社会資本整備審議会道路分科会　第１回中国地方小委員会

日時：平成 22 年 12 月 7 日（火）　15：00～17：00
場所：広島合同庁舎 2 号館 7 階　共用第 4 会議室

出席者：藤原章正委員長、鎌倉秀章委員、小嶋光信委員、澤喜司郎委員、篠原靖委員、
　　八田典子委員
出席者：中国地方整備局
　　石川道路部長、石田道路調査官、日野地域道路調整官、長谷川道路情報管理官、
　　永尾道路計画課長、河野交通対策課長

議　事　録

（１）　中国地方小委員会の設置について　＜資料-１＞

◎藤原委員長
　事務局より説明された中国地方小委員会運営規則（案）及び運営要領（案）について原案のとり決定し、本日から施行する。

（２）　中国地方の道路に関する課題と取り組みについて　＜資料-２＞

◎藤原委員長：
　この小委員会のミッションの考え方を確認したい。この委員会は道路に閉じた議論をしていくのか。それとも中国地方に必要な効率的交通を支えるためのネットワークについて議論するのか。

◎道路計画課長
　社会資本整備審議会道路分科会の下部組織であるため，基本的には道路事業について議論を行っていく。ただし、今後、計画段階評価を実施していたく中で、その事業の有効性や代替案の検討等にあたり、様々な視点からの意見を頂きたい。

◎藤原委員長
　個別の案件が出ないと難しいと思うが、例えば、救急医療施設の配置と道路整備を別々に考えるよりも、救急医療施設の配置と道路整備を同時に計画した方が便益が大きく出るというケースが考えられる。道路整備だけだと厳しい事業も、他の施設と一緒に計画することで成立するかもしれない。このように中国地方の地域特性を反映した議論をしていきたい。

◎道路計画課長
　企業立地等に関しては、評価の中で限定的ではあるが見込んでいるものもある。今後、個別事案の評価の際に議論したい。

◎八田委員
　中国地方でも山陽と山陰では随分と状況が違う。島根県は東西に細長く、県内の移動も非常に厳しい状況である。さらに県外とのネットワークもうまく繋がっていない。その中で観光に対しての期待感は大きい。
　高速道路が繋がることにより、中国地方だけではなく、その他の地域からも沢山の観光客が島根県に訪れることを期待している。観光振興等も踏まえて今後議論がしたい。
　また、維持管理縮減についても意見を出して良いか。

◎道路計画課長
　道路政策全般についてご意見を頂きたい。

◎鎌倉委員
　山陰道については地元の期待も高く、山陰の発展にとって非常に重要な道路であり、出来るだけ早期に繋ぐべきである。物流面においても、国際規格のコンテナ車が通行できないトンネルが数多くあり、重要課題として認識しておくべきである。
　道路の事業評価手法については、観光や企業立地等の便益も合わせて評価すべきであるが、数値化は難しいと思うので、総合的に評価を行っていくべきである。

◎篠原委員
　私の専門分野は観光による交流人口拡大と地域振興であり、その視点から意見を出していきたい。

◎藤原委員長
　世界遺産のうち順調に観光客が増えているのは白川郷、知床ぐらいであり、石見銀山は一時期と比べ減っている。このような点について篠原委員の意見を聴いていきたい。

◎小嶋委員
　中国地方の課題の一つに渋滞の都心部への集中があったが、通勤時間帯の渋滞なのか、それとも日常的な渋滞なのか。
　また、渋滞と交通事故の相関関係は分析されているのか。

◎道路計画課長
　渋滞については、最近、ＩＴ技術を用いてデータを収集し、自動車の速度等を時間帯別、平日、休日、季節変動等を分析しつつあるところ。
　渋滞と交通事故の相関はあると考えており、渋滞解消には交通事故減少の効果があると考えて

いる。さらに、走行性が上ることにより、ＣＯ2 減少をはじめとする環境面の効果もある。

◎小嶋委員
　評価の際には経済的な面を評価するのか、それとも安全・安心の面を評価をするのか。評価のウエイトによって物事の判断が変わる。これまではコストのウエイトが非常に大きかったように思うが、この委員会ではどこに重点を置くのか等について議論していきたい。

◎藤原委員長
　維持管理の基準を全国統一にすると、なぜコスト縮減になるのか。

◎道路計画課長
　全国統一の基準にすることにより、無駄を省いてコストを縮減するのが目的。直轄国道の機能が維持できるギリギリまで管理基準を下げているため、コストが縮減されている。

◎藤原委員長
　基本的に地域に合わせて基準を設けた方が効率的になると思う。例えば、交通量が少ない道路で管理水準を下げるなどすれば、メンテナンスコストは確実に下がる。ただ交通量と交通容量との関係を見ながら検討することが必要。

◎道路部長
　今年１年、この基準で実施し、今後結果を検証していきたい。

◎澤委員
　今回の資料では環境に関する内容がないが、環境面の取り組みは。

◎道路計画課長
　今回の資料には入っていないが、環境面についても考慮しながら事業を進めている。

◎道路部長
　事業再評価等では、時間短縮等の他にも環境への影響を考慮しており、今後の具体事例で示していきたい。

（３） 道路事業の効率的・効果的な実施について　＜資料-３＞

◎鎌倉委員
　自動車交通による時間損失について実感と合わないのだが、地域によって差があるのではないか。
　また、「成果を上げるマネジメント（交通安全分野）」のサイクルについて、地域毎の目標を立て、地方毎に競い合うような仕組みにした方が成果が上がるのではないか。

◎道路計画課長
　時間損失の感じ方については個人差があり、実感に合わないこともあると考える。実感にあった時間損失の表し方については今後の課題としたい。
　また、交通事故は局所的な課題であり、現在、県単位で課題を抽出して検討を進めているところ。

◎小嶋委員
　高速道路無料化の影響についても総合的に評価をしているのか。例えば、渋滞、交通事故時等マイナスの効果もあり、プラス・マイナス両面の総合的な評価ができないか。

◎道路計画課長
　高速道路無料化は社会実験として今年度末まで実施することとなっており、その結果を良かった面、悪かった面等様々な観点から分析すべく取り組んでいるところ。

◎澤委員
　時間損失の「損失」という考え方は正しいと思っていない。実際の道路利用者は渋滞している前提で走行しているため、混んでいても損しているという感覚はなく、逆に速く走れた時に得をしたという感覚になる。

◎藤原委員長
　「損」ではなく「得」とした場合、時間価値は変わるのか。

◎澤委員
　変わると考える。

◎藤原委員長
　これは非常に貴重な意見なので、また議論したい。

（4） その他

◎澤委員
　Ｂ／Ｃの公式に地域係数をかける等して中国地方独自に変えて良いのか。

◎道路計画課長
　Ｂ／Ｃの算出方法はマニュアル化しているので、変更は難しい。だが、地域独自の評価のあり方として議論し、提案頂くことは可能である。

◎澤委員

Ｂ／Ｃはマニュアルに基づいて算出するとして、地域独自の部分も総合評価して判断してもらえるのか。

◎道路計画課長
この地方小委員会の設置の背景は、評価の軸が地方毎に異なるだろうという判断に基づくもの。中国地方独自の観点からの評価について意見を頂きたい。

◎藤原委員長
マニュアルに書いてある３便益だけの判断であれば、この小委員会は必要ない。地域の意見として上げていきたい。

◎小嶋委員
諸外国の事業評価手法の比較を見ると、日本の便益は非常に少ない。今後の議論で CO2 減少等の便益が追加される可能性はあるのか。
また、日本は欧米諸国に比べて死傷事故率が２、３倍であるが、何が原因なのか。

◎道路計画課長
事業再評価の中では、CO2 減少や災害時の迂回等について、参考値だが、効果を貨幣換算し判断材料としている。
事故率については、理由は多岐にわたる。個人的な意見だが、日本は欧米諸国と国土の特性が大きく異なり、人口が狭い範囲に集中しているため、欧米に比べ対策が難しい面があると考える。

◎小嶋委員
日本特有の評価基準を作っていかないと、欧米諸国並みの安全・安心な道路は提供できない。

◎鎌倉委員
大きなポイントは、B／C だけでなく、道路が地域の産業振興や観光振興等にどう繋がるかの評価ではないかと思う。これは客観的な数値化は難しいと思う。総合的に評価していくしかないのではないか。

◎道路部長
現在は、３便益に特化して厳格に評価している状況。ただ、地方自治体の事業では３便益にこだわらず、地方独自の要素も考慮しているところもある。

◎藤原委員長
日本のＢ／Ｃは、精緻に計算ができる３便益に限定して安全側で評価するという考えによるもの。ただ、地域によって考え方が違うのは当然で、波及効果についてもこの委員会で議論していきたい。

◎八田委員

Ｂ／Ｃの３便益だけで計れないものは沢山ある。利用者の立場からするともっと生活に身近な安心・安全や文化などの部分も大事である。

災害時の問題や高度医療施設へのアクセスは切実な課題。客観的に数値化しにくい部分はあると思うが、中国地方ならではの地域特性を活かした提案をしていきたい。

◎藤原委員長

事業の効率化には時間の要素もある。早く事業化して早く完成すれば結果的にコストも低くなりＢ／Ｃは上がる。

マニュアルには書かれていないが、時間の話は今まであまり議論されたことがないので、具体的事例の時に議論したい。

◎道路計画課長

計画段階評価では、事業の早期実現性も評価軸に導入しようという動きもある。

◎藤原委員長

今後も中国地方の特有の議論をして行きたい。今回は具申する意見はない。

以上