

平成 28 年度第 8 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

- ・東関東自動車道水戸線（潮来～銚田）

（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。今、事務局から説明がありました一括審議案件ですが、事業継続という御提案ですが、何かこの場で御意見等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○朝倉委員長

では、特に御意見ございませんようですので、この一括審議案件については継続ということでした承とします。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 464 号 北千葉道路

（上記について、事務局から資料 2-5-①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、今の説明につきまして、御意見または御質問がございましたら、よろしくお願ひします。いかがでしょうか。

費用便益比ですけど、1.1 ということで、比較的、千葉県のようなところにある道路としては、やや小さ目の費用便益比かなと思いますが、これは恐らく、便益が思うほど大きくないということだと思いますが、何か、便益があまり大きく出ない理由というのはあり

ますか。

○事務局

便益が大きく出ない理由というのは、基本的にはやはり交通量の関係だと思えます。ただ、アクセス道路としては非常に重要で、交通分析上、なかなか出ていないというのが多分結論です。詳細な原因はと言われると、不明なところがございます。

ただ、説明でも言いましたけれども、千葉県北部の東西方向には幹線となる道路がなく、北千葉道路は骨格となる道路です。将来的には非常に重要な道路であるのは間違いなく、B/Cはあくまで計算上は出ていないというのが結果としてあるのかなと思っております。

○朝倉委員長

周辺に小さな道路がたくさんあって、そちらに結構流れているのでは。

○事務局

経路選択とかを見ると、確かに周辺のほうに流れているのは事実です。それが若干影響しているんだと思えます。

○朝倉委員長

計算上の最短ルートに流れ込んだ可能性はありますね。見かけ上という言い方が変ですけど、予想外に小さいのかなというふうには思います。ありがとうございました。他、いかがでしょうか。

○横木委員

御説明があったかもしれませんが、今回のいろいろ事業費が増加する要因ということで挙げられたことに関して、事業が完成する年度に変更とかはあったのでしょうか。

○事務局

今のところ、2車線開通というのが平成30年度を目的としていまして、それについては変更ございません。

全体についての目標年次というのは、前回もそうなんですけれども、4車線化までの目標は示していません。42年というのはB/Cの計算上42年ということで、とりあえず設定しているという段階です。申しわけございませんが、その点については明言しかねます。

○横木委員

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。

○田中委員

腐植土が出てきたということですが、ルートを見ると、もともと沼というか湿地帯みたいなところなので、結構、腐植土が多いような場所のような気がします。想定では、そんなには予想できなかったということですか。

○事務局

最初は、含水比とかは確かにちょっと高くて、土の性質としては砂質とか粘性土を期待してしまっていて、そのまま置いておくと、ある程度乾いて、含水比も低下して使えると思っていたんですけども、コーンテストをやったところ弱くて、中身を見ると腐植土が結構多かったということです。

当初も、腐植土はある程度は予想していたんですけども、それ以外は第3種建設発生土ということで最初は予想していたんですけど、それ以上で第4種建設発生土だったので、予想以上に腐植土が多かったというふうに説明したほうがよかったかもしれません。

○朝倉委員長

よろしいでしょうか。他、ございませんか。

〔「なし」という声あり〕

○朝倉委員長

それでは、特に他に意見もございませんようですので、本案件の対応方針でございますが、継続ということでよろしゅうございますか。

〔「はい」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、審議いただいた案件につきましては、継続ということにいたします。ありがとうございました。

■重点審議案件 対応方針（原案）の審議

・一般国道6号 大和田拡幅

（上記について、事務局から資料2-3-①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、御説明いただきました案件につきまして、御意見、御質問等ありましたらお願いします。いかがでしょうか。

私から一つ、この一般国道6号ですけれども、幹線性の高い国道にしては、いわゆる通過交通の割合が意外と少なく、結構、足の短い、本当であれば補助幹線ぐらいを通るべき交通がここに紛れ込んでいるという状況かと思えます。そういった交通と通過交通をうまく仕分けてあげないとなかなか混雑は緩和しないと思えますが、そういったマネジメントも含む施策については、何か現時点で検討されていることはありますか。

○事務局

日立の地形特性を3ページのほうに整理しておるんですけれども、非常に海と山が近い地形になっています。特に、東西方向が3kmから5km程度しかないということで、南北を縦貫しています6号、それから海岸沿いを走っています245号、ここに交通がどうしても集中してしまうという特性があるということで、ほかに逃げようがないというところがございます。

先ほど申しました山側道路というものを県と市で整備しておりますけれども、これも日立市の中心部からちょっと南のところまでで、また6号に戻ってくるというようなことになってございます。引き続き、前回再評価で御審議いただきました日立バイパス、これを6号の拡幅、約1kmぐらい拡幅して都市計画道路を介して、また6号の日立バイパスに抜けていくと。このルートが整備されますと、通過交通をこちらのほうでかなり受け持つようになるのではないかというふうにも考えているところがございますが、大和田拡幅区間につきましては、特性上、どうしてもここにインターアクセスもありますので集中してしまうというところで、ちょっと、ここはいかんともしがたいかなと。

○朝倉委員長

本当は、この議論の対象とは違いますが、直轄でやっていただく分と、それから県や市がちゃんと整備すべき部分としてきちんと受け持たれないとなかなかうまく機能しないと思うので、そういったところにも働きかけてしっかりと道路整備をやってくださいという

ことを言わないといけないですね。どうしても国道6号で全部持とうとするので無理が出る、そういった状況なんじゃないかなというふうにお察しいたします。ありがとうございます。他、いかがでしょうか。

○楓委員

最後の15ページのところで今後費用が増える可能性が判明したとありますが、それに関しては、新たに費用が算定された段階で、この事業評価監視委員会にかかるということだと思いますが、判明したというのは、どの時点で判明したのでしょうか。

○事務局

この絵に描いております橋梁、この詳細設計に取りかかろうということで追加でボーリング調査を実施しましたところ、想定よりもちょっと悪い地盤の状況が判明したと。あと、当然、橋の設計ですので、両方の橋台のところで調査しておるんですけども、その結果もかなり違いが見られたということで。

○楓委員

これは、今年なされたのですか。

○事務局

去年ですね。ここの区間の構造の見直しというのを今年度やっておる、まだ現在進行形というところがございます。

○朝倉委員長

オーダーでは、どれぐらいのコスト増になる感じですか。

○事務局

単純に地盤改良をセメント系でやるとしますと、大体、概算で40億ぐらいかかるかなと。区間が100mほどございます。盛土が最大で高いところで11.5mぐらいの盛土が必要という状況になっておりまして、もともとの全体事業費が74億ということで、5割以上の増加に、このまま単純にやっけてしまいますと、なってしまいますので、少しでもコストを削減できる方策を今、検討しているというところがございます。

○朝倉委員長

わかりました。いずれにしても、これはかなりコスト縮減をしないと。トータルの投資額がそれほど大きいわけじゃないので、そここのところの工夫がさらに必要になってくるのではないかなと思います。ありがとうございます。

他、いかがでしょうか。よろしいですか。

〔「なし」という声あり〕

○朝倉委員長

それでは、他に特に御質問もないようでございますので、この案件の対応方針ですけれども、継続ということによろしゅうございますか。

〔「はい」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、御審議いただいた一般国道6号大和田拡幅につきましては、継続といたします。ありがとうございました。

#### ■一般国道246号 対応方針（原案）の審議

重点審議案件

- ・一般国道 246 号 厚木秦野道路

一般審議案件

- ・一般国道 246 号 厚木秦野道路（伊勢原西～秦野中井）
- ・一般国道 246 号 秦野 I C 関連

（上記について、事務局から資料2-4-①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、御説明がありました一般国道246号に関する案件、幾つかございますが、どの部分でも結構ですし全体を通じてでも構いません。何か御質問、ご意見がありましたら、よろしく願います。いかがでしょう。

○西山委員

埋蔵文化財がたくさん出てきたaの区間ですけれども、今、御説明いただいたのは事業費増の観点から御説明されたので、仕方がないかなというふうに思いますが、文化財が貴重なものが出てきたというふうに評価されながらも、それが事業費がかさむ足かせになっ

ているというような、すごく難しい状況というのは感じました。

ですので、まず1点目は、出てきた文化財はどのようになるのかということと、もう一つは、このような名前のついた遺跡がたくさんあるところを計画にぶつけていかざるを得ない、これがわかったことは、計画をした、予備調査みたいなものをした後で計画変更ができなかったのかとか、その辺のことを教えていただけますでしょうか。

○事務局

まず、出てきたものについては、県の教育委員会のほうで学術調査の後、しかるべき保存措置をして、その後の分析をして、活かしていってもらうということになっております。現場で貴重なもの、珍しいものが出ているというのがありますので、先日も秦野市と協力しまして、出てきたものを地域の方々に見ていただく取り組みを国土交通省と神奈川県とNEXCOで協力してやっているということがございます。

あと、ルートについてですが、そういったルートを外すことができなかったのかという話もございますが、一つは、どうしても市街地を避けざるを得なかったというところがございます。市街地を避けて、かつ構造物ができるだけ少ないようにルーティングした結果、どうしても、ここの伊勢原の地区のあたりを通らないといけなかったこと。また、ここは、すごい雑駁な言い方で言いますと、どこを選んでも埋蔵文化財に当たってしまうという地域で、先ほど私が説明しましたように、富士山が噴火をするたびにきれいにみんな保存されてしまうような土地ですので、なかなか完全に避け切るといえるのは、全部トンネルにするとか、そういうことをしない限り、ちょっと難しいところではございました。

包蔵地は当然考慮しながらルートは決定したところではあります。どうしてもかかってしまう。また実際に文化財があるかどうかは掘ってみないとわからないと、そういったところではあるというのは御理解賜ればと思います。

○朝倉委員長

よろしいでしょうか。

○西山委員

はい。

○朝倉委員長

道路をつくることにならなければ、こういった貴重なものがあることはわからなかったわけで、若干皮肉なところはあるのですが、せっかくこうやって出てきたことがわかったものなので、それは我が国の貴重なリソース、資源としてうまくそれを使う、研究あるい

は地域の活性化のためにうまく使うということ、これからどう考えるかだと思います。これはちょっと道路事業と直接関係あるかどうかわかりませんが、そんなふうに使えるといいのではないのでしょうか。ありがとうございました。他、いかがでしょう。

○横木委員

cの秦野インター関連のことですけれども、対応方針の原案のところに事業費の精査が完了次第、速やかに次回再評価を実施するとありますが、具体的に事業費の精査を何年度にやるというような計画になっているのでしょうか。

○事務局

現時点では、事業費が変更する要素と考えていますのは、先ほどから議論がありますように遺跡の発掘に伴うものになります。そういったものがある程度確定した時点、また再評価のタイミング等を勘案しながら判断していく話かなというふうに思っております。

○横木委員

特に、今年調査をして確定するというのではなくて、試掘をしながら見て、3年ごとの再評価のときに精査するという感じですか。

○事務局

そうです。

○横木委員

はい、わかりました。ありがとうございます。

○朝倉委員長

他、いかがでしょうか。

事業着手に至っていないところがありますが、これは何か特別な理由があるのでしょうか。つまり、遺跡の発掘調査等をしないといけないので、先に事業着手しても仕方ないのというのも、もしかするとあるかもしれないと思いますが、何か特別な事情がありましたですか。

○事務局

今のところ大きな理由というのはありませんが、やはり設計をして地元調整を十分にした上で用地に入っていないといけないというところがございますのと、あと、トンネル等の構造物もございますので、そういったところの調査を慎重に進めているという段階でございます。



○朝倉委員長

わかりました。ありがとうございます。

他、いかがでしょうか。よろしいですか。

〔「なし」という声あり〕

○朝倉委員長

それでは、他に特に御意見もないようですので、この一般国道 246 号に関する案件、全部で三つあるわけですけれども、いずれも継続ということに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した。それでは、今、御審議いただいた案件については、全て継続ということとさせていただきます。ありがとうございました。

■重点審議案件 対応方針（原案）の審議

- ・横浜港南本牧～本牧ふ頭地区臨港道路整備事業

（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、ただいまの質問につきまして、ご意見、ご質問等よろしく申し上げます。いかがでしょうか。

○田中委員

17 ページですが、首都高ランプ部における構造変更をしたということで、59 億円増額とあるのですが、工事規制範囲が減ったということで、何らかのベネフィットもあったかと思えます。このあたり、もし前のやり方だとどの程度渋滞が発生して、どのくらいの範囲に影響して、今回評価にしたらこれくらいベネフィットがあった、というような、何かそういう試算はされているのでしょうか。

つまり 59 億円増額してもいいくらいのベネフィットがありそうだっていう、何かそういう感覚でしょうか。

○事務局

工事期間中の通行車両への影響というのは、確かに軽減されてはいるんですけども、それに関して計算はしておりません。

○田中委員

交通量の多い道路ですか。

○事務局

はい。一般国道 357 号ですから、交通量は多ございます。

○田中委員

この規制の範囲を半分に減らしたということで、59 億円を投資する根拠のようなものは、はじいてはいないけれども、あるという感覚のもとにされたということによろしいですか。

○事務局

港湾関係者や物流関係者からの要請に基づいて工夫した点でございまして、そういった関係者調整をスムーズに行えたという意味でも効果はあったのではないかと思います。

○朝倉委員長

よろしいでしょうか。工事中の効果もあるし、それから完成後の効果もあるんじゃないですかね。工事中の効果は通常の B/C の中には算定してないと思うのですが、これだけのコストをかけて構造変更されることによって、何かその工事供用後にプラスの影響が出ているのかもしれないですね。そこはきちっと評価されているはずなので、そうであればそれで問題ないかと思いますけど。

他、いかがでしょうか。私からですけども、これは港湾地区の幹線道路なので、専ら大型の物流車両がお使いになることを想定されていると思うんですが、そういった車両がスムーズに通行できるように、特にこれからコンテナの長さが長くなるとか、あるいはその 2 両をつないだ車が走るとか、そういったこともあろうかと思うのですが、例えば曲線をスムーズにしたとか、何かそういった工夫はされているのですか。

○事務局

現段階ではそこまでは考慮しておりませんで、既存の道路構造令などに基づいて整備をしております。

○朝倉委員長

新しい輸送形態についても、既存の構造令の範囲で車両の設計がされるので、それでいいと思うんですけども、新しい輸送形態のものが走りやすくなる工夫をしておく、俄然、物流上都合がよくなるっていう可能性もあり得ます。設計変更とまでは言いませんけども、そういった車両の、特にオートメーション化と非常に密接に関係しているので、そういったことについても、柔軟に道路構造の中で受け入れられるような工夫というのがあってもいいのではないかなというふうに感じました。

○事務局

先ほどのコンテナの連結の件につきましては、新東名で今社会実験をしまして、多分その結果も踏まえて、検討は進むものと思います。

とりあえず補足です。

○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。

〔「なし」という声あり〕

○朝倉委員長

よろしいですか。それでは、他に御意見も特にないようですので、この案件につきましては、継続ということでよろしゅうございますか。

〔「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、今御審議いただいた案件については、継続とさせていただきます。

■重点審議案件 対応方針（原案）の審議

- ・南鳥島における活動拠点整備事業
- ・沖ノ鳥島における活動拠点整備事業

（上記について、事務局から資料3-3-①、資料3-4-①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、今ご説明いただきました南鳥島、沖ノ鳥島2件ですけれども、御質問、御意見等ございましたらよろしくお願ひします。いかがでしょうか。

○横木委員

両方の事業に共通しているのかもしれませんが、再評価ということなので今さらという質問かもしれませんが御容赦ください。

南鳥島の活動拠点の整備事業の位置ですけれども、この1ページの航空写真といいますか衛星写真でしょうか、これを見るとサンゴ礁の一番幅の狭いところで、観測されているのだと思います。サンゴ礁は一般的に波の当たりが強いところで幅が広がっているのですが、こういう狭いところは波の当たりの陰になっているだろうと思います。それでも台風の被害とか、その台風によってちょっと工事が難航したりするってというような状況と考えるとよろしいでしょうか。

沖ノ鳥島につきましても、同じようにその風向きや波向きを考慮して、一番安全なところを選択されて工事されていると考えてよろしいですか。

○事務局

事業実施前にはもちろん気候と海象の調査は実施しておりまして、南鳥島におきまして、まずこの場所につきましては、昔の旧日本軍がつくったような波止場がございまして、昔からここから出入りしてたというふうな経緯がございまして、かつ、この地点から急に深くなるもので、浚渫とかっていうものを考えた場合には、この位置が最適かなということだと思います。

沖ノ鳥島につきましても、栈橋を設置するというふうなところでこの西側の地というところで、それでもかなり海象状況は厳しいというところなんですけれども、その中でも一番安全なところを選択して工事をやっているというふうな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。他いかがでしょうか。

○楓委員

二つの島は、国益としても重要な位置づけにあります。ただ、平成 25 年の事故以来、情報発信があまり積極的にされていないなという印象があります。工事の進捗ですとか、工事の困難性、新たな資源の可能性などを含めて、どのような広報体制を取っているかを教えてください。

○事務局

今のところ沖ノ鳥島につきましては、事業のほうは事故以降進捗はしているところなんですけれども、まだ広報というところまで至っていないというところはちょっと御容赦いただきたいなというふうに思います。ただ、広報の方針につきましては、そこは鋭意関係機関と相談した上で、実施する方向で考えていかなきゃいけないかなというふうに思っております。ちょっと答えになっていませんが、申しわけございません。

○朝倉委員長

もちろん工事そのものもそうですけれども、この二つの島の存在と、それからこれがもたらすいろんな価値といいますか、貴重なものであるということについての広報活動ということは、継続的にやっていく必要があって、構造体そのものについては、場合によってはまだ完成するまで、なかなか広く広報できないという側面があることはよく理解できますけれども、それ以外の価値については、引き続き広く国民にお示しいただくことが大事なのかなと思います。

○事務局

御意見を賜りまして、これは関係機関が多ございますので、関係機関の方々と相談しながら広報活動等検討してまいりたいと思います。ありがとうございます。

○朝倉委員長

この二つの島の案件については、僕はある意味当然と思いますが、特にB/Cの評価等はせずに、定性的な評価項目で検討をしてくというこの進め方についても、何かご意見があればなんですけれども、よろしいですね。

[「はい」という声あり]

○朝倉委員長

ありがとうございます。他何か、御質問、御意見等はございますか。

〔「なし」という声あり〕

○朝倉委員長

よろしいですか。特に御意見がないようであれば、この本案件の対応方針ですけれども、継続ということでよろしく申し上げます。また、とりわけ附帯意見では全くございませんが、安全に気をつけてぜひとも事業を進めていただきたいというふうに思います。よろしく申し上げます。ありがとうございました。

それでは、本案件継続ということとさせていただきます。ありがとうございました。

それでは、これで本日の審議は全て終了ということでございます。進行を事務局のほうにお返しいたします。