

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1回）

議事録

○石田委員長

委員長を務めさせていただきます石田でございます。よろしくお願い申し上げます。

最初でございますので、先ほどは自己紹介でございましたけれども、委員長としてこのように考えておりますということを少しだけ話をさせていただければと思っております。

冒頭の縄田部長のごあいさつの中にもありましたように、これは今、試行段階にございます。形は定まっております。どういうやり方がいいのかということも、ある意味では、全国用意ドンでスタートして、いいものをつくっていこうというようなステージにおるものでございます。そういう意味では、いいアイデアなどをぜひ皆さんから積極的に出していただいて、それを事務局のほうで形にさせていただいて、関東ならではのといういいものにしていきたいと思っております。

いいものというのは、やはり透明で公正でなくてはならないし、科学的裏づけがなくてはならないと思うのですが、冒頭のごあいさつでも申し上げましたように、いろいろな人の思いがこもる、血の通ったということも同時に非常に大事なことだと考えております。そういう意味で、いろいろな視点があろうかと思っておりますけれども、本当に自由でフランクなご意見をいただければありがたいと思っております。

初めての難しい仕事でございますので、私自身一生懸命やりたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。あいさつとさせていただきます。

それでは、ここからは議事次第に従って進めてまいりたいと思っております。

まず第1番目が関東地方小委員会の運営規則でございます。事務局から説明をお願いいたします。

関東地方小委員会の運営規則について

○事務局

事務局として路政課長のほうから申し上げます。

お手元の資料の資料1をごらんください。資料1には、関東地方小委員会においてご議論いただく内容ということで、3つ、新規採択時の評価、計画段階の評価、地域の道路事業の効率的な実施についての意見聴取、こういうものを審議していただきたいということでお願いしたいと考えております。

なお、今年度の主な議題としては、①、②、③と書かれておりますけれども、このよう

な議題が今年度の議題と考えております。

次に、小委員会の運営規則でございますが、次のページをめくってください。本委員会は、道路分科会の中に設置される委員会ということでございまして、第1条のところに書かれておりますけれども、小委員会の組織、委員、会議、庶務その他委員会の設置等に関して必要な事項を定めるということでございます。

それから、小委員会の事務でございます。第2条です。これは、1つとして、地方における道路事業の効率的な実施に関し、整備局等からの報告を受けること。2といたしまして、整備局等の報告に対し意見がある場合には、分科会長に対してその具申を行うこと。この2つが規定されております。

第3条には、小委員会の委員と組織について規定しておりまして、小委員会の委員は道路分科会長が指名するという。委員の任期は2年。再任されることができませんけれども、最長6年ということになっております。

会議の成立要件でございます。会議は委員等の3分の1以上の出席がなければ開催することができないということでございます。

当委員会は全員で8名の委員から成っておりますので、3名以上の委員の出席で成立ということになります。本日は、まだ出席されておられませんけれども、久保田委員を含め6名の出席をいただく予定でございますので、この規則に従えば有効に成立ということになるわけでございます。

第5条、審議過程の透明性の確保でございます。これにつきましては、委員等の氏名、開催についてはあらかじめ公表する。それから、4番に書かれておりますけれども、会議に提出された資料等につきましては、会議終了後、速やかに公表するというような内容が記載されております。

次のページ、2ページ、第6条、これは割愛させていただきます。

第7条、要領の改正。これは、必要に応じて運営規則を改正することができるということでございます。

最後になりますが、附則ということで、「この規則は、平成22年12月〇日から施行する」と記載されておりますが、規則がこの委員会でご了承いただけたならば、本日の日にち、12月2日を記載して、頭の「規則（案）」の「(案)」を消去させていただきたいと考えております。

以上でございます。

○石田委員長

ありがとうございました。

ただいまの説明に対して、ご質問とかございますでしょうか。——よろしいですか。

では、承認いただいたということで、「(案)」をとって、これからそのようにしてください。

○事務局

ありがとうございました。

○石田委員長

次は、2つ目でございますけれども、道路事業の仕組みと現状ですね。お願いいたします。

道路事業の仕組みと現状

○事務局

道路計画第一課長をいたしております古川でございます。説明を担当させていただきます。

お手元資料を前の画面にも映写させていただきますので、どちらかご都合のよろしいほうをごらんになりながらお聞きいただければと思います。

1 ページ目でございますが、まず、道路事業の仕組みといたしまして、一番大きいところでございます、道路の種類についてのご説明をさせていただきます。

現在、法律に基づいて整備や管理されている道路が、全国に120万キロ余でございます。関東地整の管内であります1都8県に限りますと、29万 2,000キロというような数字になってまいります。

この道路は、図にございますとおり、高速自動車国道、直轄国道、補助国道、都道府県道、市町村道というように、法律に基づいて管理をする主体が分かれているわけでございます。

一方、この法律に基づく道路の種別のほかに、道路の事業の進め方として、有料道路事業というものがございまして、大きな区分になりますので、ご説明させていただきます。

通常、事業主体が公共主体である場合、税を用いて道路整備をするということでございますが、有料道路事業は、特別措置法の規定に基づきまして、借入金を用いて、完成した道路の利用者から料金を徴収してその債務返済に充てるという事業の仕組みでございまして、事業主体は、そこに書かせていただいておりますとおり、高速道路株式会社や地方道路公社といったような事業主体がこのような事業を実施しているわけでございます。

先ほどご説明させていただきましたさまざまな種別の道路にそれぞれ有料道路事業が存在しておりまして、高速自動車国道の有料道路事業、高速自動車国道の無料の事業というのが混在している状態であるのご理解いただければと思っております。

3 ページ目でございますが、道路の種別につきましては今申し上げたとおりでございます。では、道路事業と一言でいった言葉の中にどんなものが含まれているかということでございますが、ありていにいいますと、道路を新設したり改築したりする仕事と、維持管理をする仕事というような大別がされます。

道路を新設したり改築したりする理由は、ここに書いてありますとおり、今ある道路が

渋滞している、あるいは交通安全上の課題があるということ解消することを目的として道路事業を進めているわけでございます。さまざま原因はございますが、大きなものを申し上げますと、渋滞対策、あるいは交通安全対策ということでございます。維持管理につきましては、それぞれの管理主体が365日24時間、安全な走行を確保するために維持管理をしているということでございます。これが道路事業の内容でございます。

4ページ目でございますが、このような道路事業をそれぞれの事業主体が予算をもって実施するというところでございますけれども、規模の感覚をつかんでいただくために、当関東地方整備局の道路予算を例にご説明をさせていただこうと思います。

直轄事業という欄をごらんいただければと思いますが、これは100万円が単位になっておりますので、直轄事業の事業費が22年度の当初予算で2,286億1,300万円という費用をもって道路の新設・改築、維持管理を行っているということでございます。補助事業といいますのは、関東地方整備局を經由して都道府県や市町村に交付されるお金ということでございますので、参考までにごらんいただければと思います。

次、お願いします。この道路事業の事業費の推移でございます。ここでおわびと訂正でございます。「直轄改築費」と書いてございますが、「直轄事業費」の誤りでございますので、おわびして訂正をさせていただきます。

直轄事業費の推移でございますが、平成22年の2,286億円が先ほどの数字でございます。関東地方整備局管内で見ますと、平成16年あたりをピークに減少傾向になっておりまして、このような財政制約を受けながら道路事業を進めているという状況でございます。過去10年間でみるとピーク時に3,900億円ぐらいあった予算が、現在2,286億円ぐらいで推移している状況ということでございます。

次に、大きな話題の1つとして、直轄道路には——「直轄道路負担金」は「直轄事業負担金」の誤りでございます。恐縮でございます。——直轄事業負担金という仕組みがございまして、事業費の一部を地方公共団体に負担していただくという仕組みでございます。法律に基づいております。負担割合はそれぞれの法律に定められておりまして、高速自動車国道の新設であれば、国の負担が4分の3ということでございますので、地方の負担が4分の1ということで、県、あるいは政令指定都市の場合は政令指定都市様にご負担をいただいている、このような構成になってございます。一般国道の場合は、3分の2が国、3分の1が地方ということでございます。

なお、維持・修繕のところにはいろいろ書いてございますけれども、次年度以降維持・修繕にかかる費用につきましては全額国費ということで、地方公共団体から負担金をいただかないというような制度の改革があったところでございます。

次、お願いいたします。ここからがこの委員会に非常に深くかかわる部分でございますので、少し詳細にご説明をさせていただきたいと存じますが、公共事業の実施過程の透明性を一層向上させるということを目指して、政策目標評価型事業評価を導入するということが全公共事業の取り組みとして導入されたわけでございます。

左の①の欄でございますとおり、事業の必要性、内容が検証可能となるように従来の評

価手法を改善するということが1つ目の目的でございます。これは、冒頭、縄田のほうからもご説明をさせていただきましたが、従前、行政の内部で実施・検討した業務を公開のプロセスの中で実施していくということを主な目的としておりまして、事業の目的となります解決すべき地域の課題、その課題の背景にある事象の把握や原因の分析、こういったことを従来行政の中でやってきたわけでございますが、今回、本日もご披露させていただきますが、公開の場所でご議論をいただきたいということでございます。

それから、そこから導き出されます政策目標というものを明確にしていこうという取り組みでございます。

また、政策目標を設定した上、これに応じまして代替案を提示した上で、データ、コストのような科学的な指標から比較検討をして評価をしていこうという取り組みでございます。透明性の確保ということを主な目的にしたものでございます。

また、このような取り組みを事業の計画段階で行っていこうということでございまして、事業を実施してからではなくて、事業を計画している段階でこのような評価をしていくというのが新しいポイントでございます。

右側に観念図を書かせていただいております、従来の事業評価は、下の水色の3つの箱、新規事業採択時評価、再評価、事後評価という3つから構成されておりました、いわば事業を始めてから評価をしているということがこれまでのオープンな場での評価の仕組みであった。これに新たな導入として、新規事業採択の前に計画段階評価を入れる。具体的には、道路事業の場合、都市計画や環境アセスメントといった法律に基づく手続に入る前に評価をしようという取り組みであります。

この評価に当たっては、都道府県・政令市、これは直轄事業負担金のご負担をいただいているという観点からこういった方々のご意見をいただくとともに、第三者委員会からのご意見も承って評価をしようということでございまして、本委員会がこの第三者委員会に当たるとご理解いただければと思います。

流れとしては、課題の把握・原因分析をした上、政策目標を明確化して、代替案を複数——ここでは3つ例示しておりますが——提示した上、対応方針を決定していくというようなフローになってまいります。

8ページをごらんいただきたいと思いますと思いますが、特に道路事業に関して今の観念をもう少ししかみくだいてまいりますと、ある道路があつて、渋滞を回避するためにバイパスをつくる、あるいは拡幅をするという交通流に大きな影響を与えるような事業につきまして、今の流れで対策案を検討していくというのは、既にご説明したとおりでございます。

ただし、対策案を比較検討した結果、バイパスを整備するとなった場合は今ご説明したとおりの流れですが、大きなバイパスや拡幅の整備をせずとも、局所的に交差点改良をするようなことでこの課題は解決するというように結論づけられた場合には、後ほどご説明いたしますが、別のスキームの中で新規の事業化を整理していくという流れになります。

ですから、計画段階評価を始める段階では、バイパスをつくる、拡幅をするという結論をもたずに議論を進めていって、結果としてバイパスになるか、ならないかというような

評価の仕組みにしていきたいということでございます。

もう1つのほうの流れでございますが、「局所的な事業」と書かせていただいておりますけれども、具体的には、交通安全を目的にする事業や防災のような事業で、いわゆる計画段階というものが存在しないもの。重大な事故が起きてしまった、重大な災害が起きてしまったというようなものについては、計画をしている時間がないので、課題の把握をしたら、ロングリストを作成して、要対策箇所のリストの中から原因分析・対策立案をして対策案を決定していくというような、少し違う流れをつくっていくことを考えておまして、これを「成果を上げるマネジメント」と呼ぼうというふうにしております。

先ほどご説明させていただきました局所的な改良の案が左のフローから生まれた場合、途中から右の流れに編入をして、この成果を上げるマネジメントの枠組みの中で事業化を議論していくということを考えているわけでございます。

次、お願いいたします。少し観念的になってしまいましたので、バイパス、拡幅等の事業から順に事業のプロセスと今ご説明したことがどういう位置関係にあるかを整理させていただきたいと思っております。

通常、これまでの流れでバイパス事業や拡幅事業をさせていただく場合には、まず、一番左の道路交通調査を皮切りに、交通の現況の把握をするなど、右側にどんどんフローが進んでいって、最終的に管理をするに至るまでになるということでございます。

このうち、左から4つ目、5つ目の箱のところでございますが、路線計画の検討を始めて路線の比較検討をする、この流れの部分について、今回、計画段階評価ということでお願いをしようというわけでありまして。後ほど、もう少し拡大した図で解説をさせていただきたいと思っております。

道路事業の流れは、その後、計画を詰めていきまして、都市計画の決定をし、事業着手をする。そして、測量や設計を経て、用地買収をして工事を実施した後に管理段階に至っていくというような流れで道路をつくっているわけでございます。

10ページでございます。今申し上げました路線計画の検討を始めて、路線の比較検討を終えるまでの間、矢印1個であらわした中には、今回、計画段階評価として委員会にお願いしたい、ここに記載したような内容が検討事項として含まれるということでございます。これまでこのようなことは行政の内部で行ってきたということでございます。

具体的には、地域の課題の把握であるとか、その原因の分析、目標の設定や対策案の方向性の決定、それから地域の意見を聴取するというプロセスを最近の事業では重んじておまして、この意見聴取の方法を決めて、実際にはアンケートのようなことをいたしまして、必要に応じて対策案を修正しながら、最終的に対策案を複数比較検討して、決定していくというプロセスになります。この黄色でハッチをかけた部分について委員会で所掌していただき、ご議論をいただき、最終的には対策案を決定していただくということをお願いしたいわけでございます。

その後、路線の対策案が決まりますと、ここから法律の手続によります都市計画の手続

であるとか、環境影響評価でございますがアセスの手続、こういった手続が始まってまいります。ここについては行政のほうで手続をとらせていただきまして、都市計画決定のところまでは行政の仕事としてやらせていただこうと思っております。

具体的に予算化して新規事業をしようというときに、新規採択時評価というのがやってまいります。これについて審議会でご審議いただくということになります。これは、事業の規模によりまして、審議会の本体で議論いただくか、この小委員会でご議論いただくかが決まってまいります。高規格幹線道路や総事業費 250億円以上の大規模な事業につきましては、本省のほうで審議会を開いて議論をいただく。それ未満の事業につきましては、この委員会の場で新規採択時評価をしていただく。こういうことになります。

続きまして、11ページでございますが、先ほど2つ流れのあった右側の小規模な事業のほうでございますけれども、局所的な事業でございます。例として交通安全事業のプロセスを書かせていただいております。

バイパス事業と少し流れが違いまして、全国レベルと書いてございますが、これは本省でやっているような仕事ということでございまして、長期目標や各年度の目標を定めて、これを予算化していくという作業が本省であって、財政の制約の範囲内で事業をやることになるわけですが、現地レベル、我々のレベルでは、交通安全でいえば、事故の危険区間というのを抽出して、その事故の発生要因を分析して、対策メニューを決めていくというような流れをつくっております。対策メニューの中から具体的に事業を実施するものを選んでいくという流れになっていきます。

事業を実施いたしますと、効果計測、データの収集をいたしまして、分析・評価をして、また、PDCAのサイクルということで、事故が減ったのか、減っていないのか、もう一度再検証をして、このループを回していくというのが現場で起きていることでございます。

また、達成度を本省に報告いたしまして、その達成度評価をもってまた次年度の予算が編成されていくというような、小さなサイクルと大きなサイクルが回っている状態ということでございます。

この事業に関しまして、この委員会で、効率的な実施につきまして、本日の議題ではございませんけれども、意見を聴取することが予定されております。

現時点で、橙色で色づけさせていただきました具体的な箇所の抽出であるとか原因の分析、メニューの選定ということにつきましては、各県ごとに個別に有識者委員会をつくらせていただいております。現在、鋭意議論をしていただいているところでございますので、この委員会とのすみ分けを整理して、この委員会でのご審議事項をご相談したいと思っておりますので、またその段になりましたら、よろしくお願いいたします。

ここまでが事業評価の仕組みについてでございます。

12ページ以降は、関東地方の特徴ということで、きょうご議論いただくに当たりまして、簡単に関東地方の諸元をご説明させていただきたいと思っております。

我が関東地方整備局の管内は、1都8県でございまして、長野、山梨を含む9の都県が関東地方整備局の管内ということでございまして、面積にしますと、日本全体の13%の面

積に当たります。この13%の面積に人口の35%、GDPの39%が集積している状況ということでございます。

続きまして、13ページでございます。そのうち道路の状況につきましてご説明させていただきたいと思っております。道路の整備率につきましては、各道路種別ごとにごらんのような数字になってございます。高速自動車国道は、新設線がある関係で、整備率というものがこの数式では出せないものですから、バーにさせていただいておりますけれども、おおむね半分ぐらいの整備率というところでございます。

それから、改良率は飛ばさせていただきまして、旅行速度ということでございます。これは、それぞれの道路を平均してどれぐらいの速度で車が走れているかということでございます。高速自動車国道は81キロほど出せていると。混雑度は、大きいほど渋滞しているという指標でございます。1を超えると混雑しているということなのですが、高速自動車国道は80キロで走っておりますので、余り混雑はしていません。一方で、直轄国道のような道路につきましては、旅行速度が28キロということで、混雑度も平均で1.2ということでございますので、全体的にも混雑しているし、当然渋滞の激しい地域もたくさんある。こういう現況になっているということでございます。

続きまして、14ページでございます。今申し上げたようなことをもう少し別の指標で分析したものでございます。損失時間と申しまして、このバーの意味するところは、走っている車の台数に、その車が走っている時間を掛け合わせたものがこの全体でございまして、そのうち、道路が自由に走行できる状態であれば、その車がどのくらい時間を要したかというのが青ということでございますので、青は、渋滞していなくても、皆さんが生活をするために要した時間ということになります。その引き算をした赤い部分が、自由走行と実際の走行の差を積分したものであるということでございますので、ロスタイムということでございます。損失時間ということで、関東地方全体で16億時間ございまして、割合にすると、全体の43%は損失しているということでございます。全国平均いたしますと37%ということでございますので、関東地方は全国平均に比べて損失割合の大きい地域ということでございます。

15ページでございますが、これを県別にみますと、当然の結果なのですが、東京を中心として1都3県、首都圏につきまして混雑の割合が大きいというような傾向になっているというところでございます。

16ページは、さらにその照査として、具体の事例を1つケーススタディーしたものでございます。物流について勉強したものでございます。説明は割愛させていただきます。

17ページは、道路整備をいたしております地域の周辺の土地利用の変化ということで、これもケーススタディーとして、一般国道であります圏央道の周辺、これはまだ整備中の路線でございますけれども、ここで集積が始まっている、それが全国平均の3倍の伸びで新規工場の立地がなされているということで、道路整備と企業立地のような社会活動の関係を調べたものをご紹介させていただいているものでございます。

以上でございます。

○石田委員長

ただいまのご説明に対して、ご質問等ございますか。どうぞ。

○味水委員

ご説明ありがとうございました。8枚目のスライドで、左側が緑で、右側が赤の枠があると思いますが、大きな影響と局所的な事業、左でやって、ちゃんとするぞとなったら、バイパスとしてさらに進みますよと。そうでなければ右側に回りますよということだったのですが、この最初の区分けはどうやってなさるのでしょうか。教えてください。

○事務局

ちょっと舌足らずで恐縮でございました。左側の流れも右側の流れも、常に検討しているとお考えいただければと思うのですけれども、特に右側は局所的な課題ということで、例えば、交差点単位だとか、そういった単位での課題把握をしたものを集計いたしまして、ロングリスト、箇所のサイズが小さくて箇所数の多いリストが右にできてくる。この中で局所改良をするべき箇所がどこで、優先順位がどういうものであるということが右側の流れで分析されるということがございます。

左側の流れは、もう少し広い圏域での——今回試行していただくわけですがけれども、ある地域全体の課題ということをとらえて、それが道路整備によって解決するかどうか。するとすれば、どういう道路を整備すればいいかということ議論していくというように、2つの流れがある。当然ながら重なりがありますので、左で検討していたけれども、実は右の要素の組み合わせで処理できるという場合も結論としてあり得るので、この矢印が観念として必ず存在するということがございますので、ある課題に対してどちらかしかやらないということではないというようにご理解いただくのが、この図の見方としてはいいのかなと思います。

○味水委員

ありがとうございました。

○石田委員長

よろしいですか。

それに関して、ちょっと私もお聞きしたいんですけれども、例えば、防災事業というのは災害復旧事業とは異なるわけですよ。防災のために、相当長きにわたってつけかえるというようなものも局所的な事業のほうに入るんですか。それはバイパス、拡幅等の中に入るんですか。

事業として違いがあるというのはわかるんですけども、実際に果たしている機能とか、完成後提供するサービスに照らしてみると、どうもこの辺の差というのはどこで線を引く

のかよくわからないんですが、その辺いかがでしょうか。

○事務局

ご指摘のように、防災のために、結果としてバイパスをつくるということも全国的にある状況でございまして、それは、課題を整理していく中で、のり面1個を保護するだけでは処理できない、あるいはそういうものが連担しているという課題を把握したら、それは対策としてバイパスという案が出てくるということで、右で検討している——ここには矢印はありませんけれども、実際の作業としては、右で何かやっているときに、バイパスや拡幅ということを考えなければならないという防災もあるのだらうと思います。今のご指摘を受けて頭を整理するとそういうことになるのではないかと思いますので、計画段階評価というものの領域は、交通流に大きな影響を与える事業ということで、あたかも渋滞の解消を念頭に置いたような表現になっていますけれども、必ずしもそうではなくて、防災のようなものが計画段階評価の中で議論されていくということもあり得るのだらうと思っております。

○石田委員長

それは、だれがどこでどう決めているんですかね。

○事務局

まさにそれを私どもが今までそれぞれの考えでやってきておったわけですので、最初からこの委員会で、これはどっちの流れでいこうというのをご議論いただければと思います。右側の局所的な事業についても、次回、どのようにご議論いただくかというのも審議いただきたいと思っております。

○石田委員長

ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

細かい話で申しわけないのですが、14枚目で、区間ごとの年間実績速度の上位10%値と書いてありますが、結構速くないですか。大丈夫ですか。速度規制を超えてしまっているとか、そんなことはない。

○事務局

いろいろトライアルもした上で、もちろんどこかに決め事が書いてあるわけではありませんけれども、傾向として——上位10%値というのは、上から10%の値を捨てて、要するに100台走っているうち上から10台目、下から90台目の速度をとるということで、上のほうの速度は、すぐくスピードを出されている方とかがいらっしゃるの、それを基準にするとミスリードするという観点で、上を10%捨てているということですが、10なのか20な

のかというのは、いろいろと試した上で、実感に合うのが10%だったという作業でございます。

○石田委員長

わかりました。ありがとうございました。

ほかに、何か質問等ございましたら、お願いしたいと思いますが、よろしいですか。

それでは、4番目の議題を終わりにして、以上のものを前提にしながら、きょうの審議事項でございますけれども、「中部横断自動車道（長坂JCT～八千穂）計画段階評価の試行」に入らせていただきたいと思います。

説明をお願いして、それからまた議論をしてみたいと思いますので、よろしく願いいたします。

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、お手元の資料3の表紙をおめくりいただきまして、1ページ目をごらんいただきたいと存じます。また前の画面にも映写させていただきますので、どちらか都合のいいほうをごらんいただければと思います。

1ページ目は、「広域計画図」と書かせていただいております、話題の箇所的位置を示したものでございます。県境を書かずに恐縮でございますが、長野と山梨の県境に当たります中部横断自動車道の長坂というところ——長坂が山梨側でございます。八千穂が長野側でございます。延長約34キロに当たるところを今回試行箇所としてご議論いただきたいと考えております。

この図面は、関東地方の広域のネットワークということで、高規格の道路のネットワークを示したものでございます。実線で書かれている線が既に存在する道路。破線で書かせていただいているものが事業中ということで、工事をやったり用地買収をしたりということで、既に予算化をして事業を進めているところ。マルとか四角の赤い凡例で示したものが、まだ計画段階にあるものということで、具体的な事業は実施していないものということでございまして、今回試行いたします中部横断自動車道のほか、そこから西に行きまして、長野と岐阜の県境に当たります中部縦貫自動車道というもの、それから都心に行きまして、ちょっとごちゃっとしておりますけれども、文字がなくて恐縮でございますが、第2東海自動車道、第2東名、新東名と呼んでいるものでございますが、これの横浜よりも東京寄りというもの。それから、東京外郭環状道路という環状道路がございまして、これの海に近いところの3つほどポチがついているところでございますけれども、外環の東名以南と呼んでおりますが、ここ。それから、わかりにくいですが、房総半島の先っぽ、東関東自動車道館山線の約5キロの区間、これが関東地方に残されている高規格の道路の残った計画ということでございます。

このうち、きょう、このように資料を作成してご披露できるほど照査の熟度が高いものというのが、関東地方の中では唯一この中部横断自動車道の長坂～八千穂間ということで、全国的にも試行に選ばれて、今回テストケースとしてご議論いただくということでございます。

2ページ目でございますが、対象の地域を拡大いたしまして、この図面は北を右側に倒した図面になってございますけれども、北側、上信越道という高速道路と、南側、中央道の間を結ぶ区間、全体57キロのうち、既に事業をしている23キロを除いた34キロの区間が、基本計画区間と書いてございますが、ありていに申しますと計画段階の区間ということでございます。

地域といたしましては、幹線道路南北方向は補助国道の141号線があるのみというようになってございまして、また、短い区間でございますけれども、山梨側に旧清里有料道路ということで、現在無料でございますが、6キロほど、規格のそれなりに高い道路が存在しているということで、残りは街路のような道路という地域の道路でございます。

3ページ目でございますが、これから中身をご説明してまいりますけれども、本日ご議論いただきたい事項といたしましては、後ほど、地域の課題を整理させていただいておりまして、原因を分析しております。この地域の課題の整理や原因の分析について、おかしなところがないかということをご議論していただきたいということ。

それから、今回は案をご提示できませんけれども、対象路線の整備の目標を定めていかなければならないということで、これについてご所見を承りたいと思っております。

それから、後ほどご説明させていただきますが、案をつくりましたら、地域の意見をアンケートのような形で聴取したいと考えておりまして、このアンケートの聴取方法について、原案をもってきておりますので、ご議論いただきたいと思っております。

4ページでございますが、地域の概要をご説明させていただきたいと思っております。まず、地域の位置でございますけれども、首都圏から大体100キロから150キロぐらい離れたところに位置しておりまして、図面上、佐久市、南佐久地域、北杜市と書かせていただいたところに計画路線がございます。観光や農業が主な産業となっている地域でございます。

5ページでございます。八ヶ岳と関東山地に挟まれました高原地帯でございまして、南から北向きに千曲川が流れているという状況になってございます。高原を生かしました野菜栽培が盛んでございまして、あわせて、日本有数の避暑地ともなっている地域でございます。

6ページでございます。観光の観点から申しますと、山梨側の北杜市におきまして、南側でございますけれども、年間500万人の観光入り込み客があるというような状況でございますが、逆に、北側、長野側の南佐久地域におきましては観光入り込み客数は少ない状況になっているということでございます。

7ページ目でございます。少し詳細な図になって恐縮でございますけれども、地域唯一の南北方向幹線道路である国道141号でございますが、交通量は、箇所によりまして異なりますが、12時間、半日の交通量で5,000台から2万6,000台といったような水準。旅行

速度は、平均すると39キロということでございます。大型車混入率は13%ということでございまして、平均いたしますと、大型車の混入率はそれほど高い状況ではございませんが、下の図をごらんいただくと、大型車混入率は上から2つ目のグラフの青の線でございますけれども、局所的には大型車が30%、走っている車の3割が大型車というような箇所もありまして、野菜の産地でございますので、こういったものの運搬のための交通が、唯一の幹線道路である141号を走行しているという状況になっております。

それから、速度についても、平均いたしますと40キロほど出ておりますけれども、局所的にみていきますと、速度低下が起きている箇所もあるということを確認しておりまして、後ほどご説明させていただきますが、国道141号そのものの形が非常に厳しい区間がございまして、そういったところで速度低下が起きているのではないかと考えているところでございます。

8ページ目は、別途、6キロだけございます旧清里有料道路という道路でご紹介させていただいたものでございますが、現在、無料で開放してございまして、12時間の交通量で2,700台ほどの走行がございまして、旅行速度は60キロということで、ほぼ自由な走行ができていますというところでございます。

9ページでございますけれども、ここからが課題の整理ということでございまして、今のような地域の概況をご理解いただいた上、これから、事務局がとりまとめました課題の整理、原因の分析についてアドバイスをいただきたいと思っております。

まず、1つ目の課題といたしまして、我が国の国内の貨物輸送は90%をトラックに依存しているということでございますけれども、現在、都心を介して中部・近畿地方と北関東、あるいは南東北地方を結んでいる物流量が28万トンと推定されておまして、これは全国で動いているものの4%に当たるという非常に大きな水準ということでございます。仮に首都圏直下型地震が発生した場合、物流の機能に大きな影響が及ぶという課題の把握をしているところでございます。

次ページ、10ページで、その原因でございます。非常にシンプルに書いておりますけれども、現在都心を迂回する幹線物流ルートがないということに起因しているのではないかと考えておまして、中部横断自動車道の当該区間が整備がなくて切れる状態になりますので、大規模地震が首都圏で発生したときに、この物流が寸断されてしまうというようなことがあるのではないかとこのように整理しております。

11ページ目でございます。今のは広域的な課題でございますが、地域に視点を移しまして、この地域の市町村でございまして南牧村、川上村、こういった村では、第1次産業の就業人口が50%以上ということで、皆さん主に農業に従事されているということでございまして、日本有数のレタスの産地になってございます。日本のレタスの出荷の16%がこの南佐久地域から出荷されているという状況でございます。

レタスの鮮度に対して予冷処理というのは非常に重要な工程になってございますが、現在、遠方の小売店や市場に卸すに当たりまして、時間の余裕がないことから予冷処理ができていないという状況になってございまして、この予冷処理が30分、1時間できるだけで

鮮度が3日、4日確保できるということで、非常に高品質な野菜を東京やその他地域に出荷することができるようになる。このような地域の課題を抱えているというように調べたものでございます。

12ページ、原因分析でございますけれども、南佐久地域におきまして、高速道路のインターチェンジにアクセスするのに1時間以上要している地域がまだ幾分取り残されているということでございます。

絵の見方でございますけれども、右の絵で、緑っぽいハッチを付けさせていただいた地域が1時間で高速道路に乗れる地域。逆にいいますと、緑のハッチのかかっていない地域は高速道路に乗るのに1時間以上かかる地域ということでございます。一方で、赤でハッチのかかったところが農業を実施している地域でございます。赤でハッチをかけた中に、まだ高速道路のインターチェンジに1時間でたどりつけない地域が取り残されているという状況になっている。このようなことが農業の売り上げなどに影響するのではないかとというように分析しているところでございます。

13ページでございます。また地域的な課題ということで、医療機関へのアクセスという観点でございますが、南佐久地域や山梨県の北杜市には、第3次医療施設といたしまして、高度な治療を行える医療施設がない状態になってございまして、現在、このような病院に当該地域から行くには非常に搬送の時間を要している状況でございます。特に、南佐久地域は高齢化が進んでございまして、心疾患による死亡者が全国平均の1.4倍というような状況になってございまして、非常に地域に不安が芽生えている状況ということでございます。

14ページ、原因でございますが、先ほど来申し上げておりますけれども、交通基盤が道路の場合国道141号しかないということで、救急車が通る道が限られてしまっているということでございます。

図の見方でございますが、黄色のハッチが第3次医療施設に30分でたどりつけるエリアということで、かように狭いエリアになってしまうということでございます。一方、人口分布が赤のハッチでございまして、救急医療施設に30分でたどりつけない地域に多くの方がお住まいになっている状況ということでございます。

続きまして、15ページでございます。これも地域の課題ということでございまして、鉄道との関係を少し調べたものでございます。地域にJR小海線という鉄道がございまして、小海線の運行本数は1日に11往復ということで、交通基盤としてはそれほど大きな輸送力をもっていないということでございまして、課題の一番上でございまして、この地域は自動車保有率が非常に高くなってきているということでございます。グラフにありますとおり、平均で1台以上は必ずもっていらっしゃるという状況でございます。地区によりましては2台自動車を保有しているというような地域になっているということでございます。

このような地域であるにもかかわらず、後ほど分析をご紹介しますが、国道141号にいろいろ課題が残っている状況ということでございます。

16ページでございますけれども、国道141号におきまして、走行性を阻害する要因が幾つもあるという状況でございます。雨量通行規制区間と申しまして、一定の雨量が観測さ

れますと通行止めや通行規制を行うような区間が1ヵ所ございまして、移動性を阻害しているということ。それから、写真にもございますとおり、幅員が狭小で、大型車のすれ違いに困るような箇所が10ヵ所。これは道路構造令という政令の基準値を下回っている区間というようにご理解いただければと思いますが、こういったものが10ヵ所。それから、線形不良の箇所。これは曲率半径といたしましてカーブが急過ぎるところということですが、これが14ヵ所。それから勾配が急過ぎるところが9ヵ所というようなことでございます。さらに、過去には通行止めになるような盛り土の崩落なども起きておりまして、安全性の高い交通機能が不足している状況になっております。

このような地域の課題を解決するために、政策目標を定めた上、対策案を考えていかなければいけないということでございますけれども、この計画が、全線高規格幹線道路ということで整備するというのが基本計画の内容でございますが、このような案のほかに、現道のうち利用可能な区間はないかというような視点、現道を局所的に改良すれば課題が解消していくのではないかとといったような視点で、今後、複数の案を立案・比較していきたいと考えてございます。

この点につきましても、もっとほかにこういうアイデアがあるということがございましたら、ぜひアドバイスをいただきたいと思っている次第でございます。

その現道を活用するという視点で、先ほど141号の状況につきましては、くしくも別の話題で説明いたしましたので、重複を割愛いたしますけれども、旧清里有料道路につきましては、写真のような状況になってございまして、平成10年に開通した、まだ新しい道路でございまして、平成17年から無料開放をされているところでございます。一部、勾配が急で、登坂車線といたしまして、トラックなどの走行速度が落ちますので、そのための特別な車線が設置されているような区間がございますけれども、全体的に走行性が高い状況になってございます。ごらんいただければわかりますとおり、幅員もしっかり確保されている、2車線の道路でございます。設計速度は50キロでございまして、車道の幅員は3.25メートル、これは標準的な幅員でございます。これが確保できております。それから、道路中、信号によります交差点が両端にございます。それから、立体の交差点ということで、信号を伴わない交差箇所が2ヵ所ございます。このような有料道路の様子になっております。

19ページでございます。案をつくっておりませんので、それによってまた聞き方が変わるということになるかもわかりませんので、きょうお決めいただくことは難しいのかもしれませんが、地域の皆様にも意見を聞いていきたいと思っております。聞く内容は、きょうご披露させていただいた課題の把握内容が正しいかということはもちろんのこと、政策目標や代替案を次回委員会では事務局案としておもちしたいと思っておりますが、そういったものを地域の皆様にアンケートの形で意見聴取したいと思っております。

対象エリアは、8市町村ということで、沿線の8つの市町村、合計6万7,000世帯を対象に行いたいと思っております。全戸配布のアンケート調査にするかどうかは、後ほどのご議論を踏まえて、また次回、案をお示ししたいと思っております。

情報提供の方法といたしましては、広報誌を配布することを基本に、それを補足する形

で国道事務所や関係市町村の協力を得て、ホームページ掲載なども考えていきたいと思っております。

最後に、20ページでございます。説明中に申し上げたこともございまして、くどくどと恐縮でございますが、今後の進め方の事務局案でございます。本日の審議を経て、次回、第2回の委員会では、政策目標を設定した上、具体的に複数案を提示し、その課題の解決目標というものの評価をしていただきたいと思いますと思っているところでございます。あわせて、地域の意見聴取の方法を定めていただきまして、地域の意見聴取ということでアンケート調査を行いたいと思っております。

アンケート調査の結果を集計、とりまとめいたしまして、第3回委員会として、その地域のご意見も踏まえた形で対策案を複数案の中からどれにするかということを決めていただければと思っております。

その後、手続といたしまして、本省の事業評価部会、審議会でございますけれども、こちらのほうに報告をし、行政のほうで対応方針を最終的に定めるという流れを考えてございます。この進め方についてもご意見をちょうだいできればと思っております。

資料の説明は以上でございます。

○石田委員長

ありがとうございました。

まず、ご質問がありましたらお願いしたいと思います。どうぞ。

○味水委員

確認を込めて2点だけお話を伺いたいのですが、まず1点は、とてもしょうもない話で大変恐縮ですが、13枚目、14枚目あたりで医療機関へのアクセス不足の話がありました。14枚目で、高速道路ができると、どのような形で30分圏域、黄色い面積がふえるのかという検討などをされているのかというのが1つの質問で、それに関連する質問とすると、この代替案というのはどこまで考えるのか。高速道路か、規格の高い道路という形だと思うのですが、じゃあこの真ん中に病院をつくってしまえばいいじゃないかとか、そういう代替案は当然ここでは考えないんだろうと思いますが、そういうほうが効率的であれば、どうするんだろうと。その点について検討されているのかというのが1点。

もう1点は、16枚目で、雨量通行規制区間がこのようにあるよ、狭小区間がこうあるよとあるのですが、雨量通行規制が実際にかかる期間というか頻度、盛り土が壊れて走れなくなってしまうという頻度はどの程度生じているのだろうか。おわりの範囲で構いませんので、2点教えていただければと思います。

○事務局

1点目について申し上げます。14ページをお願いいたします。

高速が整備されればどう変わるかは、当然、今後作業をいたしましてご提示しなければならぬと思っております。本日、こういった課題の整理、原因の分析、これが行く行く道路の整備の評価軸として用いるべきということでご審議いただければ、それに対して高速を整備したことによってどんな効果があらわれるかということは整理していきたいと思っております。

その中で、病院をつくるという代替案をどうするべきかということですが、はなから排除するというのは、思想としては違うんだろうと思っております。そういったものと比較しても、なお道路を整備して、1軸ではないので、ほかの課題との関係もありますけれども、どこまできちり科学的にやれるかどうかは、精度はあるかもしれませんが、コストの比較みたいなこととかは観念的にはやらなければいけないと思っております。ただ、我々が果たしてどこまでそれが整理できるかというのは、またご相談しながら、資料は準備していきたいと思っております。道路整備以外の代替案を排除するというのは、この計画段階評価の思想としては間違っていて、多分そういったものも比較をするべきだという発想なんだろうと思っております。

それから、もう1点、頻度はわかりますか。

○味水委員

すぐにわからなければ……。

○事務局

正確なデータは次回ご披露させていただきたいと思っておりますけれども、完全な通行止めというのは2年ほど前に1回あったというような程度で、年間に何回も起きているという感じではないという状況です。正確なデータを次回おもちしたいと思っております。

○事務局

ちょっと補足、よろしいですか。

○石田委員長

どうぞ。

○事務局

今、事務局のほうで、道路以外の施策は排除できないというのはそのとおりでございます。ただ、私どもは道路行政に携わっているということですので、例えば、病院を真ん中につくるとすれば、どれぐらいの負担がかかるのかというのを一般論的に整理して、地元の市町村、あるいは県——病院を運営される方々に、アンケートをとるときに、同様に病院をつくる気はあるのか、あるいはつくったらどういう負担があるのかということも含めてお伺いするというのが、行政上は正しい、私どもの目指すやり方かなと思っております。病

院をつくれればいいじゃないとって、私らがじゃあ、さよならというわけには多分いかないと思いますので。

○味水委員

質問の意図としましては、最終的にアンケートとかをとるのであれば、当然そういうのが市民の人たちがイメージするものだと思うので、それも考慮されたほうがいいのではないかと。

○事務局

はい、注意いたします。

○石田委員長

ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

○牧野委員

今の件に関連してご質問したいのですが、ここに書かれている第3次医療施設というのは、高度救命救急センターのことを指していらっしゃるのでしょうか。こちらの佐久総合病院、諏訪赤十字、山梨県立中央病院というところは高度救命救急センターが設置されているということでしょうか。

○事務局

ご指摘のとおりでございます。

○牧野委員

だとすれば、新しい病院という代替の案ということについて、千葉県ではドクターヘリとか、福島のほうではドクターカーとかという仕組みがあるようですけれども、そのようなことも、30分以内に搬送するというところに寄与する制度としてあるのではないかなとちょっと思いました。

○石田委員長

はい、どうぞ。

○小濱委員

今ここで課題が4つ上がっていますでしょう。災害時の代替輸送の話と、新鮮な農産物を配達できないという話、それから、今の医療機関へのアクセスの問題があって、あとは隣接地域への移動と4つ上げていますけれども、この4つの課題というのは正しいんですかね。

というのは、今話題になっている、医療機関へのアクセスが不足しているとおっしゃっているのは、地元の方々にちゃんと聞いて、こういうニーズが出てますか。そこをお伺いしたいんですけど。

○事務局

我々がこの資料をつくり込むプロセスの中で、地域の方に聞いた意見というのは、市役所を通じて聞いているとかということですので、必ずしも正しくはないのかもわかりませんが、こういった不安はあるとは聞いたということですので。ただ、先ほど来の議論にありますとおり、この課題の設定がまさに正しいのかどうかということも含め、アンケートをとっていく中で明らかにしていかなければいけないのかなと思っております。

○小濱委員

差し出がましいのですが、僕は、この辺をフィールドにしているんですけども、ことしも夏に北杜市のほうに入ったんですね。地域の皆さんにサンプル調査をしたんですけども、こういう課題が上がってこないのね。もっと違う課題が上がっています。

ですから、怖いのは、今、一番最初の入り口じゃないですか。そのときに、行政の皆さんが、私たち委員に対してこういう地域の課題がありますよと提示をされる、その出し方が、行政内部で検討されている、一方的な見方だったりすると、今みたいな話が出てくるのだと思います。本当は地元の人たちはそんなに医療機関について困ってない。長野県の医療方針もあれば、山梨県の医療方針もあって、これは結構充実しているんだということが背景にある場合、私たちが勝手にこれが地域の課題だと思い込んで、じゃあこの課題をどう解決しましょうかと、一生懸命道路的に考えていっても、結局、さっきフローをみせてもらいましたが、上がったものが地域の課題を解決しないという場合が起こり得るのではないかと、ちょっと不安だったんです。

ですから、地域の課題を出すときの根拠とか、あるいはその方法については、分科会長なり委員長と相談なさって、ある程度客観的な指標をもってこないとまずいかなという感じがしています。僕は、地元だし、地元をことしも調査したという感覚からいうと、少なくとも医療機関に対する不安はなかったように思います。

○石田委員長

非常に貴重なデータをおもちのようですので、またいろいろ教えていただければと思うんですけども、先生はどういう課題が課題だと把握されているんでしょうか。

○小濱委員

もしこの道路ができ上がると、観光の専門だから観光の話をしますけれども、軽井沢を中心にする観光エリアと、小淵沢を中心にする観光エリアが一体化して結ばれるんですね。ここに上げられているように、この間の地域というのは交通がすごく不便だということも

あって、GDP的にはものすごく低いんです。所得が低いんです。そこが、道路が抜けて、両方の観光客が交流するようになるというか、一体的な、広域的な観光ができると、地域振興への課題というのがものすごく高まるんです。

皆さんがお出しになったデータで物をいいますと、どこかに棒グラフがあったでしょう。6枚目ですけれども、北杜市は500万人という数字が出ているけれども、長野県側のほうの数字で、南佐久地方は110万人と書いてありますが、長野県の人はこちらには期待してない。むしろ、軽井沢高原8.3%と書いてある中身は800万人なんです。ですから、彼らが期待しているのは、北杜側の500万人に長野県側の800万人足す110万人、約1,000万人ですけれども、この観光客が集まる地域になるということにもものすごい経済的な期待をしています。

地域の願いというか課題としても、わずか40キロの地域ですから、この地域をいかに広域的な観光振興を進めて、それが地域経済に結びつくというシナリオを書くかというのがまず第一だと思います。

それから、2番目の上がってきた課題というのは、地域の閉塞感なんですよ。ここに書いてあるんですけれども、ちょっと表現は違うけど中身は同じだなと思ったのは、隣の地域への移動が困難というふうに15ページのところで分析されていますよね。これ、移動が困難というよりは、恐らく閉塞感というとらえ方だと思っています。

皆さんのほうでお調べになっているかどうかわからないんですけども、例えば、生活圏域がどこまで広がっているかというやつで、買い回り品だとか耐久消費財をどこから買っているかというのとか、その頻度をお調べになると、ここに住んでいる皆さんはスーパーがなかったりするので苦労なさっていて、小淵沢のほうか甲府へ出るか、あるいは佐久は余りないものですから小諸、上田のほうに出るか、しているんですね。こういうのは商業データとかマーケティングデータをみれば出てくるのですけれども、これがその地域のネックなんです。もしここに道路ができれば、上田とか甲府のほうに何分で行けるといいうのが出てくるはずで、彼らはそこに期待しています。

ですから、いかにも行政の人が書いたなと思って、ちょっとほほえんだのは、隣接地域への移動が困難という表現をすると、南佐久地域に住んでいる人が諏訪に行きたいけど諏訪に行けないとか、南佐久地域に住んでいる人が北杜市に行きたいんだけど北杜市に行けないというふうにとられます。でも、彼らは佐久市とか北杜市へは行きたくないんです。その向こうの小諸市とか甲府市へ行きたい。それはなぜかという、生活圏域がそうになっているからです。

そんなふうなここを突っ込まれたらどうですか。そうすると、地元へもっていっても、何となく真実味を帯びたというか、そうだそうだみたいな話になりそうです。

ちょっと1点、小言ですけれども、その15ページの中で「JR小海線」と書いてありますね。あれ、JRで正しかったですかね。僕もちょっと自信がないけど。今、民間か第三セクター運営じゃなかったですかね。信濃鉄道じゃなかったでしたっけ。違いますか？

よくわかりませんが、もし間違っていたら修正してください。

○事務局

まだJRです。

○小濱委員

そうですね、失礼しました。オーケーです。

○石田委員長

いろいろ貴重な意見、ありがとうございました。どうぞ。

○二村委員

確かにこの道路ができると、素晴らしい効果があるんだろうなというのは、拝見していてそうは思ったのですが、1つ疑問に思いますのは、この道路がないと、ここでいわれているような課題は解決不可能なのか、ということです。最初に味水先生がおっしゃいましたけれども、代替案としての選択肢をどこまで考えるのか等々、多少疑問がございます。

まず、課題①のところの広域的な課題は、大地震が首都圏で発生した場合に東西が分断されてしまうということだと思いますが、ではこの道路がなければ、それが解決不可能なのかといわれますと、中央道を使えばいいんじゃないかとか、第2東名があるんじゃないかと思えるわけです。ですからこの道路がないといけない、と言う理由を探すということは、一体どういうふうに理解したらいいんだろうと思ったところがございます。

あと、私、物流も専門なんですけれども、レタスの出荷に関しても、予冷処理が必要であるとあります。このような冷蔵装置をもったトラックというようなのもって、恐らく現在対応なさっているんじゃないかと思うわけです。もちろん、このような道路が建設されて、きちんと予冷の処理ができてということであれば、よりよい状況が生まれるというのは本当によくわかるんですけれども、道路の建設問題に比して多少問題が小さいのではないかと思った次第でございます。

あと、これは教えていただきたいのですが、清里の有料道路、この短い、6キロの区間ができたということですが、我々が今考えている全区間ではなくて、この6キロの区間のみにとどまったというのは、やはり観光目的だったからか、それ以外に理由があるのか、その点に関して教えていただきたいと思います。

○事務局

ご意見の部分は承って、次回反映させていただくということで、清里有料の件につきましては、ご指摘のように、この辺、避暑地でございますして、観光地に向かう道路の利便向上を目的と聞いておまして、我々主体ではありませんけれども、山梨県の公社が建設したと聞いておりますが、この6キロに限定している理由はそういう理由であると聞いてお

ります。

最初の広域的な課題、9ページのところで、大規模地震、特に首都圏直下型地震と中部横断との関係が1対1ではないのではないかということに関しましては、どのようなものを想定するかということにもよりますので、ここでいわんとしたことは、首都圏ということですので、1都3県の道路の交通機能が全く損なわれている状態のときに、当該路線があれば大きな迂回路ができ上がる。リダンダンシーという言い方をしているのですけれども、複数の経路をもっていることの強みということでございますので、当然ながら、どこで起きるかによってこの組み合わせが変わってまいりますので、細かくいえば、先生ご指摘のように、首都圏でも生き残っている道路で行ける場合ももちろんあるのだろうと思います。少し資料のつくり方が悪かったと思いますので、次回はそこをクリアにさせていただきたいと思います。

○石田委員長

どうぞ。

○久保田委員

済みません、大変遅刻しまして申しわけないです。埼玉大学の久保田と申します。よろしくお願いたします。

遅刻したせいで、多分私がわかってないのだと思いますが、まず教えていただきたいのですけれども、計画段階の試行ということでこの道路が取り上げられているということですが、この道路というのはどの段階にあるのですか。

○事務局

事業の実施の段階といたしまして、別の資料で恐縮でございますが、資料2の9ページをごらんいただければと思います。道路の事業、特に新設の道路のような事業は、この事業フローでやっていくわけですけれども、真ん中に「新規事業採択」と書いておりまして、この線より右側に入っているものはいわゆる事業中の箇所と我々は呼んでいて、これより左側にあるものが計画段階ということでございます。

具体的には、計画段階のうち、特に「路線計画の検討」「路線の比較検討」ここのフローを今やっているところでございまして、中部横断自動車道の長坂～八千穂間というのはちょうどこのプロセスにいたということで、今回、次のページでございますけれども、計画段階評価は、この路線計画の検討から路線の比較検討に至る、この部分について、透明性を高めて実施していこうという取り組みでございまして、テストケースとして、ちょうどこの進捗のところにこの事業がいたということでございます。

○久保田委員

わかりました。ちなみに、先ほどのフローでいうと、例えば、都決と事業化の間はどっ

ちになるのですか。

○事務局

都市計画と事業化の間というのは、厳密にいうと計画段階なのですけれども、この計画段階評価という意味合いでいくと、もう都市計画まで終わっていますので、後戻りできない、極めて困難な状態になっているということですので、計画段階評価の対象としては、少なくともテストケースとしてはよくないだろうということだと思います。

○久保田委員

わかりました。

それで、このケースは、今、調査中ということなんですね。ということは、私の推測が間違っていたら教えていただきたいのですけれども、これは東日本、あるいは中日本を含めた、この地域の全総ネットワークの検討をされる中で構想された路線ではないかと思うのですけれども、そうではありませんか。

○事務局

別の資料を映写できますか。——高規格幹線道路というものの説明をしなかったので、欠落していて恐縮でございます。

○久保田委員

大体わかっているつもりなんですけど……。

○事務局

全国で1万4,000キロに当たる高規格幹線道路のネットワークが全国総合開発計画の四全総、昭和62年に閣議決定されておりまして、そのときに全体の構想ができ上がっている。その中の延長の中に含まれている区間とさせていただければと思います。

○久保田委員

先ほどの私が途中から伺ったこの資料や今の議論を伺うと、どうもその観点がないですよ。つまり、この場所の医療がどうか、観光とか、そういうのはあるのですけれども、全体のネットワークの中でここがなぜ必要だと思われて、ここに構想されたのかという議論をしないと……。

つまり、ある意味、ネットワークが少しずつできてきて、最後のほうになってくれば、ここだけ本当にやる意味があるのかとか、こっちを回ればいいじゃんという話は当然出てきますよね。だから、ここをそういう路線単位でみてしまうと、まあなくてもいいじゃんみたいな話が、当然最後のほうになれば出てきてしまうんですね。

ただ、最初に計画したときには、先ほどのリダンダンシーとか、いろいろな観点も含め

て、全体のネットワークを構想されたと思うのですけれども、その議論をこの場合はしなくてよろしいのでしょうか。

○事務局

済みません、資料の準備が悪くて恐縮でございます。次回、そのことも含めて資料を構成させていただきますが、今、補足で卓上に配らせていただきました資料の、1ページ目には答えが書いてあるわけですが、2ページ目に、高規格幹線道路なるものをどのような基準で1万4,000キロの線を引いたかということが書いてございます。

6つの要件があって、これは当時、昭和62年の道路審議会で答申された要件でございます。読み上げは割愛いたしますが、例えば、1番、地方の中心都市を連絡するという観点、大都市圏の環状機能を確保する、重要な港湾空港との連絡、それから4番が非常に多くのネットワークに関連しますが、全国の都市、農村地区、人の住んでいるようなところからおおむね1時間以内で到達できるネットワークを全国に形成しようというようなこと、あとは5番、災害のリダンダンシー、あるいは当時既にできていた道路の渋滞解消というようなことを念頭に置いて、6つの要件から1万4,000キロというネットワークを構想したというものの、整備がまだできていない残っている区間という位置づけに当たります。

済みません、資料の準備ができてなくて、次回、この辺も補足したものをきちっと加えるようにさせていただきますと思います。

○事務局

補足させていただきますと、ここで決めた1万4,000キロのあり方については、また全体で再度議論しましょうということで、本省のほうの委員会で議論しますという方針が出されておりまして、今、先生おっしゃったように、このネットワークが是か否かという議論はちょっと横に置かせていただいて、この計画ありきではなく、その中で残されている路線の調査が進捗しているところをご議論いただいているということになっております。

○久保田委員

そこはわかりますが、この路線を議論するときに、ネットワークの観点がないと、議論の方向が、全体でみたときとかけ離れた方向になってしまう可能性があると思ひまして、ちょっと申し上げました。

○事務局

ご指摘のとおり、資料のつくり方で、広域的な課題のところのつくり込みにネットワークの議論が少し欠けているので、そういうあれだと思ひます。次回、注意するようにいたします。

○石田委員長

いかがですか。どうぞ。

○小濱委員

きょう答えていただかなくてもいいのですけれども、次回はつきりさせてほしいのですが、この計画の目的が何かということがちょっと明確になってないような気がします。これは課題の裏返しなのかもしれませんが、今、久保田先生がおっしゃったこととも関連するかもしれませんが、何のためにこの道路をつくるのということと、その期待される効果ってありますね。さっきから議論になっていきますけれども、この道路ができれば、ここに住んでいる人たちの生活がこんなふうになる、そういうものがあるとちょっとわかりやすいと思う。

それから、政策目標ってどこかに書いてあったけれども、きょうこの政策目標の話がちょっともなかったんだけど、例えば、佐久インターから須玉インターを何分で結ぶとか、そういう数値的な政策目標があるのか。なければどのような目標にするのかということも次回教えてください。

それから、これは質問というかあれなんです、さっき二村先生のご発言で清里有料道路の話がありましたが、これは北杜市とっているけれども、実際には小淵沢～清里なんです、ここの観光地に行くルートというのは2つあって、1つは、東京方面から行くと、小淵沢インターでおいて141号線を上っていくルートと、名古屋・諏訪方面から来た場合には、小淵沢インターでおいて、県道をビュッと上がって、鉢巻道路といわれるところに出て、そこから清泉寮のところまで行って下におりる、この2ルートがあるんです。

ところが、これが容量がいっぱいになってしまうので、小淵沢インターと須玉インターの間の長坂インターを利用しようということが出されて、県道58号だったか23号を使って、長坂インターから清里の駅の付近へもっていく道路をつくと、北杜市内の3つのインターが使えるぞという話であったと思います。

そこで、これも次回検討してもらいたいんですが、皆さんが141号線にこだわるのだったら多分こういう案なんだろうけれども、現地は、旧清里有料道路ももちろん通っているのですが、鉢巻道路の交通量は結構多いと思います。鉢巻道路を使って小淵沢へ抜ける道と、さらに鉢巻道路から長野県の原村へ抜ける道路がありますね。これは、先ほど写真で清里の有料道路が紹介されていましたが、あのレベルの道路になっているはずで。ただ、調べていませんから、所有者はわかりません。林道かもしれません。農水省がもっている道路かもしれませんけれども、そういうものと連結して、出口とか入り口を北杜市の須玉インターにどうしてももっていくのか、それとも中央道の諏訪南インターとか、あるいは小淵沢インターでもいいというような代替案もありなのかどうかについても次回教えていただければと思います。

○石田委員長

よろしいですか。

私だけがわかってないのかもわからないのですが、委員長がこんなことをいうと不謹慎

だとしかれるかも知れないけれども、我々は何をどこまで議論すればいいんですかね。代替案の検討といわれましても、小濱委員はよくご存じかも知れないけれども、私は余り土地勘がないので、どこにどういう路線を引いたらいいかというようなところの判断とか、これが本当に適切な代替案かとかというのが、自信をもっていえるかどうかというのがちょっとよくわからない。正直に申し上げますとそういう状況です。

そういう中で我々に期待されているものというのは一体何なんだろう。きょうもいっぱいいい意見をいただきまして、こういうのでいいのか、あるいはもうちょっと、うーんとか、あるいはもうちょっとやってみたいわとか、いや、そこまでちょっと、とか、その辺も議論いただければと思うんですけども、いかがですか。

○味水委員

その点でいくと、先ほど久保田先生のお話を聞いて、ああ、なるほどなと思ったのですが、ネットワーク全体の議論をするのであれば、最後にアンケート調査とか地域の方の意見を、当然聞いたほうがいいに決まっていると思いますが、どこまで聞くのかという、聞く内容だけではなくて、聞く度合いにもかかわってきますよね。

その高速道路が、最近の流行で無料になるのだったら、小諸まで買い物にいくとか、そういうのにも使うかもしれないけれども、使う人が観光客であれば、地域の人に聞くよりも、都心の、こちらに観光に行こうかなと思っている潜在的な需要の人たちに聞いたほうが、より利用の実態を反映するかもしれないし、上のほうの委員会でも、そもそもこれは高規格幹線道路だから高速道路でつくりますよとやってしまうと、ここでどこまで議論すればいいのかという、先ほどの石田先生のお話と一緒になってしまうんですが、素朴に、難しいなと感じるところです。これは質問していいんでしょうか。

○事務局

先ほど小濱先生からもご指摘いただいたように、少なくともきょうの資料には一切政策目標なるものがないと。ただ、きょう、逆に課題と原因分析のご指摘をいただく中で、それにつながるアドバイスをいろいろいただいたということです。次回、政策目標の案をおつくりして、みていただきたいというのがまず1点あります。

そのときに、その政策目標を評価していく。政策評価型ですので、それを事務局のほうでつくる代替案がどのくらい政策目標を達成するのかということが評価軸になって、代替案として我々が次回お示しするものの中から、こんなのはそもそも案になってないとか案になっているということは、きょうご議論するのは題材がないのでできないと思いますが、次回は絵をおもちしてご議論いただくということだろうと思っております。

小濱先生のように地域の状況をご存じでしたら、なお一層我々にはない地域の知見も踏まえて、代替案の適正さをご議論いただくということであると思いますし、最大限、現地の状況がわからない委員の皆様にもわかるように資料をつくり込んでいきたいと思っております。

意見聴取の方法についてのご審議というのは、単に、アンケートのとり方をどうしよう

かということではなくて、先生ご指摘のように、どこまで聞くのかとか、何を提示してどういう聞き方をするのかということも、次回原案をおもちして、これは聞き過ぎだとか、こういうことを聞いても多分答えは固定されるんだからというようにところもみていただくということなのだろうと思っております。

○石田委員長

関連して何かございましたら……。どうぞ。

○二村委員

1点質問させていただきたいのですけれども、意見聴取の方法についてです。アンケートの方式ですね。ウェブ方式か、郵送方式か等々、その具体的な方法までこの委員会で決めるというように理解してよろしいのでしょうか。

そうではなくてということで申し上げますと、例えば、この意見聴取の具体的な事業というのは、コンサルタントさんかどこかわからないですけれども、恐らくどこかの企業にお願いをしてとっていただくということになると思います。その事業を出すときに、その企業が地域に精通しているかどうかとか、やり方とか、どんな工夫をしているか、そういった工夫の部分を見ながら決めていくのではないのかなと思ったのですが、いかがでしょうか。つまり、アンケートの方法も企業の提案に任せるのが良いのではないのでしょうか？

○事務局

ご指摘のように、我々の業務発注の中で技術提案をしていただいて決める部分もありますので、そこも意識して、委員会で決めていただくことと、事務局側で工夫させていただく部分というのはきちっと仕分けさせていただきます。

○石田委員長

資料3の3ページには、本日も審議いただきたい事項ということで、これについていろいろなご意見をいただきまして、そういう意味では、きょうやった意味と意義はあったのかなと思うのです。

私もちょっとは貢献したいので、この辺についてちょっと申し上げますと、地域の意見聴取で、世帯にやると書いてあったのですけれども、それだけでいいんでしょうか。企業とか、観光業者の方とか、異なる視点をおもちの方がおられると思うんです。あるいは、病院をされている方とか。だから、いろいろな主体に聞くということですね。これは別に質問調査ではなくて、ご意見を伺いにいくという、ふだんやっておられることを何かデータとして出していただくというようなことも非常に重要ななと思いました。

あと、医療の問題は、私はここは余りよく知らないのですが、地方部へ行くと、結構皆さんおっしゃいますので、その辺もどうかなという気もしますし、13ページとか14ページ、

特に14ページに30分圏域とかと書いてありますけれども、ものすごく細かい話なんです、救急車というのは、迎えにいくときと、乗せてからの速度は随分違うんですね。乗せてからは、患者さんの病状とか、医療行為を中でやりますから、随分ゆっくりで、しかも線形が悪くなればなるほど、その速度差は大きくなっていく、こういうこともありますので、この辺どうなのかなという気がします。

あるいは、観光地であるという特徴を考えると、どこかに渋滞の時空間データが出ておりましたけれども、ああいうのも、観光のハイシーズンとオフシーズンで随分違うんだらうと思うんです。30番目交通量とかというのを昔習いましたね。そういう意味でいくと、ずうっと平均してしまうのが果たしていいのかどうかとか、あると思いますので、その辺、もうちょっといろいろ工夫すると、さらに資料がよくなっていくのではないのかなというような気がします。

いずれにしろ、地域の課題といったときに、いろいろな目線の高さがあると思うんです。本当に地域に住んでおられる方とか、事業を展開されている方とか、あるいは先ほどの味水さんからの外から来られる方とか、そういった意味での課題の重層性とか複雑性とかというのがあると思いますので、その辺もぜひ思考を柔軟にしていいただければなと思いました。

そんな印象でありますけれども、ほかにいかがでしょうか。

○久保田委員

地域の意見の聴取に関連してですけれども、これが調査中路線ということは、多分地元の方もご存じなわけですね。そうだとすると、地元の中に、反対・賛成両面から、ある種の意見分布が存在する可能性があるのではないかと思うのですが、それに対してこの聴取をすることがどういう影響を与えとお考えになっておられるか。聞く内容とか聞き方にもよるんだと思いますけれども、地元にある種の影響を与えることになると思うのですが、その辺はどのようにお考えになっていますでしょうか。

例えば、早く来てほしいと思っておられる方からすると、代替案の調査が来たけど、ちょっと心配だなと思うかもしれないし、逆の方もいるかもしれないし、その辺、どういう方にどういうことを聞くかというのは、対地元との関係がちょっと気になったんですが。

○事務局

賛成される方が多数いて、ご要望もよく承っていると。反対されている方がいないと言いつもりはありません、反対される方もいるかもしれませんという状況の中で、意見を聞いて、このような取り組みが進んでいるということが伝わること自体が、地域の皆様からすると、自画自賛してはいけないのですが、恐らくお喜びいただくのではないかという実感があります。ただ、代替案の内容によっては、想像しているものと違うということで、先生ご指摘のような反応をされる可能性はありますけれども、いずれにしても、そういうことも含めて計画段階評価ということで透明性の高いプロセスで決めていこうと

ということなので、地域の皆さんが嫌がるからその案は出せないといったら、多分、取り組みとして不完全なものになってしまうのではないかと事務局としては思っておりますので、それは出すべきものであれば出していきたく。どのような案なのか、絵のないところではなかなか議論がしにくいのですけれども、アンケート調査の対象にはしていくということだろうと思っております。

○久保田委員

なるほど。ということは、これは試行といいながらも、かなり大きな一歩を踏み出すということになりますよね。

○事務局

はい、手続の一環、全体の手続の中の1つになっているということだと思います。

○久保田委員

わかりました。

○石田委員長

ほかにいかがですか。

今の議論は本当に大事な議論だと思っております、きょう、審議は、評価の試行の第1回目ということだったのですけれども、そういう大きな一歩につながっていくような話であれば、ほかにもプロジェクトの卵というのはいっぱいおもちなわけですね。あるいは、地域からの期待というのは、それぞれ非常に大きいものがあるわけですね。そうすると、どこかで、どうしてこれという話は整理しておかないと、申しわけないのかなという気もいたしますので、今回のこの試行ではないとは思っておりますけれども、いずれ、そのような事業のロングリストからこういうことで決めていくというのが大事なのではなからうかと、そういう中で、先ほどいいましたけれども、交通安全事業と防災事業と、改築系のバイパス事業との関係なども考えていくとか、そういうこともやらないといかんのかなというふうにも私自身ちょっと考えております。その辺の進め方等につきましても、委員の皆さんとの意見交換を踏まえながら考えさせていただければと思います。

そういうことで、評価の試行についてはこれぐらいでいいのかなと思うのですが、きょうは道路事業の仕組みと現状とかといういろいろなお説明をいただきましたので、そういう観点から、総括的な議論、このような希望と期待があるんだけれどもというのがありましたら、若干時間がありますので、お願いしたいと思っておりますが、いかがですか。——よろしいですか。

では、特になんということもございますので、審議についてはこれぐらいにいたしますので、終わらせていただきたいと思います。

そのほかに何か議論しておくべきことがありましたら、事務局からお願いしたいと思います。

ます。

○事務局

極めて事務的でございますけれども、委員会終了後に、次回の日程調整という形でご予定を伺わせていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○石田委員長

それでは、第1回の関東地方小委員会はこれぐらいにさせていただきたいと思います。活発な議論をいただきまして、ありがとうございました。