

## 令和6年度 東日本高速道路株式会社 事業評価監視委員会 議事録

開催日時：令和6年12月24日（火） 13：30～16：00

場 所：東日本高速道路株式会社 本社 15階会議室

出席者：小根山委員長、飯島委員、岩村委員、後藤委員、福田委員、村田委員、山口委員

※常任委員7名 全員出席

### （１）事後評価の概要と今後の対応方針（案）等

#### 〔審議案件〕

- ・東北中央自動車道 相馬尾花沢線（南陽高畠～山形上山）
- ・東関東自動車道 千葉富津線（木更津南JCT～富津竹岡）【4車線化】
- ・関越自動車道 上越線（信濃町～上越JCT）【4車線化】

#### 〔今後の対応方針〕

今後の対応方針（案）については、事務局案のとおり了承された。

#### 〔主な意見や質疑〕

- ・東北中央自動車道 相馬尾花沢線（南陽高畠～山形上山）

- ① 3便益以外の時間信頼性や経済波及効果など、多様な観点からの評価は今後も続けていくべき。
- ② 福島県側から山形県に向かう東北中央道のルート選択がなされるようになったことで、東北道の便益が減るということか。  
⇒東北道から東北中央道への転換は少なく、並行する国道13号の利用者が東北中央道を利用するようになったため、東北道の便益が減少するような大きな影響は与えていないと考えている。
- ③ 緊急退出路の利用実績はどのくらいか。  
⇒緊急退出路の利用実績は、令和2年～5年で3件の利用がある。
- ④ ロードキルの実態はどんな状況か。また、どのような対策を実施しているか。  
⇒ロードキルは、主にたぬきなどの小動物や鳥類など令和4年で90件程度が発生しており、立入防止柵の嵩上げやフェンスの下を閉塞するなどの対策を実施している。
- ⑤ 軟弱地盤への取り組みについては他の事業にも活かされるような事例だと考えている。  
このような知見（ノウハウ）を伝承していくべきである。
- ⑥ 維持管理費は年度によって異なっており年々増加傾向にあるが、将来分の労務費高騰を見込んでいるのか。  
⇒維持管理費は将来分の労務費高騰は考慮していないが、経過年数や交通量等を加味して算出しているため、維持管理費が年々変化している。

・ **東関東自動車道 千葉富津線（木更津南 JCT～富津竹岡）【4車線化】**

- ① 交通量の平休比で表しているが、「休日」の定義は。  
⇒ 土日・祝日を「休日」として設定している。
- ② 時間信頼性について、平休比で休日の交通量が多いのであれば、年間（暦年）の休日全般での状況を確認すべきと考えるが、どのような状況か。  
⇒ 当該路線の特徴である観光シーズンで整理しており、休日全般で年間（暦年）を通じたデータは整理していない。いただいた意見を参考に検討していく。
- ③ 4車線化による効果というのは、渋滞解消や重大事故の減少など非常に大きな効果があるが、B/Cに十分に反映されていないため、今後の4車線化事業において適切に評価できるような指標づくりを行っていくべき。
- ④ 4車線化事業を含めて高速道路の整備により CO<sub>2</sub> 排出量の削減効果等があるというのは、一般ユーザーはなかなか気づきにくいので、世の中にもっとPRすべき。

・ **関越自動車道 上越線（信濃町～上越 JCT）【4車線化】**

- ① 4車線化による通行止め回数の減少による効果なども、今後の4車線化事業において適切に評価できるような指標づくりを行っていくべき。
- ② 所要時間短縮や時間信頼性などはメインの直接効果で整理すべきであり、当該路線においても直接効果として、きちんと整理すべきではないか。  
⇒ 当該路線では時間短縮や時間信頼性がメインの直接効果として、きちんと整理されていなかったため、次回以降改めていく。
- ③ 3便益以外の多様な効果は、事業ごとの特色に応じて、適宜、選定して整理すべき。

**（2）今後のスケジュール等**

国および会社における決定・公表までのスケジュールについて報告。

以 上