

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成 25 年度第 7 回）

議事録

■重点審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

一般国道 3 5 7 号 湾岸千葉地区改良

（上記事業について事務局から資料 2 - 5 - ①により説明）

○家田委員長

それでは、本件につきまして、質疑応答、議論をしたいと思います。

どうぞ、どなたからでも結構です。お願いいたします。

○楓委員

非常に素朴な質問でございます。

17 ページですが、この仮設の締切工事をしたことによって、水が滞水し、飽和状態になって含水比が上がったということなのですが、これは皆様方の知見を持ってしても、事業化する前段階でこの状態を想定できなかったのかどうかということをお教えください。

○事務局

お答えいたします。

説明で少し触れましたが、やはり滞水していくということは想定しておりました。そのときに、そもそも滞水を強制的に取り除く方法と、掘ってから処理をする方法と、両方考えられるということで、後者を取ったということでございますが、そもそも事業費を想定した段階では、まだ、そこまでのしっかりとした検討がされていなかった状態でありましたので、通常のトンネル掘削などでも同じような考え方ですが、ある程度の理想条件と言ったら言い過ぎですけども、どこに振れるかわからないという中で、普通の状態を想定いたしまして、その中で事業費を積んでおりましたので、こういった、何らかの処理が必要になるということは、事業を実施していく、調査を深めていく中でわかってきたというところでございます。

ただ、前回の評価のとき、平成 22 年度から比べますと、平成 22 年度のときには、ある程度の処理の費用がかかってくるということは、もう既に見えてきておりましたが、そ

れは、事前にしっかりと対策して掘っていくよりは、掘っていったから必要な部分を対処した方が、トータル的にはコストは同等、もしくは低く抑えられるのではないかということで、そういった判断をした次第でございます。

○家田委員長

いかがですか。そういう意味では、全く分からなかったわけではないのだけれども、最初から防護的な方法を取るよりも、発生してから対策を取った方が得だろうというふうに、前回は考えたのですよね。

○事務局

はい。

○家田委員長

その辺のところの事情を、もうちょっと何か書いておいた方がいいのではないかと思いますけれどもね。

そして、前回も今回もそうですけれども、感度分析をやっているから、事業費がプラスマイナス10%下がったり上がったりしたときにはどうかというところでやっているの、今回は10%弱ですから、予定された増であるというようなところですよ。

だから、願わくは、例えば、今回、仮にこの再評価でイエスになる場合でも、今の時点でもっと上がる可能性もどこかにあったりする場合には、こんなことはあり得ないことではないと想定し、しかし、それは恐らく10%以内に入るのではないかと考えていますというようなものが書いてあると、これは覚悟の上の増加でしたということになるし、思っても見なかったことだってそれは起こりますから、そういうことならばそういうことですし。

そのところを、もう少し明快に御説明いただき、そしてまた、資料もその辺を充実しておく、楓先生の御質問に、より明快に答えが出るのではないかとと思いますが、どうですか。

○事務局

御指摘いただきましたとおり、やはり、これから、残事業費が少なくなってきていると

はいえ、事業費で想定し得ない増要因というのが出てくる可能性はあろうかと思います。そのあたりも踏まえまして、参考資料になりますが、2-5-②の資料の2ページのところに、全体事業費を対象とした感度分析、それから残事業費を対象とした感度分析という両方を載せてございます。

両方④になってございますが、全体事業費の10%増というところに対しても1.3までのB/Cの低下で済むだろうと。これは残事業B/Cに対してですから、全体B/Cではないですが、47億円が10%ふえても、残事業B/Cが8.5までの低下で済むだろうという分析はしておりますので、10%程度の不確定要素が今後、何らかのほかの要因で出てきたとしても、B/Cの観点だけから見れば、この感度分析では、事業の妥当性は継続するだろうというふうに考えております。

○家田委員長

不確定な要素に対するものと、あり得ることとして覚悟の上のものとは、ちょっと違うでしょう。今回は覚悟の上と説明されたから、前はそういうことをちゃんとやっているのだろうねというところがポイントですよ。

○事務局

少し補足します。

こういった事業費増額の可能性があるということを認識しておきつつも、それを、そういう対策を実際に打って増額を確定させるよりも、実際にやってみて、そのときに一番合理的な対策を打って、少しでも安くできる、場合によっては、増やさなくても済む、そういう考え方で事業費を積んでいるものが実際には幾つかございます。

例えば、アセスなどもそうなのですが、将来の10年後の土地利用などが想定できない中で、環境対策を現時点で想定できる範囲にとどめておいて、将来、道路ができたときに、その周辺の土地利用が高度化しますけれども、それ全てを守るような遮音壁をつけるような、そんな計画にはやっぱりしていないわけです。

ただ、実際には、遮音壁をつけるタイミングなどで、そのときに、実際に進出してきている土地の利用状況を確認して、必要最小限、遮音壁などを機能アップさせるという計画変更をするわけです。

そういった事業などが、実際に、今後、幾つかあるのですが、そういったものを

事業評価をかけるタイミングに、将来そういったことがあり得ますというようなことを、どれだけお示ししておくかという御指摘だと思っています。

それ以外にもしあるとしたら、シールドトンネルの掘削土砂の処分であるとか、そういった不確定要素があるものですね。幾つかございますので、そういった事業を今後評価をかけるときにどうやってお示するかというのは、今ここですぐに回答は、できないのですけれども、考えさせていただければと思います。

○局長

今のやりとりを聞いていて、覚悟の上なのだけれども、低い方で評価しておいて増えましたよというくらいなら、事業評価のときは、リスク分を考えて事業評価をしておいて、それでもちゃんと効果がある事業ですよと、やってみた結果、それよりも低かった、よかったねという方が何となくきれいなのですよね。

全部、理想状態でやって評価をしておいて、あとは全部増えましたというのよりも逆のほうが何か事業評価としてはいいかもしれないので。

今、すごく大事な御指摘なので、これからほかの事業も含めてよく勉強したらいいのではないかというふうに思いました。

○家田委員長

勉強課題ですね。

どちらにしても、時々あるような、とにかく掘ってみたらとんでもないものが出てしまって、これは参ったなという、unexpectedな事態ではなくて、ある部分、100%ではないけれども可能性はあるとして、頭に置きつつやってきた、それがこうなりましたということですから、今、局長がおっしゃったように、それが本当にあり得るのが、50%以上高いような事態だったのか、それとも、そうでもないようなことだったのか次第で、想定をどちらにするかというのは議論があるところだと思うので一概に言えないとは思いますが、何らか、これから判断というか、どういうふうに取り扱ったらいいか、少し研究課題ではないかと思えますし、説明もそんなところに注意してやっていただくようにしたらどうかと思いますが。

事柄は、楓委員、そういうことなのですけれども、御質問にはお答えしたことになりますか。

○楓委員

私も勉強します。

○家田委員長

ほかに、いかがでしょうか。

○加藤委員

18ページの、この事業変更の二つ目の件なのですが、最近できた道路でも冠水する事例があったのですが、千葉市の基準というのは、最近の降雨量が急激にふえたりしたときに対応できるような規準なのか。

○事務局

多分、御質問の趣旨は、この千葉市の基準というのが、昨今のゲリラ豪雨みたいなものに対応するものになっているかということだと思いますが、だとすると、その答えは「NO」でして、なってはいません。

ただ、もともと道路からの排水については下水で処理ができるということで、通常の基準に基づき、いわゆる舗装面積が増えるものですから、民間の開発等であれば、その分の調整池が必要になるわけですが、その分も見ていなかったというのがもともとでして、少なくとも、そこは見るようにしようというところでの変更でございます。

ゲリラ豪雨に対してどこまで対応できるかというのは全国的な課題だとは思いますが、千葉市においても、その基準の中にそこまで盛り込んではいないというふうに理解しています。

○加藤委員

まだ、そういう可能性は残しているということになるわけですか。

突発的なものはもう仕方がないということなのですね。

○事務局

そうですね。実は、道路のほうでは、ポンプの施設とか、そういったところには余裕を

見てはいるものの、やはり下水全体、流域として捉えたときに、それだけのゲリラ豪雨が発生したときに全部排出できるような施設規模にはなっていないというところでもありますので、道路の問題もありますが、全体として、千葉市の下水としてどう対処していくかというのは、この地域にとっては大事な課題になっております。

○家田委員長

若松先生、御専門の立場から、地盤工学的な立場から、今回の、特にこの発生土の含水比を下げることにに関して、どんな御感想でしょうか。

○若松委員

非常に軟弱土で、含水比の高い土が発生してしまったということなのですが、これは東京湾岸地域の地域特性を考えると、こういうこともあり得ます。

曝気の方法でございますが、幾つかございまして、石灰とまぜ込みまして、もっと短時間で水分を抜くという方法もございますが、ただ、そうしますと、自然の土という性質を失ってしまいますので、また再利用したときに、地下深くに埋め込んでしまう場合はよろしいのですけれども、堤防等に使う場合は、好ましくない状態でございます。

首都圏の本当に人口密度や土地利用が高いところですので、これは残土の搬出距離が長くなるのはやむを得ないかなということで、今後、こういう問題につきましては、先ほど局長が御提案いただいたような形で評価に持っていくのがよろしいのではないかと考えております。

○家田委員長

どうもありがとうございます。

ほかに御発言は、いかがでしょうか。

○大野委員

16ページの仮置き場の件について、現場から近い公共用地ということですが、これは仮置き場以外に使えない場所なのかどうかということをお伺いします。

市街地でこれだけのものを置こうとすると、その分の土地の機会費用を奪っていることになって、本来ならばその土地代も費用として計上すべきもののように思います。この土

地を将来的に例えば公園にするというふうなお考えがあるのでしょうか。

○事務局

実は、この仮置き場につきましても、千葉市の中心部という立地上、かなり確保には苦勞いたしました。千葉市とか、周辺のその他の機関にも確認した上で適地を選んだということになります。実際に確保できたところは都市計画道路の予定地で、将来的には道路になるようなところですが、現在のところは未利用ということで、その部分を借地して、こうした形で整備したというところで、写真でもちょっと細長く見えたりしていると思いますが、そのようなところでございます。

○大野委員

つまり、土地代は費用には含めていないということですね。

○事務局

そうですね。千葉市のほうから無償の借地をしたところでございます。

○家田委員長

ほかにはいかがですか。

○清水委員

このコストは、一回積んだ土を降ろして、また積んで運ばなければいけないからかかっているわけで、含水比の高いままでも一回積んでこの仮置き場まで運んでいるのだから、河川堤防の現場まで持って行って、そこで盛っておいて重力沈降というか、それで水を抜けば良いと思います。もっと河川と道路が連携した方が、コストが安くなると思うのです。

河川のほうも、道路のこの土をもらっても、すぐには堤防に盛らないですよね。しばらく置いておいて、土壌試験とか、いろんな所定の堤防の材料、特性がいかどうかをチェックしてから工事の見合いでやっていく。必ず、河川の現場だって、仮置きするはずだと思うのです。ですから、二度仮置きしないシステムをつくっておいた方が、コストが上がらないと思うのです。その辺はどうですか。

○事務局

実は、これは河川も直轄です。河川の現場のほうでもストックヤードはございますが、そちらのほうは出水期、非出水期で、置ける、置けないの場所があり、置ける部分については使わせていただく部分もありました。ただ、今回処理した部分については、先ほどの話で、割と近接したところで、無償で借地ができた部分があったので、そちらのほうで使わせていただいたということで、実際、仮置きの一積みおろし、積み込みというステップを経ることにはなりますが、実際そこで、専門にずっと曝気の処理をできる箇所ができましたので、そのほうが効率的にできた部分もあろうかというふうに思っています。

○清水委員

何となく道路の現場のほうで、思ってもみない高含水のものが出た。でも、堤防に使うにはどこかで処理しなければいけないというところで、道路のほうがやっているわけですね。

これは、河川堤防で使うから所定の品質が求められる。だけれども、その辺を全部道路側で事業費が増大するというのは、ちょっとかわいそうだなと思って発言しました。

○家田委員長

どちらのところにコストがいくかという問題以前の問題として、無駄な手間をかけてはいないですよというところがポイントですね。

それは、幸いにも直轄同士の話だから、この整備局の中で十分協議の上、いろんな事情を勘案すると、これがベストの答えだと思いますということですか。

○事務局

そうですね。

○家田委員長

その辺のプロセスをちょっと御説明いただけますでしょうか。

○事務局

今回、少し申しましたけれども、そのまま持っていける部分というのも、浅いところなどで一部あったりしましたので、そういったところはこういったプロセスを経ずにもちろん持って行って使ったりということがありましたが、この仮置き場のところにしても、やはり1カ所で処理をしてやっていく方が効率的で同じように河川のほうでそういった曝気の処理をするところをつくりますと、そちらでも、また防水シートですとか、そういったものの設置が必要になりますので、そういった効率性の観点から集約して、河川が持つ、道路が持つという話ではなく、全体的に効率的な観点からこのような形を取った次第でございます。

○家田委員長

はい。ありがとうございました。ほかにいかがですか。

○若松委員

今の話に関連しますが、水分を相当含んだまま、仮に利根川のほうに運びますと、水分が多く含まれる土は重量が重くなり、その分、搬出もコスト高になります。また、流動している土のまま運搬するので、例えば、運搬中に泥水を垂れ流したりしないように養生が必要です。そういう余計な費用もかかると思います。このような点からも、曝気処理をしてからの搬出が望ましいと思います。

○事務局

ありがとうございます。

○家田委員長

実際に、この写真1のようなものだと、おかゆみたいなものですから、普通のダンプに入れたら、すき間から出てしまう感じですよ。

適切な解説を専門的な見地からいただいて、感謝いたします。

ほかにいかがでしょうか。

一点、私から質問ですけれども、便益のところ、事業費は今言ったような事情から1割弱上がっているのだけれども、便益も随分上がっているのです。

それで、そのあり得る答えは、基準年次を22年から25年に変えましたというところなのだけれども、その場合には全部にフラットに効くから、便益だけがそんなに増えるわけではないと思うし、それから、供用開始年次で、基本は同じだけれども、立体部だけ1年繰り上げでやっていますがここが変わり得るわけですよ。

交通量はほとんど変わっていないから、そのところの寄与ではないですし、どこでこんなに便益が上がるのかを御説明いただきたいです。

○事務局

先生が御指摘のとおり、やはり基準年の変化です。交通量については、事業化ネットでやっていますが、新たに周辺で事業化されたところもありませんので、今回の交通量は、余り変わってはいません。

ただ、1年間早目に供用ということで、その分で、供用後の便益が発生する交通量の部分が前倒しされたというところは、割引も少ないところで供用が前倒しされていますので、効いている一番大きな要因だとは思っております。それ以外には、大きな変更要因はありません。

○家田委員長

年が少ないから、割引の率が低いところで、そこで1年が効いてきた。しかも、立体化というのは非常に効果を上げるところなので、それで効きましたということですね。

何か、それは資料として、これを見ると納得できるというものがありますか。

○事務局

前回との比較がございませんので、わかりにくいとは思いますが、参考資料のほうで便益の計算結果を載せております。

○家田委員長

ぜひ精神として持ってほしいのだけれども、どうして変わったのかというのを、なぜかなと思う精神がないと、形式的に、最後1.4だからいいでしょうと、それだと意味がないですから。

そんなに変わるかなと思ってみないとだめです。そうしたらチェックして、そして前の

場合のキャッシュフローの表と、こっちの場合で、「ここが変わっている。確かに上がっている」というのをやってください。

計算が間違っていると言うつもりはないのだけれども、それが納得できるような資料を、追加資料というか、修正にして、そして差しかえておいていただきたいと思います。

ほかにはいかがでしょうか。

○大野委員

先ほどの仮置き場の機会費用について、もう少し話をさせていただきます。

費用便益分析ではこの事業に誰がお金を出したかということをお問わないので、この事業のために確保した土地ということであれば、その土地の機会費用を計上しなければならないと思います。つまり、国土交通省の費用負担としてはその土地代が入っていないかもしれませんが、この事業としてはそれを計上すべきだと思います。ただ、国土交通省所管の部分だけを評価するというのであれば、その土地代を計上しないという判断があるかもしれません。

もう一つ、これは素人考えですが、工事の場所を考えると、その土砂はもともと海の底にあったものなので、それをすぐ近くの沖合の埋め立てに使うような提案はなかったのでしょうか。仮置き場を確保する費用があれば、そういうことも考えられるかと思います。

○家田委員長

土の仮置き場でしょうか。

○大野委員

仮置き場に置くのではなくて、海岸の埋め立てに使ってしまうとうことです。

○事務局

一点目の機会費用の話は、マイナスの便益ではなくて、費用にプラスすべきという御指摘でしょうか。

○家田委員長

今、マイナスの便益で入っているのですか。

○事務局

外部経済的なマイナスの便益といった考え方ではなく、やはり初期費用としてキャッシュは出ていかないけども算入すべきだということでしょうか。

○家田委員長

土地代の話でしょう。最初の機会の。

○用地部長

そこは、ゼロ円にしたということは、セカンドベストユースではないという前提で千葉市が扱っているから機会費用が発生しないという、そういうことですよ。

○家田委員長

入っていないのではなくて、どうせ使えない土地だ、価値がないのだということでしょうか。

○大野委員

もともと使えない土地であれば、そういうことがあるかもしれませんね。

○事務局

実質は、先ほど申しましたように、都市計画道路の予定地ですので、もう既に私権の制限もかかっていますし、公共で持っておるところでございますから道路整備以外には使えないということで、機会費用が発生するような土地ではないところではございます。イベント的な使い方とか、そういうものを除けばということにはなるかもしれませんが。

あと、それから埋め立てに活用という話をいただきましたが、もちろんそういったことも含めて、再利用については調整しておるものの、埋め立ての事業も周囲ではなく、求められる中で最適だったものが河川での再利用ということでございます。

○家田委員長

実際に、この辺は埋め立てをやっているのですか。

○事務局

ほとんど埋め立てどころか、工場が出て行ったところが商業系の利用やほかの利用に変わっているぐらいの状況です。

○若松委員

よろしいでしょうか。

多分、私は専門的に細かくは知りませんが、東京湾は、機能保持と環境保護の見地から、埋め立てはこれ以上できない、埋立地が満タン状態だと聞いております。

○家田委員長

そのようですね。

よろしいでしょうか。前半の話は、要は都市計画決定して、その場所が道路で使えるという意味は、ほかに転用ができないということを社会的に決めることであって、ということは、例えばそこをショッピングストアに売ると幾らもうかるはずだ、みたいなことは発生し得ないという決定をしていることですよ。

○家田委員長

よろしいでしょうか。ほかにはいかがですか。

それでは、この案件は、一番のメインが二十数億円の増額になっていることを、どう理解するかということでございましたけれども、先ほど若松先生から解説いただきましたような状況でございますので、やむを得ない、なおかつある部分一定の想定をしていた範囲の事態であるということと理解し、対応方針事業継続ということで原案になっていますが、よろしいでしょうか。

[「はい」という声あり]

○家田委員長

それでは、そういうことにさせていただきます。

それから、先ほどの便益の増のところについては、説明資料を、この資料2-5-②の

中に、前回との比較の時系列を入れれば済む話だと思うので、入れておいていただきたいと思います。

それでは、これは以上にしましょう。

■重点審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

一般国道357号 東京湾岸道路（東京都区間）

一般国道357号 東京湾岸道路（千葉県区間）

（上記について事務局から資料2-6-①により説明）

○家田委員長

この案件は、周辺状況や何かは余り変わっていないのですけれども、非常に巨大なプロジェクトであるということで、重点案件になっているところでございます。

では、両方合わせて御審議いただきたいと思います。

では、私から一点だけ。

少し解説してほしいのですけれども、東京側も千葉側も距離が大体20km。つまり、規模感覚は同じで、そして費用は、東京側が5,900億円、千葉側が4,100億円。もちろん土地の値段が違いますから東京側がコスト高になるのは当たり前なのだけれども、大きく違うということよりは、1.5倍ぐらいですか。ここは納得できるのだけれども、便益のほうが、千葉が1兆9,000億円、そして東京が9,500億円で、倍半分感覚なのです。千葉のほうがずっと便益が上がっているのだけれども、同じくらいの距離で、どちらも使われ方は似たような、少し長い距離と、それから中くらいの距離と、極めて重要な道路なので、しかも、つながっている。

この辺はどう理解したらいいか。その辺、質問というより解説をお願いしたいです。

○事務局

東京と千葉は、一般的にいうと、都心の東京のほうがより混んでいるというイメージが強いのだと思うのですけれども、実態は千葉の臨海部の渋滞というのは、首都圏でもかなり悪いほうだという認識です。

例えば、先ほど比較する形ではなかったのですが、そのエリアの平均的な時間損失につ

いては、全国平均の何倍という説明をさせていただきました。そこでも出てきていますけれども、東京は全国平均の6倍なのです、湾岸のところで見ますと。それに対して、千葉のほうは9倍ということで、千葉のほうがかなり悪いのです。

実際に道路整備しますと、それまで交差点を抜けて1個1個とまりながら行っていたものが、バイパスでとまらずに行ける。海を渡れないところを迂回していたのが、島と島がつながって真っすぐ行ける、そういう効果なのですけれども、それがより効果として、今、大きく出る状態になっているのが、千葉の現道部だと理解しています。

○家田委員長

交通量の規模も今、チェックしてみたら、それほど大きく変わらないですよ。けれども、ウィズアウトケースが随分違うということかな。千葉のほうで、ウィズアウトケースは非常に厳しい、渋滞の激しい状態になっている。その差が出てきているということですか。

○事務局

そうです。交通量は千葉と東京で臨海部はそれほど変わらないのです。

その割に、より渋滞している東京よりも千葉のほうで便益が大きく出ているということです。

○家田委員長

そういうことですか。だから、そのところを見るには、10ページの渋滞図が印象としてはわかりやすいということですかね。

シャープな赤いところが立っているのは東京のほうなのだけれども、区間幅みたいなものとか、とても混んでいるわけではないけれども、距離がきくとか、そういうところですかね。

○事務局

10ページは東京です。千葉は22ページです。

東京の場合は、東京港トンネルがつながっていなかったりして、時間損失自体が、これから発生する予定のところもあります。

それに対して千葉は、一般部で一応全線をつなげましたので、20km全線的に時間損失が大きく発生しています。特に船橋周辺では、ららぽーととかIKEAのあたりになるのですけれども、それを中心として、特に大きい渋滞が発生してしまっていて、その差だと理解しています。

○家田委員長

この黄色い部分ですかね、千葉のほうは。

何か、10ページの図と22ページの図では、便益が倍半分違うというのは、もう一つ、この図だけでは、なかなかわからない感じがするのですが。

○事務局

22ページの、赤い、一番高いところは、オーダーは同じなのですが、945千人時間/年・kmなのです。900台なのです。

それに対して、東京のほうは342千人時間/年・kmとか、大井環七の一番高いところも縮尺がちょっと違うのですけれども。

○家田委員長

どうもありがとう。

ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

○楓委員

私からもお願いでございます。

羽田空港の発着枠が増える中で、アクセスは、なかなか整備されない状況です。増えた発着により、インバウンドのお客が増える見込みですし、そのお客様は、ほとんどがバスで移動されます。観光に携わる者としては、この区間の一日も早い供用を願っておりますので、宜しく願いいたします。

○加藤委員

今のと同じなのですが、これは旅客になっていますよね、羽田の数字は。あと、文章に物流と書いてあるじゃないですか。やっぱり物流でするなら物流でそろえて、旅客

なら旅客で、文章の中では「交通」と若干書いてあるのですけれども。

例えば、12ページにも出てきて、5ページに出てくるのです。旅客の数字を持ってきて「物流」と書いてあるのです。文章の中で。

だから、ちょっと細かい話で恐縮ですが、今、楓先生がおっしゃったので、それと同じように、データをそろえるのだったらそろえる、文章をそろえるのだったらそろえるという形でやっていただいたほうが、ミスリードはないかと思います。

ここです。物流の効率化。だけれども、これはデータが旅客です。羽田の場合は6割が鉄道ですから。だから、お客さんが伸びても道路にはこんなに来ない。だから、旅客を持ってくると、ミスリードになってしまう。

○家田委員長

なるほど。それだけではないよと。

○加藤委員

書くなら、「だけではない」と書いたほうがいい。データをそろえるほうがいい。

○若松委員

全く別の観点なのでございますが、18ページの千葉区間でございますが、千葉市美浜から浦安市というのは、東日本大震災のときに液状化が一番ひどかった地域です。

橋脚につきましては、深い支持地盤で支持されているので、橋脚の基礎への影響はないかと思いますが、高架部分の下の地盤は、相当変状があったと思います。あれにつきましては、事業費への影響というのはございませんでしたか。

○事務局

この再評価がありましたので、私が現場を見たとき、気になって聞いたのですけれども、一般国道357号に関しては、被害は出なかったようです。

○若松委員

構造物自体の被害はなかったように思いますが、道路の下の地盤が沈下したり、陥没したり、だいたい地盤変状が発生しておりました。構造物に影響がなくても、放置ということ

はないだろうと想像いたしました。

○事務局

そうですね。実際、一般国道357号は改築事業もしておりますが、我々は管理している立場でもございます。

実は、管理は別勘定になっておりまして、この改築事業には入っておりませんが、管理のほうでの維持・修繕のほうで対応した部分として、この区間でありますと幕張本郷のあたりですとか、浦安のあたりですとか、歩道がかなり液状化で砂が浮き出てきたようなところですか、対応したところがございます。

ただ、これは改築の事業ですので、この事業費には影響はございません。

○若松委員

わかりました。ありがとうございます。

○清水委員

よく分かっていないので質問しますが、18ページに記載されている、この区間の計画交通量が3万6,300台/日から9万台/日と大きく違います。

この中で、一番左側に標準断面というのがありますよね。計画をする交通量は、川でいえば流量みたいなものだから、これがそれぞれの区間で違うときに、どうやってこなすわけですか。この標準断面というのは、一番台数が流れるようなものを目論んで作っているという理解でよいのですか。これだけ幅がある計画交通量に対して、どう標準断面として考えているのかというのがよくわからないので、教えてください。

○事務局

一般論になってしまうのですが、幅があって、それなりの距離しかなければ、途中で大きく変動することはないのです。もとに戻るような変動は、という意味ですけれども。

そういうケースは、ほぼないですから、あるとしたら、こういうふうに、より郊外にいくにつれて、分岐して、減っていく、減っていく、減っていく。そういう分岐点のところから、車線数を1車線ずつ減らして構造をコンパクトにしていくという、そういう形の対

応を設計上していくことで、対応していますけど。

○家田委員長

では、ここでは。

○事務局

基本は、湾岸線の交通量は別途ございますが、一般部の交通量に応じて、あと、断面の容量プラス交差点での処理というところも大きく効いてきまして。

○家田委員長

もう一つ、素朴に、交通は倍半分でしょう。標準断面というのは、全部同じだということなのでしょうか、違うということを、まず答えないと。

○事務局

そこで、この専用部と書いてあるところは部分的に立体化をするような形をとっておりまして、交差点の部分とか、そういった部分で、特に容量が余分に必要なところで、専用部を設置していくという形の対応になっております。

○清水委員

そうすると、これはマックスではなくて、これにオプションをつけながら、高い計画交通量を全部こなそうとするということですね。

○事務局

そうです。その状態が、20ページのところを見ていただきますと、一般部の2車線2車線に、自動車専用部というところが場所、場所が出てきておりますが、そういったところの交差点とか容量が必要なところに対して、このような自動車専用部、先ほどの真ん中寄りの4車線を事業で追加しているという状況です。

○家田委員長

だから、言葉が、標準断面というと、どこも同じというふうを受け止める。

○清水委員

川でも標準断面というけれども、しょうがないですね。

○家田委員長

もう少し丁寧な表現にさせていただくといいですね。

よろしいですか。ほかにいかがでしょうか。

○大野委員

先ほど、便益の計算結果が前回と大きく違うということについて、家田委員長からご質問がありましたが、もしかすると前回のときは部分供用の便益を計上していないということではないですか。これも含めて、後で教えていただけないでしょうか。

○事務局

先ほどの事業とまとめて整理させてもらっていいですか。

○局長

今の議論を、私はすごく大事だと思って、先ほど家田委員長がおっしゃったように、結果だけ示されてもわからないところがあるので、なぜ便益が増えるのか。これは多分、割引率とか、その辺の計算の結果で、数字のマジックみたいところがあるのでしょうか。今回はこう計算してこうなった、今回はこういうふうに計算しました、見ている便益については、変わっていないのか、変わっているのかを含めて、やっぱり比較できるような丁寧な資料が必要だと思うのです。

それは大事な宿題だということで、いただいて、改善していきたいと思います。

○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。

それでは、今、局長がおっしゃったように、資料をよりよくしていく。しかも、効率的によりよくしていくのが大事で、資料をたくさんつくるということだけはしないようにし

ましようということですが。

○局長

減らせるところは減らすかもしれませんが。

○家田委員長

これは何かいいなと思ったのが、17ページの写真つき。これは非常に、こういうふう
に仕事をしてきたのだなということがわかる。

それに比べると、失礼ながら28ページの図面は、ちょっと違っているのはわかるのだ
けれども、これは見にくいです。用地があって、その上に専用部があって、その上に一般
部があるのだけれども、別に重なっているわけではないですよ。

この辺も、表現の工夫の余地はあるなという感じがするので、趣旨は、なるべく短時間
で、一見してぱっと意図がわかるという資料づくりをやっていくと、どちらにしても公開
される資料ですから、国民に見ていただく資料だから、ぜひそういう工夫を少しずつしま
しょう。

それから、さっき清水先生がおっしゃっていただいたように、標準横断図といえ、ず
っと全部そのまま、ちくわみたいに同じだという感じになるけれども、そうではないとい
うことです。そうすると、これは標準横断図といわずに、自動車専用部を持つ区間の断面
図とかにすればいいわけだし、ぜひ細かなところでの工夫を、今後も少しずつやっていき
ましょう。

それでは、そんなことで議論はよろしいでしょうか。

では、この2件、基本的には別々の案件なのですが、続いているので、両方まとめて御
議論いただいて、両方まとめて決定でいいと思います。

対応方針は事業継続。それから、楓先生からもあったように、本件の首都圏的などとい
うか、日本的な重要性を考えると、着々と事業を進めていただきたいという要望が出まし
たが、それも込みにして継続ということによろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○家田委員長 ありがとうございます。では、そういうふうに関めさせていただきます。

■一括審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

一般国道4号 西那須野道路

一般国道4号 古河小山バイパス

一般国道52号 上石田改良

（上記について事務局から概要説明）

○家田委員長

ありがとうございました。

それでは、以上3件につきまして、御質問があればお願いしたいと思います。

逐一答えるのではなくて、全部言ってもらって、まとめて答えるということにしましょう。

どうぞ。どなたからでも結構です。特にございませんか。

私自身は、別にこれは質問ではなくて、感想を言うと、これはみんな、広い意味での改良じゃないですか、既存の道路の。

本当に、少しずつやるような改良だと、改良という事業の名前で、4キロぐらいの改良だと、何とか道路という名前で、それが十何キロになるとバイパスという事業名になってしまうというのは、どれだって全部改良ではないかという感じもしたりするのですが、それは今回とは関係なしです。ネーミングが、どうもよくわからないものがあるなと思います。

皆さんからは御質問とかございませんか。よろしいですか。

○事務局

明らかに、今ある現道を外に飛ばす場合はバイパスというのを使っています。現地のミニ改良、一次改築、二次改築とやっていく場合は改良を使っていることが多いです。

その組み合わせの場合、例えば宇都宮市外から北に向けてというのは、本当に全部飛ばしていればバイパスと呼んでいますけれども、一部飛ばして一部拡幅するような組み合わせの場合には何とか道路と言っていることがありますが、必ずしも全部そうになっているわけではないです。

そういう感じになっていることが多いというぐらいです。

○家田委員長

よろしいでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長

ありがとうございます。

特に、特段の御質問がないようなので、一括して結論を確認したいと思いますが、いずれも原案の継続ということでよろしいですか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

ありがとうございます。では、そういうふうに行いましょう。