

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成 27 年度第 1 回）
議事録

■平成 27 年度の事業評価監視委員会における審議の進め方について

（上記について、事務局から資料 1 により説明）

○家田委員長

審議の進め方ということに関する審議ですけれども、去年と大体同じやり方でどうでしょうということがございます。

進め方そのもの、御質問や御意見がありましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。よろしいですか。

〔「はい」という声あり〕

■重点審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

・一般国道17号 上尾道路（Ⅱ期）

（上記事業について、事務局から資料 3 - 2 - ①により説明）

○家田委員長

それでは、今の案件につきまして、審議に入りたいと思います。

どなたからでも結構ですので、御質問や御意見を賜りたいと思います。

○鈴木委員

今回のこの案件は、原案としては理解できます。

ただ、当時、23mの幅員で事業化したと、このときの時代状況というか、そのときの政策決定、事業決定というものを理解しようとする、ほかにもこういう事例があるかどうかというのが懸念されるんですけれども。

同じぐらいの時期に都市計画決定した幅より少なめに事業を進めてきて、今回と同じような事業変更が起こるようなケースが上尾道路以外にあるのかどうかというのをお聞きし

たいんですが。

○事務局

当時、新規事業化している件数自体が、そもそもないんですけれども、基本、こういう都市計画の中に自専道をはらんでいるような形の事業自体が、そんなに残っていません。基本はありません。

東埼玉道路という国道4号で似たような形の自専道を事業化していない事業がございますけれども、そこは片側が川でして、こういった都市計画幅50何mの中で23mの事業を興したんですけど、真ん中に寄せるのか、右に寄せるのか、左に寄せるのか、そういった余地がない事業でございまして、こういった問題は起きていません。

○鈴木委員

今の質問をしたのは、今年は、ほかにも案件があるということで、当時はよかれと思って、当時は23mのほうが早く事業化が進むということだったんですけども、土地買収のことを考えてみたらというのは、これは、とても当たり前のような気がするんですね。

当時の時代状況のことがあるのかもしれないけれども、ほかにあるのだったら、早目にこういったことは処理すべきだということを思ったものですから、今の質問をしました。

○事務局

そういう意味で言いますと、今、関東地方整備局管内の国道事業で、こういった問題を抱えている箇所は、ほかにありません。

昔、4車線で土地を買収して、2車線で作ったというところは多少残っているんですけど、今、4車線の都市計画の中で、2車線で事業をやっている場所は2カ所だけ。うち1カ所は、本当に川に沿って、川側からこういうふうに段階的に2回に分けてやっているんですけど、そこは、特段、そういった地元からの声が上がっていない状況でして、今のまま一般部だけ、国道部分だけが、専用部が来ない状況でつくっていけるのかなというふうに判断しています。

○家田委員長

関連してでも、別の件でも結構です。どうぞ御発言ください。

○楓委員

今の御説明では、23mのままでは不安であるということが、自治体も住民の方から声が上がっているということですが、反対に、57mになると、さらに困るんだと、都市計画では決まっていたから、わかってはいらっしやるだろうとは思いますが、そういう声はないのでしょうか。

○事務局

恐らく、一般的に買収するエリアで持っている土地が二つに、事業で買収の対象になるエリアと、逆に買収にならずに残ってしまう土地に分かれるという、この57mにしても、そういうケースは出てくると思います。

恐らく23mのほうがよかったのという方は、出てくるとは思いますけれども、逆にそれは、事業を進めていく用地買収のやり方として、より一般的なやり方、パターンにはまってくると思います。

用地買収でも、残地が悪い形で残ってしまったときには、そういう悪い形になってしまった際の割り増しの用地の補償の仕方などもございますので、そういったことでは、57mで買収していった方が円滑に進むというふうに考えております。

○堤委員

都市計画や用地買収とは別の点でお聞きしたいんですが、23mよりも57mのほうがよりベターだという地域社会の要望というのがほかにあるんでしょうかということが1点です。

というのは、そこに新しい自動車工場などができて、より幅広い道路のほうが、よりスムーズに、渋滞もなしに行くということではなかったかという、ここは視察で確認したような気がするんですが。

ただ単に、57mにした方が、将来的によりいいという判断があったんでしょうかという、その点をお伺いしたいと思います。

○事務局

土地所有者の方々の懸念が払拭できるということとあわせて、もう一つ、10ページのスライドにありますように、23mの場合は、本線の車道と、それと、自転車道や歩行者道という、これだけに絞って整備を予定しておりました。

これに対して、これでは本線のほうから沿道の方々が、なかなか道路に乗り入れることが難しいという、そういう声も聞いております。

そのために、この本線とあわせて、側道といいますか、副道も整備することにいたしました。それにより、沿道からの上尾道路への乗り入れもしやすくなります。

なので、御質問への答えとしては、土地所有者の方々の懸念だけではなくて、沿線、道路への乗り入れもしやすくしてほしいという、そういう声もあって、そういったところへの対応も、この57mにして、この4車線の車道だけではなく、その脇に側道もつくることにより、そういう要望へも対応できるようになっていると考えております。

○大野委員

ただいまの問題を二つに分けて質問したいのですが、一つは将来的に買収することが決まっている用地を2段階ではなく一気に買ったほうが良いということ、もう一つはそれに対応して断面を変えるということによろしいでしょうか。

そのとき買収する用地の面積が倍以上に広がるわけですから、部分的に区切られる用地が少なくなる一方で、地権者は多くなるような気がします。

そうすると、用地買収が果たしてうまく進むのかどうかというのは、何とも言えませんね。もし地権者が増えるようなことがあったときに、新しい断面をフルに使わずに、もとの断面で中心線をずらすような、対応も考えられますが、いかがでしょうか。

○事務局

57mに変更する前段の検討としましては、23mのままで、それを57mのどちらかに寄せて整備できないかということも検討いたしました。

ただ、その中では、東の端に寄せることと、西の端に寄せることで、なぜ、どちらかの端に寄せたかという理屈づけを地元のほうに説明できるのかどうかというあたりも検討したんですけども、今の段階で、どちらかの端に寄せるということの説明をするのが、道路の事業者としてちょっと難しいねというような判断に至りました。

これについては、沿線の自治体に、将来の土地利用計画みたいなものを決めてもらって、どちらかの側は開発するエリアだというふうに土地利用計画みたいなものを示して欲しいかと、そうすれば、そちらの側に寄せることができるんだけどという相談もしたんですけども、今の時点では、自治体の方ではちょっと決め切れないということもありまして、

そうすると、どちらかの端っこに寄せるというのが、地元の方に、何でそちらに寄せたんだという説明をする理屈を見つけることができませんで、それで断念いたしました。

○大野委員

それで断面の真ん中をあけることを考えられたわけですね。

○事務局

はい、そうです。

○横木委員

最初の質問に戻るかもしれませんが、そもそもの事業計画は23mでやられていて、地元の方の地権者の御要望とか沿線自治体の御要望があって57mにするということですが、まるで、事業は23mでやっているのに、地元の方は最初から57mで買収されるというのを知っていたかのような対応のように見えるんです。素人の目で見ると。

そうすると、その事業の計画として、この事業の次にとか、あるいはその次の段階に、もしかしたらもっと大きな事業をもともと予定されていて、その前倒しみたいな感じで言われているのかと思いました。

この資料だけですと、23mの事業が57mになったと書かれているだけなので、もし後のほうの情報がありましたらいただければと思います。

○事務局

9 ページのスライドで、少し前後区間の幅の絵を示しておりますが、隣接する区間では、57mで買収を進めておりましたので、そういうところから、地元の方も、自分のところも同じ、この57mの全部の幅員で買収されるんだろうなということを薄々感じていらっしやっただと。

23年度に事業化をしたときに、4車線で整備していきますという方針を出したことで、思っていたことと違うなということで、いろいろな声が、直接事務所に届いたり、市役所に届いたり、さまざまなルートでこういう不安が上がってきたところでございます。

○横木委員

全く、言われていることはよくわかるので、この9ページの今のスライドを見せていただくと、前後は、確かに50mでやられているので、やがて50mになるんだろうなと見えるんですけど、これは、なるだろうなというのが正しいんですかということが質問です。最初の事業のときには23mと言われていたわけですよ。

○事務局

資料の7ページになりますが、まず、平成元年に、57m幅で都市計画をかけまして、土地利用に既に制限がかかっております。いわゆる堅牢構造物です。地下室が入るような、であるとか、3階を超えるような高い建物というのは、基本は、現時点で建てられない、そういう土地利用制限がかかっておりまして、この57m幅で道路をつくるために都市計画がかかっているというのは、地権者であるとか、沿道の住民の方はよく御存じでございます。

それからもう一つ、この道路の平行する17号現道が渋滞している中で、国土交通省が17号バイパスを圏央道とセットで整備を進めているということ、これも、また9ページに戻りますけど、というのは、地元の方はまたよく御存じでございます。

この新都心のすぐそこを走っています首都高の大宮線が、この9ページの一番下の箱の青いところになりますけれども、そこから北に向かって、今、一般道をつくって圏央道まで行くだということ、それから一番北、今、深谷バイパスというものが暫定で供用しておりまして、ここは、実際にはないんですが、その北側に群馬県のほうに向かって上武道路という、かなり規格の高い、時折交差点が出てくるぐらいで、基本、交差部は立体で超えていくような、そういう道路がございまして、もうすぐ平成28年に全通するという状況で、それが終わった後、また落ちてくるだろうと、そういう感覚はお持ちなんだと思います。

そういったように、一般部と専用部、そういったものをセットで、ここで整備しておくという方針を掲げ、都市計画制限をかけておきながら、土地だけを部分的に買って、将来的な開発ができない、生活再建のめどが立たない、これはどういうことなんだという不満が説明会で、写真が、資料の11ページの左下にございますけど、体育館に人がどっと集まりまして、不満、不安の声が寄せられたということでございます。

こういった方々を相手に、個別に一軒一軒、家を回って用地を買っていくというのは現実的ではないなと考えまして、このたび、計画変更をさせていただければということでご

ざいます。

○横木委員

わかりました。

○家田委員長

ついでに、ちょっと細かいところだけ何点か聞いておくんだけど、一つは、熊谷バイパスのところは50mで、この上尾は57mで、それから、一番南の新大宮バイパスと称するところは42.5m。どこも自専道が入っても済むつもりだと思うんですけど、この幅員の違いは、どういうところに起因するのかというのが1点。

2点目は、自専道、首都高の延長部分については、どういうプランニングステージにいるのか。これが2点目、これは質問ですね。

それから、3点目は、これは、どう言いましょうか。平成23年の意思決定なんだよね。

いろんなことがあった時期ですよ。いろんなことがあって右往左往していた時期なんで、その右往左往の一環として、こういうようなことが起こって、それで当然のことながら、地元は、こんなの飲めるわけじゃないかと、こういうことじゃないかと思うんですけど、常識的に考えて、いずれ太く使うんだけど、まず真ん中だけとっておいて買って、その後、外側を買いたいというのは、地元からすれば、おっしゃったとおりのトラブル、問題が起こるし、今度は、買う側の都合からいっても、まず道路を狭くつくって、そこで便利にしておいて、周りの地価を上げておいてから追加で買いますというのは、今度、用地買収の費用側からも、また別の困難を背負うことになると思うので、こういう今回の変更は、僕は妥当な変更だと思うんだけど、もとの意思決定というのは、こういうふうにやったということの、後ほど、事後評価的反省というのは大いにしなきゃいけないものだと思うんです。

これは行政の反省なのか、政治の反省なのかはわかりませんが、というふうに私はこれを理解しているんですけども。

最後の点は、単にコメントだからいいとして、前の2点だけお答えいただけますでしょうか。

○事務局

まず1点目、幅の違いでございますけれども、一番南の新大宮バイパスは首都高規格

でつくっております。そこから郊外に出てきますので、多少、道路の設計のときに想定する規格が変わるということです。

○家田委員長

規格が変わっているの。

○事務局

はい。

では、先に深谷のほうだけ。熊谷と深谷は構造形式が違いまして、ここまで橋梁なんですけど、ここから改良に切りかわるといのがあります。

○事務局

まず、上尾道路（Ⅰ期）と（Ⅱ期）だけは、環境施設帯が入っております、ちょうど環境施設帯が道路構造に位置づけられる前、上尾道路は位置づけられた後に事業化されたので、環境施設帯が入っている関係で、ほかのところと比べると幅が広がっているというのがまずあります。

○家田委員長

そうか。じゃあそのところは、8ページの断面図で見ると、どこの部分を環境施設帯と称していますか。

○事務局

下の図で、断面図【変更】というところでいきますと、副道・植樹帯、このあたりが、ちょうどこの点々の高架構造のところの端から20何mとりなさいというふうに環境施設帯のとり方が決められております。

○家田委員長

環境施設帯を副道にしてもいいわけ。

○事務局

はい。

○家田委員長

わかりました。

○事務局

減衰するので、距離をとる。

○家田委員長

そうか、距離の問題だね。はい、了解しました。

○事務局

大宮線の延伸のプランニングの話でございますけれども、今、埼玉県であるとか、さいたま市であるとか、あと高速会社と、この道路の沿線の交通状況、課題みたいなものを勉強するという検討会を立ち上げておりまして、この地域に交通課題がある、その要因は何なんだろうという分析を今している、そういうステージです。

○家田委員長

はい、ありがとうございました。ほかに御質問は。

○清水委員

まず1点は、この上尾道路に限らないのですが、6ページで、整備前で国道17号の現道が114分で、整備後、上尾道路を使ったら93分で行けるとというのが、熊谷市ー埼玉県庁の短縮ですね。

効果を書かれるのと同時に、上尾道路が外々交通を担うようになったら、17号の現道の方は、どのくらい交通のしやすさが出てくるのかというのも評価できるのであれば、評価していただけたと思います。

それと、こういうのは外々交通というんですか。例えば、上尾道路をつくると、バイパス沿いに工場ができてくる。工場ができて、そこに荷物を置いてまた出ていくとなると、

そこで経由して何かやるとなったら、これは外々交通とは言わなくなるんですか。

バイパスは、そこを通過する交通は通過させようという当初の目的でやるのであれば、道路をつくって工場ができるとか、誘致ができるからということを考えるけど、もともとのバイパス道路の目的から外れてしまうのではないかと。そういうことに対しての考え方は、一般論としてどうなのか、お聞きしたいことです。

それから、この上尾道路についてお聞きしたいのは、8ページのところを見ると、断面図のところ、点線で高架が書かれていますけれども、これは、全て高架でやるというのが当初の計画ですか。点線になっているのがちょっと分かりにくいので教えてください。

○事務局

まず1点目ですが、スライドの6ページの真ん中ぐらいに、赤い字で29,100、それから、青い数字で51,533という、これは交通量を表示しています。

水色の51,000というのが、現在の17号現道の交通量でございます。これに対して上の赤い字29,100というのが、バイパスができた後の、今の17号の交通量がこれだけになりますという数字です。

ということで、バイパスができたときの交通量というのを推計しております。まず、これが1点目の御回答です。

それから、2点目なんです、道路ができた後に、この地域に工場が進出して、一旦そこに荷物をおろして、またどこかに出発するという、それは外々になるのかという、そういう御質問だったと思うんですが、3ページのスライドで、上尾道路（Ⅱ期）の地元のエリアをオレンジ色に表示しているんですが、このオレンジ色のところに到着地、もしくは、ここを出発地とする交通は内外交通というふうに呼んでおります。

ですので、どこからかトラックが、この地域に一旦荷物をおろしに来て、そこからまた、さらに次の場所に、そのオレンジのところから出発すると、それは両方、交通量が二つのカウントになりまして、いずれも内外交通になります。

ということで、回答になっておりますでしょうか。

○清水委員

要するに都市計画決定がかかると、そのアクセスが悪くなって開発が遅れると言われたので、逆に、そこで開発計画が進んで、そこに起終点がどんどんできてくると、当初

のバイパスの目的から外れてしまわないかと心配したわけです。

○事務局

そういったのは、8ページの下の断面図に描いているような側道であるとか、あと、出入りするための副道みたいなものを環境施設帯の幅の中で工夫して入れていって、バイパス機能が落ちないようにする。それは、こういう高架の道路の場合だけではなくて、国道4号であるとか、新4号国道とか、17号の上武道路でも同じように、交差点では上に上がり、曲りたい車は交差点に側道で入っていく。ストレート部の単路のところも、そういった企業団地なんかが出てくるところは、多少側道のほうをいじったりして空間を入れていって、極力、本線の高速性能に支障が出ないような工夫を設計の中でやっていくということに対応しています、両立するように。

○清水委員

わかりました。いろいろな機能を付けて円滑な交通量をコントロールできるということですね。

○事務局

そうです。そういう設計を工夫して見出していくという、その幅の中で、ということです。

○清水委員

わかりました。2点目の、高架の方は。

○事務局

高架のことについてなんですが、8ページのスライドなんですが、この57mのところにも点々で入っているんですが、この23mのところでは入れていないんですが、この23mで計画をしていたときにも、いずれ高架道路の計画が具体化したときには、この23mで一旦つくったものを、恐らく、何らかレイアウトを変更して、この高架の構造がここに入っていくように再配置する方針でおりました。

○事務局

もともと高架で、まず1回平面の23mでつくる。将来的に、その両側の土地を買って、買ったところに、今ある車道を1回、振るんですね。振って、道路を真っすぐじゃなくて、ちょっと外側に膨らんだ走り方をするような形にでもらって足をつくって、その上に橋をかけていく。それを繰り返していくと、最終的に、真ん中に橋が立って、橋梁がかかって、上を走る自専部ができ、全部外側に振っていきますので、その両側に、もともとあったこの2車線の道路ができ、一番外側に自転車とか歩行者が通行する空間と。

○清水委員

それは可能と。

○事務局

はい。

○清水委員

要は、上尾道路とか、熊谷バイパスでは高架になってないですよ、確かに。

○事務局

なってないです、基本は。

○清水委員

基本ですよ。

○事務局

柿沼肥塚のところ以外はなってないです。

○清水委員

上尾道路のⅡ期のところは高架にしないといけないというのは、そういう土地の制約上の、地形的な問題とかそんなことなんですか。

○事務局

熊谷バイパスとか深谷バイパスのところも、今、真ん中は開いているんですが、そこも。

○清水委員

開いていますね。

○事務局

そこにつくっていく予定です。

○清水委員

将来的には高架になるわけですか。

○事務局

一般道と、その上に自専道が乗っかるというのが最終形のプランですね。

○清水委員

そうなんですか。

○事務局

ただ、一般道は、こうやって上尾道路なんかをいじくることで、多分、近い将来につながっていくんだけど、自専道のほうについては、先ほど話があったように勉強中であると。だけど、将来的には、つながるときっと便利だよねというのを頭に置いて、断面構成を考えているということです。

○清水委員

そういうことですか。わかりました。

○家田委員長

ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

それじゃあ、御意見も出尽くしたようですので、17ページに対応方針がありますので、ごらんください。

原案は、事業継続ということでございます。これは書いていませんけれども、計画の内容を変更する前提で事業を継続ということですね。そういう御提案ですね。

よろしいでしょうか。

[「はい」という声あり]

■一般審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

・一般国道6号 土浦バイパス

（上記事業について、事務局から3-3-①により説明）

○家田委員長

それでは、ただいまの土浦バイパスにつきまして、さっきと同じように御質問やコメントをいただきたいと思います。どなたからでも結構です。

○横木委員

確かに渋滞が多いところですが、一つ、あれと思ったのは、交通事故のところですね。こういう車線が少なくスピードが出せないところで交通事故が多いというのは解せなくて、その一方で、4車線化した方がスピードが出てきて事故が減るかもしれないけど、起きたときの激しさとか、そういうようなことを、どういうふうに考えればいいのかと思いました。

事故の数とか、大きさとか、そんなようなことで言うと、道路として2車線でただただ走るのと、4車線でびゅんびゅん走るのを比べると、どういうふうに考えればいいのでしょうか。

○事務局

事故の発生頻度は、死傷事故率ですけれども、スピードを出すと死亡事故率というのが高まりますので、その両方をセットで見ていると判断しています。

おっしゃるとおり、スピードが出ると結構致命的な事故が多くなりますので、死亡事故率が高いところは、それに対応した対策を別途追加で行ったりしております。

○事務局

あと、速度変化のあるところで事故は多くなってしまうので、全線を4車線化するとかなり減るんじゃないかとも考えています。

○横木委員

渋滞が起きるといふか、速度が速くなったり遅くなったりするから事故が起きているということですか。わかりました。ありがとうございます。

○事務局

よって、交差点が基本は赤く、高くなっています。自専道に近い道路になれば、基本はランプぐらいしか速度かく乱要因が、渋滞してこない限り出ないですから、そういう意味で言うと死傷事故率は下がりますけど、死亡事故率だけを取り出してみると悪くなる。なので、ランプの形状とかを見直すこと等は多少考えたりする余地はあるんだと思います。

○家田委員長

よろしいですか。ありがとうございます。ほかにはいかがでしょうか。

○堤委員

特に書類に関する違和感というのはないんですが、ちょっと気になるところを2点ほど教えてください。最後の15ページで、茨城県からの意見として、「引き続きコスト縮減を図りながら」というところですが、書類上はコスト縮減のことは書いてなかったんですが、具体的に何かそのような配慮をしていらっしゃるのかというのが1点と、それから、残事業のB/Cが大変高くなって、今、事業全体として1.3ですが、残事業が14.4ということで、大変便益は高いわけですが、その横の経済的内部収益率が4.6から115.5%と、このように高くなっている、これも当然かと思いますが、その背景と要因を少しだけ説明していただければありがたいと思います。

この2点をお願いします。

○事務局

コスト削減の工夫と申しますか、事業でのコストが増えない工夫と言ったほうがいいのかもかもしれません。

もともとこの事業は、土地を4車を買って、2車線残っていたところを4車にしていくという、そういう事業でございます。土地はありまして、そういう不確定要因はないです。

そういった土地がある前提で、橋梁という、どちらかという土いじりと違って安定的に事業ができるものですから、事業費がそういう面でもふえる要因は余りないという中で、事業費が変に増えることがないように、空いている土地を使って効率的にやっていくための工夫なんかを業者さんにしっかり連携してやっていただいて、事業費が増えないようにしているということです。

それから、2点目が残事業B/Cですけれども、この事業も、既に今年度と来年度の予算ででき上がるという状況でございます。

今年度で、お金のかかる橋梁は、ほとんど架け終わってしまって、来年は舗装が中心になってくるんです。それから、橋梁を架けたアバットの裏側の土いじりが多少残っているというぐらいなので、今年度でほとんど予算を調達しますので、来年度の残事業費はすごい小さい。だから、残事業B/Cがすごい高く出ると、そういうことです。

○家田委員長

よろしいでしょうか。ほかにはいかがでしょうか、御意見は。

○清水委員

3便益の中に、交通事故が減ったからという減少便益がありますね。

それはいいんですけれども、それで7ページの方で事故の件数とか、こういうものがバイパスと現道で違っていると。バイパスが供用開始になってから、こういう交通事故データ統計をとって見て、実際に、どれぐらい件数が減ってきているかというのは、それはなかなか出てこないですかね。

件数がこれだけ減ってきたというのはわかりやすい指標と思い、お聞きしました。

○事務局

作業上はできます。現道のほうの事故がどれぐらい起きていて、交通量がどれだけあって、事故率で見たときにどれぐらいの状況にあってというのはわかります。

すみません。今日ちょっと持ち合わせてないんですけど、作業上は可能です。

○清水委員

たぶん、そういうのは事後評価のときにやるべきことかなとも思いますので、この再評価の段階でやるべきことかどうかは、わからないですが、そういう観点もあって良いかなということで、単に意見です。

○家田委員長

交通事故減少便益のところは原単位みたいなものをつくっておいて、きっと、このぐらいかなってやるだけなんですけれども、評価は。だけど、事業のときにはそれが、結構長い期間があって、長い区間もあれば実績も出る。それと想定していたものとの比較というのは、やり得る話ですけどね。そこも事業でできるかという、微妙かもしれませんね。

というのは、交通事故って確率現象みたいなどころがあるから、長い期間と長い区間がないと、なかなか、ばらつきが大きいんですよ。だけど、関東地整全体で見たときにとりょうな、その事後評価の中では、清水先生のおっしゃるようなことをやっておくべき仕事なんですよ。どうもありがとうございます。

○鈴木委員

今の清水委員の質問と似たような話なんですけれども、これは、もうすぐ全線供用になるということで、事業の目的に最初に掲げている交通渋滞の緩和と安全性の確保ということで、例えば安全性の確率は、先ほどの死亡事故だとか、そういった数値的なデータで評価ができるだろうと、この事業が全部終わった後に。

その目的のもう一つに、地域産業の支援というのがあるんですよ。

これは、8ページで見ると、土浦市の事業所数の変化ということで、事業所数が33%増加したと、こういった数値でお示しいただいているんですけども、交通の実態の写真を6ページなんかで見ると、物流関係のトラックとか、結構こういった地域産業に関係するような物流の状況が見てとれるんですけども、こういった評価はあるんですか。

要するに、このバイパスを通すことによって地域産業の支援にかかわる数量的データで、これだけ何かよくなったというような。

これもまた、このバイパスの事業が全て終わってからの評価なのかもしれませんが、目的に地域産業の支援というのをやるのだったら、それを評価するようなインジケータがあってもいいかなというように思ったものですから、質問させていただきました。

○事務局

今まさにトライアルしているところでございます。

便益化して、B/Cに組み込むという話ではなくて、例えば、進出した企業の、ここに書いてある数であるとか、その延べ床面積、物流倉庫なんかですと、それから、最終的には、そういったものが地方に税収として落ちていきますけれども、そういった税の伸びみたいところです。わかりやすく説明することができないかと思っていまして、ストック効果そのものだと思うんですけども、時間短縮というところではなくて、その時間短縮を生かして、どれだけ企業が出てきたかとか、それで地元の方の雇用がどれだけ増えたか、税収が上がったか、そういったことを、実際に発現した効果を対象にトライアルして表現しようとしているところでございます。

○家田委員長

それも事後評価的な世界ですね。ありがとうございます。

この土地利用関係というのも、土地利用のモデルをつくって、ああだこうだとやっている人たちもいるんだけど、到底当たるようなものじゃなくて、事後評価では大いにできるんだけど、事前にそこまで言えるのはなかなか難しいことですよ。

そこら辺のところこそが、実はインフラの根源的なところでもあるんだというお話だと思います。

○大野委員

あと少しですので、着々とやっていただければいいと思います。

それで、振り返って質問したいのですが、14ページに、過去の経緯が整理されています。これを見ますと、昭和56年度には用地取得が完了して、大体そろった状況で暫定供用がされています。これは2車線暫定ということよろしいでしょうか。

その後、区間によっては早期に4車線が完成するところと、今に至るまで完成しないところに分かれています。それが交通渋滞の原因になっているのではないかと気がします。

これは、予算の問題であろうと思いますがうまく次期をそろえて4車線を完成させないとボトルネックが発生して、そこで渋滞や事故が起きているのではないのでしょうか。

そこで、事業区間を分けたときに、どういう順番に暫定からフルに供用するか、そのスケジューリングで何か今後に残すような教訓はありますか。

○事務局

実は平成2年から平成20年の間に、茨城県内で高規格道路、圏央道と東水戸道路というのをやっています。それに、かなり集中投資ということで、土浦バイパスの方が、大分休憩してしまったようなので、その関係で延びているんですけども。

ただ、途中で3車線区間というのが一つあったと思うんですけども、これは、その4車と2車と開通している中で、2車線のところに県道が交差するところがあって、東京側が、その県道によってかなり渋滞してしまったということで、東京側の車線だけもう1車線増やして、交通状況を見ながら3車線にするといったような状況でございまして、ただ、そのほかは、集中投資というか、予算の関係で、こういう状況になってしまったというようなのが実態でございます。

あと2年、頑張ります。

○家田委員長 よろしいですか。

それでは、以上の議論にさせていただきます。今の土浦バイパスの対応方針を御検討いただきます。

16ページでございまして。事業継続ということですが、よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕