

第47回東北地方小委員会

【 議 事 録 】

○議事

1) 新規事業候補箇所の選定の考え方

菊池委員長：それでは議事に入ります。まず初めに新規事業候補箇所の選定の考え方について事務局より説明をお願いします。

石原課長：それでは新規事業候補箇所の選定の考え方についてご説明します。

資料1をご覧ください。2枚目資料左側でございます。

今回の新規事業箇所の選定の考え方の流れを記載しています。

上から順にご説明します。東北管内における国が直接管理をしている路線が、延長で申しますと約3,200kmあり、こちらを令和3年度の全国道路街路交通情勢調査区間、いわゆる道路交通センサス区間で、その区間ごとに分割をすると1,652の区間があります。このうち現在国により改築事業などを行っている区間を除いた箇所を抽出すると801区間あります。そのうち交通課題や道路構造、防災面といった課題がある区間を抽出すると、合計で540区間があります。その中から、これまで計画段階評価などを行い、具体的な対策方針が決定している区間というのが現在19区間、箇所数で5箇所あります。また、事業実施環境等の確認として、都市計画決定が行われているかどうか、環境影響評価が行われているかどうかといった確認を実施し、今般横手北道路及び山形南道路を令和7年度新規事業候補箇所として、選定をさせていただいたところです。

この2路線につきまして、この後現場を担当している事務所長の方から概要について説明をいたします。

以降それぞれの箇所を詳細な内容になっておりますので、私の方から説明は省略いたします。以上でございます。

菊池委員長：ありがとうございました。ただいまのご説明につきまして何かご質問等ございませんでしょうか。よろしいですか。

ではこの選定の考え方については皆さんご了解いただいたということで、これに基づいて今回選定された2箇所について、この議事として審議を進めたいと思います。

2) 新規事業採択時評価

・一般国道13号横手北道路

菊池委員長：それでは、まず始めに一般国道13号横手北道路について事務局より資料の説明をしてもらい、その後で質疑を行うという流れで進めたいと思います。それではまず説明をお願い致します。

松原所長：湯沢河川国道事務所の松原でございます。資料2の1枚目をご覧ください。左の事業概要からです。場所は秋田県の県南に位置し、横手市から美郷町にかけての区間です。詳細の区間は次のページにあるため2ページ目をご覧ください。資料の右側が北で、左側が南です。起点は左側の秋田県横手市から終点は秋田県的美郷町です。この横手北道路は、起点から現道活用として4車線化を進め、一部北側からバイパスルートとなっております。一番下に計画縦断面図がありますのでご覧ください。

1ページに戻り、事業の目的です。この道路整備により、交通の走行を良くする通常の整備効果に加え、特に冬の時期の走行環境を改善、交通混雑の緩和や安全な交通の確保を目的としています。また、高次医療機関への安定した搬送ルートの確保、円滑な物流活動も目的としています。

次の評価結果をご覧ください。事業費は約300億円、計画交通量は約18,500台/日を見込んでいます。費用便益分析を行い、B/Cは1.3でEIRR経済的内部収益率については5.7%です。また、このB/Cについては社会的割引率4%を使用しており、2%の場合あるいは1%の場合も参考の値として示しています。また、それ以外の便益については、比較のために参考とすべき値として、B/Cの算出便益の部分である、走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益、これらの他に環境の改善等を含めた場合のB/Cについては1.4、社会割引率の2%の場合1.9という値も算出しています。

それではこの事業の影響の項目について説明をさせていただきます。

自動車や歩行者への影響として、大きく3つあり、その内上段側の2つ、渋滞対策と事故対策について説明します。

まず渋滞対策です。当該区間については交通容量が不足しており、特に冬期は路肩に雪が堆積するため著しい速度低下が発生しています。それらを改善して課題を改善していきたいというものでございます。

次に事故対策です。交通の安全性の向上として当該区間においては、少し小さい棒グラフですが、秋田県内における事故の平均発生率を大きく上回っている箇所が3箇所あり、当該事業によって改善が図られると考えております。

次に社会全体への影響という所です。大きく5つあり、その内上段側の2つ、住民生活と地

域経済について説明します。

まず住民生活です。安定した救急医療活動を支援することができると考えています。先程もありました通り、交通の走行性が改善されることにより総合病院への人口カバーエリアが広がることによりカバー率も高くなります。これにより安定した救急支援の恩恵を得られる方々も増えていくと考えています。

次に地域経済です。円滑な物流活動の支援として、当該エリアは工業団地がいくつかあります。これらの経済活動を行っているエリアで部品を組み立て、他の地域へ輸送しており、この物流活動を支援することができると考えています。具体的には特に冬期ですが、積雪による渋滞などによって運送時間が延びることを軽減できると考えています。

以上、大きく4つの課題を挙げましたが、当該事業を整備することにより、秋田県南地域における交通の円滑性・安全性が向上し、医療活動ですとか物流活動を支援することでこれらの課題を改善していきたいと考えています。

簡単ではございますが、説明は以上でございます。

菊池委員長：ありがとうございました。ただいまの説明についてご質問ご意見がございましたらよろしくお願い致します。葛西委員から挙がっていますね。よろしく申し上げます。

葛西委員：コメントに近い内容を発言しますが、特に冬に雪が路肩に堆雪している状況で非常に速度低下が著しいという説明があり、これは時間信頼性が冬は特に低いということと理解しています。B/Cの参考値として記載頂いている多様な便益に時間信頼性が含まれていると理解しています。この数値を見ると今までB/Cの計算での1.3という数字と多様な便益を考慮した場合には1.4ではあまり違いがないように見える。これは年間通すとこのぐらいの差しかないということかもしれないが、冬期だけを取り出すともう少し時間信頼性が向上するかと思いますので、冬期の課題が解決される方向だというアピールの仕方があるかなと思った次第です。よろしく申し上げます。

松原所長：費用便益分析を行うに当たり、年間の平均的な走行速度や時間短縮を見込んでおり、冬期等を更に抽出しているものではありません。費用対効果分析については全国的な統一のマニュアルがあり、マニュアルに基づき試算しておりますが、委員ご指摘の通り、特にこの地域は冬期の旅行速度及び車両の速度が著しく低下するため、改善することも大きな特徴であることから、数字として出せるように今後検討してまいります。

葛西委員：ありがとうございました。

菊池委員長：はい、ありがとうございます。そのほかいかがでしょうか。確認ですが、この参考値が付されることになったのは、今年度からという理解でよろしいですか？これは全国的な方針になっているところということなので今、葛西委員からお話がありましたけれども、参考値として全国的に値を出していくという取り組みの流れにあるため、今のようなご意見をぜひ今後展開して頂き、多様な評価というものを実現してほしいと思います。

以上で特段否定的な意見ありませんし、今後の便益の考え方についてのコメントという事だけでしたので、この選定については概ね妥当という結論を出したいと思いますがよろしいですか？ありがとうございました。

それではもう1件の選定して頂いた事業について審議に入ります。

・一般国道112号山形南道路

菊池委員長：それでは、新規事業採択時評価となる一般国道112号山形道路について説明をお願いします。

森田所長：山形河川国道事務所の森田でございます。資料3に基づきまして国道112号山形南道路にかかる新規事業採択時評価の資料のご説明をさせていただきます。

まず1ページ目をご覧ください。事業の概要を左側からご説明いたします。

①路線概要でございますけれども国道112号は山形県山形市から日本海側の酒田市に至ります延長全体で166kmの主要幹線道路となっております。図2につきましては、図面の中の黄色のハッチが山形の市街地になってございまして今の現道の112号はその市街地の中を黒線で通過するような道路となっております。一方で今回事業化に向けて検討進めて参りました山形南道路ですけれども、この図2の中の左側南北に赤の点線でお示しをしております、起点は山形市蔵王松ヶ丘、それから終点は山形市西崎の全体で約9.0kmのバイパス事業となっております。

続いて道路の構造についてでございますが図2の下側の黒の破線で囲っておりますけれども延長は今し方申し上げましたように9.0km。道路の構造として種別は第3種第1級、車線数4車線、設計速度80km/hとなっております。計画しております日交通量については約30,700台/日ということでございます。計画交通量は非常に多くなってございましてこれらの交通量を安全かつ円滑に流すということで一部沿道のアクセスを制限したような構造にしております。全体事業費は約740億円ということでございます。

続いて②事業の目的でございますけれども、山形南道路の整備によりまして交通の分担が図

られ、幹線道路の機能を確保するとともに交通の安全性を確保するという、それから2つ目は救急医療活動を支援するという、3つ目が物流活動を支援するといった目的となります。

それから③事業実施に向けた検討の状況でございますけれども、山形南道路につきましては上位計画といたしまして山形市の方で策定しています都市計画マスタープランが平成29年3月に策定をされておりまして、それに基づきまして令和3年度から計画段階評価のプロセスに着手をしております。その後、昨年度本地方小委員会において対応方針の案のご審議を頂きましてバイパスルートの対応方針の決定をしたところでございます。その後の経過といたしまして都市計画のプロセスに今年度移りまして今年の1月24日付けで山形広域都市計画の道路ということで路線の位置付けが決定をしたところでございます。

続きまして、2ページ目をご覧ください。右側が方角的に北で左側が南になります。この図面の中で下半分が山形の中心市街地になるわけですが、図面で赤い丸がございますがこちらは主要渋滞箇所、さらに黄色のギザギザの星マークみたいなものがございますがこちらは事故危険区間ということになっております。そういった市街地の課題箇所を回避するような形で赤い破線の山形南道路を計画しているところです。それから起点側になりますが赤のシマシマでハッチをかけておりますのが工業団地になっておりまして、起点側には蔵王産業団地がございます。更には真ん中の方を見ていきますと同じように赤いシマシマがございますのが西部工業団地ですとかアルカディアソフトパーク山形というものが位置してございます。さらに終点側には物流拠点位置しており、重要な拠点間を結ぶネットワークとしての役割も期待されているところでございます。更には図面の一番右側を見て頂くと赤い点線に続いて黒の破線で繋がる道路がございますが、こちらが山形中山道路といたしまして令和2年に事業化した道路でございます。この山形中山道路と接続することで山形連携中枢都市圏を連絡する主要幹線道路として国道112号が機能することが期待されてございます。

それではまた1ページ目に戻って頂きまして、右側の評価の結果についてご説明いたします。横手北道路と同じように総合的な評価ということで費用便益分析B/Cに加えまして、事業への影響ということで評価をしております。

まず下の事業の影響についてご説明いたします。一つ目の自動車や歩行者への影響ということでまず渋滞に関してでございます。渋滞の項目見て頂きますと右に図3という円グラフがございますが中心市街地道路におきましては通過交通と発着交通が混在している状況でございます、その右の図4をご覧くださいと先ほどもお話しました赤丸の主要渋滞箇所が市街地に多数存在しているところがございます。この山形南道路を整備することによりまして、市街地の混雑度の改善、更には旅行速度の向上などの効果が見込まれるところがございます。

続いて事故につきましても図5のグラフがございますが渋滞を起因した追突事故の発生が非常に多いということで図6に並べておりますけれども単路部の死傷事故率が東北平均と比較し

て2倍程度高い状況になってございます。これに対しましても当該事業の整備によりまして死傷事故率の低下が見込まれるところでございます。

続いて社会全体への影響につきまして、まず住民生活につきましては図7にお示しをしておりますとおり山形市内には救急医療機関が複数立地をしている状況でございます。一方で写真1を付けておりますけれども渋滞によって一般車両が緊急車両の追い越しを阻害するなどの搬送に支障をきたすことがある状況でございます。

続いて地域経済活動につきまして、図8にございますように令和3年10月から新しく物流拠点が整備をされたということですが、写真2にございますように中心市街地を通過する輸送ルートの上で交通混雑が発生しているといった課題がございます。当該事業によりまして、医療施設ですとか物流拠点等への所要時間の短縮というものが見込まれるところでございます。

今申し上げましたとおり通過交通と発着交通の混在がこれらの課題の要因となっているところでございますけれども、この山形南道路の整備によって現道の通過交通が山形南道路に転換することで中心市街地の交通の円滑性・安全性の向上、それから医療活動、物流活動の支援に繋がることが見込まれてございます。その他にも災害時の支援ですとか、CO₂排出量の改善、周辺市町との連携支援等に寄与するものと評価してございます。

最後に費用便益分析についてでございます。当該道路の整備によるB/Cは1.6ということになってございます。EIRR経済的内部収益率は6.6%ということですので社会的割引率の4%を超えるということを確認してございます。それから先ほど同様参考値ではございますが総便益欄の括弧書きで走行時間信頼性向上便益は所要時間のバラツキの低減を便益化したものでございますけれどもそれに加えCO₂排出削減便益も試算してございます。これらを加えたB/Cにつきましては2.1ということになってございます。評価結果については以上です。

山形南道路の説明については以上とさせていただきます。

菊池委員長：ただいまの説明について質問等ありますか。吉田委員お願いします。

吉田委員：広域道路としての役割や効果は非常に大きく期待されており、B/Cなどの評価も申し分ないと思っている。一方でトラフィック機能を重視した道路ですのでやはり地元との調整が非常に大事になってくるかと思えます。沿線地域では嵩上げ方式について意見も出てきているので今後事業化にあたってその辺の調整をして頂きたい。

森田所長：都市計画これまでやってきたその中でも沿線の住民の方々からはこの道路の構造について、具体的には嵩上げ式になるということに対して様々なご懸念のご意見を頂いたところでございました。委員からもご指摘頂きましたとおり我々としても地域に寄り添う形でしっかりとコミュニケーションをとって事業を進めたいと考えてございます。具体的には、事業化し

た後に各種調査や詳細な設計を行っていく事になるかと思いますが、それぞれのステップ毎に地域にしっかりと事業の中身ですとか、設計の中身というのを説明するタイミングがございますのでそのなかでよくコミュニケーションをとりながら円滑に事業が進められるように地域の声をよく聞きながら進めて参りたいと考えております。

菊池委員長：以上、本委員会の見解として一般国道112号山形南道路の新規事業化については妥当であると判断したいと思いますが、よろしいでしょうか。

はい。ありがとうございます。

それでは以上で本日の新規事業採択時評価についての審議終わりましたが、全体を通して何かありますか。よろしいでしょうか。

ないようでしたら最後に本日の委員会資料の公開非公開について確認します。本日の会議に提出された資料については整備局のホームページに公開するという事でよろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは本日の資料一式については公開とします。議事録についても速やかに公表することとなっておりますが、事務局より何かありますでしょうか。

石原課長：議事概要につきましては、速やかに作成をさせていただき、委員長にご確認いただいた上で公表させていただきたいと考えています。詳細な議事録につきましては、後日、委員の皆様にもメール等で送付させていただき、それぞれご確認をお願いしたいと思っています。

菊池委員長：議事録についてたぐいまの対応でよろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、議事概要につきましては私が責任をもって確認させていただきたいと思います。

以上で本日の議事終了いたします。議事進行事務局へお返しします。

司会：菊池委員長ありがとうございました。

本日はご多忙中のところご参会いただきましてありがとうございました。なお今回、新規事業採択時評価としてご審議いただきました一般国道112号山形南道路については、委員長にご確認いただいた議事概要を本省事業評価部会に報告いたします。また、本省で行われます事業評価部会とも同様にご審議いただく予定であることを申し添えます。

以上をもちまして、社会資本整備審議会道路分科会第47回東北地方小委員会を閉会いたします。