

社会資本整備審議会 道路分科会 第9回事業評価部会

平成25年4月24日

【黒田総務課長】 本日はお忙しい中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。ただいまより社会資本整備審議会道路分科会第9回事業評価部会を開催させていただきます。

開会に当たりまして、前川道路局長よりご挨拶を申し上げます。

【前川道路局長】 皆さん、こんにちは。本日は、社会資本整備審議会道路分科会事業評価部会の開催に当たりまして、家田部会長はじめ、委員の皆様方には、大変お忙しい中、ご出席をいただきまして、まことにありがとうございます。

25年度の予算も4月の16日に衆議院が通過ということでもありますので、5月の中旬までには予算が成立するという運びになっているところでございます。その時期をにらみまして、25年度予算で新規事業化するところにつきまして、今日ご審議をいただくわけでございますけれども、直轄事業で9事業、また、高速会社施行の事業が1事業、計10事業についてご議論をいただければと思います。

また、本日の部会に先立ちまして、関係の都道府県の知事さんからのご意見も頂戴しておりますし、また、整備局単位で設けておりますそれぞれの小委員会におきましても、ご意見を賜っているところでございます。その辺も総括していただきまして、よりよく事業を進めるためのご意見等もいただければ大変ありがたいと思っております。

本日は、限られた時間ではございますが、どうか慎重にご審議をいただきますよう、よろしく願い申し上げまして、冒頭のご挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【黒田総務課長】 ありがとうございます。

カメラのお持ちの皆様、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、ご協力をお願いいたします。

それから、本日の事業評価部会でございますが、平成25年度予算に向けた道路事業の新規事業採択時評価に当たり、社会資本整備審議会のご意見を承ることについて、国土交通大臣から社会資本整備審議会会長に諮問が行われ、これに基づき、本日、事業評価部会の意見を承るものでございます。

最初に、お手元の資料の確認をさせていただきます。クリップどめを外していただきますと、配席図、委員名簿、議事次第に続きまして、資料1、道路事業の評価の考え方及び防災機能の評価手法（暫定案）の改善について、資料2、平成25年度新規事業候補箇所選定の考え方、資料3、同じく説明資料、資料4、同じく箇所図、資料5、同じく会社施行事業、それから、参考資料1としまして、道路事業の新規事業採択評価等に係る知事意見、参考資料2、地方小委員会の概要と意見、参考資料3、25年度新規事業候補箇所説明資料（計画段階評価）、参考資料4、事業評価に係るバックデータとなっております。

漏れている資料がございましたら、お知らせくださいますようお願いいたします。

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。

なお、本日ご出席いただいております委員の方は、総員8名中、現在5名でございますが、原田先生、ご出席とご連絡をいただいておりますので、原田先生がご出席いただきますと6名となり、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。

上村多恵子委員、竹内健蔵委員におかれては、本日は所用により欠席となっております。

それでは、以後の議事の進行を家田部会長をお願いいたします。

【家田部会長】 皆さん、お集まりいただきまして、どうもありがとうございます。早速、第9回の事業評価部会を始めたいと思います。

お手元の次第にありますように、今日は、審議事項、大きく分けますと2つございます。1つは、道路事業の評価の考え方及び防災機能の評価手法、これは暫定案ということで3・11以降につくったものなんですけども、その改善についてのご説明、それから、審議をしていただくと。2つ目が、平成25年度の予算に向けた新規事業採択時評価の中身でございます。2つに分けて進めたいと思います。

それじゃあ、まず、1つ目の議題についてご説明をお願いいたします。

【後藤道路事業分析評価室長】 資料1のほうでご説明申し上げます。

資料1、道路事業評価の考え方及び防災機能の評価手法（暫定案）の改善についてということでございます。表紙をめくっていただきまして、本日の審議に当たりまして、まずは道路事業の評価の考え方についてご説明申し上げます。

表にございますように、大きく2つの考え方で行ってございます。まず、上の段にございますように、費用便益分析などによる評価を実施する事業ということで、これはまさに

今日でございますけれども、個別事業につきまして事業評価部会でご審議いただいているものです。具体的には、高規格幹線道路、地域高規格道路、その他の改築事業のうち、拡幅やバイパス整備など、幹線道路ネットワークとしての機能強化に資するもの、これが該当いたします。

また、一方、下の段でございますように、費用便益分析等による評価を実施しない事業というものもございます。これはネットワークとしての機能の強化を伴わないものでございまして、例えば局所的な防災対策事業、あるいは橋梁架替事業などがございます。なお、欄外に書いていますが、このような局所的な事業につきましても、必要性、緊急性、あるいは対策内容の技術的妥当性について、別途有識者から成る委員会における審議を行いまして、事業実施の可否を判断いたしておるところでございます。

1枚めくっていただきますと、これは、昨年度に事業化した例ですが、右の欄でございますように、妙高大橋の架け替えに当たりまして、別途委員会を設けまして、学識経験者の皆様方に助言を得て事業化した例でございます。

引き続きまして、②番、防災機能の評価手法（暫定案）の改善についてご説明申し上げます。1枚めくって5ページをご覧ください。防災機能の評価手法（暫定案）は、おととしの9月に策定いたしましたところでございます。下の図で青枠で囲んでございますけれども、特に有効性の評価というところで、ポツが2つございますが、主要拠点間の防災機能、市町村間等の連結性、この2つを主たる指標として評価いたしておるところでございます。

今回はこの市町村間の連結性について改善を検討しました。6ページをご覧ください。上の四角囲みでございますように、これまで暫定案では、災害時に不通となる場合、到達時間を無限大というふうに設定してございました。したがって、弱点度、あるいは改善度において、リンクの多くが無限大という同等の評価になっていたところでございます。今般、この不通となる場合の到達時間を48時間と設定することで無限大でない数値で表現できるようにして、弱点や改善の程度を比較可能とするものであります。

なお、48時間といたしましたのは、過去の直轄国道の災害でおおむね48時間以内で通行止めを解除いたしておるため、このように設定いたしました。下の図では、上の段がこれまでの例、下の段は今回の改善例でございます。

1枚めくっていただきまして、若干補足の資料でございますけれども、48時間の根拠といたしまして、7ページでございますように、直轄国道の過去の災害においては、91%がおおむね48時間以内に通行止めを解除いたしております。また、8ページにござい

すように、近年の大きな災害におきましても、おおむね2日以内、したがって48時間以内に通行止めを解除いたしているところでございます。

最後のページは、弱点度・改善度の定義の式でございます。参考におつけしてごさいます。

資料1の説明は以上でございます。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。ただいまの説明につきまして、ご質問なんか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。よろしいでしょうか。

最初の費用便益分析による評価を実施しない事業なんていうようなたぐいのところについても、別途の委員会なんかで審議をやっているということなんですが、おそらくはこれはかなり技術的なところを中心に議論されていることが従来は多かったということですよ。もちろんその中で必要性なんかについてもご検討いただいているとは思いますが、おそらくこれから更新について、あるいは維持管理も、かなり本格的な維持管理というふうな時代になってくるとすると、どんな方針に基づいて、この地整ではどんなくらいのところを更新していくのかねみたいのところについてもね、もう少し踏み込んだ議論が要るのかもしれない。だから、現状はこういう区分けでやっているんだけど、これからどうしていったらいいかなんていうのは、継続勉強していく課題じゃないかなんて思います。皆さんも大体そんなご同感いただけますかね。ありがとうございます。

それから、後ろの防災機能の評価手法については、何しろ暫定案ですので、おつけでつくったものなので、すぐ直せるべきところはどんどん直していただくということをやっているんだけど、これで直すのが終わったわけじゃないんで、継続的にさらにいいものにしていくということであろうかと思さいます。

それじゃあ、ご発言がないようでしたら、先へ行きたいと思さいます。よろしいですか。ありがとうございます。

それじゃあ、ただいまの資料1は、こんな方向についてご了解いただいたというふうにしたいと思さいます。

それでは、引き続きまして、後半のご説明を開始していただきたいと思さいます。

まず最初に、事業選定の考え方についてご説明をお願いします。

【三浦国道・防災課長】 それでは、資料2を用いまして、事業選定の考え方についてご説明をさせていただきます。

おめぐりいただきまして、1ページ目に手続のスケジュールを記載させていただきます。

ますけれども、新規事業化候補箇所の検討から始まりまして、4月16日に都道府県知事へ意見照会をいたしまして、18日から23日までの間に地方小委員会を開いていただいて、本日を迎えていると。この後、政府予算案の審議があつて、予算成立時に実施計画で新規の箇所が決まると、こういう手続になってございます。

2ページ目にまいりまして、今回お諮りをいたしております新規事業化箇所の候補箇所について、一覧表をお示しさせていただいております。全部で9カ所ございますが、直轄道路事業が全てになってございますけれども、路線名で申し上げますと、一番上が一般国道115号の相馬福島道路、それから、一般国道7号の遊佐象潟道路、一般国道7号の朝日温海道路、そして、一般国道103号の奥入瀬（青楓山）バイパス、一般国道42号新宮紀宝道路、一般国道168号五條新宮道路、一般国道57号滝室坂道路、一般国道41号名濃バイパス、そして、最後、24号の寺田拡幅となっております。全部で9カ所でございますが、このうち、上から7カ所までは、今回防災面の観点、防災機能の強化の観点から新規事業化箇所として選定をしております。下2カ所が主として渋滞対策の観点で選ばさせていただいております。

3ページ目にまいりまして、位置図をお示ししております。北のほうからまいりますと、青森県の奥入瀬バイパス、それから、秋田県・山形県の日沿道の両県境、そして、東北中央自動車道福島県の相馬福島道路、それから、南のほうに下ってまいりますと、中部の一般国道41号の名濃バイパス、それから、近畿の一般国道24号の寺田拡幅、そして、紀伊半島にまいりまして、五條新宮道路、それから、新宮紀宝道路、そして、九州にまいりまして、滝室坂道路と、場所としてはこういうところになってございます。

先ほどご説明しましたけれども、防災機能の強化という観点で、青楓山から、あるいは日沿道の防災と書かせていただいておりますが、この部分が防災機能の強化ということで選定をさせていただいておりますが、4ページのほうで、防災面の今のネットワークが全体的にどういう現状にあるのかというのを最初にご説明をさせていただきたいと思いません。

4ページをご覧くださいと思います。先ほど防災面の評価手法についてご説明を申し上げましたけれども、ちょっと振り返ってみますと、防災面の評価というのは、左上のその表にお示ししてありますとおり、評価レベルを4段階に分けてございまして、A、B、C、Dでございますが、一番レベルの高いのがAということで、これは主要な道路、例えば県庁所在地とか、重要都市を結ぶ主要な道路が、災害にも強くて、しかも、迂回路

も1.5倍未満で確保されていると。これがAランクだというふうに評価レベルを決めさせていただいております。それから、次がBでございますが、こちら、主要な道路は耐災害性を有していますけれども、迂回路が十分ではないのがB。それから、Cは、主要道路が耐災害性を有しておらず、迂回路がある。そして、最後のDは両方ともない。こういう評価レベルのランクでそれぞれのリンクを評価させていただいております。

右側を見ていただきますと、東北地方の図、このリンクの評価を示したものを図示してございますけれども、まず、このノードのほうは、赤い丸が県庁所在地、緑が主要な都市、そして、青が重要港湾以上・地方管理空港以上ということになってございます。それぞれの拠点をリンクで結んで、それを今申し上げましたA、B、C、Dのランクで評価するとどういふふうになるのかというのがこのお示した図でございますけれども、ごらんいただきますとおり、総じて申し上げますと、例えば太平洋沿岸に赤いDのランクが多くなってございます。それから、この太平洋沿岸と内陸部を結ぶ、例えば盛岡宮古ですから、久慈盛岡といったようなところがずうっと赤くなっておる。それから、日本海側のほうも赤いリンクが多くなってございますが、今回事業化する箇所を緑で新規箇所をお示しておりますけれども、日沿道の新規事業化箇所についても、この赤いリンクのところになってございます。それから、福島にまいりまして、福島と相馬を結ぶ間も赤いリンクになっているということでございます。このリンク数の総数でここにお示ししてあるものを申しますと、そこに右下のところに書いてございますが、全部で120のリンクがございまして、Aと評価されている青いのが31、Bが36、Cが16、Dが37で、合わせますとCとDで53リンクでございまして、約4割が東北の場合は、まだ非常に防災面の機能の強化を図っていかなくちゃいけないリンクとして残っているという状況になってございます。

左側のほうに北陸を同様に示させていただいておりますけれども、北陸の場合は、能登半島に赤いリンクが多く見えますし、それから、内陸部と日本海側を結ぶ、例えば大町から糸魚川ですとか、長野糸魚川といったようなところ、あるいは南会津から三条といったようなところに赤いリンクが存在しているという状況になっております。また、今回新規事業化の候補箇所になっております、村上鶴岡の間も赤いリンクでDのランクになっているということでございます。北陸の場合は、81リンクのうちの31リンクがCとD、こども約4割という状況でございます。

それから、5ページにまいりまして、近畿と中部を図示したものでございます。近畿地

方整備局管内は、そこのお示ししてあるとおりでございますけれども、特に赤いのが目立つのが、兵庫県の日本海側、あるいは滋賀県の西南部、西側から京都にかけて、そして、紀伊半島、こういうところに赤いリンクが目立っております。今回の新規事業化箇所もいずれも赤いリンクのところということになってございまして、近畿の場合は126リンクのうち、59リンクがCとDになってございまして、47%のウエートになってございます。

それから、中部にまいりますと、中部は、三重県の中、岐阜県の中、そして、伊豆半島に赤いリンクが存在してございまして、ここは97リンクのうちの29、3割がC、Dランクのリンクになってございます。

最後、九州でございますけれども、九州につきましても、お示ししてあるとおりでございますが、やはり日本海側の東が、九州の東側の大分から宮崎にかけての太平洋のライン、それから、西側にまいりますと、水俣から薩摩川内間のところが赤くなっておりますが、九州の場合は、それに加えて、内陸部のところに大変大きく赤いリンクが残っております。東西を結ぶラインですとか、内陸から沿岸部に結ばされるラインにC、Dランクが多く残っていると。こういう状況になってございます。割合で申し上げますと、125リンクのうち48、ここも約4割がC、Dランクとして残っているという状況にございます。

こういう状況を踏まえまして、防災機能の強化を図っていく上で、25年度に新規の事業箇所をどういうふうを選定をしていったのかということでございますが、大変予算的にも1.0の伸びでございますので、厳しい状況でありましたので、選定については重点的な整備を考慮に選定をさせていただいております。

7ページにまいりますと、まず、高規格幹線道路、そして、全体事業費が250億円以上の事業の選定の考え方でございますけれども、ここにつきましては、東日本大震災からの復興の基本方針、この中に記載をされている復興を第一に選定をさせていただいております。三陸縦貫道の緊急整備や太平洋沿岸と東北道をつなぐ横軸の強化という観点から、東北中央自動車道の相馬福島道路を選ばさせていただいております。それから、日本海側も日沿道の遊佐象潟道路と朝日温海道路を、日本海側の連携も含めた東北全体のネットワークも考慮したリダンダンシーの確保という観点から選定させていただいておりますが、いずれもこれによりましてほぼ全体がつながるという状況にございます。

8ページに、全体のネットワークの中で、この今、新規の事業箇所をご検討いただく区間がどういう場所にあるのかということをお示しをいたしている図は、高規格幹線道路1万4,000キロを图示したものでござ

います。右下に凡例がございますけれども、青いところが供用区間、1万4,000キロのうちの現在は1万500キロぐらいが供用されております。約4分の3ができています。それから、これは事業中区間というのは、この小さな間隔の破線で書いてございますが、これが約2,300キロございまして、全く手がついていない未事業区間というのが1,200キロほど残ってございます。区間数で申し上げますと、この未事業区間、51区間ございますが、この中で、Dという区間が32、Cが6区間で合わせますと38区間でございます。51分の38がD、Cというふうな区間でございまして、残っている区間は、防災機能の面でいうと、非常に評価レベルの低い区間が残っているという状況でございます。お示しをいたしている日沿道、東北中央自動車道でございますが、今、新規候補箇所でございますと、日沿道は、この区間がつながりますと、新潟から青森までほぼつながるといってございまして、これで近畿圏と東北の青森、これが一連のものとして連続してつながってくるという状況でございます。それから、福島相馬は、福島相馬間で最後に残った1区間でございまして、これがつながることによって、福島相馬間も高規格幹線道路でつながれるという状況でございます。

次に、9ページにまいりまして、高規格幹線道路以外の区間でございますけれども、9ページの左側のフローをごらんいただきたいと思いますが、災害に強い道路ネットワークの整備ということで、高規格幹線道路以外の区間で防災機能の評価手法における主要都市・拠点間の防災面の課題のあるリンクというのが、全国約1,200リンクのうちの約400リンクございます。C、D区間が400リンクございますが、この中で、近年、一般国道上で大規模な災害が発生したリンクというのが22リンクございます。しかも、その抜本的対策に未着手というのが22リンクございます。この22リンクの中でも、事業整備の環境が整っている区間が、直轄区間におきましては3リンク、それ以外については19リンクございまして、さらに、リンク数で事業環境が整っているものについては、2事業(2リンク)、それから、直轄国道以外の部分でいきますと、国がさらに緊急性や施工難易度を考慮してやるものが2事業という整理になってございます。

それから、右側のほうにまいりまして、円滑な都市や地域活動のための渋滞対策ということでございますが、ここは先に10ページをごらんいただきたいと思いますが、

渋滞対策につきましては、10ページの左側の図をごらんいただきたいと思いますが、それぞれのブロック単位、あるいは県単位で渋滞をどのように進めていくのかというのを、協議会を設けて検討を開始いたしてございます。まず、素案の選定ということでござい

すが、渋滞対策協議会、国と地方公共団体の道路管理者や公安委員会や運輸局から形成しております協議会で、客観的データに基づいてどういう箇所が渋滞をしているのかという、そういう抽出を行っております。この抽出を踏まえて、パブリックコメントを実施いたしまして、そして、地域の主要渋滞箇所というのを選定しております。例示といたしまして、今回事業化をしようと思っております愛知県の例示を右側の図にお示ししておりますが、この赤のぼちぼちで書いてあるところが渋滞箇所になってございまして、青くこの帯状に書いているのがそれを含む渋滞区間ということでございます。渋滞の定義といたしましては、平日のピークの旅行速度が時速20キロ以下になるところとか、あるいはボトルネックの踏切といったようなところを選定させていただいております。

この愛知県でお示ししてある図で申し上げますと、この箇所といたしましては370箇所、区間といたしましては69区間ございますが、非常にまちの中、そして、放射系が渋滞をしているという状況でございます。

これを各県、各ブロックでそれぞれ、各県単位で中心につくっておりますが、9ページのほうに戻っていただきますと、この9ページの右側のほうでございまして、円滑な都市・地域活動のための渋滞対策で、今の渋滞の協議会で主要渋滞箇所として選ばれた箇所が9,000箇所ございます。この中で直轄管理区間の主要渋滞箇所は3,500カ所ございまして、うち対策の未着手箇所が1,900カ所ございます。この中で事業環境が整ったもの、都市計画やアセス等が整っているものが今回2事業として選定をされておりますが、この2事業で約20カ所の渋滞対策を行っていかうということでございます。こういうようなことで新規事業化箇所を選定させていただいております。

続きまして、個別の箇所の概要についてご説明させていただきたいと存じます。資料2の後ろのほうにそれぞれの図は描いてございますが、資料3のほうでもご説明いたしますので、資料3を用いて、それぞれの個別箇所についてご説明をさせていただきたいと思っております。

まず、資料3を見ていただきますと、全部で9カ所でございますが、このうち、滝室坂の⑦までが防災関係でございます。最初に、一般国道115号、7号の日沿道の高規格系についてご説明させていただきたいと思っております。

おめくりいただきまして、資料3の1ページでございまして、最初に、東北中央自動車道の相馬福島道路(霊山福島間)のご説明をさせていただきたいと思っております。左側のほうに図をお示ししておりますけれども、図1でいいますと、そこにお示ししてあるとおり、霊

山から東北縦貫自動車道をつなぐ区間の新規事業化箇所の評価でございます。図2をごらんいただきますと、それをもっと詳しく描いたものがございますが、既に震災の後を受けまして、この相馬福島間については、今回新規事業化しようとしている箇所を除いて、全線事業化になってございます。最後の一区間ということでございます。延長といたしましては、12.2キロ、全体事業費としては520億円、計画交通量としては1万3,500台を計画しております。

道路交通上の課題でございますけれども、多く防災・災害時の救助活動、住民生活、そして、地域経済・地域社会等への影響で課題を整理させていただいておりますが、1ページの右側のほうを見ていただきますと、縦断図の模式図を描かせていただいておりますけれども、ちょうどこの相馬と福島を結ぶ間に阿武隈山地がございまして、この両都市間を行き来するためには阿武隈山系を越えていかななくてはいけないんですけれども、現道が非常に急勾配になってございます。この急勾配になっているためにいろいろな課題ができております。それから、線形も悪いという状況にあるということでございます。

まず、防災・災害時の救助活動でございますけれども、東日本大震災のときにはこの現道の115号がくしの歯作戦ということで、内陸部から沿岸部への緊急輸送道路として確保されたわけでございますけれども、非常にその線形が悪く、勾配が急だということで、迅速な救助活動の支障になったという状況がございまして。それから、住民生活の面でいいますと、ここには医療のことを特筆して書かせていただいておりますが、相馬を含め、沿岸部分には三次救急医療施設というのがなくて、この治療を受けようとする福島市へ行かなくてはいけないということで、約8割の方が福島市へ行っているわけでございますけれども、先ほど申し上げました非常に線形不良箇所が多いということで、搬送に大きな課題が指摘されております。それから、地域経済・地域社会への影響でございますけれども、やはり物資輸送、相馬港からこの内陸部へ運ぶ、あるいは内陸部から相馬港へ荷物を出すといったようなところ、そういう点におきましても、非常に現道の線形不良の観点で物資輸送に大きく支障になっていると。こういう3つの課題を示させていただいております。

その上で整備効果として、どのようなことがあるのかということでございますが、まず、費用対便益でございますけれども、総費用410億に対しまして、効果便益といたしましては555億ということで、B/Cは1.4という評価になってございます。

それから、まず、防災面の効果でございますけれども、防災面の効果につきましては、2ページ目のほうで大きくご紹介をさせていただいております。先ほど、ご説明を申し上

げておりますけれども、この相馬と福島の間は、リンクの評価でいいますと、Dということで、主要道路も迂回路も災害時には機能しないといったようなことでございますが、これをこの相馬福島道路を整備いたしますと、ランクがBになるということで、主要道路の耐災害性は確保されるという状況でございます。それから、②の市町村間の連結性の向上でございますけれども、弱点度、先ほど申し上げましたが、弱点度につきましては、整備前が9.9でございます。下に注が書いてございますけれども、災害時に通常時と比較してどれぐらい時間的にかかるのかというものを示した指標でございますが、これが9.9でございますけれども、整備された暁には1.0になって、改善度が9.9になるということでございまして、非常に評価としても高いと考えてございます。

それから、住民生活の面でも、三次緊急医療施設までの搬送時間というのが大幅に短縮されて、安静搬送に非常に大きな効果が期待されております。それから、地域経済・地域社会への影響といたしましても、現道の隘路区間が回避されて、高速ネットワークが形成されるということで、相馬港をはじめとした物流面での効果も大きく期待できるということでございます。

続きまして、日沿道のほうの説明をさせていただきます。これは日本海沿岸東北自動車道は、3ページ、4ページ、5ページ、6ページと一緒にご説明をさせていただきたいと思っております。まず、秋田と山形県境のほうの遊佐象潟道路でございますが、図面の2をごらんいただきたいと存じます。最後、約18キロでございますけれども、秋田側も新潟側もそれぞれ供用中、あるいは事業中区間の最後を結ぶ区間になってございます。延長が17.9キロ、全体事業費520億、計画交通量が1万1,600台ということになってございますが、貨物車の割合が約半分を占めるという、そういう物流路線になってございます。

道路交通上の課題といたしましては、防災・災害時の救助活動等でございますけれども、この両区間を結ぶのは7号一本しか今ないということですが、7号はたびたび通行止めになってございます。過去10年間でも9回の通行止めが発生をしているという状況でございます。それから、住民生活でございますが、ここもやはり医療面で課題がございまして、にかほ市からは約9割が酒田市へ三次緊急医療施設へ搬送されますけれども、現道7号が通行止めが発生した際には、非常に患者さんの命にかかわるような事態が危惧されているという状況でございます。それから、経済活動に与える面といたしましても、7号の通行止め時には大変大きな時間ロスが生じます。図4をごらんいただきますと、迂回、ここが

とまったときにはずうっと13号を回らないといけないという、ここまで迂回路が確保できないという状況がございまして、大幅な時間ロスになってしまうということで、物流面での課題は非常に多くなっているということでございます。

整備効果の面でございますが、この区間のB/Cは2.3、総費用421億に対して総便益が982億になってございます。

防災面の効果は、4ページ目をごらんいただきたいと思いますが、現在の酒田と由利本荘の間はDというランクでございまして、津波の予想浸水域を通過しております。現道は津波で遮断されるということになってございますが、この道路が整備されると、それがBまでランクが向上するということになりますし、市町村間の連結性の向上では、弱点度が、整備前が20.9で、整備後が1になりまして、改善度も20.9ということで、大変大きな効果があるということでございます。それから、住民生活の面でも、三次緊急医療施設への搬送時間が大幅に短縮される。そして、物流面でも、国際海上コンテナ港であります新潟港や秋田港へのアクセスの改善、それから、リサイクル港湾であります酒田港へのアクセスの改善といったような効果が期待をされております。

同じく日沿道の朝日温海間については、5ページでございましてけれども、これも図2をごらんいただきたいと思いますが、山形、そして、新潟県境の最後に残っております40.8キロ区間でございます。先ほどもご説明いたしましたが、前の区間とこの区間が整備されますと、青森から新潟、そして、大阪までがほぼ高速道路ネットワークで結ばれるということになってございます。

ここも7号一本しかないということで、災害時での課題が大変多くなっております、過去10年間でいいますと、この区間は7号が30回通行止めになってございます。迂回も、図3をごらんいただきますと、非常に大きな広域迂回、ここもやはり13号まで迂回をしないと行き来できないという状況になってございます。それから、住民生活の面でいいますと、村上市とか、鶴岡市というのは、三次緊急医療施設に60分で搬送できない区間というのが、図4を見ていただきますと、まだまだ多く残っております。これらの改善もしていかなくてはいけないという課題を有しておりますし、物流面での改善も前ページと同様に持っているということでございます。

整備効果でございますけれども、総便益といたしましては2,075億円、総費用が1,536億円ですので、B/Cは1.4確保されております。

防災面の効果も、6ページのほうでございまして、先ほど来ご説明しておりますとおり、

DランクがBランクになるということでございます。それから、市町村間の連結性の向上につきましても、弱点度20.6が、整備後には0.7になり、改善度が27.7と、大変大きな効果があるということでございます。そのほか、住民生活、三次緊急医療施設への搬送時間の短縮や物流の安定的なルートの確保という面でも大変大きな効果があると思っております。図5は、今、ご説明しましたが、青森と大阪が太平洋側だけではなく、日本海側でもこの両区間がつながることによって高規格のネットワークで、高速ネットワークでつながれる、最後の2区間になってございます。

以上が高速道路関係でございます。

【家田部会長】 それじゃあ、説明を続けて、ここで切ってもいいんですけども、ネタが関係していますので、防災の面は続けてご説明いただこうと思いますが、各整備局ということなのかな。

【川瀧東北地方整備局道路部長】 東北地方整備局ですけども、引き続きまして、7ページの一般国道103号奥入瀬（青楓山）バイパスについて、ご説明をいたしたいと思っております。

事業概要でございますけども、青森県の十和田市であります。延長5.2キロ、事業費230億、計画交通量は約3,000台ということでありますが、ここ、観光地でございます。平日・休日比がセンサスなんかを見ると3倍ぐらいということで、休日、あるいは観光季節の交通量が非常に多いという特色がございます。この図面がございますけれども、ちょうど青森県の一番南側で秋田県との境界の部分であります。十和田湖がありまして、その右側の部分で、国道102号と103号と重複している区間であります。奥入瀬バイパス延長7.7キロと書いてございますが、ここは青森県の管理区間でありまして、この7.7キロは既に完成している、開通しているところでございまして、その先の部分が赤で立ち上げてハッチしてありますが、奥入瀬（青楓山）バイパスという区間でございます。5.2キロ、このうち約4.6キロがトンネル区間、長大トンネルになる計画でございます。この奥入瀬バイパスと書いてある現道部分、図面で102、103と書いてございますが、これが有名な奥入瀬溪谷というところがございます。右側にちょっと車がたくさん通っている写真がありますが、これが奥入瀬溪谷で、本来こんな車が入っていない、溪谷を歩かれるというんでしょうか、いう観光地でもあり、また、国立公園の中の特別地域にもなっているという区間でございます。このトンネルを抜くことによりまして、通過交通を排除できるということ、さらには、防災的にも冬季期間も止まってございますし、七曲区

間と書いてございますけれども、あるいは雨のときには異常気象時には通行規制にもなってしまうという隘路になってございます。

2番目に、道路交通上の課題で、今と重複しますけれども、防災・災害時の救助活動に
おいているんな課題があるということでございまして、奥入瀬溪流区間では27回、七曲
区間では8回の全面通行どめに過去10年になっているということ、あるいはのり面が崩
壊するというようなことにもなっております。これはカルデラ湖の周りなので非常に地
質的に悪い地域でございます。

それから、7ページの右側にいきますと、住民生活上もそういうことでございますし、
道路がまだ狭いということもありまして、生活上でもいろんな支障が出てきておるとい
うことであります。奥入瀬溪谷の現道路を改築すればいいということもあるんですけども、
これは今、申しましたように、特別保護地域で手を入れることが全くできない状況になっ
ているということでもあります。

③で、地域経済・地域社会ということで、奥入瀬溪谷、観光地、右側の写真でございま
すけれども、こういうふうな状況で渋滞が発生しているということ、それから、貴重な自
然環境が、これによりましていろんな問題が出ているということ、地元でも強く言われて
いるところでございます。ここにつきましては、先ほど申しましたように、5.2キロのう
ち長大なトンネルが4.6キロということ、それから、非常に地質がここ、悪いところでご
ざいます。A、B、C、D、Eって地質のランクがあるんですけども、そのうちの一番
悪いEランクということでございまして、水の地下水位も高いと。さらに、奥入瀬溪谷に
は滝が有名なんですが、トンネルを掘る場合には、その滝の水をなるべく減らさないよう
にしながらするような工夫も必要だというふうに聞いております。今まで青森県さんが1
0年近く、これはボーリングなどの調査をしております、我々もその資料を今、引き継
いでおりますけれども、事業化が図られた場合は、さらなる調査も我々としてもしなきゃ
いけないのかなと、権限代行でやるということでございますので、やらなければいけない
と思っております。

最後、3番の整備効果でございますけれども、B/C、1.1。それから、防災面の効果
はCからAということでございます。また、市町村間の連結性の向上については、改善度
が1.2ということで、二重丸には至りませんが、丸ということで、防災面上でも評価を
させていただいております。

以上です。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 それでは、42号新宮紀宝道路のご説明させていただきます。ページ9をお開きください。

この道路は、中部と近畿にまたがりますが、和歌山県の新宮から中部の三重県紀宝町を結ぶ橋梁部分の事業でございます。2.4キロでございます。地図でいいますと、一番わかりやすいのは、この9ページの真ん中から下の図を見ていただきますと、熊野川がかかる42号、紀宝町側に2つありますが、右側の道路、これは紀宝バイパスになっておりまして、そこから熊野川を渡って新宮市に至ると。この区間の渡河部の事業でございます。

ここの地域の課題としまして、新宮紀宝町間がこの地域で唯一の幹線道路になっていて、迂回路がないということで、この下の図を見ていただきますと、写真を見ていただきますと、これがおととしの12号台風、大きな被害があった12号台風のときですけれども、これが冠水をしまして、ここには橋梁が2本かかっていますが、旧の熊野大橋と新熊野大橋、この2つでここの交通を処理しておりますけれども、この熊野大橋のほうは冠水し、新熊野大橋のほうも通行止めになったというふうなことで、この地域の交通が麻痺しております。そういう状況があり、また、東海・東南海・南海地震の想定時には、この地域の4割が浸水するというふうな予想がされておまして、非常に地域の救援救出に関しても心配される地域でございます。

住民生活、右ページの上のほうに書いてございますが、この地域には、三次医療の病院はございません。二次になりますけれども、新宮側の新宮市立医療センター、それから、三重側のほうに紀南病院とあります。ただ、これらが分担して重篤な患者を受け入れているということがございまして、具体的には、紀南病院のほうで発生した脳梗塞とか、そういう患者さんを新宮のほうに運ぶというふうなやりとりをしている地域で、それらの交通の円滑化が非常に大きな課題になっております。地域社会の課題としまして、今申し上げましたけれども、42号の台風の通行止めというふうなことで、その地域が、下の写真にもありますが、慢性的な渋滞になっているというふうな課題がございます。

整備効果ですけれども、B/Cは1.2でございます。防災の効果の1、防災面での効果でございますけれども、先ほどからございますランクとしては、現況のDがBに上がるということで、耐災害性が加味されるということです。市町村の連結性は、これは短い区間の連結でございますので、1.5の改善度になっております。それから、少し見にくいかもしれませんが、図の4にレベル、高さが示してあります。これは河口部に高いところを通りますので、今さっき申し上げたような台風時の浸水、あるいは津波等の高さはクリアす

るということで、そういう意味での有効性は高いということでございます。それから、先ほどの医療面でも、この橋がかかることによりまして、病院間の搬送が短縮されるという効果が大きくございます。地域社会の効果としましても、先ほど申し上げたような代替性が確保されて、地域連携が強化されるということでございます。

以上でございます。

次は、11ページをお開きください。これは県が管理する補助国道ですが、国のほうで権限代行するという前提での事業のご説明になります。場所は奈良県の吉野郡十津川村の中でございます。6.7キロ、五條新宮道路、2カ所に分かれています。少し見にくいんですけど、図の1をごらんください。図の1が168号、奈良県内の南側が新宮で、北側が五條になります。その中で、黒い線が既に開通しているところ、赤い点々が今、工事をしているところでございます。ですから、今回上げております赤いハッチの宇宮原工区、風屋川津工区と、この対象2区間、合わせて6.7キロを整備することによりまして、おおよそ十津川から五條までの間の整備がかなうということでありまして、一部残りますが、そこはこれから県のほうで予定していると聞いております。下の「至新宮」って字があるあたりがこの地図では十津川になっている。もっと南が新宮になりますけれども、そういう道路でございます。

地域の課題ですが、この地域は、12号台風、おとしのときにも非常な災害を受けたところで、かつ、もうたくさん箇所が崩壊したり、崖崩れがあったところでございます。また、古くは明治22年にもこの地域で災害があったんですけれども、そのときの深層崩壊の箇所がたくさん残っております。この今、申し上げた宇宮原工区、風屋川津工区の2つの工区の中だけでも、過去5年間で落石による通行止めが18回、あるいは豪雨による通行止めが47回というふうな非常にシリアスな状況になっております。この間で深層崩壊の箇所は3カ所、既往の災害が5カ所、防災点検で要対策というところが6カ所というふうなことで、ここら辺はかなり脆弱な道路になっているところでございます。

住民の生活につきましても、この地域は、五條病院のほうに、二次医療の施設ですけれども、搬送されますが、今、1.4時間かかっておりますが、これが168号が寸断されたり、通行止めになりますと大きく迂回しますので、4時間以上かかるというふうな地域でございます。経済性・社会等の課題ですけれども、先ほどから、申し上げてはいますが、台風12号による被災がありましたので、その後、ここの重要な産業であります観光利用者が大きく減少しているというふうな課題もあります。

それに対しまして整備効果ですけれども、B/Cは1.7です。防災面の効果は、先ほどの指標でいいますと、DがBになり、耐災害性がアップするということでございます。それから、住民の生活ですけれども、先ほどの医療についても五條へすぐ短時間で搬送されるということで、安心な住民生活が確保される。地域経済・社会の効果ですけれども、この地域は世界遺産等、あるいは温泉もあるような観光ですので、そういう観光周遊ルートとして有効であるというふうな効果がございます。

以上でございます。

【山内九州地方整備局道路部長】 九州地方整備局山内でございます。

一般国道57号滝室坂道路について説明させていただきます。資料13ページでございます。まず、地域の概況でございますが、図1にございますとおり、国道57号と申しますのは、熊本市と大分市を直結する唯一の国道でございます。この阿蘇市滝室坂地区というのは、阿蘇の外輪山の東側の端に位置しております。この西側のカルデラ地区と東の外輪山地区との高低差が約200メートルございまして、この一般国道57号がこの滝室坂地区で約3キロの区間でヘアピンカーブの連続で、この高低差を結んでいるという地区でございます。昨年7月の九州北部豪雨によりまして、左下のほうに写真の被災の状況がございまして、この滝室坂地区で11カ所の土砂崩落が起きまして、40日間の全面通行止めを強いられたところでございます。同様の被害は平成13年、また、平成2年ということでほぼ10年おきに一度ということで、大災害に見舞われております。現在、仮橋にして交通を確保しながら復旧工事を行っておりますが、同様の危険な斜面が多数ほかにも存在しておりまして、総雨量140ミリの事前通行規制を行っておりまして、これによりまして、年間約10日の通行止めが余儀なくされるというようなところでございます。

2番の課題でございますが、これらの通行止めによりまして、まず、防災災害時の救助活動につきましては、この外輪山の外側の地区の波野とか、産山の地区から二次医療施設でございます、カルデラ内にあります、阿蘇市の中心部の阿蘇中央病院というところまで、ふだんなら30分で行けるところなんです。迂回の県道で遠回りを余儀なくされることによりまして、1時間半ぐらいかかるということになって、急病人やけがの搬送ができなくなったことになりました。また、この救助活動ということでは自衛隊が頭に浮かぶんですが、今、熊本側には西部方面隊の総監部とか、第8師団の司令部とか、北熊本の駐屯地ということで多数自衛隊の方々もおられるんですけれども、大分側には自衛隊のこういった駐屯地がないということになっておりまして、特に大分側が被害を受けたときに熊本側

から救助に行かなきゃいけないわけですが、この57号が途絶えると救助もままならないということになっております。

2番の住民生活でございますが、当然道路が通行止めになりますとバスが走れないということで、阿蘇中央高校への通学が支障になったとか、あるいは通勤でも、大回りで30分強の時間の遠回りを強いられたということでございます。その迂回ルートが右下のほうにちょっと小さくなってございますが、赤いルートで強いられたというふうなことになっております。また、ここは急カーブ、最小半径30メートル、あるいは急勾配で勾配8%というようなことになっておまして、非常にハンドル操作の事故が多くなっておりますし、また、冬季には、九州ではほとんど冬タイヤを履きませんので、路面が凍結した際に事故発生が多数になるということになっております。

右上の地域経済・地域社会についてでございますが、阿蘇地区は、ご存じのとおり、年間1,700万人が訪れる観光地でございますが、この災害で大打撃がありまして、例えば道の駅の入り込み客数も3分の2に減るといようなことになったことでございます。また、熊本県で消費される石油製品、ガソリンとか、軽油とか、灯油ですが、9割が大分の精油所から運ばれております。この全面通行止めによりまして、この物流のルートの変更、所要時間の増加、コスト増大というところを招いたところでございます。また、熊本と大分市というのは、この図3にございますとおり、高規格幹線道路で結ばれておりませんで、県庁所在地同士の表定速度が、他に比較しますと格差があるということで、この大分熊本間の地域連携、交流に支障が出るということになっております。また、九州におけるバスツアーの4割が阿蘇経由ということでございますが、この57号の移動時間に不満を感じている方々も多いというふうに聞いてございます。そういったことから、道路の計画でございますが、現道を直す案とか、橋梁の案とかも比較して検討いたしましたが、最終的にはこの図2にございますとおり、トンネル案ということが、事業費、あるいは所要時間の短縮効果、あるいは景観、路面凍結の面から最適ではないかと考えております。1種3級、2車線の設計速度80キロでございます。全体事業費は230億円ということになってございます。

3番の整備効果でございますが、B/Cは1.5でございます。総費用が187億円、総便益が281億円ということでございます。また、主要都市拠点間の防災機能は、DだったところがB、それから、市町村間の連結性の向上も、改善度が1.5ということになってございます。また、住民生活につきましては、信頼性の交通を確保し、通勤通学、買い物

等に寄与できると、また、あるいは冬季の事故防止にも貢献できるというふうに考えてございます。効果3の地域経済・地域社会等でございますが、観光産業や農業、畜産業の振興を支援できますし、また、大分熊本間の移動時間を短縮できるということで、地域間の経済活動、交流、連携を支援できるものと考えております。

以上でございます。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。ここまでで7件、みんな防災の関連の仕事ということでご説明いただいたものでございます。もちろん防災だけじゃないんですけども、防災関連の評価もしてみたというものであります。最初の3件、高規格、それから、通常の直轄国道、それから、地域高規格、そういう理解ですよ。というふうな3・2・2にちょっと分類が違っております。これから、各細かいところについて議論いただきたいんですが、その前に、ここまでの7件に共通して、どこをということではなくて、共通してで何かご質問やご意見があったら、まず賜っておきたいと思います。石田先生、どうぞ。

【石田委員】 資料2でございます。4ページから6ページにかけて、5つの地方整備局については、リンクごとの評価が載っておるんですけども、非常によくできていると思いますので、今回は案件がないので、省略されていると思うんですけども、北海道と関東と四国も、後でいただければ非常にありがたいなと思いましたので、よろしくお願ひします。それが1点目です。

2点目は、ちょっと意見なんですけれども、9ページ、左側のラインの災害に強い道路ネットワークの整備ということで、CまたはDのリンクが約400リンクあって、そのうち一般国道上で大規模な災害が発生したリンクのうち、抜本的対策に未着手というのが22リンクに急減してまして、非常にシャープな判断基準だとは思いますが、何か考えますと、大規模な災害が起きない限りやってもらえないんだらうな。というので、これ、ちょっといかなものかとも思うんですよ。そこで、冒頭家田先生がおっしゃった、今のこのDランクの評価方式ですよ。で、時間については、無限大から48時間ということで改良しようということだったんですけども、もう一つのほうの3つのいずれかの条件ってありましたよね、津波とか。あそこをもうちょっと何か改良することをぜひこの部会でも検討したらどうだろうか。ちょっと何か、はい、変な感じがしましたので、その辺をぜひよろしくお願ひしたいと思います。

【家田部会長】 はい。ありがとうございます。今日はご意見だけ賜っておいて、これ

以降の議論の対象にさせていただくということにしたいと思います。

ほかに共通の話題はございますか。原田先生。

【原田委員】 資料3で今、ご説明いただいたんですけど、今までの流れで、参考資料3のほうに、その前に対策案を比較したというのがあるんですけど、今回のこっちの資料だけ見ていると、改善している内容がどれかというのがこっちだけではわからないんですね。それで、こっちのやつで検討したやつがそのまままきているんだろうと思うんですけど、ちょっとそれを何かどこかに、こっちの資料として入っているといいかなと。

【家田部会長】 そうですね。

【原田委員】 今、評価のところを熱心に説明されたんですけど、それがちょっと気になったということです。

【家田部会長】 ありがとうございます。実を言うと、私もこの前座のところは非常に重要だと思います。とにかく選んでみると、こういう7件、それを一つ一つ丁寧に見て下さいねというところにおいては、まあ、それなりの改善してきたつもりなんですけれども、どういう論拠と合理性においてこの7件になるのかなというあたり、あるいは石田先生、おっしゃったように、途中でどういうクライテリアでやるとこうなって、次にこのクライテリアだとああって、さらに、最終的にまだやってないところをやるとこうなって、しかも、その中でどうやって選ぶの、大変だから、とりあえずやられちゃったところ、挙げてみるかなってやるとこうなってとかね。そこのところがやっぱり、箇所数だけというよりは、見える化するというのが国民に、あ、なるほどと、こう合点としていただくための重要なプロセスじゃないかななんて思うしね。ぜひそんなことも継続して検討していただくようにしたらいいのでは、というふうに、つけ加えて申し上げたいと思います。

どうぞ。

【田村委員】 全体に絡むことなのですけども、今回の防災7カ所に関して、計画段階評価ではありませんので、いくつかの代替案を出して、そこから技術的合理性も含めて選んだという話にはなっていないのですが、防災事業の部分に関しては、ここのところこういう技術面での、やはり防災上ですから、かなり技術的に工夫しなきゃいけないところがたくさんあるはずですので、そこのところだけを抽出して説明していただくような工夫も今後していただきたいということです。

【家田部会長】 ありがとうございます。ちなみに代替案は、これもありますよね。こ

の新規だから、どういう代替案があるって、そういう中で選んでいるんですよね。だと思いますけど、違っていたら言ってください。

【田村委員】 計画段階評価ということですか。

【三浦国道・防災課長】 参考資料の3に、一応計画段階評価でどういう代替案を比較しているかというのはお示しをさせていただいていますが、今日はちょっと時間の関係で説明を割愛させていただきました。

【田村委員】 了解いたしました。

【家田部会長】 それじゃあ、すいません。時間の都合もありますので、全体については、まだこれからちょっとずつよくする余地は大いにあるということをご了解いただくということにさせてもらって、資料3について、今度、具体に入りたいと思います。

話の手順からしますと、さっき申し上げたように、最初の3件、高規格道路の3件、①から③まで、それから次に、④から⑦まで一括、そのくらいに分けて議論でいいですかね。

それじゃあ、①から③のところについてご質問やご意見ありましたら、お願いしたいと思います。また、この7件について一通り議論した後、決断というか、コンクルージョンをつくりたいと思うんですけども、それについては、やるかやらないかということだけに加えて、なお書きといたしますかね、こんなところに注意してほしいとかね、こんなところに留意して大いにやってほしいとか、あるいはやらないでほしいとか、そういうこともぜひ入れたほうが良心的だと思うので、皆さん、どうぞ、積極的にお気づきの点があったら言っていただきたいと思います。なるべく具体的に言っていただくのがありがたいです。何番の事業のこのところについてご意見とか、ご質問とか、なお書きとか、お願いいたします。どうぞ、どなたからでも結構です。じゃあ、石田先生から。

【石田委員】 ①から③については、全部賛成です。はい。オーケーだと思っています。その上で、相馬福島道路なんですけれど、これ、一昨年度ですよ、一括してやったときに、ちょっと出遅れちゃったわけですね。いろいろ事情があったとは思いますが、でも、この道路、これから復興のために非常に大事な道路ですね。常磐道の北側がちょっとおくらしていることもあるし、原発の地域もあるので。1年半ぐらい遅れちゃっているわけだけれど、それを取り戻すべく頑張ってくださいという。

【家田部会長】 頑張ってもらいたい。早くやってくれと。

【石田委員】 うん。ふうに思いますので、よろしくお願いします。

【家田部会長】 その辺も皆さんのご同感いただけるようであれば、附帯意見でね、入

れたほうがより積極的な意味になると思いますので、どうもありがとうございます。

ほかにいかがでしょう。

一個だけちょっと質問させてください。

2番目の遊佐象潟なんだけど、これは単価がね、ほかの案件に比べるとわりと安いんですよね。これは何ですかね。大変結構なことなんだけど、後学のために教えていただけたら。

【三浦国道・防災課長】　　ほとんどトンネルとか、橋梁とか、そういう構造物がないからなっているんです。

【家田部会長】　　じゃあ、地形上のところからくるところですか。

【三浦国道・防災課長】　　ええ。ですので、非常に安くできる。

【家田部会長】　　大体あれですか、そういう地形上の困難さがない、あるいは住宅地を通るんで工夫しなきゃいけないなんていうことがなければ、大体こんなところが相場かなというところで思えばいいですか。

【三浦国道・防災課長】　　そうですね。あんまり大きな構造物が出てこなければこの程度でできると思います。

【家田部会長】　　はい。どうもありがとうございます。

ほかに、最初の3件についてご質問やご意見ございませんか。よろしいですか。

それじゃあ、最初の3件は妥当である。新規事業化について妥当であると。それで、石田先生からも意見が出たんで、どうでしょう。この相馬福島道路については、なお、これは東日本大震災並びに福島原発の被災地域でもあり、その復興にも寄与するためにも、一刻も早く実現するように努力してほしいと。そんなような種類のことでいいですか。

(「はい」の声あり)

【家田部会長】　　じゃあ、それをなお書きでつけるということでいきましょうか。

ほかの2件については、なお書きつけるべきところありますか。皆さんよろしいですか。よろしいですね。

それじゃあ、以上の3件は審議をしたということにしましょう。

じゃあ、続きまして、④番から⑦番、103号から57号までご検討をお願いします。いかがでしょうか。

【田村委員】　　これ、順番関係なくていいですか。

【家田部会長】　　じゃあ、田村先生、どうぞ。どこからでもいいです。

【田村委員】 新宮のところですか。この路線が津波浸水域の中を通る話になっています。このあたりについての議論というのはどこまで地元のほうでなされたのか伺いたい。

【家田部会長】 じゃあ、今、42号新宮紀宝道路が出ましたので、新宮紀宝道路関係で、ほかにもご意見ありましたら、ご発言いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。はい、どうぞ、お願いします。

【原田委員】 この弱点度、整備前、整備後、改善度というものを横並びで見えていくと、頑張っって整備したのに、弱点度19.6、このレベルでいいのかというのが出るよね。

【家田部会長】 あんまり落ちない。

【原田委員】 もうちょっと、何でここでとまっているかというのを。

【家田部会長】 ご質問いただきましたね。

じゃあ、僕も一個だけ質問すると、ここは単価が高いんですよ。大体キロ90億円ぐらいなのかな。橋なんかじゃないかと思うんだけど、ちょっとその辺のご説明もいただけたらなんて思います。

【家田部会長】 はい。じゃあ、新宮紀宝道路については、ほかにご質問……、どうぞ。

【石田委員】 細かい話なんですけれども、浸水域の中を通るので、まさかのときの避難先として重要だと思うんですけれども、そういう配慮は何かされているんですか。

【家田部会長】 そうね。高いところを通るんだもんね、これ、きっとね。その辺、じゃあ、ご質問、まとめてお答えください。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 五月雨であれですけれども、まず、単価については、これ、橋梁ですので、高いということで。

【家田部会長】 これは全部橋梁と思えばいい？

【茅野近畿地方整備局道路部長】 いえいえ。アプローチありますけど、大きな橋を渡って、あと、アプローチで高架になりますので、ほとんどこれは全体の中の橋梁の部分が今回事業になったという感じになっております。

【家田部会長】 うんうん。だから、高架橋か、でかい柱がついてるね。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 そうですね。紀宝バイパスに行ったあたりは普通の道路に戻りますけれども、大方が構造物の、しかも、渡河部ですので大きな構造になるということですよ。

【三浦国道・防災課長】 資料4の5ページに出ておりますので。

【家田部会長】 なるほど。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 資料4の5ページを見ていただくと、おおよその構造物がわかりますけれども、渡河部が約800メートルありまして、その前後がアプローチになって、盛土があって、また、紀宝バイパスに向かって構造物が出ている。こういう構造になっている。それで、高いのは、ですから、渡河部のところだと思うんです。

【家田部会長】 どうぞ、続けてお答えください。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 はい。

それから、一番最初にいただきました、このルート、河口部になった経緯ですけれど、これ、長年、地元で検討してきました、経緯でいいますと、20年だったと思いますが、地元の三重県、和歌山県でPIをやっております。PIやって、この地域はもともと今の上流側、まちの一番北側に道路が今あるんですけれども、そちらのさらに山にするか、海にするか、まちを分けての議論がありました。その結果、地元の選択として、海側に一番まちの中心に近いところを結ぶようなことにもなりますけれども、そこで結ぼうというふうに、まずは地元のほうでPIの結果、選んでおります。その上で、南海トラフの地震のことも、津波の心配もございまして、それから、12号台風のこともございまして、そういうクリアランスをとるということで、おおよそ20メートルより少し高いあたり、20メートルよりちょっと高いあたりを想定して、で、そこでずっとアプローチをつくっておりますので、浸水域は通っておりますけど、この橋自体は高いところにあるということで、先ほど委員のほうでもございましたが、避難の場所としても使えるように、これはもう詳細設計の段階にはなるとは思いますけれども、あるいは盛土部分もございまして、そういうところは路肩を使うとか、いろんな方法は考えていきたいと考えております。

この地域、紀勢線になりますけれども、今、工事を田辺とすさみの間やっておりますが、その地域につきましても、避難階段とか、積極的に設計の中に入れるようにしている地域でございまして。

整備後の弱点度につきましては、前後がもう少し整備されますと、弱点度が低くなってくるものと思います。

以上です。

【家田部会長】 今、お答え、全部いただきました？

【石田委員】 はい。

【家田部会長】 そうですか。もうちょっと聞いてみたいんですけど、特にここは南海トラフで心配な場所であって、その中で大河に相当するのがこの熊野川、つまり、新宮川で

すよね。それ以外は、もっと西のほうに幾つか川はあるけど、新宮川クラスのものはないわけであって、したがって、ここで分断されるというおそれが大変に嫌ですよね。ここだけは何とかつなげておけることが、三重県側と和歌山県側の流動をよくするわけでしょう。そのときに、確かにおっしゃるとおり、この橋のところはなるほどねということなんだけど、この新宮北インターチェンジから西のほうは、大きい丸で予定路線になっているんだけどね、ここのところは大丈夫な訳ですか。ここで、要するに、川は大丈夫だけど、この市街地の茶色い道のところで、一般県道みたいなところでとりあえずはくつつくというような絵になっているんだけど、それでよろしい訳ですか。

【茅野近畿地方整備局道路部長】　　そういう津波を考えれば、紀勢線、全部必要になるんですけれども、とりあえず今回台風12号が近い記憶としてございまして、先ほどの写真もあるようなところで、まずは、先生がおっしゃったような、この大きな川を渡る部分は最低確保しようと。この台風の時も、この熊野川大橋及び新熊野川大橋のところが冠水したり、流木が挟まったりして、ずっと使えなく分断されておりましたので、取り急いでこの区間を今回挙げさせていただいているというようなことでございます。

【家田部会長】　　そうですか。そこのところが気になるんですけどね。つまり、ここのところを、このプロジェクトをぜひ押したいなと思うんですけどね。けども、南海トラフに対する対応のことを十分にお考えになっていらっしゃるねえというあたりがもう一言何か教えていただければ、押しがいがあるなというところがあるんだけど、これは着々とご検討はいただいているわけですよ。

【茅野近畿地方整備局道路部長】　　はい。前後区間もやっております。

【家田部会長】　　前後区間を、ですね。

【茅野近畿地方整備局道路部長】　　今、南海トラフの推計とかも出ているところですので、それに合わせて……。

【家田部会長】　　そうですね。そういう理解でいいですね。

【茅野近畿地方整備局道路部長】　　はい。

【家田部会長】　　ということは、いわば、前後区間も考えているんだけど、当然。だけど、それは陸上区間だから、やればすぐできるとは言わないけども、比較的やればできるわけであって、こういう大きな大河を渡る橋というのは、それなりに工夫も要るし、それなりに工事期間もかかるので、まず一刻も早くやろうじゃないかと、こういう理解でいいんですか。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 はい。

【家田部会長】 はい。どうもありがとうございます。わかりました。
どうぞ。

【原田委員】 だから、その辺をもうちょっと素直に書けばいいのにな。

【家田部会長】 そうね。書いてほしいね。

【原田委員】 で、こっちの計画段階のこの参考資料3だと、もう少し広い範囲でやっているんですね。これのね、こっちの前後をやってね、これをやった中でここに絞ってこう、今言ったというので、そのわりに、ここのさ、さっきのやつ、いきなり、やっぱり南海トラフのほうのやつが、道路交通上の課題で最初にきちゅうから、この辺もちょっと整合してないのね。今回、それはあるけれども、川の氾濫をやるんだというんだったらば、そっちを先にもってきてというふうに、少し説明の仕方を変えれば、我々、素直に入ると。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 すいません。ちょっと説明があれにしましたけれども、計画段階評価の段階では、これ、全体をやってきておりますので。

【家田部会長】 全体を。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 で、参考資料3の10ページにですね。この地域は、特に地震の前から地元ではご心配になっていたところで、PIが進んでいたりした。その中で一昨年にあの12号台風があつて、非常にここが被災をしたというふうなことで、この区域を全体の中で優先させていただいたというふうなことでございます。

【家田部会長】 うんうん。

【原田委員】 説明が直るかどうかわからないんで、そしたら、こちらとして、ここはそれで重要だけでも、南海トラフのことがあるので、前後も含めたことをちゃんとやれというふうに、さっきのを承ると、そういうのを書くといいですね。

【家田部会長】 そうですね。附帯意見で書きましようかね。

【原田委員】 はい。

【家田部会長】 これ、ちなみに山側とか、海側とかいっているけど、この新宮のまちなところは、別段同じなんですね。そうですね。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 はい。それは、さっき言った少し年次にかかわるんですけれども、計画段階評価を去年やったときまでに、地元でPIをやっておりまして、もう山側か、海側かということについては選択をしていたものですから、ここについては

もう山側、海側をなくして、海側だけで計画段階評価を実施させていただいたということです。

【家田部会長】 わかりました。それじゃあ、この新宮紀宝道路については、そういうことで大体議論が出たと思います。何らかのなお書きをつけましょう。

ほかの3件についてご意見いかがでしょうか。

ちょっとじゃあ、僕から質問なんですけども、103号と57号は、一応防災ということをやったのはいるんだけど、弱点度もそんなにひどいということじゃないですよ。奥入瀬のほうは、弱点度1.2、それから、57号のほうは弱点度3くらいで、このグラフの中でも、決してそのエリアの中で、これはというところではないですね、計算上は。で、ちょっと追加説明をしてほしいんだけど、この計算もいろんな仮定してますからね。だから、この計算が絶対的に合っているわけじゃないんでね。この計算をやるとこうなんだけど、だけど、地元の防災的な観点からしたらね、かくかくしかじかというようなところの話がもうちょっと聞かせていただきたいんですがね、この2件は。

私からは以上です。

どうぞ。

【原田委員】 今の最初のその青樫山のほうの103号のほうは、どうも弱点度も低く、B/Cも、改善度も悪いんだなと思って、見たけども、やっぱりこの通行止めになっている回数が半端じゃないということがありますよね。

【家田部会長】 そうね。

【原田委員】 こういうのは、今、家田先生が言われた、こういうところにはあらわれないので、うまく……。

【家田部会長】 うまく説明をね。

【原田委員】 はい。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょうか。この2つについてご意見ありましたら、お願いします。どうぞ、石田先生。

【石田委員】 奥入瀬も、阿蘇の外輪山のところも、やっぱり季節性ってどう考えるかって非常に重要だと思うんですね。奥入瀬のほうは、計画交通量3,000台になっているんだけど、観光のハイシーズンはそんなどころじゃないですよ。ここで、超小型モビリティの実験をやったときに、超小型モビリティ自体は、行動範囲を広げるし、非常にいいんだけど、自動車が非常に怖かったという、そういう評価をたくさんいただきまして

ね。そうすると、現道をどう利用できるかということとも絡んでくるんだけど、ここのある意味では、今の状況というのは、観光の価値を毀損している可能性が非常に高いので、そういうことをやるか、どう評価するかというのは結構大事だと思うんですね。そうすると、3,000台は、計画交通量でそうなんだけれど、ピークの時ってどんな状況なのかということも、これは防災とはちょっと離れますけれど、そういうことも何かあればいいなと思いましたし、阿蘇のほうは、やっぱり冬季の問題ですよね。大型車が登れなくなって大渋滞が起こったりとか、いっぱいしてますよね。そことか、やっぱり怖いとかっていうのが地元の人からよく伺いますので、そういうのももうちょっと何か強調できるんじゃないかなと思いました。

【家田部会長】　　ここ両方は、世界遺産とか何かにはなってないですか。関係ないのかな、奥入瀬とか、阿蘇というのは。ついでながら、もしわかったら教えてください。

【田村委員】　　十和田のほうですけども、当該バイパスは平成9年に開通している奥入瀬バイパスに繋げてゆく道路ですね。事業が難しいので国が権限代行して行う、こういう話だと思うのですが、もう少し外側の県が本来行う道路に関して、整備のめどが立っていて、ここの技術的に難しいところを権限代行するという形になっているのでしょうか。要するに、ネットワークとして完成させるために、県が整備するスピードと国が権限代行で整備するスピードとの整合性がとれているのか、お教えいただきたい。特に、弘前側から合流するあたりの、県が整備する部分の目途はどのようになっているのでしょうか。

【家田部会長】　　じゃあ、以上くらいでよろしいですか。それじゃあ、まず、東北のほうから奥入瀬バイパスでご説明をお願いします。

【川瀧東北地方整備局道路部長】　　それでは、お答えいたします。

最初の、まず、弱点度のあたりなんですけど、今回、この防災の評価をするやり方が50キロ圏内で拠点都市間を結ぶようなリンクをとって計算をしていると思うんですね。ここについては、その拠点間がこの資料3の8ページに書いてございますが、十和田市と、これは秋田県の鹿角市というところになります。ここについては、実は、高速道路がもうつながっておりまして、ちょっと迂回感が随分あるんですけど、高速道路がつながっているということもありまして、現況の評価もあるんで、Cになっているということもございます。

それから、弱点度についても、その高速道路があるということも関係しているんだと思いますが、1.2という形になってございます。ただ、さっき原田先生おっしゃったように、

もうちょっと拠点的に見ると、やはり通行止めも非常に多くて、防災上課題が大きいのではないかと考えております。

それから、2つ目の季節性については、先ほどちょっと口頭で申し上げましたけども、平日・休日比、交通量の、これ、やっぱりセンサスで見ると3倍ぐらいです。ですから、交通量でいくと8,000台から、一番多いのはゴールデンウィークの季節とか、紅葉の季節なんですけど、これ、1万台を超えるような交通量になります。そこで、石田先生おっしゃったように、まさに我々も同じ認識でありまして、ここについては、単にトンネルを掘り上げて終わったという形ではなくて、現国道をどういう形で今後活用していくかって、これは青森県さんと一緒に考えていきたいと思っています。具体的には、今もマイカー規制をしているんですけども、全止めというのでしょうか、ほかの車種を含めた規制もするのかとか、あるいは電気自動車を活用するのかとか、いろんな方策もあるんだと思っておりますので、そこら辺はまた有識者の意見などもお聞きしながら進めていけたらなと思っております。

それから、世界遺産は、ここはないと思いますね。もうちょっと秋田、青森寄りの白神山は世界遺産ですけど。

【家田部会長】 ああ、そうか。

【川瀧東北地方整備局道路部長】 ここはないですね。

それから、最後、県のネットワークの関係、ここ1カ所だけではないということでありまして。今までも少しずつ県のほうでも整備されておまして、あと1カ所、若干102号の中で道路の拡幅の事業が残っておりますけれども、それ以外はおおむね完了してきておまして、一番のネックがこの部分、このトンネルの部分でありまして、これはもう10年間ずっといろんな調査をしながら、前に進めないというような状況になっておまして、この隘路解消が課題になっております。

【山内九州地方整備局道路部長】 九州でございます。

まず1点目の弱点度の関係でございますが、東北とちょっと重なるかもしれませんが、まず、この当該区間が、現道は約3キロぐらいという短い区間でございまして、市町村の数がこの周辺限られておまして、市町村ペアでいきますと、今回5ペアをまな板の上に乗せて、この弱点度を計算させていただいている関係で限られたものになって、それでこの比較になって1.5ということになっているということだと思います。延長がもうちょっと長かったり、あるいはペアをたくさん市町村同士とれば、いっぱい出てくるんだと

と思いますが、今回この地形で短い区間でございますと、なかなかペアが出てこないということでございます。

それと、季節性でございますが、説明でも申し上げたように、冬なんか困っているという話を差し上げながら、なかなかそれが計算とかに反映できてないということで、私ども、じくじたるものがございますが、データの、我々、現況データを入手しているものがちょっと制約がございます、ちょっと反映できなくて、そういう意味では、平時と違いますか、冬じゃないところを中心にB/Cなんか計算しておりますが、安全側と申しますか、冬になるともっとB/Cとか出る方向になるということで、評価としては厳しい側、安全側でやっているのかなということで、制約もありながら、このように整理をさせていただいているところでございます。

あと、世界遺産でございますが、ここも世界遺産ではありません。今、九州では、九州・山口産業遺産ということで、これから要望していこうという動きはございますが、あとは今、世界遺産になってございません。

【家田部会長】 わかりました。ありがとうございます。

ほかの案件は、五條新宮道路はご意見はございませんか。どうぞ。

【田村委員】 権限代行の3桁国道で、県の整備のスピードと権限代行で難工事をやる部分の整合性は、取れているのですか。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 先ほどのこの図1でご説明しましたように、今回のこのハッチのところをやることで、ほとんど県と我々と既にやっているところの穴を埋めるような形で今回権限代行になります。あと、少し残るところはもう県が取り組むということなので、そうなりますと、この図でいう十津川から五條まではおよそみんな大丈夫なところを除いて、すれ違える道路と、曲線が40キロ以上で走れるようなR50ぐらいな道路になってまいりますので、大体設計上の整合はとれるんだと思います。

【田村委員】 技術的な困難性を伴うことが、ある意味じゃ、一つの大きな要件で権限代行を行うわけですね。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 そうです。

【田村委員】 ところが、地方のほうの県側の予算制約で、計画はあるんだけど、それがなかなか進まない、特に防災の関係で県はスピード感をもってやりたいのだけれどもできない。そういう視点は、地整の判断ではないのかもしれませんが、そういう要望が県のほうから出てきているものですか。

【茅野近畿地方整備局道路部長】　　そういう側面もあろうとは思いますが。ここに関していいますと、こういう12号の台風あるまでは、1割程度しかこの区間、新宮からできていなかったんですね。そこで馬力を上げてやっ払いこうというところで、はた、そこに深層崩壊の箇所とか、非常に難しいところがあって、国の応援もお願いしたいというふうな県の強い要請だったというふうに理解しております。

【田村委員】　　わかりました。

【石田委員】　　すいません。今の大事なポイントだと思うんですね。紀伊半島全体のリダンダンシー考えると極めて重要ですね。

【田村委員】　　縦ね。

【石田委員】　　縦。で、スピードアップを図るためにも、技術的困難さだけではなくて、やっぱり全体のネットワークとしての強靱性、強さを図るためには、積極的にこういった場合に特にそうだと思いますけれども、理由は複合していると思いますけれども、もっと積極的に権限代行してもいいんじゃないかなとも思うんですね。そういう意見ですので、検討していただければと、なかなか難しい点はあろうかと思いますが、よろしくお願ひします。

【家田部会長】　　ありがとうございます。今の五條ですか。

【羽藤委員】　　五條。

【家田部会長】　　はい、どうぞ。

【羽藤委員】　　維持管理費で、五條新宮6.7キロで0.9億円という数値なんですけれども、これ、ほとんどトンネル構造物だと思うんですが、同じようなトンネル構造物で、次のページの滝室坂が6.3キロで、6億円ということで、随分ちょっと違いがあるんですけど、これは何か相当頑張っているのか、それともどうのご努力でこういう数字になっているのかというところがおわかりでしたら、ちょっとお聞かせいただければと思ったんですけれども。

【家田部会長】　　ありがとうございます。いかがでしょうか。

【茅野近畿地方整備局道路部長】　　地整にまたがるので、ちょっとここを聞かないとわからないところがありますが、ざっといって、五條新宮は、これ、基本的、県の道路なので、3種の道路になりますので、幅員も狭いですし、3種2級です。九州のは1種だと思いますので、その辺も維持管理には影響しているのかと思います。

【家田部会長】　　だけど、これ、地域高規格をつくるんでしょう。地域高規格ですね。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 ええ。地域高規格ですけれど、これ、山間部を通っているんで、断面も3の2種でずっとやってきています。

【家田部会長】 狭いんだ。ああ、そうすると……。でもさ、あんなひどい場所だから、維持管理ってかえってかかるんじゃないですかね。いや、幾ら頑張ったって、たまには石だっておこってくるだろうしね。だからといって、これが100倍になるとか、そういうことを言いたいわけじゃないんだけどね。実績に基づいていると思えばいいですか。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 災害が起きたときの災害復旧とか、これは入ってませんので、多分そういうのがあれば非常に、その災害とかの対応は高くつくんだろーと思えますけれども、これ、維持管理費、実績等で計算している数字ですので、この程度なのかと思いますけど。

【羽藤委員】 通常の実績で計算するとこの数字だ、この辺だということですね。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 ただ、災害が来たりとか、そういう面での対応はまた別のお金が要るんだとは思いますが。

【家田部会長】 羽藤先生、どうもありがとうございます。維持管理については、道路に限らないんですが、まだ、大きな軸足をそこに十分置いているとは言いかねる状態にあるので、ほんとうに適切に維持管理すると、どのくらい、どういう場合だとかかるかというの、はっきりしないところがある。だから、実績とると正しいかという、そうとも限らないということがあるので、ご指摘として、これからのプロジェクトで維持管理をどう見るべきなのかと、今、お答えありましたように、道路部長からあったように、軽微な災害復旧、あるいはそれも伴った修繕みたいなものをどのくらい見込んでいるのかというのは、勉強課題として、一般的な勉強課題として継続しましょうかね。

はい、ありがとうございます。

それじゃあ、今、挙げた4件についてなんですけども、大体皆さん、実施、妥当であるということにはよろしいですか。

(「はい」の声あり)

【家田部会長】 それじゃあ、附帯意見なんですけれども、先ほど出た議論としましては、この新宮紀宝道路につきましては、この当該区間は、新宮川によって紀勢方面が東西に分かれる非常に重要区間であり、南海トラフの地震津波を考えると、一刻も早くつないでおくことが重要であると。その点も考えて事業を進めていただきたいというようなニュアンスのものでいいですか。

(「結構です。はい。」の声あり)

【家田部会長】 ほかの案件に附帯意見、リクエストの方、いらっしゃいませんか。

【原田委員】 すいません。附帯意見というわけじゃないけど、今を見直していて、やっぱりさっきの奥入瀬のところは、102号、103号が重なっているところ、奥入瀬の街道で、この観光客がいて、そこが拡張できなくて、バイパスを打ってそれなりに車がどーん行って、そこがあいて、そこをうまく活用していこうというところが、石田先生も指摘されましたけど、今、見直してやっとわかったんで、わかりにくいですよ。

【家田部会長】 わかりにくいね。

【原田委員】 もうちょっと何とかしてほしい、ちょっと繰り返します。

それから、57号のほうも、これ、13ページで迂回が53分が80分、さっきの弱点度3.3、2.2というやつが、これ、だから、この図4のやつの縮尺とこの図2の縮尺が全然違うんですよ。トンネルは6.3キロぐらいなんですよ、たしかね。5.5か、6.3か。だから、この図4の何とか坂のところのちょろっとしたところに——ちょろっとというか、この図でいくと、少しのところはこのトンネルをつくと。僕は、もう全部トンネルができるのに、何でこんなに改善が少ないんだと思ったので、少しその辺がね、わかるようには思いました。附帯意見ではないけど。

【家田部会長】 資料を少し整えておいていただくと。

【原田委員】 多分地元のほうからは明らかなことなんだけど、地元でない人から見るとわかりにくいということが今の。

【家田部会長】 公開の資料になるんでしょうから、そこら辺がより明確にわかるように資料を整えていただくということで。

【原田委員】 はい。すいません。

【家田部会長】 そういう前提でよろしいですか。

【原田委員】 はい、ありがとうございます。

【家田部会長】 それじゃあ、ほかの件は、附帯意見は、なお書きはつけなくて、妥当であるでよろしいですか。ありがとうございます。

じゃあ、以上の件までいきましたね。ちなみに、ちょっとそうなった前提で感想をいうと、この103号奥入瀬バイパスは、我々がここまでつくってきた防災評価にあんまり向いてないですよ。あれは、もうちょっと広いエリアの中でのやつだからね、これを防災のところで言うていただくよりはね、石田先生もおっしゃったけど、あの東北地方の中

でね、最も集客力のある自然観光資源である十和田湖と奥入瀬溪谷を持っていると。それは決して一年の中でトータルで何時間渋滞なんていうような話じゃなくて、その期間にいかにも円滑に快く旅ができて、それで、それが東北の経済なり、人々の暮らしに生きていくんだと。それに寄与するプロジェクトなんだと、防災のプロジェクトというよりね。そんな感じを皆さんお持ちになったんじゃないかと思います。とりあえずの整理は、渋滞か、防災かといったら、防災のところに入っていますけども、防災のみならず、そういうところを総合的に判断して、妥当であるというふうに理解しているんだと思いますので、文章も少し手直ししておいていただけたらと思います。ありがとうございました。

それじゃあ、続きまして、名濃バイパスと寺田拡幅のご説明をお願いします。

【上坂中部地方整備局道路部長】 それでは、まずは、41号の名濃バイパスについてご説明をいたします。資料3の15ページをごらんください。

それとあわせて、全体の名古屋都市圏のこの名濃バイパスの位置をちょっとわかっているただくために、先ほどの資料2の10ページの右の図もあわせて見ていただければよりわかりやすいかと思います。41号名濃バイパスの図がここにあります。これは頭に入れておいていただきながら、私のほうは、資料3の15ページで説明をいたします。

まず、事業概要です。起終点が愛知県の小牧市の村中、図2でいうと、この村中の交差点から上の五郎丸の交差点まででございます。延長が7キロ、それで、4種1級の6車線、設計速度60キロでございます。これは既に30メートルの道路を今、実は4車で供用されているものを6車に拡幅するということです。実際の都計幅の中で6車に拡幅をするというものでございます。事業費が95億円、計画交通量が5万4,300台ということでございます。それから、車種別の内訳はこのようになっていまして、大型貨物もかなり混入率を占めているというところでございます。

続きまして、道路交通上の課題です。まずは、やはり国道41号の交通渋滞というところでございます。小牧市から犬山市間の国道41号では、信号交差点が連坦しております。これはこの沿線には、非常にいろんなメーカー、工場等が立地している産業道路的な意味合いになっております。そういう意味で、非常に信号交差点も連坦をしているというところでございます。その結果……。すいません。もう一度図1を見ていただければいいと思いますが、名神高速道路が東西に走っておりまして、それから、名古屋市の名高速小牧線というのが、実はこの村中交差点の手前でおけるというところで、ここは名高速と名神高速道路のほうのランプインターチェンジがこの村中交差点のすぐ南側で合流してく

るといふものでございます。この41号は、名古屋市内からこの村中のほうに向かっていくと、そこまでは6車線、で、上が名高速が走っているということなんですが、この村中交差点から北、今回の対象区間については4車線に絞られていると。6車から4車に減って断面が非常に小さくなっている区間でございます。そういうことで慢性的に渋滞が発生しています。

この図2の中で赤丸で描かせてもらっておりますが、ここの区間については、ほとんど交差点がこういう主要渋滞箇所選ばれているというところでございます。それで、ここの渋滞解消をすると、実は、ここの区間だけではなくて、先ほどの資料2の10ページにあります、この村中交差点から下の部分、これについては、実は名高速がおりれなくて、名高速上で渋滞をしているということで、ここは名古屋の中でも非常に高速上の渋滞のメッカにもなっております、そこの渋滞についても解消されるという効果を持つものでございます。

それから、右上にいきまして、物資輸送の速達性ということでございます。図3につきましては、これは、容量が不足しているということですが、これの図3の中の断面Aのところ、あ、すいません。これは国道41号ですね。失礼しました。国道41号の交通量と交通容量ということですが、今、交通容量を上回っていて、混雑度が1.17ですが、拡幅後には、交通容量が6万台ぐらいに上がるというところでございます。その結果、先ほど申しあげました41号沿線に立地している製造業、運送会社等のインターアクセスがよくなるということでございます。今回は特に大型車については、名高速というよりは、名神高速道路を通っていろんなところに行くということで、名神の小牧インターを取り上げさせてもらっておりますが、名神の小牧インターへのアクセスが今、非常に悪いというところで、そこの改善が必要になっております。

それで、整備効果でございます。費用対便益は、B/Cが3.0ということでございます。走行時間短縮便益が278億円、走行経費減少便益が20億円ということで、300億円、総費用99億円に対して、これ、3倍の便益があるということでございます。

それから、効果について2つ特筆して説明をいたします。1つは、ピーク時の旅行速度が向上するというところでございます。上り線につきましては、現況が21キロ、整備後は31キロまで向上するというところでございます。下り線については、27キロが33キロまで向上するというところでございます。もう一つの効果ということで、先ほど申しあげました小牧インターチェンジへの物流のアクセス時間の短縮というところでございます。

図5をごらんください。この現況が、これが名神の小牧インターに対する15分のアクセス圏域でございます。これが黄緑のところまで6車線化することによって広がっていくということで、15分圏域が拡大いたします。その結果、対象区間の北の端の五郎丸の交差点から小牧のインターチェンジまでのアクセス時間は24分かかっていたのが、整備後には16分ということになります。さらに、小牧インターチェンジの15分圏内の事業所数が、これ、現況で3,800事業所でございます。これが4,400になるということで、この事業所の数を見ていただいても、非常にここはいろいろな工場等が立地しているということが理解していただけたらと思います。

以上でございます。

【家田部会長】 続けて、寺田拡幅もお願いします。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 それでは、16ページ、寺田拡幅でございます。あわせて、資料4の10ページ、一番最後のページもごらんいただきながらお願いいたします。

寺田拡幅は、京都府の地図が事業概要と書いてあるところの下にあります。京都府の南側の地域にある道路でございます。その図1に事業の位置図っておりますが、おおよそのことをいいますと、南に宇治市がありまして、その宇治市の南側に城陽市のところにある道路で、24号が北から城陽ジャンクションと書いてあるところまでおりてきまして、そこでクランクで東西に行きまして、それでまた南側にずれるというふうな、クランクになっている24号の東西方向の区間を対象としているものです。この区間が新名神、新しく事業をやっております新名神と平行するものですから、この事業開始にあわせて事業をしていこうと、こういう予定のものでございます。

もう少しいいますと、そのさっきの資料4の10ページを見ていただきますと、もう少し拡大したものがございますけれども、城陽ジャンクション、これが京奈和道路と新名神とのジャンクションですけれども、ここから東に向けまして、2キロほどの道路でございます。断面を見ていただきたいんですけど、計画横断図というのが右下にあります。新名神が真ん中に高架でありまして、その現道が今あるんですけども、それを少し拡幅すると、反対側に西行きの2車線をつくるということで、新名神を挟んで両側に2車線ずつと、こういうものを合わせてやっていこうという、効率的に事業をしていこうというものでございます。

資料3に戻っていただきまして、この区間は、先ほどのロケーションからしまして、南

のほうに京田辺市、井手町、木津川市ってありまして、で、北側に京都市に向かって、主には、城陽市は通勤等の車が多い地区でございまして、現状の課題としてこうやって書いてございますように、通勤時間帯で非常に渋滞するというので、図2を見ていただきますと、この短い間で地方道との交差点を先頭に880メートルの渋滞長になるとか、非常に通勤時の渋滞が多いものでございます。そのせいで、迂回路、この黄色い線がその他の道路ですけども、南から北に行く道路が、24号の周辺の県道とかに迂回する道路が入り込んで非常にこの地域が輻輳して、渋滞を避ける車両の流入で城陽市街地の渋滞を引き起こしているというふうな課題があります。

そのことが起因しまして、右側の上にありますけれども、事故ですけども、非常にここは事故がほかの地域に比べて多いということがございます。事故の危険個所というのはこの2キロの中に2カ所ありますし、この地域では混雑度が非常に高いということが原因になりまして、渋滞中の車両への追突ということで、ほかの地域よりも、事故のうちの2倍がその追突ということになっております。

費用便益比は、B/Cは1.4ということでございます。効果のご説明をさせていただきます。同じことですけども、4車線になりますので、容量が拡大しますので、旅行速度が2.6倍になって42キロということでございます。それから、新名神と一体となって整備をしていきますので、城陽市のまちづくり計画等を支援していくということにつながるということでございます。交通事故の減少も、先ほど申しましたように、2車線が4車線になるということで、これは地整内の他の事例ですけども、4車線にすることで、そういう追突事故が減るというふうな効果を期待しておりますのでございます。

以上でございます。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、以上2件について議論をお願いしたいと思います。田村先生。

【田村委員】 初歩的な質問で恐縮なのですが、まちの中で工事をやるときの用地費は、事業費の中に入っているんですか。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 入ってます。用地費用、入っています。

【田村委員】 まちの中の道路拡幅ということで、事業期間中の工事渋滞の話はどのように考えているのですか。

【上坂中部地方整備局道路部長】 まずは、基本的に工事の前にはかなり広報をして、この時間にも工事をするというふうなことをやります。さらに、ほんとうに渋滞のピーク

のときは、時間帯をずらすとか、あるいはこういう周りに事業所があるときに、事業所の皆さんにお願いして、ここの交差点を通過して右折してくださいとか、ある程度分散をしてもらうようなこともちょっとお願いしていかないとなかなか厳しいのではないかなと思っています。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 寺田拡幅のこちらの場合は、2車線あって、その反対側に用地を買っていきますので、そっちを買ってからでき上がって回すということで、それは大丈夫だろうと思います。

【田村委員】 わかりました。

【家田部会長】 どうぞ。

【石田委員】 すいません。資料4の9ページに、名濃バイパスのほうですけれども、標準断面図が載っていますよね。これ、今、30メートルの道路を4車から6車に改築しようということで、自歩道がいじめられますよね。で、植樹とかほんとうにできるんだろうかとか、交差点部のことってどうなっているんだろうか。結構その隣の地図を見ると、交差点多いですよね。とすると、せっかく6車にしても、右折レーンとか、左折レーンがちゃんと設置できなくて、あんまり効果が出ないんじゃないかなというおそれもあるんですけど、何か工夫されているんですか。

【上坂中部地方整備局道路部長】 まず、歩道を縮小するということに対して、まず、歩行者への影響ですが、そこについては、歩行者が500人、600人程度ということで、そこは大丈夫だというチェックをしております。一応交差点についても、この30メートル幅の中で、何とかやりくりをしようとは思っているんですけれども、ちょっと場合によっては様子を見ながら、少し……。

【石田委員】 少し様子見ながらって、どういう？

【上坂中部地方整備局道路部長】 一応中ではやれることにはなっております。

あと、交差点部には一応付加車線の方はつけていくという。

【石田委員】 できるんですか。

【上坂中部地方整備局道路部長】 ええ。それはできることに、はい。

【石田委員】 はい、わかりました。

【家田部会長】 今のところは僕も言おうと思っていたところなんですけどね。よくあるんだよね、その議論が。いやー、あんなとこ、歩行者なんて大してないからね、いいんだよ、あんなの、やめちまえという。歩道なんて要らないんだみたいな議論があるんだ

けど、だから、そんなことをやっているから、歩行環境が、いつまで経ってもダメな国なんですよ、この国は。だから、500人だから構わやしないんだみたいな話じゃ、とてもじゃない。だけど、今、5メートルだから、3.5メートルだったら、十分快適な環境をつくれますねという話だったら納得できるんだ。ねえ。

【上坂中部地方整備局道路部長】 はい。すいません。3メートルプラス50センチ。

【家田部会長】 3割カットだもんね、スペース。ねえ。それで、車線のほうの、トラフィックレーンのほうは9%しか減ってないんだからね。で、メディアンがもっといじめられないのかとかね、メディアンは同じでしょう、これ、2メートルのままでしょう。メディアンはいじめる余地はないのかとかさ。メディアンなんて、別に真ん中に木、立っているわけじゃないだろうから、コンクリートのT字ブロックでも置いときゃいいじゃないかと。だから、この中身はもっとね、現代に生きるような道をつくんなきゃ、やっぱりおかしいと思う、スタンスとして。と私は感じましたけどね。

【上坂中部地方整備局道路部長】 ここはですね、もともとは企業立地がする前は、平地部で市街地の外だったんですね。ある程度30メートルの中で交通量的にずっと4車で十分というところで、実はバッファを持って歩道はゆとりを持ってつくってしまって、で、今回どんどん交通量が増えてきているという中で、スペースの見直しをかけたという形ではある。

【家田部会長】 いろいろいきさつはあるんだろうけど、やっぱり名古屋というとね、何か車のことしか考えてないまちだという印象が強いんで、それのお先棒を担いでいるようじゃだめでね。だって、道路分科会で、基本政策部会だって、これからは自動車のことだけ考えているようじゃだめだということを答申しているんだからね。さっきみたいなお答えされているとね、何を考えてんだって言わざるを得ない。まさかそれをなお書きにはしませんけども、ぜひね、お帰りになったら、いろいろとご配慮いただきたいというわけですわ。

【上坂中部地方整備局道路部長】 わかりました。

【原田委員】 すいません。

【家田部会長】 はい、どうぞ。

【原田委員】 これも何かよくある。41号のほうの大型車が多いよとって、この図3がってって、混雑度で1.17ということで、計画交通量だと5万4,300で、交通容量6万と出ているんだけど、普通は大型車も含めた乗用車換算台数で容量との比較とい

うか、何かしますよね。そういう点で、この図3ね、1.17とか言っているやつの、この四百何十台というのは乗用車換算台数なんですかね。それはよくわからない。

それから、もう一個は、今度、24号のほうの断面で、さっきのこっちの41号の断面でちょっとあれしたんだけど、24号の断面を見ると、新名神高速の形状がちょっと変わったら、この下に道路につくりゃいいじゃないとかさ、あるいはこういう形状だと、新名神の高速道路の下の空間はどうなるとるんだらうとかさ、思うよね、この図だと。それはどうなんですかね。何かまちづくりとの関係、どうのこうのとか書いてあったけど。

【家田部会長】 ご質問だね。

【原田委員】 はい。

【家田部会長】 じゃあ、1つずつお答えいただけますか。

【原田委員】 少し、相談されているようですね。

【羽藤委員】 じゃあ、考えている間にちょっと質問。

41号ですけども、渋滞がワーストということで、容量一点突破というのは、それなりにには非常にわかるかなという気がしたんですが、であるとすると、逆に言うと、むしろその容量を拡大したことで、潜在需要みたいなものがいかにも出てきそうなところなのではないかなという気はするんですが、これ、ちょっと質問するとあれなんですけども、そういったことというのは、どういうふうにお考えなのかということがちょっとお聞かせいただけたらなという気がちょっとしました。

【家田部会長】 需要の予測ですね。

【羽藤委員】 ええ。

【上坂中部地方整備局道路部長】 潜在需要については、今のところ計算上はそこは考えておりません。はい。従来どおりのやり方でやっています。

【家田部会長】 だから、誘発的なものは入ってないけども……。

【上坂中部地方整備局道路部長】 入ってない、そうです。

【家田部会長】 よそから転移してくるのは入っている。

【上坂中部地方整備局道路部長】 それはございます。

【家田部会長】 けども、いろんないきさつでネットワークも全部できたことを仮定するんじゃなくて、手前でやめておくというようなことがあって、わりと需要をかた目に見積もっている、ですよ、今のやり方はね。

【上坂中部地方整備局道路部長】 はい。

【家田部会長】 だから、羽藤先生のご質問に対しては、そこまでの配慮したような予測にはなっていないということなんでしょうね。

【上坂中部地方整備局道路部長】 そうです。はい。

【原田委員】 今のは、石田先生のほうがいいかもしれない。誘発交通を考えた場合でも、B/Cの点からいけば、今、3.0あるので、少し落ちるけれども、それほど問題になるというところにはならないということだと思えます。

【家田部会長】 今、2つ、前に出たご質問はいかがですか。

【上坂中部地方整備局道路部長】 前のほうですね、先ほど、これは、乗用車換算はしておりません。そのままの交通量でございます。

【原田委員】 ああ、そうですか。普通はするよなって感じですけど、まあ、いいです。

【家田部会長】 それはルールがあるんじゃないですか。それはあれですね、道路局で持っている何らかの手法的マニュアルに従って淡々とやっているということですか、乗用車換算してないというのは。

【上坂中部地方整備局道路部長】 ここは、とにかくこのグラフ自体は極めて単純に交通量としてお見せするというので、特にこういう道路局のルールに従っているというものではございません。

【家田部会長】 ああ、そう。わかりました。まあ、現ナマを出しているということね。

【上坂中部地方整備局道路部長】 そういうことです。はい。

【家田部会長】 で、寺田拡幅。

【茅野近畿地方整備局道路部長】 寺田拡幅の構造ですけど、これ、標準断面になります。ですから、まず、この絵だけを見ると、すき間があるんですけども、新名神の外側、それは右折レーンを使ったり、いろんなことが各場所ではあるんだろうと思います。ただ、真ん中については、ここ、もう空間としてはありますけれども、沿道利用、これ、基本的には国道ですので、沿道利用を考えたいということと、それから、資料4を見ていただくと、土地利用的にそこがビルとか稠密であってどうしようもなければ、場所は工夫して使うこともあるんでしょうけど、こういう土地利用ですので、側道的に両側にするというのを選択したというふうなことでご理解いただきたいと思います。

【原田委員】 はい、わかりました。

【家田部会長】 よろしいですか。はい。ほかにご質問ございませんか。

それじゃあ、以上の2件は妥当であると、新規事業化妥当であるということによろしい

ですか。附帯意見はなしでよろしいですか。はい、ありがとうございます。

それでは、直轄関係のが終わりましたので、今度は会社の施行事業について、ご説明をお願いします。

【中神高速道路課長】 それでは、会社施行事業ということで、ご説明申し上げます。資料5をご覧くださいければと思います。対象は一般国道42号湯浅御坊道路の4車線化でございます。この事業につきましては、ちょうど1年ほど前に高速道路の全国6区間につきまして、4車化の事業が認められたといえますか、スタートしてございまして、高速国道については、既に国幹会議の手続を経て事業を着手しているところでございますが、ご覧のように一般国道の部分、一般国道の湯浅御坊道路につきましては、この分科会の評価をいただきまして、その後に事業に着手すると、こういう手続を考えているところでございます。

表紙をおめくりいただきますと、事業の概要でございます。これは和歌山県御坊市から同じく和歌山県の有田川町までの間、19.4キロでございまして、全体事業費は710億でございます。通称湯浅御坊道路ということでございまして、この区間の4車化でございます。

2番の道路交通上の課題でございますが、左下の地図といえますか、ポンチ絵をごらんいただきますと、海南から有田という区間がございますが、こちらの区間が従来400回を超える渋滞の激しい区間として知られていたわけでもございまして、その南側の区間が湯浅御坊道路ということになりまして、こちらの区間が、上の海南から有田が4車化になる前の状況でございますけれども、渋滞が41回ということでございます。それが海南から有田の区間の4車化の事業が23年5月に完成をいたしまして、ここの4車化に伴いまして、上の北側の区間の渋滞が非常に減ったという状況でございます。それに伴いまして、その南側の接続する区間でございますが、有田から御坊につきましては、200回近くの渋滞に達したということでございまして、ちょうど右側に写真の1番でございますけれども、渋滞状況がございますが、こういったような状況になっているということでございます。図の2をごらんいただきますと、区間別の交通量ということで、全区間で容量オーバーをしているという状況であるということ。それから、②番でございますが、交通事故が多発ということで、図4をごらんいただきますと、通常の4車線以上の区間に比べまして、死傷事故率が1.5倍、それから、死亡事故が4倍と、こういったような状況でありますとか、③番でございますように、2車線でございますので、一旦通行止めになりますと、非常

に大きい影響があると。特に交通量が2万台というふうが多いということもございまして、影響も大きいという状況でございます。

4車化の整備効果でございますが、費用対便益につきましては、1.1というふうに見込んでございます。効果の①番でございますが、交通容量が3倍増いたしますので、渋滞の対策に非常に大きな効果があるということと、効果の②番でございますが、4車化に伴いまして、当然ながら事故の減少が期待されるということでございます。それから、効果の③番ということで、地域経済・地域社会を支える幹線道路としての機能がアップするのではないかとございまして。

湯浅御坊道路の4車化については以上でございます。よろしくご審議のほど、お願い申し上げます。

【家田部会長】 ご説明ありがとうございます。それでは、これについて審議をお願いいたします。どうぞ、太田先生。

【太田委員】 B/Cは1.1なのですけれども、ネットワーク上必要だと思いますので、ぜひ進めていただきたいと思います。

1点質問なのですが、これはこれ以外のものも含めてそうなのですが、阪和自動車道の海南から有田と、今回の有田から御坊までと、これを分けて別々に評価するというのは、そもそもどういう理由なのですかね。

【中神高速道路課長】 もともと一般の有料道路で事業がなされていまして、海南から有田については、いずれも一般有料道路で個別に事業化されておりますが、北の海南有田については既に高速国道に編入をされております。それで、今回評価いただきます湯浅御坊道路については、まだ高速国道に編入されておらず、形の上では一般有料道路ということで、独立してご評価いただくということを考えてございます。

【家田部会長】 はい。ほかにいかがでしょうか。石田先生。

【石田委員】 こんな渋滞しているのに、B/Cが1.1って何で低いのだろうかと思うんですが、何か答えをお持ちですか。仮説を言うと、多分2段階でつくっちゃったので、結構お高いものになっちゃって、B/Cが結果的に低くなったんじゃないかなというふうな想像もするんですけど、そういうことはないですか。

【中神高速道路課長】 事業費的には、この区間、完成2車で作っているものですから、いろいろ、例えばオーバークリップを4車用につくり直さなきゃいかんとか、そういった追加投資があることは事実でございます。

あと、ちょっと今、手元に数字ございませんが、現況交通量が、この図2をごらんいただきますと2万台です。これで激しい渋滞ということになっておりますが、計画交通量は1万2,500台ですので、この図2に1万2,500を当てはめると、そんなに超過しないということになるのかなと、ちょっとそこら辺の数字のマジックかなという感じもいたしております。そこまではちょっと精査してございません。

【石田委員】 何でだろう。

【家田部会長】 今の関連してちょっと質問すると、この渋滞状況図があるでしょう。前と、それから、今とあって、で、それがどうなるんですか、これで、この事業で。おそらくそれだけじゃ、下に詰まるからね。ということは、たかが知れた距離が、まあ、現段階ではですよ、このプロジェクトをやったとしても、たかが知れた距離がすいっと走るだけだから、いずれ全部やるとすごい効果になるんだけど、この段階ではたかが知れた効果しか出ないって、そういうことじゃないかなと思ったんだけど、その辺の何か分析とかはしていますか。

【中神高速道路課長】 すいません。失礼いたしました。資料5の最後のページに、御坊から南紀田辺のデータがついてございます。こちらについては、既に4車線化用の土地もございますので、近畿の小委員会におきましても、こちらの区間がおくれますと、またその渋滞の先送りになりますので、同じ時期に供用するように望むというご意見が出されていると聞いてございます。

【石田委員】 ああ、なるほど。

【家田部会長】 だからね、何ていうんだらう。これはこのプロジェクトで決めることじゃなくて、一般論でいうんですけど、途中なんですよ、これ。仕事の途中。途中のところだけね、評価してみたってね、そんなもん、たかが知れた効果しか出ないのは当たり前の話で、全部できるとすごいもんねという、そういうやつでしょうか。だから、この区間の評価と、それから、全部できたらどうなんだもんねというね、両方表現しないとね、わかんないですよ。人体の中のね、ある部分だけ取り出してきて、おまえの、家田の二の腕の効果は何ぼだって言われて、手のひらのついてねえような二の腕なんて、何の意味もねえやっとなるわけだからね。だから、そういういい事例というのか、こういうやり方じゃ、やっぱり評価が限度があるなということがわかる事例じゃないかと思うんですけどね。まあ、検討、勉強の課題にさせていただけたらと思います。

石田先生、どうもありがとうございます。大事なご指摘いただきました。

ほかにはいかがでしょうか。田村先生。

【田村委員】 参考資料の知事の意見のところに、県の側から大きな構想の中の一部として位置づけて議論されていますよね。このあたりとの関係を説明いただけますか。

【中神高速道路課長】 紀勢線全体のお話？

【田村委員】 県の要望の中の一部を今、国が事業化するのだけど、県としては、南海トラフのことも含めて広域の要望を持っている。その中での国の道路整備のスピード感を知りたいのです。

【中神高速道路課長】 まず、今日、ご説明した区間につきましては、ある程度事業期間かかるということもございますので、これを起点といたしまして、4車化については、引き続き間断なく事業化をしてまいりたいと考えております。ほかのミッシングリンクについては……。

【森企画課長】 今の知事のご意見は、多分、今のこの11ページの絵と9ページの意見に多分集約されているんだろうと思います。先ほどご意見いただいたように、今回評価をしていただいておりますのは、新宮紀宝道路という一部の橋梁の部分だけだったわけですが、残りの部分も同時にやっていただきたいということでもありますし、私どものほうとしても、それは並行的に、先ほどPIをもう既にやっているとか、おおむね固まっていますよというご紹介させていただいたわけでもありますので、それを今度B/Cなり、等々のいろんな詳細な計測ができるような調査レベルをアップするのだということで、そこはおつけ調査は継続させていただいて、先ほど、まさに私どものほうの言葉足らずで、委員各位からフォローしていただきましたように、新宮紀宝道路ができ上がったときには、前後の区間の事業がおおむねめどが立って、同時に供用が図られるような手配、あるいはそういったような配慮しながら事業を進めていくという形で考えていきたいなと思っています。それは多分知事のご意見と平仄が合っているのではないかというふうに理解しております。

【田村委員】 ありがとうございます。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょうか。よろしければ、それじゃあ、この件について結論を出したいと思いますが、提案どおり、新規事業化については妥当であるということによろしいですか。

(「はい」の声あり)

【家田部会長】 ありがとうございます。これは、なお書きの附帯意見じゃなくて、議

事録に残す、今後の勉強課題として、さっき石田先生おっしゃったような意味でね、当該区間だけじゃなくて、それがその先のことも全部考えたときのプロジェクト全体での効果と、両方見ないと、その当該区間の意味というものがなかなかわからないよねというようなあたりの勉強をね、評価の改善としての研究をしてはどうかというようなことだけ残しておきましょうかね。

【太田委員】 コメントをちょっと。

【家田部会長】 どうぞ。

【太田委員】 この部会のタスクは、新規事業採択が妥当かどうかということですので、今のやり方で我々のタスクは終わったと思っています。

それで、今、家田先生、それから、石田先生からもお話がありましたように、評価の仕方とか、道路政策の中の位置づけについて幾つかヒントがあったように思います。1つは、今、お話出ましたように、ピースミールで一個一個事業採択が妥当かどうかを採択しないと、予算の関係で要求できないからということなのですけども、道路政策の全体のあり方としては、一つの大きなネットワークの中でどう考えるかというのが重要です。今回の評価でも、ネットワーク全体で、例えば和歌山のほうでしたら、紀州のほうをぐるっと回った全体でのB/Cがあって、その中で着実にネットワークをつくっていくということが重要です。それはどういうことにつながっていくかというと、そのネットワークの中から効果の高いものからしっかり順番にやっているのですよということを指し示すことになるので、その工夫をしておく必要があると思います。

それから、今日はどちらかというと、防災関係を重視して評価をした部分があると思います。しかしながら、防災というよりも、実は日浴道にしても、ネットワーク全体、あるいは大分と熊本の間地域高規格にしても、ネットワークをつくることによって、日本全体の物流等々の効率性を上げることによって、全体の日本の効率性を上げていく。そして、それは国際競争力につながっていくということを考えるべきだと思うのです。そうすると、やはり地元から見ると、時間というのは非常に重要だと思うのですね。新規採択評価で実際の工事の進捗は毎年毎年の予算措置なので、完成年次が明示されない形になっていますし、今回の評価においても、完成年次はここでは明記されてないのですけれども、地元の人たちが企業立地等々考える場合には、どうしてもそのところが重要なので、でき得る限り執行におきましては、もちろん早くやっていくのは当然ですけれども、完成年次の目処に対する情報を提供していただきたいと思います。

それから、最後に1点なのですけれども、ぜひ他の政策との連携とか、整合性について配慮いただきたい。田村先生のほうからありましたけれども、県の道路政策の進捗状況等も関連させるのも当然ですし、あと、もう一例は、医療の問題で第三次拠点病院に対してという話がよく出てくるのですけれども、厚生労働省の病院立地計画のことをチェックしているのだろうか。もしかしたら、今ある病院を前提にして計算しているだけであれば全体として整合性が取れないかもしれません。省庁横断的な話はほかにもいろいろあると思うのですけれども、確認していただいて政策の立案に進んでいただければいいかなと思います。

【家田部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、以上で全部議論が終わったと思うので、終了したいと思います。

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と思います。

また、今回の資料と審議結果については、道路分科会委員にご報告させていただきますと、こういうことでございます。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【家田部会長】 ありがとうございます。

以上で私の役割は終わりですけれども、ほかに皆さんからご発言いただくことはございますか。よろしいですか。石田先生、よろしいですか。ありがとうございます。

それじゃあ、私の司会を事務局にお返ししたいと思います。

【黒田総務課長】 長時間にわたるご議論、どうもありがとうございました。本日の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内容を当省のホームページにて公表したいと考えております。

以上をもちまして閉会とさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —