

社会資本整備審議会道路分科会
関東地方小委員会（平成22年度第2回）

議事録

○ 石田委員長

おはようございます。今日もこの関東地方小委員会でございます。前回同様、この小委員会での評価はまだまだ試行段階、非常にフレキシブルなものでございますので、どんどん意見をいっていただきまして、全体としてよくなっていけばいいなと思っておりますので、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

議事次第にございますように、本日、審議は2つございます。前回も議論していただきました中部横断自動車道の計画段階評価の試行と、23年度の新規事業候補箇所の新規採択時評価でございます。

まず、1番目の中部横断自動車道の計画段階評価の試行について、前回の議論でいただきましたご意見とそれへの対応と試行のその後について検討を進めていただいておりますので、その説明をお願いして議論をしてまいりたいと思います。よろしくお願いたします。

審議 中部横断自動車道（長坂～八千代）計画段階評価の試行

○ 事務局

それでは、事務局より資料の説明をさせていただきます。

資料につきましては、資料1と資料2、途中にございますアンケート票の2つ目までが1つ目の議題の関連資料でございます。一括してご説明をさせていただきます。

まず、資料1でございますが、A3横開きの資料でございます。前回の指摘事項とその対応についてまとめさせていただきました。このうち本日の本編資料の中で単純に反映をさせていただいたものにつきましては説明は割愛させていただきますので、ご容赦ください。

まず、石田委員長、久保田委員、小濱委員からのご指摘。審議する事項とその決定範囲について、あるいは路線選定の考え方、ひいては高速ネットワーク全体の議論との整合、こういったことについてのご指摘でございます。

この件については、右の欄でございますが、計画段階評価の実施につきましては、高規格幹線道路の未事業化区間すべてが対象となるということをご本省に確認をとってまいりました。調査の熟度が異なりますことから実施時期が異なっておりまして、特に今回は試行ということでございますので、テストケースとしてふさわしいものとして本省に

よりこの中部横断自動車道が選ばれたということでございます。

一方で、新聞報道等もございましたが、高規格幹線道路1万4,000キロの計画のあり方については、この議論とは全く別に切り離されて本省で現在検討しているところであると聞いております。

次に、二村委員からのご指摘で、リダンダンシーの話であろうかと思いますが、高速道路はネットワーク化されているのでほかの高速道路を使えばいいので、それが課題だというのは設定に少し無理があるのではないかというご趣旨のご指摘であったかと思えます。後ほどまたご説明いたしますが、道路網が複数存在するということが災害時には緊急輸送路としての機能を発揮するという趣旨でございます。前回、私の説明不足だったということだろうと思えます。大変申しわけございませんでした。

それから、1つ飛ばしまして、石田委員長からのご指摘、あるいはアドバイスということだと思いますが、救急車の搬送については、迎えと搬送で時間が違う、あるいは道路の線形によって車両の速度が変わるといような技術的なアドバイスがございました。これについて、この間、消防本部にヒアリングをしてみました。ご指摘のことは間違いなく真実でございますが、一概に何キロで走行しているというデータはとれていないということで、技術的に資料に反映することはできなかったということでございます。おわびを申し上げます。

それから、牧野委員、きょうご欠席でいらっしゃいますけれども、ドクターヘリ制度の件についてのご指摘がございました。これにつきましては、後方にごきます「参考資料」の9ページ目をごらんいただきたいと存じます。これも前回手元にデータがなく、有効なご説明ができませんでしたが、文章中でございますとおりの、ドクターヘリというのは有視界飛行でございます。夜間飛べないというのがまず絶対的な条件。それから気象が悪いときにも飛べないということもございまして、左下のデータがございまして、救急車による搬送とドクターヘリによる搬送は、ドクターヘリを整備している病院においても9割方が救急車ということございまして、ドクターヘリというのはあくまで補完的な役割を果たしているというようにみてとれますので、政策目標の達成をするためのツールとしてドクターヘリだけでいいということにはならないだろうというのが、この間我々が勉強してきた結論でございます。

また資料1に戻っていただきまして、2つ飛ばしていただきまして、石田委員長からの観光のオンシーズン・オフシーズンでの道路の交通量、走行速度の差、こういったものをご確認するようというご指摘がございました。確認いたしました。この地域におきましては、観光による有意な速度差はみられなかったということでございますので、観光シーズンに特有の渋滞というのは、若干はあるのでしょうかけれども、データをみる限りは確認できなかったということでございます。

また1つ飛ばさせていただいて、小濱委員から、141号ばかりを議論しているけれども、ほかの道路もあるのではないかとご指摘で、これは現地を確認してまいりました。

同じく参考資料の12ページ、13ページに周辺の道路について整理をさせていただいております。特に、ご指摘の鉢巻道路、13ページにございます緑の線で表現した主要地方道北杜富士見線でございますけれども、こちらについては写真も掲載させていただいておりますが、2車線でございますけれども、急勾配、あるいは急カーブの箇所が4ヵ所ほどございまして、高速自動車国道の本線、あるいは現道活用区間として使うには非常に厳しい線形だということでございまして、後ほどご説明いたしますけれども、現道活用の対象となる路線は、旧有料道路である清里有料道路のみだと思っておりますのでございます。

資料1に戻っていただきまして、1つ下、二村委員からでございます。予冷設備を搭載したトラックがあるのではないかとということでございます。これについては、この間、JAに確認をしてみいましたけれども、そのようなトラックはないということでございました。

また1つ飛ばせていただきまして、本事業の中央道との接続位置について、もう少し広い範囲での検討が必要ではないかとということでございました。これについては、この間検討を行ってまいりまして、地形等の制約、勾配との関係では現地が山地になっておりまして、中央道は東京方から長野方に向かって上るような勾配になってございます。その関係で、接続位置が道路構造令との関係で制約されておりまして、長坂の付近に接続することになるという幾何構造上の問題ということでございます。

それから、味水委員のご指摘でございまして、病院の設置というのは代替案たりうるかということでございます。これについても、この間、地元行政にヒアリングをしてみいました。想像の範囲内でございますけれども、財政が非常に苦しいということと、お医者様がなかなかいらっしゃらないということがあって、新規の病院を建設するのは現時点では非常に困難だし、それをもって課題を解決するというのは、地域の方としては余り現実的な対応ではないと思われているというようなことでもございました。

残りのものにつきましては、資料に反映しておりますので、ご説明は割愛させていただきます。

それでは、資料2におきまして、本日ご審議いただきたい事項の流れをご説明させていただきます。

1ページ目、目次でございますが、本日は、前回議論をいただきました内容を踏まえまして、地域の課題とその原因を整理してまいりました。また、政策目標を設定しております。それから、整備の方針を検討した上、その代替案を策定しております。なお、これも後ほどご説明いたしますが、地域の声を聞きたいと思っておりますので、意見聴取の方法の案をつくっております。これらにつきましてご審議をいただきまして、ご採決いただきたいと思っております。また、最後に今後の進め方についてご説明をさせていただきます。

2ページ目でございます。画面にも同じものを映写いたしますので、どちらか見やすいほうをご覧ください。本件試行箇所につきましては、中部横断自動車道の長坂～八千

穂間ということで、基本計画区間、まだ事業をやっていない未事業化の区間でございます。延長は約34キロでございます。

この地図は、北側を右に倒した地図になっておりまして、右方が上信越道、左方が中央道ということでございまして、長野県と山梨県の県境にまたがる区間になっているということでございます。

この基本計画区間というものにつきましては、基本計画が当然あるわけでございますが、法律に基づく計画でございまして、決まっていることは、その下に書いてあることでございます。建設線の区間が、現在の山梨県北杜市から長野県の現在の佐久穂町までと決まっております、標準車線数は4、設計速度は80キロと決まっているものでございます。

3ページ目でございます。前回いろいろな議論をいただきまして、いただいた意見をもとに我々のほうで最終的に課題を整理してまいりました。5つの課題に分類をして整理をさせていただきました。産業、医療、観光、生活、道路、この5つの課題を上げさせていただきたいと思っております。

産業につきましては、地域の主要産業である高原野菜の流通という観点から、インターチェンジに1時間で到達できない出荷施設が多数あることが課題というように整理をさせていただいております。

医療については、高度な医療施設である第3次医療施設に30分で到達できない地域に、現在1万6,000人の方がお住まいになっている。こういう課題を整理させていただきました。

観光については、清里を中心とする、ここでは例として小淵沢～軽井沢間ということにさせていただいておりますが、こういった2つの観光施設の間が2時間半という長い時間を要している関係で、観光地の連携ができていない。このような課題を整理させていただきました。

生活につきましては、衣料品などの日常の買い物について、例えば小海町から佐久市で例をとると、車で45分ぐらいかかっておりまして、不便な状況になっているということでございます。

道路としては、幹線道路が国道141号のみでございまして、その141号が唯一の幹線道路であるにもかかわらず通行規制区間や急勾配の箇所などを有しておりまして、そもそも交通機能が不足しているというような課題があるだろうというように分類をしてまいりました。

これらの課題につきまして、4ページ、5ページで、これが本当に地域の実感と合っているのかという観点から、長野県、それから長野県内の各市町村、5ページでは山梨県、北杜市の総合計画との整合性を確認してきております。

例えば、長野県中期総合計画の中で、一番上だけご紹介いたしますけれども、「地域を支える力強い産業づくり」というようなことを整理されておりました、農産物の高付加価値化を進めて、農村の基盤整備に取り組むというようなことが長野県の目標になって

いるということでございますので、これは先ほど整理した産業の課題と整合しているというように確認をしております。

同様にほかの項目についてもチェックをしております、すべて地域の計画の中に入っているものということで、課題の整理は確からしいであろうと思っているということでございます。

6ページでございますけれども、この5つの課題を克服するために政策目標を設定するというところでございますので、当方では5つの政策目標を考えてまいりました。高速道路のインターまでのアクセス機能を向上するというところ。高次医療施設との速達性を向上させるということ。観光拠点間の連携を向上させるということ。地域間の交通の円滑化を図るということ。それから、リダンダンシー、先ほど少し触れさせていただきましたけれども、複数の路線をもつことによって災害に強い地域をつくるということ、リダンダンシーの確保をするということ。この5つの政策目標を設定させていただきたいと思っております。

7ページ目でございます。そんな中で、この政策目標を達成するための道路とはどのようなものかということを検討してきたわけでございますが、当該地域の高規格の空白域を埋めるということを検討するとともに、既存ストックの有効活用ということを検討してまいりました。

8ページ目はその検討の結果でございます。2つの案を考えてまいりました。少し字がつぶれていて恐縮でございますが、青い四角で表現させていただいているものが案①でございます。別線整備案ということでございますが、端的に申し上げますと、八千穂と長坂の間を高速自動車国道の新設線で結ぶ案ということでございます。サービス速度は80キロを設定をし、後ほどご説明いたしますが、事業費は2,100億から2,300億程度ということでございます。

これに対しまして、案②では、現道活用案とさせていただいております、一部区間、この画面でいいますと小さい丸が少しあるところでございますが、ここの小さい丸で覆わせていただいたところが旧清里有料道路でございます、延長約6キロでございます。この旧有料道路を利用して、全体として4車線の道路を整備する。山梨側から長野側、南から北へ行くほうの車線はこの現道を使う。北から南へ行くほうは、現道は2車線でございますので、別線で2車線を整備するという案になっております、この区間で車線がセパレートするというところでございます。もともと高速自動車国道でありますので、交差点があるような形状ではありませんので、セパレートすること自体は走行性に著しい影響はございませんけれども、少し離れた位置に高速自動車国道が分岐する、そのようなイメージをもっていいただければと思います。

現道活用案の特徴といたしましては、当然コスト削減につながるわけでございますけれども、現在、清里有料道路は50キロでサービスが提供されております、設計速度は50キロから60キロとなっております。ですので、この現道を活用する限りにおいては、この区間で80キロの走行性が保てなくなるということでございます。

9ページでございます。その清里有料道路につきまして、もう少しだけ詳細にご説明をさせていただきたいと思っております。これも北を右に倒しておりますので、先ほどの図面と向きは同じでございます。

全体で6キロのうち、途中で登坂車線、勾配がきついためにトラックなどが上るための車線を付加して設けている区間が1.7キロでございます。この区間は、道路構造令との関係で、設計速度が50キロでございますので、50キロ以上のサービスを提供することはできないということになります。その周りの区間につきましては60キロの設計速度で設計がされておりますが、現在は全体を50キロで規制速度がかかっているという状態になっております。

現地の状況は、写真を3枚ほど提供させていただいておりますが、平面線形は非常によく、走行性も高い。唯一、この登坂車線のあるところが勾配が9%ということで、非常にきつい勾配になっているということでございます。

10ページ目、清里有料道路の交通の状況でございますけれども、下にグラフをつけさせていただいております。12時間交通量でございますが、平日で2,700台ということでございますので、一般的な言い方でいうと、非常にすいている状況。平均の旅行速度は、規制速度は50キロなのですが、実態としては60キロで走行されているということでございます。

このような中、11ページでございますが、この2つの案に対しまして比較を施しております。上から5つ分の箱は政策目標の達成ぐあいを整理したものの、そこから下はその他の項目についての比較をしているということでございます。

実は、右左を見比べていただきますとすぐにおわかりになるかと思うのですが、現道活用をしても、政策目標の達成の数値にはおよそ差がない。実際には秒単位での差はありますけれども、約何分という表現の中ではほとんど差は出ないということでございます。これについては後ほど別の大きな絵でご説明をさせていただきます。

先に差のついているところからご説明をさせていただきますと、「整備効果の発現」ということでございます。下から5つ目の段でございますが、当然ながら、現道活用案のほうが事業期間が短くなりますので、整備効果が早期に発現することになります。ただし、課題がございまして、最急勾配区間については、これを補正することができませんので、その区間については別線整備案よりも走行性に劣ったままでの供用になるということでございます。

沿道環境や自然環境への影響ということでございますけれども、上の段は騒音値ということで、しごく当然のことではございますが、旧清里有料道路におきまして、別線整備をいたしますと交通が転換いたしますので、騒音が下がるということになります。逆に、現道活用いたしますと、そこに交通を引き込むことになりますので、騒音が増加するということでございます。

一方で、改変面積につきましては、現道を活用する分、改変する面積が狭くなるということで、約10万㎡ほどの差が出るだろうというように試算をしているところでござい

ます。

支障家屋数につきましても、現道活用案のほうが5件から10件ほど少なくなるのではないかと考えているところでございます。

コストについては、現道活用案のほうが150億円コスト削減ができると考えているところでございます。

12ページでございますけれども、中部横断自動車道は、隣で事業を既にやっている区間、佐久と八千穂の間におきまして、既に暫定2車線で整備を進めているところでございまして、4車線の事業のうち、先に2車線分をつくるという整備手法でございます。隣の区間がそのようなになっていることから、この区間でも、現実的な話として暫定2車線整備をする可能性は非常に高いと思っております、仮に暫定2車線整備をした場合には、この2つの案はどのような比較になるのかということを整理したものでございます。

上の5つの政策目標について、一番上の高速インターアクセス機能の向上、これは高速道路のインターの位置に依存しますので、理論上、2車線、4車線で効果は差が出ないということになります。

リダンダンシーについても、今回は路線数ということで指標をつくらせていただいておりますので、理論上、全く同じ数字になるということでございます。

そのほかの政策目標につきましても、若干の差が生まれますけれども、案①と案②の間において大きな政策目標の達成の差はないということが確認できております。

その中で一番大きな差はやはりコストのところでございます、暫定2車線整備いたしますと、別線整備案におきましては1,500～1,700億の費用を要しますけれども、現道活用案につきましても1,100～1,300億ということで、400億円程度の事業費削減が可能ではないかと考えているところでございます。

13ページ以降、政策目標の達成ぐあいにつきまして整理をしたもので、先ほどの表の要素を抜き出して拡大したものでございます。ちょっと絵がみづらくて恐縮でございますが、絵のうち、赤系の色で着色したところが人口が分布しているところ、すなわち人が住んでいらっしゃるところでございます。それから、緑の点が高原野菜の予冷施設。高原野菜を一度ためて出荷を待つ施設ということでございます。青のハッチングのかかっているところが高速道路のインターチェンジに1時間で到達できる圏域ということになります。現在、中部横断自動車道がございませんので、人口が分布している中にも1時間でインターチェンジに行けないところがあるということと、もう1つは、予冷施設のうちの幾つかが、具体的には8カ所ですけれども、1時間でインターチェンジに到達できない位置に存在しているということでございます。

これが、中部横断自動車道を整備いたしますと、この絵の変化をみていただきますとおり、人口でいいますと、ほぼ人口エリアをカバーできる。予冷施設についても、すべての箇所ですべて1時間到達が可能になるということでございまして、これは、先ほど申し上げましたとおり、案①でも案②でも効果にほとんど差がございませんので、資料は1枚

で総括させていただいております。

14ページでございますけれども、医療の点でございます。これにつきましては、人口の分布は先ほどと同じで赤で塗らせていただいております。左で黄色でハッチさせていただいておりますところが、第3次医療施設に30分で到達できる圏域ということでございます。

これが、中部横断自動車道が建設されますと、特に佐久総合病院を利用できる地域が南に延びるということでございまして、到達できない地域に現在1万6,000人いらっしゃる方々の未到達を2割解消できるということでございまして、1万1,000人に減少するというところでございます。

15ページでございます。観光地の連携ということで、八ヶ岳を中心とする小淵沢周辺の観光資源と、長野県の軽井沢の観光資源を例に、この2つの間の時間距離を計測したものでございます。整備前には145分、約2時間半かかるところを、整備いたしますと85分で到達できるということで、約1時間の短縮ということでございます。それによりまして、文字で書かせていただいておりますけれども、東京からの観光ということで、観光周遊圏のようなものが支援できるのではないかと考えているところでございます。

15ページ右側でございますけれども、生活という観点でございます。このあたりでお買い物をされている方は、1つの例ではありますけれども、佐久平が新幹線の駅がございまして、発展をしております。ショッピングセンターがございまして、こういったところを利用されている例が多いと聞いております。例えば小海町からですと、現況で43分かかってしまっているところを、17分短縮して26分でお買い物に行けるようになるということでございます。

16ページは、リダンダンシーということでございまして、地域に着目をいたしますと、国道141号しかない、非常に脆弱な道路ネットワークの中、もう1本高規格の道路ができることによりまして、現道上で災害が発生した場合にも、高規格道路を使って緊急輸送ができるということでございます。同様のことは、もう少し大きなネットワークの中でも機能として発揮いたしますので、1つの例ということで、この地域に着目したリダンダンシーを整理させていただいたところでございます。

かように比較案を2つつくり、それぞれが政策目標を達成していると思っております、この件につきまして、委員会でご審議いただいた上で、地域の皆様のご意見を伺いたいと考えております。

17ページでございます。意見聴取の方法について、事務局案をご説明させていただきます。意見聴取は、2回行うことを提案したいと思っております、1度目は、きょうご審議をいただきまして、課題、政策目標、対策案を整理させていただいた上、その整理の妥当性について意見を伺う。端的にいいますと、課題の整理、政策目標、対策案について、もっとほかはないのか、あるいは整理の仕方に地域の実感と合わないところがあるのかということを知りたい。対策案については、きょう2つお示しさせていただきましたけれども、第3の選択肢、第4の選択肢はないのか。そういったことをアンケートでお

聞きしたいと思っているところでございます。

その上で、2回目に、そのご意見をもとに、必要があれば修正を施した上で、対策案に対して今度は評価をいただく。どちらの案がすぐれているかをお聞きしたいと思っているわけでございます。

18ページは、流れを整理したものでございます。本日、委員会をお願いいたしております。2回の意見聴取をし、23年の夏ごろにはもう一度委員会を開かせていただきまして、意見聴取の結果を集計したものを踏まえて、最終的にどの対策案にするかということをお決めいただく委員会を開催させていただきたいと思っております。第1回と第2回の間におきましては、ご意見の出方によりますが、修正をすることを合議体としてご議論いただく必要があるれば、委員長とご相談の上、小委員会を招集していただきましてご議論いただく。地域の方からのご意見がおよそこの委員会の決定を後押しする、それに賛同するご意見が大勢であれば、そのままアンケートの2回目に入らせていただく。こんな流れでどうかと事務局としては思っているところでございます。

19ページでございますが、意見聴取の対象者案をつくらせていただきました。まず、沿線の住民の方には当然お聞きしたいと思っております。あと、地元行政にもご意見を聞きたいと思っております。それから、経済界ということで、地域の経済界を中心に、物流、観光、経済、生活、それぞれの視点からお聞きをしたいと思っております。それから、広域の道路利用者からもご意見をいただきたいと思っております。高速道路利用者や観光客の方を念頭に置いたアンケートをとりたいと思っております。

20ページでございます。意見聴取の方法でございます。後ほどちょっとご紹介させていただきますが、アンケート用紙をつくって、これを配布・回収するという方法と、ホームページ、WEBを使った意見聴取を併用したいと思っております。

アンケートの期間については、2回やるアンケートを1ヵ月程度ずつと考えているところでございます。

アンケート票でございますが、網羅的にご説明することは割愛いたしますが、基本的に、委員会でご審議いただいた内容を掲載し、第1回アンケート（案）でいいますと、7ページをごらんいただきたいと思っております。7ページ巻末から次ページに当たりますけれども、はがきをつけまして、そのはがきにおいて3つの設問を用意させていただいております。質問1系が地域の課題についてご意見を聞く。「そう思う」「どちらかといえばそう思う」「どちらともいえない」「どちらかといえばそう思わない」「そう思わない」の5段階でお聞きする。目標についても同じようにお聞きする。そして、3番目、対策案の比較案を事務局案では2つ示させていただいておりますけれども、これ以外に考えられる対策案はないかというようなこととお聞きしようかと思っているところでございます。

第2回のアンケートについては、同じく7ページでございますが、これも委員会で本日ご審議いただいた内容をパンフレット形式にしておつくりした上で、その巻末に、特に特徴的なのは質問1-2でございますけれども、どの対策案が適切かということで、

「①案」「②案」「どちらでもよい」「どちらも不適切」というようなことで対象の方のご意見をお伺いしようかと思っているところでございます。

資料があちこち行って恐縮でございますが、かように意見聴取をするというのが事務局の案でございます。

最後に、今後の進め方でございますけれども、今回、2回目の地方小委員会をお願いしております。重複になりますが、意見聴取をし、3回目の小委員会をまた開催させていただき、そこで対策案を評価いただきたいと思っております。その後、本省におきまして、社会資本整備審議会の事業評価部会で検討結果の報告をいたしまして、最終的には国土交通省が対応方針を決定するというところでございます。このような流れで今後進めさせていただきたいと思っております。

資料の説明は以上でございます。

○ 石田委員長

どうもありがとうございました。

それでは、ただいまのご説明に対してご意見、ご質問がございましたら、お願いしたいと思います。

○ 味水委員

どこの部分にという具体的なところ——特にいえばアンケートのところだと思うのですが、前回もご議論の中で、観光客とかにも聞いたほうがいいのではないかとか、そういう話があったと思うのですが、この認識している課題が正しいですかというのを地元で聞いて、どういう意味があるんだろうか。4ページ目、5ページ目あたりでお示しいただいた——すごく丹念にお示しいただいて、わかりやすかったのですが、その地域が必要だとみなしているということで、アンケートからも同様のことが確認できるから、やっぱりこの道路は必要だよねというふうに、そこでそういう意思決定ができるのかなというのが、1点、素朴な疑問として感じてしまったんですね。

最終的に、評価項目でこういう設定をすることの妥当性を証明するという意味で、とても有意義だと思うのですが、使われようによっては、例えば、子供が遊びに行きたいとあって、「あなた遊びに行きたいですか」というアンケートをして、「そうです、私は遊びに行きたいんです」「じゃあここで小遣いあげましょう」という話とは、筋として違うんだぞというのを示さないと、何のために何を聞いているのかがよくわからなくなってしまうんじゃないかという心配を今抱いてしまったんですが、その辺、ご検討はいかがなっているのでしょうか。

○ 石田委員長

お願いします。

○ 事務局

ご指摘の趣旨は非常に重い話だと認識をしておりますが、課題というのはきっとあまたあって、我々も表現し切れてないということは自覚をしております。そんな中でも主な課題を抽出して、それに対して政策目標を設定するというのが今回の取り組みとっておりますので、やはり地域の方に、ほかにももっと地域では大変なことがあるんだということがひそんでいるのであれば、それを一度お聞きしてからでないと、前に進むのはよろしくないのではないかとというのが、今事務局の考えているところでございます。

先生のご趣旨は、そのことが意思決定のプロセスの中でどういう役割を担うのかということだと思っておりますが、今そういうことを余り意識しているというよりは、地域の方に、漏れている課題認識はないか、あるいはずれている政策目標の設定はないかということを確認しておきたい、そういう純粋な気持ちで取り組んでいるという状況でございます。

○ 石田委員長

よろしいですか。——はい、どうぞ。

○ 久保田委員

前回の議論にある意味若干戻ってしまうかもしれないので、こだわりたいで恐縮なんですけれども、資料1のところの前回の議論の整理の中で、一番上のところですが、今回のこの区間の評価とネットワーク全体の評価をどう考えるかというところで、私を含む委員の一部の意見は、もっと全体で考えたほうがいいのではないかという意見だったのですけれども、それに対する対応が、全体については本省のほうで別途考えるということで、それはもちろん了解なのですが、その中間ですね。つまり、中部横断自動車道という単位で物を考えなくていいのかというのがありまして、実は、この第1回アンケートというのをみて、それを今強く感じたんですけれども、このアンケートの表紙の真ん中に、「中部横断自動車道は、総延長 132kmの高速自動車国道です」というのでアンケートが始まるわけですね。だから、このアンケートをつくられる意識の中に、既にこれは静岡から佐久までの1本の道路の一部だという意識が強くこのアンケートに反映されているわけです。これをまずいってからアンケートに答えてもらうということは、回答者も既に、これはこういう全体の道路の一部の話は今聞かれているんだということが刷り込まれて、アンケートに答えるわけですね。だから、結果的にこの区間だけのアンケートではもうなくなっていると思うんです。

つまり、私のいいたいのは、この評価の視点の中にも、中部横断自動車道というものが静岡から佐久までつながることの意味というのを加えるべきではないか。アンケートの中にもそれをストレートに加えるべきではないかなと思ひまして、評価の視点が、かなり地域の視点に特化した聞き方になっていきますけれども、ちょっとそこが、アンケート自体がそれとは若干乖離したスタートの仕方になっているということもこれあり、ど

うせそういうことであるとするならば、評価の視点にも、この区間がつながることが、中部横断自動車道にとってどういう意味をもつのかということを加えるべきではないかなと思います。

○ 石田委員長

いかがですか。

○ 事務局

確かに課題の整理が地域の課題の整理に偏っているというご指摘はそのとおりでございます。15ページでいう観光なども、本当は道路のネットワークの話とも関連しているわけですし、16ページでいうところのリダンダンシーも、地域にスコープを当てているのでこのようになってしまっておりますけれども、道路ネットワーク全体でのリダンダンシーの確保、ネットワークの強化ということに当然つながるわけですので、このあたりの表現を、明確に高規格ネットワークの整備による広域の効果もあるということを明示してアンケートをとる。アンケートの帳票の中にもそのことをきちんとして説明するというようにいたしたいと思います。

○ 久保田委員

そうしていただければ私はいいと思いますけれども。1万4,000キロの話はここではもちろんできないにしろ、もう少しこの辺のエリアのネットワーク、特に中部横断自動車道の議論はすべきではないかという、私の個人的な意見ではあります。もしそのようにやっていただけるならば、私は賛成です。

○ 味水委員

それは僕としても個人的にはすごく賛成なんですけど、それを載せてしまうと——載せていいと思うのですけれども、その地域の人たちに何でこれを聞くんだったっけという話になってこないですか。基本的にはこういう大きな目標のもとでつくりたいと考えているんですけども、ここの地域にもこのような効果があるから、その細かい中でもこういう選択肢について賛成かどうかとか、そういう話を聞いていくのか。アンケートのそもその趣旨というのが揺らがないければ結構なんですけど、その点、よろしいんでしょうか。

○ 事務局

済みません、ちょっと言い方が悪かったかもしれません。私、今、アンケートの項目を変えるとってしまったかもしれません。そうではなくて、これはパンフレットの形式にしようと思っておりますけれども、説明をする部分において、本日ご議論いただ

く委員会において、最終的に政策目標や代替案がこれでいいとなればということなのですが、その整理したものをここに書き込んで、その内容を紹介した上でアンケートをとろうと思っています。あくまで地域の方、あるいは少し対象を広げて高速道路の利用者や観光客の方にアンケートを聞くわけですが、そのときに、この路線の位置づけというのをもう少しはっきり書き込んで、中部横断自動車道の一部であり、それがつながると何が起きるのかということ、政策目標を書いている5ページのように、「リダンダンシーの機能の確保」というふうに、さらっと書かずに、もう少しネットワーク全体でどういう役割を果たすのかということ、を文字表現していこうということでございます。

それを認識していただいた上で、地域としてどういう課題認識や政策目標の設定、代替案の設定というのがふさわしい設定になっているかどうかということをご意見をいただきたい。全国の問題にも寄与しているということも念頭に置いていただいた上でご意見をいただく。そのようにしようかということでございます。

○ 石田委員長

久保田先生のおっしゃったことは2つあって、アンケートの説明の部分をもうちよつと改良しなさいよという話が1つ、それは今のやつでいいと思うんですけども、この評価の項目の中に、中部横断道がつながることについての効果があるから、それも評価の対象とすべきであるという、その2つだと思うんですね。後のほうについてはいかがですか。

○ 事務局

済みません、先ほどと同様ですが、資料2の15ページの観光の周遊圏ができるというようなお説明をさせていただいた部分であるとか、あるいは16ページのリダンダンシーについては、必ずしも地域の課題の克服ということだけではなくて、広域のネットワークができることによって、広域に効果もたらされるということでございますので、こういった効果は、個別具体の効果としては、ちょっと表現が明示的ではないにせよ、今の政策目標の設定の中に含まれているというように認識をしているということでございます。

○ 石田委員長

いいですか。

○ 久保田委員

考慮していただくということですよ、評価の視点として。

○ 事務局

明示的に文字表現できていませんが、そういうことも考慮した上で、今回の政策目標

の算定をしている、数値の算出をするときには、地域の変化だけではなくて、広域のものも含めて評価しているというように思っているということでございます。

○ 石田委員長

例えば、旅行時間等の計測をするときに、中央道と東名を結ぶ南の半分はネットワークとして入っているわけですね。それはそういう意味では考慮されている。それを本当に切り出して明示的にやったりとか、そういうことを本当にこの地域の方々が明確に課題、あるいは目標として認識されているかどうかということとはちょっと議論の余地があると思うのです。その辺、幾つかのレベルがあって、すべてのところで明示的にというわけではないとは思いますが、幾つかについてはもう既に入っているしと、そういう理解でもいいのかなとも思うんですけども。

ただ、我々の任務は、この事業区間の計画段階評価の試行をやりなさいという任務です。全体の路線の評価というのは任務外ですので、その辺はきちんと考えておく必要があるかなと思います。私の個人的意見ですけども。

はい、どうぞ。

○ 小濱委員

今、委員長がおっしゃったけれども、説明されるときに、今のミッションは中部横断自動車道全体の評価ではなくて、長坂～八千穂の間の評価ですから、先生のご指摘は大変よくわかるんですけども、今回のアンケートに限っては、全体のというよりも、長坂～八千穂だけについて聞きますよと先にいってしまえばいいと思うんです。

○ 石田委員長

それはいつていますね。

○ 小濱委員

はい。それから、資料2のくだりの中で、僕は聞いていて理解したんですけども、あれと思ってよくみたら書いてないなと思ったのが、17ページからのくだりで、意見聴取の方法については随分丁寧に書かれていて、アンケートの見本も見たんですけども、目的というのですか、何のためにこれを聞くのというのを文言化したほうがいいのかと思ったのと、それから、今みたいな議論になってしまうので、母集団は何ですよと。母集団は沿線の皆さんを母集団にして、その皆さんが、非常に限定的ですけども、中部横断自動車道の中の八千穂～長坂間の供用開始に関してどういうお考えをもっているのでしょうかということを知りたいということを書けば、今の問題は解決するのではないのでしょうか。

しかしながら、先生がおっしゃるように、中部横断自動車道全体についての評価とか意見というものはやはりどこかでやらなければいけないはずですから、それがこの委員

会のミッションでなければ、親委員会のほうに意見を上げるとか、そういう方法で先生のご意見は尊重なさっていったらいかがかなと思いました。

○ 二村委員

アンケートの関係なのですけれども、このアンケートの位置づけですが、これでどの程度考慮されるのか。多少計画の変更という――具体的にいいますと、今、第1案、第2案と出ていますけれども、第3案という、目も覚めるような案が出てきたときには、それも選択肢に入ってくるのかですとか、1と2の選択というようになったときに、地域の方が圧倒的にコストはかかるんですけども1といった場合には1になる可能性もあるのかという点。その部分ですね、アンケートをどの程度考慮なさるのか。お答えが難しくなるとは思いますけれども、これが1点目です。

それから、これは素朴な疑問なのですけれども、アンケートのはがきというように、投函という方法もあるようですが、後ろをみますと、インターネットで回答も可能ですよというようになった場合に、その地域の人である、ほかの地域の人たちが回答をしていないというようなことをどういうところで判断なさるのかなと。この地域の方々に限定する方法というのはあるんですかという、その部分を教えてください。

○ 事務局

1点目でございます、目の覚めるようなということでございますが、これ以外に案があるというご意見が出てきたときには、ただご意見が出てきたからといって全部採用できるわけではなくて、幾何構造上できないことであつたりとか、莫大なコストがかかるものであれば、それは採用することはできないということだと思いますので、出てきた意見をしんしゃくして、委員長とご相談しつつ、この議論を合議体としてもう一度開いていただく必要があるか、それはもうとにかく空想の世界の話だからそのまま進めるということなのかは、ご意見が出てから判断せざるを得ないのかなということだと思っておりますが、聞いている趣旨は、おっしゃるように、気づいていない、実現可能なすぐれた案が出てくれば、それも案に加えて聞くべきだということをご期待して聞くわけでありませう。

もう1つ、アンケートの結果というのは一体何なのかということでございますが、位置づけは、次回委員会を開いていただくときに、アンケート結果を集計したものをご説明させていただこうと思います。その結果を委員会でごしんしゃくしていただいて、最終的にどの案にするかを決めていただくということですので、多数決で決めるということに直ちにはならないと思いますけれども、地域の方がどういう案を望んでいるかということをご参考材料にして最終的に決めていただきたいということでございます。

3つ目ですが、WEBでアンケートをしたものの分類の話だろうと思いますが、これは、アンケートのはがきにも書いてありますが、住所地を書いていただきますので、それによって、域外の方のご意見なのか、域内のご意見なのかということは分類できるよう

に集計をしたいと思っております。属性もお聞きするということでございます。

○ 二村委員

つまらない話なんですけれども、例えば、私がこの住人でございますというふうに偽って回答することもできるような気もするんですが、そういう部分というのは余りお考えではないですか。

○ 事務局

一般的な統計の処理については、プロのご意見も聞きながら勉強したいと思いますけれども、虚偽のご報告をいただく動機がないと思いますので、基本的には正直にお答えがいただけるものと思っております。

○ 二村委員

わかりました。

○ 石田委員長

どうぞ。

○ 石渡委員

今はアンケートの件ですけれども、私、前は欠席して、きょう初めて出席させていただいたのですが、アンケートとはちょっと離れるのですけれども、結局、評価の問題になって、この評価の中に物流とか、緊急自動車の時間とか、そういうものの評価は、もちろんプラス評価は当然あるわけですけれども、コストパフォーマンスの面を考えると、マイナスの面もあるのかなのか。

特に、私の職業柄でいきますと、交通の物流とか自家用車ではなくて、公共交通機関しか利用できない方がたくさんいるわけですけれども、それに対する評価、あるいはプラスですね。例えば、路線バスが佐久から来て、あるいは軽井沢から来て、便利になるとか、甲府へすぐ行けるとか、そういうプラス面。あるいは、鉄道関係の需要が、そこで代替して、逆に鉄道が衰退するというような面。そういう物流とかではなくて公共交通機関ですね、その辺の評価というのができているのかどうか。

そうすると、アンケートで、車の運転ができない人、鉄道に頼っていた人、あるいはバスに頼っていた人が便利になる、あるいは不便になる、その辺の評価ですね、そういうものをある程度提示しないと、アンケートで心配というだけだと思うんですけれども、その辺は、どの程度評価されているか。私、今回初めてなので、ちょっと気になったので、質問させていただきました。

○ 石田委員長

お願いします。

○ 事務局

非常に真っ当なご指摘だと思いますが、いかんせんこちらから、例えば、バス事業者様がこういう路線ができたらバスを増発させるのかというようなことのリサーチをするにしても、こちらもこの道路をつくるといわない限り、リアリティーのある話としてお答えがいただけないみたいなどころもあって、なかなか定量化してそれを整理し、それを国民の皆さんにお示しするというのは、技術的に少し困難なところがあると思っております。

ただし、観念的には、委員ご指摘のようなことは必ずあって、プラスのことも起きるし、マイナスのことも起きると。きっとこういうことだと思いますし、この地域は、JRの小海線が並行して走っております。ただ、現時点では、参考資料のほうにも記載をさせていただきましたが、1時間に1本程度の運行となっております、地域の方の中には公共交通機関での移動しかできない方がいるということでもありますので、その移動については1時間に1本のその電車を使われているという現状の認識はできているところでございます。

ただ、そのことについて、正直申し上げて、今このアンケートをとるに当たって表現はできていない状況でございますので、期待される整備効果というものをアンケートの中には書くつもりなのですが、その中に、どういう文章表現になるかはちょっと考えさせていただきますけれども、影響については、負の影響もきちんと表現するというところだと思いますので、環境への影響なども書きますけれども、それと同様に、地域の交通のあり方にも変化が生じるということは書いた上でお聞きするべきだと思います。ただ、定量的にどの程度変わるということはなかなか算出が難しいということだと思います。

○ 石田委員長

今にも絡むのですけれども、資料2の19ページに「意見聴取の対象者」とありますね。沿線住民の方と道路利用者の方にはこういう質問票を配るしかないと思うのですが、あるいはWEBでやるしかないと思うのですが、地元自治体・9市町村とか経済界・約100件とありますけれども、これはインタビューされるんですか。

○ 事務局

はい、今それを想定しております。

○ 石田委員長

そうすると、バス会社さんとかJRさんをこのインタビューの対象者に入れておいて、その辺のご懸念についても伺いしておくというようにぜひすべきですね。

○ 事務局

先ほどの説明の補足をさせていただきます。2回目のアンケート（案）の2ページに、1回目のアンケートを集計したものをここに載せようと思っているのですが、当然今は空欄なのですが、ここにバス会社様などからヒアリングした内容については書いた上で、それを2回目にはみていただいた上でアンケートにお答えいただく、このような流れになるということでございます。

○ 石田委員長

ありがとうございます。でも、バス会社、これは観光面になっているんですね。ちょっと違いますよね。日常生活の公共交通ということですからね。

○ 事務局

石渡委員のご指摘を出すためには、路線バスの事業者にも聞かなければいけないということだと思います。

○ 石田委員長

ほかにいかがですか。どうぞ。

○ 久保田委員

資料2の3ページの一番下の道路のところ、国道141号のことだと思いますが、安全の話が出ておりますね。ただ、道路の安全の話が、同じ資料の16ページに行くといわゆるリダンダンシーの話のみになっている感じがします。それで、アンケート（案）をみても、7ページの具体的な設問には、質問1—1に「道路：国道141号などの安全性」というのが出ていまして、これはどうも地域で141号の安全問題というのが課題になっているように見受けられます。さっきの町の総合計画などをみても、幾つかの町が交通安全の話を指摘されておりましたので。

そうだとすると、同じアンケートの6ページのところの整備効果の中にも、事故率の低い自専道ができることによる141号の事故の低減というのが期待できるはずだと思いますし、アンケートの4ページ、5ページのところの5つ並んでいる目標の一番右側のところも、リダンダンシーのみになっていますけれども、交通安全の話が出てきてもいいんじゃないかなと思うんです。

だから、もし地域で交通安全に対するご心配が多いようであれば、もう少しそれを強調した形で出してもいいと思いますし、評価の視点としても、事故の削減というのは上げていいのではないかなと思います。

○ 事務局

国道141号の状況については、参考資料の14ページにまとめておりました、前回もご紹介をさせていただいたところでございますが、地域の方の声としては、事故がないとはもちろん申し上げませんが、事故というよりは、やはり災害で通行どめになるというようなこと、あるいは雨量のときに通行規制がかかってしまうというようなこと、こういうことの問題認識がどうも強いようでございまして、現地の所長もおりますので、補足があれば説明があるかと思えますけれども、事故が減ることはいいことだというのはすべてに共通するので、先ほど申し上げましたが、あまたある課題の中から主なものを抽出して、地域の方の実感に合うように設定したということですので、結果として交通安全にもきくとは思いますが、今回は交通安全を指標化して政策目標にはしなかった、そうご理解をいただければと思いますし、地域の方が今国道141号にもっている不満は、通行どめになってしまうことを何とか回避してほしい、そういうことが主なものとしてあるのではないかと考えているところです。

○ 久保田委員

そういう実感でおっしゃっていただいているので、いいと思います。ただ、資料の5ページの北杜市のところには、明らかに141号の交通事故と書いてあったので、地域ではそうなっているのかなと思ったのですが、それはもうお任せします。

○ 石田委員長

私、141号をちょっとみせてもらったんですね。そうすると、参考資料の14ページの絵にもありますように、こういう歩道もない、非常に脆弱な区間が多くて、こういう沿道に立地しているところも歩道がなくて、危ないなと思うところがあったんですね。そこからの転換が期待できるのであれば、そういう数字というのは結構はじけると思いますが、地域の皆さんの今の思いはリダンダンシーのほうが強いとは思いますが、現道の141号としてはこの道路ではちょっとまずいのではないかと思いますので、今の久保田さんのご指摘は大事だと私は個人的には思いました。ちょっとご検討ください。

○ 事務局

算出をいたすのは全くやぶさかではございませんで、最終的に3回目のご審議をいただいております。政策目標として何を選ぶかというのが、たくさんある中から選ばなければいけないということにきつとなっているのだらうと思っておりますので、今回はご提案ではそれは入れてないということなので、当然そういう効果もありますので、作業はきちんとさせていただいて、次回の委員会ではご披露させていただきたいと思っております。

○ 石田委員長

はい、どうぞ。

○ 小濱委員

2つ申し上げさせていただきます。

1つは、今、石渡さんのご発言を聞いて、おお、そうだと思ったのですけれども、アンケートをかけるときに、鉄道事業者には聞かなければいけないですよ。小海線は信濃鉄道でしたか、JRでしたか。

○ 事務局

JRです。

○ 小濱委員

JRに聞くといいんじゃないでしょうか。それで、輸送力だとか利便性の面から競合してしまって、将来的に小海線が廃線に追い込まれるというようなことまで心配されているのか、それともそんなことは今のところ心配してないよというのかというのが1つありますね。

特に高齢地域ですから、交通弱者といわれるおじいさん、おばあさんとか、高校生とかは、やっぱり鉄道を使っていると思うんです、11本しかなくても。それが廃線になってしまうとなったら、バス会社も相当頑張らなければいけないはずですが、バス会社に聞くと多分しらっとした答えが返ってくるから、この委員会の話ではないけれども、アンケートの答え方によっては、地域にはそういった交通弱者とか障害をもった方々に対する課題が残ってしまうなど。だから聞いたほうがいいのかと思います。

もう1点は、くだらない話で申しわけないんですけれども、アンケートの第1案の絵なんですけど、2ページ、3ページのところの地域の課題を表現したポンチ絵というのか、これはすごくよくできているなと思って、多分地元の人がみても、ああ、そうだなという感じがすると思うんです。

めくって行って6ページのところに出てくる絵は、道路が開通した暁にはこういう感じですよというイメージがかかれています、これは答える人にとってはすごくバイアスのかかる絵だから、もう少し丁寧に描いたほうがいいのかという意見です。

2ページ、3ページの絵は非常によく表現していると思うけれども、6ページのはちょっと雑だなと思っていて、問題のところに出てきた、例えば地域の産業の活性化のところ、キャベツを積んで夜走っているトラックの絵がかいてあるんですけれども、どうせだったら強調したほうがいいんじゃないのかな。答える人は、こういう絵がこういう絵に変わった、だから便利だというふうに判断してしまいますから、それでもいいんですけれども、余りにも道路が強調されているような気がしてね。つくる方とよく相談して、もう少し工夫されたら、もうちょっといい表現になるかなと。そんな意見です。余り本論ではありませんけれども、2点でした。

○ 事務局

JRへのヒアリングについては、申し入れをして実現したいと思います。それから、絵についても、ご趣旨を踏まえて、改善をしたいと思います。

○ 石田委員長

はい、どうぞ。

○ 二村委員

ちょっと質問させていただきたいのですけれども、第2案のほうで、現道活用案と。現道のほかに、2車線、追加でまた別に整備なさるわけですよね。その間は多少あくんですか。離れているような感じなんですか。

○ 事務局

はい、離隔ができます。

○ 二村委員

そうしますと、その部分で不便というのはないのでしょうか。上り線、下り線が別になるということで不便がないかというのが1点目の素朴な疑問で、2点目としましては、新しくつくるほうの2車線に関しましては、現在、第1案で想定しているような規格のよいものをつくれるのか。その2点、お願いします。

○ 事務局

利用者の視点からいいますと、アクセスコントロール、つまり一般道ではありませんので、料金所は無料でつくった場合はないのですけれども、インターチェンジ以外のところで出入りできませんので、インターチェンジの位置がセパレート区間でない限りにおいては走行される方に不具合はないということでございます。

それと、別線でつくるほうの2車線は、80キロのサービス水準で、同じものをつくる前提で数値等をはじかせていただいております。

○ 石田委員長

はい、どうぞ。

○ 味水委員

2点だけ、もう一度伺いたいと思ったのですが、1つは、この検討に当たっての前提条件をもう一度教えていただきたい。例えば、2,000億円規模の事業を行うときに、当然人口の分布というのが前提だと思えますが、例えば、予冷施設が8カ所到達可能になると。8カ所だったら、移転費用を出してあげればいいのかとか、最初の資料1

で病院はなかなか難しいというお話がありましたが、2,000億円のうちの200億円ぐらいあげれば、喜んでつくりますよという話になるのか。多分そういうことは前提として検討されないのだと思うんですが、その前提をもう一度明確にさせていただきたいというお願いが1点。

もう1点、先ほどの絵のお話で、関係して1つだけ、素朴な話で、さっき先生がスルーされた4ページ、5ページ目の図ですね。路線の図、四角と丸が連なっていくこの図は、本当に住民の人がわかりやすいのか。具体的な線をかいてしまうといろいろ問題があるということで、このようになっているのだとは思いますが、どうとでもとれるような太い点線にするとか、もうちょっとみやすい案というものは示せないのか。すぐにご回答いただかなくて結構ですので、ご検討だけお願いしたいと思います。

○ 事務局

1点目でございますけれども、検討の前提条件ということの再確認ということだと思いますが、地域に課題があって、その課題を達成するための政策目標を立てよということでございますけれども、当然、社会基盤を整備することによって達成されるものというものに我々の作業領域が支配されているということもありますし、個別具体的にいえば、病院だと、先ほど申し上げたような事情で、病院をつくれればいいじゃないかという結論にはできないということなのですけれども、個別にほかの例がないので、網羅的に申し上げられないのですが、検討の前提条件としては、この基本計画区間、長坂～八千穂間を計画段階において整備するに当たっての地域の課題の認識とその達成度合いを政策目標として設定して評価していこうということでございますので、先ほど申し上げたような、その他の施策との競合・比較というのは、実態としてはやっていないということでございます。

それから、絵づらの見ばえについては、ご指摘は重く受けとめて、改善に向けて努力はさせていただこうと思いますが、線を細くすることは、権利の関係とか、後々の混乱のもとになることから、一般的にはやっておりませんで、太い線で示させていただいているということでございます。

○ 事務局

今の件でちょっと補足させていただきますと、道路を整備するときに、どうしても緊急医療とか、さっきの予冷施設とかあると、道路を整備するのではなくて、そっちを整備したほうがコストが安くて政策目的を達成されるという議論が必ず出るのですけれども、 이슈が1つではないので、どうしても、地域の課題から道路整備の必要性を説明する上での課題がたくさんあると思っている。一方で久保田先生おっしゃった、現道の交通安全対策について、整備の必要性が説明出来ると思っている。そういう一つ一つの課題についてたくさんの論点があり得ると思っている。

それから、また話が戻ってしまっていてしまいますけれども、中部横断という大きな1つの路線を考えると、これはあくまでもこの区間の話ですが、路線を考えたときの意義というのは、その地域の救急や予冷施設ということだけで解決できる話ではないということなので、そういう2つ目の面で見たときに、前提条件というのはそういう形になるということでございます。

○ 石田委員長
どうぞ。

○ 二村委員
つくると決まれば前向きにというふうに思っているんですけども、前提かなとも思うんですが、費用便益比はこの路線に関しては既に出ているんですよ。ということで、その数字がもしおありになれば教えていただきたいんですけども。

○ 事務局
結論からいうと、算出をしていない、今手元に持ち合わせていないということでございます。計画段階ではそのような作業はしないということに、全体的にルールとしてなっているということで、余り説得力のない説明で申しわけないのですが、事業化をいたすときに費用便益比を確認して、ある基準を超えているものだけを採択するというルールになっておりますので、この段階ではそのような評価はしていないということでございます。

もう少しルートとかそういうのを固めて——今、コストも、200億とか300億とか、幅のある範囲ですので、そのぐらい違うとB/Cも大分違ってきますので、実際もう少しルートとか精度がよくなった段階でコスト、便益を出してみても、B/Cをやりたいということですので、いずれにしても、事業化をするという事業化の可否の段階になれば、必ずB/Cをしっかり出して、精査して、ご議論いただく。そういうことであります。

○ 石田委員長
評判の悪かった5ページの絵ですけども、これぐらいの幅があったら、コストが計算できないので、余り正確な計算ができないということです。

私もちょっとあれなんですけれども、これ、難しいんですが、6ページの絵で、建前上、4車線なんですけれども、今工事しているところも、どうしたって4車線にはならないだろうという、工事の、あるいは実物のあり方がありますよね。とすると、こういうところの表現をもうちょっとうまくしないと、誤解を与えかねないので、その辺、4車線を2車線に減らしても、それはそれで問題なのですが、ちょっと工夫をしたほうがいいのかというふうにも思いました。

それと、ワーディングで、質問1—1とか質問2—1、これ、ものすごく難しい文章

ですね。「下記の①～⑤は、あなたの住む地域が抱える課題だと思いますか」と。もうちょっとわかりやすい、答えやすいようにしたほうがいいと思います。

3つ目ですけれども、これは石川部長と鳥取で一緒にやっていたんですが、実は先輩格の新直轄の鳥取道というのがありまして、もうすぐ全通するのですけれども、そうすると、下道のほうの交通量がぐんと減りまして、下のほうの道の駅が随分売り上げが減ってしまったとか、観光で一生懸命やろうと思っていたんだけど、全部素通りされてしまうとか、そういう効果もあるかと思うんです。それはアンケートで聞くわけにいかんですけれども、そういうことについてどのようなことを考えておかないといけないとか、考えておられるかというのを、特にインタビューされるということでしたので、その話のついでにそういうことも伺っていただければと思いますので、よろしくお願いいたします。

○ 事務局

1点目、2点目につきましては、かように対応させていただきたいと思います。3点目のアンケートの件についても、同様に対応し、次回委員会ではご披露できるようにしたいと思います。

○ 石田委員長

まだ議論は尽きないと思いますが、もうちょっとシビアな、きょうの2番目の議題もございまして、新規事業候補箇所の新規採択時評価ですから、先ほどありましたけれども、B/Cの非常にシビアな話とかもございまして、そちらのほうに移ってまいりたいと思います。これのご説明をお願いして、それからまた議論したいと思います。

審議 平成23年度 新規事業候補箇所の新規選択時評価

○ 事務局

それでは、資料3から資料6までを用いてご説明させていただきたいと思います。なお、資料6はバックデータ集でございますので、説明は特別いたしませんので、ご疑問がございましたらご指摘をいただければと思います。

まず、資料3でございますけれども、関東ブロックにおきます新規事業候補箇所の選定の考え方についてご説明をさせていただきたいと思います。

まず一番大枠の考え方としまして、これは全国の話で、概算要求をしたときの発表資料の中にある記述を転載しておりますが、予算が限られているということがございますので、これを効率的に執行していかなければいけないということ。そのことに起因して、新規採択については事業箇所数をふやさないという方針のもとで総量管理をしていこう

という方針の中で、非常に限られた箇所の新規箇所の選定をしていこうということを拘束条件として作業をしたわけでございます。

2ページ目でございますけれども、関東ブロックにおきます具体的な新規事業候補箇所選定の考え方を整理したものでございます。フローが2つに分かれておりまして、後ほどご説明しますが、直轄国道のフローが左、右が補助国道を今回権限代行で行わせていただくものがございます。結果として3カ所の新規事業箇所を選定しています。

これは、先ほど申し上げました、限られた予算で執行できるということと、事業箇所数をふやさないという拘束条件を満たしたのもとして、本省で確認をとって、今回この小委員会でご披露しているものということでございます。

まず、直轄国道についての考え方でございますけれども、関東地方整備局当方で管理させていただいております路線について、課題があって、その課題の解決のための地元との合意がなされていることをまず条件として、対策事業が手つかずのところを抽出しますと、82箇所になります。地元との合意がとれているというのは、具体的には都市計画決定がされているかどうかということで分類をしております、都市計画の単位で82単位あるということでございます。しかし、昭和42年以前の都市計画法には、国民の意見を聞く手続がございませんでしたので、これは除外をしております。

このような82箇所のうちどの箇所を事業箇所にするかということについては、損失時間という指標を用いまして、要は渋滞をあらわす指標でございますけれども、この程度の悪いもの、数値の大きいものから順番に並べまして、考慮をしております。基本的には大きいものから順なんでございますが、その際に考慮したそのほかの要素といたしまして、都市計画はしてあるものの、ルート・構造を再検討していて、その検討中であるものについては、都市計画変更する可能性がございますので、今回は対象から除外をするという考え方でございます。

それから、都市計画がなされているのですけれども、例えば、25メートルの都市計画がされていて、それより狭い幅員、18メートルで供用している。しかしながら、都市計画で目指した車線数が4車線で、その車線数は確保できている。歩道が狭いか、車道が狭いかということなのですけれども、そういったところについては、事業をやっても損失時間の向上には寄与しないということで、これについても優先順位が低いものとして今回は取り扱っています。

それから、隣接区間の事業の進捗状況ということで、隣り合った区間で今まさに事業を展開しているという区間につきましては、事業化をいたしますと投資の分散になり、部分供用がおくれてしまいますので、これは意図的に順番を待とうということでございます。

それから、現在、無料化社会実験を実施しておりますので、この並行区間については、社会実験の結果を受けた、将来の料金の体系をみきわめてから判断をしようということで、今回は後回しにしているということでございます。

これらに加えて、交通安全の視点、沿道環境の状況、防災の観点などから指標を

出してきました、基本的には上から順ではございますけれども、総合判断の形で、ほかの要素もチェックさせていただいて、結果として、国道17号の埼玉県北本市から鴻巣市にかかる区域、それから国道18号の長野県坂城町から千曲市にかかる区域、この2つの区域を抽出したものでございます。

また、右のフローでございますが、補助国道、これは基本的に都道府県が管理をしております、その管理・改築を都道府県が行う区間でございますが、限定的に権限を代行して直轄で事業をやる場合がございます。

今回、選定の要件としては4つの要件があつて、まず、知事からご要望が正式にあるということ。それから、当然ながら対策を行うべき課題がある、その課題を我々としても確認できるということ。それから、権限代行には要件がございまして、この要件を満たしているということ。それと、事業の実施環境が整っているということ。この4つの条件を満たしたものが関東地整管内に1カ所ございまして、これが国道158号の長野県松本市の地域でございます。

括弧書きで俗称で調査期間中に呼んでいた路線の名前を書かせていただいております、それぞれ上尾道路のⅡ期、坂城更埴バイパスの坂城町区間、奈川渡改良ということで、これまでの調査を行ってきた区間でございます。

3ページ、4ページが直轄国道につきましてつくった、いわゆるロングリストでございまして、先ほど申し上げました82の区間につきまして、損失時間の大きいものから順番にその区間を並べたものでございます。損失時間という欄をご確認いただければと思います。

先ほどご説明いたしました、単純に言えば――画面は文字がつぶれてしまっていますので、恐縮でございます、手元の資料で1番目をごらんいただきたいのですが、神奈川県路線番号1というのは国道1号という意味でございます。横浜市戸塚区何がしということでございますが、都市計画の幅員は25メートルとなっている。現況幅員は18メートルとなっている。車線数は4ということで、渋滞はしているのですけれども、都市計画での車線数は4でございますので、この都市計画車線数を確保していることから、今回この箇所は選ばない、このように思考をめぐらしているところでございます。

さらに、2、3、4は同じ事情ですので、5番に移っていただきますと、同じ神奈川県内の246号につきまして、厚木市から伊勢原市にかかる区間。これにつきましては、右の「未事業化の理由」というところでございますが、検討中箇所ということでございまして、現在、ルート・構造を検討しているところでございまして、この都市計画の形のおりにつくるかどうかがまだ確定していないということでございますので、今回はこの箇所については飛ばさせていただくということでございます。

それから、6番について、茨城県霞ヶ浦の地域でございますが、ここについては隣接区間等の進捗調整ということで、全く隣り合った区間で今事業をやっているところでございまして、そちらの事業の目鼻もまだ立っておらず、ここを事業化してしまうことによって投資の分散につながってしまうということから、ここについては今回は見送りと

ということでございます。

このように見ていきますと、まず1つ目に、9番で埼玉県の本本市から鴻巣市の区間について、損失時間22.5と、非常に渋滞が厳しい状況になっている。死傷事故率も112.2ということで、環境については夜間要請限度を超えている状況というようなことで、事業化候補箇所としてふさわしいのではないかとこのように抽出したわけでございます。

同様にずっとリストを繰っていきますと、41番目の区間に、長野県の坂城町から千曲市にかかる区間、損失時間が9.3ということでございまして、そのほか、要請限度を夜間超えている。それから、現道の区間にのり面防災の要対策箇所があるということで、防災上も危険だという箇所がございまして、ここについて新規事業化の候補箇所として抽出するのがふさわしいのではないかとみたわけでございます。

以降、4ページは、損失時間がもっと少ない、渋滞はしていない区間のリストでございます。

5ページは図面でございます、いっぱい番号が書いてあって恐縮ですけれども、9番と41番、埼玉県の真ん中ぐらいに9番というのがあって、長野県の長野自動車道と書いてある文字の近くに41番がある。権限代行というのが長野県の空白地にありまして、これは直轄国道のネットワークを書いているので、補助国道は路線として書いていまして、岐阜県に近いところでございます。

このようにして新規事業化の候補箇所3カ所を抽出させていただいているところでございます。

続きまして、資料4を用いまして、新規事業候補箇所の個別の箇所の状況をご説明させていただきたいと思っております。実は、資料4の目次でございますとおり、計画段階評価の資料と、新規採択時評価の資料と、2種類の資料をおのこの事業について用意させていただいております。これは、計画段階評価は、今、中部横断自動車道でご議論いただいた、まさにそれでございますけれども、これらの事業につきましては、既に都市計画の手続も終わっていて、この制度をつくった時点で仕掛かりのものになっているという理解でございますので、計画段階評価については、現時点で、計画段階の考えに立ち返って、現在の計画が正しいかどうかの確認をするという趣旨でございます。そういう意味では、今回の本編資料は、その後の新規採択時評価の資料になるということでございますが、通して説明をさせていただきたいと思っております。なお、性格上、同じ要素が出てまいりますので、そこは適宜割愛しながら説明をさせていただきますので、ご容赦をいただければと思っております。

おめくりいただきますと、1ページ目ですが、少し小さい資料になっておりますので、画面に全く同じものを要素ごとに取り出して映写しながらご説明をさせていただこうかと思っておりますので、お手元の資料でも、画面でも、みやすいほうをごらんいただきながら説明をお聞きいただければと思っております。

まず、埼玉県内の国道17号上尾道路（Ⅱ期）区間についての説明をさせていただきたいと思っております。

課題でございますけれども、画面でございますように、埼玉県このあたりは県央地域という地域でございますが、黄色でハッチをかけさせていただきました。混雑度という指標が1を超える道路が多数存在しているということでございます。混雑度というのは、現況の交通量を容量で除したものであるということでございますので、基本的に1を超えると渋滞していると思っていただければ、大まかな理解としてはよろしいかと思っております。こういう道路が多数存在しているということでございまして、具体的には、ここに数値を落とさせていただいておりますけれども、混雑度1.59、あるいは混雑度1.68というようなことで、写真も掲載させていただいておりますけれども、耐えがたい渋滞が発生しているということでございます。特に市街地を通過する国道17号、現道においてその混雑が顕著であるということでございます。

その結果、もう1つの課題、同じことを根っこにもちますけれども、埼玉県の北部地域と県央地域におきます移動、これは45キロしかない区間を97分から116分かかっているという現況でございます。非常に移動性の悪い状況になっているということでございます。

この原因でございますけれども、当該地区におきます南北方向の幹線道路が国道17号1本であるということでございまして、その国道17号に日交通量で5万から6万台、大型車混入率25.1%、4台に1台が大型車というような高い大型車混入率になっておりまして、容量がそもそも不足をしております、混雑度が1.5を超える、ひどい状況になっているということでございます。

それから、速達性がないことについての原因でございますけれども、絵図に旗上げができていませんが、「未整備区間」と書いているところの下、紫色と緑色に着色したところが上尾道路のI期区間、現在整備している区間で、暫定的に供用しておりますが、これが完成整備されたときの状況であったとしても、17号本線にまだ混雑度の高いところが残ってしまうということでございます。

また、17号沿線は、商業立地等も進んでおりまして、沿道からの出入りも多いために、交差点数も多く、速度が低下している状況というように分析をしているところでございます。I期区間だけでは渋滞の解消にはつながらないということでございます。

そこで、交通容量を確保して交通渋滞を解消しようということを政策目標に掲げたわけでございます。指標としては、混雑度と移動時間を用いて評価をしていこうということでございます。

2つの代替案でございますが、赤系の色で表現した案①については、現在の都市計画どおり、大きなバイパスを整備するという案。黒の線で表現したのはI期線でございます、今回の議論の対象外でございます。青の線は、比較のために、現道拡幅ということを試みた場合の案でございます、現在、I期線を部分的に供用しておりますので、これをなくことにするというのは案として非現実的でございますので、途中で現道に戻って、そこから先を現道拡幅するという案で、バイパス案と現道拡幅案の2つを比較しようということでございます。

比較の結果でございます。混雑度の解消ぐあいについては、バイパスのほうがすぐれている。1.68が0.99になるということでございます。

それから、北部地域と県央地域の移動に関しましては、これも案①、赤のほうが24分短縮ということで、案②よりもすぐれているということでございます。

支障家屋数についても、どちらも大きな数字ではありますが、案①のバイパスのほうが600件ということですからすぐれているということでございます。

コストについても、バイパスのほうが1,200億ということでございますので、総合評価は案①ということになりますので、当時の都計の考え方は正しかったというように現在確認をしたということでございます。

続きまして、新規採択時評価になります。説明の重複を避けるために、同じところは説明を割愛させていただきますが、今回、新規採択時評価をお願いしたいのは、上尾道路のⅡ期区間の延長9.1キロ、図面で旗上げをさせていただきました区間でございます。この地図は北を左に倒した地図になってございます。車線数は4でございます。事業費は245億円、計画交通量は4万2,100台、B/Cは5.7でございます。

B/Cは、便益を費用で除したものの、ベネフィット割るコストでございます。このBは俗に3便益と呼んでおりまして、走行時間が短縮することを金銭換算したもの、交通事故が減少することを金銭換算したもの、交通経費が減少するものを計測したものの、この3つを足し合わせたBを建設事業費と管理コストを含めて除したものであるということで、50年間を評価期間にして算出をしているものでございます。採択の基準として、B/Cが1を超えなければ採択できないというのが、今の新規採択時の評価のルールでございます。

都市計画は平成元年の12月になされておりました。以降、地域からご要望をいただいております。22年12月には埼玉県知事から直接ご要望を頂戴し、23年1月、この委員会の開催に先駆けまして再度確認をいたしましたところ、埼玉県知事から、本事業の予算化をするということについて、直轄事業負担金の観点からも了解するという旨のご意見をいただいているところでございます。

事業の整備効果でございます。これは政策目標と重複するところがございますけれども、現況の混雑度は下回る程度に改善するということが見込まれております。絵のほうでござらんいただければと思います。

速達性につきましても、116分から92分ということで短縮が見込まれております。

以上が上尾道路の新規採択時評価のご説明でございます。

続きまして、国道18号坂城更埴バイパスにつきまして、まずは計画段階評価からご説明をさせていただきたいと思っております。

長野県の坂城・千曲地区の交通渋滞についてでございます。課題でございますが、先ほどの上尾道路と論理構成は似ておりますけれども、当該地域の幹線道路におきましては、混雑度が1を超える区間が多数存在しているところでございます。特に市街地部を通過する国道18号でその混雑が顕著ということでございまして、混雑度が1.86、ないし

1.55というような区間を観測しているところがございます。

次に、その原因でございますが、これも上尾道路と論理の構成は同様でございます、18号の交通容量がそもそも不足しているということだと分析をしております。当該地区では、南北方向の主な幹線道路は国道18号のみということでございまして、日交通量2万5,000台から2万8,000台となっているところがございます。また、全体のバイパス計画24.1キロのうち現在3割に当たる7.9キロが開通している状況でございますが、まだ残りの区間が多数あるということでございまして、交通容量が不足しておりまして、混雑度は1.5以上と厳しい状況になっているところがございます。

現在、周辺の供用状況でございますけれども、右下の図面でございますとおり、ちょっと字がつぶれて恐縮でございますが、下から上田坂城バイパスと書いてあるところ4.9キロが暫定的に2車線で供用済みということでございます。本事業はその隣の区間ということになります。さらに、少し離れた地域、北側で3キロの供用区間をもっているということで、この全体がこの地域のバイパス計画24.1キロでございます。

政策目標は交通容量の確保による交通渋滞の解消ということで、先ほどと同様でございます。指標については、混雑度と、交通渋滞を解消することによる夜間の騒音値を指標にさせていただいています。

次に位置を拡大した図で、複数案についてご説明をさせていただきたいと思っております。案①は、現在都市計画のとおりバイパスを整備する案にさせていただいております。案②につきましては、先ほどと同様、供用している区間は前提にしつつ、現道を拡幅する案ということで絵をかかせていただいております、この現道拡幅案とバイパス案の比較ということを政策目標達成型でやらせていただいております。

案①のバイパスと案②の現道拡幅につきまして、交通渋滞の解消という面におきましては、どちらも混雑度を大きく下げる効果がございます、評価としてはどちらもマルということでございます。しかしながら、沿道環境の改善という件につきましては、現道の拡幅は沿道環境の改善効果はございませんので、現在73デシベルで夜間要請限度を上回っているものがさらに悪くなるというのが案②の様子でございます。案①におきましては、夜間要請限度を下回る改善が図られるということでございます。

事業の実施期間も、現道拡幅は用地買収に期間を要することから、15年を上回る見込みでございます、案②のほうがすぐれていないということでございます。

支障家屋数についても、バイパスだと60件のところを、現道拡幅では700件と大きな差が出ているところがございます。

コストも、バイパス整備の場合510億ということで、現道拡幅の1,180億と比べて半分ぐらいのコストでバイパスがつけれるということでございまして、バイパス整備とされた現在の都市計画は、現在評価をしても妥当なものだろうと考えているところがございます。

続きまして、同事業の新規事業採択時評価のご説明をさせていただきたいと思っております。該当箇所は、先ほどご説明させていただきました上田坂城バイパスと書かれた、既に

供用済みの区間の隣でございます。3.8キロ。図面で赤で旗上げさせていただいたところでございます。車線数は4、全体事業費は110億円、B/Cは2.8と算出しております。

都市計画決定は昭和60年12月でございます、こちら先ほど同様、長野県知事から早期着工に向けての要請をいただいているところでございます。また、こちらから予算化について、直轄事業負担金の観点から確認をいたしまして、長野県知事に了解をいただいているところでございます。

事業を整備を行うことによりまして、現在、現道で1.86ある交通混雑度は0.94に低減するということを確認しております。絵のほうで周辺の低減についてもご確認がいただけるかと思っております。

以上が坂城更埴バイパス坂城町区間についてのご説明でございます。

最後に、国道158号奈川渡改良、権限代行でございますけれども、こちらの計画段階評価についてご説明をさせていただきたいと思っております。

長野県の岐阜県との県境に近い山地、上高地のふもとが対象の箇所でございます。

区間は、現地の地名で沢渡と呼ばれているところと島々と呼ばれている区間の間、ここを計画段階評価の対象地域とさせていただきます。

この地域は、国道158号、補助国でございますが、唯一の幹線道路でございます、いわゆる「命の道」でございます、過去に落石、トンネル内の衝突事故によりまして通行止めが発生したことがございまして、ここに書かせていただいた例は20年8月24日の例でございますが、通行止めになりますと、松本の市街地に出るのに大きな迂回を要するというところでございます。また、この地域に病院はございませんので、この間にもし病院に行く方がいらっしゃった場合には、そういう救急の際にも大きな迂回を要する危機的な状況だったということでございますので、国道158号は地域にとっては命の道であるというように位置づけさせていただきました。

次に、もう1つの課題でございます。158号が地域の基幹産業である観光にもたらしている影響ということでございます。上高地は日本有数の観光地でございますけれども、岐阜との県境に安房峠道路というのが開通して以来、右側のダイダイ色の棒グラフでございますが、岐阜からの入り込み客数は急増し、その後、その増加した入り込み客数で推移している。一方で、長野県側からの入り込み客数は、緑で表現してございまして、近年大きく減少している傾向にあるということでございます。これらがこの地域の課題であろうというように整理をしております。

この課題の原因でございますけれども、158号は命の道であるにもかかわらず、あるいは観光にとって重要な路線であるにもかかわらず、防災の要対策箇所が34カ所も存在しているということでございます。ちなみに、奈川渡ダムというのがルート中にございまして、この周辺にその34カ所のうち11カ所が集中しているという状況でございます。

また、線形不良という課題もございまして。同区間内に、線形不良、構造令を満たしていない区間が29カ所存在してございまして、一番厳しい箇所は、これも奈川渡ダム周辺で

ございますけれども、曲線半径が15メートルということで、観光バスはセンターラインをはみ出して曲がっているような状況ということでございます。

また、幅員及び建築限界が不足しているトンネルが11カ所ございまして、これも同様に奈川渡ダム周辺が一番状況が悪く、大型車のすれ違いができないトンネルが4カ所存在している状況ということでございます。

そのようなことから、本件の政策目標は幹線道路の機能の確保だというように設定をさせていただきまして、防災要対策箇所数、線形不良箇所数、建築限界不足のトンネル箇所数を指標として設定させていただきました。

次に、代替案でございますが、案①、案②ということで、案①につきましては、沢渡から新島々の間に大規模なバイパスを設けまして、現道の158号を通過しなくてもいいようにしてしまうという案でございます。案②は、現道の158号のうち線形の不良などのある箇所を細やかに部分改良、あるいはミニバイパスを組み合わせまして、この間の走行性を高めるという案でございます。

案①、案②ともに、政策目標であります防災要対策箇所の回避、線形不良箇所の解消、建築限界不足トンネルの解消は実現することができます。しかしながら、整備期間に差がございまして、大規模バイパスをつくる場合には10年以上ということで事業期間が長期化するということでございますが、ミニバイパスと現道改良の組み合わせでありますと、10年程度で事業が完了するというところでございます。

案①のほうがすぐれているところは、別線の整備をいたしますので、工事期間中現道を規制する必要がないので、その点では案①のほうがすぐれていることとなります。しかしながら、中山間部の集落へのアクセスという意味では、大規模バイパスはアクセスがコントロールされる設計になることが予想されますので、アクセス性には劣っているということでございます。

事業費の比較では、案②のほうが50億円程度安いコストで実施できるということを確認しておりまして、案②、ミニバイパスと現道改良を組み合わせていくという現在の方針が妥当ということを確認しているところでございます。

次に、新規採択時評価でございます。該当箇所は、先ほど計画段階評価でご説明させていただきました沢渡～新島々間全体のうち、権限代行として当方が実施すべき箇所は、奈川渡ダムの周辺の箇所のみということでございます。

延長にすると2.2キロでございます。奈川渡ダムの周辺の2.2キロで、ほとんどの区間をトンネルで通過する構造になる区間でございます。営業中のダム、これは東京電力のダムでございますけれども、このダムの躯体に影響を与えないような施工にしなければならないということ。それから、ちょっと図面の縮尺の関係で見づらいかもしれませんが、新入山トンネルと入山トンネルというのが現在あるトンネルで、トンネル内で分岐する複雑な構造になっております。首都高のようなものを想像していただければと思いますが、この新しい奈川渡改良は、この新入山トンネルのほうを途中で合流して拡幅する構造にせざるを得ない。現在ある国道158号との接続の関係でそうになってまいりま

す。そのような施工の実績が長野県にはないということで、権限代行での工事の実施を要請されているわけでございます。車線数は2、計画交通量は8,800台、B/Cは1.5と算出しているところでございます。

次に、道路交通上の課題ですが、これは先ほどの課題と同様でございますけれども、34カ所あったこの地域全体の課題箇所のうち、11カ所がこの2キロの中に入っているということを整理したものでございます。

次でございますが、地域の要望等ということでございまして、こちらの路線につきましても、長野県知事から早期着手を要請されておりました、予算化につきましては了解をいただいているところでございます。

整備効果でございますが、先ほどの政策目標の達成度合いの確認と全く重複いたしません。すべての防災要対策箇所を回避することができる。線形不良についてもすべて解消。幅員・建築限界の不足についてもすべて解消するという効果を確認しているところでございます。

以上でございます。

○ 石田委員長

説明をいただきましたので、ご質問、ご意見等を承りたいと思います。はい、どうぞ。

○ 石渡委員

今3カ所選ばれたのですけれども、最初の資料3のリスト、表があつて、そのトップに原宿のものがあるのですが、上のほうは全部選ばれてもいいと思うんですけれども、落ちて、3つ選ばれたわけですが、1つの例として、私もしょっちゅう使っているのですけれども、原宿がここから除かれる、優先度が落ちるという理由をもう一度わかるようにお願いしたいのですが。

○ 事務局

今、もし誤解があればということで先回りして申し上げます。現在、原宿の交差点の立体というのは事業中ということでですので、ほかの事業も、事業中のものはそもそもこのリストから除かせていただいているということで、これは未事業のものだけとなっています。その中でも、この地区では、本来都市計画は25メートルの幅員でなされているのですけれども、現在道路は18メートルで供用している。その沿道には沿道が張りついておりまして、土地利用していただいている。こういう状況でございまして、この25メートルにするのは、車線をふやすのではなくて歩道の幅員を膨らます、あるいは、車道の3.25の車線幅を3.5にふやすというようなことで、車の通れる車線数をふやすのではなくて、走行性を向上させるか、または歩行者の動線をよくする、こういうことのために残りの都計の幅があるということでございます。現在、もちろんいろいろな事業をやらなければいけないのですが、この評価手法で評価するものとしては、そういう車線数

を確保しているものは、渋滞の損失時間というものの解消には寄与しないので、この評価ではなかなか評価できないのかなということ、今回、優先順位の低いものとして後回しにしているという理解でございます。

○ 石渡委員

別のスキームで損失時間を小さくするということですね。

○ 事務局

それについては、極論をいえば、4車線では足りないということが分析の結果出れば、車線を膨らます6車線への都市計画変更をしなければ、この課題は解消しないということになるので、現在その手続はとれていないので、6車線で事業化することは本日の時点ではかないませんが、そういう検討をしていかなければいけないということになるのだろうと思います。

○ 石田委員長

私も思うんですけども、何か変ですよ。何か変ですよというのは、直感的にいうと、変なような気もするんですけども、今の事業の評価のあり方からいうと、混雑して、走行時間が随分減少するという、そのところがちゃんと確保されない限り、予算が極めて絞られておりますので、事業ができないんですね。これ、車線数がふえないんですね。とすると、その限りにおいては、どうしたって優先順位は下になる。

○ 石渡委員

だからバイパスの例もありますよね。そうするともう大きくなって、大規模になるからできない、そういうことですね。

○ 事務局

これは、本来、課題解決のためには4車線ではなくて6車線にしなければいけないのですが、それをやるには都市計画を打たなければいけない。そういう環境がまだ整っていないので、そういうことを課題解決するための事業環境が整っていないということなんですけれども、そういう理解をしていただければいいと思うのですが。

○ 石渡委員

最初の大前提が、都市計画決定ということで、都市計画決定されていないものは最初からこの表には入っていないわけですね。

○ 石田委員長

いや、今は都市計画決定されてあるんですよ。

○ 石渡委員

決定はするけれども、18メートルが25になる、その部分だけが都市計画決定されると。

○ 事務局

ええ、課題解決のための計画決定ではないということですね。

作業上の話を補足させていただきますと、なるだけ恣意性のない作業にしようということもありまして、機械的に、都市計画の幅になっていないものはすべて抽出をしています。確認したら、車線数を満たしているものと満たしていないものがある、本来4車線の都市計画なのに、2車線でしかまだ供用していないものは、当然拡幅事業をやるかどうかということは議論の対象になるけれども、今回に限っては、予算との関係もあって、車線数を満たしているものは後回しにさせていただこうというアイデアで整理をさせていただいたということでございます。

○ 石田委員長

私に変だといったのは、1番のところは、18メートルの幅員しかないわけですね。そこで4車線も車線があると、歩道はどういう状況かということ、1メートルか1.5メートルぐらいの本当に貧弱な、交通の安全性とか自転車の問題とかを考えると……。そういうのは、今のスキームでは上がってこない。そういう意味で、何かちょっと変だなと思うわけでありまして。

いかがでしょうか。どうぞ。

○ 久保田委員

この委員会の役割としては、とにかくこの3つを、選び方として妥当かどうか、そこが一番問われていると思ひまして、直轄国道に関しては私は理解したのですが、補助国道のほうは、結果的に、1ヵ所が抽出されたという結果をお聞かせいただいたわけですが、その経緯を教えてくださいなと思ひます。

資料3の2ページに絞り方が書いてあるわけですが、補助国道のほうは、1になった過程として、知事からの要望というのが1件だったのか、要望はいっぱいあったけれども、こういう条件でふるいにかけてみたら結局1になったのか、その状況を教えてくださいなと思ひます。

○ 事務局

きちっと整理されているものとして、知事からご要望をいただいているのは1件だけなわけですが、事前の確認として、権限代行の要件に合致しているかどうかという

ことの県庁からのお問い合わせというのは当然あって、そこについてはやりとりをさせていただいた上、合致するものだけが正式な手続に移行しているということですので、我々も、何でもやるということではないので、今回、先ほどご説明いたしましたように、施工上の難易度がすごく高いということで、そこを当方としても長野県さんに施工実績がないことも確認して、権限代行の要件に合致しているということを確認しているということでございます。

○ 久保田委員

ということは、これについては、候補が、事前のそういう検討の中でこれ以外にはないという感じだったということによろしいですか。

○ 事務局

はい。少なくとも長野県内においては長野県知事のほうでその優先順位を判断した上でお示しいただいているということですし、ほかの県からは、問い合わせはありましたし、やりとりはしていますけれども、最終的に権限代行で事業化をするということにまで要件との関係で至ったものはなかったというようにご理解いただければと思います。

○ 久保田委員

はい、わかりました。ありがとうございました。

○ 石田委員長

ほかにいかがでしょうか。

もう時間になってしまっているのですがけれども、済みません、時間が可能な方はちょっと長めに議論を続けさせていただければと思います。

○ 事務局

小濱委員はこれで退席されます。

○ 石田委員長

はい。もし何かいっておくことがあったら、今のうちにいってください。

○ 小濱委員

大丈夫でございます。

○ 石田委員長

ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

○ 味水委員

今のお話を伺うと、直轄国道のリストの3番目よりかは、右側が理由が書いてないものは70番目ぐらいまでいってしまうと思うんですが、それよりかはこの権限代行のほう が事業として適しているという判断があったということなんでしょうか。

○ 事務局

右左の比較は厳密にいうとしていなくて、補助国道は、我々の管理していない道路なので、同じデータをそろえられなかったという、技術的にはそういう課題があります。実態としては、権限代行については、知事からご要望がある時点で、補助国道の中での優先順位はついてきたものだろうとっておりますし、施工実績のないものですので、ここで権限代行いたさなければ、永久にできないわけでございますので、そういう意味では、全く別の流れで決まっているというのが実態でございます。

○ 石田委員長

奈川渡道路は都市計画区域外ですか。

○ 事務局

都市計画区域外です。

○ 石田委員長

とすると、もうその時点で同じクライテリアで判断できないですよ。その辺をどうするかというのはあると思います。

こんなことをいってはいかんのだろうけれども、3しかだめよというのがあって、その3をどのようにするかということについて、知事からの非常に強い要望もあるし、この直轄の82のロングリストとの総合的な判断によって2対1になったということだと思っ ます。そこを数式でびしびしと示せとかというのは、なかなか至難のわざでありまして、その辺を我々としてどう判断するかということが問われていると思います。

さっき事務局のほうで、ここで決めるとか、ちょっと口走られましたけれども、我々は意見をいうだけです。

○ 事務局

失礼しました。ここでの意見を踏まえて、本省の審議会にかけるということでございます。

○ 石田委員長

そうですね。ですから、その辺についてのどういう意見をいうかということが求められているわけでありまして。

いかがでしょうか。はい、どうぞ。

○ 二村委員

今の件で、勉強不足なので教えていただきたいのですけれども、3件という数字が決まっているわけであって、その総費用の部分というのは、大きくなる、小さくなる、その年によって違ってよろしいということなわけですね。

○ 石田委員長

資料3の表紙に書いてありますよね。事業箇所数をふやさない。

○ 二村委員

それが3であると。

○ 石田委員長

はい。だから、完了するのが3つあるということですね。

○ 事務局

実態として、関東には、予定であと22年度に3件、事業を完了します。ただ、これはもちろん本当は全国なので、今いったことは厳密なルールの説明にはなっていませんけれども、そういう目安で作業をしたということです。あと、二村先生のご指摘は、恐らく、トータルの残事業みたいなものを管理しなくていいのかという意味ではないかと思うのですけれども、そういったことも本省で確認をした上で、この3カ所を選定しています。いかんせん、ほかがわからないものですから、関東では案を示して、全国、政務三役も含めて本省でそこら辺の拘束条件をきちっとクリアしていることは確認した上で、この3件を今回お示しするようになるというようになっているということです。

○ 石田委員長

ですから、我々が議論すべきことは、この資料3の2ページのフローチャートとこういう評価項目で議論してよろしいかということが1つと、もう1つは、結果ですね。ご提案のあった3事業について、総合的に考えてみて、妥当な判断であるというような意見を申し述べていいかということについて、きょうご議論いただければと思います。

○ 味水委員

そうしましたら、もう一度だけ追加をお願いしたいのですが、2ページ目の3つ箱がある、左下の箱で、恣意性がないように選定する、とてもいいことだと思うのですが、都計を打ってなければだめですとか、無料化社会実験の周辺だったら微妙だよねというのは、幾つかわかるのですが、隣接区間等の事業の進捗状況が進んでいるから、ここ

ではやめておきましょうという話、分散してしまうという話はわかるのですが、もう一度ご説明をお願いできますか。

○ 事務局

隣接区間が進んでいるからではなくて、事業をやっている区間が隣にある場合、そこまで部分的を早く供用させようという発想でございます。まずは集中してそちらの事業に予算を投下していき、その区間が供用したら隣の区間を検討の俎上に乗せようという発想であります。

ですから、例えば用地を買収しているような期間に隣の区間をまた事業化してしまうと、用地の買収する範囲がすごく広がってしまいますので、いつまでたっても部分的な供用ができない。全線の供用のスピードには影響しないのかもしれませんが、途中途中の効果の発現が遅くなってしまうという観点で、隣接区間が事業中の場合は、その目鼻がつくまでは隣の区間は——端的にいうと終わるまではということなのですけれども、予算化とちょっとずれがあるので、多少のオーバーラップはあるかもしれませんが、最初のうちは調査の期間があるので、余り予算を使わない仕事をやりますので、多少オーバーラップはあると思いますけれども、基本的には、目鼻がついて、隣の区間を口あけしていくという手順にしていくのが、効率的な投資パターンであろうという趣旨でございます。

○ 味水委員

ちょっとよくわかってないのかもしれないのですが、ほかの地区では、新規投資を考えるとということであれば、予算が追加的に入ってくるんですね。隣接区間で既に着工しているものは進めてもらって、でも、こっちでもちゃんと予算を確保して進めればいいんじゃないのという素朴な質問だったんですが、いかがでしょうか。

○ 事務局

事業費には、直轄事業負担金のようなことがある関係で、突然倍増させたりとか、例えば長野県に負担をお願いする額を突然倍増させたりというようなことは、県のほうの費用の負担との関係もあって、なかなか難しいこともあって、計画的に順次開通させていくとか、そのような制約を——我々の予算も制約を受けていますけれども、都道府県のほうの予算も制約を受けるので、投資を分散させて、県土全部で事業をやるというのは現実的ではないので、1つの目的のための計画であっても、工区を分割してやっていくというのが一般的な仕事の進め方になっております。

ちょっと補足させていただきますと、優先順位の高いところは、関東のこのエリアだけではなくて全国的にあるわけです。予算という資源が限られている中で、部分的にでも、少しずつでも効果を上げていくというやり方を一般的にやっけていまして、ある全域をすべて終えるまで、ほかは全く手をつけないというようにやると、ほかのところがい

つまでたっても進まない。部分的に少しずつ事業化してやっていく。その部分的にやったⅠ区間にめどがつけば、次の延長線上にあるⅡ区間をやる、そういうやり方で少しずつでも効果を上げていくというやり方でやってきていますので、その一環だというようにご理解いただきたいと思います。

○ 味水委員

わかったような、わからないような。

○ 石田委員長

効率性の判断とか、公平性の判断とか、あるいは見た目ですよ。あそこまだやるのに次また始めやがってとか、いろいろある結果、多分こういう観点からの判断が取り入れられていると思っています。効率性の観点からはなかなか説明しにくいと思いますが、そういうことを考え合わせると、いろいろな意味で、説得する上でこういう考え方があってもいいのかなとかと私は思いますけどね。

どうぞ。

○ 二村委員

補助国道は、今回うまく1件だったということなのですからけれども、これがゼロ件であるという可能性もあるんですか。

○ 事務局

もちろんございます。むしろ相場観としては、権限代行の事業化をさせていただくことはまれだと思っていただくぐらいの相場観でよろしいかと思います。

○ 石田委員長

誤解のないように申し上げておくと、補助国道全体ではなくて、補助国道の中で、済みません、国にやってくださいよという権限代行があったものですので、補助国道全体でどういう評価でというのは各県でやられるわけですよ。こことはちょっと違うところで議論をされていると思います。

○ 二村委員

権限代行はとてもレアケースであるということですね。

○ 石田委員長

そうです、そうです。

○ 二村委員

わかりました。

○ 石田委員長

いかがですか。どうぞ。

○ 久保田委員

単なる確認なんですけど、資料3の3ページのリストの中で、34番というのがありますね。同じ坂城町南条から刈屋原というところまで。これはどこでしょうか。

○ 事務局

今回の事業化を予定している区間の隣接の区間です。

○ 久保田委員

単純に、その理由が隣接区間等の進捗調整になっているので、こっち側が隣接区間だということなのかしらと、ちょっと思っただけなんですけれども。

○ 事務局

この全体バイパス計画のうち、区域が2つに分かれていまして、こちらにも事業中の区間がございます。今議論しているのは、上田坂城バイパスと書いてある、供用している区間の、この先のバイパスをやるかどうかとっていて、こちらにも実はまだ事業中の区間がありまして、この間は何もやっていないという状況になっていて、この隣の区間ではなかろうかと思えます。

○ 事務局

済みません、訂正いたします。今ご指摘のあったのは、ここに国道18号の現道があるのですが、この現道自体も都市計画がなされていて、その幅のことです。

○ 事務局

失礼しました。恐らく誤りで、これは隣接区間の進捗調整ではなくて、都市計画が2車で現況も2車なので、都計車線数確保でございます。申しわけございません。保存する資料は訂正をさせていただきます。

○ 石田委員長

ありがとうございました。

それで、時間が押していて申しわけないのですけれども、私、ちょっと変だよねと口走ってしまいましたが、例えば、直轄のほうの2つは、計画段階評価のところにも、交

通容量を確保し交通渋滞を解消と書いてあるのです。それはそれなんだろうけれども、これ、何といいますか、B/Cでやるという人為的なものが、目標とか目的とかにすごく影響を及ぼしてしまっていて、ある意味では余り好ましくないんじゃないかなとも思うんです。道路というのはやはりもうちょっと全体的で、複合的で、いろいろな効果があるわけだから、それはやはりきちんと政策目標の中にも入れてやらないといかんのだろうと思うんです。

そういう観点からすると、きょうご提示いただいた考え方というのは、本当に数多いロングリストから少数のものを、主として今の評価制度になじむような形で抽出していくということからすると、極めていい方法といいますか、そういうことを苦心に苦心を重ねて考え出されて、それはそれで評価したいのですけれども、その反面、オーバーフィットしているという可能性もあろうかと思うんです。ですから、その辺についての考え方は、我々としては、これはそういう性質のものであって、ことしのこれについては、これでお認めいただければありがたいなと思っているのですけれども、やり過ぎている面がありますから、これは未来永劫続くものではない、それについてこの小委員会としてはもっと柔軟に議論をしていくのだということをご確認いただけないかなというのがあります。

それとの関連で、3番目の権限代行のやつには、幹線道路の機能というように計画の目標が書いてあって、そうしたときに、B/Cの走行時間節約だけではなくて、ほかの機能について評価をするということの具体的なあり方というのをちょっと検討してよというお願いを事務局に事前にいたしました。その説明をちょっとしていただいて、それについて、次年度以降になろうかと思えますけれども、我々の議論のあり方についても少し議論をいただければありがたいと思ひまして、司会の不手際で大幅に時間が延びておりますけれども、もう少し時間をいただければなと思ひます。

では、お願いします。

○ 事務局

資料7とされました資料をよろしくお願ひいたします。事前に委員長に本日のご相談をいたしました折に指示を受けましてチャレンジした資料でございます。「評価のイメージ(案)」と書かれた資料でございます。

先ほど委員長からご紹介のように、奈川渡改良につきましては、B/C 1.5ということで、B/Cを算定するとできないことはないのですが、事業の主目的は必ずしも交通流の円滑化にはないということをごさひまして、違う政策目標を立てて、定量的な効果を試みたものでございます。

地域の経済という観点で、「交流促進・連携強化」という項目を立てさせていただいて、岐阜と長野の県境にかかる道路でございますので、この人の移動量の増加というのを算出してみました。現在、年間15.1万人の岐阜・長野間の移動がございますが、これが7,000万人増加するというごさひまして、評価は△ということで、凡例は「やや改

善」という評価にさせていただきました。

それから、観光促進に関しましては、観光入り込み客数ということで、上高地の観光客が7万人増加ということで、これは「改善」とさせていただきました。消費額についても、年間2.7億円増加ということで、これも「改善」とさせていただきました。

災害につきましては、緊急輸送路の確保という観点で、これはきょうの審議とも重複しますが、防災要対策箇所については皆減、通行どめによる迂回解消による短縮効果が、迂回ルートが204分かかっていたところが121分と83分の短縮ということで、これは「大幅に改善」という評価にさせていただきました。

「暮らし環境」という項目につきましては、「快適かつ安全に移動できる生活空間の形成」ということで、線形不良、建築限界の不足箇所数が皆減するということが、「大幅に改善」という評価にさせていただきました。

医療機関への速達性の向上という観点では、第2次救急医療施設でございますけれども、波田総合病院へのアクセス人口が、現在2,200人というところでございまして、そのような地域の環境の中で、波田総合病院への移動時間が、1分であります短縮される。これによりまして死亡率が1%改善するということがございまして、「改善される」という評価にさせていただきました。

案でございますので、これが今後ブラッシュアップされるものとは思っておりますが、現時点ではこのようなチャレンジをさせていただきました。これを総合的にみていただいて評価するというやり方もあるのではないかと。そういう趣旨だと思って作業をさせていただいた次第でございます。

以上でございます。

○ 石田委員長

何かご質問とかございますか。

○ 二村委員

感想を一言。きょうも前半で中部横断のほうの議論がありましたけれども、課題があって、その改善がこうできてというような話があったのですが、むしろそちらのほうからこれからは中心に位置するようになる可能性があるというように理解してよろしいわけですね。

○ 石田委員長

そういうことをきちんと考えていかないと、いろいろなことによる影響で、B/Cというのが本当にひとり歩きしてはいますが、私自身の問題意識で申し上げますと、そこにとらわれ過ぎると余りよろしくないのではないのかなと。ですから、関東地域の、あるいは関東地域の中でもいろいろな地域性とか特殊性がありますけれども、それに見

合った評価のあり方について、幅広い議論をしていただければなと私は思っておりますが、多分、委員の皆さん、そういうことで納得していただけるんだと思うんですけども、よろしいですか。——いや、そんなことはだめで、やはりきちきちとB/Cだけでやればいいというお考えもあろうかと思えますけれども、いかがでしょうか。

○ 二村委員

とてもいいことだと思いますし、それこそB/Cが1超えないようなものでも、非常に大きな効果が上がるだろうというところもあるとは思いますが、このような効果、こちらがピックアップした効果にのみ評価を加えることによって、先ほど石渡委員がおっしゃったことでもありますけれども、マイナスの効果がピックアップされにくいというようなこともあると思うので、そこは、たとえ痛い部分でもきちんと出していかなければいけないのかなと思います。

○ 石田委員長

ありがとうございます。味水さん、何か……。

○ 味水委員

同意するところが大きくあるわけなんです、今のB/Cも3つの項目でしか評価できていないので、とても大事なんだけど、所詮その程度のものなんだという大前提を踏まえて、議論のデータとして使わなければいけないというのは先生のおっしゃることだと思いますので、それに大きく賛同したいと思います。

その上で、こういう項目を、僕としてはこれだけに限らずいっぱい網羅して示すことはとても必要だと思うんです。これだけではなくて、例えば、街歩きがしやすいとか、今回のケースでもありましたが、自転車とか歩行者が動きにくいところというのはやはりあって、それは便益に出てきにくいですね。移動時間も移動速度も高くないので、それはB/Cでははかれないところではある、でも大事なところだと思うので、ぜひそういう点も、これが最初20項目ぐらいになって、そこからまた絞り込むぐらいのところまでぜひご努力いただきたい。言うだけだとすごく楽ですね。やるのは大変だと思いますが、それもお願いしつつ、項目間の重複ですね、入り込み客数がふえるというのと、消費額がふえるというのは、もしかしたら同じことのあらわれ方の違いかもしれない。この重複も、重複として示した上で、でもこれも1つの項目ですよ、というように示すのであれば、とても意味のあることだと思うのです。項目間の相関性の図とかもあわせて示していただけると、とてもおもしろいかなと。ちょっといいほうだいいってしまいましたが。

○ 石田委員長

きょうも熱心に議論をいただきまして、ありがとうございます。終わるに当たって確

認しておかなければならないことがあろうかと思しますので、それについて今からまとめさせていただきます。

1 番目の中部横断道の計画時評価につきましては、事業区間の話なんだけれども、ネットワーク性について考えることが重要だよというご指摘がございました。幸い、来週の月曜日に事業評価部会というのが本省でありますので、私、そのメンバーでもございますので、お伝えしたいと思えます。

アンケートとか評価項目について、大事な意見をいっぱいいただきました。試行をするという観点から非常に重要でありますので、事務局のほうでよろしく願いをいたします。

新規採択時につきましては、3 つについて、事務局の提案を支持するというのを全員一致でご確認いただいたということにしたいと思えますが、それはよろしゅうございますよね。

（「異議なし」の声あり）

ありがとうございます。

その上で、今回使われた考え方とか、評価指標とか、方法論につきましては、これから未来永劫これでいくということではなくて、いろいろな工夫をしながら、その1 つの例をきょう示させていただきましたけれども、そういうことを踏まえながら、さらにいい評価ができるように努めてまいるといふ、この関東地方小委員会のこれからのタスクとしたいということも確認されたというようにしたいと思えます。

それでは、もしほかにご意見がないようでしたら、本日の審議はこれまでということで、進行を事務局にお返しします。よろしく願いいたします。