

平成23年度 第7回中国地方整備局事業評価監視委員会

日時：平成24年3月8日（木）13：10～15：20

場所：合同庁舎2号館8階会議室

議 事 録

道路事業の審議

事後評価対象事業

【一般国道9号 米子道路】

◎飯野委員

米子道路が整備されて便利になったが、ここ数年米子道路で渋滞が発生している。

今後の対応方針（案）において、「改善の必要はない」「事後評価を実施する必要はない」とされている一方、「今後の混雑解消に向けた検討が必要と考えられる」との記載もある。この記載の関係をどのように受け取ったらよいか。

◎倉吉河川国道事務所長

今回の評価は、米子道路の暫定2車線供用後の事後評価である。

暫定2車線での事業効果の発現状況等から「今後の改善措置の必要はない」としているが、ピーク時の渋滞など新たな課題が発生していることから、「今後の混雑解消に向けた検討が必要」と記載している。

◎道路計画課長

山陰道は多くの箇所がまだ繋がっていない状況であり、まずこれを繋げるということを優先的に整備しつつ、米子道路の混雑状況も踏まえながら、混雑解消に向けた検討を行っていきたいと考えている。

◎飯野委員

山陰道のネットワークが繋がった段階で、米子道路が現在の暫定2車線のままでは混雑することは容易に想定できる。さらに今後の中海圏域の経済発展などを考えると、暫定2車線のままで良いとは思わないので、優先順位を考えながら検討頂きたい。

◎鎌倉委員

本事業が整備されたことにより現道の混雑はどのようになったのか。また、米子自動車道より東側の米子道路を無料化したことが米子道路の混雑要因と思われるが如何か。

◎倉吉河川国道事務所長

米子市内の国道9号現道と米子道路の交通分担はほぼ同じであり、米子市街地の現道の交通量は昭和63年頃とほぼ同じである。

無料化も含め、本事業により現道の渋滞は緩和されており、米子道路と現道の交通は適切に機

能分担がなされている。

ただ、米子道路の交通量は増加傾向にあり、山陰道のネットワーク化の整備状況などを踏まえ、混雑解消に向けた検討が必要であると考えている。

◎鎌倉委員

山陰道の有料、無料のあり方も含めて、今後の整備については検討して頂きたい。

◎飯野委員

米子市内の現道は市街地の中心部を通っており、そのことが渋滞を引き起こし、商業活動においてマイナスの影響があった。米子道路の整備により通過交通を排除することができたことで、米子市街地では、プラスの効果も出ていると聞いている。米子市街地においては米子道路と現道で上手く交通分担できた事例だと思う。

◎尾島委員長

本事業の事後評価について、委員会としては「対応方針（案）は妥当」判断する。

事後評価対象事業

【一般国道54号 佐東拡幅】

◎作野委員

事後評価の対象は、平成15年、平成19年に供用した1.8kmの区間か。

◎広島国道事務所長

事後評価の対象は、当初の事業区間2.5kmのうち4車線から6車線に拡幅した1.8kmの区間である。

◎作野委員

2点質問する。

1点目。今回の事後評価の対象外となった700m区間の事業実施の見込み。

2点目。古川土地区画整備事業の事業主体と中国地方整備局の関わり方。

◎広島国道事務所長

1点目。700m区間の事業実施については、他の事業中箇所整備状況や現道の交通状況を踏まえ検討したい。

2点目。古川土地区画整備事業の事業・施工主体は広島市で、昭和61年に都市計画決定され、昭和62年～平成11年の期間で事業が実施されている。この古川土地区画整備事業と中国地方整備局で実施する佐東拡幅事業が一体となって整備を実施している。

◎阿部委員

時間短縮の効果として「その他道路19分短縮」と示されているが、具体的にはどこの道路を整備した効果か。

◎広島国道事務所長

広島高速 2 号線等の南北の幹線道路整備や国道 5 4 号のバス停等現道整備による効果である。

◎阿部委員

当該事業の費用対効果が小さいような気がする。

便益の算出は、対象事業の影響が及ぶ全体のネットワークの中で、with、without で比較することであったと思うが。

◎広島国道事務所長

全体のネットワークの中で佐東拡幅事業のwith、withoutで便益を算出している。

◎道路計画課長

現行の 3 便益では、バイパスに比べ現道拡幅の便益は出にくい傾向がある。

◎鎌倉委員

当該事業によって、道路環境や街並がよくなった一方、交通事故が増加している。これは運転手の問題なのか、道路構造上の問題なのか。

また、バス専用レーンは整備しているのか。

◎広島国道事務所長

渋滞解消が図られた一方、商業施設などが多く立地して都市化したことにより交通量が増加し、交差点の右左折事故、沿道店舗出入りの際の事故などが増加している。

現在、交差点を中心に「事故ゼロプラン」として交通事故対策に取り組んでいるところである。

バス専用レーンの指定は都心部だけで、佐東拡幅区間は指定されていない。

◎裕見委員

佐東拡幅は渋滞の激しい区間から順次整備し、渋滞の緩和を図ったという説明であったが、例えば、拡幅する区間を 1 km 単位で整備するとか、段階的に事業を進めるという手法もあったのではないか。

◎広島国道事務所長

古川土地区画整備事業内の 1. 8 km 区間については公共施設管理者負担金を支払うことによって用地を取得しており、一体で整備せざるを得なかったが、工事については交差点間とするなど、渋滞の激しい区間から段階的に整備を行っている。

◎尾島委員長

本事業の事後評価について、委員会としては「対応方針（案）は妥当」判断する。

事後評価対象事業

【一般国道317号 生口島道路】

◎山田委員

10年くらい前に西瀬戸自動車道に対する地元住民へのヒアリング調査を行ったことがあり、当時、通過交通が島内の生活道路を利用し、特に大型車の騒音・振動が問題だといわれていたが、改善されていることは確認できた。

一方、瀬戸田町内を通行する車両や観光客が、生口島道路ができることによって、素通りしてしまうのではないかと心配があったが、生口島道路の整備後、耕三寺や平山郁夫美術館の入館者数、地元の経済波及効果はどのような変化があったのか。

◎福山河川国道事務所長

生口島の観光入り込み客のデータなどは持ち合わせていない。

なお、平成22年の多々羅大橋の交通量は約7,000台/日（年間平均）で、生口島道路は約4,500台/日であり、全ての交通が生口島を通過している状況ではない。

◎鎌倉委員

$B/C=0.2$ は非常に低いといえる。計画交通量が減少するとこんなに便益が減少するものなのか。また、西瀬戸自動車道全体で B/C を算出しているのか。

◎道路計画課長

平成11年の新規採択時評価の計画交通量は平成初期の推計値を使用していたことから、当時と比べて大きく減少している。新規採択時評価と現在の評価を比べると、その他に費用便益マニュアルの改定など、この十数年間で大きく見直しがされていることから便益が大幅に減少した。

なお、西瀬戸自動車道全体の B/C は算出していない。

◎鎌倉委委員

B/C は厳しいが、効果は大きいということか。

◎福山河川国道事務所長

西瀬戸自動車道全線の整備により様々な効果が発現されているのは、先程説明したとおりである。

◎飯野委員

社会資本を維持するためのコストに関することが将来の大きな問題になると思っている。本州四国連絡橋に関しては橋の耐用年数の期間内に借金の返済ができないだろうという研究論文があったと記憶している。将来的な維持管理に関する国の負担割合はどの様になっているのかを教えてください。

◎道路計画課長

本州四国連絡橋については、現状の管理は、本州四国連絡高速道路(株)で行っているが、大規模修繕が発生した場合にどのような負担になるかは明確には決まってない。

◎飯野委員

これだけ大きな投資を行った事業であり、四国地方にとっては正に生命線の1つである。長期にわたって安定的に維持していくことが重要な課題になると思うので、新しい情報があれば教えて頂きたい。

◎尾島委員長

本州四国連絡橋が出来るまでは交通は、船舶・フェリーで支えていた。道路のB/Cは相変わらず走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益の3便益だけで算出されている。本州四国連絡橋があることによって船舶交通が道路交通になり、様々な効果が発現されていると思う。

◎尾島委員長

今後の評価にあたり、3便益以外の便益や数値によらない視点での評価も取り入れるなど、事業評価のあり方について検討する必要がある。

本事業の事後評価について、委員会としては「対応方針（案）は妥当」判断する。

事後評価対象事業

【一般国道375号 作木・大和道路】

◎作野委員

中国山地全体が過疎化の進んでいる地域であり、そのような地域に道路が整備されるということは、住民や故郷に戻りたいと思っている方にとって心理的な影響が大きいなど、インフラ整備は目に見えない効果がある。

道路が整備されれば経済、観光、生活の構造及び交通流動が大きく変化する。したがって、産業や観光、物流を下支えする観点でも評価し、必要な道路は整備して行くべきである。

◎飯野委員

旧大和村地域の住民が三次市で買い物等を行う割合が増えているデータがあるが、実際、旧大和村の生活圏が三次市に入ることにより、スーパーが撤退するなど地域の商業活動が停滞する現象が起きている。

カーブが多く落石の危険性がある道路を走るという精神的な疲労度が軽減される効果もあるが、地元経済が厳しくなる面もありその対策のために広島方面から人を呼び込むことに力を入れる動きが必要になっている。

◎阿部委員

地域の中から見た重要性は分かるが、事後評価としては当初の計画交通量が1,900台/日であったものが実測値では700台/日になった理由とか、費用対効果だけでは表せない効果をどのように考えるのかを議論することが重要だと思う。

地域にとって必要だからこれで良いということではなく、いかに具体的な説明ができるかである。

◎三次河川国道事務所長

3 便益だけで評価をすると B/C は 0.4 だが、3 便益以外にも経済的波及効果や安全・安心に対する効果について評価する取り組みを始めている。

◎道路計画課長

通行止めによる迂回の解消や通行支障区間の解消など 3 便益以外の効果について、数値化出来るものは数値化し、参考資料として添付している。

◎作野委員

地方の過疎地では、数値化したものでの評価には限度があると思う。ランドカバーとか地域構造など上位の視点の下、道路や港湾事業があるという考え方に基づいた評価などもあるのではないかな。

◎尾島委員長

今後の評価にあたり、3 便益以外の便益や数値によらない視点での評価も取り入れるなど、事業評価のあり方について検討する必要がある。

本事業について、委員会としては「対応方針（案）は妥当」と判断する。

－以上－