

令和6年3月12日

【総務課長】 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24回事業評価部会を開催いたします。本日は御多忙の中、会議に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国土交通省道路局総務課長の永山でございます。よろしくお願ひ申し上げます。

会議形式は、ウェブ会議と対面の併用となっておりますが、ウェブで参加をされている委員におかれましては、御発言時以外はマイクをミュートにさせていただくようお願いいたします。

では、開会に当たりまして、道路局長の丹羽より御挨拶を申し上げます。

【道路局長】 道路局長の丹羽でございます。石田部会長をはじめ委員の先生方には、年度末の大変お忙しいところ、御出席いただきまして誠にありがとうございます。

まず、後ほど企画課長からお話をさせていただきますが、能登半島の地震であります。現在、政府を挙げて復旧・復興に取り組んでいるところでございますが、道路につきましては、地震の発災直後から緊急復旧を進めてきたところでございます。

その中で、かなり大規模な被災があった能越道の県の管理区間、また、海岸線上の249号の沿岸部については、権限代行で本格復旧を着手するところでございます。どういうふうな仕事をしてきたかというのは、後ほどお話をさせていただきます。

それで、今日は事業評価部会でございますが、令和6年度の直轄の新規事業採択についてお諮りをさせていただきたいと思ひます。高規格道路で6事業、一般国道のバイパス拡幅についても6事業、合計12事業につきまして、事業評価の妥当性について御審議をいただければと思ひております。

また、併せて有料道路事業につきましても、高速道路の暫定2車線を4車線化する整備計画の変更、また有料道路事業を新たに導入していく、また変更する、これについてもお諮りさせていただこうと思ひておりまして、内容の妥当性について御審議をいただければと思ひております。

限られた時間ではございますけれども、忌憚のない御意見を賜ればと思ひております。ど

うぞよろしくお願いいいたします。

【総務課長】 それでは、議事に先立ちまして、今、局長からもございました能登半島地震への対応について、企画課長の沓掛より説明させていただきます。

【企画課長】 それでは、お手元の資料に基づいて説明させていただきます。よろしくお願いいいたします。

能登半島地震についてということで、右下1ページ目を御覧ください。御案内のとおり、1月1日に石川県で初めて震度7を観測する地震が発生いたしました。

スライドをめくってください。発生とほぼ同時に津波警報が発令されました。左側の図にあるとおり、この警報あるいは注意報は翌日1月2日の10時までずっと続いていました。この間、私ども海岸沿いの道路には、点検にも近づくことができなかったという状況であります。

真ん中の写真を御覧ください。今回の地震は地形が変わるほどの揺れがございました。海岸近くでは4メートル近く隆起しているという状況で、このようなことが道路のみならず様々なインフラに対して、今回大きな被害をもたらしたわけでございます。

余震も多く発生しました。右側のグラフの赤い線が今回の地震であります。せっかく啓開してもまた余震で崩れてしまうというのを繰り返しながら、今回啓開作業、緊急復旧を行ったわけであります。

その経緯でございますが、次のページ、2ページ目を御覧ください。真ん中に模式図的に描いてございます。まず、発災翌日の1月2日には、奥能登の2市2町と言われます輪島市、珠洲市、能登町、穴水町、ここには到達できるようになりました。しかしながら、元旦ということもあり、寒いので灯油あるいはガソリンをという要望もございまして、大型車を早く通してほしいということで、発災3日後の1月4日には、太く書いてあるとおり、これら2市2町あるいは輪島市の門前町の縦軸・横軸には、大型車が通行できるまで啓開したところでございます。

その後は日本海に向けて、いわゆるくしの歯作戦を展開してきました。しかし、今回非常に被災が大きかったものですから、下の写真②にもありますとおり、陸上自衛隊とも連携しながら、海上からホバークラフトで重機あるいは人員を運ぶというようなことを行いました。最終的には発災から2週間後の1月15日、約9割の主要な幹線道路について復旧が完了したという状況でございます。

では、残る1割はどのような状況かということで、次のページを御覧ください。写真が幾

つか出てございますが、上の写真のように、国道249号は海岸沿いを走る道路でございますが、山の上のほうから崩れてくるというような状態、あるいは右側の写真はトンネルですが中が崩れてしまう、特に路面の中心線を見ただけであれば、大分大きくずれているのが分かると思います。このような被害が発生しておりまして、なかなかこういったところは緊急復旧ということではできず、本格的な復旧とすることとしてございます。

また、発災直後、孤立地区の解消というのも話題になりました。1月5日の時点では33地区、3,000人以上の方々が孤立地区に残されたわけでありましたが、これについては啓開を進める中で、1月19日、実質的に解消したという状況でございます。

その次には生活インフラの復旧ということで、水道あるいは電力、通信、こういったものの復旧に向けて必要な道路を啓開してほしいということで、こういった事業者とも連携しながら優先箇所を決めまして、現時点で約9割ほどの緊急復旧が終了している状況でございます。

次のページ、4ページ目を御覧ください。現在のフェーズですが、1月23日に国が石川県に代わって、左側の図面で少しオレンジ色になぞってあるところですが、海岸沿いの国道249号、あるいは能越自動車道のうちオレンジ色で引いてあります延長38キロは石川県が管理している区間ですが、ここの本格的な復旧を県に代わって国が代行することが決定したわけでありまして。今、着々とその復旧を進めているところであります。

能越道で1か所だけ黒く塗ってあるところがございます。ここが、まだ現在通れないところでございますが、ちょうど本日の朝、ここの区間が3月15日の1時に北向き一方通行で開通することによって能越道が全線にわたって一方通行ですが開通することを、大臣から発表させていただいた次第であります。

また、右側にあるような災害復旧関係の案内マップ、通行止めや規制いろいろございますので、そういったのを分かりやすく示すマップも出してございます。

最後、次のページを御覧ください。5ページ目です。これらの復旧を迅速に進めるため、2月16日でございますが、能登復興事務所を七尾市に設置しました。図面でいうと一番下、赤丸でつけてございますが、能登復興事務所をここに立ち上げました。

ここの事務所では、道路であったりあるいは河川、砂防、海岸、この図面に示してある、あるいは写真で一部示しているような箇所に関して、復旧を進めるということでございます。このような状況であります。

私の説明は以上でございます。

【総務課長】 ありがとうございます。なお、道路局長は他の公務の関係で、大変恐縮ではございますが、ここで退席させていただきます。御了承いただければ幸いです。

それでは、議事に入らせていただきます。

本日の事業評価部会でございますが、令和6年度予算に係る道路事業の新規事業採択時評価、道路事業の整備計画の変更、道路事業の施行区分・事業主体の検討に当たり、社会資本整備審議会の御意見を賜ることとしており、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、事業評価部会の意見を賜るものであります。

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項により公開としております。

また、委員の紹介につきましては、委員名簿に代えさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

なお、本日は原田委員におかれましては、所用により欠席でございますが、竹内委員におかれましては、所用により15時半からの御出席と伺っております。

本日御出席される委員の方は、総員9名のうち8名と3分の1以上でございますので、社会資本整備審議会令第9条第1項により定足数を満たしておりますことを御報告申し上げます。

会議資料はあらかじめメールにてお送りさせていただいておりますが、議事次第、委員名簿、資料1から4、参考資料1から7でございます。過不足等ございましたら、事務局までお願いします。

それでは、以後の議事の進行を石田部会長にお願いいたします。

【石田部会長】 石田でございます。今日もよろしくお願いいたします。議事を進めさせていただきますけれども、少しだけお時間をいただきます。先ほどの沓掛課長からの御説明に関してですが、すごいスピード感で、権限代行で本格的にやると、あるいは復興事務所を造られたというのは、地域の苦しんでおられる方へ、懸命にやっています、応援しますという本当に強いメッセージだと思ひまして、ありがとうございます。私が御礼を言っても仕方ないですけども、そのように思ひましてちょっとだけお時間いただきました。ありがとうございました。

本日の議事は先ほどございましたように、審議事項として、令和6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。十分な審議時間を取りたいものですから、事務局からの御説明は、要点を絞った端的な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や御意

見をいただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

まず、令和6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・技術課長の高松でございます。よろしくお願いいたします。私からは、資料の審議事項1について、資料1から順番に説明をさせていただきます。まず、資料1、令和6年度新規事業化候補箇所選定の考え方について御説明させていただきます。

まず、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示したものでございます。新規事業化候補箇所は冒頭局長より、合わせまして12か所ということでございましたけれども、これは3月1日に10の道県知事に意見照会を行っております。いただきました御意見については、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。12事業につきまして全て予算化の同意をいただいているところでございます。

次に、3月8日までに各地方整備局にございます地方小委員会を開催いたしまして、各地域の事業について御議論をいただきました。それぞれの小委員会の御意見につきましても、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た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をいただきまして、予算が国会での審議を経て成立した後に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。

2ページ目をお開きください。こちらが本日御審議をお願いしております令和6年度新規事業化候補箇所の12か所のリストでございます。1番から6番目までが高規格幹線道路、7番目以降の6か所が一般国道の拡幅あるいはバイパスといった事業になってございます。

続きまして、3ページ目をお開きください。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。赤い枠で囲っておりますのが高規格幹線道路、緑の枠が一般国道の拡幅あるいはバイパス事業ということでお示しをさせていただいております。

4ページ目をお開きください。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きまして御説明させていただきます。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、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、防災や渋滞、事故、走行性、こういった観点から評価を加えてございます。そして、3番目といたしまして、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評価を行います。

そして、事業環境が整っていると書いてございますけれども、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が整っているかどうかの確認をさせていただいた上で、今回は最終的に高規格幹線道路6つについて選定をさせていただきました。もう少し具体の説明をさせていただきます。

5ページ目をお開きください。こちらが道路のネットワークについてです。1つ目の課題といたしまして、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を色分けで示しているものでございます。青色が80km/h以上、それから、水色、オレンジ、赤というふうに、色が暖色系に行くにつれて遅くなるということで書かせていただいております。今回、候補箇所6か所のうち3か所につきましてはオレンジ色のところに該当している状況でございます。

次に、6ページ目をお開きください。こちらは、2つ目の課題としての防災機能の評価でございます。平時と災害時の移動時間の変化によって、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ございます。災害のリスクといたしましては、地震、津波、豪雨・豪雪、火山を設定してございます。災害時に通行不能に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。災害時と通常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、それから、迂回に1.5倍以上を要することになりますとC評価、それから通行不能となる場合はD評価ということで、今回の6か所につきましては、全ての箇所はC評価になってございます。

次に、7ページ目、8ページ目でございます。こちらにつきましては高規格幹線道路の未事業化区間43か所全てについて、ネットワークとしての課題、これが左にちょっと広めの枠で取ってございます。それから真ん中ほどに並行する現道の課題をまとめたものをリストにしたものでございます。

一番左側でございますけれども、主要都市間の連絡速度につきましては、40キロから60キロのところ丸をつけ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ございます。こちらが、A、B、C、Dの4つに評価を分けてつけてございます。その右側が並行する現道の課題ということで記載させていただいております。左から防災、4つの列、それから渋滞、交通安全、走行性の2つの列ということで記載をさせていただいております。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、通行止めの実績があるか、さらに渋滞箇所ですとか、事故

危険箇所があるかどうか。あるいは冬季のスタックで立ち往生することがあったかどうかなどを表してございます。

また、その右側に代表的な期待される効果を個別に記載させていただいております。それから、その右の欄、事業実施環境ということで、ルート・構造の検討状況、都市計画の状況、環境アセスメントの状況について記載しております。確定とか完となっているものについては、手続が整っているということでございます。

それから、ルート・構造につきましては、参考資料5になりますけれども、計画段階評価からの手続について、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検討を行い、ルート・構造の検討を行っているものでございます。

備考欄についてですけれども、幾つか注釈を記載させていただいているものがございます。これにつきましては、手続的には整っているけれども、まだ地質に、例えば脆弱なものがあるといったもの、あるいは猛禽類の調査が必要だと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を個別に記させていただいている状況でございます。

今回、新規事業化候補箇所として選んだものを黄色のハッチで塗ってございまして、これから黄色のハッチ部分6か所について、個別に説明させていただければと思います。

まず7ページ目でございますけれども、7列目の北海道横断自動車道（ニセコ～倶知安）、これにつきましては、並行する国道5号に事故危険区間があるなどの課題があり、また、ルート・構造が確定し、事業実施環境が整ったというものでございます。

それから、10列目、北海道横断自動車道（女満別空港～網走呼人）でございます。並行する国道39号に防災対策箇所が必要だという課題がありまして、ルート・構造の検討が確定し、事業実施環境が整ったということで選ばせていただいております。

それから、26番目の中部縦貫自動車道（平湯～久手）でございます。こちら並行する国道158号に防災対策箇所があるということで、ルート・構造が確定して、事業実施環境が整ったということで選んでおります。

それから、次の8ページ目に参りまして、こちらにつきましては、下のほうに2行続けてございますけれども、四国横断自動車道（一本松～御荘）、それから39番目の（宿毛和田～宿毛新港）ということでございます。ともに並行する国道56号に津波浸水区間などの課題があるということで、ルート・構造が確定し、都市計画決定し、事業実施環境が整ったということで選ばせていただいております。

最後、42番目でございますけれども、東九州自動車道（南郷～奈留）です。並行する国

道220号に必要な防災対策箇所があるということで、ルート・構造が確定、都市計画決定したということで選ばせていただいております。これらが高規格幹線道路でございます。

9ページ目でございますけれども、こちらにつきましては、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きまして、説明させていただいている資料でございます。地域における渋滞あるいは事故、防災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きまして、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、今回6か所ということで候補箇所とさせていただいているものでございます。

この後、引き続き、高規格幹線道路の説明をさせていただきますけれども、よろしいでしょうか。

【石田部会長】 はい、お願いします。

【国道・技術課長】 では、資料2に基づきまして、高規格幹線道路の説明をさせていただきたいと思っております。資料は、それぞれ1か所につきまして2枚セットで準備してございます。

まず1枚目に、事業概要、それから課題と整備効果、並びにB/C、費用便益分析結果ということで、これは全て右下のグレーの線の下に書かせていただいておりますけれども、貨幣換算可能な効果のみを金銭化し費用と比較したということで、費用便益分析結果B/Cを記載させていただいている資料のつくりになってございます。

まず、一般国道5号（北海道横断自動車道）蘭越倶知安道路（ニセコ～倶知安）でございます。

左上に事業概要ということですが、北海道の地図がついてございますが、北海道の後志地域に位置する道路でございます。全体約11.7キロの完成2車線の計画でございます。北側に倶知安余市道路ということで事業化させていただいておりますけれども、このさらに南側に接続する道路ということで、今回候補箇所として選んでおります。

この間の課題について説明させていただきます。その下、2ポツの課題の中で、まず、国際的観光リゾート「ニセコ」への速達性でございます。このニセコでございますけれども、左下、図3に赤の折れ線を描かせていただいておりますが、非常に宿泊施設などのリゾート開発が増加している環境の中で、北海道外の観光客あるいは外国人観光客の移動拠点、新千歳空港からニセコの観光圏への移動に時間がかかるなど、速達性に課題があるという状

況になってございます。

それから、2番目といたしまして、高次医療施設への速達性・安定性ということで医療面の話でございます。表1にこのエリアの病院の状況を示してございます。ニセコ町の病院については脳神経外科あるいは産婦人科など診療できない科目がございまして、図5のとおり、ニセコ町の救急搬送は第2次救急医療施設がある倶知安町に依存しているという状況でございます。しかしながら、救急搬送ルートとなります並行する国道5号は信号交差点がございまして、あるいは縦断勾配隘路区間がございまして、速達性・安定性の高い救急搬送ルートの確保、こういったことが課題になっている状況でございます。

それから、右上に行ってくださいまして、災害面、防災面についてでございます。図6に描かせていただいておりますけれども、道南と道央間の通常時の物流ルートは、鉄道それから道路ともに、基本的には青い線の太平洋側のルートとなっておりますけれども、このルートは大体30年前後の周期で噴火を繰り返している有珠山あるいは樽前山が存在している状況でございます。噴火等の災害が発生した場合に、日本海側の国道5号が物流の代替路となるわけでございますけれども、図7に示しますとおり、洪水浸水想定区域がこの国道5号に存在するといったことから、災害発生時でも通行可能な道路機能の確保、こういったことが課題だと書かせていただいております。こういった課題を解決するというで選ばせていただいたものでございます。

右下のグレーの線の下に、先ほど申し上げましたB/Cを書かせていただいておりますけれども、黒松内から余市間、これはこの区間を含みますB/Cでございますけれども、1.4となっております。これが1番目の道路でございます。

それから、2枚めくっていただきまして、一般国道39号（北海道横断自動車道）女満別空港網走道路（女満別空港～網走呼人）でございます。

こちらにも左上に北海道の地図をつけさせていただいておりますけれども、北海道のオホーツク地域に位置するもので、対象区間約11キロの完成2車線の計画でございます。こちらの赤い点線の南側、下側に、黒の実線を描かせていただいておりますけれども、美幌バイパスというのが平成17年度に開通済みという状況でございます。

この間の課題についてですけれども、まず①、食料供給を支える物流ルートの速達性・安全性ということで記載させていただいておりますが、オホーツク内の北網地域は全国の小麦の生産量の約2割、それから全道の漁獲量の約2割を占めるなど、日本の食を支えている状況でございますけれども、図5に示しますとおり、物流ルートでございます国道39号、

こちらの大空町の市街地では信号による速度低下、正面衝突、追突事故が多発してございまして、速達性・安全性の高い物流確保のルートが課題になっているということでございます。

それからその下、高次医療施設への速達性ということで医療面のお話をさせていただいておりますけれども、このオホーツク地域の第3次救急医療施設は少し南のほうに下りました北見市の北見赤十字病院しかなくて、北見赤十字病院のカバー率は、図6と下のほうの真ん中ちょっと上に3本の棒グラフをつけてございますけれども、こちらの図に示しますとおり、カバーの面積が全国平均の約9倍となっております。図7に示しておりますけれども、冬季につきましては心筋梗塞の救命効果が期待できる60分以内に、網走市の人口の約8割がオホーツク地域の唯一の第3次救急医療施設である北見赤十字病院に到達できない状況であるなど、救急搬送の速達性が課題になっている状況でございます。

それから右上に行きまして、防災面でございますけれども、図8の黒の線が39号でございます。網走市と大空町におきまして洪水浸水想定区域あるいは地吹雪の発生区間といったものを示させていただいておりますが、左の写真2にございますとおり、地吹雪による視程障害なども発生している状況、過去20年の状況を右側の棒グラフと折れ線で示させていただいておりますけれども、それぞれ10年で110時間以上、20年続けてこういう状況が続いている状況でございます。こういったことに対する課題の解決にということで選ばせていただいております。これのB/Cにつきましては、本別から網走間で評価してございまして、1.2という状況でございます。

それから、また2枚おめくりいただきまして、次は岐阜県でございます。

一般国道158号（中部縦貫自動車道）高山東道路（平湯～久手）でございます。こちらは岐阜県の北東部、岐阜県の高山市でございまして、延長約6キロの完成2車線の道路計画でございます。

この区間の状況ですけれども、まず課題1、富山、石川、福井の北陸3県と首都圏との結びつきを示したものでございます。3大都市圏への輸送の約6割、その中でも特に首都圏が28%と非常に強いわけでございますけれども、右側の図4に示しますとおり、最短で結ぶこの真ん中の赤い線は途中で途切れておりまして、南回りあるいは北回りを余儀なくされ、輸送距離が非常に長くなっているという状況でございます。

それからその下、走行性・安全性の低い現道と書かせていただいておりますけれども、並行する158号は急カーブ、急勾配の線形不良区間が存在するというので、事故が多く、また冬場には、右の写真1でございまして、立ち往生が発生しているという状況にな

ってございます。

それから右上に行きまして、防災面でございますけれども、このエリアの大半が高山市街地でございますが、令和2年の豪雨災害をはじめ過去3年間で、並行する青の間は4回通行止めが発生しております。こういったときに、非常に遠回りの広域迂回が強いられているという状況になってございます。こういった脆弱な道路ネットワークが課題になっているということで、この間のB/Cは松本JCTから飛騨清見ICまでの間を評価してございまして、1.6となっております。これが3番目でございます。

それから、また2枚おめくり開きまして、4番目、5番目でございますけれども、これとともに一般国道56号（四国横断自動車道）宿毛内海道路でございます。まず、4番目のほうが愛媛県側でございまして、一本松～御荘の区間でございます。四国の一番左下、西南部でございますけれども、この間の愛媛側の約9.8キロの完成2車線の道路でございます。既に両側事業してございまして、それに挟まれた区間でございます。

次のところの説明と被るんですけども、このエリアの課題でございますが、まず、①の南海トラフ地震等に対する地域ネットワークの脆弱性ということで記載させていただいております。南海トラフ地震が今後30年間に発生する確率が70%から80%ということで、発災時、ピンク色のハッチがかかったところが津波浸水区域で、その中に紫色の線を描かせていただいておりますけれども、これが並行する国道56号で、城辺ICの周辺に愛南町役場があるという中で、こういったところから救援活動あるいは物資輸送を行うということで、緊急輸送道路の機能の確保が課題になっているというものでございます。

それから②、こちらが交流ですとか地場製品の流通といったところでございますけれども、左下に掲げておりますとおり、河内晩柑や養殖マダイといった農水産業の販売拡大の促進を図るために、輸送の効率化をしなければいけない。あるいはこの地域でございまして、右下の図7に、薄い水色の字で書かせていただいておりますけれども、愛媛県の観光のダイビングあるいはシーウォーカーといった海洋レジャーが多数あるという中で、上の図6に書かせていただいておりますが、愛媛県全体の観光客は横ばいから少し若干増えているという状況下で、直近はコロナ禍で一気に減っておりますけれども、愛南町の観光客減少傾向といった状況も見受けられます。

それから右上に参りまして、高次救急医療機関へのアクセスと書かせていただいておりますけれども、この愛媛県の西南部のエリア、第3次救急医療機関につきましては、市立宇和島病院しかないという状況でございます。整備効果の下に図がございまして、市立

宇和島病院の60分の搬送圏は現在が黄色、それから今事業しているものが緑色、それからこの道路で拡大されるのが赤色で示させていただいていますが、安静搬送による患者への負担を軽減させたいということで選定をさせていただいております。B/Cにつきましては、いよ小松JCTから高知JCTまでの間として評価いたしまして、1.9ということでございます。

それからもう一つ、四国横断自動車道の宿毛内海道路、今度は高知県側でございます。

2枚おめくりいただいて、宿毛和田～宿毛新港の間でございます。延長が約7.1キロになってございます。こちらのほうは、西側は先ほど申しあげました宿毛内海道路の事業中区間、それから右側の東側が中村宿毛道路ということで、令和2年度に開通済みという状況になってございます。同じ地域でございますので、津波による心配は先ほどの説明と同じですので省略させていただきますけれども、こちら高台に宿毛市役所があるということで、こういうところにつなげていくことが課題の1つになってございます。

それから、2番目でございますけれども、こちらはマダイの話を書かせていただいております。また、観光客の入込客数の推移ということで図6にございますけれども、やはりこのエリアは右下がりになっているという状況。

それから、③の高次救急医療機関へのアクセスでございますけれども、愛南町から宇和島病院あるいは、もう一つ、高知県内の幡多けんみん病院への搬送が非常に多いという中で、先ほど同様に安静搬送による患者への負担が課題でございます。こちらのB/Cは先ほど同じ区間でございますので、1.9という状況でございます。

それから高規格幹線道路の最後になりますけれども、一般国道220号(東九州自動車道)南郷奈留道路でございます。こちらは宮崎県の最も南の場所にございまして、道路の前後につきましては黒の点線で描かれておりますとおり全て事業化されてございまして、この区間だけが未事業化で残っているという状況でございます。

まず、1つ目の課題といたしましては、災害時におけるネットワークの脆弱性ということで、防災点検箇所がある、あるいは南海トラフ地震発生時に津波の被害のおそれがあるということで、防災上脆弱な区間が存在する状況でございます。今の国道220号がありますけれども、こういったところで迂回すると大幅な迂回が強いられるという状況になってございます。

それから、②の医療面でございますけれども、こちら串間市におきましては、串間市民病院で受入れができない患者さんについては県立日南病院に搬送される、あるいはさらに

宮崎大学の医学部、これはこのエリアから東九州道経由で図5にありますとおり、現在は国道220号経由で90分もかかるというものを55分までに短縮させたいということで、搬送時の救急患者への負担の軽減といったことが課題となっております。

それから右上に参りまして、観光面でございますけれども、宮崎空港の利用者数は令和4年度には少しずつ復活してございますが、こういった中で、より日南あるいは串間といったエリアの皆様方も、コロナ禍で大幅に観光客数が減少しましたけれども、観光客の増加を加速させたいという思いがございます。こういったことを評価いたしまして、こちらのB/Cは清武JCTから志布志ICまでの間で評価してございまして、1.002という状況になってございます。

高規格幹線道路6か所の説明につきましては、以上でございます。よろしく御審議をお願いいたします。

【石田部会長】 ありがとうございます。ただいまの御説明に関して、御意見とか御質問などございましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

鈴木委員、どうぞ。

【鈴木委員】 御説明ありがとうございます。質問なのですが、国道56号、四国の事業ですけれども、B/Cが結構ほかに比べて低めに出ているのは、コストというよりは交通量Bのほうに影響しているというふうに考えてよろしいでしょうか。

【石田部会長】 お願いします。

【国道・技術課長】 こちらのほうの交通量自体は、4番目の愛媛県側で4,600台、それから5番目の高知県側で2,900台という状況でございます。総費用はこの区間全体でございますが、3兆4,000億に対しまして総便益が6兆7,000億という状況でございますけれども、こういったことで1.9という状況になっています。

【鈴木委員】 このエリアに限らないですけれども、B/Cはどうしても交通量に影響されるところがあつて、ただ、実際にエリアによってはどうしても交通量は人口によるところもあるので、例えば、これを分担率で見ただけでも本当だったら意義の大きさは全然違って見えるはずですが、やっぱりB/Cは限定的な評価にしかならないと思いますので、出てくるのはこういう数字になってしまいますけれども、今回、社会的割引率も複数の参考値を出していただいていますし、事業評価の区間も以前から複数出していただいています、こういうバリエーションがあると意義が伝わりやすく、今回この参考値を出していただいたのは非常によかったと思います。

物流も、2024年問題などがあって、今後、速達性は今までより大きく評価されるべきだと思いますし、将来の予測できない状況を1点に絞ってB/Cを計算するのはそもそも無理があるのかなど。将来というのは予想できなくて当然なので、いろんな計算のバリエーションを出していただくことは非常に大事で、今回のような資料を用意いただく側は御準備が大変かと思いますが、いろんなケース、また、ストック効果などいろいろ出していただくと、非常に資料として有効だと思います。今後、これが当たり前になってほしいと思いますので、ぜひ、継続して資料を作成して意義を伝えていただければと思います。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございました。

田村委員が手を挙げておられると思います。お願いいたします。

【田村委員】 2つあります。

最初の質問は資料1に関わることです。ここ数年、地域ブロックごとの新広域道路交通計画を議論したり、あるいはW I S E N E T 2 0 5 0という話が出てきて、新しい時代の道路ネットワークが構想され我々はそれを議論しています。この新しい構想を踏まえたうえで、今回の資料の作り方は、例えば資料1の7ページ、8ページの表は、高規格幹線道路の昔の基準によるものです。資料の作り方の大層は今までと同じであると。ただ、制度的にまだ不完全ではあっても新しい計画へ今変わりつつあって、それに乗り移るときの準備というのでしょうか、それも今回の資料から始まっている。例えば、資料2に出てくる整備効果のところを書いてある「W I S E N E T 2 0 5 0との対応」なんていうのは、変更しながら取り入れられるものはどんどん取り込んでいこうということだろうと思います。

質問は、この次の資料3には地域高規格道路の話も出てきますので、資料の作り方として、古い資料の作り方から次の新しい作り方にどのように変えるのか、あるいはいつ頃に変えるのかがもしも分かれば教えてほしいというのが1点目です。

2つ目は資料2、宿毛和田～宿毛新港についてです。四国において8の字の道路ネットを構想していることはみんな知っていますが、B/Cが上がってきません。E I R Rだとマイナスの数字が出てきています。EIRRがマイナスに出ても全然問題はありませんけれども、8の字をつくっていく過程で、例えば、今、南海トラフのことをすごく心配しているわけですから、少なくとも防災機能評価に関わる部分を少し上げる方向でいろんな代案を検討してみる努力をされたのかどうか、その辺りについて教えてください。少なくともこの事業に関しては、道路ネットワークの防災機能評価に関しても、CからC、あるいは改善度

に関しても改善しないという形を取っています。8の字をつくるからいいという話もあるかもしれませんが、何かこの区間に関して強く押し出すようなものがあれば、あるいは検討したけどこうだったというものがあれば教えてください。

以上です。

【石田部会長】 お答えできますか。

【国道・技術課長】 ありがとうございます。

まず、1点目のW I S E N E Tの表記でございます。昨年の10月31日だったと思えますけれども、「W I S E N E T 2 0 5 0・政策集」をまとめさせていただきました。まだ従来の考え方を踏襲している面もございますし、それから、高規格幹線道路の中では整備効果ということで、今回、W I S E N E T 2 0 5 0との対応を書かせていただきました。一般国道のほうにつきましてはそこまで至ってない状況でございますけれども、今日いただいた御意見を踏まえて、今後検討していきたいと思っております。

それから2点目の御質問で、一般国道56号四国横断自動車道の宿毛内海道路の宿毛和田から宿毛新港について御意見をいただいております。この区間のB/C自体は0.1でございますけれども、先ほど申し上げましたとおり津波の浸水被害が多数発生すると予測されます。

費用便益分析結果自体は今まで3便益ということで変えてございませぬし、また、それ以外の部分につきましては定性的な表現を打ち出すということで進めさせていただいております。これについては課題があつて、少しずつ、例えば、今回、その下に2行加えさせていただいて、現在価値を算出するための社会的割引率、あるいは、総費用・総便益ということできちんと数字を入れさせていただいておりますけれども、その辺りは我々としても、この数字だけではなくて、いろいろ定性的なものを含めて出していきたいということで書かせていただいております。

【石田部会長】 いかがでしょうか。

【田村委員】 ありがとうございました。

【石田部会長】 ほかにいかがでしょうか。小池委員、どうぞ。

【小池委員】 御説明ありがとうございます。田村先生もおっしゃったように、今までいろいろネットワーク計画があつて、選定していいものから順番にやっているわけですが、日本はこれから少子高齢化、人口集中が起こっていく中で、結局、B/C環境が悪いものがどんどん取り残されているわけですね。今後ますます苦しくなってきます。今、ネットワー

ク効果とか言っていますが、本来ネットワークを整備するという意味であれば、早めに条件の悪いところをやらねばならないのに、今はそれがうまく機能しないようなやり方をしているの、そろそろ抜本的に考えないといけない時期ではないかということが1点です。

それから、ここで議論すべきことは、例えば、稚内から名寄まで先日、車で走って見たのですが、人口2万人の町が170キロ離れています。これが、例えば本州であれば17キロぐらいの間隔で2万人ぐらいの町がつけられますけど、このコストを同じ基準で考えています。つまり、住民のサービスレベルの観点から見たら、B/Cの基準が一律であっているのかという問題が当然起こってきます。やはり我々は、こういった地域の事情をきちんと考慮して判断しないとイケない立場にあると思います。ですから、ここでのB/Cを見て、それから地域の事情を見て、それでいいか悪いか、そういったものを出していかないと思いません。

先ほど交通量を2,900台だと言いました。画面共有しております資料は知り合いの方に作ってもらったもので、並行する道路10キロ区間で高規格道路を40キロから80キロにして建設費単価を50億円/キロで計算すると、どれぐらいだったらB/Cが1を超えるかを計算してもらいました。大体、日に1万6,000台から1万7,000台です。これは単純に計算すれば出てくる話ですが、こういった計算をしていけば、今我々が持っているB/Cの基準というのはおおよそどこで正当化できるかということ、交通量だけで分かります。つまり、B/Cというのは単純に交通量だけでやっていて、今日の話の4,000台とか2万7,000台というのは、当然、正当化されないことになってくる。一方で、これは先ほど言った北海道のようなサービスレベルとは全然違う議論です。

こういったある程度を目安みたいなものを共有しながら何か議論できるようなフレームをつくっていただくと、今後、多分非常に参考になると思います。今日上げていただいた6つの件に関して、確かにB/Cは低いけど必要ですよと言いますが、それについて我々がジャッジできるほどの情報があまり見えません。皆さんで共有できない。それが時の感覚とか人の感覚とか、いわんや知っている道路、知らない道路で変わってはいけないので、その辺りを今後工夫していただければ思いました。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。コメントで、特にレスポンスは要りませんか。

【小池委員】 大丈夫です。新道路での発表でまたこの辺を解説できればと思って頑張りますので、よろしくをお願いします。

【石田部会長】 よろしくお願ひします。

ほかにかがですか。どうぞ。

【竹内委員】 竹内でございます。

私は全体にわたって言葉の意味がよく分からないところがありました。言葉尻を捉えて悪いのですが、特に高次医療施設に関するものがあちこちで取り上げられていて、そこでの速達性は早く着けるということだと思いますし、アクセス性は遠回りせずに簡単にそこに接続できることなのは分かりましたけれども、引がかかったのが走行性という言葉です。前後の文脈を見ると、どうも走りやすくなったという意味なのかなと思いました。つまり、カーブがなくなった、勾配がなくなった、凸凹がなくなったという意味で走行性を捉えたのですが、そうなるに分からなくなったのが、蘭越倶知安の効果の2のところに出てくる安定性です。

安定性のところを見てみると患者の負担が軽減されるということですが、走りやすくなって、凸凹がなくなって、カーブがなくなってということであれば走行性なので、では安定性って何だろうということになります。ひょっとしたら、平均到着時刻からの分散が小さくなる、そういう意味で安定なのかな、でも、安定的走行ということなら走行性と変わらないかなとわからなくなってしまったわけです。安定性と走行性は、どう言葉を使い分けているのかが分からなくなったものですから、そこまで考える必要がないということならそれでもいいですけども、もしもきちんとした区分けがあるなら教えていただきたいと思ひます。

以上でございます。

【石田部会長】 これは、北海道から答えていただいたほうがいいですかね。

【道路計画課長】 蘭越倶知安道路における安定性という言葉には、患者さんの緊急輸送におけるストップ・アンド・ゴーのことが入っています。赤信号で止まる、スタートするということが何回もあると不安定になってくるわけで、そこを捉えて安定性という言葉を使っています。おそらくほかのところを使っている走行性という言葉は、それに加えて、例えば道路の線形や揺れなどが含まれていると考えます。

【石田部会長】 よろしいですか。

【竹内委員】 そういう使い分けをされているのであれば問題ありません。

【石田部会長】 でも、統一的に使い分けているわけでもないように思えるので、気をつけないといけませんね。

【国道・技術課長】 今、北海道の道路計画課長からお話がありましたように、走行性に加えて安定性ということに多分なると思いますけど、そこはよく確認させていただきたいと思います。ありがとうございました。

【石田部会長】 はい。羽藤委員、どうぞ。

【羽藤委員】 どうも御指名いただきまして、ありがとうございます。

先ほど田村委員からお話があった宿毛のところですが、宿毛和田～宿毛新港のところですが、ストック効果というか四国の8の字の場合は、実はかなり整備が遅れていることから、先取り効果というんですか。宿毛役場の移転については、たしかこの資料にも書き込まれていますけれども、ストック効果は事後効果のはずなのに、そういう事前復興的な期待の効果が出てきています。この辺りも今後の評価で重要になってくると思いますし、ここでは多分は検討していただいた上で宿毛の役場移転のことを書かれていると思いますが、ぜひお考えいただけないかと思います。

もちろん、御荘などであれば、道の駅の移転なども含めて高速道路整備との連携が地域では結構議論されていたりもしますので、道路整備に伴う、特に高規格幹線道路の整備に伴う事前と事後の効果をそれぞれの地方整備局さんは考えているのか。事前のストック効果の評価への取り込み、あるいは事業化が決まった後の高速道路整備を生かした土地利用の誘導などですね。土地利用というと、流域治水なんかは最近、河川と都市計画が結びついた提案などを行っているわけですが、ぜひ、道路局におかれましても、都市計画との事後的な連動の働きかけも決定前から一体的に行っていただきたいと思います。

私からは以上です。

【石田部会長】 ありがとうございました。

ほかに御意見等ございますか。田島委員はよろしいですか。指名してしまいますけど、なければなしでもいいですが。大丈夫ですか。

ありがとうございました。御意見、御質問等ございませんので、質疑はこれぐらいにさせていただきますと思いますけれども、6つのプロジェクトに関して駄目だと言う人はどなたもいらっしゃいませんでしたので、妥当であるという結論にしたいと思います。

ただ、鈴木委員、小池委員、あるいは羽藤委員、田村委員もおっしゃいましたけれど、高規格道路への移行ということが大きなテーマであるとともに、大きく評価をどう考えるかということについては、個別の案件の審議だけではなくて、そういう大きなフレームをこの事業評価部会でどう進めるか、そういう検討が必要だよという御指摘だと思います。これは

前から随分言っていますが、いろんな課題があつてなかなか進行しません。徐々に改善していただいていますけれども、そういう大きなフレームを変えていくには、当然、理論的な積み重ね、あるいは国民の皆さんから支持を得ないと駄目だということもあつたりすると思うので、そういうことを引き続きこの事業評価部会で検討していければなと部会長としては思っております。これは、また道路局に御検討いただければというふうに思います。

それと、最後に個人的な意見ですけれど、リダンダンシーの評価のところですが、今回の能登半島地震で緊急輸送道路が結構壊れたことについて土木学会の家田先生などから御報告がありまして、そうすると、ここでのA B C D評価というのは過小評価になっている可能性もあると思います。B / Cがどうだこうだという話がありますけれども、その辺に御配慮いただいた説明の仕方も要るかと思います。その辺も技術的には本当に難しい話だと思いますけれども、併せて、先ほど申しました評価の考え方の中にどう取り込んでいくかということは大事なテーマだと思いますので、併せて御検討いただければと思います。

最初に申し上げましたように、候補箇所に対する部会の意見としては、新規事業化は妥当であるという結論にしたいと思っておりますので、よろしく願いをいたします。よろしいですね。駄目だという人はいないので、よろしいということにしたいと思っております。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いたします。

【東北地方整備局道路部長】 それでは、一般国道の新規事業化候補箇所につきまして御説明を申し上げます。資料3を御覧ください。

東北地方整備局より一般国道4号水沢金ヶ崎道路につきまして、御説明を申し上げます。

こちらですが、岩手県の内陸部に位置しておりまして、対象の区間は3.1キロの完成4車線となる道路計画としております。この区間の課題につきまして、3点御説明を申し上げます。

まず、交通混雑による速度の低下という点でございます。

図3で対象区間を赤くしております。前後の区間と比べますと交通量が多くなっておりまして、慢性的に混雑が発生しております。特に冬は速度低下の区間が拡大をしています。また、左下の図4に示しますように、冬期には並行する東北道区間の通行止めが多くなっておりまして、その際には隣の図5や写真1のように交通が国道4号に集中することで、通常期に比べまして7割の速度低下が発生しています。

続きまして2番目として、円滑な物流に関する課題でございます。

岩手県は自動車関連産業を中核産業と位置づけておりまして、工場が多く立地をしております。図6にありますとおり、輸送用機器の出荷額は平成20年と比べて1.4倍に増加をしております。この区間付近には自動車の完成車工場がございまして、県南地域の関連企業から当該区間を経由して部品の供給を受けて、また、完成車は当該区間を経由して、接続しております東北道の水沢ICから仙台塩釜港まで運ばれています。したがって、この区間の混雑は地域の産業を支える円滑な物流の支障となっております。

3つ目は救急搬送に関する課題でございます。

金ケ崎町には救急告示病院がございませんので、図8にありますとおり、金ケ崎町の救急搬送の9割が隣の奥州市の二次救急医療機関に搬送されています。また、奥州市から三次救急医療機関に運ぶに当たっては、盛岡市あるいは矢巾町になるわけですが、当該区間から接続しております水沢ICを経由して搬送されています。それらの数も、図9にありますように近年増加傾向にございます。この対象区間は現在2車線区間でありまして幅員が狭く、救急車両の追越しが困難でありますことから、円滑な救急搬送経路の確保が課題となっております。

水沢金ケ崎道路の整備は、こうした課題の改善に寄与するものと考えております。

なお、費用便益比につきましては1.9と見込んでおります。

水沢金ケ崎道路については以上です。

【関東地方整備局道路部長】 続きまして、関東地方整備局より、一般国道20号新山梨環状道路（桜井～塚原）につきまして御説明させていただきます。

本道路は山梨県のほぼ中央部に位置し、対象区間が5.5キロのバイパス整備を行うものです。図2を御覧ください。本道路の東側に位置します広瀬～桜井2キロにつきましては、平成28年度に事業化され、また、調査中区間を挟んで西側に位置します北部区間の牛久～宇津谷5.0キロにつきましては、平成16年度に事業化されてございます。

この区間の課題について御説明いたします。

図3を御覧ください。甲府圏域では国道及び県道の約5割で混雑時速度が時速20キロメートルを下回るなど渋滞が集中してございます。武田神社や昇仙峡などの観光施設が豊富に立地する山梨県は、訪問者の約9割が自家用車もしくは観光バスを利用してございますが、観光バスの発着が多い甲府駅周辺をはじめ、慢性的な渋滞が発生してございます。図4を御覧ください。このため、山梨県の観光客の不満のうち道路整備や公共交通に関するこ

とが半数以上となっております。

図5を御覧ください。災害対応についてです。新山梨環状道路内側の約6割が洪水浸水想定区域となっております。加えまして、山梨県への物流は主に中央道が利用されてございますが、事故等による通行止めや渋滞が発生していますことから、リダンダンシーの確保が必要となっております。能登半島地震では主要道路の寸断等により人命救助や物資輸送に大きな影響が出てございますが、甲府地域は周囲を山に囲まれた盆地でありアクセス道路も限られていることから、災害時等における道路ネットワークの脆弱性が課題となっております。

右上の図6を御覧ください。地域の活性化といたしましては、リニア中央新幹線の開業により、リニア山梨県駅の60分圏域の人口が約3,300万人と、現在の20倍となる予定でございます。こうしたことを受けまして、新たな産業の創出や2地点居住の推進、インバウンド観光の進展などを進める必要がございます。リニアの開業効果を波及させるため、道路整備によりリニア駅と県内各地との移動時間を短縮するなど、アクセスの向上が必要となっております。

右下の表を御覧ください。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、事業中区間の7キロメートルと調査中間の4.6キロメートルを含めました新山梨環状道路広瀬～宇津谷17キロメートルでのB/Cを算定しますと2.4となります。

【中国地方整備局道路部長】　　続きまして、中国地方整備局でございます。一般国道29号津ノ井バイパス（広岡～西大路）についてです。当該区間につきましては、鳥取県東部の鳥取市内に向かいます郊外部に位置し、対象区間が2.8キロの4車線拡幅整備を行うものでございます。

図2を御覧ください。

津ノ井バイパス全体としましては4車線の都市計画決定がされており、平成21年度までに西大路以西が4車線で整備されております。今回対象の広岡から西大路区間につきましては、現在、両側に側道部で1車線ずつ整備されている状況でございます。今回の事業で本線の立体部分に2車線の高架道路を整備し、断面として4車線を確保する改良事業としております。全体事業費は約90億円、計画交通量は1日当たり1万4,200台から2万5,000台となっております。

2ポツの当該区間の課題でございます。津ノ井バイパス周辺では沿道開発が進みまして、店舗や工場等が進出し、複数の工業団地が立地しており、南栄町や西大路交差点など主要渋

滞交差点を中心に交通渋滞が発生しています。

2の安全性につきましても、南栄町の死傷事故率が高く、安全性に課題がございます。また、混雑を避けて並行する県道に流れて、それが住宅街を通過している状況がございます。

また、3つ目の救急医療につきまして、鳥取県東部の三次救急医療施設は市の北部にあります鳥取県立中央病院のみでございまして、鳥取南東部に位置します八頭町や若桜町方面からは、この国道29号が唯一の幹線道路でございます。写真4を御覧ください。これは救急車のドライブレコーダーをお借りしていますが、渋滞時は、対象箇所は1車線であり、その車道の横を通り抜けて走行しなければならない状況でございます。

3ポツの整備効果でございますが、当該道路の整備により、こうした交通渋滞や交通事故などの課題改善が期待されているところでございます。B/Cにつきましては1.4を想定しています。

続きまして、一般国道2号台道・鑄銭司拡幅についてです。

当該区間につきましては、山口県の防府市台道から山口市鑄銭司に至ります延長2.8キロの道路でございます。現在2車線のところを原則4車線に拡幅整備するものでございまして、全体の事業費を約240億円と見込んでおります。計画交通量は1日当たり約3万6,800台となっております。

図2を御覧ください。防府市から山口市までの国道2号につきましては、東側の防府バイパス、西側の小郡道路、また台道拡幅と、順次整備を進めております。対象区間につきましては、4車線区間に挟まれた2車線区間となっております。

当該区間の課題でございますけれども、対象区間は防府市と山口市を結ぶ主要幹線道路の一部でございまして、現況約2万7,000台と交通量が多いものの、4車線区間に挟まれた2車線区間となっているため、ボトルネックとなります車両の絞り込み、右折の待ち車両のため速度が著しく低下し、交通渋滞や交通事故が発生しています。

また、対象地域の周辺では、中国地方を代表する自動車の完成工場や製造関連企業をはじめとする、特に瀬戸内側に多くの工場等が立地しており、国道2号を利用して部品の輸送等が行われております。また、例えば平成21年7月の豪雨災害では、山陽自動車道等が通行止めになり、国道2号に交通が集中したため、対象区間がボトルネックとなり激しい渋滞が発生し、部品供給が遅れるなど地域経済に影響を及ぼしているところです。

また、山口防府の医療圏で唯一の三次救急医療施設が防府市内に立地しております。山口県のほうではこの医療施設の機能強化、また、国道2号近隣に移転を検討されており、医療

面からも確実な救急搬送が行える信頼性の高い道路が求められています。

整備効果につきましては、当該道路の整備により2車線の絞り込みのボトルネックが解消され、こうした課題が改善されることが期待されます。B/Cは1.2を想定しております。

以上でございます。

【四国地方整備局道路部長】 続きまして、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（奈半利～安田）につきまして御説明させていただきます。

図1、2でございますけれども、当該道路につきましては四国の高知県東部に位置しております。先ほどの宿毛内海道路と東西方向に反対のところにありますけれども、対象区間は4.0キロ、完成2車線の計画でございます。

隣接する区間でございますけれども、東側に接する北川奈半利道路は平成22年度に開通、それから西側に接する奈半利安芸道路の安田～安芸間については令和4年度から事業中となっております。

続きまして、この区間の課題について御説明をさせていただきます。

1点目ですけれども、南海トラフ地震の関係で、宿毛内海道路のところでも御説明しましたけれども、この奈半利安芸道路につきましても太平洋側に面しているということで、発災時に、図3でオレンジ、それから紫の線で示した国道55号、国道493号の約8割が浸水すると想定されています。また、この区間は最大津波高が16メートルと予測されておまして、「命の道」として機能する信頼度の高いネットワークの構築が急務となっております。

2点目は産業面の関係でございますけれども、図4にございますように、高知県はゆずの全国シェアが1位の地域ということで、本計画路線の周辺市町村で全国の約2割のシェアを占めておりますけれども、ちょうどこの図4の黄色いところに離合困難箇所がございます。トラックによるゆずの円滑な出荷が阻害されております。

続きまして、観光面でございますけれども、図5にございますように、高知東部自動車道沿線の観光入り込み客数が増加傾向にあるのに対して、今回対象になっている高知県東部地域は伸び悩みの傾向を示しております。

3点目は医療面でございます。図6のように、高次救急医療機関が高知県東部地域には存在しておらず、重篤患者は高知市内の施設に搬送しなければならないということで、搬送時間の短縮が急務となっております。図7において黄色で示した三次医療機関60分圏域が、この道路が整備されることによって拡大されます。

B/Cを徳島JCTから高知JCT間で評価した結果は1.1となっております。

以上でございます。

【九州地方整備局道路部長】 それでは、最後は九州地方整備局でございます。一般国道57号大津道路についてです。

1ポツの事業概要でございますが、大津道路は中九州横断道路という大分と熊本を結ぶ、現在は高規格道路の一部を成すものでございます。図1のように熊本県北に位置をしております、図2のとおり区間延長4.8キロの完成2車線の道路でございます。

この道路の西側は大津熊本道路という事業中の区間、それから東側は熊本地震を契機に整備、供用済みの北側復旧ルートの中のミッシングリンク区間でございまして、かつ、TSMC等半導体集積エリアの骨格となる区間でございます。

2ポツの課題でございます。

まず、渋滞の観点でございます。中九州横断道路沿線の特に関志、菊陽、大津という青の枠囲いになっているエリアに半導体関連企業の立地が著しいということで、今まさに高度経済成長期の様相を呈しており、今後もさらなる企業進出が予定されています。図3、4のとおり、半導体関連企業が、製品・部品等を九州縦貫、それから熊本港等を通じて全国へ搬入搬出しておりますけれども、現時点の主要アクセスである県道57号の交通渋滞によりまして、約3割の時間ロスが生じています。

続いて、2の医療面でございます。図5、6のとおり、三次救急医療施設が立地をしております阿蘇地域でございますけれども、搬送件数の3割が管外搬送で、そのうち5割は熊本市内の三次救急医療施設へ搬送されておりますが、同じく国道57号の交通渋滞によりまして搬送時間がかかっておりまして、速達性の確保に課題がございます。

続いて右上になります。3の観光面でございます。国道57号沿線には、県内第1位の観光客を誇ります阿蘇地域をはじめ、豊富な自然、それから観光資源が立地しています。図7のように観光客の約7割が福岡県等の県外からとなっておりますが、図9のように、熊本駅等のゲートウェイから阿蘇地域へは、国道57号の交通渋滞によりアクセス性が悪く、高速性、それから観光面で特に重要な定時性の確保に課題がございます。

整備効果でございますが、大津道路を含む中九州横断道路の整備によりこれら課題が解決されるとともに、B/Cは中九州横断道路全体で1.2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した。一括して6つの計画について御説明いただき

ましたけれども、御意見、御質問等ございましたらお願いしたいと思います。

私のディスプレイに従って、田島先生、羽藤先生、田村先生の順に御発言をお願いしたいと思います。田島先生からお願いします。

【田島委員】 ありがとうございます。いずれも大変重要な箇所かなというふうに推察いたします。今回、このような一般国道の拡幅が多いと思うのですけれども、地方中核市で比較的人口が集中しているところと、その外をつなぐというところで、こういった物流であるとか、あるいは三次救急医療へのアクセスということももちろん重要ですが、この間の災害の起こり方とかを見ていきますと、やはり渋滞が起きていることで、いざ避難が必要になったときに、広域避難みたいなことをどういうふうに考えていくのかというのを、すぐにではないのですけれども、こういった道路計画の説明の中に加えていく必要があるのではないのかなということを感じている次第です。

もう一つは御質問になるのですけれども、直轄事業についての新規事業採択の考え方というのは、先ほど、よくも悪くも話題になっているような形で順位づけをなされている中で、こういった一般国道の事業化の優先順位といったものをどうやって取り上げていくのかということです。つまり、今回、事業採択しようというものについてはこういった資料が作成されるのですが、すぐには事業採択されていないけれども、ここは大事だねというところをどうやって見つけていくのかをぜひ考えていただきたいというか、もしできていることがあれば教えていただければと思いました。

以上です。

【石田部会長】 一通り御意見をいただいてから、まとめてレスポンスしていただければと思いますので、お願いします。

じゃあ、羽藤先生、どうぞ。

【羽藤委員】 ありがとうございます。新山梨環状道路ですけれども、これは道路局の事業ではありませんが、確かにリニアの山梨圏域との接続考えると、新山梨環状道路整備というのは60分圏域で20倍とおっしゃっていましたかね。3,300万になる圏域人口ということで、ものすごい事業だなということを改めて思いましたし、じゃあ、この圏域人口の増加というのがこの評価の中ではどのように取り込んでいるのかということです。今まで我々は道路だけで事業評価してきたと思うのですが、これをどういうふうにやるのかというのは、多分何かいろいろ議論はあったと思うのですが、考えていないなら考えてないでもいいですし、どういうことを考えたのかということのを少し追加的に伺いできないかと思

いました。

あるいは、今後のリニア駅近傍道路では、高速鉄道との連携の中で便益を図っていくのだとすると、この環状道路とリニア駅は近いわけですので、結節機能の強化も併せてやることできれば、相当なストック効果が生み出されるのではないかなというふうに思いましたので、この辺りについてもしお考えがあるようでしたらお伺いできないかと思いました。

あともう1点は、大津道路についてです。半導体関係の立地ということで、非常にニュースでも取り上げられることが多い中で、収入がかなり増えてきているというふうなお話も聞いていることからすると、時間価値の問題ではどのような評価上の工夫が考えられるのか。渋滞改善に対して、あるいは半導体産業からもかなり要望みたいなことが各事務所ですとか地整にもあるのではないかなと思っていて、円安ということで二次産業の比重が我々の国の中でも高まる中で、この辺りはどういうふうにお考えの上で事業評価を工夫されたのかということ、あるいはどういう声があったのかということをごぜひお聞かせいただけないでしょうか。

以上です。

【石田部会長】 続いて、田村先生、お願いします。

【田村委員】 2つあるのですが、まず、山口県の国道2号です。こちらの拡幅の案を検討するときに、現道拡幅以外に別線ルートを考えられたのかどうか。まちの真ん中を通るのではなくて、郊外部をバイパス的につくるという案があったのかどうか。

それから、2つ目は羽藤先生が言われたのですが、大津道路についてです。空港の位置が書いてありませんけど、蒲島知事は空港と鉄道を結ぶんだというようなことも含めて、今、大きな変化がある地域だと思うんです。今回、私の質問は、台湾の半導体工場は、原水工業地域の近くに今年の2月にできているんです。直接雇用で2,000人弱の新規従業員が雇用されている。質問は、大規模工場立地に関わる需要予測をして、道路幅員を決めたりするときに取り組んでいたのかどうかという点です。以上2つです。

【石田部会長】 ありがとうございます。会場におられる竹内委員、鈴木委員からはよろしいですか。いかがですか。

【鈴木委員】 そうですね。もう既に出た質問と同じなので大丈夫です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

それでは、最初の田島先生のお話はやっぱり四国ですかね。お答えいただければなというふうに思いますけど、どうですか。

【田島委員】 すみません、特定の事業に対してということではなかったのです。

【石田部会長】 そうですか。そうすると評価室長ですか。災害とか広域避難の考え方をどう評価に導くかという。

【評価室長】 御質問の中で、渋滞が起きていて、いざ避難する場合はどうするかとか、あるいは直轄の新規採択の中で優先順位を決めてやっているのだろうけど、採択されていないもので重要なものをどうしているのかという御質問だったかと思います。

二次改築の事業で、先ほどの高規格のようにロングリストという形にはなっていないかとは思いますが、それぞれの地域の課題を整備局の地方小委員会の中でも議論しながら優先順位をつけてやっているという形だと思います。

それ以外にもやはりこの半導体の話とかも先ほどありましたけれども、様々な効果をどう取り込んでいくのが課題だと思いますので、その辺も含めて引き続きしっかり検討してまいりたいと思います。

【石田部会長】 ありがとうございます。

それでは順に、北からいくと関東、中国、九州。九州は2つありますけれども、お願いしたいと思います。

【関東地方整備局道路部長】 羽藤先生から質問いただきまして、ありがとうございます。

まず、リニアの接続の便益を見ているかという問題ですけれども、この20倍という試算は国土交通省のスーパー・メガリージョン構想検討委員会で試算していただいたものになっていまして、結局リニアが品川まで25分とか、名古屋まで40分になることによる効果によって物すごい60分圏域が広がるという試算になってございます。これがB/C上、Bで見ているかという観点につきますと、先ほど鈴木先生からも指摘がありましたが、ある1点で交通需要推計のOD表ができていて、それをベースにBゾーン配分でやっている日平均交通量で配分している結果の時間短縮便益が主な便益効果として計上しているものになってございますので、これは定性的な評価として記載しているものであり、Bとして見込めている形にはなってございません。

接続につきましては、別の交付金等におきまして、リニア駅等々、当該道路も含めてアクセス性能というのは今まさに新しいリニア単独駅でございまして、それが計画されているところで、山梨県としてもすごく真剣にやられているものになっていまして、そういうところの接続性と、この道路を一体的に活かしていくということは勉強しなきゃ

いけないことだと思っています。ありがとうございました。

【石田部会長】 じゃあ、続いてお願いします。

【中国地方整備局道路部長】 中国地方整備局です。田村先生からいただきました国道2号、台道・鑄銭司の別線のルートの検討を考えたらということですが、計画段階では拡幅案と別線のルート2案を考えております。2.8キロ、それも両サイドは事業ができていますのでございますので、起終点が比較的短い中での部分でございますので、そういう中で別線ルートの中では問題だったのが、近くの観光地といいますか、そこへのアクセスがちょっと遠くなるとか、あとまた用地の関係もあるとか、景観が悪化するというふうな意見もありまして、別線ルートの案がそういった点では劣ると。ただ、工期は別線のほうが短いですが、費用等も含め勘案しまして、今回、現道拡幅の案というふうな形で決めてきたという経緯がございます。

以上でございます。

【石田部会長】 じゃあ、最後になりますけど、九州からお願いします。

【九州地方整備局道路部長】 最後に九州でございます。まず、羽藤先生からいただきました時間価値は何か工夫しているのかという点につきましては、結論から言うと反映させていません。

ただ、TSMCで働いている方々は聞くとところによると時給2,000円とか、もう全然価値が違う状況ですので、本当にそういうところはしっかり考えていく必要があるかなと思っていますところでございます。

それから、企業等からのニーズは、我々のほうに企業から直接話が来ているわけではありませんが、自治体を通じて強いニーズを日々聞いているところでございます。台湾等では新築ばかり、どちらかという、きれいにインフラが整ってきたところにどうぞ入って下さいというふうに言われて進出をしているという状況でありまして、こちらについてもインフラ整備するのは当然でしょうぐらいの強い要望というか、そういった中で、自治体でいろんなインフラ、あるいは教育だとか技術者育成、あるいは住宅水道を全部含めて対応しておりますので、そういった中で我々もいろんな話を伺っているということでございます。

それから、田村先生からお話いただきました需要予測につきましてですけれども、これについても現時点ではオンは一切していないということになっています。本当にTSMC1つとっても1企業で3,400人オンされると。それに付随していろんな企業が今進出をしてくておりますので、追加の交通量だったり、こういうのは計り知れないわけでございます

が、今は入れていないということでございます。これについては、九州もいろいろ検討はしております、有識者の先生の御意見をいただきながら、例えばTSMCのこの第2工場を含めると、10年間で20兆の経済効果というふうに言われているわけでございますけれども、今回、B/Cで算定した前提の総便益は大分から熊本全体でも8,000億ぐらいの規模ということで、全然オーダーが違いますので、こういったところについてもB/CのBで何とか読める工夫はないかということと、それ以外の観点も含めて今勉強しているところでございます。

以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。ほかに御発言はございますかね。

ないようでしたら、ちょっと時間が押しているので、これぐらいにさせていただければありがたいなと思っております。先ほどと同じように、どなたも駄目だというふうにおっしゃった方はおりませんし、むしろ積極的に頑張ってくださいというふうな御意見を裏に含んだような質問だったようにも見えますので、我々としてはこの6つについても全て新規事業化は妥当であるという結論にさせていただければと思いますが、よろしいでしょうか。

か。

【石田部会長】 そのことを御確認いただいた上で、少しだけ私も感想を言わせていただきたいのですが、B/Cの話が今日もまた出ましたが、TSMCの話とか、これから地域をどう構築していくかということに関して言うと、よくバックキャスト型で計画プロセスを考えましょうというふうになっているのですが、B/Cの考え方はこれと全然違うんですね。そういう大きな議論も含めながら、小池先生にも新道路でさらに頑張ってもらえばと思いますけれども、そういうところから考え直すことも必要かなというふうにも思いました。これはちょっと大きな話です。

あと、小さな話で奈半利～安田道路あたりの話ですけど、20年ぐらい前にここでちょっと関わっていたことがあって、そのときにこの地域には救急車が2台ぐらいあるのですが、高知までいくと地域に救急車がいなくなる瞬間が結構あると。それは結構大変なことだよね。こういうふうな状況の地域は結構あると思います。そんな庶民感情をどう反映するかとか、その救急車に、当時、ようやく計測できるようになったGPSで走行速度なんかを図っていただきましたところ、本当に驚いたのですが、救急車が一番早いのは患者さんを迎えに行くときで、実は患者さんを乗せて病院に行くときの走行速度が一番遅いん

です。先ほどあった安定性も絡むのですけれども、特に重篤な患者さんを急カーブとか速いスピードで走ると命の問題になると。搬送し終えてからサイレンを鳴らさずに帰るときのほうがスピードが速いという、ちょっと情けない状況を発見しまして、まだこういう地域は結構あると思うんですね。そういう小さなことの積み重ねですね。今日もTSMCの話とかがいっぱい出ましたけれど、そういうことを大きな評価のフレームの中にどう反映していくかという態度はすごく必要だなというふうに思いました。幹部がおられますので、大きなフレームでの議論をぜひお願いしたいと思います。

じゃあ、確認でございますけど、6つとも新規事業化は妥当であるという結論にしたいと思えます。どうもありがとうございました。

次は有料道路事業を活用した道路整備でございます。これも事務局から御説明をお願いいたします。

【高速道路課長】 それでは、資料4に基づきまして説明申し上げたいと思えます。

今回、有料道路関係の項目については、1ページ目に①と②というものが2つあります。

まず、①に関しましては、有料道路事業の新規導入、それから、事業費の変更関係でございます。これにつきましては、この事業の責任分担とプロセスを明確化するために、事業主体と施業区分、いわゆる分担につきまして本部会で意見を伺うものでございます。

3路線ございまして、新京橋連結路は首都高速の日本橋区間の地下化に伴いまして、江戸橋JCTの機能が一部廃止となりますので、その代替機能を確保するために事業を推進するものでございます。

また、名神湾岸連絡線・淀川左岸線（2期）につきましては、現在、阪神高速の料金を公平な対距離制へ見直しを進めてきているところでございまして、今年の6月から料金改定を行う予定でございます。この改定から得られる財源を名神湾岸連絡線と淀川左岸線（2期）のネットワーク整備に活用するように関係自治体から提案があり、今回それを踏まえまして、有料道路事業の新規導入、それからまた拡充するというところでございます。

また、1ページ目、下の②の4車線化関係でございますけれども、高速道路の暫定2車線区間につきましては、課題が大きい箇所を優先整備区間としまして、順次事業化しているところでございます。今回、4車線化するということで車線数が増えますので、整備計画の変更を伴いますので、審議いただくものでございます。

2ページ目をお願いします。

先ほどの有料道路事業に関しまして、3路線ありますが、新京橋連結路、それから名神湾

岸連絡線につきましては新規導入となります。また、淀川左岸線（２期）につきましては、有料道路事業費の変更ということになります。

３ページ目をお願いします。

４車線化関係でございますけれども、今回、１１の区間につきまして４車線化を事業化していく予定でございますが、資料の下段に書いてあります※印の磐越道、それから松山道につきましては、過年度におきまして整備計画を変更済みでございますので、そういう意味では９つの路線が今回の整備計画の変更の対象ということでございます。

それから４ページ目を飛ばしていただきまして、５－１になります。

有料道路事業の新規導入ということで、新京橋連結路でございます。先ほど申しましたように、日本橋区間の地下化に伴いまして、江戸橋ＪＣＴの機能が一部廃止となることから、その代替機能を確保するため、八重洲線と都心環状線を結ぶという事業でございます。現在の大型車の通行ルートを紫色で示しているのですけれども、これを将来的には新京橋連結路を経由した朱色のルートの２ルートに変更するというものでございます。

５－２ページ目をお願いします。

これは、有料投資額について、記載した条件に基づいて算出したものでございます。全体事業費約１，７９０億円のうち、約１，２９０億円を有料事業で行うことを考えております。

また、５－３ページ目をお願いします。

この事業につきましては、有料道路事業と東京都の街路事業の組合せにより実施していくものでございます。また、その分担でございますけれども、都の所有地である東京高速、いわゆるＫＫ線と言われているのですけれども、その直下を通過する区間に関しては都の公共事業として行います。また、それ以外の区間につきましては、舗装設備も含めまして、有料道路事業で実施していきたいと考えております。

また、資料の下部に書いてありますけれども、この有料道路事業のうち約１３０億円分については、築地川区間におきまして、今、更新事業を行っておりますので、その一部でありますので、更新事業として行うということでございます。また、約２００億円分につきましては、再開発事業としてまちづくりと連携して行っていくために、民間資金を財源として活用して実施していく予定でございます。

５－４をお願いします。

これにつきましては、高速道路会社の意向でございます。首都高速としましては、江戸橋ＪＣＴ代替機能を確保することと、それから、新京橋連結路が首都高と接続するため

に効率的な管理が可能であるということから、有料投資を行う意向があるということでございます。

それから、5-5をお願いします。

東京都の意見としては、渋滞緩和という交通以外に、まちづくりの観点からも様々な効果を期待ということで、整備推進の意見でございます。

それから、6-1をお願いします。

これは名神湾岸連絡線でございますけれども、その名のとおり名神高速道路と阪神高速の湾岸線を連結する事業でございます。令和4年度に既に国の事業としては事業化しておりますけれども、今回、先ほど申しました料金改定から得られる財源を、関係自治体からの提案を基に新たに有料道路事業として入れるものでございます。

6-2をお願いします。

有料投資額を算出しますと約530億円となっております、そのうち阪神高速分が約500億円、また、西日本高速分が約30億円となっております。

6-3をお願いします。

施行区分に関しましては、舗装設備工事は有料道路事業として行います。また、西宮港に当たる部分につきましても有料道路事業者が行いまして、また、両方のJCTに接続する部分についても有料道路事業ということにしております。

それから、6-4をお願いします。

阪神高速と西日本高速の意向でございます。両社とも、管理している路線と一体的に機能するということと効率的な管理が可能となるということで、有料投資の意向があるということでございます。

それから、6-5をお願いいたします。

兵庫県の意見でございます。兵庫県としては、名神高速道路と大阪湾ベイエリアを結ぶということで渋滞緩和ですとか沿道環境の改善、また、阪神港の物流機能、また、関西にある3つの空港へのアクセス強化のための重要な道路ということで、有料道路を活用して事業を推進することに賛同ということでございます。

それから、7-1をお願いします。

淀川左岸線(2期)についてです。この淀川左岸線につきましては、大阪の都市再生環状道路の一部を構成するということございまして、現在、阪神高速と大阪市で事業を行っているところでございます。このうち、今回、阪神高速の有料道路事業費を変更するものでござ

ございます。先ほどの名神湾岸連絡線と同じように、関係自治体の提案を踏まえまして、料金改定から得られる財源を有料道路事業費として活用していくということでございます。

今回、舗装設備工事に関しましては、全て阪神高速、有料道路事業者が行いまして、また、今現在、阪神高速がこの海老江 J C T の付近で実施しております大阪市から委託を受け実施している工事につきまして、有料道路事業に変更して行うという案でございます。

それから、7-3をお願いいたします。

これは阪神高速の意向と大阪市の意見について、両者とも今回の変更に変更はない旨が記載されております。

以上が①の内容となっております、次に、②4車線化関係について御説明したいと思います。

9-1をお願いいたします。

いわゆる暫定2車線区間の4車線化でございますけれども、これまでも対面通行の暫定2車線区間で、うち有料の約1,950キロメートルにつきましては3つの観点、資料に書いてありますように時間信頼性の確保、事故防止、ネットワーク代替性の確保という、課題が大きいものから約880キロを優先整備区間として令和元年9月に選定したところでございます。その後、財投等も活用しながら順次事業化を進めてきております。

また、令和元年には1,950キロありました対面通行区間でございますけれども、資料の右端に書いてありますように対面通行区間も徐々に減ってきておりまして、この3月には約1,780キロメートルまで減っております。

また、昨年5月には道路整備特措法を改正しまして、料金徴収期間を延長することが可能となりましたので、これらの財源を使いながら、いわゆる老朽化対策という更新事業のほか、4車線化事業もこの財源を活用して進めていきたいと考えております。

9-2 ページ目をお願いします。

今回の4車線化候補箇所の選定の考え方でございます。先ほども申しましたように、令和元年に優先整備区間として、資料にありますように指標1から8までに基つきまして抽出した箇所が俎上に上がった箇所でございます。その中から事業化していない区間につきまして、今回の選定の考え方ということで、時間信頼性の確保という観点からは渋滞の回数が平均3回/年以上ということで、松山道を選んでおります。

また、事故防止の観点からは、資料に書いてあります選定の指標に基つきまして、道東道をはじめとする7路線を抽出しております。

また、最後にネットワーク代替性の確保ということで本線の通行止めの可能性が高い区間としまして、資料に書いてあるような指標に基づきまして、東九州道、西九州道を選んでおります。

また、並行現道に事前通行規制区間が存在する区間としまして、磐越道を選んだところでございます。現在、説明しました11区間に関しましては、9-3の日本全国図に示しております。

それから、9-4が今説明しました4車線化の一覧でございますけれども、ここに載せてある57キロを事業化していきたいと考えております。

また、9-5以降には個別の区間の資料がつけてありますが、今回は時間の都合上割愛したいと思います。

以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。御質問、御意見を承りたいと思います。どうぞ。

【鈴木委員】 御説明ありがとうございます。簡単にですけれども、首都高のお話が最初にありましたが、どうしても線形としてはちょっと急なカーブになりがちなところかなと思いますので、ぜひこの事業の中で安全対策もしっかりしていただきたいなと思いました。

それとあと、4車線のほうですけれども、現在、候補に挙がっている中から優先的に整備をしていくということで、順調に進んでいるなどは思うんですが、現在だと実績で、過去の件数、通行止めですとか事故の件数で決めていっています。さっきのお話と同じで、だんだん少なくなってきたときにどうするかということもあるのですが、そのときに基本暫定なので4車線にしていくということなんですけど、通行止めの可能性というんですか、災害、気象の特性ですとか、そういった危険性みたいなところですね。事故も実際の件数と危険性はまたちょっと違っていたりすると思いますので、今後発生しそうなところもぜひ調べていただいて、事故とか通行止めが発生する前に4車線化できているのが理想だと思いますので、また候補を挙げていただければと思います。

以上です。

【石田部会長】 ほかにいかがですかね。これも後でまとめてレスポンスしていただけるかなと思っておりますが、よろしいですか。御質問、御意見ありましたら。

どうぞ、田島先生。

【田島委員】 ありがとうございます。特に首都高速1号線の新京橋連結路のことにつ

いて一言だけ。

今回、これは日本橋区間の地下化に伴って、今度は何というのでしょうか、都心部のどちらかという歩行者側のとか、まちを使う側にとってのメリットが非常に大きな事業になってくると思います。今回については、こちらは東京都さんの公共事業という形で、事業の効果を出すために必要な事業を道路事業という形で手当てしてくださっているという意味で、非常に新しいクリエイティブな道路事業ができています例であって、ぜひとも成功させていただきたいということと、こういった事業の効果を今後どうやって説明していくかというときのベンチマークになるような事業だと思いますので、そういったモニタリングをぜひよろしくお願ひしたいと思います。

以上です。

【石田部会長】 いかがでしょうか。よろしいですか。

羽藤先生、どうぞお願いします。

【羽藤委員】 ありがとうございます。私も都道首都高1号線の新京橋連絡路に関するものですけれども、財源のうち約200億円分はまちづくりと連携して民間資金を財源に実施ということが書かれているわけですが、これをやるということは、例えば道路の固定資産税みたいなことは特に普通の道路と変わりなく取らないというようなことになるのか、あるいは利益が上がる事業と関係しているということ、そこから固定資産税を取って何かしらほかの事業に充てるというようなことまでお考えになられているのかというところが、玉突きで結構、収益の構造が普通の道路と変わってくることを想定して、まちづくりと連携して民間資金を財源実施ということだと思いますので、この辺りのところについて、もしお考えがあれば聞かせただけないでしょうか。

以上です。

【石田部会長】 ほかにいかがでしょうか。

私、1つ質問がありまして、阪神高速の名神湾岸連絡線と淀川左岸線（2期）は有料道路事業で一日も早く大阪も兵庫県も言われていますけど、どれぐらい早くなるのかなというのがもし分かるようでしたら。実現の可能性は随分上がると思いますし、財源の問題も随分楽になると思うのですが、皆さん御要望のスピードアップということからすると、どの程度効果があるのかなと。いや、あると思うんですよね。否定的なものではなくて、もし分かるようでしたら教えていただけると、さらに高評価につながっていくかなというふうには思っておりますので、お願ひしたいと思います。

田島先生、羽藤先生と私と鈴木先生からコメント、御質問がありましたけれども、レスポンスをいただければと思います。

【高速道路課長】 御意見、御質問ありがとうございます。まず4車線化につきまして、鈴木先生のほうから、実績だけではなくて今後発生し得るような課題についても取り組んでいったらいいのではないかとということですが、そういう議論をまだしていないので、実際にはそういうのを考えながらやっていきたいと思います。実は大きく3つの課題がありまして、令和元年以降にもネットワークの新整備の進展が出てきていまして、そういうものの新しいデータを取り込みながら、いろいろ議論していかなければいけないなと考えております。

それから、田島先生からも新京橋連結路について整備効果のベンチマークを考えたらいいのではないかとということで、これについては、いろいろ都とも議論していまして、必ずしも交通だけではなくて、まちづくりの観点からもどういう効果を説明できるのかというものを考えていきたいと思っております。

それから、羽藤先生から200億円に関して話がありましたけれども、これは道路としての固定資産税というよりは、周辺開発事業者に対して当該容積率の緩和等のインセンティブを与えまして、それに応じて都に対してその周辺の再開発事業者が入れたお金とか、機構を経由して、また首都高速に無利子貸付けという手法を考えておりまして、これについては、実は日本橋区間の地下化でも、そのような手法を取られておりますので、そういうものを活用しながらやっていきたいと思っております。

最後に、委員長のほうから淀川左岸線（2期）と名神湾岸連絡線につきまして、どれくらいスピードアップするのかということでございますけれども、これについては多分お金のには十分スピードアップはすると思うのですが、それぞれトンネル区間であったり、あるいは西宮港を渡る区間でありますので、むしろ技術的な課題を早く解決しなければいけないなど思っておりまして、その点、整備局にも期待しているところでございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。いかがでしょうか。

これについても部会の意見としては、委員の皆様方からの御意見、御質問を考えると妥当であるという結論かなというふうに思いますが、よろしいでしょうか。

今日、ウェブで参加いただいている太田先生から評価の方向性についてぜひ意見したいということをごチャットでいただきましたので、太田先生、よろしいですかね。お願いします。

【太田委員】

太田でございます。事業評価部会はほぼ年に一度ですから、ここで意見を申し上げたいと思います。

今日の事業採択評価に諮られたものにつきましては、いずれも適切なものであると判断します。ただ、これまでと違うのは持続的な物価上昇が予測されますので、各事業をぜひ早め早めに完成に向けて頑張ってくださいと思います。

実は意見といいますか、考えていることを申し上げたいのですが、先ほど暫定2車の4車線化の話がありました。1週間前の国土幹線道路部会でも家田先生から「このペースでやるのだったら50年かけるんですか」という発言があり、50年とはかからないでしょうけれども、どうなのかなと思いました。

事業評価部会は2010年に設置されました。そういう意味で足かけ15年ということになります。かなりの蓄積がありますので、ぜひそれを活用して今後の道路政策の方向性に活かすべきだと考えます。

なぜ2010年に事業評価部会をつくったのか。本当のところはどうか分かりませんが、やはり道路特定財源の一般財源化が背景にあったらうと。2008年法で2008年から道路に使わなかった部分については、一般財源化するということが決まりました。ところが2009年にもう一度、法改正があって、2009年法では完全な一般財源化がなされ、道路整備は建設国債で行うことになりました。その結果として、もともと公共事業のシーリングの網はかかっていたのですけれども、より厳密に道路事業についても公共事業のシーリングがかかることになりました。その結果だと思えるのですけれども、国の直轄事業でいうと、2008年には1兆9,000億弱だったのが2010年には1兆4,000億弱ということで、5,000億円減っているわけです。それがこの15年続いているということです。でも、最近、御努力をされて、15年前に比べると直轄事業費は1,000億円ぐらい増えています。けれども、維持管理の費用が2,500億円増えているので新規事業、つまり整備とか改築をするための事業費は着実に減っているということです。

また、道路特定財源の一般財源化を言い始めた小泉純一郎元首相が総理大臣になったのが2001年ですけれども、その前年の2000年というのは大体国費ベースで同事業費が3兆5,000億円ぐらいあったと。それが今2兆5,000億円ぐらいになっているということです。つまり、毎年1兆円ぐらい、もしかしたら自動車利用者が負担していた部分に関して、それが反映されていない状況が15年続いたということになります。これをどう考えるかということです。

事業評価としていろいろな蓄積をしてきました。それを活用して、この15年間の財源の制約および削減によって実はかなりのものが遅れたということも評価することができるのではないかと。15兆円あったら、もっと道路政策を推進することができたのではないかと。つまりは逸失利益も評価できると考えています。

なかなか厳しい状況になりつつあります。それでも、進めなければならないものは進めるべきだと考えます。必要な財源の新たな調達方法を考案しなければならない時期に来ていると思いますので、ぜひこの事業評価部会の蓄積をうまく整理してまとめて、基本政策部会になるとは思いますが、そちらの議論の土台にするべきと考えます。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。大変重い問題だと思いますけれども、本当に大事なものだと思います。財源がカーボンニュートラルもあってどうなるか分からない状況の中で、本当に必要なものをちゃんと整備する。そのためには、やっぱり受益と負担の関係を常に太田先生がおっしゃっておられますけど、きちんと考えて、それを御説明申し上げて、理解していただいて支持していただくという相当重い仕事をちゃんとやらないといけないと思っています。そのことを担当するのが実は評価部会の大きな任務だとも思いますので、今日も本当にB/Cはどうするのか、評価の考え方はどうするのか、あるいはそういう意味での需要予測はどうするのかという課題を委員の方々から多数いただきました。そういうことに本当に腰を据えるというか、きちんと考えていくことが大きな任務だと私は思っておりますので、道路局におかれましても、そのような検討を進められるような環境をどう整えるかということも含めて御検討いただければと思います。どうも太田先生、ありがとうございました。

もう5時過ぎましたので、そろそろ締めたいと思うのですが、有料道路事業につきましても、部会としては妥当であるというふうな結論にしたいと思います。よろしいでしょうか。

【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。

ここから大事なことですけど、この部会による議決は、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ので、御

了解ください。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。どうもありがとうございました。

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】 長時間にわたる御議論、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、御同意をいただいた上で公開いたします。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する予定でございます。

それでは、以上をもちまして、第24回事業評価部会を閉会いたします。本日はありがとうございました。

— 了 —