

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成25年度第4回）

議事録

■一括審議案件（道路事業） 再評価対応方針（原案）の審議

○家田委員長

それでは、まず一括審議案件について説明をお願いします。

○事務局

本日の一括審議案件ですが、資料の1-1にあります一般国道6号 大和田拡幅、一般国道6号 千代田石岡バイパス、一般国道50号 下館バイパスの3件です。

お手元の資料については各委員に事前に送付させていただいております。前回の評価から、事業に係る情勢の変化が軽微であるということを各委員に御確認いただいております。事前の資料送付段階では委員から御質問及び特段のリクエストはありませんでしたので、対応方針につきましては原案どおり事業継続とさせていただきたいと考えております。御審議方よろしくお願いたします。

○家田委員長

資料2-2-①、2-3-①、2-4-①、これが取りまとめ資料になっています。それぞれ最後のところに対応方針が書いてあるということですが、特段の御意見や御質問はありませんか。よろしいですか。

それでは、以上3件は原案どおりの継続ということによろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

ありがとうございます。

■重点審議案件（道路事業） 再評価対応方針（原案）の審議

○家田委員長

続きまして、重点審議案件であります東京外かく環状道路（関越～東名）に入りたいと思います。皆さんの質問やコメントをお願いします。

○堤委員

資料2-5-①14ページの事業の必要性に関する視点で、パブリック・インボルブメントの活動の幾つかの地域の会が出た意見についてですが、課題検討会などにおいてどのような課題が出ていたか。具体的にもう少し説明をいただければと思います。

○家田委員長

ほかにいかがでしょうか。

○山内委員

単純な質問ですが、推定交通量7万5,000台から9万5,000台と、日交通量ですね。既存の三郷から大泉まではどのぐらいなのか、教えていただきたいと思います。

○大野委員

資料2-5-①6ページの縦断図の見方を教えていただきたいのですが、インターチェンジあるいはジャンクション以外は地下ということによろしいでしょうか。もしここを通過する車があれば、ずっと地下を走っているということになると思いますが、交通安全上、閉鎖空間をずっと車の車列に並んで走っていたときに、運転手の心理的な状態として危ない状況が発生しないか、それが非常に心配です。

地震が起こってトンネルが崩れるということは多分ないと思いますが、それよりも中で自動車が事故を起こして、例えばタンクローリーが横転したりして、それで災害が起こって、その二次災害に巻き込まれてたくさんの人が負傷するというようなことが心配です。その点、閉鎖空間での運転手の運転状況について、何か調査研究された成果があれば教えていただきたいと思います。

○家田委員長

ありがとうございます。

加えて、どうぞ。

○加藤委員

資料2-5-①19ページのところで、用地の完了が平成28年となっています。具体的に用地というのはどこの用地ですか。

○家田委員長

ありがとうございます。

もう一つくらい。

○楓委員

2002年、2003年のころですが、とある委員会の委員をしておりましたときに、大深度地下になることに関しての水源、特に自然形態も含めて水源に非常に大きな問題があるというお手紙を何通かいただいた記憶があります。もし記憶違いでしたら申しわけないですが、そのあたりの議論がどのようになっているのかお聞かせください。

○家田委員長

とりあえずここまでについて御説明をいただきたいと思います。

○事務局

まず課題検討会の内容ですが、具体的には、大深度地下に入っているところについては、地下水の話などが課題としてあるのですが、本当につながなければいけない東名、それから中央、それから大泉のジャンクション部分はどうしても地上に出てまいります。ですからトンネルがメインの道路といえども用地買収というのはやはり発生してくるということです。

そうすると通常の道路事業と同じように地域分断の関係や、地域交通がどうなってしまうのか、騒音・振動がどのようなぐあいになるのかと。それから一部は、トンネルの換気塔も計画されていますので、大気への影響がどうであるかなど、そういったことが主な課題として挙げられていまして、その具体的な対応を必ずしも書き切っているわけではない

ですが、対応策や、今後の調査結果やシミュレーション結果を示していくといったようなことを記載させていただいているところです。

それから、大泉の交通量ですね。埼玉の今の外環の交通量ですが、現況で大体、平成22年度道路交通センサスで言うと、9万台弱ぐらいが今走っています。

○家田委員長

どの区間ですか。

○事務局

それは一番西側の大泉インターと最初の和光のインターの間です。

○家田委員長

今、現状で。

○事務局

はい、現状です。

それから、インター、ジャンクション以外は地下を通るということですが、資料2-5-①6ページの断面図から見ていただいてもおわかりになりますように、大泉のほうから、今は大泉のところまでは地上部でございますので、こちらからだんだん地下に入って、あとは東名までは全部地下ということですよ。

そして、このときの閉鎖空間におけるドライバーの心理ということについては、ただいまお答えできる情報を持ち合わせていません。こちらについては先駆として首都高速の中央環状品川線が今度同じぐらい、かなり長い延長が、新宿線と品川線と一連のトンネルになっていますが、そちらのトンネルが同じような、長大延長のトンネルになりますので、そちらの開通も踏まえて、何か問題があればまたそれに向けて対応していくことになるかと思えます。

この外環道、3車線プラスフルショルダーで計画してしまして、閉鎖空間にありがちな狭い、側壁が迫ってくるという形のトンネルではないというのは、こちらの事業のメリットというか、閉鎖空間に対してはいい点だとは思いますが、ただ、それで本当に解消するかどうかということについては、まさに御指摘がありましたので、今後も検討させてい

ただきたいと思います。

また、事故に対する対応ですが、事故が起こったときに緊急車両が早期に到着できるかとか、あとは複数ルートが確保できているかというようなことも含めて調整をさせていただいているところです。またもちろん、事故が起こったときの避難路についても確保しています。

それから、用地はどこかということですが、用地と申し上げますのは基本的にはジャンクションの周辺ということですが、もとの高速道路、放射状の道路が地上に出ている関係もありますので、そのジャンクション周辺では当然すりつけていかなければ、地下から地上に上がってこなければなりませんので、その周辺でかなりの面積の土地が必要になっています。特に、資料2-5-①6ページの図からも、中央ジャンクションの付近はかなり、赤いところが膨らんでいるのがおわかりになるかと思いますが、それなりの面積が必要になっています。

それから最後、水源のお話です。こちらについては水源について地域課題検討会等でも気にされている方がいらっしゃることは事実です。ただ、環境アセスメントの中で現在の地質の状況と、あとは水の状況から、例えばこれができた場合の影響は小さいというのが、シミュレーションの結果で出てきています。ただ、全ての地層については面的に全部調べるということはできず、ボーリングした結果からの推定ですので、対応の方針の中では、地下水のモニタリングの結果についてはお示ししていくということになっていまして、実際にこれから工事をやるときには地下水の状況についてもお知らせしながら進めていこうということになっています。

○家田委員長

今質問していただいた方々、お答えになっていましたでしょうか。

安全の問題はね、大深度のトンネルを道路なり鉄道なりでやるときに、いろいろな議論を踏まえて、そしていろいろな安全施設をやってきたわけでしょう。あるいは東京湾横断道もそうだし、いろいろなところで。それを踏まえて、どのような安全施設をここでは講じているのかという説明がなければ、心配だから、やってみてから考えるという説明ではだめですよ。

○事務局

大変失礼しました。安全施設については、もちろんこのトンネルに限らず、トンネル施設の要領の中で、もちろんこのトンネルは、いろいろランク分けがあるわけですが、AAトンネルです。AAトンネルになりますと、スプリンクラーですとか通報施設ですとか、そういったことについて施設を設置することになっています。ですので、もちろん外環についても、消防、防災安全施設のようなものについては、基準の最高のもを設置させていただきます。

また、避難路については、上下のトンネルの両方を結んで、二つのトンネルの連絡路というのを一定間隔で作りまして、お互い、片方で火災等が発生したときに、もう片方のトンネルに逃げられるというような形で今検討しています。

また、人の避難と同時に、一部の連絡坑については車も通れるような形で連絡をつくり、何か災害が発生したときには消防・救急といった自動車は少なくとも複数のルートでその災害現場に急行できるという体制を整えるということとしています。

○家田委員長

その辺の資料が不十分だから、整えてください。費用便益とか、その辺はたくさん資料をつくっているのに、安全とか技術的な資料が非常におろそかだね。ただ、少なくとも私の知る限り、あるいはきちんと説明していただきたいけれど、それに関しては専門的な検討を進めて、レポートなり委員会なりがあつてということでしょう。

そのため、この場でもう一回それを議論する必要は全くないが、少なくとも、委員の質問に対してはもっと的確に答えるという努力を払ってください。

○加藤委員

用地のところですが、資料2-5-①16ページとリンクするわけですよ。16ページのグリーンの部分用地、済んでいて、青の部分がまだと、そういう理解でよろしいですか。今15%ということですが、グリーンの部分が多いように見えますが、単に部分として塗ってあるだけで、大きさとは関係ないのでしょうか。

○事務局

そうです。グリーン部分は着手しているという意味で、そこは全て買えたという意味ではありません。この中で今、虫食いというか、グリーンの中の部分を一部買っていると

いう状況になります。

○加藤委員

今までいろいろな案件が出てきたときに、用地買収がおくれて事業がおくれるということがありますが、ここは、そのような懸念はないでしょうか。

○事務局

用地に関しては、まだ現在、20%の進捗です。今、鋭意御協力をお願いしているところです。懸念があるのかないのかと言われると、答えづらい部分がありますが、最大限努力して買いにいつているという状況です。

○用地部長

所長が申し上げたとおりですが、ただ、用地の進捗のエポックとしましては、インターチェンジの部分につきまして、昨年度に基本的に、一部事業に反対の方を除いて、全部調査、建物・土地の調査は終わったということです。その中で今、道路区域が決まっております地上部分、インターチェンジ周辺部分の用地買収を急いで進めているという状況です。

○家田委員長

よろしいでしょうか。

では続けてどうぞ、御発言いただきましょう。いかがでしょうか。

○若松委員

地盤の関係のことでお伺いしたいのですが、今回の大深度地下の地域は武蔵野台地と言われている台地の下、比較的かたい地層の下を通っていると思いますが、トンネルが貫通している部分は、どのような地質、時代、土質でしょうか。

それと、台地を刻む谷を、谷の上流部を通過していると思いますが、その川の川底と、このトンネルとの関係はどうなのか。というのは、川というのは見えるところだけを地下水が流れているのではなくて、川底以深にも地下水の流れがあるものですから、もちろん設計に当たってはいろいろ入念なチェックをされているのですが、経済的側面だけではなくて、そういうことも御紹介いただきたいと思います。

○家田委員長

ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

○笠委員

一つ目は換気塔の位置について、どのような間隔で置かれるのかということと、それについて既に住民の方との合意はできているのかという点の一つ。

二つ目はトンネル、今回ここに資料が出ているのは16.2キロメートルということですが、恐らく左右もう少し延びているのかわからないですが、これだけ長いトンネルの高速道路が、先ほどからほかの先生も安全性とか心理的なこととかお尋ねでしたけれども、前例があるのかということが少し気になっています。安全施設の件はもう既に資料を追加するというで決まったようですが。

このことは関係ないかもわかりませんが、東京に来て高速道路を走って何が一番怖いかというと、車間距離が短いというのが非常に怖くて。昔、教習所で習ったときの何キロのときには何メートルあけなさいという、それと全然…、まだローカルな高速道路は割と、東名とか。

それで申し上げたいのは、車間距離が近い、特に首都高、いつも事故してはとまっています、首都高に上がって前を幾らあけてもどンドン横から入ってくるし、後ろからは詰められるし、どうしようもないという感じですね。これだけ長い、何十キロメートルも地下で、高速で走るといときの、何かその交通規則上の理想的な走行形態と実態というのはすごくかけ離れていると思いますので、そのあたりをもう少し何らかの工夫があれば、利用者としては安心するような気がします。

それから3点目は、まだトンネルの工事に入っていないということですが、それであると8年でできるのかという。土地もまだ20%で、上のジャンクションの工事だけ入っているけれども、トンネル工事の速度というのがよくわからないですが、8年というのが実現可能な見込みのある数値なのかどうかという点です。

○家田委員長

ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。

○清水委員

1点教えていただきたいのは、B/Cもよくわかりますが、例えば資料2-5-①8ページで、環状8号線、私も使っていて、混むのはよく知っていますが、損失時間が全国平均の大体2.4倍ですか、環状8号のところですね。これがもし、例えば外かく環状ができた場合に、ここの損失時間というのはどのぐらいになるのか、実際に。これは多分B/Cの際の計算で出てくるのではないかと思います、そういう値もわかりやすいかなというのがあって、それをお聞きしたい。

それから、同じように、資料2-5-①9ページのほうも、事故の死傷率がこれだけ全国平均を上回っているという中で、これも交通事故の減少便益というのを計算されているわけですから、こういうものができるのと全国平均の何倍ぐらいまでに減るのかという、そういう値がもしわかれば、出ていけばもっとわかりやすいかなと思ひまして、お聞きしたいと思ひます。

○家田委員長

ありがとうございます。

では、私からも。21年に事業化して、今25年度と。途中、用地もいくらか買えているようですが、生活再建対応ということが書いていますが、これは一体何をしているのか、内容を知りたい。

それで、ここまでで幾ら使ったかというのはこれを見ていいのかどうか微妙ですが、少なくとも資料2-5-①18ページの表で現在価値に換算しているので、雑な話だけど、費用の全体と残事業でやると大体1,000億円ぐらい使っているわけです。それは、何に使っているのか。その辺を知りたい。

それから、8年でできるかって話も、今お話がありましたけれども、それ以上に、ずっと凍結してきて、再開の検討が始まって、そこからかれこれ10年ですよ。それでもうほかのところ、外環も圏央道も大体そろってくるかなという時期が来る、ここがネックですよ。最も重要区間ですよ。したがって、ここは全力を挙げてスピードアップして、やるなら一刻も早く開通させる方がいいに決まっているわけですよ、やるなら。そうすると、私はむしろ、もっと早くやる余地はないのかという、そのような方向の質問をしてみ

たいと思います。

○事務局

まず地下の地質、地層ですが、ここも16キロメートルもありますので、幾つか地層が分かれています。基本的に北多摩層と言われている層ですとか、舎人層と言われている層、こういったところが地質の中に入っています。地質も、その性状もいろいろでして、東名ジャンクションに比較的近いほうは、ほとんど土炭、ほとんどかたく固結したようなシルト層です。それがだんだん、中央ジャンクション、大泉ジャンクションのほうにいきますと、そういった固結層と砂層が両方出てきます。

今回トンネルが入る部分については、地下、地表から40メートルよりも下ということですので、地上の谷部との位置関係で言いますと、谷底から比べても地下深くということになっています。基本的には完全な砂層というところは、このあたりではありません。砂層と固結層が大体交互に入っていたりしていますので、どこで地下水がどうつながっているのかというのは非常に難しい問題ではありますが、基本的に直ちに砂層が、完全に鉛直方向につながっているという形ではありません。現在把握している土質・地質を踏まえたシミュレーションをやって、どのぐらい影響が出そうかというのを推計し、環境アセスメントを行っているという状況です。

それから、換気塔です。全て、今回の道路ではジャンクション付近に集約させておまして、この東名ジャンクションの付近と中央ジャンクション、それから青梅街道インター、それから大泉ジャンクションですね。この4カ所に換気塔ができます。

それから16.2キロメートル、前例があるのかということですが、山岳トンネルを含めたトンネルで言いますと関越トンネルが約11キロメートルです。それから今、首都高がつくっております中央環状品川線、中央環状新宿線はもう開通済みで、それが数キロメートル、プラス今は中央環状品川線のほうが8キロメートルということですので、両方が開通した暁には一つのトンネルとして供用されますので、そのときには10数キロメートルということになります。

それで、車間の関係で危ないというような御指摘ですが、この外環はインターチェンジが3カ所と。例えば東名のジャンクションからこの外環へ乗りますと、最初に分岐があるのが中央ジャンクションということになります。中央ジャンクションでおられる方、もしくはこのインターチェンジでおられる方はそこで分岐して出ていくと。それから、中央ジャ

ンクションからの合流がありまして、青梅街道はハーフのインターになっていますので、南から来ますと合流で入ってくる車だけということになりますけれども、入ってくる車がありまして、その後に大泉ということですので。

このように、インター間隔は比較的長いということ、それから、この道路は全て合流が左側から合流ということになっておりますので、もちろんこれから警察ともきちんと調整してまいりますけれども、右側合流といった複雑な構造では、織り込み交通が出やすいと思いますが、こちらの高速についてはそういったデメリット、交通が輻そうしてしまうということはないのかなというふうには思っています。

ただ、事故が地下で起こった場合、救難救護も大変だということもありますので、周知活動のようなものが、どういうことが考えられるのかということについて、警察とも協力しながらやってまいりたいと思います。

先ほどの換気塔の関係で、住民との合意というのを1点、忘れていました。

換気塔については、環境アセスメント、都市計画決定でも位置が示されています。こちらのプロセスの中で換気塔についてもお話を進めさせていただいております。それから、例えば見ばえがどうなのか、高さはどうだとか、そういったことについても御意見が出ていますので、換気塔に関する不安についてもこれから御説明をしていきながらやってまいりたいと思っております。

それから8年での完成ができるのかということですが、スケジュール的にかなり頑張っていることは間違いありませんが、委員長からはもっと早くという叱咤もいただいたところですので、一日でも早く開通させたいと考えています。トンネルについては、現在の技術でトンネル自体は月に数百メートル、300メートルとか400メートルとか掘れるということは、中央環状品川線等の事例でも出てきていますので、年間5キロメートルぐらいは掘れるという実例がありますので、技術的にまるで無理という話ではないと考えております。

ただ、先ほど御指摘に、用地もまだ途中なのにということはありました。これから鋭意、我々としても御協力をいただいて、できるだけ早く開通をさせていく、開通させるべく事業を進めてまいりたいということです。

それからB/Cの関係の環八の事故と渋滞の関係ですけれども、こちらの渋滞・事故につきましても、これは実測値として、B/C計算上の、シミュレーション上の損失時間とまた異なる部分があります。特に事故は何車線以上の中央分離帯のある道路では事故率は

これぐらい、交通量に比例してこれぐらいふえるという形で設定していますので、B/C計算上では幾つになっているかというのは、今手持ちではありませんが、確認はさせていただき、この現況の実測の事故率、それから渋滞損失時間との関係も含めて、整理させていただきたいと思います。

それから、あとは用地の関係で、生活再建対応についてですが、平成22年、23年の下の部分に入っているという趣旨です。この生活再建対応は、全面的にここの区域の用地を買わせてくださいという形で入る前に、都市計画もかかっている状況で、自分はもう移転をしたいと、違うところで生活を新たに始めたいという御希望がある方を優先してまず用地買収をしまいいりました。ですので、平成22年、23年につきましては、ここの区域については全面的にやりますよというわけではなくて、うちを買ってくれないか、うちを見てくれというところを先にやったということです。

24年からは完全にそういった、地権者の希望にかかわらず、全面的にこの区域、これから外環事業を進めていくので用地を買わせてくださいという形で全面的に入ったということです。

すみません。先ほどの渋滞損失のお話ですが、参考資料2-5-②4ページですが、環状8号線の渋滞損失を、時間費用に直していますけれども、走行時間費用について、整備なしとありのケースで示し、改善される損失額について示させていただいております。ただ、こちらは整備あり・なしですので、推計上の42年に、これがあつた場合、なかつた場合の推計ということになっています。

○家田委員長

以上でよろしいですか。

山内先生が時間の都合もあるので、山内先生の御発言をいただいてから、続けたいと思います。

○山内委員

すみません。時間がなくなりました。先に意見だけ述べさせていただきたい。

先ほど交通量の実態を伺いまして、大泉のところで9万台を超えている。それから西側に行って、御指摘のような交通量は出ると思うし、もっと東名が近づくと7万5,000台よりふえるのではないかというイメージを持っています。ですので、今回の需要とい

いますか、それからそれに付随するB/C等についてはかなり確実性があるのではないかと私は感覚的には思っています。

それで、今回のこの事業評価ですけれども、基本的に首都圏の環状道路の重要性というのはここでまた言うまでもないことなので、特に、さっき家田先生がおっしゃっていたように物すごくボトルネックになるところで、その重要性は非常に大きいと思いますね。ですから、都市圏の、都市構造全体に及ぼす影響が大なので、これについてはその重要性を考えるべきだというふうに思っています。

具体的に言うと、きょう御説明にならなかったところで、私のこれも感覚で申しわけないんですけれども、首都高の中央環状線がかなり機能麻痺の状態に近づいていて、それで西側の外環もそうですけれども、東側と一体になると、中央環状線についてもかなり影響が及ぶだろうなというふうに思っています。

その意味では全体の、都市構造に影響を及ぼすところなので、ここだけということではないんですけれども、これはとても重要なところなので、その重要性は強調されるべきだというふうに思います。

それから、事業手法で今いろいろ議論が出ている大深度を具体的に事業化するのは、初めて…、一部小さい水道だか下水道だかはありますけれども、大規模大深度地下を使った大規模インフラをつくるというのは非常に重要な、これから意義を持っていると私は考えておまして、その意味でもこの事業、慎重かつ非常に、何と言いますか、社会的な合意の必要性はもちろんありますが、ぜひとも早期に進めていただきたい。

先ほどから出ているように、いろいろな不安とかいろいろな議論があると思いますが、恐らくそういったところというのは、先ほど家田先生もおっしゃっていたけれども、かなり研究されていると思いますね。そういったところで社会的な説明とか、あるいはアピールですね、それを加えていただいて、そして合意ですね。さっきP Iの話もありましたけど、合意を得て、できる限り早期にお願いしたいというふうに思っています。その意味では今回の御提示されているような評価案というのに、私は賛成いたします。

○家田委員長

ありがとうございます。

それでは続けて御質問や御意見を賜りたいと思います。

○清水委員

損失時間の話の計算は大体わかりますが、結局、外環のすごく混んでいるところで、資料2-5-①8ページを見たときに、全国平均って何だという、少し違和感があるわけですね。要するに全国平均の何倍というのは、こればかりではなくて、ほかの地方の道路でも全国平均の何倍だっていう、その同じ尺度じゃないですか。だからむしろ、つくったこととつくらないことによって今の損失時間の何割ぐらいが減少するとか。事故のほうはなかなか難しいと思いますが、そういうほうが、B/Cより見やすい指標ではないかなと思います。外環のときには特に全国平均の相当な数がいっているから強調されると思ったのですが、ほかの地方の場合もあるわけですね。ですから、そういう見方というのも、工夫次第ではいいのではないかなと思って、質問させていただきました。これはコメントですので結構です。

○家田委員長

ありがとうございます。

ほかに御発言は。

○楓委員

供用されている部分について教えていただきたいのですが、近々これは事後評価にかかるとはでしょうか。

それと、実際に供用されたことよっての効果、それと、または実際はまだつながっていないから、それほどいろいろな面での効果が出ていないという、いろいろな見方があると思いますが、一般的にプレゼンテーションをする場合には、やはり物事ができ上がっているところに非常に効果があったからこちら進めましょう、というのが我々のプレゼンテーションの手法です。それをしてくださいと言っているわけではありませんが、供用された部分に関するトピックスを教えていただければと思います。

○家田委員長

いかがでしょうか。外環のあれですね、三郷から大泉のところですね。

○NEXCO中日本

既に供用している埼玉県の区間につきましては、正確な供用年月日は失念していますが、大体平成の初めごろに開通しておりまして、既に20年ぐらいたっている状態です。その時点で、事後評価というような仕組みというのありませんでしたので、そういう正式なものということではありませんが、当然7、8万台という交通に利用していただいている道路ですから、首都高、当時の中央環状線がまだ完全にできていないような状態の中で、東北道と常磐道を結ぶというような形であるとか、首都圏での初めてののある程度の、区間は短いですが、環状機能を持ったということで、大分交通の流れが変わったというふうには聞いております。ですので、今回の16キロメートルの区間がつながっていくということであれば、当然今度は中央道・東名という、東北道・常磐道にも劣らないような大動脈とさらにつながっていくこととなりますので、さらに機能を発揮していくことになろうかとは思っております。

○家田委員長

ほかにはいかがでしょうか。

今の外環は制度があろうがなかろうが、きちんと調査をやっておかなければだめだよな。それでレポートをつくって、そういうのを次への、あすへの糧にしなければいけないから、ぜひ、NEXCOさんだよな、ここは。自主的にやっていただきたいですね。

ほかにはいかがでしょうか。はい、どうぞ。

○荒木委員

私ども、経済団体という立場からも非常に注目しているところです。さきほど御説明が特になかったのですが、都心に不要なトラックなどが流入している現状から、環状道路ができるとCO₂の削減もかなりの効果、年間たしか30万トンという削減効果もあったと思います。経済効果だけではなくて、環境負担の軽減も踏まえて推進すべきと思っております。

委員長のご発言にもありましたけれども、急いでつくっていただきたいなと思う理由は、他に二つあります。一つは、リダンダンシーの効果として、突発な事故だけではなくて、これから例えば首都直下型地震など大災害も予想される中で、緊急車両が通ることにも必要になってくると思います。けが人の搬送であるとか緊急物資を運ぶためにも、本事業については、できるだけ前倒ししてやっていただきたいということ。

もう一つは、今年の9月7日の決定次第ですけれども、2020年オリンピック・パラリンピックが東京に招致できれば、今の2021年に供用開始では遅いと思います。招致が決定すれば、内外から多数の観光客などが押し寄せるわけで、供用開始がその翌年ということでは、せっかくの開通効果も薄らいでしまうことになるため、2020年の初めには供用開始になるよう進めていく必要があると思います。

○事務局

まさにおっしゃられたとおり、CO₂についても年間30万トンの削減ということで試算させていただいております。そういったことも、すみません、今回についてはページ、時間の都合で割愛させていただいておりますけれども、アピールしてまいりたいと思います。

また、オリンピック招致後の件につきましても、きちんとそのお話も踏まえてしっかりやってまいりたいと思っています。

○家田委員長

ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。

それでは対応方針、あるいは何かコメントをつけるか、その辺を議論しましょうかね。

まず、幾つかいただいた質問で、資料上もうちょっと整えておくというのは、別に特に前提条件ではありませんけれども、資料としては整えていただきたいと思います。特に安全問題というのは、委員だけではなくて普通の人は気になる場所ですからね。ここまでの検討の経緯や、あるいはどんな施設をつけるのか、避難対策はどうなのか、そのようなところをぜひ整えていただきたいと思います。

それからまた、換気塔の位置や何かについても、それから堤先生がおっしゃったけど、いろいろな議論の中で住民側からのリクエストとしてこういうものが出て、それを設計にこういうふうに生かしているというあたりも充実していただけたらと思います。それで資料として残していただきたいと思います。

それ以外には特に私は特段の意見はないですが、対応方針原案、継続とするということによろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

ありがとうございます。

ではこれは原案どおり継続とするということにしたいと思います。

特段の附帯意見は、皆さんいかがでしょうか。

私的な意見ですけれども、今回重点案件になったのは、大きいから重点案件になっている。B/Cだってそれなりの値になっていますから、大きいからという意味は、要するに効果が高いからですよね。効果が高いものを再評価で何をチェックすべきかといったら、B/Cが幾つになったかはどうでもいい話で、一刻も早く進めているかどうか、そのチェックが最大のポイントだと思います。一生懸命この3年間で20%近く上げてきたという実績を御説明いただいたけれども、ぜひこれからも鋭意、この8年と言わず、もっと早く。今すぐにでもつくってもらいたい、というふうに私は思います。特に附帯意見じゃありませんが、議事録に残してくれるぐらいで結構です。

では特段の附帯意見は、なしでよろしいですか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

ありがとうございました。

それでは本件原案どおり、継続といたしましょう。ありがとうございました。

■一般審議案件（道路事業） 再評価対応方針（原案）の審議

○家田委員長

それでは引き続きまして、一般審議案件に移りたいと思います。

一般国道50号桜川筑西IC関連（延伸）及び東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）につきまして御質問、御意見をいただきたいと思います。

○大野委員

事業そのものに対する質問ではなくて、事業区間の設定について御質問させていただきたいと思います。1.2キロメートルという非常に短い区間ですが、西側に未事業区間というのが6.2キロメートルあります。ここと一緒になぜ事業化されないのか。認可されたところからやるという、そういうことで、とりあえず認可を受けたのがこの1.2キロメートルだったということでしょうか。一体的に左側と評価したほうがわかりやすい気がするのですが、その点を教えていただきたいと思います。

○家田委員長

ほかにいかがでしょうか。

この案件は大野先生の御質問だけでよろしいですか。それでは、お答えください。

○事務局

資料2-6-①2ページの図でいきますと、ただいま御指摘いただきましたように西側の区間が未事業化区間です。実はこの区間につきましては協和バイパスということで既に都市計画決定をしています。ただし、平成22年度に都市計画決定されたということですので、この桜川筑西インターチェンジ関連事業の延伸事業が始まった後、都市計画決定をされたというような経緯もありまして、現在の事業区間を決めたということです。

○事務局

補足をしますと、資料2-6-①9ページを見ていただければいいのですが、今回の事業は北関東道、桜川筑西インターへのアクセス道として役割が期待される50号の部分を事業化したということですので、要するにインターチェンジの周辺に起発終が想定されるような施設配置が予想されています。そこまでの必要な区間をまず事業化したという考えですので、西側の区間というのはもう少しネットワーク性のある道路になってきますけど、そこはまた別の必要性等を検討しながら今後事業化のほうも考えていくということです。

○家田委員長

それでは、まとめはその後として、続いて東関東自動車道のほうについて御意見いただきたいと思います。

○楓委員

NEXCOで整備されている区間のことについて、27年度供用予定と資料にありますけれども、実際に用地買収も含めて進んでいらっしゃるのか、せっかくNEXCOの方がいらっしゃるの伺いたいと思います。やはり道路はつながってなんぼだと思いますので、状況を教えていただければと思います。

○家田委員長

ほかにいかがですか。

○若松委員

どうしてもテクニカルなことが知りたくてしまいますが。事業の重要性はよくわかっております。

それで、資料2-7-①5ページの左の縦断図のところですが、左側の部分で潮来インターチェンジの近くが土工部となっております、盛り土が大分厚い。このあたりは東日本大震災で液状化等も起こったところですが、どのぐらい盛り土をされているのでしょうか。設計上、対策法も考えられていると思いますが、どうしても地盤に個人的な関心が行ってしまうということと。

この土工部の後、JR鹿島線の左側が橋梁部となっておりますが、断面が正しいとなると、随分、橋梁の高さが高くなっておりますが、橋脚の長さが長く、大変な工事のところではないかと思っておりますので、できましたら教えていただきたい。

○家田委員長

ありがとうございます。

ほかにはいかがでしょうか。

○加藤委員

逆の方向から。資料2-7-①9ページ、空港の話ですけど。空港のほうの重要性が高まっていると。それで、例えばこのアクセスを整備するとさらに空港の利便性がふえると、こう書いてある。どれぐらいふえるとか、考えておられるのでしょうか、実際。

○家田委員長

ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

○清水委員

資料2-7-①2ページを見ると、今回の事業再評価のところが、この31キロメートルでの完成年度が平成31年ですね。その途中で上のところが平成27年度でできるわけですね。最終的に31年度の完成のときには全部つながっているわけですね。そういった、つながっているということで評価しているのでしょうか。

○家田委員長

ほかにいかがでしょうか。

では僕からも。どのページでもいいですが、資料2-7-①5ページを見ると平面図があって、鹿島港が左の隅にあって、そして北浦のところの湖があって、そしてそこから、潮来のインターからどのように行くのかな、県道で渡ってくるのか、あるいは北に上がって51号で来るのか、よくわからないけれど、重要な港湾や、それから空港と高速道路の連結性がよくないねという意見がありましてね。ここでは、こうやってつながるという意味では、水戸のほうからも来やすくなるけれど、潮来のインターと鹿島港のアクセスというのは、今どのような道路でどのような状況にあって、これをつくって、そちらには問題ないかどうか。そこのところを教えてください。

○事務局

それではNEXCOさんのほうの事業の状況については後ほどNEXCOさんから御説明させていただきたいと思いますが、まず潮来インター付近の土工ですが、大体5メートルから10メートルぐらいの高さになっています。当然のことながら、御指摘のとおり軟弱な部分もありますので、これから設計を行いまして、必要に応じて地盤改良等の施工をやっていくことになると思います。

それからJR鹿島線のところの鉄道ですが、おおむね15メートルぐらい、一番高いところで。今手元に正確なデータがありませんけれども、15メートルぐらいの高さになる

かというふうに考えています。

それから、空港の利便性のお話ですが、資料2-7-①9ページです。これが、まず数字として言えるところだと、潮来インターから空港までで時間が8分短縮できるという数字が出ております。数字としてあらわせるところだと今のところそういったことになりすけれども、当然のことながら、一般道路に比べますと高規格幹線道路アクセス、周辺接続する道路がありませんので、確実性ということではいいまして一般道路に比べればはるかに確実性は、定時性は確保されるものというふうに考えています。

続きまして、評価の方法です。茨城空港北インターからNEXCOさんが施工されております区間につきましても、これは評価としましてはつながっているという前提で評価させていただいています。

それから最後ですが、高速インター、潮来インターと重要港湾の接続ということですが、資料2-7-①3ページの図をごらんいただきたいと思います。潮来インターから鹿島港に接続する道路としましては、一番太いのが国道51号、これで神宮橋を渡りまして124号、あるいは51号の北浦のすぐ下に須賀北埠頭線という道路があります。これは4車線、かなりしっかりした道路です。これで51号を経由して須賀北埠頭線に接続する方法もありますし、あるいは潮来インターからすぐ下に主要地方道の水戸神栖線というのがありますので、こちらはかなり広い道路です。比較的、現在のところはこういった道路でアクセスは十分確保されているのではないかと考えています。

○NEXCO東日本

弊社が担当しております区間の状況ですが、ことしの6月末で用地の契約率70%です。今年度、土工工事、本体工事をつくる、発注するための準備を今しているという状況です。

○家田委員長

重ねて御意見、御質問はございませんか。どうぞ。

○清水委員

今時間の確実性が増えるという話があったと思いますが、環八のときもそうだけど、現道だと何分、だけどこれをつくったら確実性が増えた8分という話であれば、現道の時間が単に49分とかという話ではなくて、分散値か何かを示されて、その分散値はやはり減

るんだということは、これに限らず見せたほうがよいと思います。特に空港アクセスというのもそれが、とても大切な気がするので、そのような見せ方も、もしできたらよろしくお願ひしますということで、意見です。

○家田委員長

ありがとうございました。

ほかにはよろしいですか。

それでは、対応方針のところを見ていただきたいと思います。まず一般国道50号桜川筑西IC関連（延伸）のほうで、最後資料2-6-①14ページのところに対応方針の原案があります、事業継続とすると。いかがでしょうか。よろしいですか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

ありがとうございます。

それでは一般国道50号桜川筑西IC関連（延伸）、こちらのほうは事業継続とすることにしたと思います。

特段の附帯意見は必要でしょうか。特にリクエストはありませんか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長

よろしいですね。ありがとうございました。

それでは東関東自動車道水戸線（潮来～銚田）のほうは16ページに対応方針があります。原案は事業継続とすることですが、いかがでしょうか。よろしいですか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

御意見はございませんか。

意見というわけではないけれど、もう5年目なのに用地が1.6%、これは何でという感じがしないでもないんだけど。

○事務局

よろしいですか。延長31キロメートルです。それでやはり地元の皆さんの期待、各地域、3市にまたがっていますが、3市の各地域の皆さんとも非常に期待が高いということで、3市一斉に事業を進めていってほしいという強い地元からの要望がありました。ということで、全延長にわたって、まずきちんと設計をやって、説明会をやってという手順を踏ませていただきました結果として、こういうことになっていますが、今年度から本格的な用地買収に着手させていただく予定です。

○家田委員長

グワッと力をためてバーッとやるというわけだね。なるほど。ありがとうございます。
はい、どうぞ。

○加藤委員

意見です。空港などをやる場合は、方面別で、どこから来ているとか、全部出ているので、空港に。だからここに大体何%お客さんが来ていてというのが全部データであって、だから今これだけの人が使っているというのがある程度わかるので、それも書かれたらきちんと説得力があるものになると思うので。ちょっとデータをもう少し精査されて追加されたほうがいいと思います。すみません。

○楓委員

この道路はかなり産業道路として重要な役割を果たしていると思いますので、もう少し対応方針のところに、今おっしゃったような点と含めて、早期に開通させるという意味からも、産業用の経済効果の重要性というのを書いていただくことがいいかなと思います。

○家田委員長

ほかにはよろしいですか。

それでは、ただいまの一般審議案件2件は継続するということにしたいと思います。

それでは予定した議事は以上でございます。まとめて先生方から何か御発言いただくことはございますか。よろしいですか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長

それでは以上で審議を終わりたいと思います。