

令和2年度第3回関東地方整備局事業評価監視委員会 議事録

審 議

■再評価案件（一括審議案件） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

- ・利根川総合水系環境整備事業（中川・綾瀬川環境整備）
- ・譲原地区直轄地すべり対策事業
- ・一般国道17号 与野大宮道路
- ・一般国道18号 野尻IC関連
- ・一般国道20号 大月バイパス
- ・一般国道51号 北千葉拡幅

（上記について、事務局から資料により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。一括審議案件全部で6件あるんですけども、そのうち2件につきましては、委員から事前に質問がありましたので、事務局より回答をお願いします。質問があった案件は、河川の利根川総合水系環境整備事業（中川・綾瀬川環境整備）に関するものと、もう一つは道路案件の一般国道17号与野大宮道路に関するものです。事務局より説明をお願いします。

○事務局 3ページの中川・綾瀬川環境整備についてでございますが、今回の事業費増、期間延伸の理由でありますワンド内の管理用通路の延伸の整備につきましては、教育目的で行うものかどうかということと、近年のワンドの利用者はどのぐらい増加していますかという質問をいただいております。

まず、目的でございますが、冠水した通路での歩行体験を子供たちに実際に体験していただいて、濁った水のところを歩くことが思ったより難しいということを知っていただいて、防災意識の向上や自らの命を守る意識の向上等の教育の観点から効果があると考えているものでございます。

次に、利用者でございますが、近年の水辺の国勢調査等の結果から、ワンドの整備前、

平成 21 年度と整備後の令和元年度を比べますと、年間約 700 人増加しております。これは小中学生のイベント等によって利用者が増加したものと考えております。

以上です。

○朝倉委員長 それでは、1 個 1 個やったらいいんですか。

今の御説明でしたけれども、御質問を頂いた委員の先生はよろしかったですかね。教育を目的として造ったのですかということですが、これはあくまで管理用通路なので、管理用通路として整備するんだけど、結果的に教育的効果があるというのが説明として理解しやすいように思うんですけど、そういうことなんですかね。それとも教育を目的として、そもそもこれを造ったということですか。それだとストーリーが違うような気がするんだけど。

○事務局 3 ページのポンチ絵を見ていただくと分かりますとおり、今回のワンドの中、水の中に通路を設けます。これは通常の管理用というよりも、防災の体験をしていただくということのための通路でございます。本来はここは沼なんですけど、沼のまま歩きますと、ちょっと危ないこともありますので、下をきちっと整備しまして歩けるようにして、そして洪水のときに濁った水の状態で、例えば道路を歩くとどうなるかということを経験していただくということが目的でございますので、教育目的ということで考えていただいて結構かと思えます。

○朝倉委員長 分かりました。

御質問いただいたのは河野委員だったですかね。もし何かありましたら、お願いします。

ちょっと音声が悪い可能性がありますので、もしまた後で御質問があればお伺いすることにして、二つ目の一般国道 17 号についての質問に対する説明をお願いできますか。

○事務局 まず、御質問いただきました背景から説明致します。お手元資料 2 の 5 ページ目が画面表示されておりますが、その中に 3 番目事業進捗等の中の四つ目の事業費増理由が、事前に説明させていただいた資料ですと、自転車通行帯確保により横断面構成変更等に伴う事業費増と記載させていただいておりました。今回、御覧いただいたように記載内容を変更しております。

一方で 7 番の対応方針の直上に断面図を表示しておりますように、自転車通行帯を丸で囲っておりますけれども、その両側の道路排水施設を丸で囲っておりました。その資料に対しまして、事業費増額の要因が自転車通行帯の確保ということで我々はお示しさせていただいておりましたが、それと別の要因があるのじゃないのかという御質問、端的にいい

ますと、自転車通行帯のためじゃなくて、理由は排水設備の部分が大きいんじゃないかと、そういった趣旨の御意見を頂いたということで理解をしております。

それについて2点答えさせていただきます。まず、1点目として、今回、道路排水施設の見直しをしておりますが、これは自転車通行帯と全く独立したものではなくて、むしろ自動車通行帯を確保することによって、この排水施設の構造を変更する必要性が生じたというものでございます。

通常、自転車通行帯を設置しない場合には、従来型の側溝、グレーチングを配置しますが、その場合、どうしても自動車通行帯という意味では自転車の走行性が落ちるということもありますので、自転車通行帯の部分を舗装する形になります。それに伴って道路排水施設の構造が従来型ではない形となりますので、その分、増額が出てくるということでございます。

2点目といたしまして、この道路排水構造の変更については、金額的にはその部分に要する差分でありますけれども、それほど大きくなくて、大きな要因としては、自転車通行帯確保等に伴う舗装の増という部分が大きな増額を占めているということでございます。

頂いた御意見についての回答は、以上でございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。御質問いただいたのは古関委員だと聞いておりますが、何かさらに御質問等ございますでしょうか。

○古関委員 追加の質問はないです。事前資料だと、現況の断面図に排水施設がなかったので、まるで純増したかのように理解したんですけども、今回、資料を直していただいたので、よく分かりました。ありがとうございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。それでは、ただいまの補足で説明していただいたものも含めてなんですけども、一括審議案件は全部6件あったと思いますが、その対応方針ですけれども、何か問題があるというものが、そういう御指摘があったわけでもなく、また、関係する自治体からも継続を要望されるということでもありますので、全て継続ということよろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 特に御質問、異論はないようだと理解しましたので、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す。

■再評価案件（重点審議案件）再評価対応方針（原案）の説明・審議

・一般国道4号 東埼玉道路（延伸）

（上記について、事務局から資料により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。それでは、御説明いただきました一般国道4号東埼玉道路（延伸）について、御意見、御質問がありましたらお願いします。どなたでも結構です。いかがでしょうか。

○加藤委員 質問してよろしいでしょうか。

6ページ目の事業費変更の内容についての質問です。これによると、当初から東埼玉道路連絡線は専用部事業に合わせて整備されるということになっていたようです。今回はそれとは違う位置づけで、この連絡線を整備するのでしょうか。なぜ専用部事業のほうに入る計画だったのに、この連絡線が入っていないのでしょうか。すでに令和2年度に事業化されているわけですね。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。

○事務局 回答いたします。こちらの連絡線ですけれども、当初、今回対象の一般部のほうが先行して事業化されております。その際は交通量がまだ少ないことから、東埼玉道路連絡線、こちらについてはまだ整備は必要ないだろうということで、当初の事業費の中には見込んでいないという状況でございます。ですので、当初の計画とおり、専用部ではなく、こちらの一般部で整備するものでございます。

○加藤委員 当初の計画とおりだとするのならば、なぜ今回変更として事業費が追加されることになったのでしょうか。元からコストに入っているべきものではないのでしょうか。

○事務局 事業経緯の中でも申しましたけれども、こちらの一般部につきましては平成20年度に事業化しておりますけれども、専用部については、その際にいつの時点で事業化するかというのは未定でございましたので、当初にはその分の事業費は積んでいないということでございます。

○加藤委員 どうも矛盾して聞こえるのですが、専用部事業に合わせて整備する計画が既にあったのだとしたら、なぜそれを最初から計画の一部としてコストを積まなかったのか、いまだによく分かりません。どうしてでしょうか。

○事務局 よろしいでしょうか。

ちょっと同じ説明になってしまうかもしれないんですけど、補足させていただきますと、これはもともと赤が一般部、青が専用部で、少し自動車専用の道路みたいな形で過去に都市計画のほうがされている路線でございます。この話題になっています連絡線につきましても都市計画は過去にされている中で、平成 20 年に事業化のほうがされたという状況でございます。

事業化時点の考え方としては、事業計画として連絡線がなくとも交通処理が可能だったという点で、入っていなかったところではあるんですけども、専用部をいざ事業化しようというのが令和 2 年度、昨年度に決まりましたので、その時点で一般部の事業計画のほうを少し見直しというか、再度、どういう交通になるかというのを計算させていただきました。その結果、終点部付近において、交通量が 5 割ほど多くなるというような計算結果もございまして赤い路線を造った際に渋滞等々のないように、新しく連絡線も加えるようになったと。そのため、計画という意味で、そういう都市計画というものはあったんですけども、もともと事業計画には含まれていなかったものを、今回、造らせていただく赤い路線の事業が完成した際に、効果をうまく発揮できるようにという意味で、新しく事業として追加させていただいたと、そういうような経緯になってございます。

○加藤委員 経緯は分かったのですが、専用部の事業に合わせて整備するという前提なのだとしたら、やはりこれは専用部に必要な事業だとみなすべきという気がします。

○朝倉委員長 6 ページの上のところに書いてあるこの書きぶりですよ。だから専用部の事業のために連絡線があるのであれば、いわゆる専用部の事業の一部としてこれが計画されるべきだけど、専用部が開通した結果、あるいは、その効果を最大限に発揮するために、あるいは、周辺の新しいゾーンの計画等の見直しがあって、それで必要なので、この連絡線がありましたということであれば、それは専用部とは、ある意味、切り離してというか、こちらの分だけでやれるとするのは分かるんだけど、最初の専用部の事業に合わせて整備するというと、加藤先生がおっしゃるように、専用部の事業でやればいけないかなと思うんです。なので、ここの書きぶり、説明の仕方の理解なんじゃないかなと思うんですけど、どうですか。

○加藤委員 事業としては別のものだけど、専用部事業のタイミングでこの連絡線を建設するつもりだったという意味なのではないでしょうか。それでも、やはり最初からその部分は専用部事業の費用として入っていないとおかしい気がするのです。最初からこの事業の一部として計画されていたはずだから。

○事務局 2点ございまして、1点目は、後者は、先生が御指摘いただいたタイミングというお話ですと、おっしゃるとおり、令和2年度に専用部を事業化したタイミングで改めて連絡線を加えさせていただいたというものでございます。

やはり、最初に見込むべきじゃないかという御指摘だと思っているんですけども、なかなか難しいのが、平成20年に立ち上げさせていただいたときは、青の専用部都市計画自体はあっても、いざ事業としてやるやらないのところがまだ不透明な中で、あらかじめそういうものを加えるかというのが、当時の議論でもあったのかなというふうに思っています。そこまで深掘りできていないのは正直なところなんですけども、改めて令和2年度の青い専用部をいざやるぞというタイミングで、こちらの連絡線も加わったというのが後者のほうの御回答になるかなと思っています。

あと、前者のほうで、先生、恐らく専用部が原因であるなら、そちらのほうの事業で加えるべきじゃないかと、そういった御指摘だと思います。やり方として、先生が言われるように、原因者という意味だと、専用部に加えて連絡線をやるという案もあれば、我々どもも、もう1個の案として、今回、原因という意味では確かにそうなんですけど、できてくる一般部がいざつながったときに、うまく活用できるようにという意味で、一般部側でやるかと、大きく二つの案の中で我々どもも議論させていただいたときに、後者のほうでやらせていただくということの中で調整した結果として、今回、御説明させていただいているというところでございます。おっしゃるとおり、どちら側から見ると、やり方が変わるかなと思いますけど、今回はできてくる赤い路線を、つながったときに渋滞しないようにと、うまく使ってもらえるようにということで、一般部事業の中で加えさせていただいているというふうに御理解いただければと思います。

○加藤委員 ありがとうございます。少し事情が分かりました。まず、計画というのはあくまで都市計画であって、事業化とは違っているのですね。いずれにせよ、これらは本来一体として評価すべきものだけど、それをばらして評価しているので、どちらで評価すべきなのかという議論が起こってしまっていると理解しました。

以上でございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。今、見えているこの図にあるように、産業集積検討ゾーンの整備、あるいは計画が進展するにつれて、やはり東埼玉道路連絡線が必要ですよということになり、これが新たに追加されることになったということ自体は分からなくもないんだけど、そのことと、それ以前の計画との関係性について、もう少し、より

分かりやすい説明があればと。

○加藤委員 そうですね。誤解のないように、特にポツの1個目は書きぶりを少し分かりやすくなるように修正されてはいかがでしょうか。

○朝倉委員長 そうですね。1ポツについては、少し表現、誤解を生じないように検討をお願いできますか。

○事務局 ありがとうございます。

○朝倉委員長 ほかにいかがですか。

○田中委員 田中です。たしか、この次のページだったと思うんですけど、これですね。中川流域がすり鉢の底みたいな低平地で、勾配も緩いので、浸水被害も多い場所なので、連続的な盛土を造ると、かなり浸水域とか浸水深に影響を与えるような、もともとそういう土地だと思うんですけど、それで、この見直しに関連して、多分、カルバートの数が減ってしまうんですね。連続的な盛土を造ること自体はかなり浸水域に影響を与えるので、むしろカルバートは開いていたほうが本来はいいという気もするんです。なので、この辺りの河川の、その地域の持つ浸水リスクみたいなものも含めたときに、そのあたりの確認というんですか、連続的な盛土を造るに当たって、どのように検討されているかということをお伺いしたいんですけど。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。お願いできますか。

○事務局 まず、こちらの高さ関係からいきますと、現地盤からの高さになりますけれども、東埼玉道路の一般部、こちらでおおむね2m程度、それから専用部で8m、それから中川の堤防がおおむね3m程度となっております。

そして、ハザードマップを確認いたしますと、おおむねこちらのほうは0.5から3mの水深エリアとなっております。そして、それと計画高さとの関係でございますけれども、一般部の計画に関しましては、こちらにつきましては一般道との接続、それから沿道からの出入り、そういったものがありますので、こちらについては特に盛土として川に対しての対応というのは考慮していないという状況でございます。今後、中川の河川管理者と必要な何か協議があれば、そちらのほうは調整したいと考えております。

ただし、専用部につきましては、地盤高さは約8mありまして、浸水想定時に道路ネットワークして、専用部の機能は持たせてあります。

以上です。

○朝倉委員長 田中先生、よろしいですか。御懸念は、ここにある種、結構な長さを持つ

た盛土の構造物ができると、河川があふれる、もしくは内水等の災害が発生したときに、それがあつ種の堤防機能を發揮することになるので、その検討というのはされているのか、調整は検討されているのかどうかという御心配じゃないかと思うんですけど。

○田中委員 はい。いい面でも悪い面でも変化を与えてしまうので、そういう検討をしているのかなということですよ。

それで、カルバートがたくさん開いている場合にはそれほどの影響は与えないんだけど、今回の見直しは、むしろカルバートを少なくする方向の見直しなので、堤防との間に挟まれた土地とかが浸水深が深くなったりとか、そういう微妙な変化が出てくるのかなということもあるので、そもそもこういう連続的な盛土を造るときに、どの程度、河川との浸水域との関連を確認しながら事業をされているのかなということの確認をしたかったわけです。

○朝倉委員長 なので、もし、そういった検討をされているのであれば、それで問題はないということだし、もし、その検討がいまだもう少し不十分だということであれば、そういったことは今後あわせて検討していただくということが大事なんじゃないかということかと思ひます。

これは逆に言うと、中川と道路との間に農地が残っているという言い方は変ですけど、どうして、もっと川に近いところまで道路を持っていったりはしなかったんですか。何かそれは理由があるんですか。

○事務局 今、この断面があるとおりでございまして、中川と一般部の間に専用部が来るという当初の計画になっておりますので、こちらのほうは、今、一般部だけの事業化でございまして、今はこういった対応を取るということで、将来的には自動車専用部になると。

○朝倉委員長 いえいえ、専用部も一般部もそうなんですけど、河川と大きな道路との間に農地が残っているというのは変ですけど、置いているわけですよ。これは何かここに置くことによって河川が災害があつたときに、そのバッファーとして農地が使える可能性があるということを考えてとか、何かの理由があつてここに農地が残っているんじゃないかと思うんですけど、あるいは、そういうこととは別にここに河川と道路との間に農地が残つたという理由は何かあるんですか。

○事務局 こちらのほうは自動車専用部がまだ事業化になっておりませんので、買収のほうに自動車専用部として着手することができませんので、こちらにつきましては、今、営

農している方、その方の権利というか、それをそのまま守るという思想でございます。専用部が事業化すれば、専用部として買収することになります。

○朝倉委員長 そうのことですね。なので、農地が残っているというのは、今残っているということで、ここに専用部が乗っかるということなんですね。

○事務局 そのとおりでございます。

○朝倉委員長 分かりました。ありがとうございます。

○事務局 すみません、ちょっとだけ補足すると、この左の図を見ていただくと、ちょうど左の図で青く点々となっているところまでが専用部を事業化した範囲になっていまして、今、御議論いただいているのが青い丸々となっています。ここはまだ専用部事業化できていない区間でございます。全体として、この点々のところまでは専用部がつながってくるんですけど、今、見ていただいているエリアについては、事業化がまだされていないエリアということでございます。ただ計画としては、将来、川と一般部の間に盛土ができてくるというような形になっておりますので、ちょっと補足させていただきました。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

ほかに御質問、御意見、おありでしょうか。いかがでしょうか。

○手塚委員 よろしいですか。

○朝倉委員長 どうぞお願いします。

○手塚委員 1枚前のスライドをお願いします。先ほどの話に戻りますが、こちらの産業集積検討ゾーンや工業団地について、これらは計画されて整備が進んでいく中で、話が出たものでした。今、新たに評価をするということですが、質問としまして、アクセス道路の効果の整備に関連して、産業集積検討ゾーンや工業団地（の整備）によるB/Cへの影響を再度計算していますか。もししているとすれば、どのように計算していますか。

○朝倉委員長 お願いできますでしょうか。

○事務局 回答いたします。こちらの産業集積検討ゾーンについては、まだ検討段階ということなので、交通推計に用いている将来ODには今のところは見込まれていないという状況です。こちらのほうが明確になって一定規模以上あるということが確認できれば、将来ODにおいては見込まれるということになると考えております。

○手塚委員 ありがとうございます。以上です。

○朝倉委員長 ありがとうございます。OD表は平成22年のセンサスに基づいて作ったOD表なので、それがその後5年後のセンサスによって、そのOD表がまたさらにアップ

デートされるわけだけど、そのタイミングでは、ここの工業団地とか事業集積ゾーンの影
響というのは反映された将来OD表にはまだならないですかね。

○事務局 春日部市の計画いかんかと思えますけれども、規模等が明らかになればカウ
ントされることになると思います。

○朝倉委員長 分かりました。ありがとうございます。

ほかに御質問、御意見、ございますでしょうか。

ありがとうございました。

それでは、ほかに御質問もないようでございますので、本案件の対応方針ですけど、も
う少し表現を工夫したほうがいいところはありますので、そこはちょっと注意していただ
くとして、基本的には事業自身に何か問題があるというわけではないというふうに理解さ
れますので、継続という方針にしたいと思えますけれども、よろしいでしょうか。

〔「はい」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、特に御異論ないようでございますので、今、御審議いただいた案件についま
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。

それでは、本日の審議は以上で終了ということになります。

進行を事務局にお返ししてよろしいでしょうか。

閉 会