

令和7年3月14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27回事業評価部会を開催いたします。

本日は御多忙の中、御参加いただきまして誠にありがとうございます。本日の進行を務めさせていただきます道路局総務課長の石和田です。よろしくお願いします。

本日の会議は、WEB会議と対面の併用となっております。WEBで参加されております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。

また、本日は、道路局長の山本ですが、国会等の公務の都合で欠席となりましたので、大変申し訳ございませんが、あらかじめ御了承いただきたいと思います。

それでは、開会に当たりまして、審議官の橋本より御挨拶を申し上げます。

【審議官】 こんにちは。本日は、石田会長をはじめ、委員の皆様方におかれましては、年度末のお忙しい中、お集まりいただき誠にありがとうございます。

先ほどお話があったとおり、局長は、ちょうど今国会でいろいろと審議等が重なっている状況でございます。そういう中でございますが、我々としてもしっかりと評価をしたつもりでございますので、皆さんに見ていただければと思っております。

本日の部会におきましては、「令和7年度予算に向けた道路事業の新規事業採択時評価」といたしまして、高規格幹線道路で1事業、一般国道のほうで7事業、合計8事業につきまして、本日評価をしていただくという、評価の妥当性について御意見を頂くとしております。各事業の評価に当たりましては、これまで今年度の事業評価部会で皆様方からいろいろ御意見を頂いて、その内容を踏まえた形で、必要な通知を行った上で実施をいたしましたので、ぜひ見ていただきたいと思います。

これまでも委員の皆様方から、道路事業における多様な評価ということでいろいろ御意見を頂戴しておりました。評価であり、効果ですね、頂いておりました。できるだけ多くの方にとって、納得感があって、分かりやすく、当然透明性・客観性のあるものということで、我々は総合的な視点からしっかり評価をしたいと思っております。そういう観点で、今日は各地整ほうからも人が来て、実際にそれを踏まえた、そういう思いを踏まえて、各事

業の評価をしたところでございますので、その妥当性につきまして、忌憚のない御意見を頂ければ大変ありがたいと思っております。

本日は、限られた時間でございますが、よろしくお願いいたします。

【総務課長】 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7年度予算に係る道路事業の新規事業採択評価に当たりまして、社会資本整備審議会の御意見を承ることとしており、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承るものでございます。

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項により公開とさせていただきます。

また、委員の紹介につきましては、委員名簿にて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。

本日、羽藤委員におかれましては、所用により欠席となっております。

また、御出席されている委員の方が9名のうち8名ということで、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項による定足数を満たしていることを御報告申し上げます。

会議資料につきましては、議事次第、委員名簿のほか資料1から3、それから参考資料1から6でございます。

それでは、以後の議事の進行につきましては、石田部会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【石田部会長】 こんにちは。石田でございます。これより議事を進めさせていただきます。

本日の議事は、審議事項として、先ほど石和田課長からございましたように、「令和7年度予算に向けた道路事業の新規事業採択時評価」の1件でございます。

十分な審議時間を確保するため、事務局から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頂きたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、事務局から早速御説明をお願いいたします。

【評価室長】 評価室長の小山でございます。お手元の資料、資料0となっておりますが、一番初めに、今年度、いろいろ事業評価の見直しをさせていただいた部分の御説明をさ

せていただきたいと思います。

1 ページ目は、今年度の流れでございますが、8 月、1 2 月と事業評価部会を開催いたしまして、皆さんに御審議いただいた項目でございます。これらを踏まえて関係する通知等を改定してございます。本日の令和 7 年度新規事業採択時評価は、これらを踏まえて行うものとなっております。

2 ページ目でございます。全体像としてこれまでお示ししてきたものでございます。上位計画と政策目標を整合化していくことでありまして、政策目標と評価を整合していくこと等を示させていただいてございます。

これらを実施していくためのまず改定ということで、3 ページ目でございますが、今年度からまず 1 つ取り組んでおりますのが、カルテの記載の充実ということで 3 点ほど挙げてございますが、これらを充実化していくということをやっております。

次、4 ページ目でございますが、多様な効果を考慮した便益ということで、左から 2 番目の枠でございますが、B/C（参考値）ということで、時間信頼性向上便益と CO₂ 排出削減便益を足した B/C の参考値というものを出していくということをさせていただいております。これらを令和 7 年度新規事業から適用してございます。

次のページは、参考として、その時間信頼性向上便益の算定方法の概要でございます。国総研のマニュアルがございまして、移動時間の標準偏差が縮小する部分を余裕時間の短縮効果として評価するということで、図でいきますと一番下にございますが、赤字で書いているところでございますが、緑の標準偏差のばらつきの部分が縮小するところを便益としてカウントしているものでございます。

次のページが CO₂ 排出削減便益の算定方法でございます。環境への影響の貨幣評価値の差を便益とするということで、交通量とリンク延長、そして排出量原単位を掛けたものの差に貨幣価値原単位を掛けて算出しているものでございます。

もう一つの取組といたしまして、一体評価の区間設定でございます。起終点を基本として一体評価では区間設定をしてございます。これまでも、起終点以外の設定の仕方でもできる運用となっておりましたが、どのような形でそれを運用するのかということを、下に示しておりますように、より明確に示すということをお願いしてございます。

次の 8 ページ目は、今度は事業費のことでございます。当初事業費算定と、また事業費管理という大きくは 2 つのくくりで資料に示していますような改善を行ってございます。特に黄色のハッチをつけてございますが、リスクへの対応強化ということで、リスクを洗い出

すとともに、リスクへの対応状況を明示すること、また、リスクを考慮した費用を計上するという。それらを高規格道路を対象に、令和7年度新規事業採択時評価から運用することによってさせていただいてございます。

9ページ目は、それを図示したものでございます。御参考いただければと思います。

10ページ目は、総合評価要綱で改定した部分をお示ししてございます。11ページ目は、費用便益分析マニュアルの改定部分をお示しさせていただいてございます。12ページは、最後、カルテの改定でございます。B/C（参考値）の記載と、またカルテの充実化の部分を図るべく改定してございます。

本日御説明する資料も、これらの改定を踏まえた形で資料を作成させていただいてございます。

私からの説明は以上です。

【石田部会長】 続けてお願いします。

【国道・技術課長】 国道・技術課長の西川でございます。それでは、資料1を使いまして、選定の考え方をまず御説明させていただきます。その後、個別の箇所の説明に入りたいと思います。

資料1の1ページ目を御覧いただければと思います。こちらは、新規事業化手続の全体のスケジュールでございます。3月4日に都道府県に意見照会を行っておりまして、頂いた御意見につきましては、参考資料2に整理をさせていただいております。個別の説明は省略させていただきますけれども、今回は8事業を候補とさせていただきますけれども、全て予算化の同意を頂いているというところでございます。

その後、3月11日までに各地方整備局におきまして地方小委員会を開催してございまして、各地域の事業について御議論いただいております。それぞれの小委員会の御意見につきましては、参考資料3にまとめてございます。全ての箇所につきまして、新規事業化は妥当との意見を頂いているところでございまして、本日、事業評価部会の委員の皆様に御審議いただきまして、今後、予算が国会の審議を経て成立後、実施計画の方で新規事業化が決定するという流れになってございます。

2ページ目でございますけれども、こちらが本日御審議をお願いしております新規事業化候補箇所の8か所のリストでございます。最初の1番が高規格幹線道路、2番目以降が一般国道の拡幅・バイパス事業となっております。

3ページ目は、それを地図に落としたものでございます。赤の二重線が高規格幹線道路、

赤の枠が高規格幹線道路以外の高規格道路、緑が一般国道の拡幅またはバイパスということになってございます。

4 ページ以降で考え方を整理してございますけれども、高規格幹線道路の新規事業化候補箇所の選定の考え方でございます。高規格幹線道路の未事業化の区間のうち、ここにありますとおり、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評価を行います。その後、並行する現道の課題、防災あるいは渋滞、事故、そして走行性の観点から評価を加え、また、企業立地、それから観光振興といった地域の抱える課題の整理を行いました。また、今回の選定の考え方の視点として、ストック効果を高める道路整備といたしまして、物流の効率化、観光振興支援策、地域安全保障といった視点についても追記して整理をしてございます。

その上で、「事業実施環境が整っている」と書いてございますけれども、都市計画決定もしくは環境アセスメント、関係機関との事業調整が整っているかどうかについて確認した上で、候補を挙げさせていただいております。今回は、最終的に1つの区間を、ここにあります別保尾幌道路を1つの候補として選定しております。

5 ページ目でございます。5 ページ目が一般国道の拡幅・バイパスの新規事業化候補箇所選定の考え方でございます。地域における渋滞、事故、それから防災、こういった道路交通上の課題、それから、地域から要望があるかにつきまして、それぞれ地方整備局のほうで抽出いただきまして、真ん中でございますけれども、事業実施環境が整っているか、これをピックアップいたしまして、先ほどの高規格幹線道路と同様に、各地方小委員会のほうで御審議いただいた上で候補箇所を選定しております。

全国的な政策に照らしまして必要性を確認してございまして、具体的には、真ん中、2 段目にございますけれども、渋滞対策、事故対策、防災・震災対策の観点から必要性を確認しながら、主要都市間の速達性、大規模災害時の脆弱性、それから広域的なネットワークの課題、企業誘致、地域振興、地域安全保障などのストック効果を高める可能性につきまして確認をして、その結果、5 ページ目の下段にございます高規格道路で3 か所、一般国道で4 か所を選定しているところでございます。

詳細は後ほど個別に御説明をさせていただきますけれども、それぞれの箇所に、事業名の下に、渋滞、事故、防災・震災の観点からの課題、それからネットワークとしての課題、それから地域安全保障などのストック効果としての整理を表記させていただいているところでございます。

6 ページ目以降で、全国的なネットワークの状況について整理したものを御紹介させていただきます。6 ページ目でございますけれども、これは主要都市間での連絡速度を表したものでございまして、都市間の速達性ということで、最短距離を最短時間で割ったものを示してございます。まだ赤のところが幾つか、40キロから60キロ、60キロ以下というところが残っているというような状況でございます。

7 ページ目には、これは防災機能の評価でございまして、平時と災害時の移動時間の変化を評価してございます。A、B、C、Dの4ランクでございます。災害時、通行不能となるところをDとしてございまして、その災害時と平時の移動時間差を1.5倍以下か超えるかというところで、A、B、C、Dの4段階で評価をしているところでございます。まだ、C評価、D評価のところが残っております。

8 ページ目でございますけれども、これは港湾・空港・主要な鉄道駅へのアクセスということでございまして、現時点の状況といたしましては、主要な港湾につきましては、約1割が20分以上かかるというところで、引き続きシームレスな接続が課題となっているところでございます。

また、9 ページでございますけれども、これは物流、特に農水産物について整理をさせていただいております。色の濃いところが交通量が少ないところでございまして、そこに線が太くなれば物の流れが多いというところでございます。北海道東部、それから東北の三陸などは色が濃いということで、交通量が少ないものの農水産物の流動が大きいというところで、そういうところのストック効果が大きいのではないかというのが確認できるのかと思っております。

10 ページでございます。これは観光振興の支援ということでございます。訪日外国人が3,000万人ということで、そのうち観光客が2,800万人ということでございますけれども、コロナ以前は、成田・羽田・関西・中部のほかに多くの地方空港だとかクルーズ港に入港していたということでございますので、これらの入ってきた人の流れを全国に広げていくという意味で、ネットワークをつなげていく、ストック効果が望めるのではないかなということでございます。

それから、11 ページ目でございます。これは医療サービスの確保でございまして、全国的に災害拠点病院へのアクセスの状況を示してございます。高規格道路ネットワークの形成によりまして、救急医療体制の確保ということで、災害派遣チームや支援物資を迅速に輸送することが可能になるということで、右下にありますように、高規格道路の完成によりま

して、5分未満の短いアクセスの可能性な病院数が増えてくるというような効果も見込まれるというところでございます。

こういった全国的な課題に照らしながら選定を行っておりまして、最後の12ページになりますけれども、高規格幹線道路といたしましては1か所、それから、それ以外の高規格道路として3か所を選定させていただいております。

1つ目が、北海道横断自動車道根室線と書いてございますけれども、別保尾幌道路でございます。並行する現道が国道44号でございますが、対策の必要な箇所があるということで、また事業環境としては、ルート・構造が確定しているということから選定させていただいております。

下段の表でございますけれども、高規格幹線道路以外の高規格道路3か所でございます。名岐道路、これは一般国道22号でございますけれども、この現道の22号に主要渋滞箇所、それから事故危険箇所が存在してございます。また、これもルート・構造が確定し、事業環境が整っているというところから選定させていただいております。

下段の表の2つ目でございますけれども、中九州横断道路、これは一般国道57号の熊本環状連絡道路でございますけれども、現道の57号に主要渋滞箇所、事故危険箇所が存在してございまして、こちらもルート・構造が確定し、事業実施環境が整っているということで選定してございます。

下段下の3つ目でございますけれども、沖縄西海岸道路、国道58号の宜野湾道路でございますけれども、並行する58号に事故危険箇所が存在するということと、ルート・構造が確定していると、事業実施環境が整っているというところから選定させていただいております。

このほか一般国道の拡幅・バイパスとして4か所を選定しており、全体として8か所の選定を行っているということでございます。

以上が選定の考え方でございます。

続きまして、各箇所の御説明をさせていただいてもよろしいですか。

【石田部会長】 どうぞ。

【国道・技術課長】 よろしく申し上げます。

まず、続きまして、資料2でございます。資料2で一般国道44号北海道横断自動車道の別保尾幌道路につきまして御説明をさせていただきます。

この区間でございますけれども、北海道横断自動車道根室線につきましては、全体として

は538キロの高規格道路ということでございます。今回は、このうち対象区間21.2キロ、ここの左上の赤いところでございますけれども、21.2キロの完成2車線の自動車専用道路の計画でございます。

一番左下のほうに、これまでの経緯と検討状況等を記載していただいておりますけれども、これまでに計画段階評価におきましてルート・構造を検討してきております。今回、地域課題、実施環境を踏まえまして、新規事業化候補として選定しているところでございます。

評価結果は2ポツでお示しさせていただいております。総合的な評価といたしまして、まずは費用便益分析、それから事業実施による社会全体への多様な効果をお示ししてございますけれども、費用便益分析につきましては、この左の図にございますけれども、本別ジャンクションから根室インター間のB/C、これで計算したところ1.4となっております。参考値でありますけれども、最初の資料0でお示したような、走行時間信頼性向上便益とCO2排出削減便益、これを加えたB/Cについては、1.4の右の欄にあります1.6となっているところでございます。

事業費の算出に当たりましては、こちらも資料0で御説明しましたように、リスク分析を行ってございます。詳しくはこの資料2の5分の4、5分の5にリスク分析の項目、対応状況、それから分析の例をお示ししているところでございます。その上で、近傍の地質調査結果等を参考にいたしまして、想定されるリスクに応じた軟弱地盤対策費用等を計上して費用を算出しているというところでございます。

5分の2ページにお戻り頂きまして、事業の影響についてでございますが、主な項目について御説明をさせていただきます。まずは、社会全体への影響でございますけれども、釧路根室地域の第3次医療施設は、釧路市にしかございません。図3に示しますように、そのカバー面積は全国平均の約1.2倍という状況でございます、救急搬送に時間を要しているというところでございます。また、図4にお示しますように、心疾患患者の死亡率が高いということも地域としては大きな課題となっているところでございます。さらに図6に示しますように、釧路根室地域は全国のサンマの漁獲量の約4割を占めているところでございまして、日本の食を支えているというところでございます。図7にお示しますように、物流ルート上にカーブが連続して、かつ急勾配区間があるということで、速度低下、それから写真1に示しますように、貨物車の死亡・重大事故が発生していて、いずれも速達性、安全性の高い物流ルートの確保が課題となっているというところでございます。最後に図8でございますけれども、今後30年以内に震度6弱以上の揺れの発生確率が26%以上と

されてございまして、地震発生時には、写真2にあるとおり、過去の地震でも並行する国道44号が被災しているということでございますので、災害時におけるネットワーク機能の確保が大きな課題になっているというところでございます。

別保尾幌道路の説明については、以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございました。

それでは、続けて、新規事業化候補箇所のうち、一般国道についての御説明もお願いしたいと思います。

【北海道開発局道路計画課長】 北海道開発局の村上でございます。私からは一般国道36号白老西拡幅について御説明させていただきます。資料3の15分の2枚目を御覧ください。

まず、左側に書いてございます計画の概要でございますが、一般国道36号は、北海道の札幌市から室蘭市に至る延長約134キロの主要幹線道路でございまして、この事業につきましては、白老町内における約8.3キロの4車線拡幅事業でございます。これまでにルート・構造の検討をしてきてございまして、今回、地域の課題や事業実施環境を踏まえまして、新規事業化の候補箇所として選定させていただいたところでございます。

右側の評価結果でございますけれども、総合的な評価として費用便益分析と、事業実施による社会全体への多様な効果について確認をしております。右上の費用便益分析でございますけれども、当該道路の整備によるB/Cが1.4。先ほど御説明がありました走行時間信頼性向上便益とCO2排出削減便益を加えましたB/Cにつきましては、参考と書いてございますけれども、1.7となっております。

それから、事業への影響でございます。その下段でございますが、注目すべき項目だけ説明させていただきます。上段の自動車や歩行者への影響のところでございますけれども、当該区間につきましては、前後4車線区間に挟まれた2車線区間となっております。交通容量が低いということで、図3、棒グラフがありますけれども、日中に多くの時間帯で交通容量不足が発生しまして、写真1にあるように、またその図の下にありますけれども、図5のような物流車両等の渋滞に巻き込まれるなど、定時性の確保が当該区間で課題となっております。

それから真ん中のところ、その下の社会全体への影響のところでございますけれども、図8に示すとおり、白老町内では、複数の診療科目が町外の病院に依存しているという状況でございまして、図7、これは緊急搬送の状況でございますが、こういった緊急搬送時には、

写真2にございますとおり、救急車が渋滞に巻き込まれるなど、その速達性の確保が課題となっております。

また、一番下の図9でございますけれども、当該地域には、ウポポイまたは登別温泉といった文化・観光施設を周遊するツアーなどが多く存在してございますけれども、写真3にあるとおり、観光期における旅行速度の低下が著しく、観光施設への円滑なアクセス性の確保、こういったものが課題となっております。この整備によりまして、地域観光振興、またウポポイの誘客戦略の支援、さらには救急搬送などの医療活動に寄与する道路ネットワークの形成を図ることで、これらの課題を改善していきたいと考えているところでございます。

私からの説明は以上でございます。

【東北地方整備局道路部長】 続きまして、東北地方整備局の木村でございます。横手北道路について御説明を申し上げます。15分の4を御覧ください。

一般国道13号横手北道路でございますが、国道13号は福島県から秋田県に至る主要幹線道路でございます。この今回の区間につきましては、秋田県の横手市から美郷町にかけての延長5.9キロの完成4車線、一部がバイパスで、一部が現道拡幅の事業となっております。

これまで計画段階評価におきまして、ルート・構造を検討してきておりまして、今回地域課題や事業実施環境を踏まえまして、新規事業化候補箇所として選定をしているところでございます。

右側の評価結果のところを御覧ください。費用便益分析や事業実施による多様な効果を確認しております。まず、費用便益分析でございますが、当該道路の整備によりまして、費用便益比については1.3、走行時間信頼性向上便益とCO₂排出削減便益を加えたB/Cは1.4となっております。

事業への影響につきまして、注目すべき項目を御説明申し上げます。初めに、渋滞・速度低下に関してでございます。この当該区間でございますが、交通容量の不足によりまして渋滞が発生しております。特に写真1のように、冬期に雪が路肩に堆雪しているような状況になりますと、その隣の図3にありますように、著しい速度低下が発生している状況でございます。このように円滑な地域交通の確保という面で課題となっております。

次に、その下の事故でございます。図4にグラフがございまして、主要渋滞箇所の交差点などで事故が多く発生しておりまして、死傷事故率につきましては、県内の直轄国道平均の約3倍となっている交差点がございまして、また、写真2のとおり、冬期堆雪時には幅

員が狭くなりまして、車両のすれ違いや歩道の通行にも支障が生じており、交通の安全性向上が課題となっております。

続いて、下の救急医療への影響についてでございます。図5、北のほうに大仙市というところがございますけれども、大仙市の方面から横手市内への救急医療施設への搬送時には、国道13号が使われることが多くなっております。上の写真1にもお示ししましたように、冬期には救急車が、追越しがなかなか難しい状況でございまして、安定性、速達性の確保という面で課題となっております。

最後に、物流への影響でございます。この図6ですが、これは北が右側になっております。この区間の周辺では、この黒の点あるいは青の点のように、自動車関連企業が多数立地をしております、この区間を利用しまして周辺の工場あるいは秋田市や宮城県方面に関連の部品が輸送されている、このサプライチェーンを形成しているところでございます。冬期の積雪に伴いまして、荷崩れあるいは速度低下による納品の遅れというものも生じておりまして、定時性、走行性、速達性の確保という面で課題となっております。

この横手北道路の整備によりまして、この秋田県南地域における交通の円滑性、安全性を向上させて、医療活動や物流活動を支援し、こうした課題を改善することができるものと考えております。

以上が横手北道路でございます。

続いて15分の6、山形南道路の説明でございます。

一般国道112号山形南道路でございますが、112号につきましては、山形県の山形市から酒田市に至る主要幹線道路でございます。このうち今回の区間につきましては、山形市内、左の図の黄色くハッチングされているところが中心市街地でございますが、それを南から西に迂回するような完成4車線のバイパス事業でございます。これまでに計画段階評価においてルート・構造を検討しており、今回、地域課題や事業実施環境を踏まえ、新規事業化候補箇所として選定をしております。

右側の評価結果でございます。費用便益分析、そして事業実施による多様な効果を確認しております。最初に費用便益分析でございますが、当該道路の整備によりまして、費用便益比については1.6、そして走行時間信頼性向上便益等を加えたB/Cについては2.1となっております。

その下の事業への影響について注目すべき項目を御説明申し上げます。初めに渋滞に関してでございます。中心市街地の道路につきましては、周辺からの交通が集中をしていると

ころでございます。図3に示しますように、通過交通と発着交通が混在をしているという状況になっており、図4にありますように、市内には主要渋滞箇所が複数存在しているところでございます。

そして、次に事故についてでございます。図5に示しますように、市街地内では、渋滞を起因とした追突事故が多く発生をしております、図6にありますように、単路部での死傷事故率については、東北平均と比較をして約2倍高いという状況になってございます。

続いて、その下の救急医療への影響についてでございます。図7にお示しますように、山形市内には高次救急医療機関が複数立地をしております、各地から患者さんが運ばれてくるということになっておりますけれども、写真1にお示しますとおり、渋滞によりまして、一般車両が救急車両の追越しを阻害するというケースもありまして、搬送に支障を来しております。

最後に物流への影響でございます。図8にお示しますように、この区間の一番北の端の辺りに令和3年10月から新たに物流拠点が稼働をしております。この拠点までの輸送ルートは中心市街地を通過するルートとなっておりますが、写真2にありますとおり、交通混雑が発生し、円滑な輸送環境の確保が課題となっております。

以上のように、中心市街地での通過交通と発着交通の混在というところがこれらの課題の要因となっておりますけれども、この山形南道路の整備によりまして、現道の通過交通が転換をすることで、交通の円滑性・安全性を向上させ、医療活動や物流活動を支援して、こうした課題が改善していくものと考えております。

以上で説明を終わります。

【中部地方整備局道路部長】 続きまして、中部地方整備局の望月より説明します。一般国道22号名岐道路（一宮～一宮木曽川）についてです。資料は8ページ目になります。

まず、路線概要でございますけれども、名岐道路は、愛知県一宮市から岐阜県岐阜市に至る延長約10キロの高規格道路であります。当該事業は、このうち延長6.9キロの完成4車線の自動車専用道路を整備し、併せて一宮インターチェンジ部のジャンクション化を行うものです。これまでに、計画段階評価においてルート・構造を検討しており、今回、地域課題や事業実施環境を踏まえ、新規事業化候補箇所として選定しております。

資料の右側になります。評価結果です。総合的な評価として、費用便益分析や事業実施による社会全体への多様な効果を確認しております。費用便益につきましては、当該道路の整備により、清州ジャンクションから一宮木曽川インター間のB/Cは4.6となります。走

行時間信頼性向上便益とCO₂排出削減便益を加えたB/Cが5.7となります。

事業の影響につきましては、注目すべき項目を御説明します。まず、自動車への影響ですが、図3、4に示すとおり、現在国道22号は信号が連担しており、交通集中による朝夕ピーク時の慢性的な速度低下が課題となっているところです。

次に、地域経済への影響につきましては、図5にもありますように、当該地域では航空宇宙産業関連企業の立地が盛んであります。岐阜地域で製造された部品の多くが名古屋港周辺まで運搬され、そこで組立てを行い輸出される、そういったような動きをしています。名古屋と岐阜地域を結ぶ最短距離の自専道ネットワークが未整備であるため、速達性が課題となっています。

最後に、世界遺産である白川郷をはじめとする北陸圏・中部圏北部の観光地について、高速道路ネットワーク上のボトルネック箇所が存在しているため、観光地への滞在時間の減少が課題となっています。

当該道路の整備により、地域交通の円滑化、産業振興、観光振興に寄与し、名古屋と岐阜地域を最短で結ぶ時間信頼性の高い自専道ネットワークを構築することで、このような課題を改善してまいります。

以上です。

【九州地方整備局道路部長】 続いて、九州地方整備局の三保木でございます。九州からは2件御説明申し上げます。

1件目が15分の10でございます。一般国道201号みやこ行橋バイパスということでございます。

事業概要ですけれども、国道201号、これは図2に示すとおり、福岡県福岡市から苅田町に至る延長約9.1キロの東西軸の道路でございます。このバイパスにつきましては、現道2車線区間で唯一4車線化の事業化をしていない区間の延長7.4キロ、完成4車線のバイパス事業ということでございます。

②事業目的に書いてあるとおり、本バイパスによりまして、渋滞緩和、交通安全、それから地域産業、この辺りは自動車関連産業とセメント産業が立地をしておりますけれども、その産業支援を目的としております。

これまでに、③の検討状況のとおり、計画段階評価を終了しまして、その後、令和6年12月、福岡県において都市計画が決定されているところでございます。したがって、こうした地域課題、それから事業実施環境が整っているということを踏まえまして、今回新規

事業化候補箇所として選定をさせていただいております。

右の２ポツ、評価結果でございます。総合的な評価ということで、費用便益分析と事業実施による多様な効果を確認してございます。このうちB／Cにつきましては1.5ということになってございます。

次に、事業の影響についてでございます。一番上、自動車や歩行者への影響欄、渋滞の項目でございますけれども、国道201号の2車線の現道、これに1日当たりに2万台を上回る交通が集中をしているということでございまして、図3のとおり、主要渋滞箇所をはじめとして、朝・夕のピーク時間を中心に渋滞が発生をしているという状況にあります。

それからその下、社会全体への影響の住民生活の項目でございますけれども、図4のとおり、みやこ町の勝山地区、ここでは、二次救急医療施設の10分カバー率が3割と低い水準でございまして、救命救急活動の速達性の課題というものがあるということでございます。

さらにその下、地域経済の項目でございますが、図5の苅田港の移出貨物量、これはセメントが全国1位、それから完成自動車が九州で3位ということになってございます。先ほど御説明したとおり、201号沿道には、このセメントですとか自動車関連企業が集積をしておりまして、これらの製品あるいは部品を苅田港へ輸送しているという状況でございまして、図7のとおり、交通が集中するピーク時に所要時間が倍かかるということでありまして、定時性に課題があるということでございます。

こうした状況を踏まえまして、この円滑で安全な幹線道路の役割を担うこのバイパス整備によりまして、この地区の渋滞緩和、それから救急活動、産業振興に寄与してまいりたいと考えているところでございます。

続きまして、15分の12でございます。一般国道57号熊本環状連絡道路でございます。

事業概要でございますが、この道路、図2に示すとおり、大分から熊本に至る延長120キロの高規格道路であります中九州横断道路、この一部を構成する延長3.9キロ、完成4車線の自動車専用道路ということになります。

この道路、②の事業目的に記載のとおり、北の福岡方面、それから東の大分方面から熊本の都市圏への玄関口という重要な区間で、唯一の未事業化となっております。それから、都市圏の骨格を形成して、国道3号あるいは57号はじめとする都市圏全体の渋滞緩和ですとか、あとは半導体の集積地と熊本中心部、あるいは駅、港といった交通拠点、これを結ぶ産業面の効果が期待をされているものということでございます。

これまでに、③の検討状況のとおり、計画段階評価、これを終えまして、その後、令和6

年2月熊本県熊本市によって都市計画決定が済んでいます。

したがって、こうした地域課題、それから事業実施環境が整っているということを踏まえ、今回新規事業化候補箇所ということで選定をしているものとございます。

右側、2ポツの評価結果でございます。総合的な評価ということで、費用便益分析、それから事業実施による多様な効果、これを確認してございまして、このうちB/Cにつきましては、中九州横断道路全体で1.6、この道路単独では4.1ということになってございます。

続いて、事業の影響ということでございます。熊本都市圏は、もともと渋滞が著しいということでございまして、3大都市を除く政令市で全国ワーストワンという状況の中で、昨今、半導体、世界最大のTSMCの進出を契機に、この辺りは高度経済成長期真ただ中の様相を呈しておりまして、渋滞は日々深刻さを増しているという状況でございます。

したがって、社会全体への影響の真ん中の地域経済の項目で申しますと、図5のとおり、国道57号は25%の渋滞損失が生じていて、半導体をはじめとする製品・部品、この円滑な輸送に支障があるということでございます。そのほかにも、その上あるいは下に記載をしております医療面ですとか観光面でも同様に、この深刻な渋滞によって、速達性あるいは定時性の確保が課題となっているということでございます。

こうした状況を踏まえ、都市圏の骨格となるとともに、高規格道路ネットワークを形成するこの道路を整備することで、渋滞の緩和、それから、経済波及効果が僅か10年で23兆円と言われている半導体の物流網の構築、さらには、日本の経済安全保障にも貢献するほか、救急活動、それから観光振興に寄与していくものと考えているところでございます。

九州からは以上でございます。

【沖縄総合事務局開発建設部企画調整官】 続きまして、15分の14ページ、一般国道58号宜野湾道路につきまして、沖縄総合事務局の関が御説明させていただきます。

宜野湾道路でございますけれども、沖縄西海岸道路の沖縄県読谷村から糸満市に至る延長約50キロの高規格道路でありまして、このうち宜野湾道路につきましては、対象区間5.8キロ、完成4車線から6車線の自動車専用道路でございます。これまでに計画段階評価におきまして、ルート・構造を検討しておりまして、今回、地域課題や事業実施環境を踏まえ、新規事業化候補箇所として選定させていただいております。

続きまして、評価結果でございます。右上に示す総合的な評価とし、費用便益分析や事業実施による多様な効果を確認しております。費用便益におきまして、当該道路の整備

による読谷村から糸満市までのB/Cが1.6となっております。参考値ではありますが、走行時間信頼性向上便益とCO₂排出削減便益を加えたB/Cが2.2となっているところでございます。

続きまして、事業の影響についてでございます。注目すべき項目を御説明させていただきます。図3、図4に示させていただいております。基地返還後の西普天間住宅地区跡地では、今年1月に琉球大学病院が開院しているところでございます。浦添方面から大学病院へのルートは、国道58号や宜野湾バイパスがございますけれども、混雑度が1.33や2.0と高い状況でありまして、救急搬送時の渋滞、こういったものが懸念されているところでございます。

加えまして、社会全体への影響でございますが、図5及び図6に示すとおり、中北部から那覇港や那覇空港への貨物や農産物の搬送ルートとしまして、当該地域周辺の道路が利用されていますが、慢性的な渋滞によりまして、円滑な輸送を阻害しているところでございます。

また、西海岸地域におきましては、アメリカンビレッジ等の観光施設が多数立地しており、那覇空港などの観光施設とのアクセス強化、こういったものが重要な課題となっているところでございます。

当該道路の整備によりまして、慢性的な交通渋滞の緩和、救急医療活動への寄与、那覇港・那覇空港とのアクセス強化、物流の効率化、観光産業を支援する道路ネットワークを形成することで、こういった課題を改善してまいりたいと考えているところでございます。

説明は以上でございます。

【石田部会長】 どうも御説明いただきまして、ありがとうございました。

それでは、審議に移ってまいりたいと思いますけれども、本日御欠席の羽藤委員から御意見を頂いておりますので、事務局から御紹介ください。

【評価室長】 評価室長、小山のほうから説明をさせていただきます。委員のお手元のほうには、資料を配らせていただいておりますが、少し重要なところをかいつまんで読み上げさせていただきます。

まず最初に、各地方整備局で柔軟に工夫が可能になった分、負担も大きいのではないかとと思われるので、十分に担当者との情報共有を図っていただきたいという点。また、地域にとって必要な道路が挙げやすくなったと思うが、本省側の判断基準の一貫性も重要になると思うということでございます。

2つ目として、重要港湾・空港とのアクセスで見るのも有効だが、地域シェア1位の製造業をリストアップして、ネットワーク接続とサプライチェーンの有効性についても議論してほしいという点です。

3点目、北海道のお話をしていますが、北海道という生産空間と東京という市場との所要時間短縮効果、ネットワーク信頼性、代替性の指標の改善効果などは、費用便益分析に含まれていない重要な視点だと思うと。

ということで4点目、別保尾幌道路では、今回1.4から2.3と便益を示されていますが、生産空間としてのポテンシャルなどにも触れていただくことが重要ではないかと。生産空間に資する道路ネットワークと北海道開発計画の在り方、評価についてもさらに検討の深度を深めてほしいと。また、構造物が多そうなのでコストの上ぶれもしそうですが、コスト面での工夫、施工に留意して耐震性の高い道路整備をお願いしたいと。

5つ目です。横手北道路、山形南道路ですが、雪対策の工夫もお願いしたいと。また、地域道路戦略会議でスタック予測システムの開発をしているようですので、新規道路においても実装を頑張ってくださいたいと。

6点目、名岐道路は費用高騰していますが、B/Cも高いということでございます。首都圏の外側でもこうしたB/Cの高い道路で事業化できていないケースもかなりあると思われる。都市計画的な手続の難しさはあるが、引き続きよろしくをお願いしたいと。

7点目です。みやこ行橋道路では、物流のシェア1位を拾い上げているのはとてもよいとおっしゃっていただいています。

8点目、熊本環状連絡道路は、混雑が激しいのでぜひと思うが、熊本都市圏では、容量が全然足りていないという中、TSMCを考えても道路事業の投入がむしろ少ないくらいではないかと。公共交通の道路断面の利用方法などについても地元で引き続き検討をお願いしたいと。

最後、宜野湾道路です。ジャングリアの関係もあり、混雑が予想されるので、有効な事業と判断すると。さらに延長の事業化をぜひお願いしたいと。また、熊本同様、道路断面の有効活用を公共交通軸の再構築をテーマに検討いただきたいと。バスタなどとの連動、レンタカーとの連携の工夫も必要不可欠だと思うので、地元で考えていることはあるかというふうに意見を頂いております。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございました。後でまとめてご回答いただきます。それでは、

御質問、御意見等を賜りたいと思いますが、田村委員どうぞ。

【田村委員】 田村です。抽出に関する質問が1件と、個別のものについてです。

抽出の質問は、資料1の4ページ目のところなのですが、高規格幹線道路について1件出てきたということです。今回から、多様な便益を計測するということですが、高規格幹線道路、高規格道路、国道の拡幅・バイパスと3つの階層性があり、その順番づけというかウェートづけが結構難しいんだと思うのです。

何を申し上げたいかというと、高規格幹線道路1万4,000Kmについては、国民を含めて分かっていますので、それについて残された区間はどのぐらいあって、それがいつまでに達成できそうなのかという見込みを示すことも、事業評価の範囲内と思うのです。

今回質問したいのは、高規格幹線道路の未着手部分は10%弱と思うのでありますけれども、高規格幹線道路の残事業を国民に示すことについて、事務局のお考えを教えてくださいというのが1つ目です。

それから2つ目は、各地整の事業評価についてです。高規格幹線道路に関しては、今回北海道の箇所があり、サンマの例が分かりやすいと思うんです。高規格幹線道路1万4,000Kmの整備により、全国にその整備効果が波及する。残りの箇所7件のうち、4と6と7の3件は高規格道路、もっと正確に言うと地域高規格道路でしょうか。1と2と3と5の4件は一般国道の拡幅・バイパス。当初、私自身、地域高規格道路は高規格幹線道路に次ぐ比較的広域に整備効果が波及する道路と考えていました。

道路の階層性という点に目を向けると、例えば、熊本の高規格道路の例です。この箇所の整備効果は、熊本の半導体工場に関わる町の真ん中のほうの区間が対象なのでこういう議論になったのはやむを得ないと思うのであります。けれども、2016年の熊本地震があって、国道が地すべり等で崩壊し死者も出たりということで、熊本から大分に至る全区間の防災性能を高めるんだ、何かその辺りの一言が当然あるのかなと思って聴いていました。それに比べると、一般国道の拡幅・バイパスのみやこ行橋です。これに関しては、結構広範囲にわたって防災面での検討をされて、その効果はありと、こういうふうに述べられている。高規格道路と一般国道の拡幅・バイパスの間に道路ネットワークの階層性の違いはあるのか否か。道路整備効果の影響範囲、広がりには違いがあるのでしょうか。熊本とみやこ行橋は、ともに九州地整ですが、広域な視点での話が九州地方小委員会のほうで出てこなかったかどうか、教えてくださいと思います。よろしくお願いします。

【石田部会長】 後で、まとめてレスポンスを下さい。ほかはいかがでしょうか。

鈴木委員、どうぞ。

【鈴木委員】 御説明をありがとうございます。

資料1にも示していただいているとおり、いろいろな検討をされる中で、将来計画との連携というんですかね、そこを踏まえて評価するということを打ち出していただいたのは、非常にいいかなと思っています。

ただ、今の計画している道路との関係というところなんですけれども、実際にはほかにも計画があって、例えば地域交通とかで言うと、公共交通もそうですし、あと歩きたくなるまちづくりですとか15分都市圏のような、歩ける範囲で生活するということはかなり強く言われている中で、でも実際それを実現するためには、そこまで物が来ないといけないという現実があって、そうするとやはり物流の効果というのが非常に重要になってきますので、この歩けるまちづくりと高規格道路というのは関係しているんですけれども、なかなかそこがマッチしてもらえてない、理解してもらえてないというところがありますので、ぜひそういう物流の効果というのは、そういった側面でもアピールしていただきたいなと思います。

あと、車が少なくなるので、自転車とか、そういった個人のモビリティが使いやすくなるという効果も町なかでは出てくると思いますので、国道拡幅はもちろんですけれども、バイパスなども歩行者や自転車等へのプラスの影響があるということをぜひどこかで書いていただきたいなと思いました。

宜野湾道路ですとか熊本環状連絡道路のほうでは、現道の改善が見込まれるということを書いていただいていたと思います。例えば、山形南道路なども結構市街地の近くを通りますので、112号ですとか、その渋滞を抜けるために裏道を使ってしまうような、車が減るということは十分考えられますので、市街地への効果はあると書いていただいてもいいのではないかなと、私は個人的には思いました。

あともう一つなんですけれども、資料1などで、現状での選定の考え方で、現状のサービスレベルというんですかね、いろいろ示していただいているんですけれども、例えば病院へのアクセスの時間というのは、もう絶対的なものかなと思いますけれども、例えば現状での物流ですとか、連絡速度もそうかもしれませんけれども、道路がよくなれば、今の道路の能力でこういった物流が発生しているんですけれども、道路がよくなったら新しい物流が発生するということもあり得るのかなと思います。今までは諦めていたような流れが生まれるみたいなのところもあると思いますので、この課題があるから、ここの課題があるところを

よくするだけではなくて、最初の将来計画との連携、本当はこういったものをもう少し広めたいといった、そういった計画に向けて道路を造っていくということが大事なと感じました。

それと、先ほどの羽藤委員の御意見とも関係するかなと思います。そういう意味で言いますと、今はないから造らないということではなくて、公共交通ですとか、自転車の走行空間ですとか、そういったところも今はないから造らないというよりは、拡幅などではぜひ御検討いただけたらなと思いました。九州とか沖縄では、歩行者のほかにも、今、自転車の走行空間もレーンとして用意していただいているようで、そういった資料がどんどん増えてくるといいなと思いましたので、ぜひ今後地域で御検討いただけたらなと思います。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございました。

ウェブで手を挙げておられるのが小池委員と竹内委員がおられまして、順番で小池委員からお願いできますか。

【小池委員】 ありがとうございます。簡単な質問と、それから少し意見を述べさせていただきますと思います。

1つは、熊本のT SMCの来るところの道路なのですが、あれ、需要予測はどうやっているのかですね。通常国交省のマニュアル従うと、ODが事前に与えられていて、将来予測も与えられているので、今回のような突発的な需要に対して適応できるのかどうか、どう修正しているのかどうか。

もう一つは、これも専門的ですが、ネットワークを将来時点から抜くという作業をすると思うのですが、あそこの道路が将来ネットワークに入っていたかどうかによっても影響が全然違うんですね。だからその辺を教えてくださいというのが1点目です。

ここでも、僕もよく言うイギリスの場合は、ああいう地域開発計画が出たときに、まさに今回のようなときに、できた時点で渋滞がないようにするにはどうしたらいいかというのを事前にやるのです。これがエコノミック・ナラティブで、それがうまくいかないのが問題で、うまくいくためにゴールドスレッドという考え方で今も継続的に取り組もうとしている。だから、今やっていることは大事なんですけれども、もっと早くできなかったのかという視点で制度を見直すということも必要かもわからないですね。これが1点目です。

2点目は、今回新しく取り入れてくれた幾つかの取り組みに関する課題に対してですが、まず信頼性ですけれども、例えば国道38号線、北海道、それから、国道201号ですかね。

この結果を見る限り、この今の国総研方式の信頼性でいいかというのは、ちょっと疑問が残るところなんですね。ネットワーク全体の関係とか、本来の信頼性の考え方になっているかどうかというのは、少しまだまだ検討の余地が必要で、今後ぜひとも取り組んでいただきたい。これ、オランダなんかは20%とかもう決めているんですけども、例えば規格とか、道路の種別によって少し指標化するなんていう動きもあってもいいかもわからないですね。というのは、北海道の登別のところは、並行して高速道路が走っていますから、ああいうところでは、信頼性というのはなかなか上がらないはずなんですね。一方で、201号は、朝夕の渋滞が激しい一本道路で、ああいったところは本来もっと出てもいいかなという気はするのです。これは僕の直感ですけども、一度またこの手法との対応関係というのを1回見直す必要があるのではないかと思います。

もう1個が、B/Cの後に書いてある下の項目です。これ、実は僕は、今日挙げた道路はほとんど自分で走ってみましたが、それぞれ異なる性質があると思うんですが、それでも何かよく似たのが出てきているんですね。先ほどからいろいろな先生が言っているのも同じですけども、ここにもう少し地域の特徴、あるいは、指針を示すのであれば、先ほど羽藤委員が言ったように、国交省としての方針を項目にちゃんと挙げたほうがもしかしたらいいのかなという気はしています。

例えば、僕が前から言っている権利の問題についての項目とか、あるいはアフォーダビリティ、アクセシビリティの問題とか、あるいは、その地域特有でここが選定されたことに対して何か言及できないかと、これは選定されているから、みんな前後比較法で、よくなっています、よくなっています、よくなっていますって書いてあるのですが、そうではなくて、もう少し有無比較法も含めて、科学的な視点からこの道路の特徴、かつB/Cでは評価できないようなものを書くというような項目に変えていかないと、これまでと同じような項目が挙がって、いいですよ、いいですよと言っているんですけども、最終的には意思決定が合意できるかどうかというところがポイントですので、そこをちゃんと理解できるような資料にしていきたいと。

もう一つは、僕みたいに道路をいろいろ走って分かっているような感じがしていますが、こういう議論の場とか、いろいろな人の議論の場で、その地域の課題、あるいはこの道路の持つ特性、それがこう社会に影響するんですよということが分かるような項目立てを少し考えていただくほうがいいかなと思いました。

以上、大きく分けて3点です。

【石田部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、竹内委員お願いします。

【竹内委員】 竹内です。御説明をありがとうございました。

まず、今回御提案されている事業については、異論はございません。

その上でのことで申し上げたいのは、これまでも何人かの委員がおっしゃっていることに関係することだと思います。最初に、資料1の考え方というところで、例えばこれは資料1の5枚目のところにありました選定のときの考え方として、その渋滞対策の観点からの必要性とか、事故対策の観点からの必要性とか、5つ並んでいるわけですね。この5つから考えて出てきましたということだと私は理解をしたのですが、そうなってくると、資料のもう一つのほうの、資料3のほうの出てくるこのいわゆるカルテといいますか、この中にはその言葉が入ってきていないので、どのような考え方が反映されてここが選ばれたのかというところが、この関連がよく見えてこないわけです。また資料の今申し上げた3のところの内容も、ここで今問題になっているその右側の様々な表があって、この渋滞対策とか、事故対策、歩行空間、住民生活とかというのが左から3列目にあります。これは確かに12月24日の会議のときにこの分類が出てきて、見たときは、ああ、そういうものかなと思っていたのですが、いざ実際にこういう形で落とし込んでみると、結構分かりにくいことがいっぱい出てきてしまったわけなんですね。

具体的にたまたま白老の例を取り出して見てみますと、これは2ページにあるんですが、住民生活というところですね。ここで住民生活というのは医療のことだけになっているんですね。これが地域安全保障という言葉でくくられています。地域安全保障というのは、医療だけなのかと思うと、この白老の場合、この上に安全かつ円滑な歩行空間確保とあります。実際人々が安全に暮らせるということが地域の安全保障であるとするならば、この歩行空間の確保も地域安全保障に入るのではないかと。だとしたら、この表で自動車や歩行者への影響と社会全体への影響が分離している。しかし地域安全保障ではこれが一緒になっているところなどがわかりにくくなっているように思います。

それから、同じく下のほうに地域社会があって、観光期の渋滞緩和による地域の観光振興というのはいわゆるオーバーツーリズムの話だと思います。そうすると、これもある意味矛盾しているところがあって、渋滞を緩和して地域の観光振興をしようということにすれば、当然またオーバーツーリズムになって渋滞が起こるわけですね。こういう考え方ではないのかなということがありますし、さらに、この観光振興というのは、観光という産業の

振興を意味するわけですね。上を見てみると地域経済があって、地域経済のところでは物流の効率化や地域の産業振興を支援と書いてあります。ということは、これは観光産業があれば、これは地域経済であって、地域社会の話ではないのではないかという言い方もできます。これもわかりにくいと思いました。

もうあと1つだけお話しします。今言ったこの表の左から2列目の社会全体への影響、これは社会と言っても日本全国ではなくて、その地域の沿線の社会だと私は理解をしたのですが、地域社会だとしたら、今度は、左から3列の地域社会って、これがダブっちゃうんですね。つまり、それぞれの言葉が明確にきっちりと区分されていないということがあると、この◎というのが非常にうさんくさく見えてきてしまう恐れがあります。そういうことでは困るわけですから、この辺りの整理の仕方をもう一度改めて考え直して、しっかりとこの○や◎が本当に納得のいくようものになるようにする必要があると思いましたので、申し上げます。

以上でございます。ありがとうございました。

【石田部会長】 どうもありがとうございました。

それでは、原田委員も手を挙げておられますね。お願いします。

【原田委員】 私も全体としては、新しいことに取り組んで、資料をよくまとめられたと思っているのですが、大きく3点ですかね。

1つ目は、資料1の5枚目、今、竹内委員が少しお話ししましたけれども、これに書いてある項目、こういうところに注目したよというのと、後ろのところで◎になっているものが一致してないのではないかというので、事前説明のときにも申し上げたんですけれども、それで今、今日は参考資料もあるので、計画段階評価のところも見比べてみると、例えば一般国道58号の宜野湾のところの地域安全保障というのは、計画段階の資料を見てもよく分からないし、後ろはどこか読み取ればいいのかかもしれないけれども、ちょっとよく分からなかった。それから、一般国道36号の白老西拡幅の物流効率化は、計画段階には書いてあるけれども、今回の新規事業採択時評価では、◎ではなくて○になっていて、何か整合性があるのかないのか。それから、一般国道201号のみやこ行橋バイパスの、先ほど田村委員がおっしゃった、災害のときの影響がちゃんと評価されているというのですが、これは計画段階のほうであんまり書いてないと。計画段階評価と、新規事業採択時評価と、一気通貫で見たときに、整合してないというところが残っているのではないかというのが1つです。

少し関連しますけれども、資料1の12枚目でしたっけ。高規格幹線道路と高規格道路

(※以外)、高規格幹線道路以外というので、ここに4つのもので表があるんですけども、さっきの5ページ目なんかは、一般国道と高規格道路3事業が横に並んでいるんですけども、この12枚目では一般国道4事業は除かれていると。先ほど、田村委員がどの範囲でやるのかという道路の性格づけとかとの関係があったんですけども、これは何かどこかで明らかに違うものだというので、表も分けて書いているのかどうかというのが疑問だったということがあります。

それから2番目は、これも今日は参考資料が載っていたので、参考資料6のところをばらばら見てたんですけども、先ほど雪で道路容量が非常に下がるといった道路のところについては、需要予測のほうを見ると、その雪である部分を考慮してやっているよと書いてあるんですけども、観光に影響があるというのは、幾つも道路があるんですけども、いわゆる休日係数みたいなものは一切考慮されてないんですね。考慮している道路がないということで、この辺の整合性は大丈夫かな、もう少し何とかするのかなと思ったということでもあります。

それから3番目は、ここの新規事業のもので、直接的ではないんですけども、最近緊急輸送道路の点検みたいなのが、能登で道路が崩れたので問題になって、新しい事業として出ていると思うんですけども、そういうものの進んでいるものと、それでリダンダンシーというか、防災に強い、強靱で災害に強い道路ができてくるという部分と、ネットワークで評価している部分と、この辺の関係はうまく整理されているのかという。

以上3点です。よろしくお願いします。

【石田部会長】 ありがとうございます。

あとは、太田委員と田島委員がまだ御発言がないので、続けてお願いします。その後、回答に移ります。よろしくお願いします。

太田委員、お願いします。

【太田委員】 太田でございます。本日、評価にかかっている案件につきましては、適切だと思いますので、適切に事業を進めていただくようお願いをしたいと思います。

そういう意味では、この部会に関しての意見については以上なんですけども、関連して3点申し上げたいと思います。これは、どちらかというと国土幹線道路部会の事項に近いと思いますが、年度末最後の道路分科会の部会ですので、申し上げます。

事業評価の前にその前提となる計画を立てるわけですけども、計画立案について配慮していただきたいことが3つあります。

1つ目は、今回、高規格幹線道路につきましては、20キロ余りが事業採択されました。1万4,000キロで今残っているのは600キロ少し、そのうち300キロが北海道で、残り300キロが北海道以外ということになっています。20キロですから、このままいくと何年かかるのかなという感じであります。もともと1万4,000キロについては、20世紀の間は大体年間200キロずつぐらい事業採択されて、2000年以降は100キロぐらいになり、民営化以降は50キロぐらいというように、だんだんだんだんこの事業採択の速度が遅くなってきているわけですが、あとこの残りの600キロをどうするかということを、しっかり考えておかなければいけないというのが1点目です。

2点目は、上位計画に基づいて事業評価を行うということですが、広域道路ネットワークの要件が6つあるということです。これが、もう1年が経過するのですが、昨年元旦に能登半島で地震が起こっていろいろな問題が生じました。その折に、国土幹線道路部会で申し上げたのが、この広域道路ネットワークの要件の中に、半島とか過疎地に関する要件が全く書いてなかったのです。それについては検討をするべきだと申し上げたのですが、あまり検討が進んでないのかなと思います。防災の項目の中に入れて含めるというお考えも事務局からありましたけれども、これは再度やはり広域道路ネットワークの要件というのをしっかりと再設定をしなければいけないだろうと。これは上位計画の問題です。

それから3番目なのですが、今回は、中国地方とか四国地方とか北陸地方が、評価対象がなかったということでもありますので、地方小委員会が開かれてないということです。先ほど冒頭に申し上げましたように、だんだん高規格幹線道路のような国のバックボーンというよりは、むしろ各地方を支えるインフラに移行してきているので、地方の意向というのは非常に大切だと思っています。そして、地方の計画に対する考え方などを今後反映させていくべきなのではないかと思っています。その広域道路計画は、地域ブロックごとにつくられているのですけれども、そのときにどのぐらい地方の意見が反映されているのかというのをしっかり考えていただきたいと。

先ほど、能登半島地震に関連して、広域道路ネットワークの要件については、あまり見直しが行われていない中で、今回も北陸地方の地方小委員会は、プロジェクトがないということで開かれてないわけです。地方小委員会にどういう役割、計画に対する提言とか道路ネットワークに対する要件について、審議、意見をもらうようにするかどうかも含めて、地方の意見を反映したような形で、今後道路整備計画、道路ネットワークの維持計画が進んでいくように配慮していただきたいと、配慮すべきだと思います。

以上です。

【石田部会長】 どうもありがとうございました。

最後になりますけれども、田島委員、お願いできますか。

【田島委員】 ありがとうございます。

皆さんからの大変いろいろ御指摘があったので、私からは追加ではほとんどないのですが、今回その評価の仕方を見直して、最初の実際的评价の様式に当てはめたものを私たちが拝見したというところで感じたところです。今まで、従前では、その3便益を中心に書かれた資料で、そのことを前提として我々が読むというようなものだったんだけど、今回はいろいろな効果を書き込んでいただいたということで、何というか、これは3便益なんですみたいなことを表示しておかないと、逆に分かりづらくなっているなというのは感じたところで、様式の中でもすごく3便益の数字がどんどん小さくなっていくので、その辺が分かりにくさのもしかしたら原因かなと思ったところがありました。

それで、その中で、今回、私たちが評価の仕方について議論をしていたときは、広域ネットワークのような道路を何となくイメージしながら議論をして、私自身は少なくともそうであったのが、今回はたまたま一般国道などの地域の身近なところにあるという道路がすごく多く出てきたので、その辺が違和感の、原因かもしれないと感じました。そうだとすれば、それは問題ではなくて、そこから気づきが得られればいいのかと感じたところです。

その際に、3便益の基本的な考え方は、交通事故防止以外は、基本的には、A地点とB地点をつないでいるその機能をどう向上させるかという話なんですけれども、今回出てきているその自動車や歩行者への影響とかというのは、沿道の話ですよね、ほぼ。なので、ここがちょっと、両方、私としては、今までその沿道への話をもっとちゃんと評価しましょうという立場で申し上げる、発言することが多かったので、よかったなと思っているのですが、一方で、確かに分かりにくくなったなと感じるところはありますので、何かこれは欄の置き方とか、そういう整理で少し分かりやすくできるものもあるのではないかなと感じているところです。

あと、同じ議論で、この参考値という、参考値がいろいろな種類が出てきて、括弧書きもいろいろな種類のものが出てきたので、ここもやっていること自体は私は大賛成なんですけれども、見やすくする工夫が必要だなと率直に感じたというところです。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございました。多岐にわたる御質問、御意見、御批判等を頂

きましたけれども、お答えいただけますか。まず、本省からお答えいただいて、該当する箇所は各地整及び事務局からお答えいただければと思います。

【国道・技術課長】 国道・技術課の西川でございます。いろいろ御指摘を頂きまして、ありがとうございます。

1つは、広域的なネットワーク、高規格幹線道路と、それ以外の高規格道路と、一般国道、これがどういう関係にあるのか、どういう考え方で整理をしているのかということかと思っています。ネットワークの、それぞれ階層をもって、高規格幹線道路があつて、それを補完する意味で、もともとと言っている地域高規格道路を含めて高規格道路ができて、それ以外にも一般国道があると。この事業評価部会には、この3つが一緒になって議論の対象として出てきてしまいますので、しっかりとそれぞれの関係を整理して御説明しないといけないのかなと改めて感じましたので、今後、それぞれの関連、関係を、ちゃんと説明できるようにしたいと思ってございます。

田村委員から言われたことでございますけれども、それぞれが、高規格幹線道路は分かったけれども、それ以外の高規格道路、それが進まないとか広域道路が進んでいかない、いつ頃できるのか、どうして時間がかかるのかというようなお話でございましたけれども、それは、広域道路からいろいろな地域の課題だとか、地域の声をもっと聞くべきだというお話もありましたけれども、そういうものを聞きながら熟度を高めて、その中から地域高規格道路、いわゆる高規格道路の出てくるということでございます。そこは事業の進捗を見ながら、順次、高規格道路で現在やっているものと、それから計画が固まってきて事業環境が整ったものの、これを今回こういう場で順次整理をさせていただいて、それが進めば、次の段階で計画づくりの段階に順次上げていくということになるのかなとは思ってございます。その進捗のスピードについては、確かにいろいろ御指摘を頂いておりますので、課題の大きさだとか、事業実施環境の整い具合を見ながら、できるだけ早くしていくということが現時点のスタンスかなとは思っているところでございます。そういう階層関係というのを少し意識しながら説明するようにしたいなと思ってございます。

あと、将来計画との関係をもっとしっかり考えるべきではないかということで、現在、顕在している課題だけを対応するのではなくて、例えば、先ほどおっしゃられたとおりでございますけれども、ネットワークができれば、その幹線のほうに交通が移動して、当然町の中の交通が少し減少して、人だとか自転車だとかに優しい道路になっていくだろうということの相関関係がございますので、さらに将来、物流を担うネットワークが整備されれば、そ

ここに物流も、新たな物流も乗っかってくるというところでございますので、将来計画との関係はしっかりと見据えながらやっていく必要があるのかなとは思ってございます。そういう部分もありまして、これまでの議論の中でも、上位計画との関係をよく意識しながら評価するようにということで、今回からこの様式の中に、これまでも整理はしてまいりましたけれども、上位計画との関係をきっちりと意識しながら整理するようにさせていただいております。

ただ、初めての試みではあったので、我々も作成しながら、上位計画でどういうふうに位置づけられてきたというところをどう落とし込むか、どう書き込むか、どう整理するかということがまだ十分ではないところがありますので、そこは今後引き続きしっかりと検討していきたいなと思ってございます。

多くの方から、その将来上位計画との関係がしっかりとできていない、あと整合が取れていない、計画段階での評価とか、整理された課題と、今回の整理されている課題、効果等の評価軸がきっちり合っていないのではないかというような御指摘も頂いておりますので、上位計画との関係を整理することによって、それぞれの計画、いろいろな計画の段階で、あと事業実施段階、それぞれ評価軸をしっかりと整合を取るような形で整理をしていきたいと思えます。

それは途中でまた変わってくるかもしれません。例えば、いろいろな産業立地の状況で変わってくるかもしれませんが、変わってきた場合は、何で変わってきたのかということも含めて整理するべきなのかなと、今日の御議論を聞いて感じましたので、今後そこも考えていきたいと思えます。

先ほど、そういう将来計画の中に、どうしても道路だけ見てしまうといけない部分はあるのかなと思えますので、公共交通とか、あと、一部マスタープランとか、都市部の道路についてはマスタープランに位置づけられて、マスタープランとの関係で整理を上位計画の段階でしている道路も幾つかございますけれども、そういうところでしっかりと公共交通とか地域交通との兼ね合いを整理した上で、それをマスタープランだけではなくて、この事業実施段階に着手する時も、もう一度レビューするということが重要なかなと思えました。そういうところも少し触れられるように、整理をできるようにしていきたいなと思ってございます。

あと、今回の様式の中の評価結果の中で、もう少し地域の特徴だとか、ここに書かれているのは、どうしても今までの、今回、こういう様式を見直すに当たって、どこかに立ち返ら

ないといけなかなと思っていまして、今まで積み重ねてきたのがカルテという形で整理をしてきたものを、今までの蓄積を活用して、こういう評価の整理の仕方を見直したというところもございますけれども、確かに御指摘のとおり、同じようなものが並んでしまっているというようなところも逆にあるのかなと思いますので、もう少し各地域の特徴だとかというのが出るような形で、2ポツの評価結果のところも整理するようにしていきたいと思っています。

ただ、あまり自由度を持つと、また各地整も迷ってしまいますので、そういう意味では、一定程度の本省での方針を示しながらやっていきたいと思っています。その過程では、またこの評価部会の先生方の御意見も聞きながら整理をさせていただきたいと思っています。

あと、竹内委員からも、ちょっと繰り返しになるのかもしれませんが、ちょっとうさんくさいというこの評価のところがありましたけれども、それもやっぱり評価軸が重複しているというところもあるのかなと、改めて見たところもありますので、それと、原田委員からも御指摘がありましたけれども、上位計画が整理されてきたものが一貫してそういう評価軸で整理をされてきたというところが、時系列とともに、この時点で整理したときの各項目間の重複感というところが、混乱を招いた原因かなと思っておりますので、そこはもう少し整理をさせていただいて、今後分かりやすいようにしていきたいなと思っております。

あとは、少し漏れがあるかもしれませんが評価室長のほうから少しお答えいただいて、よろしくお願いいたします。

【石田部会長】 小山室長、お願いします。

【評価室長】 小山でございます。皆さんありがとうございました。

まず、先ほどと少し重複するところもございますが、今回この説明資料をいろいろ議論もありまして大きく変えさせていただいております。去年までですと、課題は何ですかということ述べさせていただいて、効果は何ですかということ述べると。その課題の置き方も、効果の置き方も、特徴的なものを代表して見せるということでやらせていただいていたものを、今回、総合評価要綱に基づいた項目で並べて示させていただくということでやらせていただきました。

こういうやり方で、多様な便益を見ていくということで一歩進ませていただいたとは思っているんですけれども、その結果、総合評価要綱の項目の部分で、多少重複でしたりとか、説明がうまくまだできていない部分、そういったところが見えてきたのかなと思いますの

で、先ほど西川課長のほうからもありましたけれども、その辺り、また先生方の御意見も踏まえながら、どうしていけばいいのか、考えていきたいと思っております。そういったところが全体の大きなところでございます。

田島委員から、参考値の見せ方の部分だったり便益の見せ方についてご意見もございましたが、参考で見せる便益も大分増えてきましたので、その辺も併せて説明の仕方や資料の作り方は、引き続き検討をさせていただきたいと思っております。

計画段階評価から新規事業評価で一貫性がないという原田委員の御指摘の部分、それもそのとおりだと思いますが、1つとしては、それぞれ資料に、左下に政策目標がどういうものを置いていたのかということは書いた上で、その政策目標が住民生活だったり、地域経済だったり、どの目標に合っているのかといった、政策目標との関連も意識して、計画段階評価と新規事業評価の関係も工夫もしてみたのですが、計画段階評価をやるときから意識できるような、工夫ももう少し要るのかなと思いますので、引き続き取り組んでいきたいと思っています。

小池委員の権利、アクセシビリティ等、今まで御意見を頂いていた部分については、書き方を含めて、カルテの充実というところで今回やらさせていただいた取組で、まだ不十分なところがありましたが、勉強していきたいと思っております。

あと、時間信頼性の部分で小池委員から御意見を頂きました。例えば、横にしっかりした道路があって、そのの現道を拡幅するのだったらそんなに便益が出ないのではないかとか、そういったことも御指摘があったんですけれども、今の式ですと、迂回できる並行道路があっても、現道側の混雑度がもともと高ければ、それを拡幅することで交通量が増えますので、時間信頼性も上がる。並行の路線があるなしだけにはよらないような式にもなってございます。その辺りのやり方も含めて、どうしていけばいいのか、今、新道路技術会議のほうでも研究もしていただいている成果もありますので、そういったものも踏まえながら改善もしていきたいなと思っております。

あと、観光に資する事業があれば、休日便益などはもっと見てもいいのではないかとこのところがございます、確かに観光とか、休日と差がある場合は見れるようになってございます。交通量の差がどれぐらいあるかということもございますが、そういったものも見れるときには見ていくというのもできますので、その辺り、実際に示す効果と便益の計算とで、合わせていけるべきところがあれば、引き続きやっていきたいと思っております。

ひとまず以上でよろしいでしょうか。

【石田部会長】 どうぞ、廣瀬室長お願いします。

【道路経済調査室長】 すみません、道路経済調査室長の廣瀬でございます。

太田委員のほうから、高規格道路のネットワークの要件の中に、半島とか、過疎とか、防災とか、そういうところを書いていないことについて指摘したけれども、その後という話がありました。なかなか動きを見せられなくて申し訳ないんですけども、実は、どんな道路が該当するのだろうかというのは、整備局を通じて、例えば高規格道路の構想路線でありますとか、そういうところから具体的に想定されるような路線は一覧ずらっと見て、果たしてどういう要件がいいのかという検討を内部では行っているところでございます。

ただ、つぶさに全部見ていくと、本当に高規格道路として整備すべきものなのか、それとも防災上の観点の道路として整備すべきものなのかというのは、議論があるのではないかなというような路線が多数ございまして、今日、整備局がいろいろいらっしゃる中で、北陸は今日は来ていませんけれども、まさに能登半島地震で、輪島のほうとか、あるいはその珠洲、あの辺を結ぶような高規格道路、構想路線としても珠洲道路とか、そういうようなものをどうするのかというのは、当時も議論があったと認識します。そこについては、今、北陸地方整備局のほうで、県が出した石川県の復興ビジョンを受けて、どういようなネットワークがよいのかという検討を行っているところです。

そういった意味では、同じく太田委員のほうから、地方の意見とか、地方小委員会を使ってというお話もありましたけれども、一度ブロックのそういう地域で、県の計画なども踏まえながら地域の道路網をどうするのかという議論をしていただいて、その上でしっかりしかるべき道路については、こういう半島とかそういうところについても高規格という整備をしていくのかなと、このように今考えているところでございます。

以上です。

【石田部会長】 ありがとうございます。

それでは、個別の道路の指摘事項についてお答えいただければと思います。

【北海道開発局道路計画課長】 北海道開発局の村上でございます。ありがとうございます。

羽藤委員から、北海道の生産空間のポテンシャルに触れることが重要ではないかと、その新たな便益という観点で重要ではないかという意見を頂いていましたけれども、まさに昨年の3月に北海道総合開発計画が閣議決定されまして、その大きな目標としても、北海道の食と観光を担う生産空間の維持・発展といったものが、大きな政策目標として位置づけられ

てございまして、そういった効果というのは、引き続き評価をしていく必要があると思っています。こういった形で、道路の効果と併せて、総合開発計画としての効果を評価できるように、引き続き検討してまいりたいと思っております。

以上でございます。

【東北地方整備局道路部長】 東北地方整備局でございます。

鈴木委員から、112号に関して、市街地での歩行者であるとか、自転車であるとか、その辺の効果も言及したほうがよいのではないかとこのところがございます。確かに言及してないわけではありますが、おっしゃるとおり、市街地での通過交通がバイパスに流れることによってゆとりが生まれて、そこに歩きやすいまちであったり、自転車も走りやすかったりと、そういったことでいろいろな余地が生まれると思いますので、今後の事業の過程で、そういったところもフォローしてまいりたいと思っております。

あと、羽藤委員のほうから、横手北道路、山形南道路で雪対策の工夫をとということで御意見を頂いていただいているところでございます。こちらの事業も、雪が降る地域でございまして、堆雪帯というものを確保することとしております。特に横手北道路につきましては、現道だと0.5メートルほどぐらいしかの路肩がないところを、2メートルを確保するという計画にしております。こうしたことによって、道幅をしっかりと確保して速度を確保できる、あるいは歩行空間もしっかり確保できるという状況になるかと思えます。

今後、個別個別の設計においても、雪に強い道路になるようにしっかりと考えてまいりたいと思います。

以上です。

【九州地方整備局道路部長】 九州でございます。

九州は、まず田村委員からお話いただいた防災の関係でございます。熊本環状連絡道路について申しますと、おっしゃるとおり、これは高規格道路の中九州横断道路の一部です。中九州横断道路として見ると防災面も非常に強くなつてまいりまして、例えば、南海トラフの巨大地震のときには、宮崎をはじめ大分も浸水、津波被災が想定をされるということでございます。九州でも九州道路啓開計画「九州東進作戦」というものをつくっておりますけれども、そのうちの軸の1つがこの57号、中九州道になりますので、そういった面でも防災の面は非常に高い。

それから、中九州を構成する各道路で見ますと、北側復旧道路というものを供用しているところが、これは熊本地震を踏まえて、57号が寸断されたことに伴って、新たな道路をも

う整備済みということになりましたし、あとは滝室坂道路、これにつきましても、平成24年の九州北部豪雨のときに、これはカルデラの中から外に行く険しい山道なんですけれども、ここが大規模に土砂が崩落をして寸断をしたという経緯があって、事業化をしておりますので、全体として見れば防災面は非常に強いんですけれども、この資料は、熊本環状連絡道路に若干フィーチャーをしております、熊本環状連絡道路というのは、この中九州横断道路の一番左側、都市部に位置しておりますので、どうしてもこの災害の面というのが少し書きづらかったかなというふうになったところであります。

一方で、こういう高規格道路で○なのに、みやこ行橋道路が◎というのは、この区間、一部河川の氾濫想定区域に入っております、現道は浸水するということで、東西軸が寸断されますので、この道路、比較的エレベーションというか高いところを通っていますので、そういったときにも、この道路整備をすることで東西軸の交通が確保されるという観点で◎になっておりますので、若干道路全体というよりは、近いというか、その区間を見ている評価になってしまっているということですが、いろいろ工夫は引き続きしていきたいと思えます。

それと、小池委員から、この熊本環状連絡道路、TSMCの関係があって、需要予測はどうしているんだという話がございました。我々もこれは非常に悩んで、この動きになったのは、令和3年以降、急な話でございまして、このトレンドでは全く表現できないという中にあって、いろいろと九州地方小委員会の委員長もやられている需要予測のほうに御専門の円山先生にも御相談をさせていただいて、今回、開発交通量を見込んでおります。考え方としては、今、県とか自治体が把握をしている新規投資計画の中で、一定程度この数字が追加されるこの交通量の数字として出ているものプラスそれに付随するであろう部分を、のみをオンをさせていただいて、結果として、1日当たり12.1万TEの開発交通量を載せているということで、このやり方については、先ほど円山委員長にも事前に御相談をさせていただいて、感覚的には少ないんじゃないかという感想も頂きながら、今回見込んだ次第でございまして、結果として、交通量的には15%ぐらいその開発交通量がオンされているということになっているところでございます。

それから時間信頼性、みやこ行橋バイパスも言及いただきながら、時間信頼性のお話を頂きました。追加してもB/Cが1.5で変わらないということなんですけれども、これも地方小委員会でも同じような話、指摘を頂きまして、この海外の事例を見ると2割、3割ぐらいオンされるべきものなのに、何でこんな5%ぐらいしかオンされてないんだということ

は御意見を頂きましたので、これは、今、国総研のマニュアルか何かでやっていますけれども、これについては、引き続き勉強をしていきたいと考えているところでございます。

九州は以上です。

【石田部会長】 最後に、沖縄、お願いします。

【沖縄総合事務局開発建設部企画調整官】 沖縄でございます。

羽藤委員から、道路断面の有効活用、公共交通軸の再構築をテーマに、バスタ計画とか、レンタカーとの連携の工夫とか、地元で考えていることということで御質問を頂きました。

沖縄では、鉄道がございませんので、自家用車の分担率が多くて、住む人も、観光客も、自家用車に依存しているという形でございますので、公共交通を活用する取組も道路整備と併せて行うことが重要だと考えておりまして、様々な取組としましては、例えば、沖縄県では、9月に日曜日にバスを無料化しようという取組をしたりとか、あとはバスレーンをしっかりと延伸をしようと、そういった取組に向けても検討をしているところでございまして、そういったバスレーンの延伸におきましては、今後バイパスができたときの現道としまして得た空間の再配分、バスの公共空間の活用を今後取り組んでいきたいと思っております。

また、今回、バスターミナルの計画も、中部の沖縄市、北部の名護市でバスターミナルの2か所を、直轄のほうでも調査・検討をしているところでございまして、羽藤委員のおっしゃる公共交通軸も意識しながら、道路整備と公共交通の利活用、しっかりと連携して取り組んでまいりたいと思っております。

以上でございます。

【石田部会長】 ありがとうございます。一通りお答えいただきましたけれども、追加の御発言等はございますか。よろしいですか、納得したということで。納得はしてないかもわからない。

どなたも今回の評価の対象が駄目だとおっしゃる方はおられませんでしたので、今日の部会の結論としては、今日の審議の対象は、妥当であるとなりましたけれども、やろうとしたことは分かるけれども、何かちゃんとまだまだできてないところはたくさんあるよねという厳しい御指摘を頂きました。それぞれの地域の特徴を生かした、努力をされている、工夫もされているということは分かるんだけど、厳しく、その事業の中での、計画プロセスの中での不整合とか、事業間のちょっとぎくしゃくしたところとかというのがあり過ぎると、全体の信憑性に関わりますので、その辺はひとつお願いしたいなということと、私の

感想になってしまいますけれども、高規格道路って、本当に高規格幹線道路のように1万4,000キロとか、数字でバシッと言えるのかなというような気もしなくもないんですよね。何キロ、何万キロ造りますと言うと、能登の地震で明らかになりましたよね、いろいろなことが起こるわけで、大事なことは、どういうサービスが本当にいろいろな状況で健全に提供できるかということだと思ってまして、個人的な意見ですよ、そのために、例えば1万4,000キロ造りましょうみたいな、そういう合意ができたんですけども、何かそこにとらわれ過ぎると何かちょっと間違えることもあるよねと。そういう柔軟性とか、社会状況とか、国民の皆さんの御希望とかということをも柔軟に考えておく余地というのをどう取っておくかということは、ネットワークを考えると物すごく大事だと思うんですね。それはこの評価部会だけではなくて、国幹部会とか基本政策部会で何か総合的に議論をしておくべき課題だなと、今日、いろいろな委員から御指摘を頂きまして、強く思いました。

3点目に申し上げたいのは、評価のための手法をさらにどういうふうにしていくかということも大事だなと思いました。幹線道路を造ったら、それが地域の道路へ及ぼす波及効果があったりすることは、理屈では分かっているんだけど、それが本当にどの程度あって、それに耐え得るデータをちゃんと持っているかということも含めて、そういうことをちゃんと考えると、誘発交通の考え方とか、開発交通の考え方とかということが大事であったり、あと、先ほどサービスレベルと申し上げましたけれども、そういうサービスレベルの分かりやすい、あるいは共感いただける数字の出し方というのも大事ななと思いました。

例えばで言いますと、今回、CO₂の削減効果ということで金額表示を出していただいたんですけども、事業費とか総便益に比べて本当小さいですよ。でもあれは、削減量のCO₂が何トン減ったかということ、結構大きな数字になっていると思うんですよ。今のトン当たり1万円というので考えると、あるいはそこに社会的割引率を掛けたりすると、大きいところでは数十万トンとか数百万トンぐらいいっているところがあるのではないかなと想像するんだけど、そういう言い方と、お金だけで言う言い方というのは、あちこちで多分出てくると思うんですよ。その辺も含めて、評価のための指標の作り方というのも含めて、これから勉強しないといけないと思いましたので、引き続きよろしくお願いをいたします。

以上でございますが、もし議論等なければ、これぐらいにさせていただければと思います。先ほども申し上げましたように、新規事業化は妥当であるとお認めいただきましたということで、今日の結論にしたいと思います。どうもありがとうございました。

本日予定された議事は、以上でございます。なお、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、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、議事進行を事務局にお返しいたします。

【総務課長】 事務局でございます。本日は、長時間にわたる御議論、誠にありがとうございました。

本日の議事録につきましては、後日、委員の皆様方に議事録案を送付させていただきます、御同意いただいた上で公開をさせていただきます。

また、近日中に速報版といたしまして、簡潔な議事概要を国土交通省のホームページに公表させていただきます。

それでは、以上をもちまして、第27回事業評価部会を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 —