

平成 28 年度第 5 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

- ・一般国道17号 群馬大橋拡幅
- ・一般国道17号 綾戸バイパス
- ・一般国道50号 前橋笠懸道路

（上記について、事務局から概要説明）

○朝倉委員長

ただいま事務局より、この一括審議の3件につきましては事業継続という御提案がございました。この場で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

それでは、特に意見がないようなので、この一括審議案件については継続で了承といたします。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17号 与野大宮道路

（上記について、事務局から資料2-2-①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、ただいまの説明につきまして、御意見、または御質問がありましたらお願いします。

○楓委員

教えてください。再評価の理由が⑤で、社会情勢の急激な変化うんぬんということにな

っていますが、今の御説明で、これに該当する部分はどこなのでしょう。

○朝倉委員長

恐らく技術革新じゃないと思うので、社会情勢の急激な変化がこの再評価の理由ということになっているんですが、どの部分を社会情勢の変化というふうに読んだらいいのでしょうか。

○事務局

事務局のほうからよろしいでしょうか。今回の事業期間が延びる理由になったのが、事業を進めていくに当たって大規模なマンションで、要は権利者が多数いるということが判明したというところを社会情勢の変化ということで整理させていただいております。

○朝倉委員長

なるほど。しかし、それはやる前からわかってたんじゃないかという意見もあろうかと思えます。理由はともあれ非常に大勢の方がお住まいのマンションの土地を出していただかないといけないということだと思んですけど、具体的に一体どれくらいの用地を工面していただかないといけないのかとか、マンション立ち退きを必要とするようなことがないのかどうかとか、そういったことを補足で説明していただいたほうがいいんじゃないでしょうか。

○事務局

すみません、先ほどちょっと事務局からの説明で舌足らずなところがございます、再評価の理由の5番目の社会情勢の急激な変化、あるいは技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業というふうに位置付けておまして、要はその5番目のところで技術革新等の「等」というところで読ませていただいて、そうは言いつつも、やはり事業を進めていくに当たって事業計画が変更になったときに、ここでちょっと幅広に読んでいるのがこの5番目の項目でございます。ちょっと説明が十分ではなくて失礼いたしました。

○事務局

道路として必要な用地につきましては、大体このマンションが、間口が大体150m、幅員に対しては大体4mほどを拡幅させていただくというところで、面積につきましては大体200坪ぐらいの用地買収をさせていただきたいと。全体6,000坪の中で200坪ですから、大体3%ぐらい、このマンションの敷地の中では大体3%ぐらいというところがございます。

○朝倉委員長

この場所は具体的にどんなふうに使われてるか、3年間の延長でできるのかというのがちょっと気になる場所なんですけど。

○事務局

失礼しました。今回の買収地につきましては、建物本体はかかりません。ですので階段の部分ですとか廊下の部分ですとか、あるいはひさしの部分という、共有地のところがかかるというところがございます、ただ、階段にしても現在の階段を切ってしまうというようなことになりますので、階段の付け替え等の機能回復をすべき補償費を、今いろいろと説明しながら進めているという状況でございます。

○朝倉委員長

わかりました。他、いかがでしょうか。

○加藤（浩徳）委員

資料の12ページ目で事業の評価について書かれておりますが、わからなかった点がありましたので教えてください。前回評価から今回評価で、計画交通量は平均としては増えている傾向にありますが、総便益は減っています。なぜこのような結果が得られたのかについて、理由を教えてくださいませんか。

○事務局

まず、計画交通量が増えているというのを、前回のネットワークから新規事業化になったのが、国道17号の新大宮上尾道路という、すみません、7ページをちょっとお開きいただけますか。この赤のところは与野大宮道路でございますけれども、高速埼玉大宮線が、今、与野ジャンクションで新都心のほうに入ってきますけれども、この北側の延伸約8 kmは自動車専用道路ということで事業化をされてございます。そのネットワークが追加されたということの中で、かなりあれも高速ということで、こちらの西側の区間の交通がずっとこちらの17号、あるいは高速道路のほうに交通が引っ張られるということの中で、この与野大宮道路も使いながら、うまく交通が入ってくるということの中で交通量が増えてございます。

その結果として、交通量が前回2万8,800から3万9,000ほどだったんですが、今回3万2,000ということで交通量が増えているということの中で、多少ちょっと旅行速度も低下しているということの中で、時間短縮なんかも、要するに遅くなっていることの中で多少便益が下がっているのかなということ考えているところでございます。

○加藤（浩徳）委員

大宮バイパスの交通量が増えているとすると、道路ができることによってより混雑が緩和されて効果がより大きくなってもおかしくないような気がします。この点については、どういう計算をされてるのかが影響していると思うので、ぜひよく確認をしていただいて、この結果が正しいかを教えていただけると、助かります。

○事務局

再度確認させていただきます。

○朝倉委員長

恐らく、増えたところや減ったところ、早くなったところや遅くなったところが非常に微妙に絡み合ってるかと思うので、ネットワーク的に影響を見て判断をする必要がありますが、なぜこうなるのかという理由について説明があればよいですね。

○加藤（浩徳）委員

おそらく計画当初と違っているのは、道路の整備された順番が変わったということですね。先にこちらができるはずだったものが、違う道路が先にできてしまったということ、何かしら効果の発現の仕方が変わっているということのようです。こういう認識で正しいでしょうか。

○事務局

先生御指摘のとおり、道路のB/Cを算出するときには事業化されているものはできているという前提で考えます。当該事業についてwith、without、できている、できていない、ということで、以前の評価のときにはその路線はなかった、今回はあるという状態になります。今回ある状態になりますと、新しい路線ができてくるので、そこに交通が流れていく。ということは、例えば今回対象の道路以外にも周辺のネットワークの交通も引っ張ってくるので、その交通、周辺街路の速度が上がってきます。周辺街路の速度が上がってくると、それが仮に多く17号に転換したとしても、便益自体は大きく発生しない。速度改善と交通量によって、便益額が算定されますので、そういうロジックがこのネットワーク全体であるのだと考えております。

○加藤（浩徳）委員

わかりました。直感的な理解ではありますが、先にできた道路が他にあると、限界的な効果は確かに下がりそうですね。そういう意味では便益が下がってもおかしくないのかもしれないですね。私個人としてはある程度納得したのですが、一応データで確認をしていただ

けるとありがたいと思います。

○朝倉委員長

データのほうの確認をよろしくお願いします。他、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、特に御質問がなければ、本案件の対応方針として、地元のさいたま市のほうからもオリンピック・パラリンピックを見据えて早く進めてくださいというような御意見も出ておりますので、本案件の対応方針としては継続ということをお願いしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長

はい、それではありがとうございます。本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。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468号 首都圏中央連絡自動車道（大栄～横芝）
 - ・一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（東金茂原道路）
- （上記について、事務局から資料2-6-①により説明）

○朝倉委員長

ありがとうございました。今説明いただいたのは同じ圏央道なんですけども、区間が二つありまして、これ、読み方は、「だいえい」ですか「たいえい」ですか。

○事務局

たいえいです。

○朝倉委員長

たいえい。大栄横芝と東金茂原道、二つありまして、大栄横芝のほうはまだ道路そのものが開通してなくて、東金茂原のほうは暫定2車で供用されているという、そういう案件です。御質問、御意見ございましたらお願いします。いかがでしょうか。

○横木委員

東金茂原道路の用地買収に関して、資料の29ページの残事業の概要というところで御説明いただいた際に、用地買収は、計画どおり進まれているということだと思いましたが、資料で黄色いところが、多分これジャンクションというかスマートインターなのかなと思うんですけども、非常に小さい土地というか、狭いところがまだ残っていて、3年前も今も残っているというふうに読めるんですけど、これはこれ自体が計画なのか、あるいはちょっとなんか少し遅れているということなのかということについて、もしコメントがあればお願いします。

○朝倉委員長

このちっちゃな黄色のところですね。

○事務局

3件のところですね。まず、地権者の相続の協議が今不調というか、うまくいっておらずに交渉が難航している3地区で、道路の法面部に当たるところで、今後、交渉あるいは土地収用法に基づいて事業を進めていけたらと思っています。

○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。

○楓委員

すみません。聞き逃したかもしれませんが、大栄横芝の、暫定2車線の供用は、いつ予定されているのでしょうか。

○事務局

分析上は18ページを見ていただいたらわかるのですが、費用対効果分析上は暫定2車線として、平成35年ということで計算しております。実際には、やはり用地交渉とかいろいろありますので、現在のところはちょっと明示できないという状況でございます。

○朝倉委員長

目安としては平成35年というのが目安になるという理解でいいですね。ありがとうございました。まだもうちょっとかかりそうですね。

他いかがでしょうか。

○小野委員

素人の質問で申しわけないんですが、14ページの大栄横芝のほうの縦覧図があるんですけども、ここにトンネルが一カ所ありますけれども、この道路の高さと現在のこの丘陵

の高さを見たときに、同じくらいの深さなんだけども、トンネルのところと土工というんですか、切り土にするんでしょうかというところがあるんですが、これはどういう考え方なのか、ちょっと教えていただけますとありがたいんですが。

○事務局

まず、道路構造としては、盛土を基本として計画しています。それで、いろんな地形とか経済性とかを判断して高架構造とか、トンネルの構造を一部採用しています。地盤の弱さとか河川とどういうふうに交差しているとか考えつつ、このような構造になっていると思われま。

○小野委員

そうすると主には地盤の条件という、そういう理由ですか。

○事務局

はい。

○朝倉委員長

もうちょっと図のスケールが大きいとわかりそうなんですけど。

○事務局

そうですね、すみません。

○朝倉委員長

ちょっとこのスケールだとなかなかわかりにくいですね。当然のことながらしかるべき理由があると思います。多分何か切れない理由があるということですよ。

○事務局

すみません。場所的には、ここのトンネルについて、おっしゃってるんですね。ここは、上にゴルフ場がありまして。

○朝倉委員長

ああ、そういうことですか。

○事務局

はい。こういう構造にせざるを得ない事情もあります。

○朝香委員

商工会議所は経済界ですので、この首都圏の3環状道路の建設というのは悲願といえますか、非常に待ち焦がれてる部分があります。本日の資料の中で、とりわけ4ページ5ページに圏央道の効果ということで、企業の立地ですとか、あとインバウンド観光の後押し

ですとか、こういったものが記載されてますので、これ非常にその裏づけとして非常にいいデータだと思って拝見させていただきました。ぜひ推進していただきたいと思っております。

一方で、それだけ効果が発揮できる道路かと思っておりますので、15ページに、これは大栄横芝の部分ですけれども用地取得率が出ていますが、現在36%ということですが、前回と比べますと36%になっている状況ですけれども、この辺の進捗というのは早いのか遅いのか、単純にその辺をお聞きしたいなと思ひまして。いかがでしょうか。

○事務局

そうですね、これはもう個人の経験次第ですけれども、難しいところはやはり難しいので、これ以上かかっているところもありますし、そうでないところも多分あると思うんですけれども、事務所としてはよく頑張っているほうだと思います。

○朝香委員

ありがとうございます。

○朝倉委員長

ここは圏央道のうち、ミッシングリンクのほとんど最後の最後なので、恐らくこれからいろんな労力と言いますか、人々がここに傾注されて作業が進むので、これから先はもう少し速度感をもって進むんじゃないかなと思います。

○若松委員

14ページの断面図に関連して質問があります。ここ、橋梁部がございますよね。橋梁部が大分低くなっておりまして、その横がゴルフ場のトンネル部になっており、橋梁部が低くなるのはスムーズに道路こう配を付けるために、ここをずっと切土していったということなのでしょうか。

○事務局

この部分ですよね。まず、ここがコントロールポイントでして、ゴルフ場がありますので、ある程度トンネルの深さをとらなくてはいけないので、この深さがまずあります。それにあわせる形で、ここの下が水田部ですので、高架構造とし、あとはこう配の関係でこのようになっています。当然コストも考えています。

○若松委員

ずっと左のほうから。下げて、それで、一番左の3分の1ぐらいは盛土部になってますが。

○事務局

盛土部ですね。

○若松委員

どうしてこんなに厚く盛土する必要があるのかと思いました。台地の上で平坦なのに大分盛土しているような気がします。ここの盛土の厚さはどのくらいでしょうか。

○事務局

すみません。高さがちょっとわからないので、後ほど調べて連絡を差し上げることでよろしければありがたいのですが、申しわけありません。

○若松委員

縦スケールが合っているのかわからないのですが、台地平坦部を通っているのに、わざわざ沈下の可能性がある盛土をこんなに厚くする必要があるのかなと疑問に思いました。どうもありがとうございます。

○事務局

一般的に高速道路なので、現状で使っている道路を分断するわけにいかないの、立体交差にするためにもっとも安い構造として盛土構造にしています。高架にすればもちろんコストが高くなります。切土ばかりにすると、土量のバランスというのもあって、土の持っていく先がなくなるため、切土と盛土でバランスをとり、全体としてコストを考えて、盛土にしているということです。

○若松委員

そうですか、はい。よくわかりました。ありがとうございました。

○朝倉委員長

ありがとうございました。恐らく高さ方向のスケールをちょっと、デフォルメとは言えませんが、多少強調してあるんじゃないかと思いますが、その結果ちょっと気になる図面になっているんでしょうね。ありがとうございました。他いかがでしょうか。

○加藤（浩徳）委員

圏央道整備の目的の一つは成田空港への物流等のアクセス性をよくすることであり、東京圏の国際競争力を強化するという意味で、圏央道の早期整備は極めて重要だと私も認識しております。空港へのアクセスという意味でいいますと、既存の道路でも空港につながるインターチェンジがあるようですので、ここができなくても北側からは回れるようです。一方で、新たにできる道路については、新空港インターチェンジのように空港へ入ってい

くラストマイルの部分がないようにも見えます。アクセス道路の類はあるのでしょうか。教えて頂ければ幸いです。

○事務局

ここに第2ゲートがありますので、恐らくここからおりののが非常に短くなります。あと第6ゲートというのがこの辺にありまして、このインターからおりてくるのが非常に近くなります。そういう意味でもアクセスはよくなる。ラストマイルという問題はありますけど。

○加藤（浩徳）委員

では圏央道を通して空港に来る自動車は、使用するルートが変わる可能性があると思っ
てよろしいですか。

○事務局

あると思います。プラスアルファとしまして、やはり精密機械工場とかが誘致されてお
り、空港で運ばれるものは、どちらかというところ工場製品が主と思われま
す。そういう意味
で言えば高速を通してすぐにゲートで貨物して運ぶというのが増えて、先ほど説明しまし
たけれども、空港が現在、取り扱い量で1位ですけれども、どんどん伸びていく可能性があ
ると思っております。

○加藤（浩徳）委員

はい、わかりました。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。

それでは、本案件の対応方針なんですが、これは非常に重要な路線でありまして、その
中でも最後のほうに残されてしまったところなので、できるだけ速やかに進めていただ
くのが適切でなかろうかと思ひますし、また関連自治体、千葉県及び千葉市のほうから
も速やかにここを開通させてほしいという意見があるようでございますので、本案件につ
きましては継続ということ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。それではただいま御審議いただいたこの案件につきましては

継続というふうにさせていただきます。ありがとうございました。

ということで、本日はこれで審議は全て終了ということですね。進行を事務局にお返し
します。