

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成 23 年度第 3 回）
議事録（案）

審 議

特に重点的な審議を要する案件の確認

○家田委員長

特に重点的な審議を要する案件（「以下、重点審議案件」）を決定して、それから、本題に入りたいと思います。

資料 1 - 1 に基づきまして、重点審議案件の選定について、説明いただきたいと思えます。

○家田委員長

一般国道 16 号八王子～瑞穂拡幅 1 件と首都圏中央連絡自動車道（「以下、圏央道」）関係が 3 件。うち一般国道 16 号八王子～瑞穂の案件は、事前の委員への資料送付の中で、リクエストがあったものです。

以上の 4 件を重点審議案件とすることよろしいでしょうか。

では、異議もないようですので、事務局案どおり、4 件を重点審議案件にしたいと思います。

特に重点的な審議を要する案件の審議

○家田委員長

それでは、これから議論を始めます。

まず、一般国道 16 号八王子～瑞穂拡幅をやってから、圏央道関係に入りたいと思いますが、どなたからでも結構です。一般国道 16 号線 八王子～瑞穂拡幅につきまして質問等ありましたら承りたいと思います。

○笠委員

立体化になるところが、4 カ所あり、1 カ所は、既に工事が終了しているということで

よろしいのか。

それから、この立体化については、この計画の中に入っているわけではなくて、立体化について、残りの部分の立体化は、今後の状況を見つつするかどうか考えるということによってよろしいでしょうか。

○家田委員長

単純な質問ですので、お答えください。

○事務局

資料2-4-①4ページ目の平面図に立体箇所を青丸で、旗上げをしています。また、黒い線で1本縦断図的なものを書かせていただいておりますが、赤い破線の出っ張りや引込みの箇所が未整備で、右から駒形の高架橋、小荷田と堂方の立体という形で、事業として残っている箇所です。委員がおっしゃるとおり、4カ所立体があるうちの1カ所、瑞穂中央立体については、完成しています。

未着手の3カ所につきましては、計画の中には入っています。まずは、我々の考え方としては、2車線区間につきましては、4車拡幅ないしは6車化をしっかりと進めたいということです。その後、立体化の着手の時期とか、どこから整備をしていくのかといったものについては、交通量の変動とか、いろんな社会的な変化といったことも考えられますので、そういった状況を見ながら検討していきたいと考えています。

○家田委員長

ただ、質問の趣旨は、今回の残事業の中の費用にはその仕事が入っているのかということと。

それから、便益は、立体化をやった結果の便益になっているのか。その辺の御質問の趣旨だと思うのですが。

○事務局

費用にも入っていますし、便益も立体化を入れた形で計算しています。

○笠委員

写真とかを拝見した限りでの直感的なことで、もしこのくらいの交通量があったら、立体化する必要があるのだとかいうようなことがあれば、教えていただきたいのです。

要するに立体化する必然性というのは、どういう数字で説明できるのかということです。

○岡部委員

資料 2-8-①9 ページの緊急輸送路ネットワークの強化というのは、非常に大変重要な内容だと思っておりますが、最近行われた防災訓練の状況など、当然、ここの部分が、何か状況的に訓練の中でもネックになるような状況は、出てきたのではないかと思われませんが、説明で補足していただければと思います。

○佐々木委員

資料 2-8-①11 ページですが、これで前回の再評価、平成 18 年の時と比べて例えば供用予定年次などが、10 年ぐらい遅れているというふうに見ればいいのでしょうか。

もし、そうだとする場合に、5 年後になって、こういうふうが遅れてきたというそのあたりの理由を教えていただければと思います。

○家田委員長

資料 2-8-①13 ページに工程表があって、昭和 50 年代のはじめのほうから、何らかの作業が入っているということになっているのですが、この一般国道 16 号線は、どこもここも混んでいる道路で、しかもこの場所がものすごく混んでいるというのは、大変に有名なところですね。でも、そういうところでも、やはり平成 10 年くらいまでは、あんまり進まないのだなという実績になっていますね。どうして、こんなに著名な混雑道路に、手がつかないというようなことになっているのだから、その辺の昔の経緯がわかるようでしたら、補足説明していただけるとありがたいと思います。

以上までにつきまして説明をお願いいたします。

○事務局

まず、笠委員と佐々木委員の質問ですがまず、資料 2-8-①11 ページ目をごらんいただくと、前回評価時は平成 32 年という見通しで、B/C を計算していましたが、今回は

平成 43 年度という形で、変更しています。

こちらについてですが、立体化をする時期ないし、本当に立体化が必要なのかというところを我々としても、見極める必要があるのではないかとこのところを議論しているところですので。

笠委員の質問ですが、立体化の交差点の処理の話ですが、交通量もですが、飽和度といまして、交差方向に入ってくる車を円滑に流せるかどうか、という指標があるのです。一般的に申し上げますと、飽和度 0.9 が交差点が処理できているか、できていないかの大まかな判断基準ですが、今、この立体の箇所については、非常に微妙なラインになっています。飽和度が 0.9 の前後ぐらいのところきていまして、それは、今、将来交通量推計が、将来トレンドが少し下がる方向で見直されたりとか、将来ネットワークが変わって、少し前とは流動が変わってきたりとかしているような状況が出てきています。本線交通量自体はそんなに大きく変化はないのですが、そういった交差点箇所での変化というのも、今時点少し出てきているという状況もあり、いろんな財政状況ですとか予算の関係もありますので、しっかりそこを見極めていきたいという思いがございまして。

一方で、委員長がおっしゃるように、当該区間、非常に混雑している箇所でもありますので、4 車化と 6 車化についてはしっかりと、前回示したとおり平成 32 年度という数字の中で、やっていきたいという思いがございまして、まずは、6 車化を平成 32 年度までにしっかり仕上げる。その後、仮に立体化事業を切れ目なくスタートすると大体 10 年から 11 年ぐらいで、3 カ所できるのではないかと、概ねの見通しで、今回、平成 43 年度というセットを、仮にさせていただいたという形になっています。

岡部委員からの防災についての質問です。

この箇所での訓練の概要は、しっかりつかめてないので確認させていただきますが、今回警視庁が行った防災訓練は、一般的な話として、警察で通行止めする警察官の訓練をしたということが目的です。実際、通行止めをしたときに交通にどういう影響を与えるかということも、調べたと聞いていますが、正確な数字が手元にないので、確認させていただきたいと思います。

事前の周知が徹底されていたので、大きな混乱が生じなかったということは、報道ベースでは存じていますが、そういった問題点があったかどうかというのは、しっかり確認はしたいと思います。

委員長からの質問で、どうして進んでいないのかという点ですが、この地区の松原区間

の経緯を説明させていただきますと、そもそも一般国道16号八王子～瑞穂拡幅は、全長が15kmぐらいありますので、混雑度が高いところから重点的に事業をやってきているという状況です。

一番真ん中の箇所ですが、資料2-8-①13ページ目をごらんいただければ。

昭和57年に用地に着手して、それから全然10年、20年ほど伸びてない状況がございます。これは、地元の方といろいろ調整をしていく中で、環境施設帯の整備とか、環境対策の話があって、なかなか理解をいただけなかった期間があります。平成9年に環境施設帯をつける形で、都市計画変更をさせていただいてから、しっかり協力いただきながら、用地買収が進んでいる形になっていますので、都市部の事業ですと、沿線にかなりたくさんの方々の住民の方々等いらっしゃいますので、そういった方々との合意形成に少し時間を要したと理解いただければと思います。

○家田委員長

もう少しだけ聞かせてもらおうと、資料2-8-①5ページの写真がついているような平面図がありますが、一般国道16号線は、ちょうど横田基地を迂回するような格好で曲がりながら線型が取られていて、非常に苦労しているルートですね。しかも、ちょうど線路が何本も重なっているようなところを通過していかなければいけないので、当然ですが、そういう場所は便利ですから、人もいっぱい住んでいるわけだし、事情がいろいろあるのだなということでも聞かせていただいた次第です。

そうすると、こういう状況ですから環境対策が非常に重要で、それを環境施設帯の設計という格好で乗り切ってきたということですね。その環境施設帯の内容は、この資料の中にはございませんか。

○事務局

幅員構成であれば、資料2-8-①2ページ目の左下に6車線区間の標準横断図ということで環境施設帯、合流するための副道とあと歩道という形になっています。

○家田委員長

両側の10mのところは環境施設帯になっているわけですね。

○事務局

そうです。あと、車道の間に遮音壁を立てるという形で、騒音の低減に努める。

○家田委員長

そうするとその辺の設計の変更と、それに対する地元の理解を得ることとをやってきた時間がしかるべきかかるし、そして恐らくそれに伴って用地幅員も広がっているし、費用も当然ですがかかる。それをこなしてきたのが今回の何年間ではありませんが、以前のときの状況であったという理解ですね。

○遠藤委員

私の勤務先もこの近所にキャンパスを持っておりまして、委員長から話があったように、拝島のほうに非常に鉄道の便がいいわけで、八王子にキャンパスを持っている 20 数大学は、この拝島にスクールバスを走らせたい。うちの大学も非常に渋滞するので運行は時間が守れないということで、ずっと二の足を踏んでいたのですが、今、走らせていて、ただ、非常におくれることがあって、多分この 10 年間あたりでも大学やここにある高校等は、スクールバスを自前で走らせるという需要が相当あり、そういう大型の車両の通行の需要というのがすごく増えているのではないかなという感じがします。ですから、そういう需要に耐えられるようなことになっているかどうか、ということも少しお考えいただいて、進めていただけるとよいのではないかなと思っています。

○家田委員長

それでは、一般国道 16 号八王子～瑞穂拡幅につきまして、今後の進め方について対応方針を決めたいと思います。

資料 2-8-①の 17 ページに対応方針原案として、事業継続の対応方針でよろしいですか。何かつけ加えることがありましたら、どうぞ遠慮なく発言いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

それでは、異議もないようですので、本件につきましては、対応方針の原案を採用する。事業継続ということで決めさせていただきたいと思います。

それでは、続きまして重要審議案件の 3 件、圏央道関連ですが、圏央道全般に関する質問等ありましたら最初質問していただいて、そのあと 1 件ずつ個別に入りたいと思います。

○清水委員

少し比較でお聞きしたいのですが、まず、一般国道468号首都圏中央連絡自動車道五霞～つくば（「以下、五霞～つくば」）の資料で、B/Cが出ているページが資料2-6-①19ページ、それともう1つが一般国道468号首都圏中央連絡自動車道つくば～大栄（「以下、つくば～大栄」）、同じようなところで、出ているB/Cが資料2-7-①19ページの走行時間短縮便益が片や五霞～つくばが約2300億で、つくば～大栄が約3000億、約1000億違うのですね。どこにその原因があるのかなと見てみたときに、五霞～つくばでは、これは、短縮時間がどのぐらいになっているかというのが資料2-6-①13ページで、約1時間30分の短縮がなされているということになっていますね。もう1つのほうも資料2-7-①13ページで、40分です。走行時間短縮便益が安いほうが、1時間半と効果をあげていて、便益の高く見積もられているほうは、40分しか減ってない。両方とも区間の長さが違うのかと思うと、再評価の区間は大体40kmで同じような長さになっている。この算定の仕方がよくわからないので、聞きたいのですが、これだけ見ると走行時間短縮便益と所要時間の短縮が矛盾するので説明していただければと思います。

○家田委員長

資料2-6-①13ページにあるのは、代表的な時間短縮がどう出ているかという例題だと思うのですが、その辺の関係性と、どういうふうに計算しているのかというのをまずは、答えていただくようにしましょうか。

○事務局

本当は、資料で説明を差し上げると一番わかりやすいので、今、説明をした上で、十分理解いただければ、また別途、説明をさせていただければと思います。

計算方法についてですが、想像していただければと思うのですが、道路のネットワークがあったとして、その中に当該事業箇所が、リンクとして入っています。このリンクがある場合とない場合で、道路ネットワークの上を走る車の動向が、どのルートを走るかというのは、変わってくるのです。そのリンクが追加されたときに、例えば県道とかを走っていた車が、新しい道路に転換をして、県道の車が少なくなります。少なくなったために速度が上がって、時間が短縮されたというようなことが、ネットワーク上で起るのです。

逆に新しく道路ができることによって、車が増えて速度が遅くなって、時間が長くなるという現象も、やはりネットワーク上では起きているのです。そのネットワーク上のいろんな道路、リンクの速度差を全部足し合わせたものと交通量とで、走行時間短縮便益というものを計算しているという形になっていまして、今回、資料の中で、代表例として2点間の所要時間が短縮しますという見せ方をさせていただきましたが、それは、その中の1つのパーツでして、それ以外のリンクの増減というものが合わさって、全体の便益になっているという計算の仕方をしています。

○清水委員

五霞～つくばとつくば～大栄は走っているところは、同じような地域で、長さも同じようなところで、約 1000 億違うというものの理由をもっとわかりやすく、この資料を見たときに、一般の方がわかりやすく、同じようなところで、約 1000 億も違うのだよということが見えていると、我々だけでなく、見ている人たちみんなが、わかりやすいかなというところで質問させていただきました。

○家田委員長

大変重要な指摘です。交通の世界では、さっき事務局が説明したとおりの作業をすることで、正しいのですが、ではなぜ約 1000 億の差が出るのかというと、どこのところに源泉があるのかというのをチェックしてみるというのは、重要ですね。計算は合っていると思いますが、つくば～大栄の効果が非常に大きく出る源泉は、どの辺というところが、作業をした側の印象でよいのですが、わかれば少し言っていたら、もし、難しければ別途追加の資料を整備していただくというようなことだと思っております。自分で計算してみると、こういうところが大きいみたいなこともわかったりするのですが。

○事務局

五霞～つくば、つくば～大栄で、地域を見ますと、多分走行便益につきましては、圏央道本線と周辺の道路も含めての合算になっていると思います。その中で私の感覚的なものですが、五霞～つくばは、周辺が鉄道もない、道路も横に国道 354 号が走っている、縦は国道 294 号ということで、道路の密度がどちらかといいますとつくば～大栄よりも少ないのではないかなという気がしています。

その中で、計画延長約 40km、交通量もそんなに大きく本線は変わりませんが、圏央道が整備されたことによる影響を足し合わせると、五霞～つくばは、道路の密度がつくば～大栄よりも薄いのかなということで、合算しますと3割ぐらいの形になっていますが、そういう結果があらわれているのではないかと考えております。

○家田委員長

私が解説する立場ではないのですが、私の想像する立場で見ると、つくば～大栄のほうは、成田に近い側ですね。この効果と、計画交通量が、計算の結果ですが、計画交通量というのは予測の結果ですね。それが、五霞～つくばに比べますとつくば～大栄は、上限が約3万3000台、五霞～つくばは約2万6000台で、相当な違いがございます。要は、時間短縮の効果と、交通量が、どのくらいが効くかというところの掛け算をいろんなリングで、合計を取っているという作業になるので、交通量の違いが効くのではないかなという感じもしているのですが、その源泉はどこにあるかというと、やはり成田空港という感覚を持つのですが。

○事務局

つくば～大栄区間は、国道125号とか、国道408号とか、縦横に道路が入っております。地域からも圏央道ができることによって、国際研究学園都市、国際空港を結ぶということで、かなりの周辺の道路が、圏央道に利用していくのではないかな。広い範囲で。それに比べて多少、五霞～つくば、交通量の差は約2万6000台ということで差は小さいのですが、圏域、道路の密度が薄いことから、先ほどの繰り返しになりますが、委員長が言われるものも含めまして、その差が出てきているのかなと感じています。

○家田委員長

費用対効果は、B/Cの値を計算して、それを見て、判断してしまいがちなのだが、清水委員が指摘されたように、ここに出てくる便益が、同じ延長なのに随分違うところに着目して、それはなぜかなと考えてみるなんていうのは、大変重要な視点だと思いますので、これからの作業にぜひ参考にさせていただけたらと思います。

○家田委員長

ほかに全体を通じて、お話がありましたら。

○岡部委員

圏央道の完成が随所に書かれていますが、東京都心への通過交通量が減少するという当たり前のことですが、そこら辺のデータが、きっと別資料にあるのではないかと思うのですが、いろいろ拝見したのですが、国道4号線の交通量も、大分、変わりますね。そういうところを見ればよろしいのかどうか、そこだけ少し質問です。

何か区間の1つの例で、結構です。

○事務局

資料2-6-②五霞～つくばの資料の3ページ目に、主な周辺道路の圏央道が、整備された場合とされない場合での交通量の比較が、載っていきまして、下から3つ目に国道4号は、5.1km 区間ございます。ここの交通量をごらんいただきますと、整備なしの場合で約6万7000台走っているものが、整備ありの場合6万800台、続いて常磐道の三郷JCT～つくばJCTの間ですが、整備なしの場合7万3000台が、整備ありの場合6万9800台で、少し都心からの放射方向の路線の交通量が、変動するというような状況になっています。

○家田委員長

五霞～つくばについて質疑をしたいと思います。ございませんか。

それでは、対応方針の検討に入ってよろしいでしょうか。

資料2-6-①25ページに対応方針原案があります。原案は、事業継続、その理由等々は、ここに書いてあるとおりです。よろしいですか。特に追加のコメント等はつけなくてよろしいですか。

特に発言もございませんので、対応方針原案を採択したいと思いますが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。

では、続きまして、つくば～大栄につきまして、質疑の時間をとりたいと思います。

1点だけ質問です。つくばジャンクションから稲敷インターチェンジまでは暫定ででき

ているということですね。そして、稲敷 IC から大栄 IC までは、4 車線で一気につくるのですか。

○事務局

暫定です。

○家田委員長

ということは、とりあえずは、この当該区間は、暫定 2 車が端から端まで、ずっと続いているという状態が、続くという理解でよいのですね。

そして、そのあと、どうなるかというのは、まだ、念頭にないという理解でよいのですか。

○事務局

まず、2 車線で整備をした後に 4 車線化をしていくという考え方でいます。

○家田委員長

それはプランに入っていないでよいのですね。

○事務局

全体事業費の中には、入っています。4 車線で、B/C の計算はしています。

○家田委員長

4 車線の完成時期は、どういう前提になっているのですか。

○事務局

暫定 2 車線供用から概ね 10 年ぐらいという形で、詳細な事業スケジュールまでは、まだ、しっかりと精査ができてない状況ではあります。

○家田委員長

平成 24 年に暫定 2 車線完成で、平成 34 年に 4 車線が全線にわたってできる前提で、計

算してみました。費用は、それに要するものも入っているし、便益も、それが発生した時点のものを計算しているという理解ですね。

事実関係はわかりました。

2車線のままだと便益等は、どんな状況になるのでしょうか。

何でそういうことを聞くかという、さっきの清水委員からの質問もあったように、これは空港に行く、ある種、重要路線で、関東地方というのは、空港が少ないので有名というか、日本の中では、顕著な特徴を持っているエリアですね。したがって、空港への陸上交通でのアクセスは、非常に重要です。そうすると、すぐにとということではないかもしれないが、比較的、近未来で、それなりの規格のものをつなげていくというのが関東地方、あるいは日本にとって、重要なというような直感を持つのですが、その辺、どんなような感じになるのかという趣旨です。

○佐々木委員

資料2-6-②18ページですが、計画交通量を見ますと、今回のものは、平成20年度に比べてより狭い幅の範囲に入っていると思ひまして、これは推定の精度が上がったという理解をすればよろしいのですか。データとか推計時点というのは、変わってないので、手法が進歩したという、理解をすればいいのか、そのあたりを教えてください。

○事務局

佐々木委員からの質問で、データの精度の話ですが、こちら精度自体は、一定水準以上を持った精度になっていますので、大幅に改善したというようなものではないと認識いただいて、結構かと思ひます。

やはり大きいのは、交通需要は、計算条件の中段に書いていますが、基礎データ、平成17年度道路交通センサスというデータは、前回も今回も変わっていませんので、今回、交通量が変わった理由としては、ネットワークの条件が、前回と変わっているのです。前回までは、計画中のものもすべて将来のネットワークとしてあるということを前提にして、計算していましたが、今回は、事業中のものだけで、将来のネットワークを考慮して、計算をしています。

前回よりもネットワークの密度が、薄くなっております。その辺の挙動で、こういった交通量の変動が起きていると理解をしています。

委員長からの質問で、暫定2車線でのB/Cを仮に算定した場合ですが。

○事務局

データを少し精査しておりませんので、暫定だと思っていただければと思うのですが、暫定2車線でのB/C1.0という結果になっています。

○家田委員長

要するに2車線のままだとB/C1.0くらいである。ずっとそれが続くという前提ですね。そこにしかるべき時期に4車化までやるとB/C2.2になると理解すればよろしいですね。

○事務局

はい。

○家田委員長

それでは、質問はそのくらいでよさそうですので、つくば～大栄につきまして対応方針を検討したいと思います。

資料2-7-①24ページに事業継続ということです。

これについてはいかがでしょうか。特に発言はございませんか。

特に、付帯決議していただく必要はないのですが、やはりネットワークというものは、単純なB/Cだけで、決めていくようなものではないところがある。やはり、その地域の中の重要拠点である空港と関東地方のやや北の側をつないでいくという任務は、この交通リンクには、重要なものがあると思うので、その辺については、私の個人的というか、一委員としての要望として言うと、ぜひ勉強を続けていただきたいという意見だけ、申し上げておきます。特に付帯意見というわけではございません。

それでは、これは、対応方針どおりということではよろしいですか。事業継続ということでお願いいたします。

では、続きまして一般国道468号首都圏中央連絡自動車道茂原～木更津（「以下、茂原

～木更津J) の件です。

○遠藤委員

ルートが、やはり先ほどからお話になっているように、多分、成田につながるというところがルートとして、非常に重要だと思うのですが、私は、横浜にも住んでいて、成田に海外出張等で行くときの湾岸道路事故の場合の迂回路として、アクアラインを通過してこちらのほうから、成田にアクセスするというのが非常に機能していて、間に合うのかなと思うと必ず間に合う、そういう道路になっているわけですが、館山道でもある意味では、十分機能しているのかなという感じがありまして、南側の環状のものができるとするのは、それなりに当然意味があると思うのですが、例えば資料2-8-①12ページにあるように、道が開通することによって、人口がふえると想定をされていますが、現状のこのエリアの、大変地元の方には申しわけないですが、そういう傾向がしっかりありそうなのかどうかという検証と。

あと千葉県知事の要望等を見ると、この房総半島の南側の太平洋側のエリアとの接続という観光等と工場立地等との関係ということがうたわれておりますが、この計画の図だけ見ると、そういった太平洋側へのアクセスについて、具体的にこの道路に車が集まるというようなものが、多分あるのだと思うのですが、地図の上から読み取れないのですが、少し補足していただけるとありがたいのですが。

例えば、資料2-8-①6ページの図で、房総半島の南側へのアクセスの改善みたいなものが、資料2-8-①31ページの最後のまとめにも書いてあるが、茂原～木更津から外房地域や南房総地域へ行くための道路については、資料2-8-①6ページの図から読み取れないものですから、それについて、補足していただければということです。

○事務局

1点目ですが、人口が増えるというお話ですが、資料の作り方が申しわけなかったところもあると思うのですが、資料2-8-①12ページ目は、圏域人口が増えるという整理をしまして、人口が増えるのではなくて、高速道路へ30分でアクセスできる人の数が増えますという資料です。

2点目、太平洋側エリアへ放射状に伸びていく道路につきましては、主に県のほうが管理、整備している道路でして、県では、この茂原～木更津にアクセスする地域高規格道路

とか、あるいは海岸沿いに道路のバイパスですが、海水浴シーズン等混雑する道路もありますので、そういった計画はありますし、現に、今回の茂原～木更津に関連して、アクセス道路から、太平洋側の道路の整備も進めているところです。

○遠藤委員

わかりました。

○岡部委員

資料 2-8-①16 ページ、17 ページのコスト縮減の取り組みは、大変結構なことだと思いますが、17 ページの部分で、11 の橋につきまして、コスト縮減と工法を変えられたということで、ここら辺について、補足説明をお願いしたいと思います。

○清水委員

笠森トンネルの陥没事故と、少し離れたところで、山口トンネルのやはり陥没、これは、もちろん専門家の委員会が開かれて、詳細に対応されたとは思いますが、やはり、これだけ近かったところに、同じような条件が重なってこうなったのかということは、やはりここで、コストがかかったというだけの話ではなくて、今後の例えば、道路災害の教訓に活かすとか、あるいはこの区間の中で、予定されているようなトンネルは、もうないのかとか、ぜひここでいろんな起った事故というのが、今後、どんなふうに維持管理とか、あるいは工事の面で、活かされるのかな。むしろ活かされる方向をお金のかかった、かからないの問題よりも教訓として、何か残すようなことが、今回、ぜひ求められるのではないかなと思ひまして、その辺で、コメントがありましたら少しいただければと思います。

○家田委員長

今の清水委員の質問に併せて、私からも同じところを聞こうと思うのですが、地質、地盤関係というのは、この種のエンジニアリングの中で、最も不確定要因が多いところですので、全く何も起らないのにこしたことはないのだが、こういうのを皆無にするのは、相当難しい話ですね。事前にすべてがわかっているのは、難しいと思うのです。だけど、同じ年の10月と12月に比較的近いところで、立て続けにこういう種類のトラブルが、生じるというのは、ひとえに、この区間が地質的に極めて特殊だったという面だけなのだろう

か。なぜ、こんなに近いところで、立て続けにこういうことが、起こってしまったのか。何かそこに工事の計画上の、あるいは実施上の、マネジメント上の何か反省材料や今後活かすようなレッスンは、ないのかというふうに思うのです。

私どもやらせていただいている事業監視委員会というのは、何も計算の結果を良いとか悪いとかいうだけでなく、ここまでの再評価の間の期間に起ったことをレッスンとして、その当該区間のみならず、ほかのところにも他山の石として、使っていただく。そういう面がありますので、ぜひ、そのレッスンを、どういうものであったのかというのを今日、より現場に近い方がいらっしゃったら、ぜひ教えていただけたらと思います。

○事務局

まず、岡部委員からの質問ですが、資料2-8-①17ページ目です。

橋梁の構造は、橋脚がまずあり、そこに桁を架けまして、その上に車が乗る床板という上部工といいますが、それを乗せていくというような形式になっています。

通常、車が乗る鉄筋コンクリート床板の場合は、イメージ図ですが、6本の桁を敷く必要がありました。その床板の重さもあれば、スパンの長さとか、いろいろ計算の上で決まってくるのですが、施工の実績として、鋼コンクリート合成床板という少し薄いのが、もつ床板が普及してきまして、軽いものですから、それを支える桁の数も少なくてすむようになってきたのです。委員長がおっしゃるように、最初からできなかったのかという話もちろんありますが、施工の実績が、どんどん増えてきているということを見ながら、現場のほうも導入しているというような状況でして、今は仕事をする上では、大体こういうことを想定しながらやっているという理解いただければと思います。

○事務局

茂原～木更津は、立て続けに2回、こういった陥没が起きまして、1つ目の陥没が10月に起きて、3回委員会を行いまして、2カ月、年明けには再開できたのですが、その再開直後に2つ目のトンネルの陥没事故が起った。いろいろ反省点たくさんございました。特に、ここの2つのトンネルに共通する性質というのは、非常に緩い砂地盤が、ここのトンネルの貫通するポイントにあった。ただ、共通点は緩い砂ということですが、笠森トンネルは、水沢という土地ですが、名前に水がつくという土地ぐらい非常に湧水が豊富など

ころでして、

そこに昔、ほ場整備のときにできておりました、みずみちを見逃してしまって、たまたま非常に雨が多いうきに、その一番危ない地点にトンネルの断面がきていた。

その2カ月後の山口トンネルは、逆に水の影響はないのですが、乾燥流砂、また、これも砂地盤にこういった現象があるのかと、私も聞いてはじめて理解したのですが、そういった現象がありました。

2つそれぞれこういった原因があるのですが、実はその前にも4つトンネルがありまして、やはり少し崩落しそうな状況がその前のトンネル工事のときにありまして、そのときは、事前に補助工法を変更しまして、トンネルの工事が完成したのですが、今回は、そういった自然現象を十分予測できずに事故になってしまった。非常に難しい自然現象をどういうふうにして予知するのかというのは、非常に悩ましいところですが、設計段階で、観測されているいろんな自然状況をかなりこれからも注意深く観察しながら、対応していきたいと思っております。

○清水委員

もう1点少しお聞きしたいのは、今回、3月11日の東日本大震災みたいな外力があったときに、こういった砂地盤とか地下水の問題のところ、例えば自然地盤がかなりもろいとか、むしろこの事業計画中にそういう大きい外力を受けたことの何か、もう少し考慮しなければいけなかったとか、新しい発見というような、地質由来、あるいは地下水由来のことで、そういうのは、今回あがってこなかったのか、その辺はどうでしょうか。

○事務局

3月11日の関係ではありませんでしたが、今回、見逃したこととしては、先ほども申し上げましたが、笠森トンネルは、昔、ほ場整備をやったときに、かなり大規模な地平の改良をしまして、そのときに少し地盤の緩みがあったのではないかと。そういった反省点は今回、いろいろ委員会等で勉強した結果、得たところです。

○家田委員長

私が、特に聞こうと思ったのは、どちらも不幸中の幸いに人的被害がなかったからこういうことになっていますが、原因や何かは物理的な、地質的なそういう環境と、それから、

その対応方針として、こんなふうな対策工という、表現になっているのだが、もし、仮に人的被害があったような事例だとすると、再発防止策というのは、こんなものではすまないですね。もう少しモニタリングであるとか、必要でしょう。観測をしながら予兆を見つけて、いかに逃げるかとか、もしかしたらそういうことをしっかりやっていたからこそ、人的被害がなかったのかもしれないので、その辺の事情をもう少し教えていただきたいのと、そういう施工管理、あるいは、全体のマネジメントという意味で、こちらの事務所から全国に発信するようなことがあるならば、もう既に発信しているのかもしれないのだが、教えていただきたい。

○事務局

笠森トンネルは、やはり水の影響があるだろうと思ひまして、事前に水位の観測を行っておりました。そこまで、こういった事故になることを想定しなかったので、少し観測点が少なかったのかなと思っておりますが、事故のあとは、観測地点を増やしまして水位の観測をして、実は、つい先週、貫通を無事することができましたので、そういった水が多いところについては、観測地点等を十分設けるといようなことが、必要かと今回、感じました。

○家田委員長

それでは、対応方針について議論したいと思ひます。資料2-8-①31ページの下に書いています。

事業継続という原案です。

いかがでしょうか。原案でよろしいですか。今、議論したとおり、事故が起った場所なので、ぜひ、安全に十分気をつけて、そしてまた、その経験をほかのところにも反映させるように努力していただきながら、ぜひ事業を継続していただきたいと思うところです。

よろしいでしょうか。

それでは、対応方針は、事業継続ということにしたいと思ひます。

その他の案件の審議

○岡部委員

一般国道6号新宿拡幅ですが、事業進捗の見込みの視点で、今後の対応の中で、用地取得率の問題ですが、49%と書かれておりまして、スケジュールですと28年度に完了ですか、ここら辺の用地取得率の問題について、補足していただければと思います。

○笠委員

一般国道14号両国拡幅で、防災ネットワークとして、緊急輸送道路にするというお話は以前にも別の案件でもあったのですが、港湾のときであれば、すごく高規格でつくるというのがありましたが、道路の場合は、緊急輸送道路としても使うと組み込まれた場合に、普通の国道とつくりが、違うのかどうかというのを教えていただきたいと思います。

○佐々木委員

B/Cを全体的に見たときに、一般国道17号渋川西バイパスが特に高いという印象ですが、B/Cが高く出るメカニズムと本当に、これが、ほかと比べて高く出るべきなのかということも含めて、教えていただければと思います。

○清水委員

東京都関連の意見が、必要な財源を確保し、早急に何とかされたいというのが、説明された資料だけでなく、添付されている資料も全部、東京都知事から出ているのはそういう書き方ですね。群馬県知事がいいわけでは、ないかもしれないが、群馬県知事は、やはりその道路事業というものが、県の将来構想とか、そういうものに関わりがどういうふうにあるかということもきちんと述べられているにもかかわらず、東京都知事の意見が、必要な財源を確保し、早急に進められたいとかいう、これは、本当に東京都建設局にちゃんと意見照会しているのかというふうな、例えば、この資料を見たときに、そう思う一般の住民の方々は絶対おられると思います。

ですから、その辺はきちんと意見照会しているのか、その辺をコメントいただければと思います。

○事務局

説明させていただきます。

まず、岡部委員から質問のありました、一般国道6号新宿拡幅の用地取得の状況です。

用地につきましては、順次着手をしているところです。基本的に6車線の都市計画に向けて、計画線の中に建物が建たないように沿道の方に協力していただいていますので、全部ではないですが、買収は、今、駐車スペースで使っている部分などを買収させていただきますとかというようなものが、残っていると理解ください。

ただ、一部マンションが、かかっていたりとかしてまして、例えば20数人住んでいらっしゃる方が、いる中の1人だけ、理解いただけないので、補償額の算定ができないとか、あと、沿道にディーラーが、いっぱい張りついているのです。ディーラーさんの立場からすると、ぎりぎりまで営業上、譲りたくないなというようなお話もあって、少し用地の進みが鈍くなっているというところはあるのですが、必要性は非常に高い区間ですので、我々としては、一生懸命理解いただくように努力はしていきたいとは考えています。

また、拡幅工事ですので、用地が買えてしまえば、工事の期間というのはほとんどかからないと理解いただければと思いますので、現時点での供用目標については、そう荒唐無稽なものではないかなと認識しています。

続きまして、笠委員からの質問ですが一般国道14号両国拡幅を例に、緊急輸送道路として位置づけられた場合の道路のスペックが、何か違うのかというところですが、特殊な構造物をつくるというようなことは、通常はやっていませんので、基本的には、道路の車線数とか幅員をしっかりと確保した路線として、事業計画をすることを基本に考えています。例えば、ビルが倒れ込んできたりとか、渋滞する車で、車線がふさがったりしたときでも、車線が多車線確保されていれば、今回、この区間は4車線ですが、6車線あれば、その分のスペースがありますので、消防とか、救急車とか通れるというような考え方で、きっちり幅員の広い、規格は、道路構造令に基づいて、つくっておりますが、なるべく多車線であったりだとか、場合によっては環境施設帯を整備したりとか、そういった形で、道路の計画を立てているというケースはあります。スペック自体を何か変えているというものは、基本的にはないと理解いただければと思います。

○笠委員

道路が陥没して、広さがあるが通れない状態にはならないということですか。

○事務局

ケース・バイ・ケースではありますが、一般的な平面の道路であれば、多少段差ができ

たとしても、応急復旧も早いのです。軟弱地盤だったりとか、液状化をしたりするとまた別ではありますが、そういったことに備えて、ネットワークとしてほかの路線も確保しているという考え方で、見ていただければと思います。

○家田委員長

国が直轄で整備している国道以上のものについては、緊急輸送の対象になっていようとなっていてまいと、例えば橋梁については、耐震基準はハイスペックのものでやっていますとか、そういう前提の話で理解すればいいのですか。

○事務局

はい。例えば橋梁のことを考えますと、阪神・淡路ですとか、そういったものを含めた橋梁の規格で、耐えられるようにつくっているというのが、まず1点です。

昔つくられた橋梁については、もちろん阪神・淡路とかを考慮してない設計にはなっているのですが、やはり緊急輸送道路に指定されている路線を優先的に耐震補強を進めてきているという状況でして、3月11日東日本大震災でもやはり補強した橋脚には、大きな損傷がなかったという事例も出てきているというような状況です。

○事務局

佐々木委員からの質問で、一般国道17号渋川西バイパスのB/Cがほかの事業と比べて高い理由ですが、多分、一番効いていると思われるのは、事業費がほかの2事業に比べて3分の1ぐらいですので、そこがB/Cが高く出る所以です。用地費とか、工事も拡幅区間は、もう用地が買えているといいますか、県が取得した用地をいただくことになっていたりとか、コストがかからずに整備効果を生み出せるというような事業の形になっているというのが、大きなポイントかなと考えています。

最後、清水委員からの質問ですが、手続的には、東京都には、きちんと照会はさせていただいているところですので、委員からそういう指摘をいただいたことをしっかり東京都にも伝えながら、もっと具体的に意見をいただくように我々としてもお願いをしてみたいと思っております。

○家田委員長

一般国道 16 号八王子～瑞穂も東京都の意見が、同じことが書いてあるのです。何がきても同じことを回答しているのだとすると、これは、私ども評価させていただく側からすると、情報量がないのと同じになるので、より具体性がある、メリハリのきいた回答で、自分たちも何をするつもりなのか、その辺も日本最大の自治体とは、いいながらも、真剣に取り組んでほしいということですね。そういう要望をお伝えいただけるとありがたいです。

まず、一般国道 6 号線新宿拡幅につきまして、資料 2-2-①一番後ろのページに対応方針原案が、事業継続で提案されていますが、いかがでしょうか。よろしいですか。

ではこれは事業継続とさせていただきます。

続きまして、一般国道 14 号線両国拡幅も原案は、事業継続ですが、いかがでしょうか。御異議はございませんか。

では事業継続。

それから、一般国道 17 号線渋川西バイパスにつきましては、資料 2-5-①の最後のページに対応方針原案、事業継続とございます。これも事業継続でよろしいですか。

ありがとうございます。

それでは、重点審議案件以外の 3 件もいずれも事業継続とさせていただきます。