

社会資本整備審議会 道路分科会 第10回事業評価部会

平成26年3月12日

【黒田総務課長】 皆様、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10回事業評価部会を開催させていただきます。

それでは、開会に当たりまして、道路局長の徳山よりご挨拶を申し上げます。

【徳山道路局長】 大変お世話になっております。本日は道路分科会第10回事業評価部会を開催いたしましたところ、家田部会長はじめ委員の先生方、年度末のお忙しい中をご出席を賜りましてまことにありがとうございます。

本日の部会は平成26年度予算に向けた道路予算の新規事業の採択時評価ということで、大変重要な案件をお諮りすることになっております。高規格幹線道路で4事業、その他の道路5事業の計9事業について新規採択の是非をご審議いただくと、こういう予定でございます。

公共事業を巡る世の中からの視線はひところのように全くの悪玉というようなことよりは少し是々非々という形に変わってきたような気がいたしますけれども、そういう中でもやはりきちんと厳選をして、必要な事業をコストをきちんと把握しながら進めていくという姿勢が大事ではないかなと思っています。

そういう意味では今回の9事業、かなり厳選をしたつもりでございまして、延長で言いますと合計で99キロになります。昨年が101キロでしたから、ほぼ同じぐらい。その前は150キロ強ぐらい。さらにその前の年は300キロ弱ぐらいでございましたから、ここ2年は100キロ程度の水準ということでかなり厳し目な新規採択案となっております。この部会に先立ちまして、関係の道県知事さんからもご意見をお聞きするとともに、関係する地方整備局におきまして地方小委員会も開催をして、地域の有識者の皆様からもご意見をお聞きしてまいったところでございます。

なお、甚だ失礼なのでございますけれども、今日、私、国会の災害対策特別委員会で午前、午後ずっと質問の通告をたくさん受けておりまして、20分ほどいたしましたら答弁に戻らなければいけなくなっておりまして、その失礼をあらかじめお許しをいただきたいと思っております。本日は限られた時間でございますけれども、ぜひ有意義なご審議をいただ

たらと思っております。どうぞよろしく願いいたします。

【黒田総務課長】      ありがとうございました。

本日の事業評価部会でございますが、平成26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。

それでは、最初にお手元の資料を確認させていただきます。配席図、委員名簿、議事次第のほか、資料1「平成26年度 新規事業候補箇所 選定の考え方」、資料2、同じく「新規事業候補箇所説明資料（高規格幹線道路）」、資料3、同じく「新規事業候補箇所説明資料（高規格幹線道路以外）」、参考資料1「諮問文及び諮問理由」、参考資料2「道路事業の新規事業候補箇所についての知事意見」、参考資料3「地方小委員会の概要と意見」、参考資料4「区間別の費用便益分析の試算」、参考資料5「平成26年度 新規事業候補箇所説明資料（計画段階評価）」、参考資料6「事業評価に係るバックデータ」となっております。また、地方小委員会資料をファイルにとじて置かせていただいております。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7条1項により公開といたしております。

なお、本日出席いただいております委員の方は、総員8名中、現在5名でございますので、審議会令9条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。なお、竹内委員はおくれてこられると伺っております。また、石田委員、原田委員におかれては本日も欠席でございます。

それから、先ほど局長のほうからお話し申し上げましたとおり、所用のため局長は途中退席、また、道路局次長、高速道路課長も同じく所用のため途中退席させていただきますので、あらかじめご了承くださいますようよろしくお願い申し上げます。

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】      それでは、これより議事に入らせていただきます。

今、お話がございましたように、今日は26年度の事業が全部で9件あるのですが、議論の進め方としまして、事業選定のあり方のところで1回区切り、それから高規格幹線道路についてまとめて4件の説明と質疑、それからそれ以外の道路につきまして5事業まとめてご説明と質疑と、こういうふうに進めたいと思います。

それでは、まず最初に事業選定の考え方、この辺につきましてご説明をお願いいたします。

【茅野国道・防災課長】 国道・防災課長、茅野でございます。直轄事業の新規事業の候補箇所の選定の考え方、資料1でご説明させていただきますのでよろしくをお願いいたします。

資料1、これは部会長からご説明がございました、事業9箇所ございますけれども、これらの新規事業化のご審議をいただくもので、個別の説明の前にこの資料で高規格幹線道路、それ以外の道路の全体の説明をさせていただきます、その後、個別の箇所のご説明をさせていただきます。

1ページ目をご覧くださいと思います。流れ図が出てきています。まず、これはフローですけれども、本日はこの4つ目のボックスをご審議いただくということでございます。今日に先立ちまして各県から2月25日ごろから県知事の意見をいただいております、その結果は全て参考資料2のほうについてございます。その中の全ての事業について知事からは異存なし、是非にというご回答をいただいているところでございます。それから、3月になりまして、各地域の小委員会でそれぞれご審議いただいているいろいろな意見をいただいております。これはまたその中でご紹介したいと思っております。各小委員会では相当詳細な資料に基づいてご議論をいただき、各ポイントの検討に基づいて審議いただいたということで、その内容について、まとめてございます。

本日の部会でのご審議を終えまして、今後の予定ですが、国会の予算審議により予算が成立し、実施計画において事業が決まると、こういう流れになっております。

箇所のご紹介です。2ページ目、その隣のページをごらんいただきたいと思っております。これは具体的箇所の、9カ所のリストでございます。上から北海道、沖縄までございますが、上の4カ所が高規格幹線道路、いわゆる高速道路の区間になっております。下の5カ所はそれ以外の一般国道のバイパスや地域高規格道路というものになっております。

次のページをご覧ください、それぞれの箇所でございますけれども、9箇所あります。内訳ですけれども、赤い四角で囲ってあるのが高規格幹線道路、それから緑の四角で囲ってあるのが地域高規格道路、その他となっております。北から北海道に倶知安余市箇所、それから紀伊半島のところに2カ所、42号で区間がございまして、長崎に高規格幹線道路の西九州自動車道1区間、それから地域高規格として富山と厚木秦野道路、神奈川県に1カ所、それから沖縄に1カ所。それから一般道路として土浦牛久バイパス、6号でござ

いますが、右のほうにございます。それから、大分で10号の拡幅事業、高江拡幅が  
ございます。これが全体の今回の区間でございます。

それでは、4ページから選定の考え方をご説明させていただきたいと思  
います。まず、2つに分けて、高規格幹線道路、今申し上げた、先ほどの赤い区間  
ですけれども、その高規格幹線道路の4つの選び方、考え方の流れをご説明  
させていただきます。

高規格幹線道路につきましては、事業を行っていない未事業の区間がござ  
いますが、この中から重要な都市なのにすぐに行けない、速達性が確保でき  
ていないとか、あるいは災害によってひとたびそこが切れるとバックアップ  
できない、そういうネットワーク上の課題、それから2つ目の課題として、  
大雨で通行が規制されて津波で浸水するとか渋滞で現道行けないとかとい  
う現道側の課題ですね。そういう課題がある。それから3つ目の課題とし  
て地域の独自の課題。例えば医療機関にアクセスが確保されていないとか、  
せっかく観光地があるのにアクセスが悪くて生かされていない、という地  
域の課題。そういう3つの観点で課題を考えまして、それらの課題があ  
って、なお、都市計画が終わっておるとか、あるいは環境アセスが済んで  
いるなどの事業を行う環境が整っている区間を今回選んで4カ所というこ  
とで下の4カ所を選んでございます。

後で詳細をご説明させていただきます。

次のページをご覧くださいと思います。これが今申し上げた1番目の課  
題のネットワークの課題のうちの速達性が確保できていないという説明を  
しております。これは実際の車のプローブデータで主要な都市間がどれぐ  
らいの速度で行けるか、あるいは都市間が連絡できているかというものを  
あらわしているものでございます。右下に凡例がござい  
ますけれども、大体80キロ以上で連絡ができるものから、赤い40キロ未  
満でしか連絡できないものまでございまして、都市間の連絡道をあらわす  
ものでございます。東北地方の太平洋側とか、あるいは日本海側、それ  
から山陰地方、それから九州、紀伊半島、こういったところが右下の凡例  
で言いますと40キロから60キロの課題があるというふうなことが見て  
とれます。これが1つ目のネットワークの主要都市の連絡道の分析でござ  
います。

次のページをごらんいただきたいと思  
います。防災機能という観点でのネットワークの  
評価でござ  
います。まず震災以降、ここでご検討いただいた内容でござ  
いますけれども、  
防災機能上のネットワークの評価ということですが、まず、A、B、C、Dと  
ランクを決  
めております。それぞれ上から、いいものから、下の脆弱なものまで行く  
わけですけれども、都市間のリンクの災害に対する弱さ、その道路自体が  
災害に強いかどうか、それから

多重性、複数のルートがあるかどうか、その2つの指標で両方持って、両方クリアしていればA、両方ともクリアしていなければBまたはC。その道路自体が災害に弱い、それから多重性がないというふうな2つの観点で評価が低いものは赤のDという評価になります。災害に弱い、脆弱なルートということになります。全国を見ていただきますと、赤い脆弱なところが各所にたくさんあるということがごらんいただけると思います。特に東南海、津波が想定されている地域などを中心に、災害に強い道路が1本もない、厳しいDランクとなっているものが多くございます。そんな中で今回、幾つかの区間を選んできているということでございます。

次のページが7、8です。これで今、抜けている区間、未事業化区間のロングリストを用意してございまして、そんな中で先ほど申し上げた都市間がつながっているかどうかという速達性、それから災害のリスクを含めましてロングリストをあらわしています。この中で今回の候補区間が黄色になっております。具体的には、真ん中辺りのネットワークとしての課題、それから並行する現道の課題という2つがありますけれども、まずネットワークとしての課題ということで、都市間の到達性が難しいというのが区間として丸、あるいは二重丸の印がついているのはそういう区間でございます。その隣が大規模な地震に対する主要都市拠点間の連絡、防災レベルの先ほど申し上げたA、B、C、Dの区間で、Dであれば赤い区間でしたけれども、非常に脆弱な区間というふうな見方をさせていただければと思います。

それから、その次の並行する現道の課題というのが、例えば津波で現道がつかるとか、あるいは事前通行規制がある区間であるとか、あるいは現道が渋滞しているとか、あるいは冬期にスタックする、そういう地域ごとの現道の課題があるものが並行する現道の課題ということで丸印がついたりしているところでございます。

およそそういうことで、今つながっていないロングリストの区間を選定いたしまして、その中で今の重い課題があるかどうかということでチェックをして、課題がある区間につきまして右側、事業実施環境というところですけども、検討中、確定というように、書いてございますけれども、都市計画とか環境アセスメントとか、そういう準備が整った区間については確定ということで、準備が整ったという印にしております。そういった事情が整った、条件が整ったものを黄色い帯にしているということでご理解いただきたいと思います。それを全国で選んでいきまして、この4カ所が選ばれたという選定の方法になっております。

次のページをごらんいただきたいと思います。高規格道路以外の道路、バイパスとか地域高規格道路ですけれども、そういったものの考え方、フローをお示ししています。9ページでございます。具体的には同様の考えをしているのですけれども、地域において大きな課題があって、事業環境、都市計画、アセスメント等の環境が整っている区間について、各地の小委員会で詳細にご審議いただいて、全国的な課題において必要かどうかということで選んできております。小委員会でさまざまご検討をいただいて、その中で地域における道路交通上の課題、それから地域から要望があって、なおかつ環境が整っている区間として上がってきたものの中から、全国的な課題としてそれに照らして必要性を確認し、そして選んできたのが5事業でございます。全国的な課題としましては、道路の防災、震災対策の観点から必要な区間、渋滞の観点です。地域の都市・地域活動の観点から必要だということで、これは地域の渋滞協議会で、後でご説明いたしますが、主要渋滞箇所として選ばれたものでございます。それから、地域固有の課題解消の観点からの必要性ということで、今回は事故ということで地域のさまざまな協議会をつくっていますが、その協議会の中で特定された事故危険区間を含んでいるような区間というような地域の3つの課題を全国的な政策課題に照らして、そういう地域固有の課題があるもの、そういう3つの観点で選んできたのが下の区間でございます。

まず関東の牛久土浦バイパスについては、今申し上げたうちの渋滞箇所、それから事故がある箇所、こういった観点で選んでおります。それから厚木秦野道路については、主要渋滞箇所、それから事故の箇所があるということで選んできております。北陸の41号、大沢野富山南道路、これは3つそれぞれですけれども、法面崩壊という防災の観点、それから主要渋滞箇所、それから地域危険箇所、そういうもので選んできてございます。九州も渋滞と事故、沖縄も渋滞と事故ということで、それぞれに地域での課題を持っているということで必要性を確認しております。

そんな中で準備が整ったものを今回選んできたということで、今申し上げた地域の中で2つだけご説明させていただいて、ここの説明を終わらせていただきたいと思います。10ページでございます。これは渋滞地域の円滑な都市地域活動の観点からの必要性を選ぶ考え方をイメージしたものですけれども、これは茨城の例を示させていただいています。これは茨城県で国、それから道路管理者、高速会社、警察、バス事業者、有識者、そういった関係者に集まっていただきまして、移動性・安全性向上委員会という定期的に議論する場を設けておりまして、その中で主要渋滞箇所・区間というものを選んできております。

この図で見ていただくと、これは牛久土浦の辺りですけれども、国道6号を通っている辺りですが、赤い丸が渋滞箇所、それから青い帯のようにになっているのが渋滞区間エリアということでございます。これは客観的なデータに基づいて渋滞している箇所を、低速度な部分を抽出したものを選びまして、さらに加えて道路利用者からパブリックコメントという形で、ここは渋滞しているというようなことを数字プラス実感ということで選んできている区間ということで、地域の主要渋滞箇所を特定して、そういった箇所が現道の課題としてある区間として、今回、この赤い対象区間を選んだものでございます。

11ページでございます。もう一つの地域の課題、同じような考え方ですが、事故についても地域で関係者が集まっていた安全向上委員会というものを開いております。この地域の会議の中で死傷者の事故データに基づきまして区間を抽出して、それにプラス、地域の事情がよくわかっている市町村とか、あるいは道路利用者、地域住民にアンケートをとりまして、それで選んでくるというような事故危険区間というのを選んできて、選定する。それで、その区間が現道にかかるような部分について区間を今回選んできて、それが土浦牛久バイパスということで選んだものでございます。

こういう選び方をそれぞれの区間でして、一般道路のほうも今回の5区間を選んだということでございます。

12ページ以降はその区間を書いておりますが、これはまた、後で区間ごとにご説明する中でご説明させていただきたいと思っております。

以上9区間のご説明をさせていただきました。よろしく願いいたします。

**【家田部会長】** どうもありがとうございました。

それでは、1つ目の議題になりますけれども、全体的な選定のプロセス、評価の考え方、この辺全体を通して、個別の議論は後でやりますので、ご質問やご意見が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。

1点だけちょっと教えていただくと、例えば9ページを見ると、最終的にこの場にこれから諮られるのは5件ということですが、一番上の欄で各小委員会で審議の上、選定していると。そしてそれが上がってきてと、こういうことなんですけれども、上がってきているのはこの5事業より多いんですか。それともイコールですか。

**【茅野国道・防災課長】** 今回、イコールでございます。

**【家田部会長】** それはたまたまということでよろしいですね。

**【茅野国道・防災課長】** 準備が整っているのがそうであったということでございます。

【家田部会長】 はい、ありがとうございます。

いかがでしょうか。太田先生。

【太田委員】 今の9ページですが、「全国的な」政策課題とはどういうことでしょうか。言葉としては「国家的な」というのが近いと思いますので、何か強い意味があれば教えていただければ。

【茅野国道・防災課長】 国家的な施策課題で、我々が全国的に抱えている問題で、もう一度チェックした、というようにお考えいただいたらと思います。

【家田部会長】 よろしいですか。

ほかにいかがでしょうか。

【羽藤委員】 8ページ目のところで、並行する現道の課題のところ、走行性で冬期スタックの有無というところは、これは起こったか起こっていないかということでわかったんですけども、防災の事前通行規制区間の有無の注4のところの意味がちょっとわからなかったのを教えていただきたいのですが、これは冬期のスタックと同様に、台風とか災害によって通行規制が並行している道路で行われた、行われていないかではなくて、これだけ読むと、独自の基準を設けているところというふうにも読めるんですが、これ、どちらですか。

【茅野国道・防災課長】 これは、規制区間を設けているところというように、例えばある区間が雨が150ミリ連続で降れば規制すると、あるいはそういう区間を幾つか決めてございますので、そういうところが現道である、なしということです。

【羽藤委員】 そうしますと、冬期のスタックと同じレベルで台風災害とかで並行する道路がどれぐらい通行どめになっているとか、影響を受けているのかというようなところがわかるようなところというのはこの表の中にはないという理解ですか。

【茅野国道・防災課長】 これはそういう評価ではなくて。

【羽藤委員】 ということですね。

【茅野国道・防災課長】 はい。区間の性格というのでしょうか。

【羽藤委員】 何となく、そういう評価もあったほうがいいのかなと思ったので、ちょっと聞かせていただいた次第です。ありがとうございます。

【家田部会長】 この事前規制っていうのが、実績とどのぐらいフィットしているかという辺りがまた別途の課題としてあろうかと思えますけれども、おそらくはそれがフィットしているということであればこれでいいと。



【羽藤委員】 そうですね。そういうことですね。

【上村委員】 7ページ、8ページのところで、未事業化区間の状況の中でも特にネットワークとしての課題で大規模災害に対する脆弱性があるというところのレベルがDというところが結構多いなど、まだまだ多いなというのを非常に強く感じました。Dというのは非常に災害危険性が高く、迂回路も災害危険性が高いというのがDになっていると思うんですけども、まだいろいろな条件が整わなくて、この評価部会に上がってこないわけですけども、何かやはり条件が整わない中にはいろいろなことがたくさんあると思います。特にこのDの評価になっているところは道路の場合、都市計画とどうリンクして考えるかというのが非常に大事なところなので、この区間の都市計画決定がなるべく早くできるようにご指導というのをこれからも継続して進めていただきたいと思います。

それから、これは単純な質問なんですけれども、未というのと斜線とはどういうふうに判断をすればいいのか。

【家田部会長】 区域じゃないということですか。

【上村委員】 じゃないということですか。ほかに斜線が、環境評価の状況でも。

【茅野国道・防災課長】 斜線には都市部とそうじゃないところとありますので、都市計画の必要ということに該当しないところは斜線です。

【上村委員】 環境のほうもそうですか。

【茅野国道・防災課長】 環境もそうです。今、法律でアセスになっていますので、要件が、例えば国道ですと10キロ以上、7.5キロ以上とございますので、それに該当するかどうかで斜線を入れたり、未となったりしています。

【上村委員】 表の見方はわかりました。ぜひD区間については再度何か条件が早く整うよう、そういう方策もまたあわせて考えてみたいと思います。

【家田部会長】 この斜線のところは、どこかに書いてあるのかもしれないけど、斜線の意味というのを書いておいたほうがいいですね。お願いします。

それと、Dがこんなにあるということは、Dの中でもEっていうのもあったりするんじゃないかな。Fとか。だから、Dがこんなにいっぱいあるということは、どこを優先していいかなかなかわかりにくいということでもあるから、勉強課題、今、上村さんから言っていたようなことかもしれませんね。

よろしければ具体に入りたいんですが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは、ここからはまず高規格幹線道路につきましてご説明

いただいて、審議というふうにしたいと思います。

先ほどお話がございましたように、各地方別に設けられている小委員会でかなり詳細な検討と審議がされてございます。メンバー的にも田村先生は北海道、上村先生は近畿ということで参加されているところでございますので、ここは説明をややスピーディーにやっていただいて、全国的な視点から見たとき採択する必要があるのかどうかというようなところから、大所高所から議論をしていただくと、そんなスタンスで行きたいと思います。

それでは、早速資料2の説明をお願いいたします。

**【茅野国道・防災課長】** それでは、高規格幹線道路の4カ所をご説明させていただきます。説明は資料2、それから小委員会でいただいたご意見も紹介させていただきたいと思いますので、参考資料の3、この2つをご説明させていただきたいと思います。

資料2の1ページですが、左側に道路の整備効果等、事業の概要等をご説明しております。右側に路線のルートの様子が地図に書き込んでありますので、その2つを使ってご説明させていただきます。

まず、右側の路線図から。2ページでございます。一般国道、北海道横断自動車道、倶知安余市道路でございます。土地の様子ですけれども、一番右側に余市があって、その向こうに小樽があります。左側に行きまして、共和というところで市街地があって、北側に岩内があって、そのちょっと上辺りに泊原子力発電所と、こんな地形になっています。ずっと南に来ると倶知安市街地と、こういうところをルートを引いているものでございます。この道路は小樽から余市まで右側のところですが、今、NEXCOが有料道路として事業をしております、平成30年に開通する予定です。そこから今回の区間は共和までの27.6キロを2車線で整備するという区間でございます。

この地域の課題、整備効果を左にまとめておりますが、ここで見ておいていただきたいのは、この区間、共和と余市の中の真ん中辺りに稲穂峠という難所がございまして、ここを現道5号が通るのが非常に難しい難所になっている区間を含むものでございます。それから、北に泊原発というのがあり。こんな様子の地域を通る路線でございます。

左側でそれぞれのこの区間の課題、整備効果を説明させていただきます。ここは千歳空港が近くにあつて、ニセコという観光地があるような地域です。まず、左側の真ん中辺りに北海道の地図がありますけれども、国際的にも人気のあります観光地、ニセコというのが、片仮名でニセコエリアと、真ん中辺りにありますが、そこがこの地域の観光の拠点になっております。ここに国際的ないろいろなお客様がいるのですが、千歳空港からここに

アクセスするわけですが、これが先ほど小樽、あるいは余市と申し上げた辺りの国道5号を通過して、そこからニセコに行くというルートであります。このルートが小樽までは高速道路で行けるのですが、そこから先が、スタックする区間があったり、峠があったり、先ほどの稲穂峠ですが、そういった難所を通過ということで非常に難しい区間の現道条件であるということでございます。そういう地域です。課題があります。

それから、もう一つ、同じような北海道の地図をつけておりますけれども、これが災害リスクの図でございます。この地域、後志・胆振地域とありますが、この地域の南側には火山が2つあります。有珠山、樽前山これが20年ごとぐらいで噴火しているような区間でございまして、道南のほうには道路が通っておるわけなんですけれども、そこが函館と札幌を通る道央道が南のほうを通過しているんですけれども、そこが今申し上げた有珠山、樽前山が近くにあるものですから、そういう災害でとまった場合には函館方面と札幌地域が途絶するということになりまして、先ほど申し上げた5号、稲穂峠を通過してつなざるを得ないということになります。そこは非常に交通の難所であったり、雪のスタックが起こる地域であったりというようなことで現道の課題があるというふうな地域でございます。それから、北のほうの稲穂峠等は大きな車が通れないというふうな通行上の支障もあるトンネルがあるという地域でございます。

それから、救急搬送、あるいは救急車等のアクセスですが、この地域は小樽と札幌とありますが、この地域2次医療、あるいは3次医療である札幌、ここに頼っている地域なんですけれども、今申し上げたような岩内、そういったこの地域からそこにアクセスするのに非常に難所の国道5号、さっき申し上げたようなトンネルを通過していくような地域でございますので、非常に時間がかかっているという現状がございます。

それが道路ができることによって、整備効果のところですが、千歳空港、札幌エリアからニセコへのアクセスの速達性が向上する。30分以上の時間短縮になるかどうか、あるいは災害の対応が今言った峠とか難所を迂回できるというふうなことで、この地域の交通アクセスが非常に向上するという効果があるものでございます。これが国道5号の倶知安・余市でございます。加えまして泊原発がございますので、それらの避難路としても非常に期待がされるという、そういった地域でございます。

次のページでございます。3ページ、4ページをお開けいただきたいと思います。ここから2つ、近畿道、紀伊半島の道路をご説明させていただきます。まず、これも同様にル

ートからご説明させていただきますが、これは地域的には三重県の一番南側、左側の上に小さい概略地図がありますが、熊野地域の道路でございます。紀勢線でございます。その紀勢線で今リンクがつながっていないところでございます、この地図の右側に熊野尾鷲道路25年開通と書いてありますが、ここまでが開通しているところで、そこからこの地図の左側の紀宝新宮と書いてある、これが紀宝町の市街地ですけれども、ここまでの間が国道42号だけがあるところでございます。そのうちの6.7キロ、その右側の区間、赤い点々となっているところですが、その区間を今回、候補として挙げたというものでございます。

先ほど紹介を忘れましたけれども、小委員会の意見ですね。4ページにこの区間の評価をいただいております。小委員会でも熱心にご議論いただきまして、先ほどの参考資料の3にありますけれども、この東紀州、紀南地域の広域防災拠点までの高速ネットワークが接続されて、救援時の陸上ルートが確保される効果は大きいであるとか、この地域の観光客についての期待などをコメントいただいております。

今、小委員会での意見がありました、広域防災拠点というのが、この地図の中の赤い丸で、熊野インターの近くに記しているものでございます。ここに地域の防災拠点があるというものでございまして、この道路の特徴は現道42号が海沿いにありますけれども、鬼ヶ城トンネル区間と書いてあります。この区間が唯一の42号の東西に新宮地域と熊野地域を連絡するトンネルが1本ここにあるきりのところでございます、その先に防災拠点をつくっているということで、この道路がそのアクセスと非常に重要な区間であるということでございます。

この紀勢線の熊野道路にかかる新規事業採択時評価の概要をご説明させていただきます。この大泊町から久生屋町の間、6.7キロの区間ですが、この区間は紀伊半島の熊野地域でございます、南海トラフの地震が想定されているところでございます。南海トラフ地震が発生したときのシミュレーションをいたしましたところ、現道の42号の7割を超える区間が浸水するというところで、右側の上の地図を見ていただくと、水色で塗ったのが浸水地域でございます、現道の42号はほとんどがその地域の中に入っていて、津波地域にかぶってしまうところでございます。

写真を見ていただくと眺望したような写真がありまして、山があつて、鬼ヶ城トンネルと書いてありますが、これをくぐって42号が新宮側に行っているということでございます、ここが災害があつて崩れるとか津波でこの辺りが浸水するとかになると、このトンネ

ルが通れなくなると、この向こう側の新宮、熊野市役所と手前側の尾鷲側が途絶するというふうな地域でございまして、この区間の代替性を確保することが課題となっている地域でございます。

効果の1つ目は説明させていただきましたけれども、その上に防災拠点の写真があります。東紀州広域防災拠点。こういうようなヘリポートを備えた備蓄センターを設けておりますので、そこへのアクセスになる区間でございます。

今度、救急搬送の話、医療の話をここで書いてございます。この地域は尾鷲の病院に通っているんですけども、その尾鷲がこの右側の地図、一番北側に尾鷲の病院が書いてあります。したがって、この区間まで行くのに東紀州、紀南の方たちは30分以上かかって行っておるわけですけども、この道路ができ、鬼ヶ城トンネルを迂回する路線ができれば、非常に安心して医療アクセスができるということでございます。

それから、観光地もこの辺りは熊野古道をはじめ多い地域でございますので、そういった安定的な経路が確保できるということで整備効果の多い区間でございます。

それから、同様、紀勢線のもう一つの区間、紀勢線のすさみ串本道路にかかる評価でございまして。同じく紀勢線のさらに南側、この地図は紀伊半島の一番南の発端でございまして。一番南の半島みたいになっているところが串本市でございまして。これは一番和歌山の南側で、今回の区間は19.2キロ、この地図で言いますと左側の北のほうからすさみまで工事をしております。これは平成27年度に開通するというので今、工事が最盛期になっているところでございまして、そこから引き続く串本、一番南側までの区間を今回、準備を整えてきた区間でございます。19.2キロあります。

一方で、平成27年に開通と書いてありますが、太地那智勝浦道路ということで今、事業をしているところでございます。

先ほどの参考資料3の5ページを見ていただきたいのですが、地域の小委員会でも、やはり南海トラフの地震等の災害時において命を守る道路として緊急性が非常に高い、は津波の発生時などに緊急の避難路としての効果も大きいなどの貴重な意見を付してご審議をいただいたところでございます。

この区間の説明をさせていただきます。この区間先ほどの区間同様、6割の区間で南海トラフ巨大地震が来たときには浸水する区間でございます。その辺が5ページの右側の真ん中に赤と黒の波のグラフがありますけれども、紀勢線はおおよそ40メートルから50メートルの辺りを走っております。津波は17から19メートルですので、全てクリアし

ます。一方、現道がこの黒い線ですので、6割以上の区間が津波が来ると浸水するというふうなことで、津波に対する強さ、強靱さは増すということでございます。

それから、住民生活、左の下の辺りですけれども、これもやはり同様に医療のチェックをしております。ちょっと小さくてわかりづらいのですけれども、この辺りは3次医療、大きな病院が田辺市にあります。上富田の辺り、そこに3次医療の大きな医療センターがあって、紀伊半島の南側の人はみんなここへ行くんですけれども、今、60分で行けるのが黄色の範囲。今、工事しているところが完成すると行けるエリアが青いエリア。それから少し狭いのですけれども、那智勝浦町、太地町の辺りが今回の区間が整備できると1時間で行けるエリアに広がるということで期待が大きいということでございます。

それから、6ページですが、この区間の工夫としてトンネルが短くなっております。これは設計を多少地域で工夫し、先生方ともご議論して東日本大震災があった後、ルートを見直して、トンネルを短くして、明かり部が1キロに1カ所ずつぐらいピッチで出るような工夫をして、そこに階段をつけて避難路になるような、特にこの辺り逃げる場所が少ないところで、津波の到達時間は短いところですので、そういう工夫もしたということで、それまでの手前の区間、地震があるまでに設計して工事しているところは2キロとか、かなり長い延長のトンネルがあるのですが、この区間はトンネルを短くしたという工夫もしております。

最後の松浦佐々道路でございます。この区間については、既に工事をして開通が予定されている松浦までの区間と、それから佐賀の南の区間を結ぶものでございます。この辺り、今予定されている道路以外について204号とか、国道がありますけれども、この図でもありますが、それぞれが非常に災害に弱い、土砂災害とか想定されているような実績のあるところですので、そういう区間、19.1キロで整備しているものでございます。

住民の生活ですけれども、この辺りでは3次医療として佐世保に皆さん行かれるんですけれども、そのエリアのカバーエリアが5割の方たちが1時間以上かかるということで、医療アクセスの課題がございますが、この道路ができることによりましてかなりそのカバー率が上がるということでございます。

それから、観光地として佐世保、ハウステンボスなど、この地域にはポテンシャルが高い観光地が、右の下に観光地の丸がありますけれども、それらがこの道路ができることによってつながっていくということで、平戸、福岡、これらが2時間で結ばれるという観光地としての効果も非常に大きいものでございます。

ここについても小委員会で貴重な意見をいただいております。B/Cにあらわれない効果が非常に大きいんだというようなこと、あるいはハウステンボス、佐世保などの観光地がつながる大きな魅力が期待できる、そういった貴重な意見を小委員会でもいただいているところがございます。

以上、長くなりましたけれども説明を終わらせていただきます。

**【家田部会長】** ご説明ありがとうございました。

それでは、以上4件につきまして、質疑というふうにしましょう。まず、倶知安余市道路、これについてご質問、ご意見のある方いらっしゃいますか。

じゃあ、私から1点だけ。1ページのところに、左下に②災害リスクということが書いてあるんだけど、これは何が災害リスクかということが書いてあると思うんですね。そういう意味でいうと、有珠や樽前も実に恐ろしい感じがしますが、「また、道内唯一の原子力発電所が存在」というふうに書いてあって、原子力発電所にアクセスの道路をきちんと整えていろいろなことができるようにするというのは、これは大事なことなんだけど、このまま素直にこの文章を見ると、原子力発電所は災害リスクだっていうふうに表示されているように思うんですけども、この辺はどういう理解かなど。これだけ1点質問です。

ほかにこのところはありますか。

**【羽藤委員】** 私もほぼ同じなんですけれども、この泊原発のところはちょっと気になって、要するにもう一步踏み込んだような話にするのか、それとも安全安心の道路ということであれば、ものすごく大きな需要が短時間に出たときに、代替路とこの道路を整備することでどのぐらいはけるみたいなところまで議論するのかという辺りが、ちょっとはつきりしないまま扱われていたので、私もちょっとここは気になったので考え方をお聞かせいただければと思いました。

**【家田部会長】** ほかにいいですか。

じゃあ、一通りいただいちゃいましょうね。倶知安余市はそれでいいとして、次、42号の近畿自動車道、紀勢線の関係、2件ございます。これにつきましてご質問、ご意見あったらお願いします。田村先生、どうぞ。

**【田村委員】** 参考資料5の計画段階評価を見ているのですけれども、山側ルート、海側ルートという2つを検討して、海側ルートを選択した、という理解でいいのでしょうか。質問は、その2つを比較したときに、どのような意見が出て海側としたのかを教えてください。

【家田部会長】       ありがとうございます。

ほかに紀勢線についてご質問、ご意見はございませんか。はい、どうぞ。

【羽藤委員】       紀勢線についてですけれども、すさみ串本道路の説明の際に、地元の住民の方が高速道路に避難するというようなところも含めて少し検討がなされたというお話があったわけですが、それに対して、その前にご説明のあった、紀勢線の熊野道路に関する説明の際に、こちらのほう、構造物の比率が78%で、結構高いのですが、そうすると後におっしゃられた文脈からすると、工事用の取り付け道の接続のさせ方とか、地元の方々が避難のスペースとして使えるようなことも議論になったのかとか、あるいは少し検討されたのかとか、そういう空気があるのかとか、そういったところがちょっと気になったのでお聞かせいただけたらと思います。

【家田部会長】       質問ですね。ほかにはいいですか。

じゃあ、私からも。今の避難路のところ、避難ができるようになって言ったんだけど、自専道で避難路というのは、いつも入れるようになっているのか、鍵があるんだったら誰が開けるのかとか、その辺ちょっと補足説明をお願いします。

ほかにはいかがでしょうか。よろしいですか。

それじゃあ、次が松浦佐々道路、これにつきましてご質問、ご意見いかがですか。

よろしいですか。それじゃあ、まず倶知安余市道路につきまして、さっき私と羽藤さんからのをお願いします。

【茅野国道・防災課長】       地図の左の下に泊原発の周りに円が書いてあります。これが30キロ圏になっています。この中から避難する場合、原子力で何か事故があった場合の避難する道路としてこの道路で住民の方たちに円滑に避難していただくという意味合いでの、ここはリスクという言葉を使ったのですが、ちょっと適切ではないかもしれないので、そこは工夫したいと思います。意味はそういうことです。避難路としての位置づけでございます。

あと、各部長で答えたいと思います。

【和泉北海道開発局道路計画課長】       北海道開発局の和泉でございます。

この国道5号線、地域防災計画の中で原発の事故時の避難路として明確に位置づけられておりまして、そういう意味で地元の人たちの気持ちの中ではやっぱり避難路としての位置づけも欠かせないというのがありますので、記載をさせていただきました。ただ、表現ぶり、災害リスクと言うかどうかというのはまた検討させていただければと思います。



**【家田部会長】** ありがとうございます。

まあ、余計な話ですけども、3.11で女川なんかに行きますとね、女川原発はああい  
う高いところにやってもらって立派なものなんだけど、アクセスの道路が細いよね。だか  
ら、もちろん避難も大事だけど、いろいろな資材を大量に運ぶなんていうことなんかを考  
えると、もうちょっとましな道路にしておくっていう感覚じゃないかなっていうことを感  
じたことがあるものですから、原発へのアプローチ道路というのは、もちろん避難もそう  
だろうけれども、それ以外も原発に対しては二重、三重のインフラ上のバックアップとい  
うものが要るなというふうに思ったものですから。羽藤さんも似たような感覚だと思うの  
で。 続きまして、紀勢線のほうについてお願いします。

**【上坂中部地方整備局道路部長】** 中部地整の道路部長の上坂です。

紀勢線、まず計画段階評価が山側に対して海側のルートが選ばれたということなんです  
が、一つがやっぱり避難に対してアクセスしやすいということです。なるべく丘陵側を通  
れるというようにすることによって、先ほどのような避難階段、避難地もつくりやすいと  
いうようなことを考えております。

ただ、今回の熊野道路の区間については、なかなかトンネルが長くなってしまっ  
ているのですが、その入り口、例えば大泊の辺りなんかはトンネルの入り口なんかでそう  
いう整備をしようという計画もしておりますし、そこは近畿と同じ思想で、できるだけ避難  
のスペースがつかれるように設計上は考えております。以上でございます。

**【伊勢田近畿地方整備局道路部長】** 近畿地方整備局の伊勢田です。

海側ルート、この地域は海沿いに集落が点在しております。それゆえに既存の集落から  
のアクセス性、そして緊急時の避難性ということから海側ルートということになっており  
ます。また、避難路でございますけれども、通常、フェンスで囲ってございます。鍵がか  
かってございますけれども、その脇に蹴破れるような構造のものがあって、いざという  
ときはそこを蹴破っていただいて上がっていただくというふうなことの構造になっており  
ます。以上でございます。

**【家田部会長】** ありがとうございます。

今のご質問、大体お答えいただいたと思っていいですかね。

今の蹴破れるところだけついでに聞くんだけど、それは変な人が来て蹴破ったりとかわ  
かるように、何か監視カメラとかついているんですか。

**【伊勢田近畿地方整備局道路部長】** いえ、そういうのはついておりません。板状のボ

ードになっておりまして、変な人は……。

【家田部会長】 いや、変な人だっているから。まあ、時々パトロールしてチェックしているというわけですか。

【上坂中部地方整備局道路部長】 それは三重県側も同じようなことで。

【家田部会長】 なるほど。

加えてご質問、ご意見ございますか。

それじゃあ、今の高規格幹線道路の4件につきまして、ご質問、ご意見等は大体いただいたということよろしいですか。じゃあ、以上の4件、地方小委員会でじっくりと細かいところもんでいただいたりもするし、大変に律儀なご意見も出ているところでございますので、全件とも新規採択了解ということよろしいでしょうか。

はい、ありがとうございました。

それでは、続きましてそれ以外の道路につきましてご説明をお願いします。5件まとめてご説明をお願いします。

【後藤関東地方整備局道路部長】 関東地方整備局の後藤でございます。

資料3をごらんください。まず1枚めくっていただきますと、牛久土浦バイパス（Ⅱ期）というのがございます。この道路でございますが、2ページの図を見ていただきますと、これは右側が北方向なんですけれども、現道の6号が左から右に走っているわけでございますが、バイパスはその上を通るような格好で計画をしております。現在事業中の区間が青い太い点々で書いてあるところ、2カ所ございます。2カ所のうち右側のほうの青い点々の区間は、暫定2車線で既に供用しておりまして、これも既に開通しております圏央道のつくば牛久インターとアクセスしてございます。今回、対象としている候補区間は、この青い区間の両サイド、つくば市側の1.9キロと土浦市側の2.7キロ、これが2つまとめてⅡ期区間として考えてございます。

1ページ目に戻っていただきますと、事業の概要でございますが、2つの区間を合わせまして4.6キロございます。4車線のバイパスの計画ということで、この地域の道路交通上の課題でございますけれども、国道6号の交通渋滞ということで、ここの国道6号、現道は2車線でございますが、この下の図にございますように、全ての時間帯で赤いところが速度が遅いところでございますけれども、主要渋滞ポイントということで、渋滞しております。

また、交通事故も多発してございます。現道の区間9キロを見ますと、円グラフにござ

いますように、事故件数が4年間で473件と多発してございまして、とりわけ渋滞に伴う追突事故が58%ということで、多くを占めてございます。

したがって、整備効果といたしましては、効果の1、交通渋滞の緩和ということで、この対象区間、赤い区間の整備によって城中田宮線、それと谷田部牛久線を介した国道6号のバイパス機能が発揮されるということで、現道の渋滞が緩和するといったようなことで考えておるところでございます。

この谷田部牛久線と城中田宮線でございますが、右側の図で大きな図のほうがわかりやすいのですが、赤い今回の点々の区間が2区間あって、左側のほうの赤い点々の区間の、さらにその左端のところにオレンジ色で県道の谷田部牛久線というのがございます。さらに、そこから少しおりて行きますと、都市計画道路城中田宮線と、青い実線と点線で書いたものがございます。これは牛久市のほうで現在整備中の道路でございます。したがって、この県道ないし都市計画道路を使いまして当面の間、これも活用しながらバイパス機能を確保しようといったような計画でございます。

さらに1ページ目に戻りますと、このバイパスができますと、土浦市、工業団地等がございます。工業団地から圏央道へのアクセスがよくなるということで、企業活動の活性化等が期待されるところでございます。さらにあわせまして効果の2といたしまして、交通事故の減少ということで、現道の交通の渋滞が減ることによって追突事故等も大きく減るであろうというふうに推定してございます。

ちなみに費用便益分析結果でございますけれども、お手元に参考資料の後ろのほうに参考資料4というのがございます。A4でございます。そちらのほうをごらんいただきたいと存じます。「区間別の費用便益分析の試算」といったペーパーをつけさせていただいてございます。表紙をめくっていただきますと、今回の牛久土浦バイパスについてでございますが、通常、新規事業候補箇所についてのB/Cを出すわけでございますけれども、事業中区間ができているという前提のもとで、新規事業候補区間のB/Cを出しますと、3.6となっています。あと、参考で2つの表記してございますけれども、事業中区間のB/Cは1.3、これもあくまでも参考でございますけれども、新規事業候補箇所と事業中区間を合わせて、これが全体としてあり、なしの場合のB/Cを算定しますと2.0といったような結果になってございます。

それと参考資料3、地方小委員会での意見でございますが、参考資料3の2ページ、関東地方小委員会の概要と意見とございますが、要点だけ申し上げますと、牛久土浦バイパ

スにつきましては、現在の6号が混雑しているだけでなく、周辺の災害路に6号の混雑を避けて迂回コースが入り込んでいるので、そういった意味からも整理の必要性が高いといったようなご意見を頂戴しております。

引き続きまして、次の事業になります。厚木秦野道路、資料3の3ページ、4ページでございますが、これについてご説明いたします。場所は神奈川県伊勢原市から秦野市に至る区間でございます。4ページの図でございますように、この厚木秦野道路、黒い点々のところが、これが現在事業中のところでございます。2区間ございまして、圏央道にアクセスする右側の区間と、あと、新東名高速道路にアクセスする伊勢原の、これは黒い点々で2区間事業中でございます。今回、新規事業化の候補としておりますのが、その左隣の5.2キロ、赤い点々のところでございまして、国道246の現道から現在の東名高速道路、今の東名高速道路の秦野中井インター方面にアクセスする、この区間でございます。

3ページを見ていただきますと、距離は2.5キロでございます。1種3期の暫定2車線の整備ということで考えております。ここの道路交通上の課題でございますが、先ほどの6号と同様、ここは246号、ここも2車線区間でございまして、大変渋滞が発生してございます。一方、秦野市におきましては企業立地が県内、神奈川県西部の平均を大きく上回って進んでいるといったようなことで、こういった物資輸送の安定性や速達性に課題を抱えているというような状況でございます。また加えて、交通事故も多発してございます。円グラフにございますように、4年間で439件の事故が発生しておりまして、追突もやはり半分以上を占めるといったような状況になってございます。

整備効果でございますけれども、この対象区間の整備によりまして、今、事業中の区間と合わせますと、新東名、246、東名をつなぐという区間が形成されるということで、246の交通量が減少して渋滞が緩和するとともに、秦野地域からの、工業団地等からの物資輸送の定時性、速達性が向上するといったことを期待しております。また、東名と新東名をつなぐということで、大規模災害時の救助救援ルートとしての重要な役割を担うというふうに考えております。

効果の2としては交通事故の減少でございます。

費用便益分析の結果は、先ほどの参考資料4の2ページをごらんいただきたいのですが、新規事業候補箇所のB/Cは1.6となっています。今、既に事業中の区間のB/Cは1.4、参考までに新規事業候補箇所と事業中区間を合わせた、あり、なしで評価しますと、B/Cが1.5といったような結果になってございます。

関東地方小委員会では、この区間につきましては、先ほどの参考資料3の2ページにご  
ざいますように、厚木秦野道路、この区間は246の渋滞緩和だけでなく、事業中区間と  
一体となって新東名と東名をつなげ、大規模災害時の救助救援ルートとして重要な役割を  
担う、こういった点も整備効果に加えるべきだといったご意見もいただき、今日の資料も  
その視点から作成してございます。

以上でございます。

【辻北陸地方整備局道路部長】 続きまして北陸地方整備局の辻と申します。一般国道  
41号の大沢野富山南道路についてご説明させていただきます。

まず事業概要でございますけれども、資料3の5ページの左上でございますけれども、  
国道41号は富山から岐阜を經由して愛知県まで行っているということで、幹線道路でご  
ざいますけれども、特に富山市と高山市の間におきましては、地域高規格道路というこ  
とで高速道路を補完する計画がございます。富山高山連絡道路という名前でございます。こ  
の大沢野富山南道路はその一部を構成する道路でございます。延長12キロ、全体事業  
費380億の事業でございます。計画交通量はそこに書いてございますが、1万900台  
から2万2,800台となっております。これはその下の図を見ていただきますと、図の右  
側が富山市側になります。左側が高山市側ということで、富山市側のほうは途中で4車線  
と2車線の区間がございます。富山市側のほうが計画交通量が最大で2万2,800台、  
高山市側が1万900台相当ということで、2車線の計画になってございます。

道路交通上の課題でございますけど、左下のほうに交通渋滞、交通事故についての説明  
があります。北陸エリアでも有数の信号交差点の過密区間になってございまして、写真1  
の左下に写真がございますが、このような形で渋滞が発生しておりまして、渋滞に起因し  
て死傷事故も多く発生しております。

また、図3でございますけれども、東海北陸自動車道が左側に通っております。ただ、  
通行止めになった際には代替路がこの41号になりますので、交通渋滞に拍車がかかると  
いうことで、実際に平成23年9月に東海北陸道が約29時間通行止めになったことがご  
ざいます。そのときには交通量が一気に3倍に増加したということでございます。

あと、冬期につきましては、この図3の右側の写真でございますように、冬期は大雪に  
より大型車の離合困難、あるいは歩行者の通行障害が発生してございます。

それから、この地域の産業との関係で特筆すべき事項ということで、右上のほうに②で  
書かせていただいております。富山県は昔から薬の富山ということで知られておりますが、

現在でも医薬品生産額は全国3位ということでございます。図5のほうにございますように、東海北陸自動車道は飛騨トンネルなどで危険物積載車両の通行ができないということでございます。その結果、中京圏からの、医療品の製造で使用する有機溶剤などの輸送については国道41号が利用されております。しかしながら、この写真の2にございますように、国道下の斜面が崩落して52日間の通行規制となった岩稲地区をはじめ、この周辺に16カ所の脆弱な箇所が存在しておりまして、一旦通行ができなくなりますと、医薬品などの生産活動に大きな支障が出てまいります。

整備効果でございますけれども、先ほど来の渋滞や事故について、通過交通がバイパスへ転換するという事で、数字で申し上げますと41号の現道については混雑度が1.32から0.93に低減するという事で大幅に改善されます。また、冬期の堆雪帯が確保されたバイパスを通行するという事で冬期の問題も大幅に緩和されるということでございます。あわせて図6にございますように、企業がこの周辺に集積してございまして、こういった輸送の効率化や新たな企業団地の促進なども期待されるということでございます。そういった意味で物流の効率化という意味でも地域の産業を支える物流の信頼性が向上するという大きな効果が見込まれるところでございます。B/Cは1.8でございます。

北陸の小委員会の意見でございますが、参考資料3の3ページにまとめてございます。右側にございますが、主なものとしては、先ほど来の渋滞の緩和、交通安全の改善に加えまして、3つ目のポツにありますように、高齢化と人口減少が進むこの地域において、地域の維持、活性化のためにインフラは重要であるというご意見。あるいは、命を守る道路ということで、特に富山市の3次医療施設へのアクセスという意味で、医療格差をなくす事業としても大きいのではないかと。あるいは、富山県の広域消防防災センター、これが平成22年4月にオープンしておりますが、それへのアクセスも向上するという事で、非常に早期の整備が必要であるというご意見をいただいております。

以上でございます。

**【喜安九州地方整備局道路部長】** 続きまして、九州地方整備局の喜安でございます。一般国道10号、高江拡幅についてご説明をさせていただきます。

この拡幅事業は、平面の2車線の道路を4車に広げるという事業でございます。先にポイントを申し上げますと、ここは交通渋滞をしている区間でございます。2車線区間が九州では最も多い3万5,000台の交通量が流れている区間でございまして、その渋滞の緩和に寄与する。それから、ここの区間につきましては前後区間4車線の整備区間ではさ

まれているところで、ボトルネック区間となっております。

具体的にご説明いたしますと、資料の8ページのほうをごらんいただければと思います。これは一般国道10号線でございます。北九州市と鹿児島をつなぐ道路ですけれども、大分市内を通過しております。この高江拡幅では大分市内に位置しておりますが、この図をごらんいただきますと、上のほうに大分大学入口という交差点がございます。それから、右側のほうに大分南バイパス入口という交差点がございます。上の北側のほうが大分市街地に向かう方向ですが、こちらの市街地に向かう方向につきましては4車の整備が終わっております。また、一方、この南側、大分南バイパス入り口から南側の区間につきましては、これは高速道路の東九州自動車道の米良インターへのアクセス道路というのは、この南バイパス入口から北側のほうに延びておりますけれども、この県南の豊後大野、あるいは竹田方面から高速にアクセスする機能も有しております、こちらの区間につきましても4車化が終わっております。この当該高江区間、拡幅の区間、2.8キロメートルにつきましても2車線のまま残されておまして、交通量が約3万4,000台で、混雑度が2.34という状況の道路でございます。

左側のほうをごらんいただきますと、7ページ、2番目の道路交通上の課題ですけれども、この沿線の状況でございます。こちらにつきましては、大規模住宅団地ということで、下の航空写真をごらんいただければと思いますが、ニュータウンとか団地が立地しております。それから、医療施設ということで、左側のほうになります。青抜きで入れておりますが、アルメイダ病院というのがございます。これは第3次救急医療施設でございます。それから、あと、大分大学等もこの沿線に位置しております。ただ、この区間につきましては先ほど申しましたように速度低下がございます。特にボトルネック区間ということで、4車線から2車線に入るところ、左側の大分大学の交差点では織り込みによって渋滞長を530メートルですとか、あるいは右側の県南方向から行きますと、この4車を2車に織り込むところの大分南バイパス入口交差点で渋滞長1,650メートルといった渋滞が発生しているという状況でございます。

それから、右上のほう、交通事故の状況ですけれども、特にやっぱり渋滞に起因しまして追突事故の割合が非常に多いというのがこの路線の特徴でございます。また、件数的にも大分県、平均54件の事故がございますが、倍の110件、特に多い区間では県平均の7倍の交通事故が発生しているという状況でございます。

3番目の整備効果ですけれども、4車化をすることによりまして、交通渋滞を緩和する。

これによってボトルネック区間が解消されます。先ほど申しましたアルメイダ病院というのが第3次救急医療施設ですけれども、これも特に豊後大野とか竹田とかの広域的なエリアからこちらの第3次救急医療施設に救急時に搬送されます。大分県内は4カ所の3次医療施設がございますが、3カ所が大分市内にあって、1カ所が別のほうにあるということでございまして、特に県南からはこのアルメイダ病院へのアクセスが非常に重要ということでございますが、時間短縮によって救急医療面での効果が見込まれるということでございますし、また、渋滞が緩和することによって先ほどの交通事故等の減少も効果として見込まれるというところでございます。

九州地方小委員会のほうでもご意見をいただいております。参考資料3の6ページになりますけれども、多くの車両の流入によりまして慢性的に渋滞が発生しているということで、その緩和が見込まれる。それによりまして緊急医療面での時間短縮効果、あるいは大分市内への通勤・通学路になっておりますので、その時間の短縮にも大きく貢献できるというご意見をいただいているところでございます。

以上でございます。

【新沖縄総合事務局開発建設部企画調整官】　　続きまして、58号、那覇北道路の説明をさせていただきます。資料3の9ページのほうですけれども、まず図1で位置図でございまして、左下に空の玄関口である那覇空港がございまして、そこから北に上がって、赤字で那覇北道路と書いてありますが、ここが事業箇所でございます。その赤の一番先端のところに土地が飛び出しているところがございまして、そこが那覇港でございまして、図3にありますように、本島の貨物の半分がここに来ているというふうなところでございます。そこに2.2キロの道路ということでございます。

道路交通上の課題でございますけれども、まず沖縄の特徴といたしまして、鉄道系がモノレールしかございませんので、旅客の交通手段分担率が全国平均で66%のところ、沖縄は90%というところがございます。そういったこともございまして、生活の交通、それから産業関連の交通、さらには観光の交通、それがすべて混在した形になりまして、どうしても容量不足ということで、下の図4にありますように、これは那覇北道路の並行する58号線ですけれども、こうした道路も含めて慢性的な渋滞が起きているという状況になっております。図2にありますように、実は那覇市につきましては、平日の朝夕のラッシュ時の車の速度ですけれども、東京23区に比べても悪くて、残念ながらワーストワンというような状況になっているということでございます。



9ページの右上のほうですけれども、さらに沖縄の場合は観光ということでございまして、県民所得が毎度最下位争いをしているのですけれども、そういった中で観光というのは一つの柱になっております。25年につきましては観光客641万人ということで過去最高になりましたけれども、県の方で平成33年には1,000万人という目標を立てております。そういった中で図6にありますように、旅行客のアンケートをとってみると、交通渋滞に4割が不満を持っているということもございまして、せっかく青い空、青い海を見て満足していただいた方が、渋滞についてはちょっと興ざめをしているというような状況でございまして、観光振興の面からも渋滞解消等が必要になっているというところでございます。

次に整備効果のほうですけれども、10ページのほうがわかりやすいと思うのですが、赤の点々が今回の事業の那覇北道路でございまして、その上側が、黒が58号線、それとピンク色のやつが臨港道路でございまして、9ページの図8、9にありますように、国道58号線のうち、通過交通が4割を占めておりまして、それが那覇北道路のほうに転換するというところで、通過交通の4割が転換していると。さらにはピンク色の臨港道路のほうも交通が転換して、これらの渋滞緩和に資するというところでございまして。

それと、もう一つ、県南地域につきましてはいろいろと物流関連企業とかが張りつき始めまして、急速に成長しているエリアでございまして、それと、先ほどの那覇港とのコネクションを強くするといった面からも地域経済の発展に寄与するというところでございまして。ちなみにB/Cについては2.0ということでございまして。

それと、小委員会のほうの意見でございましてけれども、参考資料の3の7ページ、一番最後のページでございまして、沖縄振興につながる事業であり、58号那覇市内の渋滞が緩和されるということで、ぜひ早期整備を進めてほしいという意見。それと、整備に当たっては沖縄の特徴を生かして景観に配慮してほしいとか、台風の多い地域なので、台風安定性とか耐塩害に強い構造を検討してほしいと、そういった意見をいただいているところでございまして。

以上でございまして。

**【家田部会長】** ご説明ご苦労さまでした。

それでは、以上5件について、さっきと同じように質問とコメントを先にいただいて、それからお答えいただくというふうにしましょう。

まず、牛久土浦、これについてはいかがでしょうか。

【太田委員】 車線数の件ですけれども、今度、つくられるところは4車で、その真ん中に挟まれているのは、今、2車ということですか。

【後藤関東地方整備局道路部長】 暫定2車です。

【太田委員】 最終的には全部4車にする計画であるが、その整備順は合理的に考えられているのかというのが一つと、もう一つは県道谷田部牛久線と都市計画道路城中田宮線の車線数はどのようになっているのか教えてください。

【家田部会長】 ありがとうございます。

加えていかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、次は厚木秦野道路、これはいかがでしょうか。

【羽藤委員】 企業の立地動向とかも含めて、相当よく検討されているなという印象を受けたのですが、ということは、逆に言うと、道路をつくってしまうとかなり誘発交通も相当出るんじゃないかなという気がして、また、それは検討の外だと思うのですが、ここまで効果が出るのかなというのが、ちょっとどうかなというので、もし何かその辺りで議論とかあったようでしたらお聞かせいただきたいのと、あと、トンネルの比率というか、構造物の比率が非常に高く、笹子なんかのことを考えますと、維持管理上の工夫みたいなことについて、何かもし事前に、こういう構造物ということですので議論をしているようでしたら、その辺りちょっとお聞かせいただけたらという気がいたしました。

【家田部会長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

じゃあ、続きまして41号、大沢野富山南道路、これについてはいかがでしょうか。田村先生。続いて竹内先生。

【田村委員】 富山側のほうのアクセスのところをもう少し丁寧に教えてください。北陸自動車道との結節についてきちんと繋げるのか、空港へのアクセスとして整備上の工夫があるのか、の2点について質問します。

【家田部会長】 ありがとうございます。

竹内先生。

【竹内委員】 竹内でございます。遅刻してすみません。そして、あと二、三分したらまた失礼しなきゃいけないので、質問しっぱなしで申し訳ないのですが。

【家田部会長】 じゃあ、竹内さんのだけ先に答えてもらうから。

【竹内委員】 恐れ入ります。本当に申し訳ないです。

今のところだと、5ページのところで事業費、維持管理費の数字が右下にございますけれども、ほかの事業に比べて維持管理費が高くなっています。これは雪国であるということから、除雪などに関するものによるのかどうかという、その理由をお教え願いたい。その1点でございます。

【家田部会長】      じゃあ、今の点だけ先にお答えください。

【竹内委員】      すみません。

【辻北陸地方整備局道路部長】      維持管理費ですが、若干高目になっているのはたしかでございます、一つは除雪があります。また、若干ほかの路線と比べても、たまたまというのがあるのですが、修繕の需要も多かったということがあります。若干高目になっておりますのは、その2つが主な要因だと考えております。

【家田部会長】      ありがとうございます。よろしいですか。

【竹内委員】      はい。

【家田部会長】      ほかに41号線はないですか。

じゃあ、続きまして10号、高江拡幅、これはいかがでしょうか。

【田村委員】      踏み切りとの関係なのですが、結局、新規のところに関しては踏み切りを全部回避している、という理解でいいのでしょうか。

【家田部会長】      ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。

【羽藤委員】      計画断面図を見ますと、自転車の空間を取っているようなんですけども、これは地元で、もう少し広い範囲で自転車のネットワークの計画なんかもあった上でこういうところが議論されているのかとか、あるいは自転車の交通量が、見る限り写真も多いような写真があるので、多分、交通量をはかられたりというところもあるかなと思うのですが、こういう断面構成でこれぐらいの交通量でいいんじゃないかという議論がなされていれば、ちょっとお話をお聞かせいただければと思います。

【家田部会長】      高江拡幅、ほかにありますか。よろしいですか。

続きまして、那覇北道路、お願いします。

【上村委員】      那覇北道路はほんとうに渋滞の多いところで、物流の観点からいっても早くこの道路ができればいいとは思いますが、これは臨港道路と一緒になるからだとも思うのですが、2.2キロという中で圧倒的な全体事業費がかなりほかのものに比べると高いわけです。それらはもちろん橋をつくるというところでもかなりあると思うのです

が、質問としましては、そういうことに関係なく、もうこの道路事業と港湾事業とで折半というふうにこれは決まっているものなのではないでしょうか。それとも、いわゆる応分というふうなことではなくて、これはもうそのような折半ということが決まっているのかどうかというのを教えてください。

【家田部会長】      ありがとうございます。

ほかにどうでしょうか。太田さん、どうぞ。

【太田委員】      これは必要な道路で、ぜひやっていただきたいのですが、今日の前半のほうの話で随分津波の話がありましたが、この道路に関して津波被害の観点からご検討になっているのかということが一つと、もう1点、一番高いところで25.4メートルのようですが、泊大橋はどのぐらい海面からあるのかということをお教えください。

【家田部会長】      ありがとうございます。

この案件はほかにご質問は。

じゃあ、私から1点だけ。やっぱり沖縄っていうのは、現実問題として米軍の基地もあるし、自衛隊もあるし、国家にとって軍事上も極めて重要なエリアだと思うんですけども、この大変混んでいるうちに軍事用の交通需要というのはどのぐらいを占めているのかということと、それから、軍事用であるからこそ、そういう用途もあるからこそ、時間の信頼性が高くないと有事に耐えられないわけであって、通常以上に信頼性が要求されると思うんですけども、その辺に関する検討というのはしかるべき箇所と相談したりしているのか、その辺をお教えください。ぜひそういう議論があるべきだと私は思いますけれども。

全体、牛久から那覇まで、ほかにご質問があったらお願いしたいと思います。いかがですか。

じゃあ、僕、1個だけ、牛久でちょっと聞いてみたいんですけど、牛久に限らないですけど、どこでもいいんですが、関東地方はとにかく活力の源泉ですので、道路を新しくつくれば、そこに新しい立地が動いていくということは当然考えられるわけなんですけれども、市街地が連担する牛久付近、あるいは土浦付近になりますと、現道の辺りには当然、旧来の市街地もあるわけなんですけれども、えてしてこれまで関東でやってきた事業はバイパスをつくと、その周辺に大型の量販店ができて、そして地元は事後評価なんかをやると、そこがいろいろ一致してよかったとか書いてあるんですけど、一方で、旧来の市街地の衰退と、それから、コンパクトならずインコンパクトシティ化に対しては何の反省もないという事後評価が地元の意見で出てくるんですけど、ここについてはそんなことのないような地元

の対応はとれておるのかと。まあ、県の所管じゃないだろうから、県の意見だけじゃわからない。だけど、県は別にそんなこと書いてなくて、早くやってくれよとか書いてあるだけなんですけどね、地元はその辺、都市計画的にどういう考えになっておるのか、それを調整してあるのか、そこだけ。別に牛久じゃなくたって、どこでもいいんですけど、関東でちょっとお答えいただけたらと思います。

ほかにはいかがでしょうか。

よろしいですか。じゃあ、そんなところでお答えいただきましょうかね。じゃあ、まず関東からお願いいたします。

【後藤関東地方整備局道路部長】 牛久土浦バイパスについてでございますが、まず車線数のお話がありました。計画の車線中としては、事業中の区間も今回新たに新規着手をする区間も計画としては4車でございます。ただ、整備の仕方として、事業中の区間はまずは暫定2車線で整備をして、ネットワークをつなげていくということに重きを置いて進めています。したがって、今回新たに新規に着手する区間も、同様にまずはネットワークを延ばしてつないでいくということから、まずは暫定2車線の整備を考えております。

それと、城中田宮線と谷田部牛久線の車線数でございますが、これはいずれも2車線の道路でございます。片側1車、上り下り合わせて2車線といったような道路でございます。

それと、家田先生からのお話にございました、バイパスの整備と中心の市街地とのまちづくりの折り合いがどうなっているかということでございますけれども、これはなかなかそれぞれの町でいろいろな考え方があろうかと思いますが、私どものほうとしては、このプロセス、牛久土浦バイパス自体が都市計画決定されているということと、あと、自治体の全体のマスタープランの中にも位置づけられており、私どものほうとしてはまちづくりのほうとの調整は図られているものというふうに考えておるところでございます。

あと、厚木秦野道路についてのご質問がございました。誘発交通の議論でございますが、こういった路線の計画段階で既に計画されている工業団地の計画とか、そういったものについては発生集中の交通量を見込むということになってございますが、今後、期待値としてどれぐらい立地するであろうとかいったようなトレンドも踏まえた見込み方は現在のところいたしておりません。

あと、コスト縮減のお尋ねがございました。トンネルの延長、ここは秦野盆地に入っていく関係上、どうしてもトンネル延長が長くならざるを得ないのですけれども、そういっ

た中でも、やはりトンネルの坑口を多少ではございますけれども、ずらして、トンネルの延長を短くするといったような検討であるとか、あと、高架橋、橋の部分もございますが、ここも高架橋の延長を短くして盛土構造にするなど。そういったことでコスト縮減に努めております。

以上です。

【家田部会長】 今の関東のお答えの部分についていかがでございましょうか。よろしいですか。いいですか。何か話したそうだから。どうぞ、ご遠慮なく。

【廣瀬市街地整備課長】 都市計画との関係につきましては、今、関東からありましたように、都市計画道路でこの路線は整備されていますので、一応、まちづくりの考え方とこの考え方は合っているという理解でいいと思うんですけども、皆様ご存じのとおり、都市計画法を変えましたので、従来型のロードサイドショップのようなものは、もうかなり出店規制がかかっているんで、ああいう古いタイプの国道のバイパス沿いの土地利用は今後はあまり出てこないんじゃないかなというふうには思っています。

ただ、土浦は実はかなり中心市街地が傷んでいるので、いろいろな対策をこれから打っていかなければいけない街の一つだというふうに思います。

【家田部会長】 どうもありがとうございます。

それでは、続きまして大沢野富山南道路、お願いします。

【辻北陸地方整備局道路部長】 41号の大沢野富山南道路について、北陸道の富山インターのアクセス、市街地に向かっている状況がどうなっているかというご質問でございます。資料3の6ページを見ていただきますと、右側が富山市街になります。今回、終点が富山市の栗山というところになるのですが、これより右側、富山市側につきましては既に4車線に拡幅を十数年前に終わってございます。富山国体もありましたので、その関連で実施されておまして、41号全体として見ますと、今回の事業家予定の箇所がボトルネックといたしますか、渋滞や交通事故の問題が著しい箇所でございます。

富山空港につきましては、もう少し図の右側のほうの神通側のところにはございますが、41号からのアクセスは現状でも確保されてございます。

以上でございます。

【家田部会長】 この件、いかがでしょうか。

【田村委員】 1つだけ。北陸自動車道とは規格が違うので、自専道といえども直接アクセスはしないという理解でよいのですか。

【辻北陸地方整備局道路部長】 地域高規格道路ですが、一応そのところは富山インターのところでは普通のインター形状になってございます。ただ、将来的にはこの41号は、富山高山連絡道路ということで路線全体として地域高規格道路としての路線になってございまして、将来的にはもう少し接続をよくするとか、そういった意味での調査は実施してございます。ちょっと将来的な次の課題かなと思っております。

【家田部会長】 田村先生のご質問に答えられるような図面はないんですか。この区間の北側のところが、富山インターのまでのところをカバーしているような地図は。粗っぽい地図はここに出ているんだけど、もうちょっといいやつはないの？

じゃあ、それはちょっと考えておいてもらって、一旦、先に行きましょう。10号、高江拡幅、これはどうでしょうか。

【喜安九州地方整備局道路部長】 高江拡幅ですけれども、まず最初に踏み切りの件でございまして。この8ページをごらんいただきますと、植田東中の右側に、大分大学駅前から少し北に上がったところに鉄道をまたいでいるところがございまして、これは跨線橋で立体化してございます。

それから、一つ、渋滞箇所ということで挙がっておりますのが、高江踏切という箇所がございまして。この箇所につきましては、特に左折等で渋滞になってございます。踏切のたまり等の検討を行って、ここが起因して渋滞にならないようにそこは進めてまいりたいと思っております。

それから、自転車道についてお話がございました。自転車道につきましては、昨年の7月に大分市のほうが自転車道のネットワーク計画というのをつくってございまして、この国道10号線、高江拡幅だけじゃなくて、前後区間も含めまして自転車ネットワーク道の一部ということで位置づけをいただいております。それも加えまして今回、自転車道のほうを計画しております。

それから、自転車の交通台数ですが、今、実測で大体1日800台というデータがございまして。これは構造令の解説では1日700台を超えるとかなり多いので、そこは自転車道をつくるのが一つの目安ということで書かれてございまして、それを踏まえて計画させていただきます。

【家田部会長】 高江拡幅、加えてご質問やご意見ございますか。

ちょっとついでに聞いておくと、この自動車道の2メートル、両側で4メートルを生み出したのはどこから生み出したんですか。

【喜安九州地方整備局道路部長】 これは昭和48年都市計画の中で25メートルの幅員の中で歩道の幅員がございました。その歩道の幅員を分ける形でここの計画を。

【家田部会長】 はい、ありがとうございます。

羽藤さん、いいですか。

【羽藤委員】 大丈夫です。

【家田部会長】 じゃあ、戻りまして、先ほどの富山はどうでしょうか。

【辻北陸地方整備局道路部長】 すみません、小委員会の資料をちょっと見ていただきますと、北陸というところの小委員会の資料の27ページ。ちょっとこれも図面がそんなに大きくはないのですが、27ページを見ていただきますと、図面が入っています。交通量配分のときに説明した図面ですが、この資料の上のほうが富山市側になっておりまして、富山インターというのが上のところにあります。その間が太くなっておりまして、今、4車線化になっているところがございます、真ん中辺りから左に富山空港のほうに行くアクセス道路がございます。このような位置関係になっております。

【家田部会長】 ああ、なるほどね。

田村先生、いかがでしょうか。

【田村委員】 はい。いいです。

【家田部会長】 よろしいですか。はい、ありがとうございました。

それじゃあ、最後、沖縄の那覇の道路、お願いします。

【新沖縄総合事務局開発建設部企画調整官】 3点ほど質問があったかと思います。まず1点目ですけれども、国道事業と港湾事業との共同事業ということで、費用分担とかの話だかと思っておりますけれども、当該那覇北道路につきましては、58号の機能と臨港道路の機能、両方有してございまして、推計ですけれども、交通量のうちの約半分が港湾関係の車両が占めるということもございまして、資料3の10ページの図を見ていただきたいのですけれども、当該道路、赤で点々と入っていますが、この部分を2分の1と。若干、国道58号のほうに、へそのようにちょこっと出ている部分がありますが、ここについては道路のほうで引き取るということで、約半分ちょっとが道路のほうで負担しているという形になっております。

それから、2点目ですけれども、泊大橋の高さ、こちらにつきましても、これは泊港の航路の関係で制約されますので高さ25メートル、そういった形になっております。

それと、南海トラフでいくと、最高でも5メートル、6メートルの津波になっておりま



して、沖縄の一番最大の津波ということでも10メートルちょいという形になりますので、25メートルという高さの津波がここに来るといことはございません。

また、当該道路は自専道ですけれども、臨港道路のほうは歩道もついていますので、ほんとうに何かのときはそっち側のほうに、高いところに逃げていただくということも考えられますし、他の道路で糸満道路というのがあるのですが、そっちのほうは歩道もありますので、何かあったら上のほうに逃げてくださというような措置をとっているというところがございます。

それから3点目、軍事用ということですが、有事という形で軍事用にどう使うというところで何か調整しているというところはございません。有事でなくて通常のために、いわゆる特殊車両という形で運搬するということになると、特殊な申請をしていただいて、主に国道58号線を使って運搬していただくということになろうかと思えます。

ちなみに、有事というところでいくと、先日、北朝鮮のミサイルの関係があったときにパトリオットを配備するというような話がありましたが、そのときは石垣港と、あと南城市のほうにそれを配備したことがございますが、それもそのときにこうやりたいという話が来て、それで調整するという形になっております。

【家田部会長】 今の沖縄の件はいかがですか。上村先生、どうですか。

【上村委員】 はい。結構です。

【家田部会長】 いいですか。

ほかにいかがですか。はい、どうぞ。

【羽藤委員】 今の軍事の話は、デュアルという観点からは、やっぱり私なんかはそういうネットワークの整備がどれだけ防衛とかを含めて寄与するのかというのは、そろそろ時代感的には検討していくようなところがあってもいいのかなという気がしましたので、特に沖縄ということであれば、今後も含めてやっていただければなということと、あと、維持管理費が事業費に対して2%ぐらいで、ものすごくここだけ低いんですけど、これは構造的にやっぱりもう単純なものだからというような理解で、余計なものがないからというか、これはもしありましたらちょっとお聞かせいただきたいと思ったんですが。ちょっと追加の質問ですみませんが。

【新沖縄総合事務局開発建設部企画調整官】 維持管理費につきましては、どこも同じだと思いますけれども、過去の実績をもとに算出しております。

【羽藤委員】 普通の計算方法でやっている。

【新沖縄総合事務局開発建設部企画調整官】 そうですね。

【家田部会長】 ほかにいかがでしょうか。

じゃあ、僕からも1点だけ、この沖縄のなんですけれども、地方の委員会からの意見で、那覇北道路は自動車専用道路であるため歩道がない。沖縄らしい風景を歩道から眺めることができないのは残念であると。残念ですね。沖縄の特徴を生かし、景観に配慮した道路をつくってほしいというご意見がついていますよね。委員会からね。これは同感でして、このでかい地図の、10ページの右側のほうは、これ、波上神社ってあるでしょう。波上神社は本来は那覇の街の海とのつながりを示す伝統的に非常に重要な位置なんだけど、まあ、ほかに道路をつくる位置がしようがないっていうので、那覇西道路が目の前にどかーんとなっていて、海と神社を切っているわけだよね。情けない。だから、それ、どうこうしろって無理ですね。もうあるんだから。だけど、そんなことも踏まえたり、委員の意見なんか考えるとね、できる限りの景観なり風土なりの配慮をしておりますと。設計上ね。という一言をいただきたいんだけど、どこら辺でどんなことをやっていますか。このプロジェクトですよ。

【新沖縄総合事務局開発建設部企画調整官】 設計上ということで、那覇北につきましては、設計上というのはこれから設計なので、そういったところで小委員会の先生方の意見も踏まえて検討できるところは検討していきたいと思います。

【家田部会長】 例えば、上之屋インターチェンジから都心のほうに行くアプローチ道路ありますよね。これ、公園横断でしょう。これ、どういう構造になって、どんなふうな配慮をするのかというのは気になるところなんだけど。

【新沖縄総合事務局開発建設部企画調整官】 一部分はトンネルで抜きます。

【家田部会長】 あ、トンネルでね。よかった、よかった。どうもありがとうございます。安心しました。

それじゃあ、沖縄のご意見、もうよろしいでしょうかね。どうもありがとうございます。

それじゃあ、いろいろご意見をいただいたところでありますが、お答えいただいたものでもあるし、それから、各地方小委員会はぜひこれをやるべきだとか判断をいただいているところでもありますので、以上5件、新規採択ご了解いただくということでよろしいですか。

はい、ありがとうございます。

それでは、予定の9件につきましては全て新規採択妥当であるという結論にしたいと思います。

一応、予定した議題は以上のおりなのでございますけれども、事業評価部会の趣旨というのは、こういう具体のプロジェクトに関する個々の判断もありますけれども、事業評価たるものはどういったものであるべきかとか、今後はこんなことに配慮すべきであるとか、あるいはプロセスをどんなふうにしたらいいとか、その辺、意見交換する重要な場でもございますので、各委員、わずかな時間しかありませんので短目でお願いしたいんですけども、今後の検討事項なり何なりご意見を賜りたいと思います。どうぞ、どなたからでも結構です。いかがでしょうか。じゃあ、太田先生から。

【太田委員】 2点ほど申し上げます。一つは、先ほど質問したことに関連するのですが、資料1の全国の図もそうですけど、ぱっと見て暫定2車になっているのか4車になっているのかわかる資料だといいかなど。県道、市町村道も含めて車線数がわかるような図であると非常に便利です。全国ネットワークもそうだと思います。

もう1点は、今回は東北と四国のほうからは案件がないのでいらっしゃっていないのですが、地方小委員会は案件がないと開かれないのでしょうか。今回、東北、四国は開かれたのかということをお聞きしたい。

【家田部会長】 じゃあ、それだけ先に答えてください。

【茅野国道・防災課長】 今回に限っては新規という意味では開いてございません。

【太田委員】 としますと、新規採択だけをやっていただく小委員会という位置づけだと思いますが、今後のネットワークはどうするべきかとか、各地域の道路の問題点をぜひ小委員会のほうで議論していただくのがいいかなと。新規採択以外でも、うちではこういう案件がありましたとか、こんな意見がありましたとか、そういうのを開陳していただくと今後の私たちの作業にも有益かなと思います。

【家田部会長】 利便性と安全については委員会持っているんだよね。各地整で。

【茅野国道・防災課長】 別途ではありますけれども、警察がメンバーに加わった委員会をやっております。それから、先ほど部会長からもありましたけれども、計画段階評価というのも路線のルートとかの議論をする、まだ芽生えの段階の議論もさせていただいたり、あるいは適宜ネットワークとかの話もさせていただいたこともございますし、今後ともそういった場を積極的にやるように考えていきたいと思います。

【家田部会長】 上村さん、どうぞ。

【上村委員】 今回非常に資料のつくり方が良いと思います。年々バージョンアップしていて非常に見やすかったです。その上で、今後つけていただきたい資料としましては、先ほども出ましたように広域的な結節点なんかもわかるような地図をぜひつけていただきたいと思います。土地勘があるところと土地勘がないところがありますので、ぜひもう少し広域的な地図をお願いします。

それから、もう一つは、先ほど家田部会長もおっしゃったように、今回はこの何カ所かということになるのですが、この次の次に可能性があるというか、そういうところ、今回ちょっとぎりぎりのところで間に合わなかった、整わなかったというのが多分あると思いますので、そういうものもつけられる範囲でお願いします。

最後ですけれども、全体の事業費とB/Cの対象となる費用ですが、金額は多少違うとは思いますが、その間を埋めるものが何なのかというのわかる範囲の中でつけていただけたらと思います。全体事業費とB/Cの対象となる費用とは全部違って、2割ぐらい、1割ぐらいは違ってると思いますので、それがどういうふう違うのかというものを、ぜひ次回はつけていただきたいと思います。

【家田部会長】 ありがとうございます。

じゃあ、田村先生、羽藤先生の順で。

【田村委員】 資料1の防災機能評価のところ、今の段階では津波、地震関係のもので規定されているのですが、北海道の事例で火山がありましたけれども、雪害も含めて、その種類を検討してほしいというのが1つ目。

もう一つ、これで最後ですけれども、10ページ目の渋滞箇所の図がわかりやすいと思いました。このような図が全国規模であればパブコメなどの際にもよいと考えて、こういう図面を整えていくようなことも検討してほしいというのが2つ目です。

【羽藤委員】 私、3点あって、1点目は、維持管理については、過去実績をもとに算出するということではあるのですが、せっかくいろいろなことが今、議論されていますので、もう少しそろそろこのところについて検討していただいた上で出していただきたいというのが1点目。

2点目は、やはりそれぞれの事業の評価としてはわかるのですが、先ほど上村委員がおっしゃられたように、広域とか都市の地域戦略の観点から、この地域の道路をどうしようとしているのかという観点でやはり出していただきたいという気もいたしました。例えば、札幌なんかであれば、札幌駅を通過して街中に高速から引き込むような道路があれば、都市

機能がもっと発現するでしょうし、圏央道周辺の道路ネットワークの整備をすれば、やはり首都圏直下みたいなきに非常に備えがいいとか、そういう地域の広域的な戦略の中から道路の位置づけをもう少ししていただきたいなという気がいたしました。

あと、最後は、南海トラフ等を考えたときに、同じようにDで出ているところはたくさんあるのですが、これも先ほど議論がありましたが、もう少し優先的に、今回ちょっと事業費が、先ほど局長からの話でいくと、年々減ってきているような感じもしたのですけれども、距離ですかね、もう少し思い切って先取りしてリスクを回避するというような道路整備もあるかなという気がしましたので、D、D、Dという評価のところのもう少し掘り下げと、そういう災害対応の道路ということで、もう少し議論を早めに整理ということでいただけないかなという気がいたしました。

以上です。

**【家田部会長】** 私からも1つ、2つ申し上げて、先ほど、上村さんから質問もあったと思うので、それは答えていただきましょう。ご意見で賜るのは賜っておいて、今後に生かしていただくというふうにしましょう。

事業評価なんですけれども、3年前の3.11の後、とにかく三陸の復興の道路や何かをどうして評価したらいいかということで、暫定的手法を使って、今回も高速道路のほうについてはそれを適用させてやっているのですが、一般道のほうの防災を重視しているという富山だったと思いますけれども、その手法は適用されていない、定性的な表裏にとどまっていますね。というようなものもあったりするし、やっぱりこれからいろいろチェックするのがかなりのところ防災面だと思うので、その辺は暫定手法をさらにいいものにするというのも、この事業評価部会の仕事だと思うので、折りを見てグレードアップを方法論として図るようなことが残っている課題だなと、そういうふうに思います。

それからもう一つは、B/Cといますか、利回りのEIRRで評価しているんだけど、そのときの便益に少なくとも安心して計算できるものはごく限られていますので、いろいろな効果を定性的に上げているんだけど、昨年度から河川の分野はいろいろな定量手法を、定量的な指標を羅列的にいろいろ挙げて、そういうのも総合的にぐっと飲み込んで、このプロジェクトがいいとか悪いとかって、そういう方向に行きましょうやということで試行されていますよね。僕はそれはなかなか妥当な方法だと思います。例えば、さっき物流の信頼性みたいなのがあったんだけど、じゃあ、現状でどのぐらいおくられているのかなと。もしこれがおくれなくなったら、定時的に運転されるようになったら、物流車のおく

れるのはこのぐらいに減るんじゃないかなど。それをお金に換算しようとするのが難しくたり、それが時間短縮便益の重複がああだこうだとかうるさい話になるんだけど、個々について定量的に評価するというのは河川のマインドみたいなものは多いに勉強する余地のある話じゃないかと思えますし、比較的ピューリタンですよ。今つくっているレポートがね。少し勉強課題が残っているんじゃないかと思っています。

以上、つけ加えさせていただきました。

それじゃあ、上村先生からのご質問がありましたので、それにお答えいただくとともに、全体をまとめて本省からお話しただけたらと思います。

【丹羽道路事業分析評価室長】 上村先生から質問いただいた全体事業費のすき間というかですけれども、これ、現在価値化したその計算のとき、B/Cを出すときに現在価値化するので、それがちょっと差が出ているということでもあります。

【茅野国道・防災課長】 全部答えているのかどうかわからないのですけれども、まず、田村先生、災害の種類とか、それは地域ごとでいろいろ挙げてきたのですが、そういうものを参考にティピカルに火山と言ってきたんですけど、それから、3.11の後、南海トラフの心配をしているところが多いので、そういうのが今回多いのですが、そういったところを網羅的に今回、指標をまた各地方でフィードバックしてあげていきたいと思えますし、それから、先ほどご評価いただきました渋滞の、あれは各地域でほとんどのところで渋滞協議会とかつくっていますので、各地域では結構活用したりしておりますが、またその辺はご紹介できるようなことも考え、また、さらに進めていろいろなところで使えるようにしていきたいと思えます。

それから、羽藤先生、戦略的なお話がございましたが、もともと高規格幹線道路は全体のネットワークを考えて中を埋めていくようなことを準備整次第やっているようなことでもございますし、地域高規格もそういう性格があります。一方で、一般道路のバイパスはそういうふうなことよりは、各地域の課題を入れて局所的にやっているのですが、先生ご指摘のとおり、それにさらに地域のまちづくりであるとか戦略を加味しながら優先順位を考えると、そういったことはこれから地域ごとに考えていきたいと思えます。

本日、いろいろなご指摘をいただきましたので、またかなり小委員会でどんどん充実して検討を進めてございますけれども、その中にフィードバックして検討を深めたいと思えますので、またご指導いただきたいと思えます。ありがとうございます。

【家田部会長】 それじゃあ、ちょっと時間超過しちゃってすみません。以上で審議の

事項は終わりたいと思います。

なお、部会による議決は、社会資本整備審議会運営規則第9条第3項により、分科会長が適当と認めるときは、分科会の議決とすることができます。

本日の議決は、分科会長として、これを適当と認め、分科会の議決とさせていただき、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。

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。

事務局から連絡事項とかありましたらお願いしたいと思います。

**【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。本日の事業評価部会の内容につきましては、後日、委員の皆様方に議事録の案を送付させていただき、ご同意いただいた上で公開したいと思います。また、近日中に速報版として簡潔な議事概要を国土交通省のホームページにて公表いたしたいと考えております。

本日の会議資料はそのまま置いていただければ、追って郵送をさせていただきます。

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

— 了 —