

<各委員からの意見>

[審議事項(1)] 令和2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

一般国道 483 号	きた きんき とよおか (北近畿豊岡自動車道)	とよおか 豊岡道路 (Ⅱ期)
一般国道 191 号	さんいん (山陰自動車道)	ますだ にし 益田西道路
一般国道 218 号	きゅうしゅう (九州横断自動車道延岡線)	そよう ごかせ 蘇陽五ヶ瀬道路
一般国道 4 号	きたかみはなまき 北上花巻道路	
一般国道 106 号	みやこ もりおか (宮古盛岡横断道路)	たくさり ひきめ 田鎖臺目道路
一般国道 112 号	やまがたなかやま 山形中山道路	
一般国道 50 号	きょうわ 協和バイパス	
一般国道 4 号	ひがしさいたま やしお まつぶし 東埼玉道路 (八潮～松伏)	
一般国道 116 号	よしだ 吉田バイパス	
一般国道 8 号	かなざわそと (金沢外環状道路)	うみがわかんせん いままち くらつき 海側幹線 (今町～鞍月)
一般国道 153 号	いこま 伊駒アルプスロード	
一般国道 23 号	すずか よっかいち 鈴鹿四日市道路	
一般国道 168 号	ごじょうしんぐう (五條新宮道路)	とつかわ 十津川道路 (Ⅱ期)
一般国道 180 号	おかやま (岡山環状道路)	おかやまにし にしながせ ならづ 岡山西バイパス (西長瀬～櫛津)
一般国道 188 号	やない ひらお 柳井・平生バイパス	
一般国道 493 号	あなん あき (阿南安芸自動車道)	のね あぐら 野根安倉道路
一般国道 57 号	なかきゅうしゅう (中九州横断道路)	おおづ くもと こうし くもと 大津熊本道路 (合志～熊本)

- ・上記事業の新規事業化については妥当である。

【個別意見】

(石田委員長)

- ・益田西道路が計画されているすぐ北側には大規模な国営農地があり、高付加価値型農業を行っている。道路整備により、農業振興にも寄与すると考えられる。
- ・道路ネットワークが徐々につながり、最後の1区間についてもその必要性が正しく評価されるよう、評価のあり方についても議論をはじめた方がよい。

(太田委員)

- ・事業採択と供用（整備完了）は異なるものの、道路公団民営化以降、高規格幹線道路の整備のペースは低下していると言わざるを得ない。一層の工夫が必要である。

(鈴木委員)

- ・対象区間だけではB/Cが出づらいが、ネットワーク上重要で、JCT間でB/Cを見たときに高く評価される事業が、多く新規事業の候補に挙がったことは良いことだと思う。ぜひ進めてほしい。
- ・同様に権限を委譲されて行う事業についても、地域のために重要なものであり、今後もぜひ進めてほしい。

(竹内委員)

- ・観光需要は変動が激しいので、それに余り依存しすぎないような姿勢が必要であると思う。

(田島委員)

- ・一般国道 483 号（北近畿豊岡自動車道）豊岡道路（II 期）については、京阪神地域と山陰道を結ぶ最後の区間であり、着実な事業実施が必要である。費用便益分析の対象となる区間の考え方など、引き続き検討を続ける必要がある。
- ・一般国道 106 号（宮古盛岡横断道路）、一般国道 50 号 協和バイパス、一般国道 168 号（五條新宮道路）等、既存市街地の渋滞の緩和と安全性確保につながる事業について着実に実施することが必要である。到達時間の不確実性の緩和、災害時の代替路の確保等の機能について評価する手法を引き続き検討する必要がある。

[審議事項(2)]有料道路を活用した道路整備について

[事業主体]

一般国道 4 号 <small>ひがしさいたま</small> 東埼玉 道路	<small>やしお まつぶし</small> 八潮～松伏
--	-------------------------------

[施行区分]

一般国道 468 号 <small>しゅとけん ちゅうおうれんらく</small> 首都圏 中央 連絡自動車道	<small>かなざわ とつか</small> 金沢～戸塚
一般国道 468 号 <small>しゅとけん ちゅうおうれんらく</small> 首都圏 中央 連絡自動車道	<small>よこはましようなん</small> 横浜 湘南 道路
一般国道 475 号 <small>とうかいかんじょう</small> 東海 環状 自動車道	<small>ようろう ほくせい</small> 養老～北勢

[車線数の増（6車線化）]

きんき なごや こうべ 近畿自動車道名古屋神戸線	おおつ じょうよう 大津JCT～城陽
きんき なごや こうべ 近畿自動車道名古屋神戸線	やわた きょうたなべ たかつきだいいち 八幡京田辺JCT～高槻第一JCT

[車線数の増（4車線化）]

ほっかいどうおうだん ねむろ 北海道横断自動車道根室線	しむかっぶ 占冠IC～トマムIC
とうほくおうだん あきた 東北横断自動車道秋田線	ゆだ よこて 湯田IC～横手JCT
じょうばん 常磐自動車道	なみえ みなみそうま 浪江IC～南相馬IC
とうほくおうだん にいがた 東北横断自動車道いわき新潟線	あいづ ばんげ にしあいづ 会津坂下IC～西会津IC
とうほくおうだん にいがた 東北横断自動車道いわき新潟線	にしあいづ つがわ 西会津IC～津川IC
とうかいほくりく 東海北陸自動車道	しらかわごう ごかやま 白川郷IC～五箇山IC
とうかいほくりく 東海北陸自動車道	ごかやま ふくみつ 五箇山IC～福光IC
きんき きせい 近畿自動車道紀勢線	おおみやおおだい きせい おおうちやま 大宮大台IC～紀勢大内山IC
きんき つるが 近畿自動車道敦賀線	おおい たかはま おばま にし 大飯高浜IC～小浜西IC
ちゅうごくおうだん おかやま よなご 中国横断自動車道岡山米子線	ひるぜん こうふ 蒜山IC～江府IC
しこく じゅうかん 四国縦貫自動車道	わきまち どなり 脇町IC～土成IC
しこく じゅうかん 四国縦貫自動車道	いよ うちこ いかざき 伊予IC～内子五十崎IC
一般国道 475号 とうかいかんじょう 東海環状自動車道	とき かに みたけ 土岐JCT～可児御嵩IC
一般国道 3号 かごしま 鹿児島道路	いじゅういん みやま 伊集院IC～美山IC

- ・ 有料道路事業の事業主体、施行区分及び車線数の増については妥当である。

【個別意見】

(石田委員長)

- ・ 高速道路を暫定2車線で開通させ、のちに4車線化や6車線化した場合には、トータルコストが増加することを理解してもらう必要がある。
- ・ 東名高速道路や首都高速道路が日本経済にどの程度の影響を与えたのか試算し、広く発信する必要がある。
- ・ 暫定2車線化区間における4車線化の実施箇所の選定に当たって、速度低下率ではなく、渋滞回数で選定しているのは良いと考える。

(太田委員)

- ・有料道路事業を最大限に活用する点で評価できる。長期的には、料金水準の見直しによる整備の促進を検討すべきである。
- ・暫定2車線の解消は実施しなければならない施策である。現在の工夫（財投の低金利借換の活用）は評価するが、その限界を正しく理解し、次の方策の検討を開始するべきである。

(鈴木委員)

- ・限られた財源を活用して公共事業を促進するのは良いことだと思う。
- ・特に近年はトンネルにせざるを得ないケースも多く、事業費が多くかかることもある。また、維持管理に多くの費用を投入するためにも、財源を長期的に見て有効活用できる方策が他にもあれば取り入れるべきだと思う。
- ・暫定2車線を利用してみて「4車線にしてほしい」という要望があるケースや、災害時に閉塞しないために4車線運用が有効であるケースなど、実際に起きていることをより周知して、4車線化が促進されると良いと思う。
- ・今回、勾配特例値の箇所がほぼ4車線化されるのは非常に良いことだと思う。
- ・このようなことになるので、長期的に見て有効であることを周知して、暫定でない構造を前提とした工事が最初からできるようにするのも大切だと思う。（近畿自動車道名古屋神戸線の事業は非常に良い）

(竹内委員)

- ・東埼玉道路だけではないが、償還主義の下では、事業費が先に決まり、それに基づいて料金水準が決まるというプロセスになっている。ただ、それだけではなく、利用者の支払意思、支払能力、需要の価格弾力性といった観点からも十分に考慮する必要があると思う。
- ・不可逆的なものは別として、可逆的な環境（事業後は原状復帰できるような環境）を事業実施中の一定期間に維持するためにどれだけのコストを要するかということについて説明責任という観点からも明示するべきではないかと思う。このコストは環境の価値を表すものではない。

(田島委員)

- ・車線数の増について、用地取得など事業環境が整っているものについてはできるだけ早期に進めてほしい。

(田村委員)

- ・優先整備区間が示されているため、利用者はその早期4車線化を望むため、例えば、区間全体がまだらに4車線化されることに疑問を持つことが考えられる。この点に関して、技術的・予算的にしかるべき根拠を持って事業区間が選ばれていることを示すとともに、できるだけ早急な優先整備区間全体の事業化を図ることが必要であろう。

(原田委員)

- ・暫定2車線化区間における4車線化の箇所について、優先順位の設定方法として了解である。

[報告事項]交通結節点事業の整備効果について

(太田委員)

- ・バスタ事業、つまりは交通結節点事業の全国展開を是とするのであれば、標準的な評価手法の確立が必要である。一方で、地域特性に配慮した評価項目の検討も重要である。

(鈴木委員)

- ・CVMを導入したことについてはいろいろな意見も出ると思うが、どのような人に調査を実施したかによっても結果が異なると考えられるので、「地元の人」「観光客」など条件を示しておくことと、比較対象があればもう少し理解しやすいのかもしれない。
- ・距離が短いので効果の検証は難しいのかもしれないが、高齢化社会において、弱者の歩きやすさは効果として認められやすいと思う。動線のわかりやすさ、拡幅によるスペース拡大、バリアフリー化なども効果に計上できるかもしれない。(クルマから公共交通への転換はあまりないかもしれないが、ゼロではない。)
- ・防災拠点については、それが無い場合に物資や人の移動にどれくらいコストがかかるかを想定することで、ある程度数値化が可能ではないか。(災害が起きる確率はわからないので、1回あたりの仮定になるが。)

(竹内委員)

- ・バスターミナルを集約することによる近隣地域の交通に混雑・渋滞が生じないように配慮すべきかと思う。

(田島委員)

- ・神戸三宮駅前空間について、交通結節点になるだけではなく分散した鉄道駅機能のハブ機能、歩行者動線をつなぐ機能にも期待したい。

(羽藤委員)

- ・エリアマネジメントの仕組み作りの熟度が低いと感じる。都市型道の駅として、駅長を道路局長が選定し、駅長がエリアマネジメントを行うというのがよいと感じる。バスタはそのあたりがはっきりせず、道の駅の方がはっきりする。
- ・三宮が整備を始めれば、開業までの時間軸が早く、今のうちから、運営の仕組みやデータプラットフォームなどしっかり作る必要がある。
- ・平成はNEXCOを作った。令和の時代はノードでJRのような様々な収益を取り込める会社を作るという感じで取り組んでもらいたい。