

平成25年度 第2回中国地方整備局事業評価監視委員会

日時：平成25年8月27日（火）14：15～16：20

場所：建政部3階会議室

議 事 録

道路事業の審議

再評価対象事業

【一般国道2号玉島・笠岡道路】

【一般国道2号玉島・笠岡道路（Ⅱ期）】

【一般国道2号笠岡バイパス】

◎鎌倉委員

1点目、笠岡バイパスが先行して事業を行っていたということは、玉島・笠岡道路とは事業目的が少し違っていたのか。

2点目、玉島・笠岡道路の最大の事業目的は渋滞解消と理解してよいか。

3点目、項目調書で円滑なモビリティの確保として、笠岡市から新倉敷駅へのアクセスが向上するとあるが、笠岡の人は新倉敷ではなく福山に行く方が多いと思われ、実態に合っていないのではないか。

◎岡山国道事務所長

1点目、元々、笠岡バイパスは笠岡市内の渋滞緩和を目的として計画され事業着手されていた。その後、地域間の交流や連携を高めることを目的とした地域高規格道路「倉敷・福山道路」が平成6年に計画された際、笠岡バイパスがすでに事業化されていたことから、これを倉敷・福山道路のネットワークの1つとして取り込んでいる。

2点目の玉島・笠岡道路の主な事業目的は渋滞緩和である。

3点目の指摘については、より実状に適した記述に訂正していきたい。

◎藤原委員

需要推計のやり方を変えたために、全体として便益が下がっているとの事であるが、トリップの長いODが変わったことによる影響だということか。トリップの長い道路は基本的に山陽道と思っていたが、どのような配分関係になっているのか。

◎岡山国道事務所長

山陽自動車道の影響については、笠岡・浅口・里庄など沿線地域に起（終）点を持たない長トリップの通過交通が9割程度を占めており、これについては玉島・笠岡道路を整備しても状況はそれほど変わらない。一方で国道2号では半分が沿線地域に起（終）点を持つトリップの長い交通があり、玉島・笠岡道路を整備することによって、こうした起（終）点を持つ交通の減少の影響があったものと考えている。

◎藤原委員

今回の需要推計では公共交通等と自動車交通を分担しているため、総交通量が減っているのではないかと。

◎岡山国道事務所長

ご指摘のとおり岡山県の西部地域を通過する交通量は鉄道等の影響で、減少していると考えられる。

◎藤原委員

この玉島・笠岡道路と玉島・笠岡道路（Ⅱ期）、笠岡バイパスは連続する区間であるため、影響は同様に受けるのではないかとと思われる。事業区間によって便益が極端に減っている所と変わっていない所があるように見えるがなぜか。

◎岡山国道事務所長

各事業箇所での周辺道路網の違いにより、便益の変化に差が出ていると考えている。

◎道路部長

計画交通量の減り方については、前回評価時とでネットワーク設定の見直しも要因として考えられる。新たに事業化した箇所や計画を見直した箇所などはネットワーク設定の見直しにより、将来ネットワークが変化しており、こうした影響も受けていると考えている。

◎尾島委員長

本事業について、委員会としては「対応方針（原案）は妥当」と判断する。

再評価対象事業

【一般国道2号安芸バイパス】

【一般国道2号東広島バイパス】

◎作野委員

1点目、項目調書において、広島市安芸区役所から東広島へのアクセスの向上と記載があるが、安芸区の人から東広島から新幹線に乗ることは通常ありえないため、実態に合っていない。

2点目、この東広島バイパス・安芸バイパスは、なぜ事業の進捗が遅いのか。東に向けては、マツダの工場をはじめ、色んな工場が立地しているにもかかわらず、主要な道路は国道2号のみであり、混んで当たり前の状況である。

◎広島国道事務所長

東広島バイパスは昭和50年度に事業化、安芸バイパスは平成7年度に事業化しているが、その後、地域高規格道路に編入されるなどの計画変更があったこと、また、海田町市街地部の用地買収に期間を要したこと等が事業遅延の要因と考えられる。

◎鎌倉委員

海田ランプと海田東 IC の間は最終的にどのような開通形態となるのか。

◎広島国道事務所長

高架構造で延伸する計画である。

◎山田委員

1 2 頁において、暫定供用区間の海田東から中野までの交通量の変動が記載されているが、供用から 7 年経っても全体交通量の 8 分の 1 程度しか、このバイパスを利用していないのはなぜか。また、中野から瀬野西まで供用された場合には、どの程度この区間の交通量が分散されるのか。

◎広島国道事務所長

平成 1 8 年に供用した区間である中野インターは、国道 2 号からのアクセス距離が長いいため、現道からの転換が少ない。

今年度末には中野から瀬野西インターまで供用する予定であるが、同時にアクセス道路（市道）も整備され、今回は利用されやすくなると思われる。転換される交通量については、他のバイパスが部分供用した時、現道交通量の 3～4 割程度がバイパスに転換しており、当該区間においても 1 万台～1 万数千台がバイパスに転換するのではないかと想定している。

◎尾島委員長

本事業について、委員会としては「対応方針（原案）は妥当」と判断する。

再評価対象事業

【一般国道 375 号東広島・呉道路】

◎飯野委員

今回の事業というわけではないが、交通不便地域に工業団地を新しく造成し、交通が不便だから道路を作る必要が出てくるといった変な循環が出来ている気がする。こういった事は非常に経済性が悪いので、国土交通省としても計画策定について支援をしたらどうか。

◎広島国道事務所長

この東広島・呉道路については、昭和 6 0 年代に計画され、当時より呉港と広島空港、高速道路を結ぶといった将来計画が示されていたところであり、バイパス沿線地区については、それを見込んで工業団地を計画・開発していると考えられる。

また、これらの工業団地は空港・高速道路のアクセスが良いということで、ニーズも高く市のまちづくりの一環としても位置づけがされているところ。

◎飯野委員

地方では地域活性化策として、工場等を様々な優遇策を利用して引っ張ってきているが、道路整備が必要となるとかえってコストがかかるという実態がないわけではない。国土交通省からも計画支援をしてもらいたい。

◎裕見委員

コスト縮減の取り組みは耐候性鋼材の採用など多数あるが、今回の事業でこのコスト縮減策を採用されたのはどういった経緯があるのか。

◎広島国道事務所長

説明資料にはその事業で行われたコスト縮減について代表的なものを載せている。また、前回の評価時にコスト縮減として扱われたものは、技術革新が早いため、既に一般化しており、新たなコスト縮減という扱いではなくなっている。

◎鎌倉委員

休山トンネルはこの道路が出来た際には一層に混雑化してくるようと思われるが、休山トンネルの今後の事業計画はどうなっているのか。

◎広島国道事務所長

将来的には4車化する計画です。現在、トンネル施工に伴う周辺に対する影響の検討等、着工に向けた準備を進めているところ。

◎尾島委員長

本事業について、委員会としては「対応方針（原案）は妥当」と判断する。

再評価対象事業

【一般国道9号鳥取西道路】

【一般国道9号鳥取西道路（Ⅱ期）】

【一般国道9号鳥取西道路（Ⅲ期）】

◎鎌倉委員

項目調書において、この事業が山陰自動車道と平行する自動車専用道路という表現になっているがどういう意味か。

◎鳥取河川国道事務所長

高規格幹線道路としての山陰自動車道という計画があるなかで、鳥取西道路は現道の課題に対応するため一般国道9号のバイパスとして自動車専用道路を整備しているため山陰自動車道と並行した自動車専用道路という記載をしている。結果として出来上がったものは山陰自動車道のネットワークの機能を当面代替することが可能であるため行政的な表現になるが、山陰自動車道と平行する自動車専用道路という記載をしている。

◎飯野委員

鳥取西道路は無料で通行できるため、米子自動車道を通る物流など相当数がこちらにシフトするのではないかとと思われるが、こうした流動変化は想定されているのか。

◎鳥取河川国道事務所長

現在は未供用箇所があり、鳥取西道路だけではネットワークとしてはつながらないが、そういった箇所がつながることによって、ある程度の物流などがこちらに転換することは想定しており、将来交通量推計の中にも反映されている。

◎飯野委員

米子自動車は冬になると雪の影響で通行止めが発生する。鳥取市もかなり雪が降る地域であるが、この道路は通行止めなど維持面はどうなるのか。

◎鳥取河川国道事務所長

米子自動車道、鳥取西道路ともに雪の影響が非常に心配される場所であるが、同時に雪で通行止めになるというようなことは稀であると思われる。また、片方が通行止めになったときには代替確保の機能が発揮できるものと考えている。

◎栢見委員

境港からの物流を考えると、2 ルート出来るというのはリダンダンシーの観点から非常に効果的だと思う。

また、鳥取自動車道は無料のため、地元の人などの利用も多く、走行速度が落ちることが多い。このため、時間を優先するのであれば米子自動車道を利用するといった選択もあるのではないかなと思う。

◎尾島委員長

南北を繋ぐ道路というのは色々な役目があり、この鳥取西道路はその道路をさらに区域的に繋ぐもので、その価値は大変大きいと思う。

本事業について、委員会としては「対応方針（原案）は妥当」と判断する。

－以上－