

社会資本整備審議会道路分科会 平成 23 年度第 1 回中国地方小委員会

日時：平成 23 年 11 月 8 日（火） 15：00～17：00

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

出席者：中国地方整備局

伊藤道路部長、森下道路調査官、北瀬道路計画課長、

清水松江国道事務所長、安達浜田河川国道事務所長

議 事 録

(1) 中国地方の高規格幹線道路の現状と課題について<資料-1、資料-2>

◎鎌倉委員

新規事業化は大変有難いが、平成 24 年度新規事業化候補箇所として、この 3 箇所を選定した経緯を教えてください。

また、未事業化箇所の山陰道の福光～江津間等の状況を教えてください。

◎道路計画課長

新規事業化候補箇所として都市計画決定等の事業実施環境が整っている 3 箇所を選定している。

山陰道の福光～江津間については、現在、都市計画決定に向けて調査を実施しているところである。

◎鎌倉委員

条件が整えば、この委員会で新規事業採択時評価を実施するのか。その時期的なタイミングはどうなるのか。

◎道路計画課長

平成 22 年度より始まった計画段階評価を実施した上で都市計画決定等の手続きを経ることになる。時期的なものは調査等の進捗状況によるが、今後、この中国地方小委員会で計画段階評価を実施し、都市計画決定といったプロセスを経ていくことになる。

◎小池委員

災害面等、この道路が重要だということはよく分かった。個別の審議になると思うが、B/Cといった観点も当然必要であり、道路が必要だからと言って闇雲に全部作ったら良いというものでもない。また、3月11日の東日本大震災以降、地域の孤立解消に高規格道路が必要という議論がされているが、東日本大震災を契機に優先順位を考え直した場合、路線の優先順位に変更はなかったのか。

◎道路計画課長

B/Cの評価については、個別事業の議題で説明させて顶きたい。

東日本大震災を受けて防災の観点での評価について現在議論されており、(3) その他の議題で「道路の防災機能の評価手法(暫定案)」について情報提供させて顶きたい。大規模地震についてマニュアルが整理されたところであり、これを踏まえ、どこかの効果が高いかというような議論が進んでいくと思う。現時点で優先順位が変わったということはない。

◎藤原委員長

地方単位ではどこも同じような道路ということもあり、防災の脆弱性から言うとどこの区間も同じぐらいひどいという評価になる。結局優先順位としては都市計画決定をしているところから順番となる可能性が高い。これが中国ブロック対東北ブロックや東海ブロックという話になると、リスクの評価が変わり優先順位も大きく違ってくると思う。これらは後に事務局より説明があると思うので、そこで議論して顶きたい。

◎澤委員

中国地方の高規格幹線道路の現状と課題について説明頂いたが、新規事業化の候補箇所がそれ以前の説明とあまりリンクしておらず、直感的に分かりづらい。候補を上げ、その後課題を整理頂くと、直感的に理解しやすいので、資料の作り方を工夫頂きたい。

◎道路計画課長

今後、資料の作り方を工夫する。

(2) 新規事業採択時評価について<資料-3-1、3-2、3-3>

◎小池委員

3つの区間の便益算出における走行時間短縮が何分か教えて頂きたい。

◎浜田河川国道事務所長

「三隅・益田道路」の所要時間と、「三隅・益田道路」整備無しの国道9号の所要時間との差で14分の短縮となる。

◎松江国道事務所長

「湖陵・多伎道路」の所要時間と、「湖陵・多伎道路」整備無しでの国道9号の所要時間との差で4分の短縮、「大田・静間道路」では5分の短縮となる。

◎小池委員

「湖陵・多伎道路」に並行して国道9号と広域農道があり、「湖陵・多伎道路」の整備により交通が転換するということか。

◎松江国道事務所長

その通りである。

◎小池委員

感覚だが、3つの道路のB/Cは非常に良く、今まで経験した山陰道の中でも高い気がする。これだけB/Cが高いならもっと早く事業化ができていても良かったと思う。課題等を踏まえると、これだけ重要であればB/Cが1を切っているだけでもやるべき。

なお、B/Cについては、ネットワーク効果を発揮する一連の区間で評価すべきではないか。

◎道路計画課長

ネットワーク全体のB/Cについても算出しており、「湖陵・多伎道路」、「大田・静間道路」が該当する出雲市から大田市間のネットワークB/Cは1.7となる。

◎澤委員

3事業に共通することで教えて頂きたい。事業評価における便益計算対象項目の走行経費減少便益は、燃料費、オイル費、タイヤ・チューブ費のみを計測するのが普通のやり方だと思うが、車両費等をなぜ走行経費の中に入れているのか理解できない。

◎道路部長

走行経費減少便益の車両費とは、車両の走行に伴う車両の点検・整備費用等であり、「費用便益分析マニュアル」に記載されている。

◎鎌倉委員

この3区間とも是非進めて頂きたい。ただ、平成22年度に将来交通需要推計の見直しがあり、ネットワーク設定を見直したことにより、山陰道ではマイナスの影響が発生し、フルネットの将来交通需要推計に比べてB/Cは下がるのではないかと。

また、事業単位の説明をすると細切れの話になる。経済界としては、山陰道をいつまでに整備するという強い方針をまず出し、そこから個々の評価をして頂きたい。

◎道路計画課長

平成22年度に将来交通需要推計のネットワークを、現況に加え事業化済み箇所を考慮するネットワークに見直しており、事業に着手していない箇所はネットワークの中に組み込まないように条件変更している。山陰は未事業化区間が多いためネットワークが出来ている山陽側に交通がシフトし、山陰の交通量は一般的に減る傾向にある。見直し前のフルネットによる交通量は算出していないが、交通量が減少傾向にある中で算出したB/Cとご理解頂きたい。

◎道路部長

資料-2の高速道路のミッシングリンクの資料については、「高速道路のあり方検討有識者委員会」で出された資料であり、東日本大震災を踏まえた緊急提言で出されている。高速道路のミッシングリンクをどうしていくのかというのが一つの思想であり、その後、東北地方については、三陸沿岸道路の10年以内の完成を政府として打ち出している。今回の山陰道の評価では、未事業化区間の個別論から展開しているが、できるだけ大きな国策としての視点に近づけていきたいと思っている。

◎小池委員

鳥取県に住んでいると分かるが、山陰道は関西あるいは九州に抜けるトラックが殆どで、この道路ができて無料であり同様の使われ方をする。こうした時にどのようなメリットがあるかと言うと、現道の交通事故が減少する、現道が生活道路として活用出来る等、地域にとってはすごくメリットがある。日本経済にとってみれば、無料で通行でき、近畿あるいは関東と九州の経済の活性化に繋がるというところだと思う。しかも、災害時にも使える道路である。このような説明が地元の人から見れば理解しやすい。この資料からその部分が伝わってこない。マニュアル通りに評価しました、それに補足する資料を作りましたというスタイルだが、道路が本当にもっている意味をもう一度追加的に考え直すと良いと思う。交通事故減少便益だけでなく、もっと悲惨な事故が現道9号では起きているはずであり、その辺をもう少し丁寧に記述すると説得力が増すと思う。

ネットワーク全体の評価の話があつたが、日本全体のネットワークから考えれば山陽道も東名、名神も貯金をしていっており、パッケージで考えるプール制等の視点も出して

いった方が、この区間の事業化に非常に寄与する。そういった本当にある効果をダイレクトに、端的に説明するのが住んでいる人にとって分かりやすいと思う。

◎池本委員

小池委員の話聞いてようやく自分の頭の中でイメージが出来た。誰に分かってもらう為にこの資料があるかを考えた時に、小池委員が述べたような表現をしてもらえれば、住んでいる人にも理解して頂ける。

◎小池員長

3つの新規事業化候補箇所を見て思ったのだが、誘発需要があるということは山陽道、中国道の交通量が減っているということだと思う。それは、この地域だけではなく、他の広いエリアまで効果があるということ。そのような内容も明記するなど、全体としてもう少し広い目で見たい。

◎藤原委員長

今回の資料は、道路の事業評価マニュアルに書いてある3便益で効果を分析するとその所のスクリーンはクリアしている。しかし、それ以外にも効果はあるがそこについては十分な説明ができていない。課題には防災、交通安全、産業立地等があるが、事業効果には3便益以外の効果の記載がないということが各委員の指摘だと思う。3便益による費用便益費の検討はこれで良いとして、それ以外の効果も地域の特殊性を考慮した事業評価にすべきという意見だと思う。また、防災の観点も重要である。事業が実現していない理由は単に便益費が小さいということだけではなく、コストがかかるということもあると思う。平坦な平野部の道路と比べ山地に道路を造っている分、一旦災害が発生すれば復旧までずいぶん時間がかかる。災害により損害が出るということだけではなく、その損害が何日続くとか何年間続くとか被害の継続時間みたいなものも、便益として山陰地方の道路では考えられると思うので、今後検討頂きたい。

結論としては、今回の新規事業化候補箇所の課題評価については正当であり、その対策として選定した「湖陵・多伎道路」、「大田・静間道路」、「三隅・益田道路」の3箇所の事業採択は妥当と判断する。付随していくつかの質問あるいは意見を各委員から頂いたのでまとめる。

新規事業に関する指摘というよりは事業評価そのものへの指摘が多かったように思う。例えば、ネットワークの効果を発揮する一連の区間で評価をするなど、評価の単位やネットワークの設定についての検討、我が国全体から見たときの山陰自動車道等の高規格幹線道路のネットワークとしての機能の位置づけの仕方、3便益以外の便益の観点から見たときの見える化、このようなことが指摘として出たと思う。これについては、この事業の結論を変えるということではなく、より分かりやすく説明するという観点では是非必要なので、

資料の作り方として今後は是非工夫して頂きたい。

(3) その他<情報提供>

事務局より、防災機能の評価手法（暫定版）について情報提供

◎藤原委員長

これは東日本大震災を受け、通常時の3便益とは別に、防災機能として3便益プラス4つ目の便益としてカウントするのか。それとも全く独立して、3便益は3便益として評価し、この防災の機能を別途評価して最後に総合評価するのか。どういう位置づけなのか。

◎道路計画課長

3便益にもう1つの便益を追加するのではなく、防災の評価を踏まえて全体の評価をすることになる。

◎藤原委員長

災害時には人命の問題が起こるにもかかわらず、時間短縮を評価している。防災機能が高いか低いという評価を、時間の比をとってやろうとしているが、防災というのは人の命を守れるかどうかというレベルの話だと思う。災害時は時々刻々と状況は変わる。東日本大震災でも、啓開の初期の時点から復旧に移った時では時々刻々と状況が変わっている。その時間の長さを計算しないと、その瞬間はひどくても3日で復旧する場合と、被害が小さく見えても1年も復旧に要する場合があります、機能に違いがある。

◎道路計画課長

今回の評価にある時間は、大規模地震が発生した時に早期に啓開・復旧し、救助・救援活動等の機能について評価をしていこうというのが趣旨。復旧に必要な時間については、これから検討が必要になると思っている。

◎小池委員

道路の役割は、防災に果たす役割や事故が起こった際にすぐに救出とか援助に果たす役割等色々ある。この評価手法は短期的な話として評価しており、その中で県庁間や主要都市間等色々な事を考慮しているが、まず結ばないといけない都市というのは救援物資がある拠点等である。救護が必要な都市のレベルによって道路が必要かどうかのレベルも違い、都市のレベルが小さければ道路を啓開するよりもまずはヘリコプターで物資を運べば良い。もう一つ、全国の地域別の産業の在庫率みたいなものを全部統計的に処理して、どこでサ

プライチェーンが止まる恐れがあるのか、どこが危機的なのか、どの道路が重要なのか検討が必要ではないか。もう少し長期の話であるが、復興する時に経済をどこで保つか等のストックの余裕みたいなものを評価上考慮しないと殆ど機能しない。トヨタ方式のような在庫をもたない企業はすごく脆弱であり、道路の機能がどうあるべきというような議論をかなり綿密にすべきではないか。それぞれの地点には色々な特性があり短期的にどこと繋ぐか、長期的な経済復興の時にどこと繋ぐかというのは今回の評価手法とはまた別の議論が必要。その辺を整理した方が良いと思う。

◎鎌倉委員

端的な話、山陰道はどのようなレベルになるのか。

◎道路計画課長

試算ではあるが、出雲以西では、国道9号が通行止めになった場合の迂回率が大きいことから多重性がなく、また地震時の耐災害性も低いことから評価はDレベルになる。山陰道が一連整備されると、耐災害性が高くなり、評価はBレベルになる。

◎澤委員

防災機能だと、災害そのもの、地震であれば、地震そのものを防ぐ機能ということになるので、耐災とかそういうような表現なら分かる。また、何か起こった時に迂回路を通過してどうとあるが、どの程度の災害を想定されているのか。迂回路まで全部被災したらどうなるのかがよく分からない。もう一つ、評価についてAやCといったランクをつける事はたして良いのかどうか。むしろAという評価をすると、地域の人にはここはAですと言われるとそれで安心してしまふ、これは安全だという思い込みが生まれてしまうのではないかという気がする。こうした評価をやろうとするのは分かるが、災害が起きた後の迂回路ではなく本線そのものが潰れないように作る、それが一番だと思う。本当の耐災を考えた場合には、迂回路を使ってどうこう言うのはちょっと考え方が違うのではないかという気がする。

◎道路計画課長

言葉の使い方として、耐災の方が分かりやすいというのはその通りだと思う。

災害をどのように設定するかというのはこれからの議論の大きなところになると考えている。「道路の防災機能の評価手法（暫定案）」では、大規模地震発生後にどうなるかということを目的として作成されている。今は地震だけだが、他にも豪雨等どれくらいの災害をリスクとして考えていくかこれから議論していかなければいけない。

「Aと評価をすることで安心する」というところは、こういう条件でAになると、しっかり明示し説明することが必要になると思っている。

◎藤原委員長

道路を堤防に使うという話があったと思う。海岸線に位置する幹線道路については、お金がかかっても道路を大きな盛土にして堤防機能をもった道路にすれば、被害を削減する便益と、移動が維持できる便益の両方が発現する。

◎道路計画課長

今回の東日本大震災でも道路が津波を防いだという事例があった。そういったものも道路の1つの機能として評価できるのではないかという意見も頂いている。

以上