

平成 28 年度第 4 回 関東地方整備局事業評価監視委員会  
議事録

■一括審議案件 対応方針（原案）の審議

- ・江戸川特定構造物改築事業（行徳可動堰改築）
- ・一般国道20号 坂室バイパス
- ・一般国道20号 下諏訪岡谷バイパス

（上記について、事務局から概要説明）

○朝倉委員長

ありがとうございました。

ただいま事務局からこれらの一括審議の案件につきましては、いずれも事業継続という御提案がございましたが、何か御意見ございますでしょうか。よろしいですか。

〔「なし」という声あり〕

○朝倉委員長

特に意見ないようですので、一括審議案件 3 件につきましては、継続ということでは了承いたします。ありがとうございました。

■一般審議案件 対応方針（原案）の審議

- ・一般国道18号 上田バイパス（延伸）

（上記について、事務局から資料 3-2-①により説明）

○朝倉委員長

ありがとうございました。それでは、今の御説明につきまして御意見、あるいは御質問をお願いします。

○田中委員

4ページで現道の内訳があつて、外々交通が8%ということで、あまり高くないという気がします。バイパスなのでこれが大きければ結構効果があるかなという気はするのですが、現状ではどの程度交通量が、現道は減るといふふうに想定されているのでしょうか。

○朝倉委員長

お願いします。

○事務局

現状、整備なしの場合ですと、交通量が2万1,500台でございまして、バイパスが整備されますと1万8,400台に減るといふこととございまして、交通が転換されるということ、現道の混雑は解消されるというふうに見込んでおります。

○朝倉委員長

田中先生の質問は、整備されるといふゆる通過交通がどれくらい減るといふふうに見込まれているか。もちろん見込みですけど、どういふふうに見込まれているかという御質問だと思ふんですけども。

○事務局

通過交通ですので、この地域に足を持たないということですから、ほぼバイパス側に転換されると考えてよろしいのではないかと申します。

○朝倉委員長

減った分が、もし丸々通過交通であったとしたら、その程度の数だということですね。

○事務局

そうでございます。

○朝倉委員長

ありがとうございました。他いかがでしょうか。

○小野委員

すみません。7ページに関してなんですが、事業の必要性ということで、沿線の開発・発展の支援とありまして、沿線に大規模小売店が立地して商業立地の促進が見込まれるということなんですけれども、この土地は知らないんですが、一般論としては今、これは中心市街地の衰退の問題として、国交省でもかなり前からいろいろ取り組まれているかと思ふんですけども、今回、この点は特に便益に計上しているわけではないようなんですけれども

も、この問題をこのケースではどのようにお考えなのかがちょっと疑問に思いまして、本当に事業の必要性として明確にうたい上げるものなのかどうか、少し疑問に感じました。

○朝倉委員長

いかがでしょうか。お願いします。

○事務局

中心市街地、上田市18号現道の沿線って、非常に商業施設とか、建物が非常に立地していて、なかなか開発の余地がないという状況でございます。バイパスを整備することによって、中心市街地にさらに外側にもそういった経済活動が生まれることで、地域全体としては非常に利便性が上がるということで、地域も期待しておりますし、バイパスの効果として地域全体を元気にすると考えているところでございます。

○小野委員

評価の仕方はいろいろあるかと思うんですけども、このバイパスによって地域が結果的に全体として豊かになったというところ、ちょっとあまり事例を知らないものですから、少し心配が感じられる。

○朝倉委員長

むしろ文脈としては、上田の中心部へのアクセスが良くなって、中心部の活性化にも貢献しますというほうが、まだ表現としてはうまくおさまりそうです。沿線に商業施設が立地するからいいよねというのは、確かに悪いとは言いませんが、そういう説明がある一報で、逆に中心部の活性化にも貢献するという説明もあったほうが、よりいいかなというふうには感じます。

○事務局

ありがとうございます。現道がバイパスに転換する、現道側の渋滞も減ることで、そちらのアクセスも改善され、そういったところでも地域の活性化につながるのではないかとと思われるところでございます。ありがとうございます。

○朝倉委員長

ありがとうございました。他いかがでしょうか。お願いします。

○加藤（一誠）委員

協議が難航して今、協議が終わりました。そうすると、もう予定どおりできるということになります。また、5ページの説明では渋滞は横ばいということでした。けれども、図から見ると渋滞はかなり厳しくなっているように見えます。ストーリーとして確認させて

いただきたいのは、このままだと一層渋滞が深刻になるから、早目に事業をしなければならぬ。時間がたつほど価値の毀損が大きくなりますということでもよろしゅうございますか。

○事務局

渋滞は横ばいという説明をさせていただきましたが、少なからず増えてもいる状況でございますし、早く整備効果を出したいので、極力その工程は詰めたいと私どもも思っておりますのでございます。

○加藤（一誠）委員

ぜひ早くやっていただければと思います。

○朝倉委員長

ありがとうございました。ほかに御意見いかがですか。

それでは、今いろいろ御意見いただきましたが、もうちょっと検討したほうがいいんじゃないかという御意見はありませんでしたので、本案件の対応方針としては、継続ということでもよろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○朝倉委員長

ありがとうございました。それでは、今御審議いただいた案件につきましては、継続ということにさせていただきます。

■一般審議案件 対応方針（原案）の審議

- ・一般国道52号 上石田改良
- ・一般国道138号 新屋拡幅

（上記について、事務局から資料3-5-①、3-6-①により説明）

○朝倉委員長

ありがとうございました。それでは、今説明いただいた2件、一般国道52号上石田改良と一般国道138号新屋拡幅の件につきまして、御質問あるいは御意見をお願いします。

では、質問を考えておられる間に私から。両方に関係することなんですけども、事故率の数字がありまして、700とか800とか、交差点近傍でかなり大きな事故率になっていたと思うんです。これは交差点近傍でどれぐらいのエリアを取って事故率を算定されてますか。アバウトな感じいいんですけど。

○事務局

大体右折レーンのある範囲ぐらいのイメージで考えていただければ良いと思います。

○朝倉委員長

そうすると交差点の中心から100mぐらい。それはどの交差点もほとんど同じぐらいの空間スケールですか。それとも交差点によっては違いますか。

○事務局

交差点によってやっぱりレーンの長さが違ってくるので、そこはそれぞれ多少変わってきます。

○朝倉委員長

わかりました。数字のマジックで広く取れば下がるし、狭く取ると上がるみたいなことになっていけないので、ある程度こういう範囲で算定するとうございよということの説明があれば、なおわかりやすいと感じました。ありがとうございました。

他いかがでしょうか。

○池邊委員

すみません。新屋のほうの7ページ目のところで、周辺観光の支援ということで、要するに全体的に観光入れ込み客数が増加傾向にある中で、富士山5合目に比べ、この富士吉田周辺の伸び率が緩やかだということで、それに対してこの6.1分の短縮というのが具体的に低い水準で推移するのではなくて、観光入れ込み客数の伸びに寄与するということのあたりは、どのような根拠でそういうふうなことが言えているんでしょうか。相対的に、もちろん施設間の時間は短くなるよということはあるんですけども、それが具体的に観光入れ込み客数の伸びに期待できるということについては、ちょっとその辺の根拠を明確にしていきたいと思います。

○事務局

定量的にお示しすることは、なかなか難しいとは思いますが、やはり移動時間が短くなることで、訪れようとする場所が少し増えるのではないかと考えています。またこちらのほう、非常に渋滞で移動に疲れるところもあって、そういったところが解消されることで

幾つかのところを回ってみようという、そういったところに結びついてくるのではないかなど考えています。

○朝倉委員長

例えば観光ルートをつくっておられる観光団体等に、これができるとバスのルートが変更される可能性があるとか、何かそういったヒアリングをされたとか、そういったことがあればなおいいんじゃないかと思うんですけど。

○事務局

先ほど御説明したまちづくりの検討委員会の中でもこのあたりの観光の、例えば先ほど申し上げた道の駅だとか、そういったところの観光のゲート化みたいな議論だとか、あと中に運輸関係も入られているのでバスの絡みだとか、まちづくりとあわせて観光や景観も含めて一緒に検討させていただいているところでございます。

○朝倉委員長

ありがとうございました。

○加藤（一誠）委員

本当にシンプルな質問を一つさせてください。138号ですけど、ご説明では観光は効率性が改善しており、それから安全も含め公平水準を改善するよういろいろな効果があります。ところが、最後の便益は大きく落ちているわけですね。これは現在価値の計算なのか、それとも何か大きく減る要因があったのか、簡単に教えていただければと思います。

○事務局

一つは先ほどおっしゃった基準年次の変更とか、それもございますが、もう一つ、周辺のネットワークが少し変わっておりまして、15ページになるんですけども、ここの市道の新倉南線、こちらのほうが開通したということで、こういったネットワークが変更されて、交通量自体の推計が少し変わっております。その関係で少し便益のほう落ちたという部分がございます。ちょうどここが繋がったことで、こちら側を通る交通も出てきたりしています。

○加藤（一誠）委員

流れたということですか。

○事務局

はい。

○朝倉委員長

よろしいでしょうか。

○横木委員

同じく138号の用地買収の件ですが、御説明いただいた二つの案件のどちらも該当区間であまり進んでいないということでしたが、それでも138号では検討委員会を設置して、市や地元の住民の方の理解を得ることを優先されたのかなと思ったのですが、検討委員会の中で具体的にどこに道路をつくるかということ自体も検討されて、それが決まったので用地買収にこれからかかるというような順序と考えてよろしいですか。

○事務局

検討委員会の中で周辺の面的な整備だとか、あと市道の整備、そういったところも一緒に議論をしている中で、例えば交差点の位置がはっきり決まらないと、その辺の設計もなかなか難しいということで、そのあたりがある程度固まった段階で、それが本格的に着手できたのが27年7月からという状況でございます。

○横木委員

ありがとうございます。路線の位置そのものも検討されたのかなと思ったのですが、それはそうではなくて、より周辺の設備とか、施設とかの議論だったのですね。

○事務局

そうですね。基本的には現道拡幅なので、あとは歩道をどうするかとか、そういったところの議論を当然してます。

○横木委員

わかりました。ありがとうございました。

○朝倉委員長

他いかがでしょうか。

一般国道52号のほうなんですけど、私から一つ質問です。この道路の沿道に限らないんですけども、用地の取得になかなか難儀されていますね。特に誰が持っている土地かわからないとか等々のことがいろいろあるかと思います。したがって、こういう手続に期間を要するのは致し方ないと思うんですが、これに対する、国道52号に限りませんが、対応というんでしょうか。何か整備局全体とか等で検討されていたりはするんですか。これはすごく大変ですよ。どこも本当に大変だと思うんです。田舎に行けば行くほど大変なんです。

## ○事務局

御指摘ありがとうございます。そのような問題は関東地整全体で同じようなところもありますし、特に東北の復興で問題となっているなど全国的な問題でもあります。本省でも関係省庁が入っているいろいろな対策を検討していました。最後所有者がわからないとかいうこととなると、一つには、特別な財産管理制度という制度がございます。裁判所が絡まないといけません、手続の簡素化等でスムーズにやれるように今やっているところです。あと、もう一つは、収用手続ですね。これも御案内のとおり、ここ10年ぐらいで相当スムーズにやれということになってきていますので、手続などもマニュアル化して、速やかにやっていくという方向でやっていますし、特に関東地整は実績も大分たまってきているので、これまでのノウハウも活用してできるだけ支障にならないように引き続きやっていきたいというふうに思っております。

## ○朝倉委員長

わかりました。災害復興の際はいろいろそういったことができるようになったと伺っておりますけど、災害復興でないケースについても、土地収用のうまい方法ができれば、大勢の方にメリットが発生することなので、御検討くださいますようお願いいたします。

他いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、この2件とも、特に再審議しないといけないという意見があったわけではありませんので、本案2件の対応方針ですけども、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〕

## ○朝倉委員長

ありがとうございます。それでは、今御審議いただいた案件2件につきましては、継続といたします。ありがとうございました。

## ■一般審議案件 対応方針（原案）の審議

- ・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3-7-①により説明）



○朝倉委員長

ありがとうございました。それでは本件につきまして、御質問、御意見をお願いします。

○加藤（一誠）委員

けちをつけるという気持ちは全くありませんが、この事業は前回と比べても順調にいつています。ところが、3年というルールのもとでまたもう一度やらなきゃいけないという認識でいいですか。

○事務局

その認識で結構です。

○加藤（一誠）委員

経済効果と比べれば追加事業費はそれほど大きいとは言えませんが制度があるので評価する。制度とはいえ資料をつくるのも大変なことですし、制度自体もお考えいただけたらという思いがあります。

○事務局

制度に関しましては、事業評価の担当事務局のほうで、今、御意見賜りましたということで、また制度全体の話になりますと、他地整、あるいは本省とかとも相談しながら進めていく必要があるかと思っておりますので。

○加藤（一誠）委員

以前は5年でしたね。それが3年になったのですね。

○事務局

そうです。いろいろと相談させていただきながら進めていきたいと思っております。

○朝倉委員長

ありがとうございます。再評価は重要であるとしても、再評価自体のB/Cという考え方もあるので、そういう視点で、本当に再評価をやるのが効果を発揮するのか、どういうふうにやれば効果を発揮するのかという議論を進めていただきたいということですね。ありがとうございました。

他いかがでしょうか。私からなんですけど、7ページ目に国道357の渋滞状況は、なかなか厳しいねという一目瞭然の絵があるんですけども、これは現状ですよ。整備が進むとこの絵はどれぐらい変わるのかという見込みについて、算出されたようなものはありますか。

私の意見は、もしそういったものがあれば、いろいろ説明されるときに一般市民の方

も含めてよく理解できて、このことの必要性が、なおクリアになるかと思えます。計算は本当にちゃんとしないとこんな絵は描けないですね。現況は観測されているデータがあるから描けるのですが、整備の状況についてそれに見合うアウトプットを出そうと思うと、それなりの計算をしないといけないと思えます。したがって、そう簡単には出ないかもしれないけれども、かなりの大きな金額をかけて整備されて、きっと効果も絶大だと思うので、そのことをわかりやすく示すアウトプットがあってもいいのかなというふうに思った次第です。また今後御検討ください。

他いかがでしょうか。

○田中委員

直接ではないですけど、場所的に首都直下型地震の影響を受けるところなので、何か液状化の対策は、特にこの地域で工夫されていることとか、もしあったら教えてください。これは首都直下型地震のときにも使える道路という位置づけになっているのかとか、そういうところですか。

○事務局

首都直下の対応ということで申し上げますと、国道357号は緊急輸送道路に指定している道路でございますので、道路の液状化対策というのは、各段階で対応してきていまして、例えば国道357号では、並行して共同溝などが地下に入っております。ここでは液状化すると共同溝自体が浮いてしまうという事象が発生しますので、3.11なども踏まえながら、順次、液状化対策ということで地盤改良などの工事も並行して行ってきておりますので、この357号の全体にわたっての道路施設に対する液状化対策というのは、一気にはできておりませんが、徐々に進捗してきているところでございます。

○田中委員

この事業費の中にそれを見込んでいるわけではなくて、今後やっていくという、そういう感じでしょうか。

○事務局

今回のこの事業については改築事業ということでございますので、改築事業費の枠の中で行わせていただいております。先ほど申しました既存の施設のほうの液状化対策というのでいくと、それはある意味、維持管理的な部分に移っていますので、ほかの予算の中で行わせていただいております。従いまして、ここで先ほど申しました1,300億とありましたけれども、その中に共同溝の液状化対策などの事業費を見込んでいるわけではございません。

○朝倉委員長

ありがとうございます。ほかに御意見はよろしいですか。

それでは、本案件の対応ですけれども、非常に重要な道路であり、かつ、また地元の千葉県からも継続してやってくださいという意見も出ておりますので、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〕

○朝倉委員長

ありがとうございます。それでは、今御審議いただきました一般国道357号東京湾岸道路につきましては継続ということといたします。ありがとうございます。

それでは、以上で全て7件の審議は終わりました。進行を事務局にお返しします。