などによる輸送時間のおくれが発生しており、速達性の確保が課題と

なっております。

最後に、西津軽地域には第三次救急医療施設がなく、地域の二次医療施設で対応できない重篤患者等が青森市の県立中央病院に搬送されておまして、当該地域は下北地域に次いで第三次救急医療施設までの所要時間が長い地域となっております。冬期には交通環境の悪化によりまして、さらに時間を要しており、救急搬送時においても速達性の確保が課題となっております。

最後、この事業の効果でございますが、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はこの事業区間だけで算定した場合には1.2、それから、浪岡インターから鯉ヶ沢インターのジャンクション間のネットワークのB/Cを算定しますと1.2となっております。また、防災機能のランクで見ますと、当該区域や区間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。

次に3ページ目をお開きください。東北中央自動車道の金山道路でございます。この図2のところの赤字の部分でございます。対象区間が3.5キロの区間で、完成2車線の道路計画となっております。

山形県と秋田県との内陸県境部に位置しまして、北側に接しております主寝坂道路が平成20年に全線開通済みで、南側に接する新庄金山道路につきましては、平成27年度に事業化しております。

現在の課題についてでございますが、図3にありますように、この道路が位置する山形県、秋田県の内陸県境部につきましては、東北でも有数の豪雪地帯となっております、最大積雪深が約2メートルを超過する地域となっております。このために図4にありますように、冬期は豪雪に伴い道幅が狭くなるために、道幅を広くするための運搬排雪作業やなだれ・落雪予防のための雪庇の処理作業、路面凍結に起因する交通事故などによりまして、交通規制が多く実施されております。

そのため、図5のように、国道13号の移動時間に遅れや時間のばらつきが生じまして、通勤・通学でありますとか、地域の主要産業であります木材・木製品産業製造業への物流の障害が生じているところでございます。

さらに写真1のような冬期間の事故などによる通行止めが発生しておりまして、代替路がないため、通行止めにより図9にありますように、迂回に通常の約2倍の時間を要する広域迂回、立ち往生を強いられる状況にありまして、地域の社会・経済活動への影響が非常に大きく、冬場の交通機能の低下というものがこの地域の課題となっております。

2つ目につきましては、積雪期の交通機能の著しい低下によりまして、冬場の周遊観光に不可欠な高速道路ネットワークが大きな課題となっております。山形、秋田両県では、豊富な冬期観光資源を活かしまして、図6にある県境をまたぐインバウンド観光の拡大に向けた取り組みを推進しておりますけれども、図7のグラフにありますように、秋田県の訪日外国人宿泊者数は全体では伸びてはきておりますが、冬期間は低迷しているというのが現状です。

図8に示すような県境をまたぐインバウンド観光については、観光関連の団体の方から、両県間の観光流動が冬期の定時性に課題があるということが指摘されておりました、両県をまたぐ冬期周遊観光を支援するため、道路ネットワークの強化が必要であると考えております。

なお、周辺事業箇所で重金属を含む地質が確認されておりました、本地域においてもそれと同様の地質分布が文献等で確認をされていたため、地質調査を実施してございましたけれども、現在ではその調査は終えまして、対策方法を決定してございます。

最後、この事業の効果でございますが、この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、この事業区間で算定しますと1.3、それから、山形の新庄インターから秋田の横手ジャンクション間のネットワークのB/Cにつきましては1.4ということでございます。

防災ランクにつきましては、新庄インターチェンジから横手ジャンクション間で見た場合に、C評価が当該区間整備によりましてB評価に改善されるということでございます。

次に5ページ目をお開きください。一般国道24号京奈和自動車道の大和北道路のうち、奈良北から奈良のインターチェンジの区間でございます。

当該道路につきましては、有料道路事業を活用した整備を予定してございまして、別途、後ほどご説明させていただきますけれども、箇所につきましては、図1の赤字の部分となっております、対象区間6.1キロ、完成4車線の道路計画でございます。

奈良県の北部に位置し、北側に接する京奈和自動車道、京奈和道路につきましては、平成12年に開通してございます。さらに南側に接しております同じ大和北道路の南側の区間につきましては、平成20年度の事業化してございます。

この道路の課題でございます。奈良県内において京奈和自動車道が南北交通を担う唯一の自動車専用道路となっておりますが、図2にありますように、黒い実線で示している京奈和道路と大和御所道路との間の区間、県庁所在地が存在する奈良市域の区間がミッシン

グリーンクとなっております。このため、奈良市周辺の一般道路では、地域内の交通に加えまして、奈良市内に用事がない、本来京奈和自動車道を通るべき通過交通が混在してございまして、図3のとおり、奈良市内を通る南北の幹線道路は交通量が容量を超過している状況でございます。その結果、図2に示しておりますけれども、奈良市周辺の広範囲で速度の低下や渋滞が発生しておりまして、交通混雑の緩和が地域の大きな課題となっております。

2つ目の課題は、図4にありますように、奈良県には3つの世界遺産があるほか、観光資源が豊富にございまして、国内外からの来訪者が増加傾向にある等、観光ポテンシャルが高い地域でございます。しかしながら、京奈和自動車道にミッシングリンクが存在することから、奈良、京都、和歌山の複数の観光地を一度に来訪するといった広域的な周遊が困難な状況となっております。

図5には国宝や重要文化財1件当たりの観光入込客数を示しておりますけれども、奈良県は京都府と並び多くの国宝、重要文化財を有してございますが、京都や和歌山と比べて1件当たりの観光客数がかかなり少ないという状況です。このように、奈良県は、観光周遊性を阻害するミッシングリンクによりまして、高い観光ポテンシャルを持ちながらも、それを効率的に活かしきれていない状況でございます。この改善が必要であるということを考えてございます。

なお、当該箇所につきましては、これまで文化財への配慮、環境への影響等を考慮しまして、トンネル構造としておりまして、コスト縮減の検討が必要な区間となっておりますが、現在、シールド工法の施工方法の見直しなどによりまして、コスト縮減の検討が一定程度進みまして、事業実施環境が整ってまいりました。

最後、この効果でございますが、当該道路の整備につきまして、このような課題を改善するとともに、B/Cで見ますと、5ページ目の右下にありますように、この事業区間だけで見ますと、B/Cが1.5、それから、京都府の城陽ジャンクションから奈良県の郡山下ツ道ジャンクション間のネットワークのB/Cで見ますと、1.8となっております。

続きまして、7ページ目をお開きください。こちら、近畿自動車道紀勢線の串本太地道路でございます。図の2の赤字の部分となります。対象区間が18.4キロで、完成2車線の道路計画となっております。

和歌山県の南東部に位置し、西側のすさみ串本道路につきましては、平成26年度に事業化をされております。さらに東側に接しております那智勝浦道路が平成27年度に開通

済みとなっております。

現在の課題についてありますが、表1にありますように、並行する国道42号では、直轄国道のうち、越波による通行規制回数が全国的に最も多く、過去10年間で58回の通行規制を行っておりまして、地域間の連携に支障をきたしております。

また、南海トラフ巨大地震が発生した際に、和歌山県国土強靱化計画、これは平成27年9月に策定しておりますけれども、こちらによりますと、当該地域には約3分で津波が到達し、図3にありますように国道42号の約8割の区間が津波により通行不能となる見込みでありまして、人命救助はもとより、迅速な復旧・復興のために当該道路が不可欠な命の道としての機能が求められてございます。そのため、図4にありますように、近畿自動車紀勢線では、災害時の代替路としての機能を持たせるために、最大津波高を考慮した高さで計画をしてございます。

2つ目、図5でございますが、和歌山県南、南部地域の第三次救急医療施設が南和歌山医療センターしかございません。紀勢自動車道開通に伴いまして、第三次救急医療施設の60分圏域が南のほうへ広がっておりますけれども、対象地域の約7割の方々が依然として60分以内に到達できないという状況でございまして、定時性、速達性に課題が残っております。

3つ目でありますけれども、図6のグラフでございまして、紀勢自動車道が開通した和歌山県内と三重県内の沿線市町では観光客が増加傾向となっておりますけれども、未整備区間であります沿線の市町については横ばい傾向となっております。紀伊半島を周遊するルートを確認しまして、豊富な観光資源を活かした広域的な周遊観光を促進しまして、沿線市町の活性化が課題であると考えてございます。

なお、当該箇所につきましては、軟弱地盤が確認されたことから、軟弱地盤層の分布状況の調査、湿地帯などの保全上の重要な自然の影響についての検討が必要となっておりますけれども、現在、調査検討が一定程度進みまして、事業実施環境が整ってまいりました。

最後、事業の効果でございまして、この道路の整備によりまして、B/Cで見ますと、7ページ目の右下にありますように、この事業区間だけ見ますとB/Cが0.7となっておりますけれども、和歌山から勢和多気ジャンクションのネットワークではB/Cは1.4となっております。

また、防災機能のランクにつきましては、当該道路の整備によりまして、D評価からC

評価に改善をいたします。

次に、9ページ目をお願いします。九州横断自動車延岡線の五ヶ瀬高千穂道路でございます。図2の赤字の部分でございます。対象区間は熊本県と宮崎県の県境部付近に位置する延長9.2キロの区間でございます、完成2車線の道路計画となっております。

路線全体では、熊本側の嘉島ジャンクションから小池高山インターチェンジと、宮崎側の蔵田から延岡ジャンクションが平成27年までに開通をしてございます。

この道路の課題でございますが、1つ目が、現道において走行性が低く、被災リスクが高い状況でございます。当該区間に並行する現道の国道218号につきましては、政府が定める緊急輸送ルートに指定をされておりまして、南海トラフ地震発生時に被災地域等を支援する重要な路線となっておりますが、図3にありますように、218号線につきましては、平面及び縦断線形の厳しい箇所や防災点検要対策箇所が多く存在してございまして、特に被災リスクが高い区間となっております。

写真①にもありますように、熊本地震の際にも、片側通行止めが発生するなど、災害に対して脆弱であることが課題となっております。

2つ目につきましては、医療サービス水準が地域間格差があるということでございまして、図4にもありますように、熊本県の大都町、宮崎県の高千穂町、高千穂町の3町、総人口の約5割に当たる約1.4万人につきましては、60分以内に第三次救急医療施設へ到達できない状況になってございまして、この地域の大きな課題となっております。この道路の整備によりまして、特に五ヶ瀬町の60分カバー人口が0%から53%に大きく向上するなどの効果が期待されます。

3つ目が観光地拠点への低い速達性でございます。図5にありますように、宮崎県一の観光客数を誇る高千穂町は、東九州道などの開通によりまして観光客数が年々増加傾向で、平成27年には過去最高の162万人に達しております。一方で、五ヶ瀬町の観光地におきましては、東九州道からの移動時間を要するために、観光客が十分取り込めておりませんで、伸び悩みしている状況でございます。

最後、この事業の効果でございますけれども、当該道路の整備によりまして、B/Cで見ますと、9ページの下にありますように、この事業区間だけで見ますと、B/Cが1.1、それから、熊本の嘉島ジャンクションから宮崎の延岡ジャンクション間のネットワークB/Cで見ますと、2.4となっております。

また、防災機能評価につきましては、嘉島ジャンクションから延岡ジャンクション間で

見た場合には、当該区間の整備により、C評価がB評価に改善されるということでございます。

以上が高規格幹線道路につきましての資料でございました。

【石田部会長】 ありがとうございます。ご意見いただきたいと思いますが、いかがでございましょうか。

じゃあ、時間つなぎに、すいません。共通する問題と個別の問題に分けて意見を言わせていただきます。先ほどの、もうちょっと調査とか検討を加速化すればいいのではないのという意見とも絡むのですけれども、計画段階評価のあり方でございまして、今、2回アンケートをやって、きちんと地域からの声も聞いて、コミュニケーションもしながらということで丁寧にやられているのでありますけれども、始まって10年近く、10年まではいっていないと思いますけれども、それぐらいたっていると思うのですけれども、そういう中で、もうちょっと簡略化できるところとか、あるいは、もうちょっと逆に丁寧にすべきところという事例がいろいろ積み重なってきていると思うのですけれども、そういうことを踏まえて、一律に同じ手続で粛々とやっていられるという印象がどうも強いものですから、その辺を工夫してみる手はあるのかなというふうな気がいたしましたので、ここで申し上げておきます。

それと、個別の案件、いずれも必要だと思いますし、早期に整備すべきだと思うのですけれども、1つ、京奈和自動車道に関してですけれども、これ、設計とか施工の段階で強くかかわってくると思いますけれども、ここ、地下水位をどうコントロールするかというのは極めて大事ですね。国宝級の木簡が、それこそまだ何万枚埋まっているかわからないというところでございまして、そこを損ねるといのは国家的損失になりますので、その辺、重々気をつけていただければと思います。

あと、同じ近畿なのですけれども、近畿自動車道の紀勢線でございますが、今、和歌山県で南海トラフを目前に控えて、復興計画を事前に検討しようということが来年度から本格的に始まります。起こってから慌ててつくるよりは、いろんなことを丁寧にしながら、あるいは現在持っている地域の課題もそこで見据えつつ復興計画をつくっていきましようということで、そういう観点から、この計画はすごく関連しますので、その辺の連携もお願いできればありがたいなと思いました。

私からは以上でございますけれども、先生方、いかがでしょうか。どうぞ。

【竹内委員】 ご説明ありがとうございます。私に関しては、個別2件で2つありま

す。最初は津軽自動車道の柏浮田道路のお話です。先ほど参考資料5も交えてお話しいただいて、参考資料5のほうで拝見すると、最初に3つの案があったということです。赤いのが全て新道で、緑が一部、津軽柏インターからしばらくは新道で、その後現道、あとは全て現道とあります。津軽柏インターからしばらくは現道と並行して今回のご提案はあって、そこからは離れて新道になっているのですけれども、素人目で見ると、最初のうちは津軽柏インターから現道拡幅で、その後新しい新線を引くという手もあるのではないかなと思ってしまうのですけれども、それが無い理由は何でしょうかというのが1点目です。

それから、2点目ですけれども、これは大和北道路についてです。これも私が現地をよく知らないからでしょうが、場所柄、埋蔵文化財なんかが出てきそうな気がすごくします。埋蔵文化財が出てくると、当然工事は一旦中止して遅延ということになります。周辺ではそのすぐ南になる大和北道路事業中というのがありますね。こういうところと比べてとか、あるいはほかにも過去の事例で、いわゆる文化財が出てきた結果工事が中断したという事例がこの近辺であるのか。また、あったとして、それがどれぐらい当初よりも遅れたことがあるのかという、そういう過去の事例を教えてくださいというのが2点目です。以上です。

【石田部会長】 ほかにいかがでしょうか。

【田島委員】 私も大和北道路について、先ほど石田先生もおっしゃったところではあるのですけれども、文化財の集中しているところですので、過去に例えば高架でというようなことを考えるとすると、非常に景観の面でも、文化的な地域を守るという面でも、影響が大きいところ、地下で整備ができる見通しが立ったということは大変よいことだと思います。ただ、本当に帯水層への影響について、ぜひともよろしくお願ひしたいと考えております。

【石田部会長】 もしないようでありましたら、質問もございましたので、お答え願えますでしょうかね。

【吉岡企画課長】 まず計画段階評価について、22年施行でまだ5、6年ではありますけれども、若干定型化しているのもあって、簡易なものもあれば、難しいものもあるので、そういう地域に即してやっていくことは大事なので、どうしても三回でやるとか、そういうふうにならないようにやっていければということで、これからそういうふうに進めていきたいと思ひます。

【石田部会長】 ありがとうございます。

【吉岡企画課長】 それから、大和北道路の地下水等につきましては、参考資料3というのがございまして、地方小委員会の概要と意見というのがございます。その中で、近畿の地方小委員会等の中に、特にこここのところは、平城京跡への影響等も考えられるので、少しよけながらいっているのですけれども、やはり地下水の問題、地下水が上下することによって遺跡とかに影響も与えるというようなこともあるので、この事業やるときには、地下水のモニタリングみたいなのが大事でございますので、大和北道路のところに特に3つ目のポツですね、別途地下水のモニタリングの検討委員会もやってございまして、モニタリングしていくということとリスクを低減するというを別途しっかりやっていきたい。地下の水道を遮断するとかがないように、しっかりモニタリングしていくことが事業として大事だということで、現場でも話をしておりますので、そういう方向で進めていければと考えているところでございます。

【東北地方整備局道路部長】 東北整備局の阿部でございます。ご質問のございました参考資料5の2ページの津軽柏インターからの右側のほうの話でございますが、わかりやすいのは、こちらのほうの資料のほうがわかりやすいと思いますので、資料2のほうの2ページをごらんになっていただきたいと思うのですが、実はこの区間に関しましては、2カ所の主要渋滞ポイントがございます。この解消のために、現道を拡幅した案とバイパス案を比較してみたというようなことで、バイパスのほうと比較した結果、バイパス案のほう非常にすぐれているという整理をさせていただいたところでございます。

【竹内委員】 ということは、参考資料5で3つありましたけれども、そちらの案も検討したということになるわけですか。

【東北地方整備局道路部長】 そうですね。

【竹内委員】 基本的にはほかのもの、例えば4番目のそういう案もあったという理解であって、結果的にはこれが選ばれたということですね。

【東北地方整備局道路部長】 そうですね。

【竹内委員】 わかりました。

【近畿地方整備局道路部長】 大和北道路で、さっき竹内先生のほうから埋蔵文化財が出たことによって遅れた事例があるかということなのですが、具体的にどのくらい遅れたかというのはなかなか言いづらいところではあるのですけれども、木簡とかが埋まっているのは確かに事例ございまして、最初の薄い層のほうに出てきておりますので、それは工

事が止まるというよりも、用地買収して工事に入るまでの間に文化財調査をしていただくことになりますので、止まるというよりも、工事が始まる前までにある程度確認した上で、計画的に発掘を終わらせてから工事に入るという順番になろうかと思えます。そういう意味だと、すごく時間がかかるという事例はあるかもしれませんが、結果として工事が長く止まるということはちょっと違うのかなという気はしております。それが1点です。

それから、先ほど紀勢線で、県が啓開計画をつくる、復興計画をつくるというお話がございまして、今、県とは、復興の前かもしれませんけれども、啓開と一緒にやっていく計画を地元でつくっておきまして、大体どういう順番でやっていくのかというのは議論しておりますので、多分今後そのような枠組みも含めて、一緒に県ともよく連携して、紀勢線も含めてつくりたいと思っております。よろしく申し上げます。

【石田部会長】 ありがとうございます。ほかにご意見、ご質問ございませんでしょうか。

ご意見、ご質問いただきましたけれども、だめというのは全くございまして、若干の注意点をいただいただけでございますので、高規格幹線道路については、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えますが、よろしゅうございますよね。

はい。ありがとうございます。では、そういうことにさせていただきます。

続いては、一般国道の説明でございます。こちらの審議に移ってまいりたいと思えますので、よろしくお願いをいたします。

【関東地方整備局道路部長】 一般国道（拡幅・バイパス）、資料3でございます。まず1つ目でございます。牛久土浦バイパス（Ⅲ期）でございます。位置図でありますけれども、図2の赤字の部分になります。起点の茨城県の牛久市城中町から終点のつくば市高崎の5.5キロの4車線の道路でございます。北側及び南側の点線については、牛久土浦バイパスの既に事業化している区間でございます。

この区間の課題についてでございますが、沿線の市町村、牛久市、つくば市、土浦市でございますけれども、近年人口が増加傾向にございまして、交通需要の拡大によりまして、交通混雑の悪化が懸念されているところでございます。

あわせて、図3を見ていただきたいのですが、当該区間は圏央道の内側の都心を起点とする直轄国道で唯一の2車線区間となっております。また、牛久土浦バイパス全体で見ますと、この当該区間というのは最後のミッシングリンク区間となっております。

当該地域の現状といたしまして、南北の幹線道路が少なく、その結果として国道6号に交通が集中しやすい状況になっております。図4を見ていただきたいのですが、地域内外交通が約50%、通過交通が41%と、交通が輻輳している状況でございます。このバイパス整備によりまして、道路の機能分担が必要だと思っております。

もう一方、図5でございます。赤い矢印で示しておりますけれども、幹線道路との交差点を中心に、写真1のような終日渋滞が発生しているところでございます。

その結果でございますが、例えば当該地域では食品関連の企業の工場が多数立地しております。企業へのヒアリングによりまして、この交通混雑が物流活動に支障になっているという課題がございます。

課題の2点目は交通安全の観点でございます。この牛久土浦バイパスのⅢ期の並行区間では事故危険区間が2区間存在しております。さらに、牛久土浦バイパス全体で見ますと、茨城県の国道6号における区間別死傷事故率ワースト5のうち、3区間がこのバイパスの並行部に存在している状況でございます。

図6をご覧くださいますと、事故件数の内訳であります。約7割が速度低下が原因と考えられる追突事故となっております。

こういったことから、交通混雑による交通事故が大きな課題と考えているところでございます。

次に、整備効果でございますが、この区間の整備によりまして、渋滞とか交通安全の課題が改善されることが想定されます。

B/Cで見ますと、1ページ目の右下にありますが、この事業区間だけで見ますと、B/Cは1.4、牛久土浦バイパス全体で見ますと2.6というふうになっております。

ご説明は以上でございます。

【中部地方整備局道路部長】 続きまして、3ページ目をごらんください。瑞浪恵那道路の恵那工区でございます。場所は図1の赤字の部分となります。対象区間は4.3キロで、完成4車線の計画でございます。

岐阜県東濃地域の恵那市に位置しておりまして、西側の瑞浪から恵那武並の工区の8.2キロにつきましては、平成27年度に事業化をしております。

この区間の課題につきましてご説明いたします。1つ目は、物流・生活交通の輻輳による渋滞・事故でございます。対象区間の現道につきましては、通過交通の割合が約7割と、非常に高く、物流交通などの大型車混入率は中部管内平均の約2倍となっております。

瑞浪恵那道路に隣接する区間のバイパス整備は完了しておりまして、残された当該区間の現道では、物流交通と生活交通が輻輳することによりまして交通容量を超過し、混雑度が1.58と、非常に高い状況になっております。そのため、幹線物流の円滑性が阻害されているという状況でございます。

また、事故につきましては、図2の左上のほうにあります、ちょっと小さいですが、グラフを見ていただければと思います。正面衝突事故率が県内の国道19号平均の約3倍となっております。交通事故に伴う規制の回数も隣接区間に比べますと非常に多いという状況になっております。当該地域には工場などの事業所が多数立地をしておりますが、東西の幹線道路というのは国道19号と並行する中央道しかないため、事故や災害等によりまして交通止めの時には大幅な遅れ時間が発生し、産業活動に著しい影響が生じているという状況でございます。

図3をごらんください。昨年8月18日に起きました土砂災害で中央道が通行止めになった際の所要時間になります。通常ですと28分で移動できるところが、このときは2時間以上を要するというような状況が発生しておりました。

2つ目が交通需要の増加に伴う観光への影響でございます。図1に戻っていただいて、オレンジ色の箇所にはリニア岐阜県駅が計画されております。開業後には図6のとおり、首都圏と当該地域の時間距離が大幅に短縮することが想定されております。岐阜県や周辺の自治体では、リニア開業に伴う観光振興に関する取り組みに力を入れておりまして、例えば図7に示しておりますように、新たな観光軸「いにしえ街道」というものを設定して、中山道など、歴史街道を活かした取り組みを進めていただいているという状況でございますが、今後、交通需要の増加に伴う混雑の悪化というのを非常に皆さん懸念されているという状況でございます。

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、この事業区間だけで見ますと、B/Cが1.9、また、瑞浪土岐町から恵那市長島町の瑞浪恵那道路の全体で見ますと、B/Cが2.0となっております。

説明は以上です。

【四国地方整備局道路部長】 四国地方整備局でございます。資料の5ページ、松山外環状道路インター東線につきまして説明します。

本事業は、松山市中心部を迂回する自動車専用道路による環状道路の整備でございます。

図2で位置関係を示しております。図の左側に松山空港があり、そこから中心部を通ら

ず東に向かう線がございます。西から松山外環状道路空港線、暫定2車で本線が開通している松山外環状道路インター線に続き、今回ご審議いただく区間を赤で示しています。

本事業は、国道33号と国道11号を結ぶ2キロの自動車専用道路です。

次に地域の課題です。1つ目は物流の阻害です。四国1位であります松山空港の取り扱い貨物の約3割は愛媛県東部方面のものですが、図3と図5で示すとおり、松山外環状道路が東に伸びていないことから、愛媛県東部と空港、港湾、工場を有する松山臨海部を結ぶ物流交通など、大型車交通の約5割が松山外環状道路ではなく中心部側の松山環状線を利用しています。この路線は、多数の渋滞箇所があり、物流効率化を阻害しています。

2つ目は、松山中心部への速達性の阻害です。四国最大の都市であります松山市において、企業や官公庁に勤める人の約半数が中心部に通勤するなど、郊外部と中心部を結ぶ交通需要は高いものがあります。このうち、松山インター付近から中心部に向かう唯一の幹線道路である国道33号は、交通の集中により、県内の国管理の国道で最も混雑しており、速達性を阻害しています。

整備効果でございます。物流につきましては、本事業を行うことで、松山臨海部と県東部方面を結ぶ交通が中心部から外環状道路への転換が図られ、物流交通の時間短縮など、経済活動を支援するものでございます。

次に中心部に向かう交通につきましても、図9で示しますとおり、混雑している区間を迂回できる新たなルート形成により、交通が分散され、時間短縮が図られ、移動の速達性が向上するものでございます。

B/Cにつきましては、今回事業化する1区間のみ、また空港線から本事業区間までの区間全体のいずれも2を超えております。

以上でございます。

【九州地方整備局道路部長】 次、7ページをお開きください。国道3号岡垣バイパスでございます。対象箇所は事業概要の図1の赤字の部分となります。対象区間は4キロの区間で、完成4車線の道路計画です。福岡県の県北部に位置し、対象区間の前後区間は既に4車線で整備済みとなっております。

次に、この区間の課題についてご説明いたします。まず1つ目でございますが、物流の阻害でございます。図3にありますように、この区間を含む国道3号は、北部九州の2大都市である福岡市と北九州市を結び、福岡県の製造品出荷額の約4割を占める沿道での産業活動を支える重要な物流道路であります。

この区間の日交通量は約3万台で、4車線区間に挟まれた2車線区間となっているため、事故発生時だけでなく、故障車両によっても通行止めとなり、図5や写真①にありますように、迂回道路となる県道、町道に交通が集中し、迂回に大幅な時間を要する状況にあります。

また、並行する九州自動車道が事故や積雪等により通行止めとなった際、国道3号へ迂回車両が流入するため、図6にありますように、この区間では走行速度が通常より7割低下するなど、円滑な物流環境の確保が課題となっているところでございます。

2つ目の課題でございます。対面通行区間の安全性でございます。この区間はトンネルが連続する対面通行による2車線区間であるため、重大事故になりやすく、特に正面衝突事故の発生割合が高く、図7にありますように、福岡県内における直轄管理の2車線区間の平均の約6倍というふうになっております。

また、4車線から2車線への絞り込み区間においても、図8や写真③にありますように、車線変更する車両による死傷事故件数が多く発生しており、今回の事業区間で発生する事故の約3割に及ぶなど、道路利用者の安全・安心の確保が課題となっております。

次に整備効果でございます。この道路の整備により、このような課題が解決するということになりまして、B/Cでございますが、2.2となっております。

次に9ページをごらんください。国道34号の大村諫早拡幅でございます。対象区間は事業概要の図1の赤字の部分となります。対象区間は4.4キロの区間で、完成4車線の道路計画です。長崎県大村市と諫早市の市境に位置し、対象区間の前後区間は既に4車線の整備済みとなっております。

この区間の課題についてご説明をいたします。まず1つ目でございますが、物流の阻害でございます。この区間の日交通量は3.3万台で、4車線区間に挟まれた2車線区間であり、朝夕ともに混雑が発生しております。図2のように、諫早市、大村市の出荷額は県内の約3割、特に電子部品等は両市でほぼ100%を占めており、県内屈指の産業集積拠点となっております。

図3のように、この区間は諫早市の工業団地から長崎空港への輸送ルートになっておりますが、輸送を阻害するボトルネック区間となっております。現在、新たな工業団地の整備等も進められており、円滑な物流環境の確保がこの地域の課題となっております。

2つ目でございます。第三次救急医療施設への救急搬送が大きな問題となっております。図4のとおり、諫早市から第三次救急医療施設の長崎医療センターまでの搬送経路を見ま

すと、約9割が国道34号を利用しております。しかし、この区間は路肩が狭く、対向車の交通も多いことから、追い越しができず、搬送に遅延が生じるなど、医療活動に支障が生じている状況でございます。

3つ目でございます。鈴田峠の線形不良による交通事故の危険性が課題となっております。図7のとおり、鈴田峠には平面線形不良箇所が4箇所、縦断線形不良箇所が5箇所存在しております。写真②のように、急勾配のため、積雪時にはスタック車両が発生するなど、安全な走行に支障が生じている状況でございます。

整備効果でございますが、この道路の整備により、これらの課題を解決するということになっておりまして、B/Cでございますが、2.5となっております。

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】　　続きまして、国道58号浦添拡幅について説明します。資料は11ページになります。

当該区間は沖縄本島の西海岸に沿って走る国道58号の浦添市に位置する延長2.9キロの区間で、図1の赤で示したところになります。隣接する米軍の牧港補給地区のうち、国道沿いの約3ヘクタールが3月末に返還される予定であり、当該事業は返還される用地を活用して、現在の6車線の道路を基地側へ8車線に拡幅する道路計画です。

この区間の課題についてご説明します。課題の1つ目は、経済活動の阻害です。浦添市を含めた近隣地域は、国際物流拠点産業集積地域に位置づけられており、那覇港や那覇空港も近く、図4に示すとおり、県内の事業所の約4割が那覇市、浦添市に位置し、経済を牽引する地域であります。

また、図5にあるとおり、沖縄県の訪問客のうち、約7割が那覇市、約3割が中部西海岸を訪れ、沖縄の観光産業を支える地域でもあります。

当該区間は県内で3番目に交通量が多い区間であり、図7にあるとおり、混雑時の旅行速度が時速11.3キロと、全国の主要都市と比較しても著しく低く、業務・観光などの経済活動の妨げとなっております。

2つ目の課題は、渋滞発生に伴う通勤・通学時の利便性の低下です。浦添市は那覇市のベッドタウンでもあり、那覇市に次いで人口が多く、浦添市、またその以北から那覇市に通勤・通学する人による交通が朝夕のピーク時に集中しています。その結果、図11にあるとおり、交通量が交通容量を超え、日常的に渋滞が発生しており、通勤・通学時の利便性が大きく低下しています。また、図13にあるとおり、浦添市の人口密度は県平均を大

きく上回り、県内ワースト1位となっています。

整備効果につきましては、これらの課題が解決することに対して、B/Cが2.1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。ただいまの内容について、ご意見、ご質問等ございませんでしょうか。どうぞ、お願いいたします。

【田島委員】 最後の浦添の拡幅について、1つは、日本の国内で8車線の平面の道路ってあまり見たことがないのですね。かなり大きな幅になりまして、現在、北側が米軍基地ということで、歩行者の横断はそれほど多くないのかと思うのですが、実際に基地の返還を見込んでということですので、また市街地化するようなことになったときに、横断が大変になるかと思われま。小委員会の中でもご意見あったようですが、返還後を見込んで、市街地の分断が起こらないように、横断する歩行者、特に高齢者や子供が、非常に危ないところになると思いますので、ぜひ立体で交差できるようなことも見込んでおい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。ほかにご意見、ご質問ございますか。じゃあ、竹内さんからどうぞ。

【竹内委員】 非常に細かい点まで含めて恐縮ですが、3つあります。まず1つ目は、瑞浪恵那道路についてです。観光振興に役に立つということで、新たな東西観光軸、いにしえ街道を設定するとあり、これをリニアを活かしてやりますということですね。それで資料を見ると、太い緑で大きく引かれているものがあります。普通、街道というと1つの道を指すと思うのですが、いにしえ街道という名前をつけて観光振興するときに、今回の新しい延長4.3キロの道路をいにしえ街道として観光振興に活かされるのか、あるいは、これは並行する違う道のほうを指すのか、この辺、どうやってこの道路を活かすのかというところがわからないので、お教えいただきたいというのが1点目です。

それから、2点目は、資料3で松山外環状道路インター東線にかかる新規事業採択時評価で、この図の中の上側のほうの真ん中あたりに赤い点、主要渋滞箇所というのがあって、そこには道路がないのですよね。これはものすごく小さな短い道路ということでしょうか。赤い丸があって、道路がないのがなぜなのかという、非常に単純なお話ですが、これをお教えいただきたいのが2点目です。

最後の1点、これは最後の沖縄の浦添の話です。B/Cにかかわる費用便益分析結果が

ありますが、通常は3便益いずれも大体プラスに効くところでしょうが、ここでは交通事故がマイナス1.1億円となっています。これは逆に交通事故に対する費用が増えるということだと思えるのです。これは8車線になることによって交通量が大きくなるからとか、8車線にすることによる事故が増えるからということなのではないでしょうか。便益がマイナスになる理由をお教え願いたいです。

以上3点、お願いいたします。

【石田部会長】 続いて、原田委員、お願いいたします。

【原田委員】 今回の事故減少便益がマイナスになるというのがあったけど、表記が必ずしも3つ分かれて書いていないところもあるのですけれども、統一されていないところが気になったのですけれども、これ、理由があれば、書いているところと書いていないところがある。故意的ではないと思うのですけれども。

それから、58号はこの地域の意見でもあったのですけれども、6車線から8車線になりバスレーンの設定について説明が抜けているように思うので、わかればしてほしいということですね。

それから、もう一つは、33号松山外環状道路で、松山市中心部への速達性の阻害ということ、ある程度割合が変わるとか何とかということ、整備前から整備後でルートも変わると書いてあるのだけど、どういうふうにルートが変わって、全体として所要時間がどうなるかみたいなことがちょっと読めない、もし追加で説明があれば、お願いしたいと思います。

【石田部会長】 何かありますか。

【太田委員】 ご説明いただきたいわけではないのですけれども、本質的な問題として今後考えておくべきことを1点申し上げたいと思います。国道19号の瑞浪恵那道路のことです。もともと中央道をトラックが走ってくれなくて、下におりてきて危ないという、昔からの課題ですね。今の構造ですと、本当は中央道の料金を工夫することによって上に乗ってほしいとも考えられる。しかしながら、ちょっとでも料金をとれば、トラックは下に降りてしまうということなので、少しずつ19号を改良しながらやっているというのが実態だと思います。

そういう意味では、高速道路と無料道路との間で競合関係が明らかに起こっている事例ですね。欧米でこういうことが起こると、無料の道路をつくと有料道路のほうの経営が毀損されるから、それはいいのかというような議論まで発展するような事例の一つで、日

本だとおそらくここが大規模に起こっているところだと思います。

そういう意味では、どうしても現状では安全性の問題等々があるため、これはやらなければいけないし、確実に早くやっていただきたいと思います。

その一方で、後々我が国の政策として、有料道路と無料道路の代替関係とか、いわゆるプライシングを使うことによってどういう形で安全性を高めるとか、交通流を誘導していくのかということは、別途今後の課題として考えなくてはならないと改めて思いました。感想です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

【原田委員】 すいません、今のでちょっといいですか。今のは重要な視点だと思うのですが、ここに限らず、高速道路で、貨物車が近いインターから乗って、次のインターまで行かなくて、途中だけ利用するというような形のものがあって、それは運転手の賃金の支払い方とか、貨物を運ぶときの料金が遅くても速くても、距離均一の料金みたいな仕組みがかかっているの、太田委員が指摘されたこと非常に重要なのですが、それ、ぜひどこかで私も別途強くやってほしいなと思っているということだけ。

【石田部会長】 ありがとうございます。国土幹線道路部会の話ですかね、今の話はね。

【原田委員】 どこでもいいけど。

【石田部会長】 じゃあ、お答えいただけますか。どなたからでも結構ですが。

【沖縄総合事務局開発建設部企画調整官】 国道58号について幾つかご質問があったので、まとめてお答えしたいと思います。まず横断の関係でございますけれども、8車線に広がるということで、非常に広幅員な道路となります。現状では、横断歩道や横断歩道橋があり、8車線化した場合も、横断歩道橋、または横断歩道をつけるような形で計画しているところでございます。

中央分離帯がございますので、横断歩道を設置するに当たっては、中央分離帯のところ、2段階の横断をすとか、そういったような工夫についても考えていきたいと考えているところでございます。

2点目、交通事故減少便益がマイナスになっているというところでございまして、6車線の中央分離帯がある道路を8車線にするということで、便益の計算上、こういった形ではどうしてもマイナスに出てしまうというのが計算上の状況となっております。

一方で、追突事故が非常に多いところでございまして、8車線化することによって、渋滞が緩和することによって追突事故が減少するのではないかと、これを効果として期待

しているところでございます。

最後にバスレーンの状況でございますけれども、こちらの区間につきましては、こちらの区間の南側的那覇の中心部から北が宜野湾市まで、58号にバスレーンが設置されている状況でございます。朝夕のピーク時、朝是那覇の都心に向かう方向、ピーク時は帰る方向で、2時間ずつバスレーンが運用されている状況でございます。沖縄県のほうで、延長する構想・計画を持っておりまして、それをさらに北に伸ばす、また時間についてもピーク時だけでなく終日でバスレーンの拡充も検討しているところでございまして、そういう形で計画を進めてまいりたいと思っております。

【石田部会長】 次は四国ですかね。

【四国地方整備局道路部長】 四国でございます。5ページ、松山外環状道路インター東線でございます。線のないところに丸をつけてしまいました。非常に細い道があるということございまして、ちょっと表現を工夫するとよかったと反省しております。申しわけございません。

次に、図9の説明でございます。松山インターから町中に向かうには、外環状に乗って、すぐ国道33号に乗って北上するのですが、こちらについては非常に多くの渋滞箇所がある。それに比べて、東側でございます国道11号が比較的交通容量に余裕があるということで、この33号と11号、今回結ばれると、余裕のある11号に交通が転換されるということで、交通の分散が図られ、時間短縮が期待できるというところでございます。

【石田部会長】 じゃあ、続いて中部からお願いします。

【中部地方整備局道路部長】 瑞浪恵那道路に関しましてお答えさせていただきます。いにしえ街道でございます。ちょっと太く矢印を書き過ぎております。この三角の宿場の何々宿と書いてあるところ、ここを結ぶラインをいにしえ街道という形で、地域の方々は、皆さん協力して、観光振興をしているというものでございます。その際に、この三角を移動するときに、1個ずつ順番に回っていただくのがいいというのはあるとは思いますが、時間とか回り方の関係で、19号を通過して、21号を通過して、西のほうから入っていくとか、いろんな動きをするときに、いろんな交通を輻輳させるのではなくて、このバイパスがあると非常に円滑な移動ができて、観光がしっかりとやりやすくなるというようなことで、そういった期待をいただいているというところでございます。

あと、便益のところでございますが、これは大抵ほかのもそうだと思うのですが、参考資料6の中で、それぞれの便益書いてございまして、例えば瑞浪恵那道路でござい

すが、参考資料6を見ていただいて、102ページの下のほうを見ていただいて、すごい字が小さくて申しわけないのですが、こちらのほうに走行時間短縮便益、走行経費減少便益、事故減少便益というのがございまして、それぞれの欄のところの右側のところに現在価値と書いてございまして、一番下のところが合計になっております。この合計を足しますと先ほどの総便益という形になっております。資料3には入れておりませんでした。申しわけございません。

【石田部会長】 ありがとうございます。ちゃんと計算しているよということで。当たり前ですけども。

【原田委員】

ちょっといいですか。58号は、バスレーンの時間拡幅とか、延長とか、そういうことがあるのはわかっているのですが、じゃあ、それをちゃんと費用便益の計算に入れたのかと聞いているんですね。いいですか。

それから、さっきの速達性がどうのこうなので、分散してどうのこうのというのは、それはわかりきっているのだけど、それが本当に交通量として事前とどれだけの割合で何分何分だったのが、分散して何分何分になるかという形で本来は示すべきではないかと言っているんだよね。もう1回。

【四国地方整備局道路部長】 分散によりまして、下に書いているのですけれども、現在23分かかっていたのが、11号を回る車も発生して19分、4分短縮になるという計算です。

【原田委員】 両方の割合とか、そういうことは示さないのかと言っているのです。それがあるほうがいいと思います。

【四国地方整備局道路部長】 ありがとうございます。

【沖縄総合事務局開発建設部企画調整官】 国道58号、浦添拡幅の費用便益分析の結果については、現状ではバスレーンが、先ほど申しましたとおり、ピーク時だけの限定のバスレーンとなっておりますので、この計算の中ではバスレーンの部分については考慮していない結果となっております。

ただ、先日の地方小委員会でも同様のご指摘をいただきまして、バスレーンの効果の影響というのはしっかり分析していくべきだろうというふうなご意見をいただいておりますので、分析の方法も含めて、どういうふうにやっていったらいいか、考えていきたいと思っています。

【石田部会長】 いかがですかね。じゃあ、最後に。

【吉岡企画課長】 有料、無料の話で、太田先生からいただいたのは、特に、昔、恵那山トンネルが高くて、特に恵那山に行くのか、19号に行くのかとか、そういう話も大分議論があったところだと、おっしゃるとおりだと思います。その全国的な課題もありまして、もともと、整備のため償還のための料金だったものを、首都圏や近畿圏とか、だんだん変えてきてはいるのですけれども、交通最適な料金について、今後一緒に勉強していかなければならないのかなと思っています。

それから、原田さんのおっしゃるとおり、トラックの問題、非常に大きな問題で、さまざまな割引を工夫しているのですけれども、例えば深夜の割引、できるだけ高速に乗っている人の深夜の割引をしているのですけれども、その深夜の割引を待つために、ある時間帯、12時の前に高速道路とか東京の手前で割引を待つとか、そういうことも起きています。働き方改革という話もあるので、トラックあるいは荷主も含めて、どういう形にしていくのがいいのかということと一緒に勉強していかないといけないと思います。

新しい割引も26年4月から始まったわけですが、そろそろ5年近くたちますので、どういう効果があったのかも検証しながら、一緒に勉強させていただければと思います。よろしくお願いいたします。

【石田部会長】 ありがとうございます。よろしいですかね。いろんな意見をいただきまして、それについては、今後方法論も含めて、さらに精緻化を図っていくということをお願いしたいと思います。

一般国道について、ご説明いただいた6つの案件について、部会の意見としては、新規事業化は妥当であるというふうにしたいと思いますが、よろしゅうございますかね。

ありがとうございます。続いて、有料道路事業を活用した道路整備について、説明をお願いしたいと思います。

【伊勢田高速道路課長】 高速道路課長でございます。資料4、A4横の資料4をごらんください。1ページ目でございます。高速道路の暫定2車線につきましては、社会資本整備審議会の国土幹線道路部会が昨年12月に取りまとめをしました基本方針におきまして、利用者負担により早期に4車線化を推進すべきとされたところでございます。

また、現下の低金利状況を活かしまして、大都市圏環状道路の整備を加速するとか、暫定2車線の4車線化に取り組むため、平成30年度の財政投融资計画に所要額1.5兆円が計上されたところでございます。

さらに、近畿圏の料金見直しの一環といたしまして、第二阪奈有料道路及び第二神明道路につきまして、ネクスコ西日本への移管、また、料金水準の整理・統一を図るということを予定しております。

以上、これらを踏まえました有料道路事業の活用につきまして、その事業の責任分担及びプロセスを明確化するため、事業主体及び施工区分につきまして、本事業評価部会でご審議をお願いするものであります。

また、車線数の増加、4車線化にかかわる評価につきましてもご審議をお願いしているものでございます。

では、2ページ目をごらんください。今回の審議対象、大きく2つでございます。1つが有料事業の導入と拡大の関係、2つ目が、下でございますけれども、4車線化でございます。

まず有料事業の新規導入と拡大でございますが、圏央道の1区間、東海環状の西側2区間で有料事業の拡大、また、大和北道路及び神戸西バイパスで有料道路事業の新規導入でございます。

4車線化でございますが、圏央道及び西九州道、隼人道路の3件についてご審議をお願い申し上げます。

それでは、3-1ページから具体の路線についてご説明をいたします。3-1ページからは、圏央道、大栄ジャンクションから松尾横芝間、18.5キロメートルについてご説明を申し上げます。

3-2ページをお願いします。3-2ページは施工区分図でございます。施工区分図を見ると、横軸方向が高速道路のいわゆる長手方向でございます。左側が大栄ジャンクション、右側が松尾横芝インターチェンジを表現しております。この図の縦軸でございますけれども、下のほうが用地取得等で、上のほうが舗装ということで、事業の進捗を表現しているものでございます。

この区間につきましては、全体事業費760億円のうち、有料道路事業を現在の140億円から540億円へ拡大をします。この結果、開通予定を2024年度とすることができております。

3-3ページをお願いします。地元千葉県からのご意見でございますけれども、千葉県から更なる有料事業の活用について求められております。

下半分ですが、高速道路会社の意向といたしまして、ネクスコ東日本が、全国路線網の

機能強化を図るため、実施をしたいという意向でございますので、ネクスコ東日本が実施をすることとしております。

続きまして、4-1ページをごらんください。2つ目の案件でございます。東海環状道路西側の赤色の2区間でございます。具体的には、4-2ページをごらんください。4-2ページ、同じく施工区分図でございます。左側が新四日市ジャンクション、右側が関広見インターでございます。全体事業費6,980億円のうち、有料道路事業費を現在の570億円から1,720億円へ拡大し、2024年度の開通を予定しております。

4-3ページをごらんください。地元三重県及び奈良県からのご意見でございますけれども、いずれもさらなる有料事業の導入の要望を受けているところでございます。

4-4ページをお願いします。高速道路会社の意向でございますけれども、ネクスコ中日本から事業主体になりたいという意向が示されております。

続きまして、5-1ページをお願いします。先ほど新規事業化箇所でご審議いただいた大和北道路への有料道路事業の導入についてご説明を申し上げます。

5-2ページをお願いします。施工区分図でございます。後ほどご説明する奈良県知事のご要請に基づき、トンネル区間につきまして、100円の追加料金を設定し、全体の事業費2,900億円のうち、1,170億円分を有料道路事業で分担し、この事業を促進することとしております。

5-3ページをごらんください。高速道路会社の意向を踏まえ、有料道路事業主体は、周辺ネットワークとの一体管理の観点から、ネクスコ西日本としております。

5-4ページをごらんください。奈良県からのご意見でございます。上から7行目ですが、読ませていただきます。「確実な早期整備の観点から、直轄道路事業予算の確保とともに、事業費が多額となるトンネル区間については、追加的な料金設定を行うこと等により、有料道路事業費を相当程度拡大して頂きますようお願いいたします」とのご意見を受けておまして、先ほどご説明した、料金設定及び事業区分設定をしているところでございます。

次に6-1ページをお願いします。国道2号の神戸西バイパスでございます。この道路、有料道路の第二神明道路に並行するバイパス6.9キロでございます。この区間に有料道路事業を導入することにつきまして、ご説明を申し上げます。

6-2ページをお願いします。この神戸西バイパスの整備につきましては、これまで直轄国道の事業、公共事業で行ってきたところではありますが、今般、並行する第二神明道路

と一体的な料金体系を導入し、残りの専用部の事業は、有料道路事業者が実施し、専用部の必要な事業費560億円のうち、図にありますように、400億円を有料道路事業で負担し、事業を促進いたします。

6-3ページをお願いします。下にあります高速道路会社の意向を踏まえ、神戸西バイパスについては、有料道路の第二神明道路など、周辺ネットワークとの一体管理を行う観点から、ネクスコ西日本を有料道路事業主体といたします。

6-4ページをお願いします。地元兵庫県と神戸市からのご意見であります。いずれも神戸西バイパスに有料道路事業を導入し、整備を促進するよう、ご意見をいただいております。

以上が新規及び有料事業拡大の4事業であります。

続きまして、4車線化の3事業をご説明申し上げます。7-1ページをお願いします。再び圏央道の、今度は、既に開通しております久喜白岡から大栄間、92.2キロの4車線化についてであります。まずその事業の評価につきまして、1ページ飛びまして、7-3ページをごらんください。7-3ページは、中段が交通の状況でございます。交通量、渋滞、事故の件数。その下が縦断図でございまして、いわゆるサグになっているところを表現しております。一番下段が、その結果生じている速度低下並びに中央突破して正面衝突を起こしている事故の状況でございます。

ごらんいただきますように、久喜白岡ジャンクション付近では日交通量3万2,000台。また、一番右側、大栄ジャンクション付近でも日交通量1万5,000台に及んでおりまして、一番下の速度低下の図に表現している、赤色のところが速度低下のところでございますが、全線にわたり速度低下が発生をしている状況でございます。

1ページ戻って7-2ページをごらんください。その結果でございますけれども、ジャンクション付近での慢性的な渋滞、また交通事故による通行止めでの定時性の低下など、課題が発生をしております。

4車線化による整備効果でございますけれども、右下にありますように、金銭換算すると、総便益4,226億円で、そのB/Cは1.2というふうに評価をしております。

施工区分につきましては、7-4でございます。7-4ページをごらんください。施工区分でありますけれども、この全線の92キロの4車線化に必要な事業費3,820億円の全額を有料道路事業で負担し、その全線4車化を、2024年度に全線を4車化する計画としております。

7-5ページをごらんください。沿線の3県、埼玉県、茨城県、千葉県からのご意見でございますが、いずれも早期の4車線化のご要請をいただいているところでございます。

7-6ページをごらんください。高速道路会社の意向を踏まえ、ネクスコ東日本を事業主体といたします。

次に8-1ページをお願いします。497号西九州自動車道の佐々佐世保道路と佐世保道路の2区間の4車線化でございます。現在、佐々佐世保道路は無料の暫定2車線、佐世保道路は有料で暫定2車線という区間でございます。

こちらにつきましても、1ページ飛びまして、8-3ページをごらんください。同じく交通の状況並びに速度の低下の状況でございますが、このピンクのところでございます。日交通量が2万9,000台から2万台ということで、その結果、最下段の赤色で示しておりますけれども、ほぼ全線にわたって著しい速度低下が発生している状況でございます。

1ページ戻って、8-2ページをお願いします。その結果でございますけれども、同じように、著しい速度低下、中央帯を突破する事故の多発、工事による夜間の通行止めの多発など、課題が多い状況でございます。その4車線化の総便益、右下でありますけれども、963億円で、B/Cは1.5と評価をしているところでございます。

8-4ページをお願いします。その施工区分でございます。施工区分につきましては、4車線化に必要な事業費890億全額を有料道路事業で賄いまして、2027年度に全線を4車線化する計画としております。

なお、その料金でございます。最下段に書いてございますけれども、現在無料の佐々インターから佐世保中央インターにつきましては、地元のご意向を踏まえ、既存の料金所を活用して、料金所は新たに設けず、ETCにより効率的に料金を徴収する予定としております。

8-5ページをごらんください。8-5ページ、事業主体につきましては、佐世保道路との一体管理といたしまして、全線をネクスコ西日本で有料道路事業主体としております。

8-6ページをごらんください。長崎県からのご意見でございます。下から4行目をごらんください。佐々インターから佐世保大塔インターには有料区間と無料区間が混在していることから、無料区間である佐々インターから佐世保中央インターへの有料道路事業の導入により、有料区間と一体となった全区間の4車線化の早期事業化ということを求められております。

最後に、9-1ページをお願いします。国道10号単人道路でございます。単人道路7.

3キロの4車線化についてご説明を申し上げます。

1ページ飛びまして9-3ページをお願いします。交通の状況でございますけれども、日交通量は1万8,000台から1万4,000台に及んでおりまして、速度低下の図にありますように、全線にわたり著しい速度低下が生じているわけでございます。

1ページ戻っていただきまして、その4車線化の総便益は362億円で、B/Cとしましては1.9と評価をしているところでございます。

施工の区分であります9-4ページをごらんください。4車線化の必要事業費250億円の全額を有料道路事業を導入いたしまして、2024年度に全線4車化をする計画としております。

9-5ページをごらんください。鹿児島県からは4車化の要望を受けており、また、下にありますように、ネクスコ西日本から事業主体の意向が示されているということで、ネクスコ西日本を有料道路事業主体としているところでございます。

以上、有料道路事業関係の説明でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。ご質問とかご意見あればお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

【田島委員】 まず最初に資料について伺いたいのですけれども、先ほどの参考資料の6に当たるような、この4車化にかかる事業評価の算出根拠のような資料というのは、これには載っていないように思うのですけれども。

【伊勢田高速道路課長】 今回、添付をしておりません。資料としてはあるのですけれども、今回の資料構成の中には入ってございません。

【田島委員】 それでしたら、何を積み上げているのかということ伺いたいのですけれども、総費用と総便益を比較している中で、利用者の費用としてかかる分というのは、総便益の中から引かれるというような仕組みにはなっていないですね。

【伊勢田高速道路課長】 なっていません。

【田島委員】 わかりました。それで、特に佐々佐世保道路のところで、8-6の関係自治体の主な意見のところを拝見しながら少し考えたんですけれども、有料区間と、4車線化は地域全体としてはマクロでは早急に事業に着手してほしいと。一方で、最後の1行、有料化に伴う料金は日常生活に大きな影響を及ぼさないようということで、おそらく個々の利用者になると、ちょっと困るなという方たちがいるということだと理解しました。

その中で、この全体の考え方の中で利用者負担により有料化という、この利用者って一

体誰なのだろう。例えば、バイパスができて有料になったところで、その公立、県立高校の先生がその区間のあるところに転勤になったのだけれども、通勤費用として出してもらえないわけじゃないので僕たちは使えないのですよみたいなことを伺うわけですね。

そういうことが出てくるので、利用者負担によって整備を進めるという、全体としては非常にいいとは思いますが、実際に便益を受けるべき人が受けられることになるかどうかというのは、また非常に細かいところでは考えなければいけない。特にこれまで無料だったところが有料になるであるとか、通行料が高くなるというようなところについては、どういうふうに進めていくのかということをもう少しご説明いただきたいなと思いました。

以上です。

【石田部会長】 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。どこを見ればいいか、多分3-1ぐらいが一番いいかなと思うのですが、これまでずっと、暫定2車線というのは危ないし、信頼性も置けないし、早くこういう状況は解消しようというようなことが道路分科会で決まってきたのですが、例えば3-1を見ると、大栄～松尾横芝は、暫定2車で開通させるということになっています。早く暫定2車を解消しようということをおきながら、暫定2車をつくるということが矛盾しないかと心配なところなのですが、私の心配は杞憂なのかどうかということ、矛盾しないかということをお教えいただければありがたいと思います。私からはそれだけです。

【石田部会長】 ほかにいかがでしょうか。

【原田委員】 有料道路事業の負担で、公共事業との分担というので、幾つかのパターンがあるので、有料道路事業のほうが100になっていて、そうでないところとか、あるところは明確な舗装整備工事とそれ以外と分かれておりますけれども、ジャンクションの近くが100になったりとか、有料道路事業のほうで大きく負担させる箇所はこういう箇所だよと決めていらっしゃる考え方があれば、教えてほしいと思います。

【石田部会長】 太田先生、何かありますか。

【太田委員】 2点申し上げます。1点目は、これは会社がいろいろと意見を言っているんですけど、このご意見でいいんだろうかというように思いますので、今回のスキーム全体にかかわることなので、少し説明を加えたほうがいいかなと思います。

例えば3-2、3-3のところになると思いますけれども、圏央道で、有料道路事業は

従来140億円だったところ、540億円にするということですよね。400億円負担が増えるわけですね。それに対して東日本さんのほうは、全国ネットワークで機能強化できます、ノウハウを持っていますからやりますという、そういう雰囲気を感じる会社のお答えになっているわけですね。本来民営化の趣旨というのは、自主的に経営判断をして、やらないものはやりませんということ判断するという形になっているわけですので、自主的な経営判断を行ったという文章になっていないのがいかなものかと思います。

それに関連すると、本日のご説明で、若干省略されているのですけれども、財政投融資の活用によりということの含意を正しく説明しなければならないと思います。40年間の固定した低金利の資金を提供されることになったので、実は資金コストが下がっている。資金コストが下がっているので、140億円しか本来投資できないところが、540億円出しても経営上は問題がないのです。問題がなくなりましたので、ネクスコ東日本としてはこれを引き受けることが、経営判断としても妥当なもので、受けられるようになりましたと、そういう全体のスキームの話をしていただかないと、若干誤解が生じるだろうと思います。

それから、2点目は、暫定2車で無料であったのを4車にするときに有料化するというご提案なので、これは適切なものだと私は思っております。前々から申し上げていますように、2車は無料で4車だったら有料とか、利用者目線での料金の設定の仕方ということを長期的には考えていくべきであると思いますので、これにつきましては大変適切なことだと思います。

これは長い目で見ると、先ほど有料と無料の間の切り分けの考え方として、まず24.6円を上限として有料で直接利用者が負担することとし、それで足りない部分は公共事業で行うというような形のルールが何となく暗黙的に決まりつつあるように思うのですね。それについては、そういうような方針で行っていくというようなことを、幹線道路部会でしっかり議論する必要もあるのかなと。それに加えて、トンネル等々でプラスのコストがかかるところについては、今回100円という負荷ですけれども、それ以外にも、高速道路の料金3段階に分けたうちの3段目の海峡部、トンネル部を使うとか、そういうような形のルール分けの議論をしていく必要があると思います。

最後、それに関連して1点申し上げますと、無料の名阪国道はこのままでいいのかという話だと思うのですね。今回、2車を4車にすることで有料化ということがありましたので、名阪国道、一般の道路なので、60キロ制限なのだけれども、改良することによって、8

0キロなり100キロとか改良したら、いわゆる高規格幹線道路の中に入れて24.6円をご負担いただくとか、そういうような議論につきましてもそろそろ議論をスタートしてもいいと思いました。

【石田部会長】 ありがとうございます。私からもう1点なのですが、いずれのプロジェクトもいいと思うのですね。それにさらにつけ加えると、東海環状なのですが、三重県と岐阜県の意見は聞いておられるのだけれども、愛知県と名古屋市が控えておりまして、今の太田委員のお考えとも絡みますけれども、やっぱり首都圏、近畿圏、次は中京圏というのは、普通の人ならそうかなとかって思うのだと思うのですが、そういうことも含めて、私個人的にはいい流れになってきたなと思っているのですが、そういうことをきちんと議論するということが大事かなと思いました。

 短くお答えいただければありがたいと思います。

【伊勢田高速道路課長】 田島先生から佐々佐世保道路の無料区間の利用者負担というお話をいただきました。まさに地元の知事さんから要請をいただいているのは、もともと無料区間の中で、1インターだけご利用されているような、本当に生活道路とされているような方への配慮というようなことを求められておりまして、今回、料金所をたくさん増やしてそういう方からも料金をとるといようなことは、逆にコストが増えるといようなこともございまして、今回、1インターだけご利用されるような、もともと無料で1インター、生活道路としてご利用されているような方からは、料金をいただかないで、長距離通過されるご利用の方から料金をいただくといようなことを考えているところでございます。

 原田先生のほうから、有料道路の導入の考え方についてでございますけれども、全国路線網の中で賄える額を捻出すると。有料道路事業は基本的に借入金でございますので、早期完成させて、早く収入を回収するといことが必要ですので、できるだけ一番最後の段階で、用地買収を伴わないようなステージになったものに今回も入れてきております。4車線化は既に土地が確保できておりますので、全く用地取得リスクはございません。今回新規に入れている圏央道とか東海環状の区間も加速させて、もう既にほぼ用地買収が済んでいる区間に投入して、それで加速させるといようなことで入れているところでございます。

 竹内先生のほうから、圏央道の大栄～横芝間暫定2車、それから、西側の区間を4車線化で急ぐといのは矛盾していないかといことで、先ほど申し上げましたように、加速

化させるときに、今、既に暫定2車線で公共事業のほうが進んできている。用地は4車線買っているのですが、工事自体が暫定2車線で進んでおりますので、まずは暫定2車線で、この最後の区間になっていますので、この区間をつなぐことを大栄～横芝間では暫定2車線を急ぎ、既に暫定2車で完成しているところは、4車線で追っかけてくるというような、ある意味2面作戦でいきたいと考えて今回やっているところでございます。

ですから、4車線化が終わりましたら、次はおのずと大栄～横芝のほうに4車線化が移っていかざるを得ないのだろうと、移っていくことになるのだろうと。一番最短コースを選んでいるというつもりでございます。

太田先生から、財政投融资の仕組みを、ちょっと説明を省略しているということで、まさにそのとおりでございます。今般、財政投融资、1.5兆円を入れまして、40年間の固定金利にすることで高速道路機構の借りかえの金利を浮かせることができ、今回ご紹介しているような新規投資をしているところでございます。高速道路会社の意見、紹介しましたけれども、高速道路会社の意向も、その部分をちょっと省略しておりまして、そのことを踏まえて、高速道路会社は高速道路機構と協議をした上で意向を出しているということでございます。

あと、無料道路の今回4車線化をして有料にするという、ある意味初のケースでございますけれども、既に古く、名阪国道は4車線なのに無料で供用されているというものがございます。今日は管理している中部の部長、近畿の部長も来ておりますけれども、安全性に確かに問題があります。4車線化有料ということ今回やりましたけれども、確かに改築して有料、安全な道路にして料金もいただくというようなことも国幹部会でもご議論がされてきておりますので、また国幹部会でもご議論をお願いできればと考えております。

最後に、石田先生から、東海環状につきまして、中京圏の料金見直し、平成30年度からこの中京圏の料金見直しに入っております。実は、愛知県、名古屋市も含めて、3県1市で勉強も始まってきております。東海環状道路、まだミッシングリンクになっている県境、三重県、岐阜県の県境のところはまだ開通のめどかたっておりません。このことも含めて、中京圏の料金体系、平成30年度から始める議論の中でしっかりと整理させていきたいと考えております。

以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。ご意見ございませんか。よろしゅうございますかね。

そうしましたら、きょうご審議いただきました有料道路事業を活用した道路整備については、部会の意見としては妥当であるという結論にしたいと思いますが、よろしいですね。

ありがとうございます。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ます、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。そのようにさせていただきますので、よろしく願いをいたします。

本日は予定された議事は以上でございますので、議事進行を事務局にお返しいたします。

【山本総務課長】 長時間にわたるご議論、ありがとうございました。本日の事業評価部会の内容につきましては、後日委員の皆様方に議事録の案を送付させていただき、ご同意をいただいた上で、公開したいと思います。

また、近日中に速報版として、簡潔な議事概要を国土交通省のホームページにて公表いたしたいと考えております。

本日の会議資料はそのまま置いていただければ、追って郵送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。本日は誠にありがとうございました。

— 了 —