

# 社会資本整備審議会道路分科会

## 第2回東北地方小委員会

### 【議事録】

#### ○議 事

##### 1) 新規事業採択時評価

- ・一般国道49号 北好間改良

#### ○ その他

##### 1) 経過報告

計画段階評価（試行）

- ・日本海沿岸東北自動車道（二ツ井白神～あきた北空港）

## ○新規事業採択時評価

### ・一般国道49号 北好間改良 について

○大滝委員長 今日には議事としては一般国道49号北好間改良の新規事業採択時評価ということを行いたいと思います。今お話がありましたように、皆様方から忌憚のない御意見をいただきたいと思います。

あと、「その他」としまして、前回、皆様方に検討いただきました日本海沿岸東北自動車道、二ツ井白神からあきた北空港までですけれども、この計画段階評価（試行）の経過報告を少しいただきたいというふうに思っておりますので、こちらにつきましても、この後の本格的な評価に向けまして皆様方からコメント等をいただくと大変ありがたいと思っておりますので、あわせてお願い申し上げたいと思います。

それでは、早速ですけれども、お手元の議事次第に基づきまして議事を進行させていきたいと思っております。

まず、議事は、1)、今申し上げました新規事業採択時評価・一般国道49号 北好間改良です。こちらにつきまして、まず最初に事務局のほうから資料に基づきまして説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

○事務局 それでは、一般国道49号北好間改良につきましても新規事業採択時評価でございますが、資料1として綴じております資料に沿って説明を進めさせていただきます。

(OHP使用) 前段の、今回の全体の対象となる事業についてのお話でございますけれども、今回は国道のバイパスですとか拡幅事業——改築事業と呼んでおりますが、それらが対象となりまして、高規格幹線道路といった計画がある事業については今回は除くこととしてございます。それから、冒頭に副局長から挨拶がございましたとおり、資料1という1枚紙の中の2)、4)、5)、資料番号でいきますと資料1-2、1-4、1-5のタイトルの下に括弧書きで「道路分科会事業評価部会 送付資料」というふうございますが、本日のこの小委員会での御意見とあわせまして、こちらのほうを本省の部会のほうに送付するというようなことになっております。これらが定型の様式というふうに御認識いただければと思います。

それでは、資料1-1に移りまして、これは前回の小委員会でも御説明させていただきましたが、政策目標評価型事業評価についてということで、昨年の8月に基本方針案として発表されたものの内容を少し簡単に御説明させていただきますと、左側の緑の中の①をごらんいただ

きたいと思います。「事業の必要性や内容が検証可能となるよう評価の手法を改善」と記載してございます。これがいわゆる計画段階評価の内容を表したものでございまして、「事業目的となる解決すべき課題・背景の把握・原因分析」、それから「政策目標の明確化」。その「政策目標に応じて評価項目を設定し、代替案を提示した上で、比較、評価」というふうになっておりまして、この考え方自体が、右側のピンクの中でありまして「計画段階評価（新たに導入）」されたものでございます。こちらを経た上で、環境の調査ですとか都市計画に関する手続をした上で新規事業採択時評価というような手続に進むとふうに設定されてございます。次の次のページが道路事業の流れとの関連を表したものでございまして、今申したのが、ここまでの計画段階評価、その次が新規採択時評価でございますけれども、本日の49号北好間改良につきましては既にこの新規事業採択時評価の段階に来ておるものでございまして、23年度の事業化に当たりましては、評価の経過措置としまして、この新規事業採択時評価を行う際に遡って計画段階評価の内容についても確認するというような位置づけがございまして、本日はこの両方の内容について御説明をさせていただきます。

続きまして、パワーポイントのほうはございませんけれども、資料1-2というA3の横の資料をごらんいただきたいと思います。

本日の北好間改良の事業を御審議いただくに当たりまして、まず、なぜここが選定されたかというものの考え方を、今回整理させていただいております。こちらにつきましては、今後、このバイパス事業、拡幅事業を計画段階評価に載せる、あるいは新規採択時評価に載せる際の箇所選定の優先順位の考え方として、今回はこういう考え方でどうかという案として考えておりまして、本日はこの考え方について意見をいただいて、今後の検討に反映させていただければなと思っております。

紙を見ていただきながら御説明したいと思いますが、「基本的な考え方」という流れが左にございます。こちらは、まず、東北地方整備局が管理する全路線、2,600kmほどありますが、こちらを5年に1回行います道路交通センサ調査の区間（1,537区間）に分割して、すべてを対象としております。その中で、米印のところがございますが、先ほど申し上げました高規格幹線道路が計画されている区間等々を除きまして、さらには事業を行っている区間などを除きますと383区間が残ります。その上で優先度の判定の考え方を今回このように整理したものでございますが、現道上の課題——右側にその表と判定する閾値を記載してございますが、渋滞の状況については、渋滞がないときと比べて渋滞した際に余計にかかる時間を表す損失時間で、あるいは渋滞がピークのときの走行速度といったものを、渋滞、あるいは交通事故、

道路の構造、それから防災の関係ということで指標、それぞれの判定値を設けて、それに合致するか否か、該当するかないかというような評価をさせていただきます。

もう1つ、課題ではないものとして、「位置付け」というふうが一番下にありますが、これはその区間の立地というふうにとらえていただければと思います。救急医療施設ですとか、あるいは工業団地へのアクセス経路上となっているか否かということで、この位置指標を設けさせていただきます。

前後してしまいますが、それを裏のほうに移っていただきますと、今申し上げた指標のうち、この表の右から2つ目のところに「該当数」という欄がございます。丸が幾つあるかという、単純にその項目数を足し合わせたものでございますが、それが4以上のものをリスト化してございます。これがトータルで56区間ございまして、本日の北好間改良につきましては結果的には該当数が一番多いというところで1番のところになってございます。

「整備方針」の欄にございまして、その他の区間につきましては、例えば2番が都市計画の途中でございまして、あるいは3番がその対策についてまだ検討途上でございまして、あるいは近隣する事業をまだしておる段階で、その効果を見極めつつ検討を進めるというような区間等々で整理してございまして、今回は1番の北好間改良について箇所として選定をいたしましたというようなところでございます。

続きまして、資料1-3、それから資料1-4でございます。1-4が計画段階評価——これは遡っての確認というふうに先ほど申し上げましたが、この内容を資料1-3で少し地域の状況も含めて詳しく説明したものでございますので、1-3だけごらんいただければと思っております。

まず、この北好間改良が位置しますいわき市の概況から入っていきたくと思いますが、御案内のとおり、福島県の東南端、太平洋に面する立地で、非常に東北の中では温暖な気候のところでございます。この阿武隈高地から太平洋に向かって、高いところから低いところに向かうという、こちらに市街地が形成されている関係で、この北好間地区が立地する49号の西側のところは非常に勾配が海に向かってきつくなるというような特性を持ったところでございます。

いわき市の人口動向でございますが、平成21年で31万5,000人というところでございまして、他の市町村の例に漏れず、人口減少、少子化というような傾向が見られます。

交通インフラの状況でございます。いわき市から新潟に向かう磐越道が全線供用してございまして、仙台の方向に向かう常磐道でございますが、いわき市の北側まで供用してございまして、仙台までも計画的な整備が進められているところでございます。鉄道につきましては、6号と同じ方向に走りますJR常磐線、それから郡山のほうに向かいます磐越東線がいわき市を通ってございます。それから、港湾は小名浜港、空港としまして福島空港がこういう関係で立地し

てございます。

同じく交通インフラの内容でございますけれども、こちらのほうは自動車保有台数。いわき市内につきましては25万台程度で、近年は横ばい状況になっておりまして、移動手段としてアンケートをとりますと自動車が7割を占めるということで、こちらについても依存度が自動車が高いというような状況になってございます。

それから、産業の関係に移りたいと思います。いわき市の総生産額が1兆円超でございます。福島県内の約14%を占める状況でございます。それから産業の特徴としましては、二次産業の中で製造業がその8割を占めるというような特徴を持ってございます。

その製造業に代表されます工業の関係でございますが、東北の市町村の中で工業製品の出荷額が1位というような状況でございます。その額自体も増加傾向にあるという状況でございます。その内訳の特徴としまして、情報通信機器、化学工業、輸送用機器の順に高いという内容になっております。

工業団地の立地についてでございます。立地する工業団地の従業員数の平均が約1,000人という規模の大きい団地が立地してございまして、この北好間地区に近いいわき好間中核工業団地については5,000人規模の市内最大の工業団地となっております。

小名浜港についての概要でございます。取扱荷物量を見ますと、東北の上から4番目に位置してございます。主な取扱品種でございますが、輸入するものが主に建築資材となります。木製品、それから輸出がタイヤとなります。ゴム製品というような特徴を有してございます。

小名浜港からの荷物の出し入れの行き先でございますけれども、福島県の県中地域、あるいは県南地域が多くございまして、磐越自動車道、あるいは国道49号がその輸送を支えているというような状況でございます。

それから、観光に関する話題でございますが、物産館でございます「いわき・ら・ら・ミュウ」ですとか、御案内のスパリゾートハワイアンズといった、大人数が集まっております集客施設がございまして、いわき市内の観光入込客数は近年、1,000万人を超えるというような状況でございます。

次のページから、計画段階評価の具体的な内容になっていきます。まず、地域の、あるいは北好間地区の課題をとらえます。1つ目が渋滞でございます。ここでお示ししておりますのが、この福島県の東南のエリアにおきまして、北側の道路の都市の複数の、例えば常磐道、6号、あるいは県道の断面でとらえたときの交通の容量、それから南側の断面でとらえたときの容量、西側の断面でとらえたときの容量というふうに見ていただければと思いますが、数字で見ますとそれぞれ交通容量に対する現状の交通量の比が、北、南は余裕がある0.88、0.66というような状況ですが、西側についてはここは1を超える。しかも1.3に近い数字になっているとい

うような状況でございまして、その結果、渋滞が激しい状況になってございます。

それから、いわき市内の渋滞の状況をとらえたグラフがこちらでございまして、いわき市内でも一番、渋滞が数字としては大きいというような箇所になってございます。

もう1つの課題であります事故でございまして、まず、こちらのグラフでございますが、こちらでもいわき市内の事故の状況をデータとして表したものでございまして、当該箇所ですべて市内一の事故が起こっているという現実がございまして、この事故の写真、後ほど原因分析の中でも御紹介いたしますが、急勾配でカーブがきついということで、道路の外にはみ出した形で落ちてしまっているというような事故形態も顕著でございまして。

ここから原因分析でございまして、まず渋滞に関してでございます。

左側が郡山方面、右側がいわき中心部の方面でございまして、この縦が常磐道でございます。北側にあるのが中核工業団地。これがいわきの中央インターでございまして、こちらの交差点が朝の通勤時に非常に渋滞するという特徴がございまして、左折、右折が多いわけでございますが、とりわけいわきの工業団地への通勤車両がこの左折レーンに滞留しまして、直進する車両をせきとめてしまって非常に渋滞長が発生しているという特徴がございまして。

事故に関しましては、こちらが先ほどの交差点でございまして、ここで滞留するために、その滞留の車列に追突するというのが事故の数として半数という特徴がございまして、また、こちらの急勾配、急カーブのところにおきましては、写真にもありまして、車外に逸脱して落ちてしまったりとか、あるいは対向車線にはみ出して正面衝突するという特徴を有してございます。

こちらも事故の関係でございまして、これがこの区間の勾配でございまして、勾配が6%近いところがこういう形で集中してございまして、とりわけこの山側に向かったところでの路外逸脱、あるいははみ出したことによる正面衝突といった事故、あるいは上りという形で見ると、大型車が速度を低下していったところに後ろから突っ込んでいくという衝突の事故も多く発生してございます。

それらを踏まえまして、政策目標をどのように設定するかというところでございまして、けれども、代表的な、先ほどから申し上げている2点でございまして、いわき中央インター交差点での渋滞の発生、それから、その交差点あるいは道路線形が悪いところに起因する事故が発生しているということに対しまして、それらを改善することがやはり必要であろうということで、中央交差点における渋滞の解消、それからこの地区全体における事故の削減というふうにご設定してございます。

それらに対処するための対策案ということで、3番目はこれはあくまで参考という大規模なものを想定した場合でございまして、現実的なものとして案①、案②を考えてございます。

案①でございますが、こちらがいわき中央交差点でございます。こちらについて拡幅し、交差点を改良するというのが案①、案②共通の内容でございます。その上で案①は、基本的には現状の道路を登坂車線を設けましたり、あるいは一部拡幅をしてカーブを緩くし見通しをよくするというような、視距改良をするにとどめる内容と。それから案②につきましては、この交差点改良した後に、北側に一部、別線の感じで振りまして、局部的に改良するというような内容でございます。

その下の表に「特徴」というふうに表示しておりますけれども、案①につきましてはあくまで現道を利用するという観点で、急カーブについては解消できますけれども、急勾配箇所はやはりそのまま残ってしまうという結果になります。案②につきましては、こちらの局部改良——こちら側に振りまして、勾配についてもできるだけ緩くできるということで、その勾配についてもあわせて解消できるという特徴を有しております。

それを少し言葉で整理した比較表になります。まず1つ目の、渋滞の解消でございます。渋滞の解消はいわき中央交差点が顕著でございますので、案①、案②ともに同じような解消の結果になります。案③はさらに、バイパスですので抜本的な改善がなされます。

次、交通事故の削減についてでございます。先ほど申し上げたとおり、案①は急勾配箇所が残ってしまうということで、それに起因する事故はやはり発生してしまうのではないかと内容でございます。案②は、急勾配箇所もすべて解消されるという意味で、大きく事故削減に寄与できるのではないかと考えてございます。

それから、周辺環境への影響ということで、用地取得の際の支障家屋数を参考までにお示ししてございまして、さらにその下にコストということで、案①は約15億円、案②は約50億円、抜本的なバイパスとなります案③は約120億円というようなコストの違いも出てまいります。

これらを総合的に勘案した結果でございますが、案②がやはり妥当ではないかというふうに考えているところでございます。

それから、地元との合意形成の経緯について御説明させていただきたいと思っております。

平成20年12月の時点で地域の方々との合同でのパトロール、あるいは意見交換会を開催しておりまして、この過程の中でも事故対策、具体的にはこちらの下にあります路面標示ですとか、反射テープをつけることによって安全対策に寄与しようというようなことをやっておったわけでございます。こちらについても一定の効果は認められたわけでございますけれども、やはり事故がどうしても発生しているという現状を踏まえまして、その後の地元との意見交換会、あるいはアンケートを踏まえまして、抜本的なバイパスのような事業がどうしても必要ではないかという結論に至っているところでございます。

最後のページでございますが、福島県あるいはいわき市の総合計画上の道路に関する記載を

取り出したものでございますので、こちらは参考程度とさせていただきます。

以上が計画段階評価についての説明でございまして、最後に資料1-5、青いラベルのA3の資料をごらんいただきたいと思います。

こちらが新規採択時評価に係る定型の様式でございまして、課題ですとか整備効果につきましては計画段階評価で御説明したものと重なりますので、その部分は割愛させていただきますが、まず事業概要の部分、左上をごらんいただきたいと思います。

起終点は記載のとおりでございまして、局部改良も含んだ延長で2.2kmについての事業でございまして。全体事業費約50億円、この区間の計画交通量が約1万900台というふうに推計してございます。

その3つ下でございまして、いわゆる費用便益比、B/Cでございまして、1.4というような数字が計上されてございます。

それから、右側の3の「地元調整の経緯等」のところをごらんいただきたいと思います。また、「地元調整等の状況」という最初のところについては先ほど触れたところでございまして、22年、昨年5月にはいわき市と今回の対策内容について合意しておるところでございまして。さらに、「地域の要望等」ということで、今回の事業化に当たりまして福島県知事に意見照会をしたところ、別綴りの参考資料の中にもございますけれども、本事業の予算化について了解をいただいているところでございます。

最後に、このA3資料の裏側を見ていただきたいと思いますけれども、1点だけ、ここの交差点改良の内容について具体的にお示しするいい図面がなかったものでここで説明させていただきますが、交差点部という、この断面図を見ていただきたいと思います。

こちら、いわき市から郡山市のほうに向かっての交差点部の断面図でございまして、現状は左折レーンと右折レーンと直進が1本の車線数になっていまして、このため、左折レーンの車がずっと並んだ結果、直進車も前に進めないというような現状でございまして。それについて、直進車線を1本増やしまして、さらに左折車線自体も今後、検討の上、延ばしまして、直進の車両の交通のスムーズさを保つというような交差点改良という内容でございまして。

北好間改良については以上でございまして。よろしくお願いいたします。

**○大滝委員長** 説明をありがとうございました。資料1の一連の資料に基づきまして御説明をいただきました。

それで、これから御意見等をいただきたいと思いますというふうに思っていますけれども、まず最初に、資料1-2に基づきまして、新規事業候補箇所の選定の考え方というのを先ほど説明をいただきました。同じことを私が説明する必要はないと思いますけれども、基本的にはこの資料1の

裏側のリストを見ていただいたほうがわかりやすいかもしれませんが、課題について幾つかの項目というものの、ここでは①の渋滞状況から始まって、それに位置づけという形で⑥の拠点アクセスという形で、課題プラス位置づけで6つくらいの項目について検討し、そこに課題とか位置づけということについて該当するところに丸をつけるという形で、たまたま今回のNo.1の北好間についてはそれが一番多い、該当数が6つあるという形で優先順位が高いという形で対象になっているかと思うのですけれども、こんなような選定の考え方のフレームのようなものを提示されていて、今後、同じような形で選んでいくときに、1つの基本としてこんな考え方でどうだろうか。もちろん、きょうも含めていろいろな御意見をいただきながら、このやり方を変えていくとか、もっとよいものに改良を加えていくというのは当然だと思うのですけれども、その選定の考え方について当面御提案いただいているのは、このリストにあるような考え方に基づいて進めてみたらどうだろうかという提案なのですけれども、少しこれについてまず最初に御意見をいただきたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

○大泉委員 この表を見ていると、恐らく客観的に指標を取れる、客観評価ができるもので各判定基準を並べていらっしゃるのだと思うのですけれども、例えば地元の方のニーズとか、地元の方の協力体制とか、なかなかこれは客観評価はできないのですけれども、地域のかかわり方みたいなことをちょっと判断の基準に置いてもいいのかなというふうに、一つ思いました。以上です。

○事務局 なかなか難しいなというのが本音のところでございますけれども、各出先の事務所がある中で、地域の方とのやりとり、あるいは意見交換みたいなのは多くやっているところがございますので、それをどういうふうに表すかというところをちょっと検討させていただきたいと思っております。

○大滝委員長 これはなかなか客観的に表すというのは難しいところかもしれませんが、御検討いただいて、またどんなふうな結果になったかということについて次回以降の委員会で検討結果をお伝えいただければと思います。その上で今の大泉委員からの御提案については考えていきたいと思っております。

○奥村委員 2つ、大きい話と小さい話をするのですけれども、小さいほうから言います。

今の御指摘と似ているのですが、交通安全の状況から考えると、例えば今の指標はあくまでも実際に起きた事故に従って危ないところを抽出するという考え方なのですけれども、例えば小学校が近くにある通学路になっているけれども歩道がしっかりしていないとか、みんなが注意して使っているから大丈夫だけれども、交通安全上、明らかに問題があるというようなことが確認できるような場合には、考慮されてもいいのではないかと。

それから、大きい話ですが、未実施の区間の抽出のときに「高規格道路等の計画路線の並行

区間を除く」と書いてありますけれども、計画路線なのだけでも、当面、整備の時期が明らかになっていないような区間が並行区間にあるような場合はどうなるのか。その現道の区間を少し見直せば、計画路線の中で早目にでき上がる区間と一緒につないで使うことによってかなり便利になるような場合に、そのような区間は除かれてしまうのではなからうかと思うのですが。

だから、ほかの指標のところも、現在の交通量に基づく現在の損失時間であるとか現在の旅行速度に従って計算をされている指標を用いているのですけれども、もう少し将来のネットワークを考えた時のその区間の重要性というものが考慮されているのではないかと思うのですけれども。

**○事務局** まず1点目の交通安全の指標の関係についてでございますけれども、資料1-1をもらいたきたいと思います。2ページ目でございます。

本日の事業の性格としまして、これは道路事業に関する政策目標評価型事業評価の考え方を少し事業の内容に合わせて分けたものでございまして、「バイパス・拡幅等」というものが左側に入っております。それから右側のほうに、1つの例として交通安全ですとか防災関係の事業についてまとめたものでございまして、交通安全の対象となります。今回の事故対策もその性格はもちろん持っておるわけでございますけれども、委員がおっしゃった小学校の通学路での歩道の拡幅対策ですとか、そういったものについても網羅的にこの右側の取り組みの中で検討してございまして、今回のような一部、局部的なバイパスもあわせて左側の取り組みの対策とどういうふうにリンクさせるかというのは今後、検討が必要でございますけれども、交通安全対策として必要とされるであろうところが漏れているということでは決してないというふうに御理解いただければと思います。こちらのほうできちんと課題は把握しております。

それから、2点目の、高規格幹線道路等の計画区間と並行するところが漏れてしまうのではないかというふうな御指摘でございますけれども、それについては、例えば、後ほど経過の報告をさせていただきます日沿道の二ツ井白神～あきた北空港というようなことが代表事例となりますけれども、ああいった形で高規格の計画があるところのそれぞれの区間において、同様に現道の問題をきちんと把握した上で、現道を活用した対策、あるいはまた全然別の線をつくる計画とか、その中で短期的な対策がどういうことがあり得るだろうかというような検討もさせていただいておりますので、高規格の並行区間だからといって全く現道の問題を無視しているということでは決してございません。今回の表の中ではそれらがどうしても除外されているというふうになっておりますけれども、高規格のほうの検討の中で一緒にさせていただいてるところでございます。

**○奥村委員** そうすると資料1-2の位置づけがよくわからないのですけれども、これは資料1

ー 1 の 2 ページ目の左側のような事業に当てはめるための、そのときの評価指標だというふうに理解しているのでしょうか。

最初の説明だと、資料 1-1 の 2 ページ目の中の左右両方とも事業で必要なところを抜き出すために共通して使う指標のように理解していたのですが、違うのでしょうか。

**○事務局** 資料 1-2 は、資料 1-1 の 2 ページの左側のタイプの中で箇所をどういうふうに変定するかということをございますけれども、概念的には資料 1-1 の 2 ページの左側は高規格幹線道路とかもすべて含まれたものになっておりますので、この中でいわゆる現道のバイパス事業、拡幅事業といったものについて取り上げたものが資料 1-2 ということをございます。

高規格道路には計画延長がございますので、それはその中でどこから検討するかというふうに議論できるのですが、こちらのほうは母数が定かでないものですから、道路延長全体の中でどこを取り上げるかというふうに考える際に、1 つの考え方として今回お示ししたという違いがございます。

**○奥村委員** 確認ですが、1-2 の左側の対策未実施の区間を抽出するときに、現在の道路に問題はあっても、その区間に並行して計画路線がある場合には、その現道を直すということだけを単独で取り上げることはしないというふうに見えるのですね。つまり、資料 1-2 の対策未実施の区間を抽出するときに自動的に、抜本的対策がほかのところで行われる可能性のあるところについては考慮に入れないというふうに見えるのですね、この説明だと。本当にそうなのか、そうではないのか。

だとすると、計画があるけれどもすぐにつくれないような立派な道路の計画が並行にあれば、現実に、たとえひどい問題があってもこのフローの中には載ってこないという話になってしまいうるので、それについてどうお考えかということです。並行につくろうとしている路線をどうやって決めるのですか、という質問ではなくて、あくまでも現道のところの問題が、考慮の対象に入るのか入らないのかというところの確認なのです。

**○事務局** おっしゃることは、未実施区間で高規格の並行する、その高規格そのものがどのくらいのタイムスパンで考えられるかということとの兼ね合いになってくると思いますけれども、それについては、ちょっと時期的な仕切りがなかなか難しいところがありますけれども、やはり当面、計画が難しいであろうところについての現道についてはこのリストのほうに載せるべきだというふうに考えますので、それについては御指摘を踏まえて、よく箇所ごとに見極めたいと思います。

**○大滝委員長** 今の話は、計画があっても、なかなかそれがいつ実現するかというのはわからないというのは現実に東北の中にたくさんあると思います。そのところをどういうふうに判断するとか、いつごろ実現できるかということの見通しがなかなかつかないような部分について

どういふ取り扱いをするかというのがなかなか難しいと思いますが、今の奥村委員の話そのものは評価のときに全くかかわらないということでもないかもしれないので、ちょっと御検討ください。

これもすばつとしたいい結論が出てくるとはちょっと思えませんが、これからやっていく以上、遅かれ早かれ似たような問題がまた出てくる。要するに高規格道路が近くにあつて、その上で現道をどうするのというような話は出てくるだろうと思いますので、あらかじめ少し御検討を加えておいていただいたほうがいいのではという感じがします。

**○泉山委員** 質問というよりも感想と言つたほうがいいかと思つますけれども、直轄の国道区間リストの評価の項目に関してであります。

これを見ていきますと、まず、1番から19番までが福島県と宮城県だけという形になってしまひまして、国土の均衡ある発展という考え方からいきますとますます格差がついてくるというような気がしております。

この論理でいくと、関東圏とか大都市優先という形で整備されて東北が置き去りにされてきたという、また、東北版でもそういう形が出てくるというようなことからいくと、この評価の項目だけでいいのかなという感じがしていますし、ますます予算が厳しくなつてくると、要するに1年に1個か2個しか進まないのであれば、20番以降は20年先とか30年先という形になってしまうのではないかという感想です。ですから、もっと別な評価基準というようなもの、国土の均衡ある発展という考え方の中で別の項目というものも考えてもいいのではないかというような感想を持ちました。

**○事務局** この資料1-2の裏側のほうをごらんいただきますと、「該当数」という欄についてのお話になりますけれども、確かに6項目、5項目に該当する、上から4つ目までは福島県内の箇所というのがすべてになつてしまつておりますが、それ以降の5番から46番については全部、該当数が4でございますね。これは全部同じというふうにとらえていただければ、東北6県ほぼ同じです。

単純に5番以降は路線番号別で、かつ南のほうから並べてしまつているような、道路の起点、終点の関係で順番が並べられているだけで、5番以降、46番までは同じ土俵上に乗つているというふうに見ていただきたいと思つますので、決して青森県の事業が、例えば29、30というところで区間が出ているというのがございますが、これが別に5番と何の違いがあるかということは決してないというふうにリストを見ていただければと思つます。

ただ、御指摘の、その他の指標についての検討は必要だと思つておりますので、客観的にどういふ数字をもつて判断をしてというふうなところをあわせて検討させていただきたいと思つます。

○南委員 今、評価項目が幾つか用意されていて、丸を1個つけるとその数で数え上げるという  
ことで各評価項目が同列に扱われているということですが、その中でも説明ありました、交通  
事故が極端に多い場合だとか防災の緊急性が高い場合というのは、2ページの赤い枠組みの「局  
所的な事業」という中で取り扱われていくという御説明になろうかと思えますけれども、この  
「局所的な事業」というのは全く別のプロセスの中で抽出されて、データから抽出されたり地  
域の方からの意見を聞いて抽出されるということで、今回の表とはまた別個のものとして出  
てくるのかなということですのでけれども、ちょっとそのあたりを御説明いただければ。

そうすると、そういう事業との優先順位の問題も出てくるのではないかと思うのですが、2  
つの評価の観点から抽出してくるということであれば、例えば緊急性の高いものはあくまで優  
先していくのだとか、そのあたりをちょっと御説明いただけたらと思うのです。

○事務局 まず、この資料1-1の2ページ目をごらんいただきながらと思えますけれども、道  
路事業の構成としまして、本日お諮りしているものが、いわゆる道路の改築事業と呼んでいる  
ものでございます。この2ページ目の右側で交通安全を例にしますと、交通安全対策事業とい  
う事業メニューが別枠で予算計上されているものがございまして、その事業で対策しているも  
のも別途あるという前提のもとで、その交通安全事業で実施するものについて、この右側のフ  
ローで箇所の優先順位を選定しようという取り組みをしているというような状況でございま  
す。こちらについては、各県ごとに県内の交通事故対策の重要性が高いところというものを、  
これまた別の第三者委員会を立ち上げて、上位何カ所という形で、「事故ゼロプラン」というよ  
うな名前を打って昨年末に公表させていただいたところでございます。

また、別の機会で、この委員会でもこの取り組みの内容について御報告したいとは思ってお  
りますが、本日はこのくらいまでにさせていただきますと、その交通安全対策事業の内容とし  
ましては、例えば交差点を改良して追突事故を減らすとか、局所的な対策が主になります。あ  
るいは先ほど出た歩道の拡幅とかピンポイントの対策がこの交通安全対策事業でございまして、  
一方で本日のものは、一部バイパスを整備するとか割と大規模なものが内容になりまして、そ  
こで事業の色分けが違うというふうになってございます。

○遠藤委員 東北の製造品出荷額の1位はいわき市で、2位は郡山市であります。人口ではいわ  
き市が30万を超えておりますし、郡山市も30万以上であります。そこで質問ですが、そうい  
った東北の中核となる都市間を結ぶ道路が、磐越道と国道49号線だけといった場合に、この都  
市間の連携機能を評価する要素はどこに入るのでしょうか。

いわき市、郡山市は東北の中核ライン上にある都市ですが、工業的に見ましても、商業的に  
みましても、高度な連携機能が必要とされる中で、これらを結ぶ道路が限定され、渋滞が多い、  
事故が多い、傾斜が急だということも大変な問題で、その辺りの評価というのは、丸印をつけ

るとすると、どの項目に入るのでしょうか。あるいは、これらの項目に入らないとすれば、これらの要素はどのような「位置付け」になるのでしょうか。そういった都市間の連携に関する評価を、もう少し取り入れてもよいのではないかと感じております。

○**事務局** 御質問の趣旨をお聞きしていると、どちらかというといわき・郡山という拠点都市間の、言うなれば広域連携みたいな形になって、道路の分けでいくと高規格の関係に近い、それに求める機能になってしまうのかなというふうに思ったところでございまして、その区間は今、現状、少なくともいわきから郡山までの区間は磐越自動車自体が4車線拡幅すべて終わったところでございますし、一方で国道49号にどういう機能が今求められているか、あるいはどういう役割を果たしているかというところは、もう少し分析しなければいけないところを感じたところです。

この評価項目としては、どうしても短い区間で切った中で、現道をどういうふうな改善をしなければいけないかという視点で整理したものでございますので、なかなかそことうまく合致しないところはあるかなと思います。

○**大滝委員長** 遠藤委員がおっしゃったことは、直接的には多分、この中にはなかなか反映しにくいかもしれないですね。それをどう考えるかというのはなかなか難しいかもしれませんが、ちょっと検討してください。

○**福迫委員** 1点だけ、ちょっと簡単にですけれども、今までの御説明の中でありましたが、今回たまたま該当するのは6個ということで、一いわき市民としてはありがたいということがあるのですけれども、今後の話でいきますと、5あるいは4となったときに、これらをどういうふうに優先順位をつけるかということについてのお考えはあるのか。

こういった個別に個数をつけた上で、それを全体として総合的に評価した場合に、同じ4でもこちらから優先すべきであるということで採択するというようなことについての想定なりお考えがあるのか、あればお伺いしたいと思います。

○**事務局** まず、この指標の中で、指標をそれぞれ少し見ていただきますと、例えば渋滞状況に関します損失時間、これは毎年毎年、データを測定できますので、これはリアルタイムに更新できるという性格のものでございます。同じくピーク時旅行速度も、例えば近接する事業箇所、あるいは県における事業の効果によっても変わるかもしれないところでございますし、死傷事故率も毎年毎年変わるものでございます。こういったその時々データの状況に応じまして、この丸の箇所、該当数も変わってくるものでございます。その前提を踏まえた上で、この「整備方針」の欄に書いたとおり、その他の効果をまだ見極める必要があるという箇所も当然残ると思いますし、対策を検討したその熟度自体がどこまでいっているかということもございしますので、そのときの置かれている環境において、あるいは御質問にもありました地元との関係

といったものも総合的に踏まえて優先順位をつけるのかなと思ってございます。

○大滝委員長 それでは、こんなところでよろしいでしょうか。選定の考え方についていろいろ御意見、御質問等をいただきましたし、検討する項目についても幾つか出てきたと思いますので、引き続いて御検討いただいて、冒頭でもお話がありましたように、これで完成しているというわけではないので、もっといいものにしていくということをぜひしていければいいかなと思っていきますので、引き続いてよろしく願いいたします。

それでは、引き続いて、きょう検討しなくていけない中身の基本的なところは先ほど御説明いただいた資料1-5というところだと思いますけれども、もし皆様方のほうで、その前にあった計画評価についての確認とかということも含めて、特になければこの新規事業採択時評価の主として資料1-5のところの検討項目について少し皆さんから御意見いただきたいと思えますけれども、いかがでしょうか。

○南委員 下り坂が現道で多くて事故が発生しており、事故の原因が下り坂が多いことで制動が伸びているということなのだろうと思うのですが、そのあたりの因果というか、何か資料があるのか教えていただきたいと思えます。

○事務局 手元にあるわけではなくて恐縮なのですが、やはり5%を超えるような急勾配の下り坂がございまして、当然ながら、ブレーキをかけても止まるまでに距離がかかるというのは、その分、加速しているのそういう事実があるのかなというところと、それとあわせて、下りながら曲がるものですから、ふと目を離すとその勢いで車線をはみ出してしまっているとかというところもございまして、資料1-3の14ページ目のところに少し、発生事故件数の数字でしかございませんけれども、左下のポンチ絵の中に、郡山のほうから来ますと最後のカーブのところ5件、事故がありますが、うち下り坂が4件というような状況でございます。

それから、その次の次のカーブのところにおいても、4件中、下りのほうで3件というようなところで、データの的には、すみません、きょうのところはこのぐらいしかありませんけれども、下りにおける事故発生が多くなっているというところもございまして。

○南委員 事故件数が5件。これは何年間かのデータでしょうか、この事故件数そのものが極端に多いのですよね。

○事務局 右側のほうに「出典」とありまして、交通事故のデータを集積しているイタルタデータというものがありますが、これが17年度から20年度、4年間のデータでございます。事故自体も全国的な平均値よりも大きい数字となっております。

○大滝委員長 これは、先ほどちょっとお話がありましたけれども、多分、福迫委員は現場もよく御存じでしょう、ほかの委員の皆さんも御存じかもしれませんが、この国道49号そのものもよく御存じだと思うので、もし何かコメントいただければありがたいと思えますが。

○**福迫委員** 御説明の中でもありましたけれども、あと住民アンケートの中でもあったのですが、北好間のこの工区というのが、実は常磐自動車道と磐越自動車道のバイパスみたいになっているような立地になっておりまして、例えば1-3の資料の7ページにもあるのですが、いわきジャンクションといわき中央インターチェンジといわき三和インターチェンジというところで、これが三角形になっておりまして、いわき中央インターから磐越で郡山に向かう場合に、南に下ってもう1回、北に上がるというふうな形になっておるものですから、このいわき三和インターチェンジといわき中央インターチェンジ間の、この国道49号の北好間のところを走る車が余計多くなるということがあります。特に、やはりトラック、大きな車が通る。

これがあるものですから、制動については、一般の車でも当然、多少あるのですけれども、大きな車が通るといことで危ないということがあります。その立地については変えることはできないということからしますと、渋滞は案①でも解消できるのですが、事故の部分でいうと案②のほうでないとなかなか難しいだろうという御判断での採択かなと思っております。

その上で、資料1-5の裏のところ、先ほど説明ありましたように、拡幅した場合に、改良したところの横断図というので、今2車線のところを6車線にすることなものですから、逆のほうは5車線から2車線になるといった形で、そこのアンバランスが渋滞を招く1つにはなっておるのですけれども、それを6車線化することですから、逆にもう片方の5車線のほうも少し改良が必要になるのかなと。

中央インターからいわき市内方面のその部分ですが、ほんとに局所的なところにあると思っておりますけれども、こちらの渋滞も多少ありますので必要かなと。当地の人間でないちょっとわからないのですけれども、というところはあるかなと思っております。

○**事務局** 交差点の左右での車線数の関係についてでございますけれども、資料1-5の裏の「標準横断図」というところをごらんいただきまして、交差点改良についての御説明をした際に、確かに数字でいうと6というのがこれだけ見ればそうなのですが、そのうちの2は左折と右折でございますので、直進を見ると片側2車線の4車線というふうになります。その交差点のいわき市側のほうの車線数につきましても、直進という形でのやりとりを見れば2車線、2車線でございますので、そこについての詰まりはないのかなというふうに受けとめております。あくまで、交差点での右折レーン、左折レーンを合わせての車線数ではなくて、直進同士の車線数をごらんいただければなと思っております。

○**大滝委員長** 交差点のところであっているというだけであって、基本的には片側2車線でいくということですよ。

○**事務局** 片側2車線の4車線で行き来できるようになります。

○**酒井委員** A3の改良図を見ていて、急勾配、急カーブが解消されるということで山側のほう

に道を回すという図になっていますが、実際の道と計画にある道路の、キロ数といいますか、距離的なものは同じなのか違いがあるのかということをお聞きしたいのと、先ほど幼稚園と小学校があつて通学路としての安全面という話が出ましたけれども、この道がもし山側に行くことでそういった通学路としての安全面も確保できるかなと思ったので、この計画で私はいいと思いつつ見ていました。4車線の交差点部のところも、時間帯によるかとは思いますが、通勤時間、特に皆さん急いでいらっしゃる時というのは気持ち的にもちょっといらいらしたりとかといったところもあると思うので、その辺の渋滞が解消される対策というと、ほんとに4車線になるというのはいいことだと思いつつ見ておりました。

**○事務局** まず1点目の、延長がどのように変わるかという点でございますけれども、この北好間改良、全体としまして2.2kmというふうにお示ししてございますが、こちらの現道のほうの全体延長が2.4kmでございます、延長としては200mほど短くなるというような在の概略設計の段階でのものがございますので、今後、詳細に検討を詰めていくところでございます。

後段のほうにございました小学校の関連でございますが、大型車を初めとして通過交通、ここから例えばいわきの中心部に行く交通ですとか工業団地に行く交通は、基本的にすべてバイパス側のほうに転換するというふうを考えられますので、そういう意味でも小学校の通学に関しては大きく安全性の向上に寄与するものというふうを考えてございます。

**○遠藤委員** 最後のページに費用対便益が1.4であるという数字が出ております。これは総便益を時間の短縮、経費の減少、事故の減少の3つで算出しているということではありますが、これだけではなく、バイパスをつくることによる経済波及効果は、実際には大変大きいのではないかと思います。

例えば郡山で製造した製品を輸出する際に、現状の道路では時間を要するなどの理由で、京浜港に運んでいる場合などでも、バイパスが整備されることにより、小名浜港に運び、積み出しをする動きが活発になる状況になれば、地域における経済波及効果は大きいのではないかと思います。

そういう意味で、3便益に経済波及効果を付け加えていただければ大変ありがたいと思うのです。そうした要素を加えた評価を行うことで、さらに早く整備すべきだ、という判断も出てくるのではないかと感じておりますが、いかがでしょうか。

**○事務局** 検討、研究が進められている分野でございます、いまだに、いわゆる3便益と呼んでいるものが今の道路のB/Cを表すものになってしまっている現実がございます、おっしゃるような効果をいかに基準換算するか、そこはずっと検討はされているところでございますので、今後、その観点で勉強していきたいと思っております。

**○大泉委員** 評価のフォーマットが決まっているのでいろいろなことをつけ加えるのは難しい

のかもしれないですけども、ちょっと気になったのは3番目の「地元調整の経緯等」というところですよ。

最初にお話ししたことと関わることなのですけれども、道路というのはこれから、陳情によって国がつくってやるというようなパターンではなくなるのだろうなと思うのですよ。地元と一緒に国もつくっていく。受益者たる地元地域のほうも、つくった道路の後の管理なども協働してやっていかなくていけないのだよ。そういうふう考えた場合、地元調整なのかどうかというところが、すごく書き方のニュアンスとして、何か違和感を感じたのですよ。

地元のニーズ、動向がどうであったか、それと、整備局さんと共同でどういうことをして合意して、どういう対策を打ってきたかみたいなのところのプロセスがきちんと書かれると、やはり説得力があるのかなというふうに思いました。

それから、道路利用者のアンケート調査を実施というふうに書いてございますけれども、肝心の調査の結果というところがなくて、その辺もきちんと、簡単にでもつけ加えたらよろしいのではないかなというふうに考えました。

以上です。

**○事務局** 最初の、地元の関係の表現については、御意見を踏まえまして、少し検討をさせていただきたいと思います。

それから、21年2月のアンケート調査の結果というのは、この様式に記載がないということの御指摘でよろしいですか。

**○大泉委員** そうです。

**○事務局** そこについては、紙面の都合もありつつも、少し検討をさせていただきたいなと思います。

**○奥村委員** 1-5に示されている計画案が、今後どの程度変わり得るものなのかという範囲を確認したいのです。例えばこの計画縦断図を見ますと、手元で計算しますと、横方向、線が200mごとに入っていて、勾配立ち上がりの区間から左端まで75m、差があるので、計算すると4.2%の上り勾配がずっと続くという計画なのですよ。

確かに、先ほどありましたように、5%を超えるようなところは今使っている基準よりきつくて、安全性も問題があるということが指摘されているので、そこは抑えないといけないのはわかります。しかし、交通の流れを考えたら、例えば5%とそうでないところとの差をつけて途中休めるようなところをつくった方が良かったり、あるいは切り盛りのバランスを考えるともう少し工費的に安くなったり、あるいは、左側の上の図を見ますと、今回の区間の左隣のところには「登坂車線設置区間」があるのですよ。そうすると今回の区間の中でも、むしろ部分的にどうしてもスピードが落ちるところを集めてそこに登坂車線をつくったほうがいい可能性

もあります。そうすると、幅が変わってくるので工費に影響を与えそうな感じがしますが、そういうまだまだ動きそうな項目というのがあるように思うのですね。

今ここで評価をするときに、例えばB/Cをはじいていますが、そのCというのは今の計画案のもとでおよそはじいている数字だと思いますが、今後それがどの程度変わり得ることを許しているのかというところを確認したいのですね。これから先、まだどのぐらい変わるのか。それによって費用対効果の数字というのも変わってくる範囲があると思うのですけれども、それはどのぐらいまで認めるような話なのか。概略で結構なのですけれども。

**○事務局** この1-5の裏側でお示ししているのはあくまで事業化前の概略設計の結果のものでございまして、これから現地の測量ですとか地質調査とか事業化した上で入るものですから、当然、変わり得るものでございます。

さらに言えば、対策としておっしゃったような登坂車線の方がよりいいのではないかというような検討結果が出るかもしれませんし、そういった変更し得る要素はまだまだあるものだという前提のものでございます。

その上で、当然、その結果によってC、コストのほうが変わるわけでございますけれども、それについては、その時々のB/Cにおいて±10%の感度分析をした上でB/Cとして成り立つかというのは、そのときのコストに対する確認という意味でやってございまして、さらに言えば、資料1-1に何度も戻って申しわけありませんけれども、その1ページ目で見いただきますと、右側の方にありました本日の「新規事業採択時評価」というものがございまして。これを経た上で事業化しまして、今は事業化から5年後に必ず再評価というものをを行う。これは従来からの取り組みでございまして、この中でそのときのCに基づくB/Cのチェックというものをしておりますし、また、必要性に変わりがないかといった評価も、改めて、さらに言えばその後また3年ごとに行っていくものでございまして、そこでのチェックが必ず働くというところでございます。

**○南委員** 費用に関することなのですが、全体事業費約50億円というのが非常にざっくりとした印象があるのですけれども、例えばその説明が新規事業採択時評価という枠組みの中でこの全体事業費のみ述べられているような、中身についての説明というのは特にほかには見当たらないようなのですけれども、交差点改良事業と単路部の道路改良との2つをやっているということなので、例えばそれぞれにどのぐらいの事業費が見積もられているというようなこととか、この事業の見積もりについて事業採択時評価ではこのぐらいでよろしいものなのか、教えていただけたらと思います。

**○事務局** 冒頭の説明で触れなかったもので申しわけありませんが、参考資料という綴りの、そのままひっくり返して10ページ目をごらんいただきたいと思います。

参考資料1、2、3というふう振ってございまして、参考資料3のうちの一番最後になりますので、そのままひっくり返していただいて10ページ目になります。よろしいでしょうか。

これが今回の50億円という全体事業費の内訳を、現在の設計レベルで整理したものでございます。大きな区分でいいますと、工事費、それから用地・補償費、調査設計費、間接費、予備費、それらを全部足して全体事業費になってございまして、工事費用の中に改良費、橋梁費というふうになりますが、案①、案②で共通します交差点改良の部分についてはほとんどが改良費の中に含まれるものということで、その部分には切り分けがございませぬけれども、このくらいの項目での整理は現状しておるところでございます。

**○南委員** 48億ということになっているようなのですけれども、これは案②ですよ。

全体事業費、約48億にしておいたらよろしいのではないですか。これは50億になっている。もし積算がこうなっているのであればですけども。

**○事務局** 全体事業費の1-5の表のほうの表記については、全国の他事業との並びをとって5億単位で丸めた表記をすることにしておりますので、ここは45億を丸めて50億とさせていただいているところでございます。

ちなみに、B/Cの計算自体は、この48億を年度別に割り振って計算しています。

**○泉山委員** 先ほど遠藤委員のほうからも経済の効果という観点での御質問がありましたが、1つの地域の活性化という観点とか、大きく言えば経済の活性化とか、そういうような視点ということでこの道路というのは、交通渋滞とか交通事故とかというのはもちろん重要なことで、それは克服していかなければならないのですが、そういう視点とはまた別に経済活性化だと。

具体的なことを言いますと、青森県の場合で、例えば八戸が約25万人、青森が約30万人。今残っているのが10何kmですか、ちょっとつなぐと、そうすると55万のそこに1つの経済圏ができて上がる。その波及効果というのはすごいんですね。

それから、御案内のように下北には核燃サイクルがありますし、それが下北からの道路を八戸と青森の道路にぶつけることによる経済効果というのは計り知れないものがありますし、これは、国づくりといいますか、国土開発といいますか、そういう視点からすごく効果が大きいと思います。

ですから、そういったような目線といいますか、視点といいますか、日常のそういう問題を解決するという、これはもちろんそれで一番重要なことなのですけども、そういう国づくりといいますか、経済活性化といいますか、今、一番問題なのは、その辺がどうも政策的に欠けているのではないかなと私は危惧しておりますので、そういう目線での評価といいますか、基準項目といいますか、とらえ方というのもやっていただきたいなという御要望を申し上げます、私の要望とさせていただきます。

○大滝委員長 これは、先ほどの遠藤委員からの質問もありましたように、ここの中でこのB/Cをどういうふうにならにやり直すかという大きな問題を含んでいると思うので、それから、一言で経済効果というふうに言うのですけれども、それをどういうふうに計ったらいいかという問題は、奥村委員が多分、詳しいと思いますが。

いろいろな考え方とか計り方というのが多分あって、そのあたりを今、国土交通省等も含めていろいろな検討を加えているところではないかと思しますので、そういうものとの進行も見てやるということになると思います。ぜひ整備局でもそういうのに取り組んでほしいと思いますけれども、ちょっと、この会そのものでいきなりというのは難しいかもしれません。

○奥村委員 ほかの委員さんのおっしゃることはよく理解しておるのですけれども、B/Cが乗っかっている経済理論に従って言えば、もしそれだけ効果があるならそれだけ交通量が増えるはずで、交通量に関連する指標で評価をはじいておけば、その効果は既にその中の数字に入っているはずだから、別途考えるというのは二重に考えることになるので正しくない、という考え方になります。こうした考え方に沿って今のマニュアルというのはつくられています。

ただし、今のマニュアルの基本的な考え方は、今、交通が発生しているところが少し条件が変わったので少し伸びるということは想定していますが、先ほどおっしゃったように、例えばそこが便利になったので取引先を替えるとかといったことがどんどん起きて、今はないような交通がどんどん起きるといような変化は考慮できていません。

したがって、今のやり方で考慮できているかと言われたら、できていないのですけれども、一方で、今のB/Cのところをそれをすぐさま入れろと言われても、多分、理論がないのでかなり難しいと思います。

だから、むしろ優先度の指標とかいうところで、ネットワーク上で、そのところがどういう広域的な役割を果たすのかというようなことを、B/Cとは別途に取り上げて判断するというのが今の段階としては賢いのではないかなというふうに私は思います。それで最初、実は資料1-2の「対策未実施の区間を抽出」のところ、その区間の現在の交通の状況というよりは、もう少しその区間が含まれているネットワークの中でその区間が将来果たすであろう役割を考慮した指標をつけ加えたほうがいいのではないかと申し上げた次第です。

だから、B/Cを含め、マニュアルの不備な点があるということはもう既に指摘されていますので、これは国土交通省本省レベルにもいろいろ発言していかないといけないのですけれども、それはそれとして、もう少しネットワーク性というものの別途の評価項目があってもいいのかなというふうに感じます。

○加賀屋委員 ただいま奥村委員がおっしゃったことに関連することなのですが、資料の9ページに「小名浜港の概要」とございますけれども、小名浜港自体は今、福島県で国際バル

ク戦略港湾ということで計画を進められていると思います。こちらの小名浜港は石炭については公共埠頭で日本で一番多く貨物量がある港でございます、こちらの影響は多分、私は酒田ですけれども酒田とか能代とか、東北地方の石炭とエネルギーの非常に大きな今後の可能性について重要な港であることが言えると思いますし、また、関連して、その港がある、いわゆる物流インフラのための道路という観点で見れば、先ほど奥村委員のおっしゃったように、単純にこのB/Cの議論だけではなくて、もう少し経済性ということに触れていく、国際競争力という点で非常に重要なことではないかと思えます。

そういった中では、この資料の書きぶりの話になると思うのですが、小名浜港の概要で、関東方面とか県内部の地域における物流の活性化。非常に大きいということだけではなくて、バルク戦略港湾のような大きな計画についても載せていただくことで少し判断の方向が変わってくるのかなと思っております。

**○事務局** ちょっと足りない部分があったかと思しますので、その部分をもう少し掘り下げてみたいと思います。

**○大滝委員長** それでは、この案件についてはほとんど皆様方から御意見、御質問をいただいたかと思しますので、まとめたいと思えますけれども、よろしいですか。

今、直接の対象になっております新規事業候補箇所の選定の考え方につきましては、たくさん御意見をいただきました。この考え方については、先ほど来、何度か申し上げますように、今ここで決定版を決めるというたぐいの話ではありませんので、きょういただきましたいろいろな御意見につきましてさらに検討を加えていただいて、よりよいものにしていくという方向で進めていければよろしいかなというふうに思っています。ぜひ、今後の箇所の選定の際、今日いただきました御意見を反映させていただきたいというふうに思っています。

それから、計画段階の評価につきましては、評価そのものについて特に大きな御意見とか御質問については余りなかったかもしれませんが、いただいたものが計画段階評価にもかかわりがあるものはあったかと思しますので、これについても今後の実施の計画段階評価の検討に反映させていただければというふうに思います。

結論的に、資料1-5で今回対象になりました新規事業採択時評価については、これはたくさん御意見をいただきましたし、もっとほかにもいろいろな考慮事項があるのではないかとか、B/Cを中心とした評価のあり方、それから、どのくらいのコストがかかっているのかというようなことについてのとらえ方。それから、どこで計画をフィックスさせたらいいかとかというようなことについてのとらえ方等々、たくさん御意見をいただいたかと思えます。これにつきましても、基本的には今日いただきました御意見をいろいろな意味で反映させていただくということで対応できるというふうに私としては判断いたしまして、当小委員会の見解としまして

は、メインの対案が2つあったかと思いますがけれども、基本的に対案の2で対応するという形で、一般国道49号北好間改良については新規事業化は妥当であるというふうに判断を下したいと思いますが、それでよろしいでしょうか。

ありがとうございました。

それでは、皆様方からこの一般国道49号北好間改良につきましては新規事業化は妥当だということ結論としていただきまして、この結果につきまして社会資本整備審議会道路分科会に報告をしていただきたいというふうに思います。どうもありがとうございました。

## ○経過報告

### 計画段階評価（試行）

#### ・日本海沿岸東北自動車道（二ツ井白神～あきた北空港）

**○大滝委員長** それでは、続きまして、もう1つ、「その他」という項目に入っておりますけれども、4「その他」として、第1回で議論しました計画段階評価の試行につきまして、事務局より報告をお願いいたします。

**○事務局** それでは、資料2の束のほうに移りたいと思います。計画段階評価の試行でございまして、いわゆる日沿道の二ツ井白神、あきた北空港間につきまして、昨年12月16日に御議論いただいたところございまして、この中でアンケートの実施の考え方についても概ね御了解いただいて、実施に向けて今、準備を進めているところでございます。最初の委員会の中でいろいろと御指摘、御質問ございましたので、それについて現時点でお答えできるものも含めて、少し経過報告という形で説明させていただきたいと思います。

それでは、お手元の、まず資料2-1、パワーポイントはございませんが、A4の縦の紙のほうをごらんいただきたいと思います。

（OHP使用）こちらが前回の小委員会での主な意見と、それへの対応の仕方を整理したものでございます。黒四角で6点ほどございます。1つ目が「将来の地域の姿、それを見据えて

計画すべき」というところがございますが、こちらについて、後ほど資料2-3でチラシ・アンケートがございますので、その中に反映してございます。2つ目が、整備の案を2つ示しておりますが、それぞれについて時間軸、それから目標と効果を示す必要があるのではないかとこのところでございますが、これもチラシ・アンケートの中で反映してございます。3つ目が、冬の速度の違い、あるいは維持管理・災害対応といったものの信頼性を比較すべきではないかという御意見に対しても、これも資料2-3のほうで記載してございます。

4つ目でございますが、政策目標につきまして、同じウエートでとらえていいのかというような御指摘がございました。これについては、具体的なアンケート、あるいは企業などへのヒアリングを行う予定としておりますので、その中で地元の意見を集約したいというふうに考えてございます。

5つ目でございますが、農業に関して取り上げたものがないというような御指摘でございます。こちらについても、資料2-3のほうに取り上げてございますし、また別途、それらについて資料2のほうで補足説明させていただきたいと思っております。

最後のところでございますが、アンケートの対象者ということで、若い人の意見も取り入れられるようにすべきではないかというような御指摘でございますが、こちらのほう、今、画面に映っている中での御説明をさせていただきますが、地元の高校生を対象にしたアンケートも実施したいというふうに思っておりますし、幅広く能代河川国道事務所のホームページ上で、一般の方々全体にとって答えられるようなやり方をしたいというふうに思っております。

それで、画面のほうにございます資料2-2のほうに移っていただきたいと思います。

意見聴取の方法のやり方を整理したものでございます。左側のほうを縦に見ていただきますと、聴取方法を整理してございます。基本的には、次の資料2-3でまとめましたチラシ・アンケートを用いまして、説明会、市町村広報、オープンハウス、あるいは役場ですとか「道の駅」等への設置、それからホームページ、最後に高校生に対するアンケートというようなことを予定しております、上の右のほうを見ていただきますと対象の違いを整理しております。この区間が存在する能代市、北秋田市に対するやり方、それから県北地域住民の方々に対するやり方、それから幅広く一般の方々に対するやり方。最後の右の欄でございますが、企業等々、その下に具体的に書いてありますが、こういった対象へのやり方については直接、ヒアリングを行おうというふうに今考えてございます。こちらを1月下旬から2月にかけて実施することを考えてございます。

続いて、次の資料2-3をごらんいただきたいと思います。A4のペーパーを張り合わせたものになっておりますが、A4を表裏8ページ分といった形で、リーフレットのようなものをチラシとして作りまして、これを見ていただいて、綴じ込みのはがきの案もありますが、こ

のはがきに回答して投函していただくというふうに考えてございます。

資料2-3と打ってあるものが概要を説明したものでございまして、それをまず開いていただきたいと思います。最初の左側が地域の課題、それから政策目標の設定までの記載でございまして、左下の3項目めが農業に係るものを取り上げたものでございます。前回に比べて項目を1つ増やしてございます。「農作物の出荷先への速達性確保」というような表現をしてございます。その右側がアンケートの項目で、そのA4の表裏がアンケート項目のページというふうになってございます。

さらに、大きく見開きをしていただきたいと思います。A4が4枚、全面に見れるようにしていただきますと、一番左が、政策目標をどういうふうに評価、あるいは整備した際にどういう効果が出るかといったものを一覧にしたものでございます。上に整理したものが現状の道路の課題をまとめたものでございまして、それらをマークで図面のほうにも記載してございます。その下に案①、案②。案①は全線、別の道路を整備する案でございまして、案②が、現道を活用しまして、一部だけ別線の改良を想定したものと。これは前回と同じ設定でございまして、それらについての概要です。メリット、デメリットを「特徴」のところでも整理してございます。

「特徴」の中で、1つ信頼性という観点でございまして、「代替機能」というところが上から6つ目でございますが、こちらが、災害が発生したときの代替路を確保できるか否かという信頼性に関する項目を記載してございます。現道活用案につきましては、二ツ井バイパスの区間が二車線のままでございまして、ここが災害で通行止めした際には大型車に限り少し大幅な迂回が生じてしまうというようなことの説明も記載してございます。

それから、下のほうに行ってくださいと、「政策目標に対する指標」というところで、医療産業、リサイクル、それから農業、観光というものに対する効果を数値的に表しておりますが、この中で括弧書きで冬期の交通状況を踏まえた際の効果の違いについても記載させていただいております。

続きまして、中央の見開きの2ページ分の中で、図面で今回の2つの案について記載してございます。前回の御指摘を踏まえた変更点のみ御説明させていただきます。

案②の赤い標記で示しております現道活用案の中の、中央部分にあります一部別線区間でございます。こちらにつきましては、将来の交通量の推計をより精査しました結果、自動車専用道路としての4車線化の目安であります1万4,000台という台数をどうも達成できないだろうということで、ここにつきましては完成2車線の構造にするというような検討をしてございまして、前回は2車線から4車線ということで事業費も100億から最大300億というふうに示しておりましたが、このところで2車線というふうに設定した結果、事業費として上限が200億円というふうに変更してございます。

それを踏まえまして、その図面の下側になります。こちらが、時間的な違いを表せないかという御指摘を踏まえまして、暫定的な整備段階と完成の整備段階という2つに分けてございます。暫定整備段階という意味では、案①はございません。これはすべてつながらないと使えないという意味で、完成整備段階のみ入れてございます。案②が暫定整備段階に該当する部分がございます、一部別線区間の2車線整備と現道活用区間の交差点立体化、これらをまず最初に実施するというので、必要な事業費が200億から300億というふうになります。その上で、完成整備段階の内容を見ていただきますと、二ツ井バイパスにつきましては4車線化、それからあきた北空港西線の区間につきましては自動車専用道路化に伴うサービス速度の向上というようなことをとらえておりまして、全体事業費として400から500億円というふうになります。ここで、完成整備段階でも全体事業費の上限値が100億の違いが発生するというような検討結果となっております。

続いて、その右側の表裏1枚がアンケートの具体的な内容でございます。項目数としまして、全体で10項目ございます。概略見ていきますと、表のほうを見ていただきますと、質問1がこの区間の利用頻度、質問2が利用目的、それから質問3が交通問題をどういうふうにとらえているかという設定です。それから質問4が、政策目標についてどれが重要だと思いますかというような内容です。質問5は、この区間の整備の必要性について。質問6が、必要と選択した方について、どんな役割が求められますかという設定です。質問7が、今回の案①、案②、どちらのほうが良いですかという設定と、質問8については、それぞれルート検討に当たって配慮すべき事項がありませんかという問いでございます。質問9は、必要だと思わないと選択された方について、その理由を問うております。質問10が、その他、御意見をいただきたいというような内容でございます。それらをはがきで返していただくというような設定にしてございます。

資料2-3については以上でございます、資料2-4のほうをお願いいたします。これは画面にもございます。

今後の想定スケジュールを簡単に整理したものでございますが、上から2段目の赤字の部分でございます。これが、きょう第2回の小委員会で経過報告をさせていただきます、本日の御意見も踏まえまして、1月下旬から2月にかけて、説明会ですとかアンケート、あるいはヒアリングを実施したいと思います。それらの結果が取りまとめられましたら、もう一度、この小委員会において結果報告と対策案に係る事務局案を御提示させていただいて、対応方針の決定というふうな段取りで進めたいというふうに考えております。

続いて、資料2-5をお願いいたします。こちら、画面のほうもでございます。前回の小委員会の中で御質問、御指摘いただいたことに対して、本日時点でお答えできる調査検討結果につ

いてまとめたものでございます。

まず1点目が、冬の通行の状態ということでございます。真ん中の下のグラフを見ていただきたいと思います。緑で示したものが年平均の各区間での走行速度をとらえたものでございまして、それに対して赤で示したラインが、「最低速度」というふうに表現しておりますが、冬期間の速度を表したもので、年平均と冬期の違いがこれだけあると。かつ、交差点部ですとか、課題が大きいというふうにとらえていたところほど冬期の速度低下が大きいというふうに結果として出てございます。

救急医療の関係でございまして、例えば青森県の弘前市の三次救急医療施設ですとか、あるいは盛岡市の医療施設を加味する必要があるのではないかとというような御指摘がございました。

まず、右側の搬送実績をごらんいただきたいと思います。基本的にはこの圏域内での搬送が大宗を占めてございますが、弘前方面への搬送も現実このくらいありますし、盛岡方面への搬送もこれだけございます。これらの実績も踏まえまして、この三次救急（1時間）がどういふふうにシミュレーションされるかというものを改めて行ったのがこの左の図でございまして、八峰町のほうは変化はございませんが、鹿角、小坂町のところが前回、北秋田市民病院のみを対象としていたものが4万3,000人が圏域外というふうになってございましたが、今回、弘前大学附属病院の1時間圏が大きく寄与しまして、4万3,000人が3万人まで減ったというような違いを整理してございます。

これを踏まえまして、現在事業中の区間が整備された場合、今回計画している区間が整備された場合という形で、その圏域外の人口にどういふ変化があるかというものを整理したものがこのページでございまして、やはり弘前の病院の効果が大きく出ておりまして、数字がそれぞれ前回と比べて違いが出ております。ただし今回の区間に関しましては、この八峰町の部分は今回の対象区間のみが影響するというような状況でございまして。

次が農業に関するものを調べたものでございまして、これは御想像のとおりでございまして、秋田県北地域はやはり米が7割弱を占めておりまして、残る部分は野菜が2割を占めるというような状況でございまして。また、御紹介になりますけれども、特産品として、この写真にありますとおり、トンブリ、それからジュンサイといったものが特産品というふうになってございます。

それから、農業の分野のお話になりますが、指定野菜というものがございまして、秋田県北におきましては秋冬ネギというものが非常に大きな割合を占めてございます。全国で見ても、東京の中央卸売市場のシェアとしても青森に次ぐシェアを占めているところでございます。

これに関しまして、秋田の中央卸売市場のヒアリング結果を踏まえた想定になってございまして、今年「今朝採り午後販売」というものが近年、好調でございまして、県北産の野菜もそ

れに乗せられないかという期待があるというようなヒアリング結果がございます。

その「今朝採り午後販売」というものがどういうものかといいますと、早朝にあるスーパーに搬送した空きのトラックを活用しまして、朝に収穫したものを市場のほうに持って帰ると。そこでコスト削減を図って、その持っていったものを午後、別のスーパーで、あるいは中央卸売市場で卸すというような工程に乗せられるかどうかというような内容のものでございまして、このときの搬送の時間的な目安として1.5時間ぐらいが限界かなというような結果を受けてございます。

それを受けて、今回の対象区間の整備がどういう関係になるかというものを整理したものでございますけれども、大館地区から秋田の中央卸売市場に対して、事業地区間、あるいは今回の区間が整備された際に、その時間短縮効果がどれだけ出るかというものをシミュレーションしますと、ぎりぎり何とか全体できると90分ぐらいに収まるのではないかとというような結果が得られておりまして、何とか、そこのリンクといいますか、そういうものに効果が発揮できるのではないかとというふうにとらえたものがこのページでございます。

以上になりますけれども、前回の御質問、御意見を踏まえまして検討してきた結果でございます。

**○大滝委員長** どうもありがとうございました。

ただいまの報告につきまして、何か御質問等ありましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

**○泉山委員** 大変、農業の関係について調査していただいて、ありがとうございました。

ただ、これから通ればの話でしょうけれども、空飛ぶ野菜とかという形で、農業の方々とかいろいろな方々が空港を利用した形での新たなビジネスというようなものも、恐らく生まれてくるのではないだろうかということを御期待を申し上げたいと、こういうことでおります。

**○事務局** それにつきましては、我々、今調べられる範囲での御提示でございますので、これから、代表的にはJAさんですね、そういった農業関係の方々にもヒアリングをして、今後の展開に我々がどういうふうに関与できるかというところもとらえていきたいというふうに考えております。

**○奥村委員** アンケートのことについてなのですが、アンケートのタイトルが「日本海沿岸東北道 二ツ井白神IC～あきた北空港IC（仮称）間の計画検討に関する意見募集アンケート」と書いてありますよね。それで、そこに2つの案がありますと。別線整備案と現道活用案というのがありますということなのですが、果たしてこれで一般の人にイメージとして伝わるのかどうか。

というのは、もともとのタイトルが、要するにこれは「高速道路のある区間をつくりますと

いう計画について検討するので意見の募集をします」というタイトルなのですね。ほかの高速道路と同じようなものを新しくつくるというのと、そうでなくて現在の道路を工夫して活用するというのとがわかるような表現を考えてほしいです。別線整備案、現道活用案というのは言葉として一般の人に伝わるのかなというのがちょっと心配です。書いてあることは悪くないのですがけれども、一般の人に伝わる言葉、案①、案②というのがきちんと伝わるのかなというのがちょっと心配であると。

それから、このタイトルで見せられると、初めから「高速道路をつくるのが前提になっていることのアンケートが来た」というふうに思うのではないのでしょうか。しかし、「高速道路でない」という案が案として入っているということを見て違和感というのがあるのではないかなと思います。

以上、タイトルと説明の言葉の使い道というところを、これでいいかどうか少し確認をしていただいたほうがいいかな、というふうに思います。

**○事務局** 御指摘の趣旨はよくわかりましたので、今、代替案みたいなものをお示しすることがちょっと難しいのですが、もう少し検討をさせていただいて、場合によってはまた御相談させていただいた上でというふうにしたいなと思います。

**○大泉委員** ちょっと細かいことなのですが、一般の方がこのチラシ・パンフを見てこのアンケートに答えられるかという、まず、これを読み込むのにかなり大変だなという印象がありますので、一般の方にはもう少し簡略したもの、わかりやすい、A4表裏くらいのものでお示したほうがいいのかというのが1つあります。

それから、さらにちょっと細かいことで恐縮なのですが、はがきでお答えいただく方式になっていますけれども、そのはがきの年齢、職業を書きいただく欄で「自営業」と書いてありますけれども、恐らくこれは農業も含んだ自営業ということだと思いますけれども、先ほどお示しいただいたように、農業に対する経済効果みたいなものも入れてございますので、自営業のほかに「農業」というのも入れていただくとデータとしてわかりやすくなるのかなということがあります。

それから、これも細かいのですが、質問の2のほうなのですが、利用目的なのですが、これも医療サービスのことも1つの政策課題として挙げていますので、「通院」というのをどこかに入れていただきたい。「通勤・通院」になさるか、「通勤」だけ独立させるかということです。

それから、4番の「仕事」なのですが、これ、通勤と仕事で通るというのをどういうふうに区分つけるかということもあるので、例えば「運送」とか「配送」とかといった例示があるといいのかなと思いました。

それから、質問の4なのですけれども、政策課題を聞くということになって、チラシの中の2ページ目を読み込んでこれを書くという作業が果たして簡単にできるのかどうかというのが、ちょっと難しいような気がしたのですね。おまけに質問4と質問6がかぶるので、この辺をもう少し整理して、道路の役割としてどのようなことが必要だと思えますかという質問でまとめて聞かれたほうが、あるいはわかりやすいのかなというふうに思いました。

ちょっと気がついたところだけです。

**○事務局** 基本的に一般の方にどういうふうにわかりやすく御提示するかということだと思いますので、いま一度、言葉使いも含めてもう少し練らせていただきたいと思います。

それから、具体的な質問項目に対する御指摘については、御意見を踏まえて、回答項目自体をよりわかりやすくするとか、そういった工夫をもう一度、精査させていただきたいと思えます。ありがとうございます。

**○大滝委員長** 私もほとんど、今、大泉委員がおっしゃったと同じような感じで、なかなか一般の方がこれを全部読み込んで回答するというのは結構大変なことかなというふうに思えますので、その質問項目も含めて御検討いただいたらと思えます。

**○事務局** わかりました。

**○福迫委員** 前回は複数お話が出たかと思うのですけれども、維持管理の費用等についてはなかなか示すというのはやはり難しいでしょうかということなのですけれども、現在の道路を活用するものと、新しくもう1本引くということになると、2倍とは言いませんけれども、2本、道路をつくと。そういうことについての維持管理費用、何年間で幾らとか、そういう概算みたいなものを、これ以上ここで細かく書くのはどうかと思えますけれども、とりあえずつくるだけのお金ということで算定しているという前回お話でしたけれども、その部分が長い目でどうなのかということについては、もう一度、確認といえますか、どうお考えかお聞かせいただければと思えます。

**○事務局** 維持管理費の概算での積み上げはしているところではございまして、結果から申しますと、案①でありますと別線部分と、やはり残る現道部分を足し合わせたものと。現道活用部分であれば高規格化した現道と一部別線部分の管理が発生するわけではございますけれども、維持管理費という数字をとらえると、案①、案②でもそんなに変わらないというような結果が出てございます。

具体的に言うと、今の見込みでは年間6億ぐらいというような数字になるかなというふうにとらえておりますので、同じような数字になりますので、その部分では比較要素として採用してなかったというふうな結果でございまして。

**○大滝委員長** それでは、今いただきましたいろいろな御意見につきまして、ぜひこの後の調査

に反映させていただければというふうに思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、私のほうで予定していた議事については終了しましたので、司会を進行の方にお戻ししたいと思います。どうもありがとうございました。

○司会 それでは、これをもちまして社会資本審議会道路分科会第2東北地方小委員会を閉会いたします。長時間にわたり議論いただきまして、どうもありがとうございました。