

社会資本整備審議会道路分科会 第2回中国地方小委員会

日時：平成23年1月14日（金） 10：15～12：15

場所：広島合同庁舎2号館8階 中国地方整備局会議室

出席者：藤原章正委員長、池本よ志子委員、鎌倉秀章委員、小池淳司委員、
澤喜司郎委員、篠原靖委員

出席者：中国地方整備局

石川道路部長、石田道路調査官、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、山口山口河川国道事務所長

議 事 録

(1) 平成23年度新規事業採択時評価について<資料-2、資料-3、資料-4>

◎藤原委員長

一般国道2号富海拡幅事業の平成23年度新規事業採択時評価について、道路分科会長に具申するにあたり、疑問、不明な点、意見等お願いしたい。

◎藤原委員長

「資料-2 新規事業候補箇所の選定の考え方」について、新規事業の候補箇所がいくつかある中で、道路事業の目標と課題や事業実施環境等を総合的に勘案し、新規事業箇所を選定したということが良いか。また、第1回中国地方小委員会で中国地方の特性を踏まえた場合、3 便益だけでなく中国地方独自の便益があるという意見があった。箇所選定の段階で7 指標を用いて箇所を抽出しているが、これは中国地方の特性を踏まえて指標を設定したものと考えて良いか。

◎道路計画課長

データの入手可能性を考えた上で、幅広く中国地方の特性を反映できる7 指標を設定した。例えば「通行の円滑化」の指標は、都市部の山陽側を代表する指標であり、「ネットワークの強化」の指標は、ネットワークが脆弱である山陰側を想定して設定している。また、「安全な通行の確保」や「環境負荷の低減」は、全ての箇所に関わる指標である。この7 指標は確定しているものではないので、今後どのような指標が良いか議論していきたい。

◎鎌倉委員

道路の課題等を踏まえると、富海拡幅の整備は必要と思う。また、予算の制約があると思うが、対策の必要性が高く、都市計画決定済みの山陰道の区間については、早期に新規事業候補箇所に挙げるべき。

◎道路計画課長

この区間は山陰道の未事業化区間であり、いわゆるミッシングリング区間である。総合的に勘案して対策が必要な区間と認識しており、最近、都市計画決定をしている。今後事業の実施に向けて検討していきたい。

◎小池委員

山陰、山陽を一緒に評価するには無理がある。道路は生活を維持するためや経済を活性化するため等の役割があり、地域によってそれぞれ必要な役割が違うので、その役割に合わせた評価が必要である。

また、指標を毎回改良すると問題が起こるので、指標を固定して、長期的な計画として考えてほしい。

◎道路計画課長

ご指摘の通り、道路の役割は一律ではなく、地域によって役割は異なる。今後、ご意見を頂きながら評価のあり方について検討していきたい。

長期的な計画についても、難しい部分もあると思うが対策の必要性や優先度について検討していきたい。

◎道路部長

中国地方で課題が高いのは山陰道だと思う。高規格幹線道路のあり方の方針が出たら、重み付け等を含め検討していきたい。

◎澤委員

進め方について教えて頂きたい。本日の審議で、仮に、富海拡幅の事業化が否定された場合、どういう流れになるのか。

◎道路計画課長

中国地方小委員会の意見として事業評価部会に報告する。事業評価部会でも全国的な観点から審議し、それらの意見を総合し、最終的な意思決定は国土交通本省でおこなうことになる。

◎澤委員

例えば、富海拡幅よりも、他の事業を新規事業化したいという結論になった場合、その意見はあがらないのか。

◎道路計画課長

当然、この委員会で具申すると判断されれば、その意見をあげる。

◎澤委員

そうした時、その候補箇所は新規事業化の審議がされるのか。

◎道路計画課長

その年度に新規事業化することは困難であるが、新規事業化の是非について以後検討していくことになると思う。

◎藤原委員長

今後の箇所の選定にあたっては、事業の計画性、連続性や道路の役割等を踏まえ評価し、中国地方の色がつくような形で指標を見直していきたい。

新規事業採択時評価について、富海拡幅が対象になったという条件のもとで委員の方々から御意見を頂戴したい。

◎小池委員

交通事故減少便益の値が小さいが、何故か。

◎道路計画課長

交通事故の発生確率自体は減少するが、富海拡幅の整備により交通量が増加することから、その影響で便益が相殺され、交通事故減少便益は小さい値となっている*。

◎藤原委員長

交通事故減少の便益計算と実態の乖離は問題がある。

◎道路部長

中央分離帯ができることで、正面衝突等の重大事故は減少すると考える。

◎小池委員

地方小委員会の議論では、数字そのものの値よりも、モデルでは表現できないような数字の質というものが問われている。リダンダンシーの効果や産業の集積など、道路の利用

価値は数字を見るだけでは見えてこない。その見えない部分の説明があると非常に分かりやすい。

◎道路計画課長

今後そういった観点を入れていきたい。今回の審議対象（富海拡幅）は国道2号であり、いわゆる3便益でも表現ができているが、地方部等では表現できない部分も多く、それについては今後議論していきたい。

◎篠原委員

富海拡幅については、地域住民の利便性向上や物流面の効果等を勘案すると、新規事業化の価値はあると判断する。

◎鎌倉委員

富海拡幅の新規事業化は妥当と評価する。しかし、この委員会では、中国地域内全体の今後の道路整備のあり方を議論して優先順位を考えることにすれば、もっと意義があると思う。

◎池本委員

道路整備をした結果、人が幸せになることが大事だと思う。中国地方の今後の展望、将来のあるべき姿をイメージして道路事業が有効であるかを評価し、優先順位をつけることが必要ではないか。

◎澤委員

資料の中で、富海拡幅は防府市と周南市を連絡するという地域限定的な役割に読める。国道2号は日本の大動脈であるということを強調して欲しい。

◎藤原委員長

（富海拡幅の役割については）表現方法を工夫して欲しい。

これは事業をすることで、どこに便益が帰着するかという本質的な意見だと思う。山口県内の事業だから山口県知事に意見を聴くのではなく、便益の帰着先がどこで、ステークホルダーが誰なのか真剣に考える必要がある。

◎道路部長

山口県知事の意見を聴いているのは、費用負担者という観点からである。

◎藤原委員長

頂いた意見をまとめる。今回の富海拡幅の新規事業採択時評価は、当該道路が抱えている課題は正当に調査されており、新規事業を採択するにあたっては妥当な判断がなされている、と具申をしたい。ただし、3 便益による評価には限界もあるため、それらでは表現できない効果を適切に評価していくべきである。また、この地域の将来のありかたを十分に見込んだうえで、将来価値を踏まえた便益算定の検討が必要。

なお、計画段階の評価及び新規事業候補の選別段階についても重要な意見を頂いた。一つは選別にあたり、ある程度長期的なビジョンで事業の優先順位を付けるべきであり、連続性や継続性等を十分反映出来るよう候補選別のルールをつくるべきではないか。また、道路に必要とされる機能ごとに評価する方法を検討してほしい。

以上より、国道 2 号の富海地区については課題・政策目標を踏まえると、現道拡幅、4 車線事業化は妥当と判断する。

***委員の指摘を踏まえ以下のとおり内容を修正。修正内容は小委員会委員の了承を得ている。**

□修正内容

中央分離帯の有無を厳密に考慮し、交通事故減少便益を算出。

- ・ 交通事故減少便益（基準年における現在価値（B））：0 → 0.07 億円
- ・ 費用便益比（B/C）：3.3 → 3.4

(2) 成果をあげるマネジメント（交通安全分野）の取り組みについて（報告）

<資料-6>

◎特になし

以上