

社会資本整備審議会道路分科会
関東地方小委員会（平成23年度第3回）

議事録

審議 平成24年度 新規事業候補箇所の新規選択時評価

○石田委員長

早速ではございますけれども、23年度の第3回の関東地方小委員会を始めたいと思いますので、よろしくお願いをいたします。

きょうは、平成24年度の新規事業の候補箇所の新規採択時評価でございますので、このご説明を事務局からお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

○事務局

それでは、ご説明させていただきます。

本日の資料の大まかな構成を最初に申し上げますと、1年前の地方小委員会におきまして、23年度の新規事業候補箇所のご審議をいただきました。そのときにご議論いただきましたことと、それへの対応についてというのを冒頭ご説明させていただきます。それを踏まえて、24年度新規事業候補箇所の抽出の考え方を説明させていただきます。最後、その抽出された候補箇所の新規事業採択時評価の内容をご説明させていただきたいと思ひます。

まず、資料1をごらんください。「新規採択時評価について」とございます。

2ページ目をごらんください。来年度の新規箇所の抽出にあたっての流れを大きく書かせていただいておりますけれども、高規格幹線道路ですとか、規模の大きい250億円以上のものにつきましては、年末の政府予算案の発表の前に、各ブロックの地方小委員会、また本省の事業評価部会のほうでご審議いただいて、結果が公表されているという状況でございます。250億円未満の事業につきましては、今回、地方小委員会でご議論いただきまして、また、今後、事業評価部会のご審議を経て、評価結果の公表という流れになります。その後、国会の審議を経まして、了承いただければ、24年度の新規事業化という流れになってございます。

3 ページ目をごらんください。これが1年前の小委員会におきまして私どもからご説明させていただきました抽出の考え方でございます。少しおさらいになりますけれども、考え方といたしましては、都市計画が決定されていて、その対策がまだやっていないところを82箇所抽出いたしまして、その中から、損失時間が大きい、渋滞がひどいものを順に整理いたしまして、あとは、下にポツで5つほど書いておりますように、ルート・構造が決まっているかどうかですとか、車線数が確保されているか等々、事業実施環境を確認した上で抽出をするというものの考え方と、右側に「補助国道（権限代行）」と書いてございますけれども、知事からの要望を踏まえ、権限代行の要件に合致しているかどうかをみきわめて抽出するという2つの流れから抽出いたしまして、3カ所の新規事業化候補を選定させていただき、ご審議いただいたという経緯がございます。

4 ページ目をごらんください。その委員会におきましてご意見いただいたことの主な改善点をまとめたものでございます。

表が3行ございますが、下の2つから順にご説明させていただきますと、まず、都市計画が決まっていて、かつ事業をやっていなくて、渋滞が厳しいところを抽出しているというご説明を昨年もさせていただきましたけれども、渋滞だけではなく、いろいろな効果も含めて選択すべきではないかというご意見をいただいているところでございます。

また、3行目でございますけれども、問題箇所の中には、例えば、都市計画上4車線となっておりまして、その4車線がもうできているにもかかわらず渋滞しているという箇所がございます。昨年度のスキーム上は、そういった箇所は対象外という形になってございました。そこに関しまして、そこは永久にできないのではないかというようなご指摘もいただいております、そこをどう改善するかというところが1つポイントでございました。

一番上に戻っていただきまして、権限代行の話でございます。権限代行のスキームと、一般的な直轄区間での抽出のスキームとが別の並びになっておりました。そこを、どちらを優先的に抽出するのか等、もう少し議論が必要ではないかというご意見をいただいております。こちらにつきましては、今年度、権限代行案件がございません等の理由で、引き続き検討という形にさせていただきたいと考えてございます。

2行目、3行目のご意見につきましては、以下で改善内容についてご説明させていただきますと考えております。

5 ページ目をごらんください。渋滞以外の指標をしっかり抽出の考え方に盛り込むべきではないかというご意見を踏まえまして、新規箇所の候補の抽出にあたりまして、関東地

方整備局管内における直轄国道の課題を4つの視点で整理し直しました。まず、1番目、社会経済。これは従前から使用しております渋滞でございます。2番目が事故。3番目が安全安心という観点。4番目がまちづくりとの整合という観点。4つの指標を抽出したということでございます。

以下、その考え方を少し説明させていただきます。

6ページ目をごらんください。まず、社会経済でございますけれども、なぜこの指標を選択したか。これはご存じかと思いますが、関東地方というのは、日本の人口、GDPが4割集積するという、極めて高度に利用されているエリアでございます。交通分担をみても、貨物の8割が自動車交通を利用しているという状況でございます。

そんな中でありますけれども、渋滞の状況をみてみますと、年間走行しているうちの43%が渋滞によって余計にかかっている時間という統計データがございまして、環境としては非常に厳しい状況でございます。こういったものをしっかり改善していくことが直轄国道の大事な課題だと認識してございます。

8ページ目をごらんください。続きまして、事故の考え方でございます。関東地方の直轄国道の道路延長でございますが、延長ベースで全国の1割でありますけれども、事故の発生件数は約2割ということで、管理延長当たりの発生の割合が他のブロックと比べて大きくなっているという現状がございまして、死傷事故率100件/億台キロという事故率、これが全国平均でありますけれども、これを超える発生箇所が関東の直轄国道の18%の箇所に集中しているという現状がございまして、こういった箇所をしっかりと対策していくということが大事な課題であると認識しているところでございます。

10ページ目をごらんください。安全安心という観点での抽出でございます。3・11以降、防災に関する意識は非常に高くなってございます。そういった観点も含めまして整理いたしました。

関東地方は、平野部とはいっても、管内には山地部等がございまして、防災対策箇所ですとか事前通行規制区間、雨が降りましてある程度の雨量に達すると土砂崩落等の危険があるので事前規制をかける、通行止めをするという箇所等が多数存在してございます。左側の表に書いてございますけれども、通行止めをする箇所が24カ所、また防災対策をする必要があるというように認識している危険箇所等が59カ所ございます。こういった箇所は、通行止めになると、ケースによってはそのたびに地域が孤立する等の問題も発生してございまして、非常に深刻な影響を与えるということを含め、しっかりと改善していく必要があ

ると認識してございます。

12ページ目をごらんください。4つ目の課題がまちづくりでございます。右に図面が記載してございますけれども、D I D地区、非常に人口が密集している地区の外縁部ですとか地方の中核都市において、直轄国道を軸とした一体となったまちづくり、都市再開発事業等の計画をもっている地域がございます。こういった計画と連携して整備をする必要があると考えてございます。

13ページ目をごらんください。まちづくりと一体となった事業の例をご紹介させていただきます。これは、東京・日野市にございます区画整理事業と当方の改築事業である日野バイパス事業でございます。真ん中の航空写真をごらんいただきますと、区画整理事業の真ん中をバイパスの計画線が入ってございまして、区画整理と足並みをそろえて事業を進めていくということが1つのポイントとなっている事業でございます。

以上のようなご意見と改善点を踏まえまして、資料2で24年度の新規事業候補箇所の選定の考え方についてご説明させていただきます。

まず、1ページ目をごらんください。24年度の新規候補箇所の考え方といたしまして、昨年度は、まず都市計画ありきということで考えてございましたけれども、来年度の抽出に当たりましては、まず、客観的な目で問題箇所をしっかりと抽出するところから始めてございます。

直轄国道を管理している区間をセンサス区間、主要な県道ですとかそういった道路との交差点間だというようにご理解いただければと思いますが、そのように路線を細切れにいたしまして、それぞれの区間で、今ほど申し上げましたような社会経済、事故、安全安心、まちづくりといった観点で課題がないかというのを検証してございます。

課題がないかという、その判断基準でありますけれども、社会経済でありましたら、渋滞が多い区間を抽出してございます。具体的に申し上げますと、全国の直轄国道の平均以上の渋滞による損失時間が発生している区間を抽出してございます。事故でありますと、全国の平均であります100件というものを超えている区間。安全安心につきましては、対策が必要な区間ということで上げてございます。また、まちづくりでありますと、区画整理ですとか再開発とセットというように計画に盛り込まれている区間を抽出してございます。

まずは課題区間を4つの観点から抽出いたしまして、そのうち対策が未了の区間、「計画（事業）」と書いてございますけれども、まだ終わっていない、課題はあるけれどもま

だ対策が完了していない区間を抽出してございます。

抽出された区間につきまして、事業を全然やっていない区間をさらに抽出いたしまして、その抽出した区間が、青字で記載させていただいていますが、社会経済76、事故が63、安全安心が30、まちづくりが9カ所。幾つかの指標でかぶっているものもございますので、実際の数はいくらか少なくなりますけれども、こういった観点で抽出しておりまして、この箇所ごとにそれぞれ計画の熟度を確認いたしました。

例えば、都市計画とか道路構造とか、そういった具体的なものがしっかり決まっているか、検討中ではないかどうかというのを確認いたしました。また、隣接区間が事業をやっております、段階的に整備している区間かどうか。また、周辺ネットワーク整備の状況と書いてございますけれども、例えば、圏央道ですとか外環のように、整備されると並行するような路線の混雑が緩和するというような状況もございますので、そういった周りのネットワークの整備状況をみて着手の判断をする必要がある路線かどうかという観点で確認をいたしまして、その結果といたしまして、来年度につきましては2カ所を候補箇所ということで抽出してございます。一般国道6号日立バイパス（Ⅱ期）でございます。もう1つが一般国道138号新屋拡幅という形でございます。

なお、このフロー図の中段に点線矢印で書かせていただいておりますけれども、昨年度の小委員会の議論におきまして、対策が終わっているけれども課題がある箇所についてどのように扱うのかというご意見を踏まえまして、そういった箇所については、具体的な課題の把握ですとか、どういう対策が必要なのかという検討を現在進めているという状況でございまして、必要に応じまして、再度その事業をやるべきだという箇所の候補に追加をしてまいりたいと考えてございます。

この中段に記載してございます76カ所、63カ所等のリストがその後ろについてございます。社会経済、事故、安全安心、まちづくり、それぞれの観点でリストがついてございますので、ご参考いただければと思います。

日立バイパスにつきましては、社会経済の観点から抽出してございまして、新屋拡幅につきましては、社会経済と事故のリストに名前が出てきているという状況でございます。この2カ所以外の箇所につきましては、先ほど申し上げましたように、計画がまだしっかり固まっていないですとか、段階的な整備をやっている途中であるとか、周辺ネットワークが整備された後の状況をみながら着手の判断を検討するといった箇所ということに分類されるとご認識いただければと思います。

抽出させていただきました2ヵ所につきまして、具体的に資料3を使いましてご説明させていただきます。平成24年度新規事業候補箇所説明資料。

1 ページ目からが日立バイパス、国道6号でございます。

2 ページ目をごらんください。まず、日立市の概要でございます。右に地図がございますけれども、茨城県の北部に位置しておりまして、常磐道沿線でございます。人口が19万人強という地域でございます。

3 ページ目をごらんください。地域の特徴を物理的な観点で整理したものでございます。左側に衛星写真がございますが、山地部と海岸に挟まれた狭小なエリアに市街地が位置しているという状況でございます。この狭いエリアを国道6号、245号、高速の常磐道が走っているという構成になってございます。右側に断面図のポンチ絵がございますが、参考にごらんいただければと思います。狭小なエリアに住居、工場等が立地してございまして、幹線も少ないということで、国道6号等で渋滞が発生しているというのが地域の現状でございます。

4 ページ目をごらんください。日立市は、ご承知のとおりですが、総合電機メーカーの城下町として有名でございます。工場とか社宅等の関連施設が約800あるといわれてございます。

下の写真、ポンチ絵をごらんいただければと思いますが、「工場」というように絵をかかせていただいておりますが、こういった工場間の物の行き来等が頻繁にございまして、そういったものに国道6号等を活用しているという状況があるのが実態でございます。

少し飛びますが、7ページ目をごらんください。こういった地域の概況を踏まえまして、まず、当該区間の地域の課題からその必要性を確認するというを7ページ、8ページ目で整理いたしてございます。

7ページ目、左からご説明させていただきますと、地域の課題といたしましては、まず交通渋滞が非常に問題でございます。ほとんどの幹線で混雑度が1を超えているという状況がございます。混雑度と申しますのは、交通容量に対して交通量がどの程度あるかというものでございます。そういった形で、6号では非常に激しい渋滞が発生しているという現状がございます。

少しわかりにくいですが、左の課題のポンチ絵に「日立バイパス4車線」と黒い点線が入ってございますが、これは既に隣接区間が4車線のうち2車線で整備をされているのですが、隣接区間にまだ十分交通が転換し切れていないという状況がございます。

②でございますが、国内有数の電機産業のエリアでありまして、道路が渋滞すると生産活動にも影響しているという状況が見受けられるという状況になってございます。

右にまいりまして、原因の分析をいたしますと、まず、地形的な問題、幹線道路が限られているというような状況が課題としてございます。また、そういった状況もありまして、6号とか245号には市内を行き来する交通が集中しているという状況でございます。

推計の結果でご参考にしていただければと思うのですが、日立市内を行き来する交通が六十数パーセントございます。また、日立市を目的地、または出発地にして外と行き来している車が3割程度あるということで、非常に混雑しているという状況でございます。

②でございますが、容量不足と記載させていただいてございますけれども、交通量が、右のポンチ絵に記載してございますが、37,000台で、2車線で受け持つ交通量にしてはかなり多い状況がありまして、日常的に慢性的な渋滞が発生しているという状況が見受けられます。

こういった状況を踏まえまして、政策目標といたしましては、交通容量を確保して、混雑の解消を図るとというのが目標であろうというように確認してございます。

8ページ目をごらんください。こういった目標に照らし合わせまして、こういった対策が必要かということモデル的に整理したものでございます。

まず、案①、左側に記載してございますが、下の絵をみながらお聞きいただければと思いますが、赤い線でございます。北の6号の分岐点から供用済みの区間をずっと来まして、内陸に戻って現道の6号を拡幅するという案が案①。案②が、青い線のままでございまして、海岸線をそのままずっと走りまして、その先で戻ってくるというものでございますが、それぞれ渋滞解消の効果を検証したものが上段でございまして、解消効果でみますと、6号の混雑度でみますと、案①では2.18が1.0、案②では0.83ということで、案②のほうが効果が高いのではないかとこの結果になってございます。

また、時間短縮についても検証いたしました。こちらにつきましても、両方とも14分から10分ないし7分の短縮ということで、短縮効果が図られるという結果になってございます。

コストも、概算で比較したところ、バイパス整備を含む案①ですと1,200億円。これは、沿道にかなり住居が立地してございますので、そういった用地費等が非常にかかるという結果になってございます。一方で、バイパスを海側に抜くという案でありますと880億円

という結果になってございまして、対応方針としては、バイパス整備を延伸するという形が妥当であろうと考えてございます。

なお、こういった考え方のもとに、ことしの1月、恐らく本日だと思っておりますけれども、都市計画の変更がなされる予定になってございまして。この青の線で都市計画が変更されるという形になってございまして。

9ページ目をごらんください。計画論としての必要性を確認した上で、新規事業採択時評価といたしまして、それを事業という形に落とし込みまして評価をまとめたものがこちらでございまして。

左上に事業概要とございまして。延長につきましては、今ほど申し上げたように、既に整備されている区間を3キロ延伸して、陸地に戻すという計画でございまして、先ほど4車線の計画でございましたが、事業では、暫定的に2車線で整備をしたいと考えてございまして。理由といたしましては、既供用区間が、これも4車線の計画なのですけれども、暫定で2車線で整備されてございまして、まずは2車線でしっかりバイパスをつなぐことで早期効果を図りたいという考えで、2車線での事業計画といたしてございまして。全体事業費が240億円という形になってございまして。

2.「道路交通上の課題」、3.「整備効果」につきましては、今ほどご説明申し上げたものと同じ内容でございまして、割愛させていただきます。

一番右下に「費用対便益の詳細」と記載させていただいてございましてけれども、総費用、総便益を現在価値化したものでB/Cを算定いたしますと、B/Cが1.4という結果になってございまして。

以上が日立バイパスの新規採択時評価の結果でございまして。

続きまして、11ページ以降、国道138号新屋拡幅でございまして。まず、概要をご説明させていただきます。

12ページ目をごらんください。場所でありまして、山梨県の大月の少し南側、富士山の北麓のエリアに当たる富士吉田市内の事業計画でございまして、人口5.1万人という地域でございまして。

13ページ目をごらんください。地形的な特徴を整理いたしてございまして。富士山北麓エリアでございまして、周辺は森林等が広がっておりまして、非常に限定されたところに市街地が集中しているというような状況でございまして。

その状況は、14ページ目をごらんいただきながらご説明させていただければと思います。

右に航空写真がございまして、138号が左から右下にかけてありまして、139号が写真の真ん中にございますが、139号があるエリアが市街地でございます。この市街地から、例えば右下の山中湖の方面ですとか、左上の河口湖の方面に行こうとすると、138号の旗上げしてございます新屋拡幅、今回課題箇所として抽出している箇所をどうしても通らざるを得ないという状況になっていまして、非常に交通が集中しているという状況がございまして。

左に少し解説を書かせていただいておりますけれども、産業の状況といたしましては、富士山に代表されるような観光地でございます。山梨県内の観光客数の3分の1を占めるという県内でも非常に大きな観光エリアでございます。富士急ハイランドですとか、道の駅の富士吉田ですとか、浅間神社といった100万人から200万人という規模の観光客が訪れるような主要な観光地を幾つか抱えてございまして、それが、ごらんいただくように、138号の沿線に立地しているというような状況もあります。一般の市民の皆さんの通勤に138号が使われると同時に、観光でのルートとしても非常に使われているという状況がございまして。

少し飛ばしまして、19ページ目をごらんください。そういった状況を含めまして、先ほどと同じように、計画につきまして、地域の課題から確認をするという整理をいたしてございまして。

まず、富士北麓地域の課題といたしまして、幹線が少ないという状況もありまして、混雑度が1を超えている区間が多く存在しているということと、観光シーズン等には観光客の方が集中してこられるということもありまして、混雑度が非常に高くなるというような現象がございまして。

そういった138号の渋滞等によりまして、観光交通の定時性、また時間がかかるという現象がかなり深刻な状況でございまして、例えば100分かかるところが140分かかってしまったりとか、観光産業にも影響が出ているというのが現状でございまして。

こういった状況、課題につきまして、原因分析を右で行っておりますけれども、1つ大きな理由といたしましては、容量が足りていないという状況がございまして。ポンチ絵をごらんいただければと思いますが、絵の中心から左方向に向かって139号とございまして。139号につきましては、現道の139号までの区間は4車線で拡幅改良がなされておりますが、河口湖方面から山中湖方面に向かってきますとずっと4車線で来るのですけれども、新屋拡幅の区間から先が2車線しかございまして、ここがどうしてもボトルネックになって

混雑が発生しているという状況が見受けられます。

また、わきから信号交差点で入ってくる路線がありまして、交差点がこの間に幾つかあるというのも、1つ課題として上げられているというような状況となっております。

こういった状況を踏まえまして、政策目標といたしましては、しっかり交通容量を確保した上で、交通渋滞を緩和して、観光交通の定時性を向上させたいというように掲げてございます。

20ページ目をごらんください。先ほどの日立バイパスと同様に、新屋拡幅につきましても、都市計画の決定がなされております。こちらにつきましても22年の3月に都市計画が決定されている区間でございますけれども、こういった課題に照らしまして、再度、対策案の内容について確認を行ったものでございます。

案①といたしましては、現道を2車線から4車線に拡幅するという案、案②といたしましては、現道拡幅に対してバイパスを整備したらどうかというものでございます。こちらにつきましても、同様に混雑度と所要時間で比較いたしますと、現道拡幅の効果のほうが混雑度に関しましては大きくきいているという結果となっております。こちらはバイパス整備を2車線のバイパスという設定でやっておりますので、こういった結果となっております。また、所要時間につきましても、4車線化のほうが短縮効果が大きいという形になってございます。コストですけれども、拡幅のほうが80億円、バイパスのほうが110億円となっております。バイパスがどうしても市街地の中に線を引かざるを得ないという状況でございますので、そういった意味でコストが非常に高くなってございます。こういった結果で総合評価いたしますと、現道拡幅、案①のほうが妥当ではないかという結果となっております。都市計画につきましても、この内容で決定されているという状況でございます。

こういった計画論を踏まえまして、21ページ目で、新規事業採択時評価の内容をご説明させていただきます。

事業概要でございますけれども、4車線拡幅ということで、2.6キロ区間でございます。総事業費80億円で事業を立ち上げたいと考えてございます。

交通上の課題、また整備効果につきましても、先ほどと同様でございます。

一番右下に費用対効果、B/Cを記載させていただいてございますが、B/Cにつきましても3.3という結果になってございます。

以上が2カ所につきましても新規事業採択候補箇所の評価の内容でございます。

資料4につきましては、今ほどB/Cを算出いたしました、その根拠資料が添付されてございます。これは新規採択時評価の定型様式で入れておるものでございますので、ご参考いただければと思います。

資料5であります、新規採択に当たりまして、茨城県知事、山梨県知事、両知事に意見照会を現在行っているところでございます。1月11日付で本省道路局より意見照会をかけたございまして、回答の期限が18日でございます。本日間に合わなかったのが大変申しわけございませんが、水曜日までにご意見をいただくという形で照会をかけている状況でございます。

資料の説明は以上でございます。

○石田委員長

ありがとうございました。

それでは、今のご説明の内容に関して、ご質問とかご意見等ございましたら、お願いしたいと思います。

○味水委員

ご説明ありがとうございました。大きく分けて2点伺いたいのですが、これは1年前のときに議論していることなのかもしれないのですが、議論した記憶もあるのですけれども、もう一度伺いたい。1点目ですが、資料2の1ページ目、3つの熟度等の確認、計画の検討状況から周辺ネットワークの整備状況、この3点でもってふるい分けをしますよと。それに合致していたら、ちょっと今回は待ってねというお話にするということだったと思うのです。それ以降の後ろのリストで、ずらずらずらとあって、神奈川の国道1号だと③に該当するから、ちょっと待ってねという形でいくと思うのですけれども、この直轄国道区間リストは路線番号順だと思うのですが、費用対効果順で整理する。それで、上のほうについては、計画自体ができてないような①とかは別としても、②、③については、熟度で問題があるとされたとしても優先して整備すべきという議論にはならないのかというのが1点目であります。

それに関連しますと、日立バイパス（Ⅱ期）というのは、結果としてのB/Cをみますと1.4と余り高くないという中で、このⅡ期は、Ⅰ期があるのに③とかにならないか。資料2の2ページの一番下のほうに日立バイパス（Ⅱ期）があるわけですが、日立バイパス

(Ⅰ期)については段階的整備中と。恐らくここは暫定2車が4車になってないから段階的整備中というふうにあるわけですが、その隣にあるのに、なぜこれは③の周辺ネットワーク整備を優先ということにならないか。多分、事業中だから③なのだと思うのですが、要は、それが進行中か、今途中段階かということにどれほどの違いがあるのか。

要は、日立バイパス(Ⅱ期)がなぜ空白になるのかということの説明をいただきたいというのが、大きく分けて1点目です。

2番目としまして、これは小さいことなのですが、資料3で拝見する日立バイパスですと、最初のほうで案①、案②を比較するときにはコストが880億円だという資料が資料3の8ページに出てくる。一方で、9ページ目には、事業費として240億円というように出てきています。この差が何なんだというのが2つ目の質問です。

恐らくそれは用地費の問題なのかなと思うのですが、それに関連しますと、例えば事業費が小さくてB/Cが高い、新屋拡幅のように、事業費だけでみますと日立バイパスの3分の1規模ですが、B/Cも高い。となると、そういう小さいものを、先ほどの話と関連するのですが、熟度の点で条件に触れてしまうとしても、複数実施していったほうが、道路整備のメリットというものを広く国民に理解してもらえることにはならないのだろうか。

ちょっと基礎的な質問ですが、2点、いかがでしょうか。

○石田委員長

関連してのご意見とかご質問とかありますか。なければ、お答えをください。

○事務局

では、ご説明させていただきます。

まず、日立バイパス、Ⅱ期とⅠ期、資料2の2ページ目で、なぜこっちが空白でこっちが段階的整備中なのかということをございますけれども、Ⅰ期区間につきましては、考え方としては2つありまして、4車線を2車で整備していますので、4車化に向けて整備していますということと、当然、6号の課題箇所を全部解決するためにはバイパスできちんと課題箇所を抜くように計画が必要であります。Ⅰ期とⅡ期は計画論上、一体として課題を解決する路線と考えてございますので、当然、Ⅰ期区間についてはⅡ期区間を延ばして、延ばしたときにどれだけ現道の課題が解決されるかというのをみながら、また事業着手、

4車化に向けてのタイミング等を検討すべきだと考えてございまして、そういった形で「段階的整備中」と入れさせていただいております。

Ⅱ期区間も、その逆の考え方でありまして、まずⅡ期区間を整備しないことにはⅠ期区間はこれ以上どうしようもないような状況にございますので、そういった意味で、ここはクレジットを外しているというような状況になってございます。

ご質問の趣旨に合致していたかどうかというのはあれですが、またあればおっしゃっていただければと思います。

続いて、880億が240億というようになっているものでございまして、880億につきましては、今ほど申し上げたように、一連のⅠ期区間とⅡ期区間を全部ひっくるめて4車化の880億という考え方でありまして、そのうち240億が今回の2車線整備分の事業費です、という整理でございまして。計画論上は、Ⅱ期線の2車線だけで改善されるわけではございませんで、Ⅰ期とⅡ期とあわせて問題を解決するという計画論でございまして、8ページ目ではその計画論に必要なコストを記載させていただいているという考え方で、その次のページと少しずれているのはそういったところでございまして。

また、コストが低くてB/Cがすごく高いところを優先的にたくさん、同じ240億払うのであれば80億のやつを3カ所やればいいのではないかというようなご質問だったかと思っております。

おっしゃるように、整備局といたしましては、今回課題箇所として上げている箇所はどれも問題がある箇所ですので、できれば全部やっていきたいというような思いはありますけれども、一方で、今、日立バイパスの例でご説明しましたように、段階的整備をしながら、その効果とか課題の程度をみていくということも大事かと思っておりますし、また、圏央道等大きなネットワークができて、渋滞が緩和されるということによって、その対策の規模だとか計画が変わったりするということも想定されますので、要は、過大な投資にならないように、また意味のない投資にならないように、しっかり周辺のネットワーク整備等をみながら整備していかなければいけないという考え方でありまして、B/Cだけでものを選んでいないというような状況でございまして。

○味水委員

B/Cだけで評価すべきではないというのは同意するところでして、そこを1つ確認させていただきたかったというのが本来の趣旨なのですけれども、そうすると、資料2の

2ページの1から20でいっても、例えば7番、8番のように、隣接している区間、Ⅰ期・Ⅱ期とはいわないまでも、そういう区間があるわけですね。片方で段階的整備中となっていて、隣ではまだ計画の検討中となっているような、ある意味、進捗中か暫定供用中かという違いはあるにせよ、一体となって整備している区間においても、計画が進捗してないがゆえに着手ができない。こちらについては、Ⅰ期、Ⅱ期全体を計画はしてあって、1つは始めて、とりあえず途中段階まで終わっているというようなもので比較をしていくと、要は計画の進捗度だけで、どこに早目に着手するのかというのが決まってくると、最終的に、国の予算というリソースの配分として適切なのかどうなのかということにもなってくるかなと、直感的に感じるころなのです。

①、②、③を並列としてみてしまうからよくないのかもしれないのですが、抽象的なのですけれども、その辺をわかりやすく明示してもらえるとありがたいなと。もう一度整理してから後で申し上げたいと思います。

○事務局

確かにちょっとわかりづらい面があるのですけれども、考え方としては、①というのは、課題があるのだけれども、まだ計画が定まってないので手をつけようがないというものです。

②と③というのは、そういう意味では似たような分類なのですからけれども、②の場合は、2車から4車の段階だったり、隣だったりするので、隣接して事業をやっているから、その事業が終わったら、それによってこちらの問題も解決がみえてくる可能性があるから、とりあえずそちらをみてから考えないといけないのではないかと。

③は、隣接ではなくて、例えば一番上は、圏央道の横浜の区間をいっているのですけれども、隣接はしてないのだけれども関連する、少し離れたところの道路ができることで、ここの状況が大きく変わってくる可能性があるから、それをみてからどういうものにするか考えないといけないのではないかとということを意味して②と③を分けていまして、繰り返しになりますけれども、②は隣接、あるいは関連する区間、③は少し離れたところの道路整備によって、もしかしたら優先順位が下がるかもしれないし、計画の内容も変えていかなければいけないのではないかとすることがあるので、少し待っているべき区間ということなのです。

それに対して日立バイパスの空欄のところは、Ⅰ期ができようが、どちらにしても、で

きてもこの区間は必ず解決しないといけない緊急課題の交通渋滞があるので、隣を待っているというわけにもいかないということで、ここは空欄になるということです。

ただ、実際には、隣を待ってから考えるべきなのか、日立バイパスのように、隣のことは関係なくといいますか、隣とは別にここをやらなければいけないのかという判断は、現実には結構難しいところがありますので、確かに②の中にも空欄でなければいけないのではないかというのが絶対ないかという、難しいところがあるとは思いますが。

○石田委員長

ほかにいかがでしょうか。

資料3の4ページの「日立バイパス供用中」と書いてある部分が資料2の2ページの20番目の「日立バイパス（Ⅰ期）」に当たるわけですね。ここは、段階的整備中というのは暫定で供用しているけれども、これから拡幅する予定があるという意味での段階的整備中という意味ですか。

○事務局

はい、という意味もございまして、今ご審議いただいているⅡ期線も含めて、段階的整備中という整理でございます。

○石田委員長

ここでは、Ⅰ期分とⅡ期分とは別の事業だというふうに認識されているのに、資料3の、先ほど味水先生がおっしゃったところで、8ページでは、日立バイパス全体として計画段階評価というか対策案をしているというのは、どういう意味があるんですかね。だから、事業のくくり方というところがよくわからなくなってきたので、どうなっているんだろうかと。

○事務局

計画論としてこうだと整理している中で、どういう単位で事業を起こしているのかというご質問だというふうに認識させていただきました。

計画論としては、課題を解決するためにこの路線、この区間が必要だという整理になるのですけれども、これを事業に落とし込むことになると、先ほど申し上げましたよう

に、一連区間を全部一発で整備するよりも、まずは暫定2車線で整備をして、その後の状況をみながら4車線にしようという考え方があったりですとか、部分的に整備をすることで、整備効果が残りの区間の構造に影響があるのではないかということであれば、まず部分的に事業をやってみようということになったりですとか、また、全体の予算の状況等、そういったことを踏まえて新規事業箇所のボリュームといたしますか事業内容を決めている、ケース・バイ・ケースで決めているという状況でございます。

今回の日立バイパスも、そういったのが非常によく出ているのですけれども、隣接区間がまず2車線で整備されていますので、ここに4車線で整備をすることには余り意味がなく、まず2車線で整備をして、現道の6号をしっかり迂回をさせてあげるというラインをつなぐということで6号の改善効果が出てくる。その状況をみながら、やはり4車が必要なか等を今後議論していくというステップを考えてございますので、まずは隣接区間を延伸するような形で2車線を事業化するという考え方でございます。

○石田委員長

本省の第1回の事業評価部会でも申し上げただけけれども、事業の考え方というのをもう一回ちゃんと再整理しないといかんのではないかと思います。資料2の2ページから5ページに至る1番から76番のリストをみると、一番短いのが今回議論している新屋拡幅のⅡ期で600メートルですね。一番長いのは千葉柏道路の54.8キロ、2番目に長いのが新4号の34キロですね。こういうのを同じ理屈で同じまな板の上で議論できるんですかね。非常に難しいと思うのです。

そここのところの事業のくくり方とか、計画論という言葉をおっしゃっていたけれども、そういうのをどのようにうまく説明できるように整理しておくかというのは極めて重要なんだけど、事業評価部会が始まって1年以上たつたつんですね、最初の本省のやつで申し上げたんですが、まだちゃんと整理されてない感じがしまして、ちょっといかがかなと思います。

○事務局

今おっしゃられたことはよくわかりますので、もう一度改善をしていかなければいけないと考えています。つくったほうの考え方としては、資料2のリストというのは、事業リストというよりは、課題リストの意味合いを重点的に置いてつくっています。こういう交

通の課題がある、その中でどれを取り上げるべきなのかというようなことで、今度事業箇所が出てくる、そのような気持ちといいますか意思をもってつくっているのですけれども、そこがまだそのようにクリアになっていないので、課題リストなんだけれども、事業リストの中を整理したような形になっているので、今のご意見を踏まえて、もう少しクリアになるように改善を図ってまいります。

○石田委員長

お願いします。どうぞ。

○小濱委員

今の先生のお話と同じなのですけれども、はてなと思ったのは、資料2の12ページのところをみていまして、国道19号線沿いの危険箇所の話だと思うのですが、センサス上分かれているから分かれているのでしょうかけれども、例えば13番のところは200メートルなのです。さっき先生がおっしゃったことと同じことですが、ただか200メートルの道路区間の評価と、今ここで取り上げられているような何キロというところ、石田先生は五十何キロというのものもあるよとおっしゃったけれども、それを同じ評価基準でB/Cかけて、安心安全だとか、交通事故だとかということで評価していいんだろうかという感じがします。

僕が今考えていたのは、ここは結局連続している箇所ですから、センサス上は分かれているのでしょうかけれども、やはりひとくくりにして、この区間というようにお示しいただいたほうが、聞いているほうはわかりやすいですね。確かに元データはちゃん切れているのでしょうか。地図が載っていて、資料2の14ページ、ぐじゃぐじゃぐじゃとつながっているのは同じ箇所ですよ。そんな工夫をされたらどうかなという意見が1つ。

それから、もう1つ、よくわからないのは、計画の検討中、もう一回説明してもらえますか。計画の検討中って何でしたか。

○事務局

対策案が今の時点ではまとまってないと。課題はあるんだけど、どう解決していったらいいか。立体交差にするのか、バイパスにするのか、拡幅にするのか。

○小濱委員

計画というのは何計画のことをいっているのですか。

○事務局

道路の整備計画です。

○小濱委員

わかりました。

○石田委員長

ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

○味水委員

恐らく小濱先生がおっしゃりたかったのは、今の12ページでいくと、安全安心という課題で抽出してはいるんだけど、すべてが計画の検討中であると、課題項目を上げたことが意味があるのかと。それを優しいからそこまでおっしゃらなただけなのかなという気がするのです。

同じように感じるのは、15ページのところで、まちづくりになりますと、今度は全部段階的整備中になってしまって、これまた課題項目を出したことがちょっと弱くなってしまうかなと。なかなか難しいことはわかっているのですけれども、例えば、計画の検討中とか段階的整備中というものの内訳というか意味合いがわかるようにどんどん細分化していくとわけがわからなくなってしまうのですが、より課題がクリアにわかりやすいような、簡単な細分化がされると、理解が進むのかなというように感じました。これは意見です。

○小濱委員

味水先生が助けてくれたので、やっぱりいってしまおうかなと思うのですけれども、資料1で説明していただきました、去年の検討を踏まえて、資料1の5ページで、便益以外の指標として、事故と安心安全とまちづくりをつくって、この4つの指標で評価しましたということは非常によくわかりました。

ところが、その結果をみると、今、私がいいたかったことを味水先生がいつてくださっ

たのですけれども、安全安心の項目と、その後のまちづくりの項目については全部同じです。ですから、せっかく新しい指標をつくっても、結局使っていないじゃん、みたいな話になっていると思うのです。

ですから、どう評価するかという話もあるし、先ほどちょっと申し上げたように、ひとくくりにして全体で考えたらどうですかというのものもあるのですけれども、せっかく4つ指標をお考えになったので、それが生かされるように、全部「段階的整備中」とか、全部「計画の検討中」ではなくて、何かめり張りをつけないと、結局2つじゃんという話になってしまいますよね。名目的に4つやりましたよというけど、うそつけよ、2つの指標しか使っていないじゃんというふうに反論されてしまう。そのところを工夫されたいかかなと思いました。

○石田委員長

牧野さん、何かご意見とかございましたら、お願いしたいと思います。

○牧野委員

この指標のところ、今大変議論になっているところですが、専門家以外の立場からいうと、これだけある中から選んでいくというところでは、計画の熟度という観点ももう少し明らかにしていたほうがわかりやすいと思います。せっかくこれだけのことを書いてございますけれども、一番のものとそこにありますので、そこをもう少し丁寧なご説明があればと思いました。

○石田委員長

何点かあるのですけれども、よろしいですか。

まず質問なのですが、資料2の1ページ目の、今おっしゃられた安全安心のところ。これ、確認ですが、すべて対象は直轄ですから、緊急輸送道路は全部かかっていると考えてよろしいですか。

○事務局

全部確認したわけではないのですが、基本的に直轄国道は大体全部の路線が緊急輸送道路に入っておりますので、そういう意味では、ここではあえてそういう抽出はしてお

りませんで、その中でも防災対策箇所がある箇所というように抽出しているというようにご理解いただければと思います。

○石田委員長

その隣のまちづくりの※印に書いてあるのですけれども、「直轄国道の周辺で」というのは、どれぐらいまで周辺というのですか。

○事務局

物理的な距離の定義等は設けておりませんで、市町村の計画の中に直轄国道の都市計画等が含まれているというものを抽出しておりますので、例えば、日野バイパス、先ほど例示でご説明差し上げましたけれども、ど真ん中をぶち抜いているものもあれば、もう少し隅のほうを抜いているものももちろんございます。

○石田委員長

区画整理事業の中に組み込まれているものだけ、そういう意味ですか。

○事務局

そういう意味でございます。

○石田委員長

そうですね、わかりました。それは明確でいいですよ。それだったら、こんなあやふやな書き方をしないで、もうちょっとしっかり、区画整理事業の中に組み込まれている事業というふうにおっしゃったほうがいいと思いますね。

あともう1つ、まだ何点もあるのですけれども、日立のほうの都市計画決定の状況ですが、59年の8月に決定されて、1月に変更されてますね。何が変更されたのですか。

○事務局

資料を用意してないのが大変申しわけないのですけれども、例えば、資料3の4ページ目をごらんいただければと思います。もともとの都市計画は、一番右側に行くと、田尻町から6号が分派してございまして、ずうっと海っぺたが全部日立バイパスの都市計画が来

まして、今回の赤点線区間を通過して、さらに真つすぐ延びまして、河原子漁港のところが海岸線にでっぱりがございますが、この辺で 245号にタッチするという都市計画でありました。

ただ、そういう状況ではあるのですけれども、なるべく海側の幹線に市内の交通を転換させるというような考え方とか、周辺のネットワークの整備状況をみながら、変更しました。

○石田委員長

路線の変更をしたわけですね。

○事務局

はい。短くしました。

○石田委員長

わかりました。それで、ちょっと気になったのですけれども、10ページ目の下に、エレベーションがずっと書いてありますね。一番低いところで10メートルなんですから、津波は大丈夫ですか。多分、東日本のことなんか考えずに都市計画決定していると思うんですけども、今回、このあたりでどれぐらいまで来たのか。あるいは、想定されるやつではどれぐらい来そうなのかとか、そういうのは、すごいお金を使うんだから考えておいたほうがいいのかなと思うんです。これ、多分高架で飛んでいくから大丈夫だと思うんですけども、その辺、何かご存じですか。

○事務局

今回の東日本大震災では、既に暫定供与している I 期区間でございますけれども、こちらは津波の影響は直接はございませんでした。津波高で3メートルとか4メートルとか、そのくらいのオーダーでございますので。

○石田委員長

それとともに、245号のエレベーションはどんなふうになっているのかな。何でこんなことをいうかということ、今、安全安心は、雨の事前通行規制区間と要対策区間だけれども、

やはり津波のこととか、結構あると思うのです。そういうところで、現状に大きく改善に貢献できそうなことであれば、それは備考か何かのところに書いておいてもいいのかなと。先ほど小濱先生がおっしゃったように、全部丸がついて区別がつかないので、そういうことをちょっと考えておいたほうがいいんだろうなと思いました。

それから、新屋拡幅のほうですけれども、ここも、20ページと、B/Cの計算が若干食い違っているんですね。片や80億で、片や68億で。これは計算方式が違うんだろうけれども、極めてわかりにくいですよ。その辺がどうなんだろうかということ。

もう1つ、これもちょっとないものねだりかもわからないけれども、22ページの標準の断面図がありますね。こっちも都市計画決定が22年なので、新しいのですけれども、自転車の問題とか、シニアカーの問題とか、そういう安全性とかを考えたら、本当にこういう昔風の断面でいいんだろうかという気がちょっとしたものですから、その辺どうなのかなと。これは意見だけですけれども。多分、コスト縮減で、なるべく狭くしなさいよと。かつ、歩道の幅員はとりなさいというので、こういう断面になったと思うのですけれども、その辺、これから観光地で自転車で回りたいというようなニーズもあるし、今でも結構ありますので、そういうのはどうなんだろうかという気がしました。感想です。

○事務局

3ついただきまして、最後のはご意見として承ります。

最初の2つですが、245のエレベーションの関係であります。資料3の3ページ目でございます。今、地域の断面図をかいておるのですけれども、基本的に、海岸線が崖になっておりまして、海面から高さ20メートルぐらいあるのですかね、かなり高い崖でございます。日立バイパス自体は崖の外側、海の上を走る計画でありますので、それより高いところにタッチしていくというように高いところ、ないし津波からは影響のないところにタッチするというようにご理解いただければと思います。

続きまして、80億が68億となっているところですが、B/Cの計算上は、社会的な割引率4%を掛けておりますので、現在価値化したものでありますので、そういった計算で表記させていただいております。

○石田委員長

80億というのは純然たる用地費と工事費ということですか。

○事務局

そうです。

○石田委員長

説明をちゃんとしておいたほうがいいと思いますけれども、書いてあるんですか。見落としたのかもわからんけれども。

○事務局

舌足らずでございました。以後気をつけます。

○石田委員長

はい。ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

あと、県知事の意見は、18日までに回答が来るということで、我々は、ここでの評価はこれなしでやるということですね。

これは、ここで決めてから、次は本省の事業評価部会にあたって、そのときには間に合うんですね。ということですので、これはありませんけれども、いかがでしょうか、この2つについてご意見をいただければと思います。

○味水委員

先ほど来のご説明でおおよそ理解しましたので、今回はこの2つの事業でよろしいのではないかと思います。

その上で、また来年度に向けてなのですけれども、今回は課題リストだということで、それも承知した上でなのですが、さまざまな課題でもっていろいろな区間、いろいろな事業を抽出してくることはとても重要だと思うのですが、その上で、それを選定していく中の一番大きな要素が熟度に大きく依存しているというのは、なかなか説明がわかりづらいと感じます。

例えば、先ほどと同じ話になるのですが、段階的整備中といっても、段階的整備中だけれどもこれだけ効果が大きいことが予測されるから、あえて今踏み込むべきだということもあれば、逆に、その3つのポイントに全くひっかからないんだけど、必要だから

こそ課題として出てくるわけですが、相対的には低い効果しか期待できないというところもあったときに、どちらを選定するのかというのが、今はその条件に合致するか、しないかというだけになっている。これは、見方によってはなかなかわかりづらいというようになると思うのです。

そういった面からもわかりやすくなるような段階的整備のパターンかあると思いますので、それを示していただけるとありがたいなと思います。

○石田委員長

よろしいですか。

きょう審議した2つの案、日立バイパスのⅡ期と新屋拡幅については採択をする、事業化が妥当であると考えたいと思うのですが、よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

私も含めてご承認いただきましたので、そういう結果にしたいと思います。

ただ、全体の進め方ですけれども、きょうもいろいろ出ましたね。安全安心とか、まちづくりとかというのを加えていただいたのですけれども、そこがもうちょっと中身が充実するような工夫をしていただきたいということと、あとは、事業のくくり方ですね。三陸道と東北自動車道、中央道のときは、結構区間を長くにとって、B/Cをやって、実際の事業実施をする、従来の考え方でいうと、B/Cが一番低いところで0.6ぐらいの区間があったかな、そういうところでも、ネットワークとしてみると効果があるからというような結論を事業評価部会でも得ましたけれども、ああいった考え方をしたほうがいいのかと思います。そうすると、250億の枠がかかってくるから、そこは本省の事業評価部会との関係をうまく考えると、そういう進め方全体もお考えいただいて、この問題について考慮していただければと思います。

B/Cが高く出るとか、低く出るとかいいましたけれども、不当に低く評価されている可能性が高い、そのような表現のほうがいいのかと思いますけれども、そういうことだと思いますので、よろしくお願いをしたいと思います。

——了——