

令和4年3月15日

【総務課長】 それでは、お待たせいたしました。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22回事業評価部会を開催いたします。委員の皆様におかれましては、本日も御多忙の中、御参加いただきまして、誠にありがとうございます。

本日の進行を務めさせていただきます道路局総務課長の出口と申します。よろしく願いいたします。

本日の会議形式につきましては、ウェブ会議と対面ということで併用させていただいておりますが、ウェブで参加いただいている委員の皆様におかれましては、御発言の際には、部会長から御指名いただきますが、手挙げ機能でお知らせください。また、御発言のとき以外はマイクをミュートにさせていただきますよう御協力をお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の村山より御挨拶を申し上げます。

【道路局長】 道路局長の村山です。

本日は道路分科会事業評価部会開催に当たりまして、大変年末の御多忙のところ、石田部会長をはじめとしまして、委員の先生方に御出席を賜りまして、厚く御礼を申し上げる次第でございます。

年度末のこの部会というのは、来年度予算に向けた新規事業採択評価ということで、高規格幹線道路が5事業、一般国道の拡幅・バイパス事業が18事業ということで、23事業の新規事業化についての御審議ということでございます。年度末の総決算ということで、来年に向けての極めて重要な会議で、注目度が高く、恐らく地域ではこの会議をずっと待ち望んでいるのだらうと思っております。大変な重要な会議でありますので、よろしく御審議のほどお願いしたいと思います。

また、併せて、本日、有料道路事業につきましては、暫定2車線の4車線化についての整備計画の変更でありますとか、有料投資限度額の変更ということで、有料事業の御説明もお諮りすることとしてございます。こちらにつきましても委員の皆様から、透明性確保という観点で御審議いただくこととなっておりますので、よろしくお願いいたします。

限られた時間になりますけれども、地域にとって極めて重要な、一つ一つ重要な道路でございますので、慎重な御審議をお願い申し上げまして、御挨拶に代えさせていただきます。

ありがとうございます。

【総務課長】 それでは、本日の事業評価部会でございますが、今、局長の御挨拶にもございましたとおり、令和4年度予算に係ります道路事業の新規事業採択時評価、さらには有料道路事業の整備計画や有料投資額の変更、これらを行うに当たりまして、社会資本整備審議会の御意見を承ることにしてございまして、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。これに基づきまして、事業評価部会の御意見を承るものでございます。

また、本日の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項により公開ということにさせていただいております。ウェブでお聞きの皆様も大勢いらっしゃるということでございます。

続きまして、委員の紹介でございますけれども、時間の関係上、大変恐縮ですが、お手元の委員名簿にて代えさせていただきたいと思っております。

なお、石田部会長はこちらで対面ということで会場のほうにお越しいただいて、それ以外の委員の皆様方におかれましてはウェブでの御参加ということになってございます。

なお、羽藤委員におかれましては、所用により御欠席ということで御連絡をいただいております。

本日御出席いただいております委員の方は、総員9名のうち8名ということで、3分の1以上となっておりますので、社会資本整備審議会令第9条第1項によります定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

本日の資料の確認でございます。あらかじめメールでお送りさせていただいておりますけれども、議事次第、委員名簿のほかに、資料が1から4まで、また参考資料として1から7まででございます。大変大部になって恐縮でございますが、もし不足等ございましたら、また後ほど事務局のほうに御連絡いただければと存じます。

それでは、以後の議事の進行につきましては、石田部会長、よろしく願いいたします。

【石田部会長】 石田でございます。御苦労さまでございます。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4年度予算に向けた道路事業の新規事業採択時評価と有料道路事業を活用した道路整備の2件となっております。冒頭の局長の御挨拶にもありましたように、大変重要で、かつ注目度の高い会議でございますので、しっかりした審議をお願いしたいと思います。そのためにも、やはり十分な審議時間を確保したいと思います。

事務局からは要点を絞った端的な御説明をお願いいたします。事務局より資料を説明いただいた後に、委員の皆様から御質問とか御意見をいただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、議事の1でございます。令和4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、事務局より説明をお願いいたします。

【国道・技術課長】 国道・技術課長の長谷川でございます。それでは、お手元の資料1を使いまして、令和4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させていただきます。

1 ページ目をお開きください。こちらは新規事業化の手続の全体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、2月25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23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2事業につきましては、権限代行の御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10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3にまとめております。全ての箇所につきまして、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いただきまして、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、それから3ページ目をお願いいたします。こちらが本日御審議をお願いしております令和4年度新規事業化候補箇所の23か所のリストとなります。最初の5か所目までが高規格幹線道路、6番目以降の18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ページ目でございます。こちらは今回の候補箇所を全国の地図に落としたものでございます。赤の枠が高規格幹線道路、緑の枠が一般国道の拡幅またはバイパス事業ということになっております。

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や大規模災害に対する脆弱性についての評価を行います。次に、並行する現道の課題、防災あるいは渋滞、事故、そして走行性の観点から評価を加えており

ます。また、企業立地、それから観光振興などの地域の抱える課題についての評価を行います。そして、事業環境が整っていると書いてありますけれども、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、こういった事業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5つの区間を選定させていただいております。

もう少し具体的な御説明をさせていただきます。6ページ目、右側ですけれども、道路の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ございまして、青色になれば早く、赤色になれば遅いという表現をさせていただいております。今回、候補箇所5か所のうち4か所につきましてはオレンジ色のところに該当しております。

次に、7ページをお願いいたします。2つ目の課題として、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、火山を設定しております。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。災害時と平時の時間に差がなければA評価、災害時に平時の1.5倍未満の時間差で到達できるのであればB評価、迂回に1.5倍以上の時間を要するものであればC評価、それから、迂回する道路と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5か所のうち、3か所につきましてはC評価、2か所についてはD評価ということになっております。

次に、8ページ、9ページでございます。こちら、高規格幹線道路未事業化区間47か所につきまして、ネットワークの課題、それから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ですが、40キロから60キロのところに丸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、インターチェンジ間について評価しております。A、B、C、Dの4つに評価をつけております。その右側が並行する現道の課題についてまとめております。防災、渋滞、安全、走行性について評価したものになっております。津波浸水区域があるかどうかとか、あるいは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、さらに渋滞箇所ですとか事故危険箇所があるかどうかとか、冬期のスタックで立ち往生することがあったかどうかとか、そういったものを表しております。また、その右側に代表的な期待される効果というのを、道路のストックの効果を記載しております。それから、その右側の

ほうになりますけれども、事業実施環境ということで、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」という記載になっているものは、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。それから、元の資料に戻りまして、備考欄ですけれども、ここ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れども、まだ地質的に脆弱な地質帯を通るため詳細な検討が必要だとか、猛禽類の調査が必要だとか、そういったものがございまして、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きましては、黄色のハッチで塗られております。今回5か所ということになりますけれども、これらについて、まず個別に御説明したいと思います。

まず、11番目の帯広・広尾自動車道の豊似から広尾間でございます。これにつきましては、防災ランクはDと低くなっておりまして、並行する現道の国道236号に津波浸水区域、要防災対策箇所や事故危険箇所があるなどの課題がありまして、また、ルート・構造が確定し、事業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、12番目の日高自動車道の静内から東静内間でございます。防災ランクがDと低くて、並行する現道の国道235号に津波浸水区域、それから事故危険箇所があるなどの課題がありまして、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。

次のページに参りまして、40番目の四国横断自動車道の宿毛新港から一本松間でございます。防災ランクがCと低く、並行する国道56号に津波浸水区域や事故危険箇所があるなどの課題がありまして、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。

次に、42番目の同じく四国横断自動車道の御荘から内海までの間でございますが、防災ランクはCとなっておりまして、並行する国道56号に津波浸水区域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、事業実施環境が整っているということから選ばれていると。

最後に、43番目の九州横断自動車道延岡線、矢部から清和間でございます。並行する国道218号に要防災対策箇所や事故危険箇所があるなどの課題がありまして、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、10ページでございますが、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、それから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いたしまして、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、渋滞箇所、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させていただいております。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18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、それからストック効果について記載させていただいているところでございます。

以上、今回、高規格と合わせまして全体23か所の選定の考え方につきまして、簡単ではございますが、御説明させていただきました。御審議のほど、よろしく願いいたします。

【石田部会長】 今、選定の考え方について御説明いただきましたけれども、御質問とか御意見等ございましたら、お願いしたいと思います。手挙げ機能を使っていただきましたら、こちらから指名いたしますので、その上で発言をお願いいたします。

どなたもいらっしゃらないようですので、これについては了解いたしましたということでございます。ありがとうございました。

それでは、これから個別の箇所の議論に移ってまいりたいと思います。続きまして、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の御説明をお願いいたします。

【国道・技術課長】 再び、すみません、国道・技術課長の長谷川でございます。それでは、資料2に基づきまして御説明したいと思います。

最初に高規格幹線道路ということで、まず1枚目ですけれども、一般国道236号大樹広尾道路の豊似から広尾間ということでございます。北海道の十勝圏に位置いたしまして、対象区間が12.3キロの完成2車線の計画でございます。帯広・広尾自動車道では残る最後の未事業化区間となっております、重要港湾十勝港に接続する区間となります。この区間の課題について御説明いたします。この道路が位置する広尾町の国道336号ですが、図3に示すとおり、国道が津波浸水予測範囲に含まれているため、大規模災害発生時には広尾町

住民の約8割、約6,000人が孤立する危険性があり、防災面において大きな課題があります。物流面においては、十勝圏は全国1位の小麦を生産する国内有数の生産地でありまして、十勝港は生産された小麦の出荷や飼料原料の輸入などを担う重要な拠点となっております。十勝港の取扱貨物量は近年増加傾向となっております。また、現在整備が進められている国際物流ターミナル整備事業等によりまして、物流拠点としての役割がますます重要になっているという状況でございます。そういう中で、当該区間は地吹雪発生区間で、重大事故の発生割合が高くなっています。また、線形不良区間で事故危険箇所が存在するなど、安全・安心な輸送ルートの確保が課題になっているということでございます。3つ目が医療面についてでございます。十勝圏の高次医療は管内唯一の第三次救急医療施設のある帯広市へ依存しておりますが、広尾町をはじめとする南十勝の人口の約4割が冬期には60分以内に帯広市へ到達できず、速達性の確保が課題となっております。最後のまとめのほうになりますけど、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、帯広川西インターチェンジから広尾インターチェンジ間のB/Cが1.2となっております。また、防災機能につきましてはC評価からB評価に改善され、災害時の各防災拠点間のアクセスは改善され、災害時における物資輸送に貢献すると考えられます。

次、3ページを御覧いただきまして、一般国道235号静内三石道路、静内から東静内でございます。この道路につきましては、北海道日高地域に位置しまして、対象区間が8キロの完成2車線の計画でございます。西側に接する厚賀静内道路、日高厚賀インターから静内インターにつきましては現在整備中となっております。このうち日高厚賀インターから新冠インター間につきましては令和7年度の開通予定となっております。この区間の課題について御説明します。防災面におきましては、図3にありますように、日高地域は今後30年以内の大規模地震の発生確率が高くなっております。かつ、図4のように、沿岸部を中心に津波浸水予測範囲が存在しております。津波発生により現道の約85%が津波に浸水すると想定されております。現道が寸断した場合、自衛隊等による救援・救助、復旧活動等の遅延が懸念されるなど、災害時の道路機能や代替路の確保が課題となっております。それから、物流面でございますけれども、日高地域は全国生産頭数の約8割を占める全国一の軽種馬産地となっております。ですが、信号交差点ですとか、あるいは線形隘路区間で発生する走行中の揺れに起因する輸送熱を発症しているということのほか、貨物車の重大事故の発生割合が北海道平均の約1.8倍と、とても高くなっております。安定かつ安全性の高い輸送路の確保が課題となっているということでございます。3点目、医療面の課題でござ

ざいます。日高地域には心筋梗塞や脳卒中の救急患者に対応できる医療機関がないため、苫小牧市や札幌市の高次医療施設に依存しておりまして、安心して暮らせる地域を形成するためにも救急輸送時の速達性の向上が課題となっております。最後に、まとめになりますけど、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、厚真インターから浦河町間のB/Cが1.3となっているということでございます。防災機能ランクにつきましてはC評価のままで変わりませんが、当該道路の整備により、災害時の各防災拠点間のアクセスが改善され、災害時における物資輸送に貢献すると考えられます。

次に、次のページをお開きください。5ページになります。一般国道56号宿毛内海道路の宿毛新港から一本松でございます。四国の愛媛県の西南部に位置し、対象区間が4.7キロの完成2車線の計画でございます。この区間の課題について御説明します。四国地方においては南海トラフ地震が今後30年以内に発生する確率が70%から80%とされておりまして、発災時には、図3にもありますように、宿毛市では地盤沈下の影響により長期浸水被害が発生すると想定されています。また、図3の中にも丸印で記載しておりますけれども、宿毛新港インター付近につきましては、大規模災害時の活動拠点となる宿毛新港などの防災拠点が集中しておりまして、緊急輸送道路の確保が課題となっております。次に、産業あるいは観光面においてですけれども、図4にもありますように、愛媛県、高知県全体の観光入り込み客数が増加傾向であるのに対しまして、高規格道路のこうした開通地域に比べて、当該地域の愛媛県の愛南町ですとか、あるいは高知県幡多地域では減少傾向となっているという状況になっています。また、図5、6にありますように、全国トップクラスの養殖マダイの生産地でもありまして、産地加工や地域ブランド戦略による高付加価値化に力を入れておりまして、水産業の販路拡大の促進を図るためにも都市部からのアクセス強化や輸送効率の改善が必要となっているところでございます。最後に医療面でございますが、図7、8にもありますように、高知県の県西南部、西南域ですね。第三次救急医療機関が存在しておりませんで、重篤患者は隣県の市立宇和島病院への緊急搬送となっております。搬送時間の短縮ですとか、あるいは線形不良箇所を回避した安静搬送による患者への負担軽減が必要となっております。最後のまとめになりますけど、当該区間の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、いよ小松ジャンクションから高知ジャンクション間でのB/Cが1.4となっております。また、防災機能につきましてはC評価からB評価に改善され、災害時の各防災拠点間のアクセスは改善され、災害時における物資輸送に貢献すると考えております。

次に、一般国道56号宿毛内海道路、御荘から内海間についてでございます。こちらにつきましては、同じく四国の愛媛県西南部に位置しまして、対象区間が7.6キロ、完成2車線の計画です。西側に接する津島道路については、平成24年度から事業中でございます。この区間の課題について御説明します。四国地方において、先ほどと同じですけれども、南海トラフ地震、30年以内に70%から80%とされておりまして、発災時には、図3のように、当該道路に並行する国道56号の約3割が津波の影響により浸水してしまいます。発災時には御荘インターを拠点とした救助活動等が行われることとなるため、緊急輸送道路の確保が課題となっております。次に、産業面、観光面についてですが、図4、それから図7にもありますように、愛媛県全体の観光入り込み客数が増加傾向であるのに対しまして、愛南町では減少傾向となっております。当該地域ではダイビングですとか、あるいはシュノーケルの海洋レジャーなど多くの観光資源を持っているものの、高規格道路の開通地域に比べて観光客は伸び悩んでいるという状況になっております。また、図5、6にもありますように、全国生産量トップクラスの農産業あるいは水産業の販路拡大の促進を図るためにもアクセスの強化が必要となっているという状況です。最後に医療面ですけれども、図8、それから9、それから10にありますように、愛媛県西南部の第三次救急医療機関が市立宇和島病院しかなく、搬送時間の短縮あるいは線形不良箇所を回避した安静搬送による患者への負担軽減が必要となっているところでございます。まとめになりますけど、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、いよ小松ジャンクションから高知ジャンクション間でB/Cが1.4となっております。また、防災機能につきましてはC評価からB評価に改善され、災害時の各防災拠点間のアクセスも改善されまして、災害時における物資輸送に貢献すると考えております。

最後に、九州でございます。9ページを御覧いただきまして、一般国道218号の矢部清和道路でございます。図1のとおり、九州の中央に位置いたしまして、対象区間が10.3キロの完成2車線の計画となっております。当該区間の西側に位置しております嘉島ジャンクションから矢部間につきましては平成30年度までに一部開通しておりまして、東側に位置しております蘇陽—五ヶ瀬東間においては令和2年度に事業化して、前後区間においても事業が進んでいるところでございます。この区間の課題について御説明いたします。国道218号は政府が定める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災者数約14万人を支援する重要な路線となっているところでございます。しかし、図2にありますとおり、当該区間には土砂災害危険区域、

それから浸水想定区域が集中しておりまして、被災リスクの高い脆弱な区間が存在しております。次に、医療面におきましては、図4、5のとおり、山都町の救急搬送が熊本市内への管外搬送で約7割を占めておりまして、第三次救急医療施設への搬送に60分以上を要する医療サービスの低い地域でありまして、速達性が課題となっております。最後に産業面ですけれども、山都町は県内3位の林業素材生産量を誇る地域でございまして、国道218号を利用して、八代港から中国、韓国などの海外へ輸出しております。しかしながら、図6、それから写真3のとおり、輸送経路である国道218号は道路線形の厳しい箇所が多く存在して、大型車の横転事故が発生するなど、輸送効率に影響して、走行性が課題となっているということでございます。まとめになりますけど、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、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1.3ということでございます。また、防災機能ランクにつきましては、当該区間の整備によりまして脆弱度がCからBに改善されるということでございます。

以上で説明を終わります。

【石田部会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御説明に対して御質問、御意見等ありましたら、お願いしたいと思います。いかがでしょうか。どなたも。竹内先生、どうぞ。その次に原田先生、どうぞ。

【竹内委員】 竹内でございます。御説明ありがとうございました。

今の自動車道関係の中で、ちょっと特殊なものがあつたので、今後のためにもお伺いしたいことがあり、もし御存知であればということなんですけど、日高自動車道のスライドの中で、日高らしいお話だなと思ったんですけども、日高はお馬さんの産地で、軽種馬というものが、頻繁に車両が止まったり動いたりすることによって病気になるみたいな話がありましたよね。これはつまり、そういうことによって、馬自身の、例えば死亡してしまうとか後遺症が強く残るとか、商品価値がかなり大きく毀損するということがあつたりするのか、あるいは、こういう病気になることで治療費が非常にかかるとか、そういう経済的な損失がかなり大きいと理解してよろしいのでしょうか。

【石田部会長】 お願いできますか。

【国道・技術課長】 北海道、すみません、開発局さん、分かりますか。

【北海道開発局道路計画課長】 御質問ありがとうございます。軽種馬の今お話がありました輸送熱ですけれども、当然ながら、この疾患によりまして、治療というのにも必要になるかと思えます。ただ、実際にどれぐらいの経済損失があるかというところまでは、手元にあ

りませんので、ちょっと御回答できませんけれども、これによりまして例えば出走できなくなるというようなことも想定されるところでございますので、地域の損失としては大きなものというふうにも考えられます。

【竹内委員】 結構です。ありがとうございました。以上です。

【石田部会長】 原田先生、どうぞ。

【原田委員】 今と同じところなんですけど、これ、輸送中にストレスを感じて輸送熱が発生するというのは理解したんですけども、ここに揺れやストップ&ゴーに起因すると書いてあって、これが今回の道路整備で改善されることによってどれぐらい本当に減るかというのはちょっとよく分からないなと思ったので、ちょっと聞こうと思ったんですけども、要するに、重要なことで、そういうことがあるんだけれども、この書き方が、輸送熱が先に来て、貨物車の重大事故割合云々が後に来ているので、ちょっと気になったところなんですけど、いかがでしょうか。

【石田部会長】 これもあれですかね。田村課長、お願いします。

【北海道開発局道路計画課長】 北海道開発局の田村です。質問ありがとうございました。

まず、輸送熱の発生につきまして、現状だけまずお伝えしますと、全国平均0.8%というのが発症率、全国の数値になっていますが、こちらの地域につきましては約1.1倍の8%ということでございます。先ほどからお話出ていますように、ストップ&ゴー、こちらの状況によって疾患する可能性というか、起因するというようなところもございますので、ちょっとまだ手元のほうにそのようなデータ、定量的な、これぐらい軽減されるというようなデータはございませんが、ヒアリング等で今後、地元の軽種馬を扱っている農家さんですとか事業者さんのほうにも聞き取りながら、こちらの整備効果という形で今後まとめていきたいなと思います。御意見ありがとうございました。

【原田委員】 了解です。ありがとうございました。

【石田部会長】 じゃあ、続きまして、鈴木先生、どうぞ。

【鈴木委員】 御説明ありがとうございます。今のところで、私は今、動物愛護みたいな観点もあるので、動物のストレスみたいなのが入っているのはいいなと思って伺っていたんですけど、質問は、56号宿毛内海道路の地図の中で防災課題箇所というのが点で入っているんですけども、ちょっとその前の説明読むと、恐らく浸水のことかなと思って、エリアで入っていないで、点で入っているの、これ、防災課題箇所というのは具体的にどういうものなんですか。

【石田部会長】 お願いいたします。四国地整。

【四国地方整備局道路部長】 四国地方整備局でございます。

宿毛内海道路、宿毛新港～一本松のほうのお話でよろしかったですか。

【鈴木委員】 両方とも、緑色の三角で防災課題箇所となっているんですけども、これは。

【四国地方整備局道路部長】 この防災課題箇所については、例えば、この次のページのほうを映していただけますか。こちらのところでいくと、防災課題、のり面が崩れやすいとか、そういったところのポイントの箇所になってございます。

【鈴木委員】 承知しました。ありがとうございます。

【四国地方整備局道路部長】 ということなので、津波浸水だけではないということでございます。

【鈴木委員】 ありがとうございます。

【石田部会長】 ほかにございますか。

それは、今お三人から御質問いただきまして、駄目という方はいらっしゃらなかったのですが、この5つの事業については、新規事業化は妥当であるという結論にしたいと思っておりますけれども、よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【石田部会長】 ありがとうございます。

ただ、御質問いただきましたので、特に輸送熱ですか、その辺についてはデータをちゃんと整理していただければと思いますし、これ、別に反映していただかなくても結構なんですけれども、私からお願いが2つばかりございまして、ちょっとだけ述べさせていただきたいと思っております。

いずれの、今日いただいた5つのケースでは、ジャンクション間では1を超えているけれども、区間単独では0.幾つというふうにB/Cの値がなっていると、そういう区間がございまして、これはやはりきちんとした効果を発揮するためには連結する必要があるということで、隣接する区間の事業化もぜひ急いでいただく、ネットワークとして完結させるということが、無駄な投資をしないためにも重要かと思っておりますので、そういうことを引き続き、いろいろな方にお諮りして、進めていただければありがたいなと思っておりました。

それと、たまたまだと思うんですけども、今日、5つのうち4つまでが、風景街道とかシーニックバイウェイのルートと重なっておりますので、何が言いたいかというと、高規格道

路ができると、かつての幹線道路の性格が大きく変わります、それをやはり地域のためにどう活用していくかと。中に観光振興とかという文言もありましたけれども、そういうことも高規格道路の活用のためには必要だと思いますので、その辺も含めて、道路行政として、道路政策としてお考えいただければありがたいかと、こういうお願いでございますので、またよろしくお願いたします。

ということで、この5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にしたいと思っております。どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、新規事業化候補箇所のうち、一般国道についての御説明をお願いします。これは各地整からですかね。それでは、最初、東北からですか。お願いします。

(音声トラブル)

【石田部会長】　じゃあ、すみません、ちょっとマシンの調整をしていただくとして、東北を飛ばして、関東ですかね。お願いたします。

【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。資料9ページになりますが、それでは、説明させていただきます。

まず、関東1件目、一般国道17号中村交差点立体でございます。資料の9ページ目になります。左の上のほうに地図がございますけれども、群馬県のちょうど中央部付近でございます。図2にちょっとそれを拡大したものがございますけれども、これは左が北でございます。関越自動車道と、それから国道17号、これが交差するところがございます。関越自動車の渋川伊香保インターチェンジのすぐ北側に位置いたします交差点でございます。対象区間が0.8キロの交差点立体整備を行うものでございます。この図でいいますと、信号のマークが描かれているところがございます。この箇所でございますけれども、国道17号本線から国道17号の渋川西バイパス、これが分岐する箇所でございます。それぞれ4車線同士が分岐する交差点となっております。この区間の課題につきまして御説明申し上げます。図3でございますけれども、この区間は、中村交差点付近でピーク時間帯に慢性的な速度低下が発生しております。特に観光のピーク時では、関越道の本線下り線の出口、東京方面から新潟方面に向かいます下り線の出口で約3.7キロに及ぶ渋滞が発生すると、こういったことも見受けられますように、慢性的な渋滞が発生しているという状況でございます。それから、次の課題、課題2点目でございますけれども、図4に行きまして、死傷事故率が群馬県内の国道17号の平均の約2倍となっております。図5に示しておりますとおり、特に交通渋滞によります速度低下が起因となります。追突事故、この率が約8割

となっていると、こういう状況でございます。それから、右上に行きますけれども、図6に描いてございますけれども、この中村交差点の図でいうと左側、北側でございますけれども、こういったところを中心に工場ですとか物流施設が集積してございまして、この中村交差点の渋滞あるいは交通事故の発生というものが、円滑で確実な輸送に影響を及ぼしている、こういう状況でございます。このことを改善するといったことに向けまして、この中村交差点、こちらのほうは昭和57年の10月に立体の都市計画をしてございますけれども、この道路を立体整備したいと考えてございます。B/Cの算定をしますと1.3と、こういう状況でございます。これが1点目でございます。

それから、2点目、11ページ目を御覧ください。一般国道17号本庄道路（Ⅱ期）でございます。こちら、まず左側の上のほう、地図でございますけれども、埼玉県北部に位置するものでございまして、対象が6.1キロのバイパス整備を行うものでございます。この赤い点線と左側に黒い点線がございますけれども、既にこの黒い点線、図でいうと左上になりますけれども、北側に接する本庄道路と、こういう道路を既に平成15年度に事業化してございます。南側は、少し見づらいですが、17という三角が描かれました黒い実線がございますけれども、こちらが南側に接する深谷バイパスでございますけど、こちらは平成2年に暫定2車線で開通していると、こういう状況でございます。この区間の課題について御説明申し上げます。図3でございますけれども、埼玉県内の国道17号バイパスの唯一の未着手区間でございまして、現道の2車線区間に交通が集中し、区間の最大混雑度は埼玉県の平均の約1.4倍となっていると、こういう状況でございます。それから、次の課題、課題2点目でございますけれども、その下、②でございますけれども、事故の件でございます。この当該区間の本庄市でございますけれども、右側の図5に書かせていただいておりますけれども、埼玉県内の市町村別で人身事故発生率ワースト1位となっております。また、その左側、図6に示しますとおり、渋滞が要因の一つとして考えられる追突事故が約7割という状況でございます。それから、右上に行きまして、課題の3点目でございますけれども、埼玉県北部は製造品の出荷額が多い地域が連なっておりまして、今の現道の区間には埼玉県平均の約3倍の大型車交通量が集中しておりまして、円滑な物流活動を阻害しているという状況になってございます。この区間、平成21年の2月に都市計画決定しておりますけれども、この整備によりまして、こういった課題を改善して、事業中区間の7.0キロを含めた本庄道路を一体で機能させたいと、このように考えておりまして、一体のB/Cにつきましては2.2と、こういう状況でございます。

3点目、13ページ目をお開きいただきたいと思います。一般国道19号塩尻拡幅でございます。場所が長野県の中心地域、ちょうど中央部でございますけれども、こちらに延長3.3キロの拡幅ということでございます。拡大図が、図面が、右が北側でございますけれども、図面の右側、塩尻北拡幅、これの南側の3.3キロを拡幅するものでございまして、この塩尻北拡幅については平成24年に4車線で開通済み、それから、図面の下でございますけれども、国道20号の塩尻インターの北側のほうですが、こちらのほうは塩尻バイパスとして平成2年に4車線で開通していると、こういう状況でございます。上のほうに向かっていきますと、19号、名古屋市方面に向かうと、こういう場所でございます。この区間の課題について御説明いたします。この区間は、隣接区間が4車線整備済みであることから、この区間がボトルネックとなつてございまして、図3に示しますとおり、混雑度が1.35と高く、特に赤丸、赤丸の上に黄色の星印が重なっておりますけれども、この赤丸の交差点でございます主要渋滞箇所、こういったところで混雑が発生しているという状況でございます。また、右側に課題の2点目、交通事故の状況を書かせていただいておりますけれども、この区間は死傷事故率が長野県内の直轄国道平均の約3倍という非常に高い状況となっております。図4に示しますとおり、著しい速度低下に起因する追突事故が約7割を占めていると、こういう状況でございますし、また、通学路に指定されている区間がありますけれども、歩道が狭く歩行者事故も発生しており、安全性が課題となつていると、こういう状況でございます。こちらにつきましては昭和55年の10月に都市計画決定されてございますけれども、この道路を整備することによりまして、こういった課題を改善したいと考えておりまして、B/Cにつきましては1.7ということで算出してございます。

関東は以上3件でございます。よろしく願いいたします。

【石田部会長】 東北は大丈夫でしょうか。お願いできますでしょうか。

【東北地方整備局道路部長】 すみません。失礼いたしました。では、1ページ目まで戻っていただきまして、恐縮でございます。東北は本日4件説明させていただきます。

まず1件目でございます。国道4号野辺地七戸道路でございます。青森県の下北半島縦貫道路の野辺地町から七戸町の区間、7.1キロの完成2車線の計画でございます。下北半島縦貫道路は、全長約68キロのうち、約27キロが供用済み、約26キロが事業中となっております。この区間の課題についてでございます。下北地域の特産品でありますホタテやイカ、また野辺地町の特産品でありますカブなどの野菜類など、鮮度維持が不可欠な水産物などを全国へ出荷しております。図3のとおり、当該区間は下北地域と仙台、また関東地方を

結ぶ交通の要衝である一方、高規格道路のミッシングリンクとなっております。また、図4や図5のとおり、下北地域は、豊富な観光資源を利用した、地域観光団体によります観光客の誘客に取り組んでおります。当該区間は、新幹線駅であります七戸十和田駅と下北地域を結ぶ区間であり、奥入瀬などを含めた広域周遊観光を促進し、さらなる観光誘客を図るため、アクセス性の向上が重要となっております。最後に、当該区間は豪雪地帯であり、写真1のように、現道の国道4号において、冬期には堆雪によります幅員減少が発生して、また、図6、図7のとおり、冬期の事故発生件数は通常期に比べて高く、正面衝突の割合も約2倍。冬期の安全性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、むつから七戸間のB/Cは1.2となっております。また、防災機能のランクは、むつから七戸間の整備によって、D評価がC評価に改善されるという結果でございます。

続きまして、3ページ目、国道4号盛岡南道路でございます。岩手県の内陸部、約7.4キロの完成4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。当該区間は、図3、図4、また写真1のとおり、信号交差点が多く、主要渋滞箇所も複数存在し、慢性的に旅行速度が20キロを下回る区間があり、特に朝夕のピーク時には速度低下が著しいという状況でございます。また、図5、図6のとおり、死傷事故率が交差点部・単路部ともに岩手県国道4号平均に比べて高く、追突事故が最も多く、約5割となっております。また、図7、図8のとおり、岩手県は自動車関連産業を中核産業と位置づけ、完成車及び関連部品製造等の出荷額はこの10年で約1.5倍に増加している中で、当該区間を利用して県南地域の生産工場へ輸送される関連部品もございまして、円滑な物流経路の確保が課題となっております。最後に、図9、図10のとおり、三次救急医療機関への救急搬送は盛岡市中心部からの搬送が最も多く、当該区間を搬送経路としておりますが、円滑な輸送経路の確保が課題となっております。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2.4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C評価からB評価に改善されるという結果でございます。

続きまして、3件目でございます。国道398号石巻バイパスの沢田工区でございます。宮城県の沿岸部と三陸沿岸道路を結ぶ経路に位置しまして、約5.8キロの完成2車線の道路計画です。石巻バイパスは、全長約12キロのうち約6キロを宮城県が整備を進め、平成30年11月までに開通済みとなっております。この区間の課題について御説明いたします。対象区間は、図2や図3のとおり、女川町と石巻市を結ぶ唯一の幹線道路ですが、急峻な地形に位置し、海沿いの低地部を通過するため、冠水のリスクが高く、写真1や図4のと

おり、令和元年の東日本台風では道路冠水が発生し、計17時間通行止めになっておりまして、距離や時間が約2倍から3倍という広域迂回が発生しております。また、図5のとおり、女川町の女川地域医療センターでは重篤患者の受入れが困難なため、石巻市内の三次救急医療機関へ搬送されるという状況でございますが、搬送ルートには線形不良箇所が存在するため、患者の安静輸送や走行確保が重要となっております。次に、図6や図7のとおり、女川町では水産業が盛んで、養殖ギンザケの収穫量は全国1位となっております。また、駅前前の商業エリアも観光客の立ち寄り施設となっております。鮮度が重要な養殖ギンザケの出荷ルートとして、また、仙台や松島を含めました周遊観光を促進するためにも、女川周辺へのアクセス性の改善は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る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、4件目でございます。国道7号秋田南拡幅でございます。秋田市の南北を縦断する国道7号の南部に位置する延長約6.3キロの4車線拡幅の道路計画です。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、当該区間は4車線区間に隣接したボトルネック区間となっており、ピーク時に交通渋滞による速度低下が発生し、特に冬期には、吹雪等による速度低下に加えて、車両滞留が発生するなど、定時性の確保が課題となっております。次の課題といたしましては、図5のとおり、対象区間の臨海十字路交差点では事故発生が億台キロ当たり692件と、東北管内の国道7号でワースト1位となっております。また、対象区間の事故類型では、図6のとおり、追突事故が最も多く発生しており、安全・安心な交通の確保が課題となっております。最後に、物流の面において、図7のとおり、秋田港から本荘由利地域へ輸送されるコンテナ貨物輸送量は10年で約3倍に増加しており、特に化学工業品の伸びが顕著となっております。本荘由利地域の電子部品製造工場では化学薬品が製造工程で使用されており、図8や写真2のとおり、物流ルートであります当該区間は交通の円滑性が求められております。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2.8となっております。

東北は以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございました。

続きまして、北陸地整から御説明をお願いいたします。

【北陸地方整備局道路部長】 北陸です。

15ページ目からでございます。新潟南北道路の一般国道7号沼垂道路でございます。新

潟市の中心部に位置し、対象区間が1.6キロの完成4車線の連続立体道路の計画です。北側に接する柳都大橋区間については平成25年度に開通済みです。そして、南側に接する栗ノ木道路は平成19年度、紫竹山道路は平成23年度に、それぞれ平面の道路から高架道路に整備する事業に着手し、それらをつなぐ連続立体の計画で、現在、事業推進中です。沼垂道路は、この柳都大橋と栗ノ木道路、紫竹山道路の間に残された平面の道路を連続立体でつなぐ計画です。この区間の課題について御説明します。当該区間では、図3のとおり、慢性的な渋滞や事故が多発しており、並行する国道7号を含め、主要渋滞箇所が6か所、事故危険区間が7か所選定されています。次の課題として、新潟市では、図3のとおり、新潟駅前から新潟市の中心部である古町までを結ぶ路線を都心軸と位置づけ、様々な未来ビジョンを策定し事業を展開するとともに、都心軸を中心の道路空間に再編する計画としていくところです。都心軸は、主要渋滞箇所が多数存在し、交流拠点や周辺地区へのアクセスが阻害されています。また、図4のとおり、当該区間付近に位置する国際拠点港湾の新潟港を出入りする貨物車両のうち約7割が当該区間を利用している実態であります。渋滞により円滑な物流活動が阻害されている状況でございます。最後に、図5のとおり、信濃川の河川氾濫の際には周辺地域では50センチメートルから3メートルが浸水する想定となっており、現在、平面の道路構造である当該区間は、浸水による通行阻害が懸念されます。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、新潟南北道路の区間である北陸自動車道の新潟亀田インターチェンジから新潟市中央区東堀前通りの区間でB/Cは4.4となっております。

次のページでございますけれども、国道8号栄拡幅でございます。新潟県の中心部にある三条市に位置し、対象区間の3.2キロを2車線から4車線へ拡幅する計画です。当該区間の前後区間は4車線整備済みで、4車線から2車線への車線減少によるボトルネックの区間となっております。この区間の課題について御説明します。三条市は日本有数の金属加工業をはじめとした製造業が主要産業です。当該区間周辺における工業団地や流通団地が集積し、物流交通と生活交通が輻輳しております。図3や図4のとおり、交通容量の不足により慢性的な渋滞が発生しており、主要渋滞箇所が4か所選定されています。また、当該区間に隣接する工業・流通団地が新たに分譲されており、交通需要増加によるさらなる交通容量不足の発生が見込まれるため、企業活動や日常生活への支障が懸念されています。次の課題として、当該区間の沿線には事業所が多数立地しており、沿道への乗り入れに起因した事故や交通容量の不足による速度低下が原因となった事故が多発しており、図3のとおり、事故

危険箇所が3か所選定されています。最後に、当該区間は雪も多く降り、積雪によって路肩の幅が狭まり、道路の幅員が減少するため、沿線事業所へ乗り入れる際に後続車の通り抜けがしにくく、長い滞留が発生するなど、冬期の交通環境にも課題があります。当該区間の整備により、B/Cは1.5となっております。

私からは以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

続いて、中部、お願いします。

【中部地方整備局道路部長】 中部地方整備局です。

一般国道1号浜松バイパスについて御説明いたします。19ページ、20ページを御覧ください。一般国道1号浜松バイパスでございます。静岡県の浜松市に位置し、対象区間は6.4キロの現道改良事業であります。平面4車線の道路を平面6車線の道路へ拡幅するとともに、特に信号が連担する区間を立体化する計画でございます。この区間の課題について御説明いたします。浜松市周辺は、輸送機械器具製造業や楽器関連産業を中心に製造業が集積しております。図3のとおり、物流交通によって、浜松バイパスは大型車混入率が38%と高い状況となっております。また、図4のとおり、大型車の約6割は通過交通となっておりますが、小型車は約8割が地域交通であり、同バイパスにおいて通過交通と地域交通が混在し、交通容量を超過する課題がございます。次の課題として、図6、7のとおり、対象区間は交通容量を超過していることに加え、多くの信号交差点が連続しているため、隣接する磐田バイパスなどの近隣バイパスと比較して旅行速度の低下が著しい状況にあります。また、図8のとおり、平日混雑時における同区間の通過所要時間は、通常時の約1.5倍から1.6倍となっております。さらに、浜松市における人身事故件数は、図9のとおり、政令市において11年連続ワースト1位となっております。図10、図11のとおり、浜松バイパスは磐田バイパスなどの近隣バイパスと比べ死傷事故件数が多く、交通渋滞の著しい平日（朝・夕方）に多発する傾向がございます。また、図11のとおり、事故の約7割は駐停車中の追突事故となっております。当該道路の整備により、これら課題を改善することにより、浜松バイパスのB/Cは2.5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。

続いて、中国ですね。お願いします。

【中国地方整備局道路部長】 中国地方整備局です。

まず、21ページからです。国道9号出雲バイパス、神立から中野東間の事業です。この事業につきましては、国道9号のうち、島根県出雲市に東側から市街地のほうに入ってくる出雲バイパスの2車線から4車線への渋滞解消の事業です。事業概要にありますように、全体1.8キロで、全体事業費140億の事業でございます。今回やる事業の西側のところで今、交通安全事業をやっておりまして、2車線から4車線の拡幅による交通安全事業が、来年度完成を目標に事業を進めているところです。それに続きまして、渡河部、斐伊川の橋のところを中心とした1.8キロについて今回続けて拡幅を行っていく事業です。課題としては、下にありますように、交通集中による渋滞解消、特に渡河部の橋のところの渋滞解消、それに伴う、東側に物流拠点、村田製作所等の工業団地があるんですけど、そこへのアクセス改善、それから、市街地に中央病院があつて、そこへの救急医療の速達性を確保するというのが事業の目的でございます。渋滞解消として、B/Cは1.3を見込んでいます。

続きまして、23ページ、国道2号岡山倉敷立体（I期）の事業でございます。この事業につきましては、国道2号のうち、岡山県内、主要都市であります岡山市と倉敷市を結ぶ幹線道路の平面交差を立体交差にして渋滞解消を行う事業でございます。事業概要の図にありますように、今現在、両側、倉敷側では倉敷立体が立体化されています。岡山のほうについては岡山立体として事業が完成しております。その間、岡山市と倉敷の間で平面交差が10か所、信号交差点がございます。その交差点を全て立体化するという都市計画決定がこの2月になされたところです。今回の事業につきましては、10か所の立体化のうち5か所について、特に渋滞の著しい岡山市側と倉敷市の加須山地区という大きく2か所について立体化を図るというものです。全体10キロが都市計画決定されているんですけど、選択と集中というか、事業を集中して効果を早期に発現するという目的で、特に著しいところの2地区について集中的に事業を行いたいと考えています。事業箇所につきましては、10か所のうち、下段にありますように、岡山市側からの4か所の平面交差、特に古新田という交差点から無津の地区の立体化、それから倉敷の加須山の立体化という事業を考えています。この立体に伴いまして、交通混雑の解消と、あと交通事故の解消、それから物流も、この沿線に岡山の流通センターがあつたり、水島港へ向かう物流のネットワークとなっていますので、その物流の改善を図るということを考えています。事業としてはB/C2.5を見込んでおります。

続きまして、国道2号広島南道路、木材港西から廿日市区間の事業でございます。この事

業は、広域的なネットワーク、課題のところの図にありますように、広島都市圏を東西に結ぶ、北側に山陽道がありまして、海側を広島圏域を結んでいくという、その大きな2本のネットワークの海側のネットワークを完成させようという事業でございます。下のところ、真ん中のところにありますミッシングリンクというところで、東側のところ、今事業をやっております。東広島バイパス、安芸バイパスということで、来年度の完成を目指して今事業をしているところです。この事業の完成により、全体のネットワーク、本線、自動車専用道路であったり、側道であったり、また海岸部は臨港道路であったりと、幾つかの事業、道路を連ねて行って、全線がつながっていく予定でございます。そして、残された木材港西と廿日市だけが本線も側道もないミッシングリンクということで、そのミッシングリンクを解消しようという事業です。この事業につきましては有料道路を活用するというのを考えておりまして、今回のB/Cなり計画交通量は、有料道路という前提で交通量予測を行っております。ネットワークが完成して、その下の課題のところにありますように、今ネットワークがないことで、一般道のほうに足の長い交通があふれ出て、一般道路の渋滞であったり、交通安全が脅かされているということで、ミッシングリンクの解消により、一般道の渋滞解消、それから交通安全も向上するというのを目指しております。また、物流としても、広島の海岸域で物流拠点の整備も進んでいます。その沿線を通ってネットワークが完成することで、東西に物流のネットワークも完成していくという事業でございます。B/Cとしましては、全体のネットワークとしては1.4、この区間だけでは0.4であります、全体としては1.4というB/Cを見込んでおります。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございました。

続いて、四国からですね。お願いします。

【四国地方整備局道路部長】 四国地方整備局でございます。

一般国道55号奈半利安芸道路、安田から安芸間でございます、高知県東部に位置しております、対象区間は延長9.1キロ、完成2車線の計画でございます。西側に接する安芸道路につきましては、平成24年度から事業中でございます。東側区間につきましては、奈半利安芸道路、全体延長が13キロと長いこともございまして、区間を分けて事業化を進めていきたいと考えているところでございます。課題についてでございますけれども、①、南海トラフ地震が今後30年以内に発生する確率が70%から80%とされておりまして、発災時には、図3のように、本区間に並行する国道55号の約8割が浸水し、最大津波高も

16メートルと予測されており、命の道として機能する信頼性の高いネットワークの構築が急務となっております。②でございます。産業や観光面におきましては、図4にもあるように、高知県はユズの全国シェアが1位でございます、本計画路線の周辺市町村で約2割というような形のシェアを占めておりますが、災害時などの影響により、安定的な出荷が困難な状況が見受けられます。また、図5にもあるように、高知県全体の観光入り込み客数は増加傾向であるのに対しまして、高規格道路の開通地域と比べますと、高知県東部地域におきましては伸び悩みというような状況が見受けられるところでございます。③でございます。医療面でございますが、図6、7にもございますように、高知県東部地域には第三次救急医療機関が存在しておりません、重篤患者につきましては高知医療センターへの緊急搬送が必要となり、搬送時間の短縮などによる患者への負担軽減が望まれております。当該道路の整備によりまして、このような課題を改善し、徳島ジャンクションから高知ジャンクション間でB/Cが1.1となっております。また、防災機能ランクにつきましてはCからCとなつてございますが、数値といたしましては0.88から0.78と改善するような形となっております。なお、今回でございますが、通常の3便益以外の効果についても貨幣換算について行っておりまして、参考値として、この27ページの中に記載させていただいております。防災効果につきましては、津波発生時に津波による被災を回避できる効果として約88億円、津波による孤立の解消により生存率などが向上する効果として445億円、医療関係につきましては、病院への搬送性向上による救命率向上効果として約270億円、また、時間信頼性向上といたしまして、道路整備により所要時間のばらつきが減少するというような効果で約1,258億円というような形で評価してございまして、評価結果につきましては、こちらの整備効果の中に記載させていただいております。このことにつきましては、先日、四国地方小委員会で審議いただいた際に御説明いたしました、委員の皆様から、道路には防災など3便益で測れない役割があるということ、また、防災上の効果などの貨幣換算について引き続き検討すべきではないか、また、便益が費用を上回るという事業化要件を見直すべきではないかなどの意見を頂戴しておりますので、併せて報告させていただきます。

四国からは以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございました。

最後に九州からお願いいたします。

【九州地方整備局道路部長】 九州地方整備局、富山でございます。九州から4本お願い

いたします。

まず、29ページ、国道3号博多バイパスの下臼井から空港口の間でございます。対象箇所は、福岡市の都市部から北東部に伸びます6車線のバイパスでございます。そのうち1.6キロ区間において交差点の立体化を行うという計画でございます。この区間の課題について御説明を申し上げます。まず渋滞でございますが、図2にございますように、対象区間1.6キロの間に主要渋滞箇所が、下臼井、新二又瀬橋、空港口と3か所ございます。また、その間、黒い点々が打ってございますけれども、信号交差点が6か所連続ということでございまして、著しい速度低下が発生いたします。また、図3にございますように、通過交通が6割、域内交通は4割といった構成になっておりまして、他車線道路における交通がふくそうすることが渋滞の悪化の一因ともなっていると考えてございます。次に事故でございますが、図4にございますように、交差点の平均死傷事故率は福岡県内平均の2倍以上、特に新二又瀬橋交差点では5倍以上と著しく高くなってございます。また、その内訳としては、追突事故が全体の5割以上ということになってございます。それから、3点目、物流でございますが、この周辺には博多港あるいは福岡空港等の重要な拠点がございますので、多くの物流関連企業が立地しております。しかしながら、図6に示しておりますように、混雑時には所要時間が読めず、物流配送に支障が出るなど、定時性と速達性の確保が課題と言えます。最後に医療面でございますが、図7、対象区間は沿線地域から三次医療施設への救急搬送ルートとしても利用されてございます。混雑時の速度低下により速達性が失われるといったことで、救急搬送活動にも支障が生じるところでございます。交差点の立体化事業によりまして、以上のような課題を改善したいと考えております。B/Cを算出いたしますと、1.3ということになってございます。

次に2件目、国道201号の仲哀拡幅でございます。国道201号は、福岡県の北部、筑豊地域を東西に横断する幹線道路でございます。この201号では、西側から順次4車線化を進めております。図1にございますように、本事業は、今実施しております香春拡幅という事業に連続する区間となってございまして、過去、平成19年に完成しております新トンネルがございまして、その際、切り替えて、現在は使用していない古いほうの既設トンネルを改修、活用して4車線化を実施しようといった計画でございます。この区間の課題でございますが、まず混雑です。図の2、3に示しておりますように、2車線区間の交通容量を大きく上回る約2.3万台の日交通量がございまして、大型車混入率も約24%と高くなってございます。図4にございますように、トンネル内で低速車に起因する混雑が発生しており、

特にここ数年は、図5で示しておりますように、交通混雑に伴って、危険挙動と言える急ブレーキの発生頻度が急増しておるといふことで、交通安全上の課題もあると考えております。次に、②の物流でございます。図6にございますように、苅田港で扱う移出貨物の約8割は、セメント、それから自動車関連の貨物となっておりますが、それら関連企業は、図7に示しておりますように、この国道201号の沿線に多数立地しております。この苅田港周辺地域を発着する大型車の4割はこの道路を使うということでございますが、この路線が唯一の幹線ということございまして、トンネル内での事故通行止めが発生すれば、迂回が2倍ぐらいの時間がかかるといったようなこともありまして、道路の信頼性の向上が課題と考えております。この事業で拡幅することによりまして、以上のような課題を改善することでございます。B/Cとしては1.3という形で算出しております。

3点目でございます。佐賀県の国道202号唐津バイパスでございます。図1に示しておりますように、対象となる箇所は唐津市の市外に位置しております。唐津バイパスといひますのは昭和62年度までに整備されたバイパスでございますけれども、その中で暫定2車線として残っております、松浦川を渡河する唐津大橋、これが今ボトルネックになっている。前後が4車線化される中で2車線で残っているということで、その拡幅工事を実施するという計画でございます。課題でございますが、図2のとおり、ボトルネックとなっておりますので、交通量2.1万台に対し、朝夕を中心に渋滞が発生している状況です。特に橋の西たもと、図では左のほうでございますが、大土井交差点から唐津市街地に向かう右折車両による直進阻害あるいはボトルネックを起点とした渋滞が顕著となっております、通勤や物流、あるいはその先でございます唐津赤十字病院への救急搬送活動にも支障が出てございます。また、写真の2に示しておりますのは、当該区間の渋滞を避けるために周辺生活道路へ通過交通が流入し、通勤・通学時の小さな道路での安全確保が問題ということになってございます。また、図3、4では事故について示してございますが、唐津大橋区間の死傷事故率は佐賀県内平均を上回っておりまして、これが全て最近では追突事故として発生しているということでございますので、このボトルネックが交通安全上の課題ともなっているということでございます。最後に、図5に示しておりますが、県道虹の松原線という並行する県道がございます。こちらの道路も幹線道路として機能しておりますが、令和元年にこの道路沿いの松が倒木することで死亡事故が発生しておりまして、それを機に、強風時には県道の通行規制を実施するという状況になっております。通行規制時にはこの202号が迂回ルートとなるために、交通負荷が大きくなるといった課題もございます。この道路の拡幅

によりまして、こういった課題を改善いたしまして、B/Cは2.7というふうには算出されております。

次に、最後の案件でございますが、35ページ、国道57号、中九州横断道路の大津熊本道路のうち、大津西から合志の区間でございます。熊本県北東部、菊池地域の事業でございます。4.7キロの完成4車線の計画としております。この中九州横断道路、大分から熊本を結ぶ地域高規格道路でございますが、現在、大分県内の完成区間あるいは事業中の区間、また熊本県内でも本案件に隣接する合志から熊本間、あるいは阿蘇の滝室坂道路など、前後区間での事業が進んでいるところでございます。この区間の課題でございますが、まず物流関係でございます。図2に示しておりますように、菊池・大津周辺の地域には多くの工業団地がございます。その中でも、ソニーグループや東京エレクトロン等半導体の関連工場、あるいはホンダの二輪車の主力工場、その関連企業等が多く立地しているところでございます。最近では、経済安全保障政策の一環として台湾のTSMCの進出が決定して話題になっている地区でもございます。一方で、図3に示しておりますように、周辺道路では混雑が激しくなっておりまして、通勤交通やインターチェンジ、熊本港などの物流拠点までの輸送ルートにおいて、速達性と定時性の向上が課題ということでございます。次に、②でございますけれども、救急搬送の関係でございます。阿蘇地域からの三次医療施設としては熊本市内の医療施設に依存している状況でございます。熊本の赤十字病院までの所要時間は現在約70分を要しているということで、患者への負担が多く、救急搬送時の速達性を高めることが必要となっております。最後に3点目の観光面でございますけれども、図6に示しておりますが、阿蘇地域への所要時間、熊本駅から現在90分以上要する状況です。周遊観光等を目的とする県外観光客からも不満の声が出ているところでありまして、観光地の周遊性を高めるためにも、中九州横断道による速達性の強化が課題と考えております。当該道路の整備によりまして、このような課題の改善を期待しておりまして、B/Cとしては1.2、これはネットワークとしてのB/Cが1.2、この区間としては1.3といった結果になってございます。併せて、防災機能のランクにつきましても、当該区間の整備で変化はないものの、脆弱性の改善は見込まれるということでございます。

以上でございます。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。

一括して御説明いただきましたけれども、これから委員の皆様方から御意見、御質問などいただきたいと思っております。また手挙げ機能でお願いしたいと思っております。小池先生、どうぞ。

【小池委員】 すみません。神戸大学の小池です。

この委員会も含めてですが、何を議論すべきかというのは非常に難しいと僕なんかは思うんですね。それぞれの道路の意義あるいは有効性というのは、御説明していただいたように、非常によく分かります。だから、それに関してはそれぞれ議論していただければいいと思うんですが、一方でコストがかかるわけですよ。この道路を造ったら、ほかの道路ができない、そういうときに来ていると。B/CのBがある程度完全に分かったとしたら、Bの高いものからやっていけばいいのかなと思うと、そうでもないんですよ。経済学の定義でいうと、ベンサム型の厚生関数を想定したら、それでいいんですけども、一方でロールズ型的なもの、最低限のものを上げなければいけないようなものもあると思うんです。特に今回、ジャンクション間をやることによって、0.3とか4の道路、新規事業が出てきています。だったら、そのお金をもっといいところにかけることはできないのかなというふうに普通は考えるわけですよ。そうしたほうが例えば三次医療の救える人は増えるんじゃないかと、こういったことを議論しようと思っても、今の体制だと実はできないんです。だからどうしろと言われると、答えは1つ、僕は思い浮かんでいるのがあって、それは、防災はこれやっているんですよ。防災は全体計画として、需要に関係なく、空間的な平等性の下で評価して、こういうふうな指針を求めて、それに対してどの道路が貢献するかということをやろうと議論できていると。今日出てきた中でも、三次医療とか、あるいは交通安全とか、あるいは都市内の渋滞とかは、何らか国交省の管轄の事業で全国で一律で見ておいたほうがいいと思うものがあるんです。それを全国で一度網羅的に見て、今回挙がっている道路が底上げをどの程度できるのかということを議論するステージに僕は来ていると思うんです。これは、学会なんかで僕が言っている、権利のストック効果と呼んでいるものを具現化する一つの方法なんですけれども、防災でできていて、なぜ三次医療で、全国でここが達成していないですよ、あるいは整備局単位ではここが達成されていませんよ、今回の道路はここを底上げできるんですよという言い方をしたほうが、多分国民にも分かりやすいし、財務省にも、B/Cで評価していないけれども、それは国民的な合意を得るために必要なものだと説明がつくわけですね。四国の方が挑戦的にB/CのBを一生懸命増やそうとする、この試みは正しいと思うんですが、これ、全国で同じようにやったら、また、底上げされるわけじゃなくて、優先順位変わらないので、B/Cで決める以外の決め方の存在、それはまさにある種の平等性ですよ。これを議論するフレームをこの中に入れていって説明していただくと、各道路が持つ価値を、B/C以外の価値を我々評価者も分かりやすく判断できると思

いますので、今回じゃないですが、今後、そういう方向で一度考えていただければと思います。

個別のことに関しては、ああ、そうだなと皆さん思われると思うので、そこは意見なしで、賛成ということでよろしくをお願いします。

【石田部会長】 ありがとうございました。

次、田島先生、どうぞ。お願いします。

【田島委員】 御説明ありがとうございました。私も、個別のことについてはおおむね、どれも必要性の高いものだと理解しました。

1つだけちょっと、沼垂道路について、かなり高いところに橋梁で構成する区間だと理解したんですけども、これは、柳都大橋区間延長というのが以前にここで事業化されていて、そこに今現道がつながっているものを新たなこの沼垂道路の区間として整備するというところでよろしいですか。

【北陸地方整備局道路部長】 16ページ目を見ていただきますと、横から見たところがありますけど、左のところに柳都大橋の区間がありまして、ここは平成25年のあたりにもう出来上がっていて、その右のほうの栗ノ木とか紫竹山道路というのがもう既に事業化されていると。この間のところを立体にしたいということなんですけど、この前のページの図5というのをちょっと見ていただいて、ここの右下のところに7号、8号、49号とあるんですけど、新潟は実は、この7号とか8号が新潟バイパスと言っている自専道タイプの道路なんですけど、こっち側、山側のほうには自専道タイプの道路が既に出来上がっているんですけど、これから、上が海側になるんですけど、海側については立体化された道路がないんですよ。それを1本通しましょうという構想なんです、もともと。平成4年に都市計画決定されていて、まずは渡河するところが一番早く手をつけるべきだろうと、渋滞対策で柳都大橋を先にやって、手前から順番にやっているというような格好です。

【田島委員】 なるほど。今のところは柳都大橋を渡って、川を渡って、南に渡ってきた車は、1回グラウンドレベルに下りて。

【北陸地方整備局道路部長】 下に道路があるんですけども、今、柳都大橋の上流に萬代橋というのがあって、そこが一番混んでいるんです。そこは街の真ん中なんですけど、その目抜き通りがすごく混んでいるので、それを横に、要するに立体の道路を造って、そちらにがっと車を移動させようという作戦です。

【田島委員】 分かりました。どうもありがとうございます。すみません。細かく御説明

いただきまして、ありがとうございます。

あとは本当に、中核の都市の近く、ほかの事業箇所についても、渋滞のボトルネックになっている箇所とか、非常に重要な箇所が多いと思いましたので、先ほどの奈半利安芸道路のような、説明の仕方について検討が必要な箇所について、今後の年度に向けてもいろいろと考えていく必要があるなと私も感じております。どうもありがとうございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。

田村先生、お願いします。

【田村委員】 2つあるのですが、奈半利安芸道路が最初です。27ページのところの新しい試みで、3便益以外のものを計算しているところの効果2の記述についてです。一番下のところで、道路整備により所要時間のばらつきが減少する効果とありますよね。このばらつきが生じる理由が知りたいのです。10数年前から時間信頼性による道路評価をイギリスなど、海外でもはじめています。そこで言われていることは、例えば災害で言うと、大雨とか高潮みたいに、被害は大きくないけど、多発する、そういう地域においては、時間信頼性による評価が有効とされています。いつ起きるか分からない南海トラフの津波を想定しているのならば、所要時間の分散をどうやって入れたんだろうと思いました。多分、今回の所要時間のばらつきは、津波とか地震じゃないものを考慮しているのだろうと思うので、そこを教えてほしいというのが1点目。

もう一つは、岡山倉敷立体についてです。この道路の一番のポイントは、今回の評価対象ではないのだけれども、中国から四国に渡る、瀬戸大橋を渡っていく高速道路、それが早島インターチェンジのところでクロスする部分と考えています。今回の評価区間は、そこのところだけ抜けているので、クロスする区間に施工上の工夫が必要なのかどうかというのが1つ目です。それから、この図の下のほうに縦断の勾配が出ているのですけれども、県道とのクロスポイントの橋における縦断が5%と、結構な勾配なのです。ここの辺りは問題とならなかったがどうかを聞きたい、ということです。

よろしくをお願いします。

【石田部会長】 質問ですので、お答えいただけますか。

【四国地方整備局道路部長】 四国地方整備局でございます。

奈半利安芸道路の先ほどの時間信頼性向上に関する、いわゆるばらつきが減少する効果でございますけれども、こちらについては基本的には渋滞等の影響の部分でございます。こちらについてもネットワークとして高知ジャンクションから徳島ジャンクション間で見

いるので、大きく数字が出てくるのは、ジャンクションに近い都市部の数字が出てきているところではございます。ですので、先ほどおっしゃられたとおり、津波等のときの搬送とか、その辺についてはこのばらつきのところには入っておりません。

以上です。

【石田部会長】 では、中国からもお願いします。

【中国地方整備局道路部長】 岡山倉敷立体ですけど、今、交差点が10か所あって、先生がおっしゃった早島のインターの前後についても今、平面交差を立体交差にする予定です。都市計画決定上も、残された早島中から西田の間の4か所については立体交差にする予定です。ただ、高速については、今のインターのアクセスをそのまま踏襲するという計画になっております。

あと、無津の、確かに5パーセントはきついんですけど、今回、全線を高架にする案、もしくは交差点を立体交差にして、それを連続するという案で比較したんですけど、事業費的にも、立体交差を連ねていくということで、ぎりぎりの勾配5%を、立体交差部分だけを採用したという考えで、こういう計画にしております。

【石田部会長】 ありがとうございます。よろしいですか、田村先生。

【田村委員】 どうもありがとうございました。

【石田部会長】 では、続いて原田先生、お願いします。

【原田委員】 全体的にはもちろんそれぞれ理解したんですけども、さっきの小池先生がちょっと言っていた話で、別枠のものをつくったほうがいいと。それはそうだなと思うんですけど、今、リダンダンシーのほうを特にやっている、1つ取り上げたのは、あのときの議論は、交通量とかなんかに全く関係ない、完全に違う軸のものをまず最初にやろうということだったと思うので、その新しく取り上げるものが交通量に比例するような、要するに今の便益で計算しているものとかかなり相関するようなものであるとすると、優先順位が少し、その分低いのかなと、そういう考え方を持っているということですね。

それから、既に費用便益分析のいろいろな検討を国交省でもやっておられると思うので、僕もその資料をちょっと見ているんですが、一番気になるのは割引率のことで、割引率を下げるという提案というか、議論はかなりあると思うので、その辺は継続して考えてほしいなということです。これは単なる意見、今のは意見です。

資料については、内容は全然問題ないと思うんですが、見やすさというか、分かりやすさという点でちょっと質問したいことがあります。北陸の栄拡幅のところの事故危険区間と

いうところの表示だけ、連続した、まさしく区間になっているんです。これはどこに、北陸さんに聞くのか、全体に聞くのか分かりませんが、ほかのところは全部星印でポイントで示してあるんです。提示の仕方がちょっと違うんですけど、これは何か特別に理由があるのかということをお聞きしたいということと、それから、この図に関連して、その前の全体のところで全国的にチェックしたという一覧の表があって、そこにそれぞれ地域の協議会等において特定された主要渋滞箇所、事故危険区間箇所というのが載っているんですけど、一式の資料として見ると、それぞれのところについている図で拾おうと思うと、地域の協議会では多分この区間のこの場所であるということとやって、拾って、この数字となっていると思うんですが、それがなかなか確認しづらい図があるので、その辺、何か工夫していただけるといいなということでもあります。最後の部分が、コメントというか、意見ということですので、よろしくお願いします。

【石田部会長】 北陸からいかがでしょうか。

【北陸地方整備局道路部長】 すみません、とんちんかんかもしれないですけど、この中に連続して事故があるということで区間と表現したつもりです。

【原田委員】 なるほど。ほかのところはポイントで星印で描いてあるんだよね。ほかのところの図はね。じゃあ、それは、その描いた意味は分かりましたけど、ちょっとどこかで統一されたほうがいいなと思うというのは一応意見としては出しておきます。

【石田部会長】 ありがとうございます。

【原田委員】 以上です。

【石田部会長】 じゃあ、竹内先生、手挙げておられますので、お願いできますでしょうか。

【竹内委員】 別にどの事業というわけではなくて、今回いずれの事業についても私は異議はないのですけれども、しばしばよく出てくる表現ぶりで気になっていることがあったので、1点、言っておきたいと思うことがあります。今回の事例ですと、たまたま浜松バイパスがそれによく当たるんですけれども、浜松バイパスの事例を見ていると、19ページの右側で③、政令市ワースト1の人身事故件数という表現があります。これは浜松バイパスそのものがこうだと言っているわけじゃないのでその点は誤解しないでください。ただ、こういう表現はこれまでも他の事例でもあった気がします。どこそこでワーストワンという言い方なのですが、今はたまたま浜松がスケープゴートになってしまって悪いんですけれども、浜松という政令指定都市のうちの事故件数が、このバイパスに関わるこの地域に

だけで8割、9割もあるんだったら、この表現は問題ないと思うんです。でも、今回の事業は浜松の割と端っこのほうの数キロレベルの話であって、ここが仮に制御ができたからといってワーストワンが返上できるとは限らないと思うんですよね。割とこういう表現が他の事業でも多くて、うちの自治体、ワーストワンだからと言う言い方では、それはミスリードになっちゃう気もします。本当にこの事業による改善だけでワーストワンが返上できるということでないかぎり、この点は注意して書いたほうがいいんじゃないかなという気がしました。これは別に浜松バイパスがどうこうという意味じゃないので、コメントは必要ありません。今後の注意喚起として申し上げました。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

続きまして、太田先生、どうぞ。

【太田委員】 太田でございます。

今、小池先生から問題提起がありましたので、それに関連して考えていることを申し上げたいと思います。そもそも事業評価は何のためにやるのかということです。これはもちろん、関係する皆さんにこの事業が十分な効果があるということを示すということが重要なので、いろいろな効果があるということをしっかり整理していくということは地道な作業として必要です。その一方で、B/Cは、経済学をやっている立場上、これは重要ですよというのは申し上げておかなければいけないとは思っています。そこで、B/Cらを含めて、もし道路の整備効果が今以上に十分示すことができるようになったら、最近20年間の傾向が変わるのかどうかということを念頭に置いておかなければならないと思います。つまり、民営化前までは、高規格幹線道路については年間200キロが新規採択されていたと。民営化以降、それが100キロになったと。今回は40キロですけど、ここ数年、50キロの採択しかできていないということです。では、評価手法を磨いていって、道路の有効性を事業評価によって十分に示すことができるようになったら、これが100キロ、150キロになるのかということです。つまりは、結局はシーリングで予算が決まっていると。決まっている予算の中で、どれから整備していくかということの順番を決めるために事業評価を実施しているのが実態であるということです。そういう意味においては、B/C以外のいろいろな要素で、決められた予算の中で優先順位を決めていくということで精緻化していくことは大切なことだと思います。その一方で、では評価手法が整備予算の拡大につながるのかということとはやはり冷静に判断しながら、評価手法の磨き方を考えていくべきだと思います。だから、

ここで評価した結果、不採択になったとして、そのお金が福祉に使われるのかといたら、そのようなことは絶対ないわけですから、そのような枠組みの中で実施している評価というものの意義づけは正確に把握しておかなければいけないだろうと思います。

なぜこれを申し上げているかという、今日の後半部分の議題に関連しますが、時間がかかっていますけれども、新しい広域道路計画が恐らく少ししたら公表されるでしょう。その中で、今後、各ブロックということになると思いますが、ブロックごとに、ロングリストを作成していく、つまり整備の優先順位を決めていくと。それによって、より効果的な道路整備が進められるということが必要だと思っております。そういう意味では、高規格幹線道路以外の部分につきまして、来年度ということになると思っておりますけれども、来年の今頃の事業評価部会におきましては、新しい広域道路整備計画の中で、各道路が、各プロジェクトが、各事業がどういう位置づけなのかということをしかりと提示していただきたいと思っております。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございました。

以上ですかね。ありがとうございました。たくさん御意見いただきまして、ありがとうございました。評価そのものの在り方ということについて、小池先生と太田先生から重大な問題提起をいただいたと思っております、これは、小池先生は今、新道路技術で評価に関する研究を鋭意進めておられますし、その成果も待って、この評価部会できちんと議論すべきことだなと思えました。あともう一つは、皆さん、ささいだとおっしゃいましたけれども、実はコミュニケーションということを見ると、そういうきちんとした、ミスリードしない提示の仕方というのは極めて重要な問題だと思っております、それらにつきましてもできるだけ反映していただければなと思っております。以上の御意見、重大な意見をいただいたと。他の御意見が全然重大じゃないと言っているわけではありませんので、御了解ください。ということだけをちょっとノートしていただいて、皆さん新規事業化は妥当であるという御表明をいただきましたので、本部会としての意見は、新事業化は妥当であるをしたいと思っております。よろしゅうございますよね。

（「異議なし」の声あり）

【石田部会長】 ありがとうございました。

それで、司会の不手際で、20分ぐらい予定時刻よりビハインドでございまして、でも、冒頭、局長も言いましたし、私も言いましたけど、非常に重要な会議でございますので、申し訳ないんですけれども、有料道路事業を活用した道路整備につきましてもしっかりと

議論を進めてまいりたいと思いますので、多少というか、かなり時間延長することになると思いますが、ひとつ御了解いただければと思います。このことについて事務局より御説明をお願いいたします。

【高速道路課長】 高速道路課長の沓掛でございます。資料4に基づいて御説明申し上げます。

1 ページ目を御覧ください。本日御審議いただきたい案件、2点ございます。1点目が、まず上でございますが、暫定2車線区間の4車線化、これの整備計画変更に関する審議、これが1点目。それから、2点目としまして、下の四角でございます。神戸西バイパス、この事業、進捗に伴いまして事業費が増加しているということで、有料投資額の変更、これの御審議をいただきたいというものでございます。

具体の箇所につきましては、2ページ目に列挙してございます。上の表で、まず4車線化関係でございますが、今回の審議対象として、事業箇所の一覧をこのようにまとめてございます。今回、事業候補箇所は7か所ありますが、この欄の一番下、米印で道東自動車道（トマム―十勝清水）と書いてありますが、これにつきましては、昨年、整備計画変更済みでありまして、これを除いた6か所が対象として上の表に書いてございます。なお、全7か所につきましては、先日、国土幹線道路部会のほうで御論議いただいているところでございます。2点目の有料投資額の変更関係は下の表でございまして、神戸西バイパスの永井谷ジャンクションから石ヶ谷ジャンクションという形でございます。

では、具体的内容について、4ページを御覧ください。4車線化でございますが、財政投融资、今回、昨年と比べてどれだけかということですが、一番上の欄外のところですが、計0.5兆円となっております。これによってどれぐらい金利の負担が軽減されるかといいますと、真ん中の四角でございますが、財投活用によって0.25兆円程度の金利負担が軽減できると。すなわち、約2,500億円程度の事業を実施していくということで今回、箇所を選定しているというものでございます。

次の5ページ目で少しこれまでの経緯を書いてございます。令和元年9月に優先整備区間というものを880キロ選定してございます。それ以降、毎年、ここから事業化を、財投を継続していただきながら事業をしているというところで、今回はこの赤い四角で囲ってあるところでございます。7か所、約43キロメートルの事業化を考えているというところでございます。

この7か所43キロの選定の考え方でございますが、6ページ目を御覧ください。右側の

ほうに解消すべき課題の観点と、3つ色がついておりますが、時間信頼性の確保、事故防止、ネットワークの代替性確保という観点で選んでございます。令和元年9月に優先整備区間を決めてからは、この3つの観点をそれぞれ選んで抽出しているというものでございます。

では、具体的にどういう箇所が選ばれたかということで、7ページ目を御覧ください。まず一番上でございますが、時間信頼性の確保の観点ということでございます。昨年は渋滞が平均、年3回以上というところでしたが、昨年、全部そこは選びましたので、今回、平均、年2回以上というところでございます。それで、福島常磐道が該当したんですが、この常磐道のところ、該当したところ、8ページ目の日本地図を先に見ていただきたいと思うんですが、福島県のところを旗揚げ、青くしてございます。この日本地図、優先整備区間を赤い太枠で囲ってございますが、この福島のところだけは赤く囲っていないところとなっております。これは、常磐道が今回2回以上ということで当たるんですが、福島県が復興再生計画というのを昨年の4月に公表してございまして、この中で、住民の帰還ですとか、あるいは復興・再生の加速ということで、この常磐道の広野から浪江を早期着手ということで計画が出されてございます。今回、この2回以上に当たるところが、広野—浪江のところの区間の一部であります、広野からならばスマートインターということでしたので、7ページのほうにちょっと戻っていただきまして、優先整備区間の中ではないんですが、福島の復興・再生ということで、特に機能強化が必要とされるこの区間から広野—ならばスマートインターを選ばせていただいております。

次は、事故防止の観点ということで、過去5年において事故件数が平均3回以上のところということで、道東道が選ばれていると。さらに、事故件数が2回以上かつ死傷事故が複数回発生しているということで、東九州道が選ばれているということでございます。

また、ネットワークの代替性の確保ということで、近年、雪が非常に一気に降るということで、立ち往生がいろいろ問題になっております。そうした中で、積雪地域で、かつ最急勾配が4%より大きい区間、こういったところはスタックとか起きやすいので、その区間のうち、過去5年間の平均累積降雪量50センチ以上ということで、米子道と浜田道が選ばれてございます。また、本線において雪による立ち往生の実績がある区間ということで、こちらは東海北陸道が選ばれているという状況でございます。また、並行現道に課題ということで、今度は雨でございますが、事前通行規制区間、過去5年間に事前通行規制の実績がある区間ということで、舞鶴若狭道を選んでいるということでございます。

これらは、ここに今回選定の考え方を書いてございますが、優先順位の中で最も高いもの

を選んでいるということをごさいます、何かそこで逆転しているようなことはございせん。優先度が最も高い、これらの指標のものを選んでいると、箇所を選んだというものでございせん。

8 ページ目が、先ほどちょっと御覧いただきましたが、7 か所それぞれ旗揚げしたものでございせん。

10 ページからは、それぞれ箇所の個票でございせんが、こちらについては、ちょっと個別の説明については割愛させていただきます。

そして、18 ページ目を御覧ください。もう一つの有料投資額の変更ということで、神戸西バイパスの説明をさせていただきたいと思ひます。神戸西バイパス、延長12.5キロでございせん。旗揚げしてあるところでございせんが、若干、地元の方は分かっていると思ひますが、ちょっと土地カンがない方のために、神戸のところでした、海沿いに国道2号が走っている。並行するように第二神明道路というのが走ってございせん。この第二神明道路、非常に渋滞するというので、そのバイパスということで神戸西バイパスを昭和63年度に国が事業化しました。まず、東側のほうが混んでいたということで、東側の垂水から永井谷ジャンクションの間、こちらのほうの事業を先行して行いました。それを進める中で、整備加速するというので、平成3年に、当時、日本道路公団が国と合併で、有料道路事業を入れながらやるということで事業を進めまして、平成10年4月に東側の区間が開通しました。その後、西側の区間、今ここで赤い点線で打ってあるところですが、こちらの事業のほうに入って行くわけですが、地元の神戸市のほうから、この区間の専用部、左側の下のほうに横断図が描いてありますが、専用部と一般部というふうに分かれてございせん、こちらの専用部については東側と同じように有料事業を活用して整備してほしいという要望をずっと受けておりました。そうした中で、国としては、その専用部をどうするかという中で、一般部のほうの整備を先行しておりました。その後、専用部の事業主体につきましては、平成29年に近畿圏の高速道路料金のいろいろ見直しをする中で、第二神明道路、こちらのほうの料金見直しによる財源を活用しようと、この神戸西バイパスに活用していかうということで、平成30年3月に、この赤い区間の永井谷から石ヶ谷ジャンクション、この有料事業許可が出まして、国とNEXCOによる合併施行で事業を進めるということになったわけでございます。

次のページに、19 ページ目でございますが、合併施行ということで、専用部ですね。下ののように、公共事業と、それからNEXCO西日本の事業が合併でやっていくということに

なったわけでございます。平成30年にそうやって有料事業許可が出ましたものですから、NEXCOのほうで平成30年から令和元年にかけていろいろ、現地のボーリング等を行いました。詳細設計を行ってきたわけですが、ここに来て大体まとまってきた中で、そもそも現地条件でいろいろと、地質の条件等が想定したのと違ったり、あるいは橋梁形式の見直しなどをすることによって、事業費が増になるということでございます。具体的には、絵の中でピンク色のところ、現行の有料事業許可（約400億円）と括弧で小さく書いてありますが、それが750億円ということで、約350億円の事業費増が生じているというわけでございます。

具体的な事業費増の中身でございますが、20ページを御覧ください。20ページの下を表にちょっとまとめてございますが、現地条件等を踏まえた橋梁形式等の見直しというのが一番大きくて、約305億ということでございます。これについては、また次のページで詳しく御説明させていただきます。2点目としては安全性や沿道環境の向上。これは、事業化当時、まだ田畑だったところが市街地化してきたものですから、防音とか騒音対策とか、いろいろやる必要が出てきまして増額になったというものでございます。それから、3点目が埋蔵文化財調査範囲の追加ということで、公表資料から確認した以上に埋蔵文化財の包蔵地が広がったということで、こちらでも10億円ほどの追加が出ているというものでございます。合計しまして、一部プレキャストのコスト削減もしながら、350億円の増というものでございます。

では、一番増額の多い部分につきまして、21ページで御説明させていただきたいと思っております。まず、黄色い枠で書いてございますが、東北の大震災によって設計地震動の見直しが行われました。これを踏まえた最新の道路橋の示方書に基づいて修正設計を行ったということで、いろいろ構造規模の見直しが出たということと、詳細設計、30年に有料許可を受けて、それからボーリング調査をいろいろ現地で、設計のピンポイントでしていくわけなんですけど、その中で、支持地盤が想定よりかなり深い位置だったということが確認されました。このため、橋梁の基礎がもともとべた基礎だったのが、くい基礎に変わるということ、そういったいろいろな工事が追加になった、あるいは形式が見直しされたということで、全体として、この部分では305億円の増になったということでございます。

以上、いろいろ要素がございますが、全体として有料事業350億の増額を変更させていただきたいということでありまして、以上、説明になります。

【石田部会長】 ありがとうございます。

いかがでしょうか。ただいまの御説明に関しての御質問、御意見等ありましたら、伺いたいと思います。お願いします。一言申し添えますと、先日開催された国土幹線道路部会では、この評価部会でもちゃんとしっかり議論してよねという注文がついておりましたので、お願いします。

いかがでしょうか。大丈夫ですかね。

じゃあ、御意見等ございませんので、オーケーだということにさせていただければと思います。全て、当部会の意見としては、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よね。確認でございます。

（「異議なし」の声あり）

【石田部会長】 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、部会による議決、今日3件させていただきましたけれども、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、これを適当と認めたいと思ひまして、分科会の議決とさせていただき、分科会から社会資本整備審議会への報告、社会資本整備審議会から大臣への答申の手続を進めさせていただきたいと思ひます。若干時間超過いたしまして、申し訳ございませんでした。熱心に議論いただきまして、ありがとうございます。

それでは、議事進行を事務局へお返しいたします。

【総務課長】 石田部会長、ありがとうございます。

部会長はじめ、委員の皆様方には、長時間にわたりまして熱心な御議論いただきまして、誠に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まして、御確認いただいた上で公開したいと考えてございます。また、近日中に速報版ということで簡潔な議事概要を国交省のホームページにて公表させていただきます。

それでは、以上をもちまして、第22回事業評価部会を閉会いたしたいと思ひます。本日は長時間、ありがとうございます。

— 了 —