

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成 23 年度第 8 回）  
議事録

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」）について確認をしたいと思  
います。

資料 1－1 のとおり、4 件、うち 2 件は継続審議について、重点審議案件にして、他は  
一般審議案件（その他の案件）で扱いたいと思います。

特に重点的な審議を要する案件の審議

○家田委員長

一般国道 6 号牛久土浦バイパス、一般国道 464 号北千葉道路の継続審議案件について、  
御説明いただいて審議をして、それから一般国道 20 号日野バイパス(延伸)、一般国道 158  
号松本波田道路という順で審議します。

ちなみに牛久土浦バイパス、北千葉道路については、1 つには、審議時間が足りなくな  
ったという面もあるのですが、もう 1 つは、費用が変更されていたことの分析を少しして、  
今後の扱いについても議論しようではないかというところが重点だったかと思いま  
す。

案件そのものを全部説明していただくとなかなか大変ですので、特に補足説明のところ  
に力を入れて御説明いただきたいと思います。

○事務局

道路事業における事業費算出の精度について、今後の改善方針を整理しています。

大きく 3 つありまして、1 つ目は事業化前の現地調査の実施という形で、従前は既存の  
データ等で概略を把握していたというような状況ですが、改善案は、今回のように地盤改  
良等が想定されるような地域におきましては、例えば公共用地を活用してボーリング調査

を追加で実施する等、事業化の前に極力現地の状況を把握するという形で対応していきたいと考えています。

2番目は、事業化前のより具体的な協議等の実施という形です。

事業化前は、都市計画段階でも一定程度地元の皆さんの御意見をいただくこととなりますが、やはり余り具体的な御意見が出てこないケース等もあります。また、関係機関協議に関しましては、実施しない場合もありますし、概ねの計画に基づいて協議をするという場合もあります。そういったことを踏まえまして、改善案は、これも構造等への影響が想定されるような場合については、都市計画手続の中でしっかり御意見を伺う等、新規事業採択時評価までに行える限り具体的に地元の御意見を聴取いたしたり、関係機関協議をやるということで事業費をしっかり精査をしていきたいと考えています。

3番目は、以上、2点を新規採択する際の私どもの要領の中にしっかり追記をして、組織として改善していきたいと考えています。

#### ○家田委員長

それでは、北千葉道路、牛久土浦バイパスにつきまして、継続の審議をしたいと思いません。

前回、説明してくれたので今日は説明をしていますが、資料3-2-①（平成23年度第4回）と資料3-7-①（平成23年度第4回）の一番後ろに対応方針原案が出ています。いずれも事業継続となっています。

議論につきましては、いろんな面がありますが、この案件については、基本的には事業費が非常に大きく上がっていたので、その理由をもう少しつきつめることと、この2件に限らず道路事業について、全般的にフォローアップしたときにどうなっているのかを把握していただいた。そして、また今後の対応方針について考えていただいたというような状況です。

主としてこの点について、集中的に意見を賜って、そして方針を決めたいと思います。

#### ○恵委員

道路事業における事業費算出の精度について、新規事業化時の「要領」等の見直しの検討と説明がありましたが、「評価要領」は、どこか1冊にまとまったドキュメントとしてあって、私たちはそれを見ることができるのでしょうか。その要領本体がどれでしたか

というのが質問です。

○家田委員長

「要領」を恵先生ところに持ってきてください。

○恵委員

こちらに書かれている要領の内容を、説明があった箇所について、修正されるという決定が、説明内容と理解してよろしいですか。

○事務局

はい、そう御理解いただいて結構です。

○恵委員

わかりました。

○家田委員長

いわばそれは評価のときの作業要領ですね。

追加で発言がありましたら、お願いしたいと思います。

○笠委員

道路事業における事業費算出の精度について、事業費が増加している事業は、1.8 倍まで増加していますし、減少している事業も 0.6 倍まで減少しているわけですが、変動要因の貢献する度合いというのが、それぞれの1つ1つの要因が地質調査であれば、結局揺れ幅が大きいとか、用地補償費だったら増加率、減少率に寄与する比率というのでしょうか、変動要因によって違わないのかと思ったのですが、もしそうであるとしたら、一つ一つの要因だけでやってもみんな同じように比率として、貢献するわけではないだろうと思うので、何か大きく左右する要因というのがわかれば、全部同じように考えるよりも、このファクターは非常に大きく事業費を増加させたり、減少させたりするので、この要因について、より集中して検討するというようなことが可能になるのではないかなと思ったのです。

#### ○佐々木委員

資料2-8補足説明資料の3ページで、地質の話ですが、これは距離にして600mとか800mぐらい違う場所かと思うのですが、それでこれだけ非常に大きな違いが出るということなので、やはり地盤は、非常に難しいということを改めて認識したのですが、今後、対策としてより事業費を精査するために、少し事前の調査を増やすとトータルコストとして、要は事前の事業費の精査をより進めると、トータルコストを下げる方向になりそうなのかどうかを知りたいなと思った点です。

また、事前の精査をかなりやると、もちろんその分、コストは事前の部分で上がると思うのですが、それをやることの意味がどのくらいあるかですね。従来のやり方は、ある意味最小限やって、実際問題が起きたらその都度やるということだったように思ったのですが、それはそれで特に地盤のように非常にローカルな問題の場合は、そういう対処法もむしろあるという気もしましたので、トータルコストとしては、どういう方向になりそうかという話を伺いたい。

事前の調査をより精密にやることによって、例えばルート変更とか、そういったことまで考えられ得るのか。そのあたりについて教えていただければと思います。

それから、もう1点は、同じ資料の6ページ目のところで横断間隔が北千葉道路では200mで、牛久土浦バイパスでは300mというようなどころがあるのですが、こういった間隔は大体同じぐらいにすべきと思ったのですが、このあたりの事情を教えていただければと思います。

#### ○笠委員

道路事業における事業費算出の精度について、既に事業費変動率の平均が1.05になっているので、そう問題ないというか、よく収斂しているのではないかと個人的には思っていて、このばらつきをもっと狭くするために非常にコストをかけて精査して、ばらつかないようにするという必要性があるのかどうかということと。

それと結局ばらつかない。特にこういう評価の場所では、減額している事業はよかった、よかったになって、増加している事業は、これはけしからんということになりがちですが、そうすると最初のとときに非常に精査して、地元の要望も目いっぱい入れて、事業費をいっぱい上げておくというようなことには、なりはしないかという、そういう少なくともインセンティブが働かないかということで、この道路の件でも、前回の審議の際に1分に1台

しか通らないとかと私が言ったのを記憶しているのですが、こういう地元との協議でも、何らかの基準がないと、今回も地元の人との話し合いで、こうなりましたという説明だったわけですが、すごく強く要望したり、そういう最初に高架というふうに最初のつけ根をものすごく上げておくと、かなり良いものを作ってもらえるみたいな、瀬戸際外交をやればたくさんもらえて、善良な市民として応対するとひどい目にあうのかという、そこら辺の仕組みもしっかりともう少し操作的に言っていただかないと、何かそこで話し合ったらこうなりましたというのは、説得力がないと思いました。

#### ○家田委員長

道路事業における事業費の変動については、やはりおもしろい結果になっていますね。事業費変動の分布の中心が大体あんまり変動がなく、変動率の平均が 1.05 であり、中央値が 1 だから精度は高いのですね。だけど恐らくは、この分布の全体を考慮するというよりは、極端に事業費が上がるようなケースは、どんなケースなのか見当をつけて、そういう部分については、事前調査費が追加的にかかっても、恐らくより精度を上げておいたほうがよくて、変動が少ないのところについては、別に従来どおりで良いということですね。

笠委員が 1 回目の御発言で言ったのは、そういうような感覚の分析をしてみるとよいですよという意味で、2 回目におっしゃったのは、そういうことを考えると、全体の精度を上げることよりも、精度上、問題があるような種類の場所について、より精度を上げるという選択と集中みたいなことをやったほうが良いのではないですか。こういうような御趣旨だったかと思います。

もう 1 つコメントさせていただくと、事業費算出の精度について、地元要望と関係機関の協議は、費用の増大要因側に偏る、つまり事業費が増加している事業は約 30% で、事業が減少している事業は約 20% ですから、この数字に事業費増の地元要望による割合 16% とか関係機関による割合 22% を掛けると、地元要望と関係機関協議はプラス側に偏在するのです。これは多分、当然で、協議していくうちに、やらなければいけないことが増えていくという、これは、リーズナブルといえればリーズナブルですね。そのために協議をやっているのですから。そのために国民に納得してもらおうように市民参加をやっているのだから、これはしょうがない。

もう 1 つ、地質調査等の結果が私の帰無仮説としては恐らくふえる方向に顕著になっているのではないかと思ったのです。ということはどういう仮説かということ、なるべく小さ

めに予想しておいて、実際に作業してみると高くなったという結果になるのかなと見当をつけていたのだが、結果は同じですね。事業費増要因の地質調査等の結果によるのが24%、これは事業費増の割合が全体事業の30%ですから、掛けると約7%、それから、事業費増の割合が全体事業の20%で、事業費減要因の地質調査等の結果による33%を掛けますから、これも7%、どちらも同じぐらいですね。調査すると増える方向にも、減る方向にもなる。だから技術的にニュートラルになっているというのは、ある種エンジニアリングとしては、すごいという感じがしました。

だから、この中で特に増えているほうの要因について、どんな場所かというのをぜひサーベイ（調査）していただいて、少し従来よりも調査に力をかけてもよいのではないかなという感じで、改善案というところを解釈してはいかがかなというふうに感想を持ちました。

#### ○恵委員

今、お貸しいただいた資料の中に事業採択と未着工の事業の定義があって、事業費が予算化された時点を事業採択にしてあって、例えば用地買収などの未着工の事業で、用地買収の手続などが工事いずれも着手してない事業を未着工とされていて、先ほど資料2-8で御説明をいただいた4ページの鉄道と道路とを同時に調整ができなかった、つまり交渉に時間を要した用地があって、145m分のコストが増加した区間と理解してよいかと思うのですが、そのときのコストの計算の始まりといたしますか、事業がどの時点をもって着手して、その間にどういう遅れで増加する分析がなされているものかどうなのかということですか。

それから、用地買収が滞っていた箇所があって、そこを含む145mは一切手がつけられなかったのか。ぎりぎりのところまで対象者が納得するしないにかかわらず、工事は進んでいたのかどうか。このあたりの決断といたしますか、どんなふうに判断が今回はなされたのでしょうか。

#### ○家田委員長

それでは、ここまでということにさせていただいて、以上幾つか出た御質問や御意見について、事務局からお答えいただきたいと思います。

## ○事務局

まず、笠委員、また、委員長からも色々事業費の増減に関して、どういったものが主になっているのかと御意見をいただきました。おっしゃるように、すごく極端な例、例えば地質調査等で増えていますという事例の中でも、ここに例示をさせていただいております地盤改良を追加するとか、トンネルが特にそうですが、着工して、そこでやはり現地に併せて工法を変更するケースというのがありまして、やはりそういったものは、大規模にお金がかかるものですので、極めて大きな増加するケースの例となっています。

また、減少するケースでは、やはり同じように、これも現地調査の結果、構造を変えますとといったものというのは、大きく事業費が変動しますので、そういったものが極端な要因になっている状況です。

佐々木委員と笠委員からもいただきましたが、事業費が増減しないように、分析をするために、いろんなコストをかけて事前に調査をする必要があるのかという御質問ですが、現地に入ってからコストがかかるものがあることは、これは事業が持っている前提といたしますか、宿命だと思っています。実際にかかるコストに関しては、地質の状況、協議の状況等の中で、私どもの基準等に照らして、最も合理的なものを選択していると考えていますので、新規事業化でセットする想定の実業費の精度を上げることがどれだけの意味を持つのかといわれますと、実質的にそれがコストの全体事業費を事前に調べておくことで、大きく変動させないというぐらいであります。やはり事業化をするにあたっては、見通しをしっかりと立てた上で事業化をするということが、基本と考えていますので、極力やはり100億で始めましたが、終わったら200億になりましたというようなことではなく、なるべくそういった精度を上げることで事業に対する透明化なり、皆様の御理解をいただいきたいと考えていまして、そういった観点で、委員の方々からの御指摘を踏まえて今回、整理をさせていただいたという次第です。

佐々木委員から現場に入ってからコストを増減するというケースがあっても良いのではないかということは、まさにそのとおりでして、不可避的だと思っています。一方でルート変更とか、抜本的な事業計画を変えるというようなシチュエーションに至ることがあるかという御質問ですが、ケースは思いつかないのですが、ルートないし基本的な計画は、コストもそうですが、例えばどこに集落があって、それをどうかわしていくとか、いろんな条件で決まってくるので、必ずしもコストだけで計画論が左右されるとは限らないのですが、しっかりそれを検討する材料にはなると考えています。

それと横断箇所の間隔の話ですが、これは結果として 200m、300m という形になっています。これも例えば小学校があって、通学路がどういうふうに配置されていて、それをキープしなくてはいけないとか、地域の方がどういう日ごろの動きをしているかとか、そういった種々の条件で決まってくるもので、場合によって、あまり使われてなければ、大分長く 700m とか、800m 迂回していただくケースももちろんあります。そういったのが実態です。

恵委員からの質問の 145m の考え方から先に御説明させていただきます。こちら私どももやはりコスト増になる部分というのを極力縮めるという努力をさせていただいたのですが、技術的に工事を発注するにあたって、施工する重機を置くヤードの確保とか、そういったことを考えますと、やはり 145m ぐらいの延長で残さざるを得なかった。隣の 85m 区間のように、鉄道と一緒に施工するというのが難しかったと考えています。そういった形で 145m が決まっていると認識しています。

あとコスト分析について、まず新規事業化においても、事業化時点で当該事業にどれぐらい事業費がかかるかというものをまず想定いたしまして、それをもとに B/C とか種々の観点で、新規事業として採択すべきかどうかというのを御審議いただいて新規事業化させていただいているというケースです。

その後、用地着手、現場に入っていくながら、コストが変動するものに関しては、事業評価監視委員会の再評価の場で、こういった原因で増加等がありますと御説明させていただきながら、事業を進めているというような状況です。

○家田委員長

掘ってみてルートが変わったというのは、上越新幹線の中山トンネルが典型例ですね。真っ直ぐ行く予定なのが S 字で切っていかなければ、掘れなくなったというのがありますから。道路ではそこまでは聞いたことがないが、一般論としてはあり得る話ですね。

それでは、大体お答えいただいたと思いますのと、これは前回出た質問事項に関する追加説明、それで判定を保留しましたので、判定に入らせていただいてもよろしいでしょうか。

細部について、さらに詳細を説明をという点につきましては、ぜひこのあともお願いしたいと思いますが、まずは 2 つの案件につきまして判定をしたいと思います。

私の原案としましては、特にコスト増に関しての我々の関心について、一步踏み込んだ



分析をしていただきましたし、これからどういうふうに対応するかはもう少し検討が必要かもしれませんが、それでも前向きに取り組んでいただけるということで、事業の重要性に鑑みて継続ということではいかがかと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、2件については、継続ということにしたいと思います。

○家田委員長

それでは、以上の日野バイパス(延伸)と松本波田道路の2件につきまして、ひととおり御意見を賜って、それから答えていただくというふうにしたいと思います。

○清水委員

松本波田道路の資料2-5-①15ページで、前回評価の時点、平成19年で計画交通量が1万7600台/日が、今回、23年度で5300台/日になったというのは、これはこの先の計画が中止になったからですか。平成19年の前回評価の時点には、平成13年度で波田北大妻豊科線が事業中断になっているわけですね。その影響が平成19年度では出ているわけですね。ですから、当初それが出てくる前からどのぐらい計画交通量は減ってきたのかという変遷を教えてくださいたいのと、今の理由が1つです。

それから、松本ジャンクション(仮称)から波田インター(仮称)のところまでで5300台/日、下りでも大型が通行できないような1.5車線の道路で、行き詰まりみたいなところですね。ここで見積もって5300台/日出ると書かれているのですが、この資料2-5-①14ページの写真を見ると本当かなというところで、本当なんだろうが、かなりそのぐらい減っている中で、B/Cとしては1.8から1.3、そんなに減らないのかなという、その辺をもう少し補足していただければと思います。

○家田委員長

今の御質問は、皆さん聞いていただいたほうがいいと思うので、とりあえずお答えいただきましょうか。

○事務局

交通量推計を前回(平成19年度)の再評価を実施したときは、この松本波田道路の赤い点線がありますが、波田インター(仮称)から先に大きな丸の赤い線があります。中部縦

貫自動車道の計画線が将来ネットワークとして入っていましたので、計画交通量が1万600台としていました。今年度から、事業未着手の道路（区間）については、将来ネットワークから外して計算する事になっていますので、大きな赤い線の区間を外しています。一方で緑の県道につきましては、事業化をしているという状況ですので、2車線の計画で将来完成するということを前提に試算をしていますので、5300台/日の車が長野自動車道から松本ジャンクション(仮称)経由で松本波田を通り、県道を通って国道158号に行く。

○清水委員

2車線を前提にということですね。

○事務局

はい。

B/Cが下がらない理由ですが、事業費がそう大きくありませんので、基本的には土工でして、一部立体で高架がありますが、そういった状況もあり、大幅に下がっていないというような状況です。

○大野委員

日野バイパスの事業については、ほとんど土地区画整理事業と連携した形で行われていると理解しましたが、そのとき、土地区画整理事業でも多分、費用便益分析をやっていると思うのですが、こちらの道路の便益の計測と、そちらの土地区画整理事業のところの便益の計測が多分重複していないと思うのですが、どういうふうに切り分けられたのかというのが1つ、多分これは通過交通だけの時間短縮、費用節約という、そういう理解でよろしいのでしょうか。

また、この走行経費減少便益は、資料2-5-①14ページにあるのですが、マイナスになっているのです。これは経費が増えたということになるのですが、時間は短縮されたのだが経費が増えるという、この現象はどういう理由でしょうかという、2点お願いします。

○恵委員

松本波田道路の資料2-6-①14ページに左の枠の中に県事業の経緯がありまして、平成22年度松本都市圏総合都市計画策定と書いてありますが、これはどんな段階と理解し

ていけば良いでしょうか。都市計画を県がつくった段階だという理解でしょうか。

○堤委員

日野バイパス(延伸)は、いずれも土地区画整理事業と関連させて行われているということですが、事業進捗の見込みの視点で、用地取得が平成 25 年には完了となっているのですが、この土地区画事業との関連で、もう少し説明いただければと思います。

○山崎委員

松本波田道路ですが、資料 2-6-①17 ページを見ますと、まだ用地買収率が 0%で、計画交通量がこれほど下がっているのに B/C はまだ 1 を超えている、事業費は同じですが、平成 19 年の段階と平成 23 年では土地の価格の動向も全く違いますし、事業費をもう少し抑えることも十二分に可能なのではないかと思います、これはまだ全然土地も買ってないし、工事もしてないのですが、本当にこの事業費で良いのかどうかという。

この B/C の計算について、交通事故の減少便益が 21 億円出ておりますが、ほかのところの交通量だとか事故率等と比較すると、死傷事故率は全国平均よりもともと低い、79.8 件になっているのですが、効果としては非常に交通事故減少便益が 21 億円と高めに出ている感じがするのですが、この辺の整合性は本当にあるかどうか、もう少し御説明をいただければと思います。

○家田委員長

松本波田道路ですが、高規格幹線道路がずっと全線開通したときには、そういう機能になるのだが、それより前の段階では、この県道とつながってこそその意味のある事業ですが、平成 13 年に長野県が事業を中断すると言ったわけですね。それから、1.5 車線なら整備する事にした理由を御説明いただきたいのと。

そういうふうに考えると、最後のページの都道府県からの意見は、これは長野県からの意見だと理解しますが、それは県としては、平成 23 年 3 月に松本都市圏総合都市交通計画の中で位置づけているということだが、では、県としてはこの県道についてどういう過去を理解しているのか。過去は判断を間違えたということなのかどうか。そこら辺についてどういうことを言っているのかというのを御紹介いただきたいというのが質問です。

それに関連して、平成 19 年が前回再評価ですが、これは 1.5 車線なり 2 車線にやろうと

ということになったあとだから、継続ということできているのだと思うのですが、そのまた前は多分5年前のちょうど県道の整備は中止といったタイミングでは、この事業の再評価はどんなようなことになっていたのかなというあたりを教えていただけたらと思います。

#### ○事務局

まず大野委員から区画整理事業の便益との関係の質問ですが、どういう便益分析を区画整理事業者主体がしているかというところは確認していませんので、道路事業者としてやっています便益分析は、御理解のとおりでして、整備することにより時間短縮、また経費減少、交通事故減少といったものを金額換算しているというものです。

#### ○事務局

日野バイパスの3便益の中の走行経費減少便益、すなわちガソリンを節約する量が少ないというよりも増えているということですが、今回、交通量推計をした結果、当然新しい日野バイパスの延伸に乗る車は新たにガソリンを使う。ただ、普通一方で、周辺の道路については、渋滞が緩和されることによって走行速度が上がって、ガソリンの消費が効率的になって、ガソリンのトータル量としては減っていくというような現象の中で、走行時間短縮便益よりも通例、大体1割とか数%の割合で、ここがプラスになったりマイナスになったりするというのが、いつもの走行経費減少便益の出方です。

今回、マイナスになることですが、周辺道路から例えば、当該日野バイパス延伸にアクセスする走行速度、一部混雑する部分もありまして、走行速度が低下をするということで、ガソリンを使う部分があるということで、この周辺の地域のトータルのネットワークで計算をすると、計算結果として走行経費減少便益がマイナスというような計算結果になっております。

#### ○事務局

堤委員から平成25年度用地完了に関してですが、当該事業、区画整理事業と一体となっていてやっています、用地取得について、大部分が区画整理事業の中で地権者の方と協議していただいて、必要な資金を我々が提供するという形で動いています。そういった仕組みを区画整理事業者主体と協定してやっています、その協定の中で平成25年度までに用地取得を完了という年限になっています。それが今の事業のスケジュールです。

○事務局

平成 22 年に松本都市圏総合都市計画の見直しをしているのですが、これはいわゆる都市計画の周辺、松本都市圏の全体の都市計画を変更していく動きのためのマスタープラン的な位置づけになっています。その中で、将来の道路網であるとか交通網をどうしていこうかということを決めたものです。これを受けて今後、必要な都市計画変更なり、新たな都市計画をするという位置づけになっています。

あと委員長から県が過去に中断した経緯、それと今回、再開したことの経緯ですが、平成 13 年から平成 14 年にかけて、県知事の意向があり、公共事業に対して若干否定的な考えもありまして、現地の住民運動が高まっている中で、県道の事業を中止した。いわゆる 2 車線の道路計画を 1.5 車線で、農道並みの整備で良いではという方針が出されています。

その後、今の松本都市圏総合都市計画のマスタープラン見直し等の中で、地元もきちんとした道路が必要という合意形成が得られ、県も事業を再開するという動きになっています。

○事務局

委員長から前々回の再評価結果の質問ですが、資料がありまして、平成 14 年に再評価しています。対応方針は、結論を申し上げますと、地元設計協議を進めるとともに、周辺の道路網の整備状況を勘案し、平成 20 年代に供用を目指し事業を進めますという形です。

平成 13 年にストップがかかったものの、その後、本当になくなるかどうかとか、多分いろいろ動きがある中で、すぐその場であきらめるというわけではなくて、引き続きこういった状況を見ながら検討していきましょうという整理になっているようです。

続きまして、山崎委員から事業費の関係の質問です。御指摘のとおり、平成 8 年に事業化して以降、土地代とか、いろいろコストの構成要因の単価が変わるということはおっしゃるとおりです。

私ども事業費の増減につきましては、先ほどの議論でも少し御説明させていただきましたが、もちろんこれから事業が本格的に動きはじめて、協議の結果や用地交渉の結果等、さまざまな変動要因がありますので、事業を進める中で全体事業費が増えたり、減ったりとするような状況になれば、事業評価監視委員会の場におきまして、きちんと説明させていただきながら、事業費を精査していきたいと考えています。

また、交通事故減少便益が高過ぎという御指摘です。現地の事故の状況を見ますと、確かに全国平均と比べて必ずしも高い状況ではありません。ただ、一方で費用便益の算定は、交通量とか、道路の構造とか、それに応じた事故の状況等の統計的な処理をもとに一般論としての算定式が決まっています、それに基づいて算出しているものですので、御指摘のように、現場の実感と合うかと申し上げますと、そこはマニュアルとして、算定しているものと現場の状況というのが、そういった御指摘も理解できるかなというところはありません。

○家田委員長

重ねて御質問や、ほかのまだ御意見をいただけていない方も、もしありましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

大野委員の区画整理の質問は、評価主体が違うので、なかなかお答えいただけていないようですが、どうでしょうか。

○大野委員

恐らく土地区画整理事業の便益計測でも、この道路を経由して色々なところへ行くことの時間短縮、費用節約、また、交通事故減少というのも入っていると思うのですね。そのときにここで計上しているものも他でも計上していて、事業が2つに分かれているので、別のところで議論が進んでいくと、便益がダブルカウントしているのではないかというような、そんな気配もしないでもない。

だから、こういう密接に関わった事業というのは、両方合わせた費用便益分析もお示ししていただけるとわかりやすいのではないかと。わざわざ分ける必要が、お金の出どころが違うということでしょうが、一緒にやられたほうが良いのではないかなと思いました。

○家田委員長

理解としては、こっちの道路の事業について言うと、区画整理に伴って別途発生するような土地の増加とか、そういうものは入れてないから、こっちについては、ダブルカウントはない。ただこっちで発生している便益が向こうの区画整理というのは、もう少しオーバーオールにカウントするので、そこに入って来るかもしれないという御指摘だと思うので、区画整理は市の仕事ですか。そっちのマニュアルの検討、本省でやる話ですが、そ

ここに御意見としてこれから検討事項にしてはいかがでしょうか。

では重ねて1つ私からですが、この都道府県・政令市からの意見のところ、県のところで、長野県で松本波田道路が松本都市圏総合都市交通計画の中でちゃんと位置づけられているのだから、ぜひ事業の推進をと書いてあると思うのだが、県は、受け皿になるところの県道をしっかりとやらせていただきますというのが書いてないように見えるのですが、そこに不安な気持ちがあるのですが、そういうのと一体というのとは違うのだが、つながってはじめての道ですので、はしごがはずれるようなことはないのだろうね。こここの都道府県からの意見というのは、もう少し踏み込んだものが必要ではないかという感じがするのですが。

○事務局

現地では、本日、県が、このアクセス道路の地元説明会に臨んでいますので、十分やる気があると感じています。

この回答文に記載してあれば一番よかったのですが、そういう現場での動きもきちんとあるということで、十分我々としては信頼できると思っております。

○家田委員長

では、そのような現場での動きを踏まえて、もう少しこのところを踏み込んだ書き方を今後していただくことも可能と思っていいいのですか。

○事務局

御意見を踏まえまして、県のほうにはしっかり伝えていきたいと思えます。

○山崎委員

松本波田道路について、委員長からも御指摘があったのですが、危惧する点が幾つかありまして、工事をどういう手順でやるかということもあろうかと思うのですが、もし、県道側がまた遅れる、あるいは縮小する、作らないと色々なことが出てくるとしたら、国道158号に接続するところまでを優先的につくり、そこから先は県道との調整でというようなことも1つの方策としては、あり得ると思うのです。最初からこういうふうにする必要はないのかもしれませんが、本当にほかの事業がもともとB/Cが2.8とか2.4あったもの

が、結局最後は 1.2 とか 1.3 まで落ちていく。途中事業費が増えました。交通量が減りました。どんどん減っていく。これはまだ用地取得も行われていない段階で、既にもう B/C が 1.3 しかない事業が、本当にこれから事業費が増えたときに、これは大丈夫かという感じがします。本当にこんなに短期間で用地買収もできて、工事費もこの枠内で、これまでの経緯を見ていて、大幅に工事費が落ちたという事業をほとんどここでは見たことがないので、これは本当に大丈夫なのかなという気がするのです。

便益も、本当に交通量がこんなに少ないのに交通事故減少便益はこんなに出るのですか。計算式に入れたらこうなったと言われると、私にはわからないのですが。

#### ○事務局

今の御質問にお答えさせていただきますと、まず県道の見通しであります。1.5 車線で整備、供用はしています。では、2 車線に広げるのに完全に 0.5 車線分の土地を全部買っていかなくてはならないというわけではなく、ほとんどの土地はもう既にも買っている状況です。数件、御理解いただけない地権者の方がいらっしゃるという状況でありまして、例えばマンションが建っている状況ではなくて、ほぼ農地でありますので、御理解がいただければ、技術的な抵抗感なく整備ができるものと私どもとしては見えていますので、県道の実現性は、先ほど申し上げましたように、県がしっかりやるということであれば大丈夫と私どもとしては理解をしています。

もし、県道の整備ができなかった場合に、国道 158 号のところで止めてはどうかという御意見ですが、これは、国道 158 号と並走するように松本電鉄が走ってしまっていて、なかなか鉄道を越えるという形をやろうとすると、国道 158 号にとりつくのが難しい。それこそ構造的にコストが少しかさむことも考えられまして、御指摘の件につきましては、私どもの今の検討状況であると難しいと思っています。

B/C も含め、事業費の増について、本当に 5300 台/日しか走らないと思われている道路がこの先、しっかり合理性を確保できるのかという御指摘は、やはり事業費の増・減とか、事業を進める中で色々発生していきますし、B/C のもとになっている交通量推計につきましても、事業化されればネットワークが増えたり、将来ネットワーク上での交通量も変わってきます。そういった状況を踏まえながら、しっかりこういった事業評価監視委員会の場で御審議いただきながら、全体を通して事業の必要性等を御議論していただきながら、私どもとしては事業を進めてまいりたいと考えています。



#### ○堤委員

松本波田道路の資料2-6-①18ページに対応方針原案があって、周辺道路網の整備方針が示されたとあります。この事業の見通しが立てられたことから、地元協議を再開し、早期の完成に向けて事業進捗を図るということ、それから、資料2-6-①13ページの中部縦貫自動車道の事業進捗状況との関連ですが、こういった対応方針がなされれば、中部縦貫自動車道の進捗が進むのかどうかという観点です。どうして岐阜や福井よりも長野はこんなに進んでないのかということと関連して説明がいただければと思います。

#### ○事務局

まず、対応方針原案は、もちろんネットワークとしては中部縦貫道の一部ですので、全線の効果、期待等もありますが、松本波田道路という形で今回、御審議いただきますので、その地域の状況等を踏まえて、特性に合わせた記載の仕方をしているところです。

もう1点、全線の整備、長野県側で今、全体の2割ぐらいしか進んでないという状況、岐阜県側、福井県側は6割、7割進んでいるという状況に関してですが、松本波田がこういった状況でなかなか進むのが難しかったという状況もありますが、私どもとしては、松本波田からこの先、資料2-6-①13ページ目を見ていただければと思いますが、まず例えば中ノ湯インターから平湯インターまでの安房峠道路、一番厳しいところの事業を行なって、トンネルを整備したり、緊急性の高いところから重点的に進めてきている状況です。もちろん中ノ湯インターから今の松本波田道路に取り付く区間につきましても、ネットワークの必要性の観点から見ると、非常に重要とは考えていますが、まずは取り付き側の松本波田道路の事業の状況とか、今後の交通の状況、災害のリスク等いろいろと検討しながら、そういったところをどのタイミングで事業を進めていくのかということところはしっかり検討していきたいと考えています。

#### ○恵委員

ただいまの松本波田道路の御説明で、波田インターから中ノ湯インターまでの間というのは、どれぐらいのインターチェンジが用意されるのか。つまり新島々で、一応マイカー規制も含めて上高地には、進入車両数と入り込み客を止めたいわけですが、そういう環境省が考えているエリアの保全と全体の中部縦貫自動車道との関わりとございますか、どんなイ

インターチェンジを想定しておられるのかというのが1つの質問です。

それでそのインターチェンジの距離や位置によって、この新島々の手前で国道158号にすりつくので、この松本波田道路というのは、安房峠を抜ける車両はいつか排除されていくという意味で、波田インターへのアクセス道路と将来はなっていくのか。要するに上高地側から戻ってきたときに、その辺の位置づけを松本都市圏総合都市計画ではどんな位置づけになっているのか教えてください。

#### ○事務局

資料2-6-①6ページ目で、波田インターから西側、中ノ湯までの間につきましては、まず具体的なルートとか、構造とか、御質問いただきましたインターチェンジの位置とかはまだしっかり決まっていません。ここから先の区間は、容易に想像できるのは、急峻な山岳地帯になりますので、やはりかなり長大なトンネルだとか、インターチェンジをどこに設けるのかというのは、非常に大きなこれからの検討課題だと思っています。そういった意味で、ここはまだ計画の熟度はこれからしっかり高めていかなければいけない区間となっています。

#### ○家田委員長

特にこの松本波田道路は、いろいろ御質問のところで必ずしも十分に理解できてなかったところもあるかと思うので、少しここで休憩時間をとらせていただきたいと思いますのですが、よろしいでしょうか。

それでは、5分ほど休憩ということでお願いいたします。

[休憩]

#### ○家田委員長

それでは、再開させていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

今の休憩時間に委員の中で少し意見交換をしまして、この重点課題2件について、こういう対応でいかがかということで整理をしていきたいと思っております。

まず、日野バイパスについては、御指摘いただいた項目は、走行費用減少便益が負になるというところについて、もう少し実情がわかるような説明していただきたいということです。もちろんこれはマイナスですので、費用便益比的には小さい側に出しているのと

いうところがありますが、もう少し現象を理解したいと思います。ただ、絶対値が少ないので、結果には影響がありませんので、そのところを追加の説明を事後的にさせていただくということにさせていただき、なおかつまた意見としては、これは何分、土地区画整理事業と連携してやるので、もちろん完成した暁には、現地の土地柄や何かも非常にいいものになるという連携型の良い方向だと思うのですが、土地区画整理事業は地元の人々との合意形成や、あるいはいろいろな要望の中でやっていくものですから、時間がかかるもので、そのところを考えますと、進捗管理は通常の場合以上に配慮をいただきたいということ、付帯の意見にさせていただいて、継続ということではいかがかというふうなことでございますが、委員の皆さんいかがでしょうか。

○家田委員長

ありがとうございます。

それから、もう1件、松本波田道路は、過去の経緯等々大変に難題を抱えているところを、地元でも前に進みつつあるところとして、ぜひ前に進めたいと私も思うのですが、資料につきましては、少しわかりにくいところもあって、評価の仕方が変わったからですが、計画交通量が当該区間、1万7600台/日だったものが5300台/日になったというような計算条件のもとであっても、しかも事業費が同一であっても、費用便益比、すなわち便益がそれほどには落ちてないというところがもう少しわかりにくい。このところはきちんと理解した上で判定をする必要があると思っていますところでは。

また、先ほど出ていましたように、これは現地もいろいろ事情があるのですが、県道の事業が円滑に進捗するという前提であって、はじめて効果を上げる事業でもありますので、その辺に関する県のスタンスというものをもう少し明快な形で理解しておきたいという2点が懸案事項として、その2点について、次回にもう少し追加の議論をするということ、慎重審議、継続審議ということではいかがかと思うのですが、委員の皆さんどうでしょうか。よろしいですか。

それでは、この重点審議案件2件は、そのような処置にさせていただきたいと思います。

## その他の案件の審議

○家田委員長

それでは、その他の案件4件につきまして、質疑の時間に入りたいと思います。

#### ○清水委員

1つ目は新湘南バイパス、計画延長6.7kmで、事業費が約890億で、これは、砂防林のところを道路用地に大半するような話だったと思いますので、この約890億は結構かかっているなどというのは、道路の構造上の問題なのかどうか。その辺、どこで一番かかっているのかというのが1点です。

それから、国道246号都筑青葉地区環境整備事業で、資料2-7-①2ページ目に計画延長が4.5kmで、約550億かかっているというところです。この中で、この資料2-7-①7ページを見ていただくと、この事業が大体立体部、それと歩道整備、立体部。この中で立体部というところがこの事業の中に入っていれば、B/Cでカウントするときに3便益で評価できます。ところが歩道整備は、3便益では測れない。そうなってくると、この中の事業で、歩道整備のところの用地買収にあまりお金がかかってないのか。そこにお金が多くかかっていると、そのところがB/Cに反映しないから、しっかりとした評価になってないということですね。

環境整備事業みたいなこういう中で、立体部、こういうものを入れなくたって歩道整備とかの環境整備があるとは思いますが、そういうもののB/Cがなかなか評価されないのではないかという懸念がある。今のB/Cの評価ではうまく説明ができないのであれば、B/C評価の1つの問題点ではないかなというところです。

#### ○恵委員

新湘南バイパスの例えば資料2-2-①9ページ、残工事の概要で、これは高架で、道路部分の地面はどんな様子になるのでしょうか。

質問の背景としては、このような砂防林が仮に地震による津波が起きた場合に、仙台平野の砂防林が果たした役割のように、何らかの防潮対応ができていたのが、ボリュームが減ったことで何か影響が議論はされなかったのでしょうか。

そのことは道路の側からは全く環境効果のようなマイナスの評価とか、そういうことは今まではされていないと思うのですが、この辺が何か議論があって、そこはうまく解決したということであれば、そのいきさつを教えてください。

○堤委員

都筑青葉地区環境整備の資料 2-7-①11 ページに、計画交通量で、平成 20 年度の基準年次と、平成 23 年度を比べますと、平成 23 年度にかなり幅があるのはどういう背景、理由があるのかということをお聞きしたいと思います。事業と関係があるのかどうかということですか。

○家田委員長

本庄道路で、例えば資料 2-3-①5 ページを見ると地図が出ていて、当該再評価対象区間が赤になっていて、東京方は深谷バイパスの事業中の区間と、もうできている区間につながっている。上り方向は、円滑になるなということだと思うのですが、下りの場合は、これは神流川の橋梁を渡ると国道 17 号線の現道に行きつくようになっていて、その国道 17 号線の現道、高崎側についていうと、これはどんな構造になっていて、渋滞のボトルネックが北に移ったりするような、そういう状況なのかどうか、その辺の状況を御説明いただければと思います。

あるいは北のほうについては、何かこれから改良のお考えがあったりするのかな。もう終わっているのか。その辺を教えてください。

それから、もう 1 点は、先ほどの清水委員の質問にも関係あるのですが、都筑青葉地区環境整備、国道 246 号の資料 2-7-①12 ページで、残事業の費用対効果分析の結果が出ているのですが、※印で本線部が完成しているため、残事業の便益は発生しないとしているのですが、マニュアル上、道路のこういう事業における便益は、自動車交通の時間短縮や、走行費用や、交通事故の 3 つをもって計算しているから、便益は発生しないのだが、一般的に便益からしたら、歩行者が安心して歩けるとか、気分のいい街になるとか、本当は道路周辺では色々なものが生じています。したがって、書き方として、残事業の便益は発生しないではなくて、自動車交通に関する便益は既に発生済みである。歩行者関係の便益は、現時点では計算をしないルールにしているという理解だと思うのですが、こういうところに国民が見たときに誤解が生じないようにぜひ御配慮をいただきたいと思います。

○事務局

それでは、路線ごとに説明をさせていただきたいと思います。

1 号新湘南バイパスは、まず清水委員から事業費が約 890 億というのは、非常に高いの

ではないかという御質問ですが、自動車専用道路ということで、高架構造で計画されていますので、事業費が高くなっているという状況があります。事業費の大部分が構造物の部分になっているという状況です。

続きまして、恵委員から砂防林の中を通ることで、砂防林が持つ津波の減衰効果等が失われるのではないかとか、3・11（東日本大震災）の経験を踏まえ、そういった議論、この計画事業に関して、どういった議論がなされているのかという御指摘です。昨今、神奈川県が津波の想定を少し見直しまして、鎌倉で14mぐらいの津波が来るという厳しめの想定を出しました。実際、この辺もその想定によると10mぐらいの津波が来るという想定になっているのですが、まさにこれから、そういった津波への備え等を踏まえて、当該事業ができる部分というのはどういうことがあるのかというのは、議論をしていく必要があるところだと思っております。地元ともそういった議論をやっていくということで、今、色々と調整をしているという状況です。計画の中に自転車・歩行者道を少しマウンド（盛土）を作って整備しますというのがありますので、一定程度の効果はあるかなと期待はしているのですが、抜本的にはそういった状況の変化を踏まえながら、事業者としてもしっかり検討はしていきたいと思っております。

続きまして、国道17号本庄道路です。

高崎側は、受けが4車線で整備をされていますので、そういった意味でつなげてボトルネックになるという状況には、今のところはありません。

続きまして国道246号都筑青葉環境整備です。

こちらにつきましても、清水委員から事業費約550億につきまして、御指摘いただきましたが、やはり大規模な立体が2カ所ありますということと、歩道整備、また、交差点右折レーンの設置等で用地買収が入ってきます。市街地でありますので、用地費もかなりかさんでいるという状況もあります。

問題点として、御指摘いただきましたとおり、歩道整備をB/Cで表現するという手法を現時点、マニュアルの中には整理されていないという状況です。そういった状況については、御指摘を踏まえて、また本省のほうにもしっかり伝えていきたいと考えています。

#### ○事務局

堤委員から交通量に幅が前回と比べて大きく出ている原因についての御質問ですが、資料2-7-①2ページの右上に位置図がありますが、計画交通量は、事業の起点側、終点

側、この2カ所にセンサポイントがありまして、この2カ所をあらわしているために幅があります。

○事務局

委員長からも残事業B/Cがない件、御指摘いただきました。こちらにつきましては、委員長の御指摘のとおりで、表現は少し検討させていただければと思います。

○恵委員

追加で教えていただきたいのですが、本庄道路の神流川を越える橋ですが、理解としては、現道の国道17号の神流川橋が77年たっている橋梁であるということと、今度、本庄道路の計画されているところも橋がいるわけですね。2橋、そこが今度の計画されているもので新たに架けるといふことと、従来国道17号の77年たったものは、まだそのままといふ理解でよろしいのですか。

○事務局

旧橋に関しましては、撤去いたします。

○恵委員

資料2-3-①4ページの図の表記は、エンジ色の従来の国道17号と四角の点々は、神流川を渡るときには一致するはずで、手前で17号に合流していくという理解ですか。

○事務局

神流川の手前で、すりつくような形になります。

○佐々木委員

新湘南バイパスの資料2-2-①2ページで、砂防林の断面図が左下の絵だと思うのですが、今回、津波が起きたということで、面的防護みたいな考え方でいくと盛土をすることが多分検討を今後されていくと思うのですが、こういう場所で、盛土をすると、どんな問題があるかということと、あと費用はやはり高くなってしまうかどうかを教えていただければと思います。

○事務局

まず、津波のお話ですが、11月に神奈川県が神奈川県内の津波の想定を見直しまして、藤沢で10mぐらいの津波が来るという想定がされています。それに基づいて、12月の初めに津波の浸水区域を絵として出しますが、基本的には、この新湘南バイパスが計画されている、特に防風林、防砂林があるところについては、浸水エリアにはほとんど入っていないという状況です。

それを踏まえまして、盛土計画ですが、ここは今、下に国道134号が走っておりますので、なかなか盛土化をするのは、非常に難しい区間ですので、都市計画決定も高架構造ということになっています。

○家田委員長

恵委員の御心配の海岸の防砂林、防風林は、神奈川県は非常に大事にしているものです。この近所では非常にリッチにできている。しかも林をどんどん増やしているのです。それから、マツだけでなく常緑広葉樹をまぜて対風力を上げたりとか工夫していて、どうしてそんなことを知っているかという、国道134号の改良を県でやっているわけですが、そのときには幅員は広げるのだが、木の量は増やすというプランでやっていて、実際、その成果を上げています。

だからここではあんまり明快な御説明がなかったが、ここでの防砂林、防風林の保全、あるいはその充実というのは県として重大な関心を払っていて、配慮をしているというふうに私は考えているところです。

それでは、今、幾つかの質問と意見はございましたので、資料等については、少し事後的に充実していただく、あるいは修正していただくということにして、私の案としては、4件とも継続ということではいかがかと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですか。

○家田委員長

どうもありがとうございます。

それでは、以上4件、継続という処理をしていただきたいと思います。