

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成24年度第8回）

議事録

■事後評価案件 事後評価対応方針（原案）の一括審議

○清水委員長代理

まず、一般国道18号坂城更埴バイパスについて議論いただきたいと思います。

最初に私から質問させていただきますが、資料2-2-①4ページを見ると国道18号のバイパスとして、この事業が計画されているわけですが、実態は長野上田線のバイパス的な役割になっているように感じます。また、本平面図の下側ではその長野上田線と接続していますが、拡幅等を行い、今後はこれを国道18号のバイパスとして機能させるのか教えていただきたい。

それから、15ページの交通量ですが、前回の再評価では6,200から8,800台。実測は4,300から5,600台/日という結果ですが、この減少分というのは、前回は4車線を狙って計画交通量を考えていたのが暫定2車線だから交通量が小さくなったのか確認したいのでお願いします。

○事務局

当該事業は国道18号のバイパス事業ですが、坂城更埴バイパス全線が供用した際は18号からの交通が転換されますが、今回の部分供用の段階では、県道のバイパス的な機能を果たします。

資料2-2-①4ページを見ていただきますと、今回評価対象区間の3kmの北側の点線については、既に事業化になっています。その先の丸いところは未事業化区間です。今回評価対象区間と事業化区間とあわせて県道の塩崎バイパスにつながります。これで大きく広域的なネットワークができるということで、ここまでの事業化をしています。

なお、塩崎バイパスは、現在、一部、未供用のところがありますが、こちらは2車線のバイパスとして県道事業を進めており、現在、事業認定の途中で、坂城更埴バイパスの事業中区間と塩崎バイパスで、あわせて広域的なネットワークが確保されますので、そのためここを優先的に進めているところです。

15ページの交通量ですが、前回の交通量は完成の4車線で推計しており、今回は暫定

2車線ということで、推計値及び実測についても若干落ちている状況と理解いただければと思います。

○清水委員長代理

結局、18号につなぐところが、まだこの事業の中には含まれてなく、この未事業化区間をつないで初めて18号バイパスになるのですね。

しかし、ここだけの整備では地方道のバイパス的な機能でしかないので、事業完了といえるのでしょうか。表題が一般国道18号の坂城更埴バイパスだから、未事業区間が未事業のままだと、何となくこの事業の名前がおかしい気がします、いかがでしょうか。

○事務局

資料2-2-①3ページ目のステップをご覧下さい。ステップ1の整備、つまり今回の暫定供用では、並行する県道で効果が生じます。

ステップ2の整備、つまり前後区間の事業化されている区間が供用すると、18号の交通転換がさらに進みます。

ステップ3の整備で全線暫定2車線化されるとさらに効果が生じますので、この状況を見ながら、ステップ3のほうに順次進めていくということになると思います。

○清水委員長代理

現時点の2車線でとめておくことについては理解しました。18号とつないでいないので、今のところは4車線にする必要がないし、2車線で十分だという判断で事業が経過しており、将来的にはこのステップを踏んで18号とのバイパスを供用させるということですね。

○鈴木委員

清水委員と同じ質問になりますが、バイパスとして機能していないのに、この事業名が良いのか違和感があります。

あと、4車線にするのを当初計画として、用地買収が進んでいますが、そうすると、2車線分の用地が遊休地として残りますが、そこは今どのような状況なのか教えていただきたい。

○道路部長

清水委員、鈴木委員より質問いただいた件ですが、18号の現道が、千曲川の東側を走っていますが、2車線で非常に弱い道路になっており広域交通がないため、利用者の方は長野上田線を18号の代替として使っていることから、より負荷がかかっている状況になっています。

そのため渋滞や交通事故の問題になっていることから、長野上田線を助けることで18号の機能をそちらに持たせる意味もあり、間接的には18号の補完機能を果たしているという見方ができると思います。

○事務局

鈴木委員より質問いただいた用地買収についてですが、自専道と違って、暫定2車線で整備したときでも、沿道に建物がどんどん建ってきますので、やはり将来的に考えた場合には都市計画の幅で用地を確保していないと、拡幅が非常に大変になることから、4車線の確保が適切ではないかと考えます。

○佐々木委員

資料2-2-①13ページ左上の人口の推移ですが、平成17年から22年にかけて千曲市の人口が急に減っている印象を受けます。15ページの交通量予測で、5,000台から7,700台となっていますが、この予測は、人口減少を理解された上での数字になっているのか教えていただきたい。また15ページの事業費で、160億というのが平成18年度当時で、完成4車線。それが今回、暫定2車線で144億。これは、既に土地を取得されているために、工事費としてはそれほど、4車線にする場合もかからないと理解をすればいいのか教えていただきたい。

○事務局

まず、人口減少を反映された推計になっているのか質問いただきましたが、資料2-2-①16ページの比較表をご覧ください。交通量は、前は平成11年度当時の交通センサス、人口動向に基づいた交通量推計になっています。

今回は、平成17年度センサス、人口動向を加味した交通量推計であり、その時点での社会情勢を反映した推計となっています。

○佐々木委員

平成17年ではなくて、22年にかけて人口が急に減っているように見えます。その減少をあらかじめ織り込み済みだったのか教えていただきたい。

○事務局

平成17年度の人口動向がこれに沿っているかどうか即答はできません。

交通量推計については、平成42年時点を予測しています。これは、各道路事業の箇所全て共通しており、直近の未来ではなく、ある一定程度先を見越してつくりますので、長期傾向は基本的に反映できるような形になっています。

佐々木委員の言われる、短期的な人口動向がどう出ているかという点、この42年度のほうには出ていません。

ただし、将来的に長く使われるものなので、長期的な人口動態というのは交通量推計のメカニズムの中に入っています。

○佐々木委員

資料2-2-①13ページの人口動態の表現では、人口が伸びている印象を与える表現になっていると思われるため、確認されたほうが良いと思いました。

○事務局

資料2-2-①13ページの表現は、再度考えたいと思います。

また、事業費の件ですが、160億は完成4車線の事業費で、144億は暫定2車線の事業費です。既に用地については4車線分全幅を買っていますので、残事業としては約16億になりますが、これは3km区間の舗装工事等です。

○清水委員長代理

平成42年の交通量推計でも、トレンドが最近のものと推計したものが合っているかの確認は、どこかに載っていますか。例えば、最初の11年のときから42年を見たときのトレンドと、最近のもの。このような動向も踏まえて計画を順次、進捗に見合ったか確認をすべきという意見だと思いますので、比較できるようなことになりましたら、資料の分析をお願いします。

○蟹澤委員

資料 2-2-①9 ページの事故減少のグラフですが、これは単純平均値でしょうか。

○事務局

交通データとして平成 13 年から 16 年、それから 21 年から 22 年の平均値で事故件数を出しています。

○蟹澤委員

年次が違う幅で比べているので、平均をとったと断ることが大事かと思いますが、年次が違うことからデータをいいように使っているんじゃないかと疑われる可能性があるもので、13 年から 22 年までを並べて表現するのが良いと思います。

○事務局

資料 2-2-①9 ページの表現についても再度考えたいと思います。

○蟹澤委員

あと、交通量調査における算定根拠ですが、平日の値なのか、休日の値なのか、1 週間の平均なのか明記された方がわかりやすいと思います。

○清水委員長代理

データの提示につきましては、検討いただきたいと思います。

○堤委員

生活という観点から見ると、このバイパスの効果は大変大きくあらわれていると思います。特に、交通事故の点も死亡率もそうですが、こういった道路の効果というのがあるということは、よくわかると思います。

○清水委員長代理

坂城更埴バイパスは、事業発現効果も十分認められ、いただいた意見を反映させていただくことで、原案どおり承認いただきたいと思います。

〔「異議なし」という声あり〕

○清水委員長代理

続けて一般国道127号の子安拡幅について、意見ありましたらよろしくをお願いします。

○笠委員

資料2-3-①13ページの事故対策ですが、内箕輪の事故が非常に多いまま残っています。事故ゼロプランというソフト面での取り組みをされており、死傷事故にかかわらず、それ以外に混雑率も随分下がっていますが、ハード面で何らかの改善の余地はなかったのか、検証をされているのか教えていただきたい。

○事務局

まず、事故ゼロプランはソフト面だけではなく、薄層カラー舗装や看板設置なども含めたソフト・ハードを組み合わせて国土交通省と県警、県道の管理者と力を合わせて事故を減らしている取り組みです。

引き続き、対策や需要が増える交差点の対策で、例えば信号の現示の調整や交差点の処理などを行っていきたいと思います。

○笠委員

お伺いしたかったのは従来、道路に関しては、交差点の手前とかで事故が減らないというケースは幾つも拝見してきましたが、そこには何か共通する課題があるのではないかと思います、特有の問題や包括的な仕組みとして、交差点のところで事故が十分に減らないということについて、何か一般的なことについて研究されているか教えていただきたい。

○事務局

事故ゼロプランは、千葉県全域で安全性向上委員会を関係者の方と立ち上げ、その中で事故のデータを毎年見ながら、事故の多いところについて必要な対策を検討しながら進めています。

他の県でも進めており、我々管理者ができるところ、その他の管理者でやってもらうところ、警察でやってもらうところ、それぞれが力を合わせて取り組んでいます。

○笠委員

それは一般的なルールを探すべく活動されていると理解してよろしいでしょうか。

○事務局

3, 4年前から取り組んでおり、引き続きこれからも続けていきたいと思えます。

○笠委員

一定の方向性というのは、3年の間に出てきたということでしょうか。

○事務局

千葉県につきましては50カ所の事故ゼロという話をしましたが、そのうち何カ所かは重点区間から落とせる、事故が減ってきている箇所はあります。

○事務局

高齢者の方や自転車に乗った方の新たな事故の形態が出てきていますので、例えば自転車道の安全な整備など、時代とともに変わってくる課題に対して、事故ゼロのほうでも新たな取り組みをしている状況です。

○清水委員長代理

交通渋滞もあれば事故もある。それにはそれなりの理由があって、ネックは何なんだということをもっとエンジニアリングとして考えていくというスタンスを今後もっと強く打ち出せたら良いのではないかという意見だと思います。

資料2-3-①15ページですが、事後評価では、交通量の実測と計画で推計したものがどのくらい合っているかを並べられて比較できますが、14,000から44,000台というのはすごくいい読みですね。

平成6年の推計よりも17年の推計はとても向上しているということで、このように確認できるのは、事後評価ならではだと思えます。

○佐々木委員

資料2-3-①15ページの交通量ですが、平成24年12月5日の実測値が14,0

00から44,000台と理解をしてよろしいでしょうか。

○事務局

資料2-3-①2ページですが、この路線全体の特徴としては、北側ほど交通量が多く、左の館山方面に向かって交通量が減っていく状況です。途中、君津インターチェンジ、木更津南インターチェンジ等があり、そういったところとの接続があり、小山のあたりでは14,000台ぐらい、木更津市内の北側では40,000台を超えるという1日の実測です。

○佐々木委員

この実測をした日は、典型的な1日という理解でよろしいのか。

○事務局

基本的には平日で、典型的な日としてのカウントです。

○清水委員長代理

推計が減って事業計画も成り立っていることから、2車線になったというのはかなり説得力があると思いました。

○道路部長

先ほど笠委員よりお話がありました件ですが、資料2-3-①13ページのカラー舗装で交差点に色をつけると、非常に安全性が高まるようなデータがあることからこれを事故が多い交差点にやろうというようなことが一般化されてきています。

よって、いろんなところの事例を積み重ねて、それを皆で共有していく繰り返しが改良につながっていくと思います。

そういうことを資料2-3-①18ページ(4)に書いています。

○清水委員長代理

子安拡幅につきましては、事業効果の発現は十分認められ、また、対応方針等につきましても、この原案を認める方向で結論したいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○清水委員長代理

それでは港湾の2件につきまして審議いただきたいと思います。

資料3-2-①13ページで、南本牧ふ頭のコンテナ貨物の推移が、平成13年供用以降、ずっと上り調子になっています。

一方、6ページですが、京浜港全体にわたっても平成7年から13年までは横ばいで、13年からぐっと上がっているように見えます。13年を契機に上がっているのは、これも全部京浜港全体で見た推移の中の上がり方も本牧ふ頭の効果なのか教えていただきたい。

また、B/Cが非常に上がっていますが、最初に設定した73万TEUを大幅に上回って108万TEUまで上がっています。適正な設定容量があるはずで、多ければいいのではないと思います。

この適正な容量に持っていくために、MC-3をつくれば、適正な量に導かれるのか、また、作ったら作ったで過密になるのではないかと懸念されます。

○事務局

現実的には、平成13年度ごろから、特に中国を中心として貿易が増えてきており、外部的な影響があります。あえて南本牧の影響を挙げると、本ターミナルを使っているユーザーは、世界で一番大手の船会社であり、その船社ニーズや利用ニーズに的確に対応したことで、世界のグローバルな船社の取り扱いをしっかりと横浜で受けとめることができているのが原因と考えます。

設定容量の件ですが、現在、京浜港全体で776万TEUの取り扱いですが、需要が伸びなければ、MC-3ができると一定程度は利用が平準化されて、MC-1の取扱貨物が一部シフトして、それぞれが適正な容量になると考えます。

○佐々木委員

資料3-2-①8ページのグラフで、コンテナ船が大型化しているのが非常によくわかり、岸壁水深が16m必要だということもわかりますが、一方で例えば18mとか、そういった水深でないと入れないものが今後増えていくと思われれます。

14ページの断面のイメージですが、もともと水深が25mあると理解しましたが、こ

ここで岸壁の基礎を16mで整備されていますが、多分16mで十分だという読みで整備されていると思います。もう少し水深を深くしておくことは考えられていなかったのか教えていただきたい。

○事務局

南本牧に関しては、水深が20m以上ありました。MC-1、MC-2は岸壁の基礎を16mで整備していますが、仮に18m、20mの船が来たときには、なかなか対応できない状況です。

一方で、MC-3の岸壁に関しては、ケーソン構造ではなく、鋼板セル構造を採用し、経済的なところも含めて水深20mは確保する形で整備しています。昨年の11月に港湾計画を改訂し、18m以上にも対応できるような計画に変更しています。

○佐々木委員

16mにするためには岸壁の基礎をかなり高く上げることになると思われませんが、岸壁の基礎をもう少し下げて水深を深くすると、例えば、岸壁の基礎を、もう少し深いほうまでといたしますか、現地盤を掘り下げて工事をする、あるいは護岸の体積が大きくなるなどのコストアップはかなりあったという理解でよろしいですか。

○事務局

資料3-2-①14ページ左下のイメージ図ですが、横浜港の現地は、高い谷状になっています。余り深くすると、今度は非常に堅い岩を掘らなければならない、コストもかかることから、16mで設定しています。

○家田委員長

大変立派な事業だと思いますが、事後評価のまとめが足りないと思われます。

この事業が役に立ったのかどうかが大変なところなので、言葉で表現していただいて、コンクルージョンはどこですか、このまとめだけを読む人でも、それなりの合点をしていただくような書きぶりを、是非お願いしたいと思います。

最終的に公表するまでの間に工夫をしていただきたい。

○清水委員長代理

木更津港について質問、意見等をお願いします。

○堤委員

横浜と木更津の事業は大変規模も違いますので、内容もかなり違っていると思います。
まとめたところはもう少し機能や役割とかから出てくる部分があれば良いと思います。
質問ではありませんが、コストの違い（増減理由）について記載いただけたらなお良い
と思います。

○佐々木委員

資料3-3-①10ページですが、泊地全体の中で調査地点が少し偏っているといいま
すか、岸のほうに3点寄っているように感じます。底質の調査をするときは対象域が全体
をとらえるような調査を設定します。調査地点の選定について教えていただきたい。

○事務局

このボーリングは、浚渫の地盤の性質を調査するためのボーリングではなく、岸壁を整
備するために岸壁の背後をボーリングした調査です。その結果を活用して事業費を見込ん
でいました。

○清水委員長代理

2件につきまして、事業効果の発現が認められるということと、家田委員長より指摘が
ありました事後評価の視点について少し工夫されて書き足していただくことを踏まえ、原
案どおり認めたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

■その他

○清水委員長代理

資料4-1-①は、ダムフォローアップ委員会で審議された内容を報告いただく形にな
っています。

私もダムフォローアップ委員会に出席しており、B/Cのみではなく、整備された施設が十分に利活用されているかについて、観光資源として、あるいは環境教育の場として十分認められたということと、それから、この施設に関して、将来の維持管理はどうするのかということについて、地元の協議会、神流川ビジョンを中心として、きちんとやっている仕組みも確認されたことをここで報告させていただきます。

よろしいでしょうか。

[「はい」という声あり]