

社会資本整備審議会 道路分科会
関東地方小委員会（令和4年度 第1回）

議事録

○田中路政課長

皆様、本日は大変お忙しい中ご出席を賜り誠に有り難うございます。定刻となりましたので、只今より「令和4年度 第1回 社会資本整備審議会 道路分科会 関東地方小委員会」を開催させていただきます。私、本日の進行役を務めます、関東地方整備局 路政課長の田中と申します。よろしくお願いいたします。

本委員会は、原則、報道機関を通じて公開としております。本日はWeb形式を利用して別室での傍聴とさせていただいております。議事進行にあたりまして報道関係者の皆様にお願ひ申し上げます。カメラ・ビデオカメラ等の撮影、録音につきましては円滑な審議の進行を図るため、冒頭の挨拶までとさせていただきますのでご協力の程お願ひいたします。議事に入ります前に、お手元の資料のご確認をさせていただきます。

まず、道路分科会関東地方小委員会の議事次第、小委員会の委員名簿、出席者名簿、審議資料となります資料1、資料2、資料3、資料4、参考資料1、参考資料2ということになっております。以上でございますが資料の過不足等ございますでしょうか。

それでは、これからの議事進行につきましてはお手元に配布させていただきました、議事次第に沿って進めさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

それでは、開会にあたりまして関東地方整備局松本道路部長よりご挨拶申し上げます。松本道路部長よろしくお願いいたします。

○松本道路部長

皆さんおはようございます。道路部長松本と申します。本日は年度末のご多忙の中道路分科会関東地方小委員会にご出席をいただきまして誠にありがとうございます。委員の先生方におかれましては、平素より道路行政の推進に置かれまして、格別のご理解、ご協力を賜り改めて御礼を申し上げたいと思います。さて本日の会議でございますが、審議事項2つお願ひしたいと考えてございます。1つは令和5年度新規事業採択時評価、もう1つは計画段階評価でございます。まず新規事業採択時評価でございますが、令和5年度予算案につきましては2月末に衆議院通過したところでございます。今回新規事業化対象は1事業ということでございます。長野県の一般国道20号諏訪バイパス事業でございます。また、計画段階評価につきましても、茨城県の一般国道6号小美玉道路につきまして、地元や有識者で構成されます国道6号小美玉道路検討会での検討内容をご報告させていただくとともに、ルート帯案の対応方針案についてご審議をお願ひしたいと考えてございます。限られた時間とはなりますが、皆様にはぜひ忌憚のないご意見をお願ひできればと思っております。本日

はどうぞよろしくお願ひ申し上げます。

○田中路政課長

ありがとうございました。それではカメラ等の撮影、録音につきましてはここまでとさせていただきますので、ご協力の程よろしくお願ひいたします。本日出席いただいております委員の方々は、お手元の出席者名簿の通りとなっております、9名の委員の方々となっております。なお、秋葉委員、大下委員、鬼沢委員、久保田委員、谷口委員におかれましては、Webでの参加となっております。また、佐々木委員におかれましては、本日所要により欠席となっております。なお、昨年11月より水野委員に代わり前田委員に新たに委員として加わっていただき、ご助言等をいただくこととなりました。よろしくお願ひいたします。また、小委員会の設立条件として、議員等の3分の1以上の出席が小委員会運営規則により定められており、本委員会が有効に設立していることをここに申し添えます。それでは、これからの議事進行につきましては、屋井委員長にお願ひしたいと思ひます。屋井委員長よろしくお願ひいたします。

○屋井委員長

おはようございます。年度末のお忙しい中どうもありがとうございます。早速でございますが、既に議題についてはお話がありましたのでまいりたいと思ひます。まず最初の議題というところでありまして、令和5年度新規事業候補箇所の選定の考え方と、令和5年度新規事業候補箇所の説明について、まずは事務局から説明をお願ひいたします。

○大谷道路計画第一課長

関東地方整備局道路計画第一課長の太谷と申します。令和5年度新規事業候補箇所の選定の考え方についてご説明させていただきます。

資料1をご覧ください。1ページ目でございます。新規事業評価の流れをまずご説明させていただきます。直轄事業の事業評価の手続きの流れにつきましては、2月28日に新規事業化について都道府県知事宛に意見照会をさせていただいたというところがございます。本日3月10日でございますけれども、道路分科会関東地方小委員会この場におきまして1事業についてご審議いただくというところがございます。関東地方小委員会審議が終了したのちに道路分科会事業評価部会というところが本省で行われまして、評価結果の公表、予算の国会審議を踏まえまして決定という形になっていくというところがございます。

2ページ目でございます。直轄事業新規候補箇所の選定の考え方というところがございます。1でございますが、関東の直轄国道の全線、約2,400kmあります。こちらにつきまして区間で言いますと2,060区間をベースに課題の抽出を右のような考え方に判定していきます。その結果、課題解消に向けた改築事業を行っていない箇所が44箇所ございます。そちらに向けて都市計画決定、詳細なルート・構造が確定したものを抽出したものが24箇所ご

ざいます。その中からさらに深刻度や周辺環境等の所から抽出箇所を選定しまして、1箇所、今回一般国道20号諏訪バイパスを抽出させていただいたというところでございます。そちらが資料1でして、参考資料1の2ページ目が172区間44箇所のものとなっております。こういったところが改築事業の未実施が確認されているところです。こちらは参考までに添付させていただいていることを申し伝えます。簡単ではございますが、新規事業候補箇所の選定の考え方について説明を終わらせていただきます。続きまして、長野国道事務所より新規事業候補箇所の20号バイパスについて説明をさせていただきます。

○小澤長野国道事務所長

長野国道事務所所長の小澤と申します。よろしくお願いたします。お手元の資料2をご用意いただけますでしょうか。国道20号諏訪バイパスについてご説明させていただきます。

それでは1ページ目をご覧ください。事業区間となります、諏訪市や下諏訪町は長野県のほぼ中央部に位置しております。資料中央にあります地図でございますけれども、こちら左上方向が北を示しております。右が甲府方面、左が塩尻方面となります。諏訪湖の南側を走る青色の実線は中央自動車道、諏訪湖の北側を走る赤色の実線が現道の国道20号となります。今回審議いただきます諏訪バイパスは、赤点線で示した旗揚げしている区間となります。諏訪バイパスの前後区間では、次のページでもお示ししますが下諏訪岡谷バイパス、坂室バイパスといった国道20号のバイパス事業が進んでおります。当該区間がミッシングリンクとなっていることから、現道20号に交通が集中している状況でございます。また、JRの踏切もございまして、交通混雑が発生している状況にあります。さらに国道20号周辺では諏訪湖と山に挟まれた範囲で市街地が形成されております。またその中に温泉街、諏訪大社などの観光施設、工場などが点在し、地域内交通と通過交通が混在している状況にあります。

2ページ目をご覧ください。中央の赤字で旗揚げしてございます5.6km区間が諏訪バイパスの新規事業候補の対象区間となります。諏訪バイパスは昭和47年に都市計画決定がされましたけれども、以降長野県において都市計画の変更、環境影響評価手続きを、表の中当該区間の右側に調査中とされている4.7kmの区間、こちらを含め全線10.3km一体でこういった都市計画変更、環境影響評価の手続きが進められております。そして今年1月に、都市計画変更決定の告示、環境影響評価書の公告がされたところでございます。今回はその内の終点側5.6kmの区間での事業化を予定してございます。その終点側、図面左側に接します下諏訪岡谷バイパスは一部区間2車線で開通して現在も未開通区間で工事が進んでいるところです。また右側で隣接している諏訪IC関連、坂室バイパスも暫定2車線で開通してございます。今回の対象区間の周辺では、この図の中赤い丸の主要渋滞箇所、黄色い星印の事故危険区間が多数存在している状況になります。また、水色でハッチングしている箇所がありますが、こちらは大雨の際に諏訪湖の水位上昇による浸水被害が発生している区間になります。

次のページをご覧ください。航空写真で諏訪バイパス周辺の状況をご覧ください。写真

左方向が北で終点側に向かいます。赤い幅で示している区間が諏訪バイパスの計画線となります。紫色のハッチは主なコントロールポイントとなります。このページでは主要地方道諏訪白樺湖小諸線と交差しまして、ここが諏訪バイパスの起点となっております。終点に向けて山間部をトンネル構造で通過いたします。北側に移動しまして、トンネル構造で通過いたします。さらに北側に移動しまして、諏訪市側をトンネル構造で通過しまして下諏訪町に入ってから山沿いを土工または構造物で通過いたします。

6 ページお願いいたします。さらに北側に移動しまして、再度山間部をトンネル構造で通過いたします。

7 ページお願いします。さらに北側に移動します。トンネルを抜けまして立体交差で町道御射山道線と交差し再度山間部をトンネル構造で通過いたします。この町道はアクセス道路となります。

8 ページをご覧ください。トンネルを抜けまして国道 142 号と平面で交差しここで終点となります。隣接します現在、事業中の下諏訪岡谷バイパスと接続をいたします。

9 ページをご覧ください。地元の状況でございます。「沿線の首長さんなど行政が主体となりました期成同盟会」または、「地区のバイパス対策委員会の地元住民の方が主体となりました期成同盟会」が設立されておまして、早期事業化のご要望をいただいております。また、長野県や地元の市、町の主催でパネル展、オープンハウスを開催しており、長野国道も参加し事業への理解促進、または地元機運醸成のための広報活動などを実施しているところでございます。

10 ページをご覧ください。続きまして計画段階評価についてご説明いたします。国道 20 号は、当初昭和 47 年に都市計画決定されました。しかしながら、以降地域や交通などの課題が見られるとし、解決に向けた道路整備の検討、そして都市計画変更を行うために平成 25 年度から「計画段階評価の手続き」を実施してございます。その流れが 10 ページ下段にございますが、平成 26 年に地域住民の皆様などを対象に意見聴取を 2 回実施しております。ここで得られた意見や、長野県知事、関係首長さんの意見を踏まえ、平成 28 年 4 月の第 3 回関東地方小委員会の場に対応方針（案）として、現在のルートの元となるルート帯を承認いただきました。

次のページをお願いいたします。意見聴取の概要についてご説明いたします。11 ページが第 1 回意見聴取の概要でございます。調査票の配布やヒアリングを行い、地域の課題、道路整備における政策目標等についてご意見を伺ってございます。また、併せてオープンハウスも開催したところでございます。

12 ページに、意見聴取の結果をとりまとめてございます。地域の皆様が感じていらっしゃる課題は左側に記載している通りでございます。そういったものを政策目標として掲げた 5 項目、資料右半分の青地に白抜きなのが「政策目標」となり、5 つの項目を並べてございます。こちらとの整合性を確認したところ、地域の皆さんが感じていらっしゃる項目と概ね整合していることが確認されました。この結果を踏まえ、この政策目標を達成する道路の

ルートとして当時計画されていたルートよりも山側にシフトしたルート帯案を幅 500m で設定し、現道拡幅案、当時の都市計画案含めて比較 3 案を設定してございます。この 3 案については 13 ページをご覧ください。

13 ページの右下のところに図面がございませう。山側ルート案と申しているものを太い赤点線で示しています。現道拡幅案を紫色、当時の都市計画案を緑色で示してございませう。赤点線のルートが緑色のルートよりも山側にシフトしていることがご覧いただけるかと思ひます。この 13 ページでは、第 2 回意見聴取の概要を整理してございませう。地域の皆様へ、先ほど申し上げた 3 つのルート案を示し、さらに今後また検討する際に重視すべき項目等についてご意見を伺ってございませう。

14 ページ目をご覧ください。こちらが意見聴取の結果です。今後の検討にあたって重視すべき事項として、資料左側にある項目の通りご意見をいただきてございませう。この結果と、長野県知事さんや首長さんのご意見を踏まえ、最も政策目標に寄与して地域ニーズにも答えられる対応方針案として、当時の都市計画のルートよりも山側シフトしたルートを選定しているところでございませう。

15 ページをご覧ください。今までの計画段階評価の結果をまとめた資料となつてございませう。地域のご意見を元に諏訪地域の課題を青字で書いてございませう。こういった項目の通り整理しまして、当該地域の道路整備における政策目標を資料右下にある 5 つの項目を添えてございませう。

16 ページをご覧ください。対策案の比較を行ったものでございませう。先ほど申しました山側ルート案、現道拡幅案、当時の都市計画ルート案の 3 案に対して、政策目標または環境への影響その他の観点から評価を行ったものでございませう。こちらの結果、山側ルート案が最も良いとしまして、平成 28 年 4 月に関東地方小委員会でご承認をいただいたものでございませう。

17 ページをご覧ください。こちらが事業手続きのこれまでの流れでございませう。こちらに示してございませう、南北方向に走る緑色の線が従来の都市計画の線でございませう。これに対して赤い線が新たな都市計画線となります。先ほど申し上げた通り山側にシフトしているというのがここでも改めてご覧いただけると思ひます。計画段階評価以降、アクセス道路との接続やコントロールポイントを踏まえまして詳細なルート、また構造について検討を進めてまいりました。令和 4 年 12 月に長野県の都市計画審議会においてご承認をいただきまして、令和 5 年 1 月 30 日に都市計画の変更が赤い線の通り告示されたところでございませう。

18 ページをご覧ください。改めまして事業の概要、地域の課題、整備効果などをまとめさせていただいてございませう。今回の対象区間 5.6km につきまして、道路規格は 3 種 2 級、設計速度 60km/h、計画交通量は日あたり約 9,000~10,600 台となります。全体事業費は約 900 億円でございませう。当該区間の課題につきまして、先ほども触れましたけれども、当該区間の現道には交通が集中して、混雑度が長野県内の 2 車線の直轄国道平均の約 1.4 倍と

なっております。また、こちら 18 ページの中央下の方にごございますけれども写真を掲載しております。写真 1 のように踏切の存在というものも、この交通混雑に拍車をかけている状況でございます。死傷事故につきましても、当該区間にあります下諏訪町、諏訪市は、18 ページ資料左下にグラフを載せてございますけれども、図 4 に示します通り、長野県内の直轄国道が通過します市町村別の死傷事故率ワースト 1 位、2 位と非常に高い状況となっております。事故累計は「追突事故」の割合が約 5 割となっております。渋滞による速度低下がその原因の 1 つと考えられております。また、諏訪湖周辺では、諏訪湖の水位が上がることによる冠水が度々発生しております。平成 18 年 7 月の集中豪雨では、18 ページ右上の図 7. 表 1 に示します通り、諏訪湖周辺の並行する路線で長時間に渡る通行止めが発生しております。この時には、まさに通行が遮断されまして、諏訪地域は孤島になってしまったという状況でございます。昨年 8 月にも同じように大雨が降り諏訪湖の水位が上昇し、それに伴う国道 20 号の通行止めが昨年も発生したというところでございます。これらに対して諏訪バイパスの整備効果でございますが、諏訪バイパスへの交通転換によります現道 20 号の交通混雑の緩和、また速達性の向上が期待されるところでございます。この交通混雑の緩和によりまして、事故減少による安全性の向上も期待されます。また、今ほど申し上げたような冠水による交通不能が解消されることにより、南北方向の軸が強化され、災害時の緊急輸送道路として機能することも見込まれます。費用便益でございます。冒頭申し上げました通り、諏訪バイパスの前後区間でもバイパス事業が進んでおります。これらと一体整備することで B/C を算定しますと、2.3 となっております。なお諏訪バイパス 5.6km 単独では 0.8 となっております。

19 ページご覧ください。これまでご説明してきました通り、諏訪バイパスの全線のうち今回は終点側 5.6km での事業化を予定してございます。残る調査中となっている 4.7km 区間につきましても、今後の事業化に向けて当該 5.6km の施工計画なども踏まえながら、事業化後の施工が円滑に進みますよう調査を推進してまいり所存でございます。資料 20 ページ以降につきましては費用便益分析の結果を掲載させていただきました。ご説明は一旦ここで終わらせていただきます。ご審議の程よろしくお願いいたします。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。それでは只今ご説明いただきました資料 1.2 について、委員の皆様からご意見・ご質問をいただきたいと思っております。いかがでしょうか。Web 参加の委員の方々は挙手機能がありますのでそちらでお願いします。発言をいただいても結構です。

○鬼沢委員

この資料の 7 ページに上空から写した写真があったと思うのですが、そこで立体交差になるトンネルから出てきたところの赤い線、上から写されているので小さくてよく分から

ないのですが、住宅とちょっと重なっている部分があるように見えるのですが、実際は今住んでいる方がいる住宅と重なる部分があるのでしょうか。

○小澤長野国道事務所長

ご質問ありがとうございます。一部住宅とかさなる部分がございます。

こちら、今後、アクセス道路となるので、諏訪市や町内会と一体となって、こちらの整備についても進めてまいる予定です。

○鬼沢委員

トンネル工事が非常に多くなるので、それは着々と進めていただければいいと思うのですが、やはり住民との合意形成に、もしかしたら時間がかかるのかなという心配があったのですけれども、なるべくその辺もスムーズに早く工事が完成すればいいなと思ったためお聞きしました。ありがとうございます。

○屋井委員長

それでは、谷口委員お願いします。

○谷口委員

ご説明ありがとうございました。資料の24枚目に3案を比較した表があるのですが、これを見ると、3案を比較するとどう考えてもこちらのバイパス案、山側ルートが一番ベターに見えます。トンネルを作る方がいわゆる土工工事よりもお金がかかるというように一般的には思われると思うのですが、それでもなお比較案1や比較案2の方が事業費も高いですし、影響する家屋数も多いのはどういう理由によるものなのでしょうか。用地買収とかそういうことでしょうか。

○小澤長野国道事務所長

ありがとうございます。まず現道拡幅案に関しましてはご指摘の通り用地買収の範囲がかなり広がります。それがまず1つの要因です。それと、踏切部分を越えなければいけませんので、これを解消するために立体交差にもなります。そういう意味では構造物が発生するというのが現道の考えになります。あと、都市計画ルートですが、トンネルの延長は現在の山側ルートよりも短くはなるのですが、こちらの地形が地滑り地帯を通ります。そのため山を切る部分が増えますので、そちらの対策工がかなり上乘せ、費用がかかるというふうに試算してございます。

○谷口委員

分かりました。ありがとうございます。ネットワークができればB/Cも高く出ているとい

うことですので、私としては問題ないと思います。以上です。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。他はいかがでしょうか。藤山委員どうぞ。

○藤山委員

現状の案では全線に歩道がついていますけれども、トンネル 2km ですとか長い延長があるところに地元の方がこのトンネルをどの程度利用すると見込まれるのでしょうか。アクセスするにも地形的に勾配が大きく大変そうな状況です。もしこれで本当に緊急時しか人が通らないということで、歩道を整備するしないの検討はなかったのでしょうか。

○小澤長野国道事務所長

ありがとうございます。19 ページに断面図を掲載しているのでこちらをご覧くださいければと思います。今ご指摘いただきましたように、今回は歩道を予定しております。上り下りの両側ではなく、上り線片側だけの歩道としてございます。その幅員につきましてもトンネル区間については、2m と、道路構造令を満たす中で必要最小限の幅員としております。こちら一般国道という中で自動車専用道路ではなくて、やはり歩道を通行する方たちもいらっしゃいます。おっしゃるように災害時の場合を考える中では、必要最小限の歩道は必要と思っております。またこういった歩道を設置することで点検も必要となってまいりますので、そういった時のメンテナンスを考える中でいくと、やはり歩道は必要だと思っております。

○藤山委員

事業者側の理屈ではそうなると思うのですが、地元の方が実際ここを使いたいとか歩道が欲しいということだったのですか。

○小澤長野国道事務所長

歩道については、「地域分断」というのが1つ課題にもなりますので、例えば国道 20 号が通過できなくなる場合等もありますし、もちろん国道 20 号バイパスは車だけではなくて地域の方たちのご利用なさる道路でもあります。そういった中では歩道についての必要性はあるのかと思っております。

○藤山委員

もう一件、直接このルートの話とは関係ないかもしれませんが、土地勘がなくて申し訳ないのですが、諏訪湖の水位が上がるというお話がありました。諏訪湖に入ってくる水と出て行く水は、小さいところは見えないのですがこの地図上ではおそらく 1 箇所、2 箇所くらい

しかないように思いますが、間違いないでしょうか。

○小澤所長

水が流入する所というのは、やはり山から入ってきますので、流入するルート、河川というのはやはり複数ございます。

○藤山委員

山側から。

○小澤所長

はい、そうです。

○藤山委員

その流れを変えるとか止めるとか、トンネルをこれだけ掘るので、そういう検討もあったのでしょうか。地質調査も十分されているし、トンネルの計画では細かい勾配設定もされているので地下水について検討はされているとは思いますが。源泉とかもありますし、何か水の流れに影響はあるように思うのですが。

○小澤長野国道事務所長

浸水被害に対する対策として、バイパス以外に水の流れを変えるという考えもあるので、というご指摘ということでしょうか。

○藤山委員

トンネルを作ることで今までその周辺を通っていた水、つまり山側から諏訪湖に入ってくる水が別の場所に流れるというようなことです。

○小澤長野国道事務所長

なるほど。承知いたしました。ここの地域につきましては、周囲に酒蔵や温泉がございますので、水の流れ、地下水の流れに関しては非常にデリケートな問題があります。そこは我々も重点的に調査を行っております。そういった中で水の流れの解析等を行って、1番影響の少ないルートを選定しているところでございます。その一方で、19ページをご覧ください。この資料の中で小さい点なのですが、水色の青丸の点がございまして、ここが地域で湧水が確認されているところで、ここについての湧水量を継続的に量っております。ポイントとしては7点ありまして、この5.6kmでは並行する所は5つ、調査中の4.7kmの所では2つございまして、こういった所も重点的に調査を行っているところでございます。今後も引き続きこういったところでの調査結果を十分加味しながら、施工方法等

について詳細の設計を行っていくと考えております。

○藤山委員

なければいいですけど、調査していて、水が急激に減った・増えた等の結果で工事の途中で工事に反対されるとか方法を変えるとか、そういうことにならないように、はじめから慎重な検討をしておくのがよいと思います。

○小澤長野国道事務所長

工事に入る前の設計段階でしっかりと調査を行って、工事をやりながらも水位の変動をしっかりと見ながら、その時には必要な工法の変更も必要であると考えております。

○屋井委員長

どうもありがとうございます。それではどうぞ。

○前田委員

ご説明ありがとうございます。地域の事情はよく分かりました。たくさんの選択肢の中でこのような選択をされているのだと思います。2つ質問なのですが、藤山委員からご質問のあった歩道の話で、必要性として、地域の住民が使う、そして点検のために必要だという話だったのですが、点検のために必要だとすると、山側、諏訪湖側両方必要ではないかと思ったのですが、原案の場合に山側から諏訪湖側に何らかの形で渡れるような通り道を確保しているのかどうか。もう1点が山側と諏訪湖側で2車線ずつという点。トンネルは色々なものがありまして、最低限として1車線ずつで1つのトンネルを通すのがコスト的に1番安いだらうと思うのですが、それが4車線確保しないとこの辺りの交通量には充分には対応できないという判断なのかどうか。この2点についてです。

○小澤長野国道事務所長

はい、承知しました。まずは歩道の問題でございますが、点検と言いましたのは付加的な部分で申し上げましたけれども、まずはやはり、この地域において通行を確保するという問題の中で、確かにバイパス機能が、山側を走りますけれども、各地域を結ぶ、接続する、アクセスするというポイントがある中で歩道は必要となると考えております。地域の皆様方から具体的にここに歩道が欲しいですとか、ピンポイントなご要望という訳ではございませんけれども、この諏訪地域でバイパスを作ることに対しての課題の1つとして、16ページ、その他となっておりますけれども、地域分断といったものも、それを解消したいというご意見もある中で、歩道はそれに対して一定の役割を果たすのかなと思っております。車線数の問題でございますけれども、諏訪バイパスの5.6kmだけで交通量推計いたしますと約1万台となっておりますが、全体の調査中區間4.7kmを含め繋げた状態で交通量推計しますと、

18,300台から25,100台となってございます。そうするとやはり4車線が必要になってくるということで、仮に2車線にしますと、トンネルですので片方掘った後、その後から掘る時の影響等を一体で設計し、その上で暫定2車線やそのような整備順番になるかもしれませんが、まず考え方としては4車線分一体で設計する必要がございますので、今回の5.6kmの区間は4車線で事業化をさせていただきたいと考えております。

○屋井委員長

それでは大下委員。

○大下委員

大下です。直接の話ではないのかもしれませんが、便益の中に明確に数字としては出てこないと思うのですが、実は物凄く大事だと思っているのは、長野県はこれから先、山梨県に次いで、長野中央道沿いは観光のメッカになる所だと思っています。長野には人気観光地がたくさんある。象徴的なものはこの諏訪ですけれども、そのような場所の道路が狭隘でネットワークがなかなか組めないものですから、ある観光地に行ってそのまま戻ってくる。いわゆる広域周遊観光の拠点に長野県は成りえないのです。それが今回のようにバイパスが繋がると、観光地間のネットワークが組めるので広域観光に物凄く大きな期待がされるところでないかと思っておりました。そういう意味で、資料の中でも9ページのところに、地元の諏訪観光協会であったり温泉組合だったり、かなり要請が強かったような記述がありますが、そういったところで、今後便益としては明確に現れないとは思いますが、長野観光の広域ネットワーク化に大きく寄与することが期待されるということで非常に大事な路線ではないかと思っておりました。質問・意見ではなくて感想になるかもしれませんが、以上でございます。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。それではどうぞ。

○二村委員

私は、計画段階評価の段階からこの案件には関わらせていただいていたので、実際に現地を見せていただいた記憶があるのですが、1本道でボトルネックになっていて、ここさえ広がればスムーズな交通が確保できる、といった場所であったように記憶しております。そこで、計画段階評価から今回の新規事業候補の間に、何か大きな変更はあるのでしょうかというのが質問1点目です。それから、今回B/Cを算出し、色々な計算ないし状況を判断しての現状の条件だと思うのですが、工場等からのご意見の中に何か大きな変化があるとか、今後、見通せる将来において何等かの環境の変化があるかどうか教えていただきたいと思っております。以上です。

○小澤長野国道事務所長

承知しました。まず計画段階評価から現在まで、大きく変わった部分はございません。当時 500m の幅の中からコントロールポイントになる所ですとか、そういったところは踏まえて、構造をこの幅の中で設定したということで変更はございません。あとはB/Cを算定する中で、周辺への効果の中で工場の拡張ですとかが見込まれるような動きがあるかという話についてでございますけれども、今私どもの方で周辺の企業さんの動きの把握というのは具体的にできていない状態でございます。

○二村委員

それでしたらいいのですけれども、仮に撤退ということがあると数字が悪くなってしまいますよね。そちらを気にしました。以上です。

○屋井委員長

ありがとうございました。他はいかがでしょうか。藤山委員どうぞ。

○藤山委員

6、7、8 ページの写真を拝見すると、計画している道路の少し上の方に写真のつなぎ目かどうか分かりませんが、何か線が見えるように思うのですけれども、その辺り、断層でしょうか。断層地震の過去の経緯はどのようなのでしょうか。

○小澤長野国道事務所長

こちらは糸魚川構造線ですとか、断層ですとかも懸念される所でございます。この写真のこの場所がそうかというそれはまた別かと思えますけれども、ただおっしゃるように、断層等についても諏訪地域、長野県内は非常に十分な注意が必要な所で、今回も断層帯が近くを走っているというのは把握してございますので、これについても今後より詳細な調査を行って、検討、対処を進めていくことを考えてございます。

○藤山委員

大変そうですね、この土地。分かりました。ありがとうございました。

○屋井委員長

ありがとうございました。他はいかがですか。久保田委員よろしくお願ひいたします。

○久保田委員

久保田でございます。よろしくお願ひいたします。このプロジェクト、計画段階評価から

非常に丁寧に進めていただいている、私も大変良い取り組みであると評価しております。1点だけ念のため確認させていただきたいのですが、昨年12月の都市計画決定に至る間の住民からの意見というものが、どういう意見があったかだけ教えていただければと思います。以上です。

○小澤長野国道事務所長

ご意見としましては、やはり地下水に関してのご心配のご意見というのが多かったです。繰り返しですけれども、酒蔵や温泉等のそういった水の恵みを受けた商売をなさっている方たちも多い中で、トンネルを掘られることによって水の流れ、水質が変わるのではないかと、あとは湧き水を元にした景勝地もございますので、そういった所での水がれが発生しないかというご意見、ご心配のご意見を多々いただいております。基本的には、酒蔵や温泉の水というのは、かなり深い位置での水の取水をなさっているので、今回我々がトンネルを予定している所よりかなり深い所ですのでほぼ影響はないだろう、というのが環境影響評価の調査の結果です。また、湧き水、表面に湧いて出ている水については、やはり浅い所からの水も含まれておりますのでそういったところへの影響は十分注意しなければいけないと思っております。それが先ほど申しました19ページの水色の点が打たれたところになります。周辺の皆様のご心配というのも十分承知しておりますので、それについては引き続き詳細な調査を進めて、地域の皆様へのご説明も丁寧に行っていきたいと思っております。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。他はよろしいでしょうか。では私からもお聞きします。今、久保田委員がおっしゃった点というのは、非常に重要なポイントです。というのは、計画段階評価が今回事業採択時評価になります。その間に、地域でどういう取り組みがあったかということ、特に今回は都市計画決定している中で、その中でどういう意見があったかということは、ある程度整理して出していただければベストです。ですので所長さんがこの場で口頭で「こういう意見がありました」というのは、我々は理解できますがそこは出していただいた方がありがたいです。ただ、少なくともこの1月に決定されているという事実から見ると、一定程度の地域の応援があって、都市計画決定いただいたのは間違いありませんから、そこについては安心してこちらとしては理解できます。ただ説明の時点でその部分を丁寧にされるとありがたいです。都市計画決定だから我々が決定者ではないので、そこは立場が違うのは分かりますが、その点をお願いしたいです。それから、先ほどの藤山委員のご意見最初の方の歩道の話ですが、見たところ3%勾配のところ歩道がついているなど。そこは自転車も走れる所になるのでしょうか。

○小澤長野国道事務所長

おそらく歩道としては走れます。

○屋井委員長

車道上は走れますか。

○小澤長野国道事務所長

今の時点では自転車については基本的に現道 20 号の方を走っていただくですとか、そういった利用が多いのかなと思う中で、交通規制についてはこれから警察の方にご相談ということになります。

○屋井委員長

では、少なくとも歩道上は走れそうな気がするのですが、安全の配慮はちゃんとしなければいけないということですね。歩行者に関しても、ネットワークとして考えるとどこから歩道に上がっていきけるのか、入れるのかとか。それから先ほどの大下委員の話もありました、ある部分については自動車だけではなく、歩行者も介入するというような。ただ本線上に歩道があるということには、それをいかに使ってもらえるかという方に考えて整理していただく方がおそらく地元の方のためになります。地元の説明会をすればそのような意見も出てきているでしょうから。そういうことを踏まえてやっていただけるとありがたいと思います。

一例ですが、フィンランドは人口 500 万人ほどの国ですが、高速道路をたくさん作っています。高速道路を作ると必ずその脇には自転車道を作ります。だから、それが地域のためにもなるということです。向こうは作りやすい環境もありますが、そういう発想に比較的近いかもしれないです。使われてなんぼということでお考えいただければと思います。よろしくお願いたします。さて、一通り意見もいただいて新規事業の採択時評価ということですので、結論を出したいと思いますが、特段この事業そのものについての異議はありませんので、一般国道 20 号諏訪バイパスについては、関東地方小委員会としては採択が妥当だと考えたいと思います。よろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

○小澤長野国道事務所長

どうもありがとうございました。

○屋井委員長

それでは続きまして、計画段階評価の案件になります。一般国道 6 号小美玉道路（仮称）についての説明を、事務局の方からお願いします。

○日下部常陸河川国道事務所長

常陸河川国道の日下部です。国道 6 号小美玉道路についてご説明いたします。資料 3 をご覧ください。小美玉道路は地域とのコミュニケーション活動を行いながら計画検討を進

めており、各フェーズでの検討結果を順次確定させ、概略計画案の選定に至りました。まず1ページ目をご覧ください。検討対象区間である小美玉道路の概要をご説明いたします。国道6号は東京を起点とし、千葉・茨城・福島を経て宮城県に至る総延長約360kmの南北の幹線道路であり、対象区間は茨城県小美玉市内に位置する延長約10kmの区間です。茨城県内の国道6号では交通需要を勘案しつつ、現道拡幅整備事業やバイパス整備事業が実施されており、現在は、牛久土浦バイパス、千代田石岡バイパス、東海拡幅、大和田拡幅、日立バイパスⅡ期、勿来バイパスが事業中となっております。残る2車線区間のうち、未都計で空港アクセス等の利用により需要拡大が想定される小美玉市内の区間が本検討の対象区間です。

2ページをご覧ください。これまでの関東地方小委員会では、小美玉道路について3回審議いただいております。過去三回の関東小委員会では主に地域、道路交通の状況と課題、地域への情報発信と意見聴取、構想段階の進め方についてご審議いただいております。

3ページ目をご覧ください。関東小委員会にて構想段階の進め方についてご審議をいただいた結果、地元検討会を設立し、交通課題に関する検討・調整を行いながら、地域の皆様への十分な情報提供、意見の把握を行い、構想段階を進めていくことに決定いたしました。

4ページ目です。地元検討会は、こちらにお示している有識者と地元行政関係者で構成されております。

5ページ目をご覧ください。計画検討のプロセスをお示ししております。検討対象区間には、地域や交通等の課題が見られていることから、解決に有用な道路整備計画の検討を進めるため、令和2年度から計画段階評価の手続きを実施してきました。地域とのコミュニケーション活動として、地域、地域住民、事業者等に意見聴取を実施し、地域の意見を踏まえた上で各フェーズでの検討内容を順次確定させてきました。まず、フェーズ1の検討会では、計画検討の進め方と小美玉道路の課題・目的を決定しました。

6ページ目をご覧ください。フェーズ1の実施状況と結果をお伝えします。フェーズ1における地域とのコミュニケーションでは、計画検討の進め方と、小美玉道路に求められている機能案について情報提供し、意見把握を行いました。以上が第1回のコミュニケーション活動で情報提供しました計画検討の進め方でございます。

7ページでございます。こちらには小美玉道路ニュース創刊号で掲載いたしました、小美玉道路に求められる機能案をお示ししております。

8ページ目をご覧ください。フェーズ1における地域とのコミュニケーションでは、以下の4つのコミュニケーション方法による意見聴取を実施するとともに、ニュースレターおよびホームページにより地域への情報提供を行いました。

9ページをご覧ください。Webアンケートやオープンハウスで計画・検討の進め方や、小美玉道路への期待・懸念について意見聴取を行いました。Webアンケートはポータルサイト・ニュースレターからリンクしたアンケートページにて実施いたしました。オープンハウスは6回実施し、地域の皆様のご意見を伺っております。

10 ページをご覧ください。企業ヒアリングは、国道 6 号の利用が想定される企業等に対して実施いたしました。経済・産業、運輸・物流、医療・教育、それぞれの関係機関を対象にご意見を伺いました。ワークショップは令和 3 年 7 月に小美玉市美野里公民館で開催し、27 名の方にご参加いただきました。計画検討の進め方、小美玉道路の課題・目的を議題とし、グループでの議論やファシリテーターとの対話を通じて、関心事を明確化することで、計画に反映すべき事項を把握いたしました。

11 ページをご覧ください。コミュニケーション活動の結果、計画検討の進め方について多数の賛成意見をいただきました。一方で、検討体制や、意見の扱いや決め方、コミュニケーションの対象者に関してご意見をいただきましたので、意見を反映することとし計画検討の進め方細目として改めて選定いたしました。

12 ページをご覧ください。課題・目的につきましては、コミュニケーション活動を踏まえ、当初、小美玉道路に求められる機能とした 7 項目に加えて、4 項目を追加することといたしました。追加項目に対して、それぞれいただいた意見要旨の一部を掲載しております。

13 ページをご覧ください。コミュニケーション活動の結果を踏まえ、計画検討の進め方(基本的事項)を決定いたしました。基本的事項は、小美玉道路の計画検討の流れやコミュニケーション方法の内容、概略を整理したものであり、これに従いフェーズⅠ、Ⅱ、Ⅲと順に検討を重ね、検討結果を順次確定してきました。各フェーズでは様々な方法で地域とのコミュニケーションをまとめながら検討を進めてまいりました。

14 ページをご覧ください。コミュニケーション活動でいただいたご意見を踏まえ、計画検討の進め方(細目)を決定いたしました。こちらにはコミュニケーションの対象者や、意見の扱いと決め方、検討体制など、検討を進めていく上で配慮する内容として改めて明記いたしました。

15 ページをご覧ください。いただいた意見を反映し、小美玉道路の課題・目的を明確化いたしました。7 項目であったところ、4 項目を追加いたしまして 11 項目としております。

16 ページをご覧ください。続いてフェーズⅡの実施状況と結果をご説明いたします。フェーズⅠの結果を元にフェーズⅡの検討会では複数案と評価指標を決定いたしました。

17 ページをご覧ください。フェーズⅡにおける地域とのコミュニケーションでは、複数案(ルート・構造)と、評価指標(案)について情報提供し、意見把握を行いました。こちらには複数案をお示ししておりますが、具体的なルート帯案は、沿道拡幅案とバイパス案の 2 案としました。赤で示している A 案が、現道拡幅(一部バイパス)案で、国道 6 号現道を有効に活用した 4 車線化により交通容量を増やし、安全で円滑な交通を図る案です。また、青色で示している案は、B 案バイパス案、こちらは国道 6 号現道とは別のバイパスによる交通容量を増やし、安全で円滑な交通を図る案でございます。

18 ページをご覧ください。こちらが意見を募集した評価指標案です。フェーズⅠで確定した 11 の課題・目的に対して、複数案を比較・評価する際の評価指標を設定いたしました。

19 ページをご覧ください。フェーズⅡにおける地域とのコミュニケーションでの Web ア

ンケート、オープンハウス、ワークショップによる意見聴取を実施するとともに、ニューズレターおよびホームページにより地域への情報提供を実施しました。

20 ページをご覧ください。Web アンケートはポータルサイト、ニューズレターからリンクしたアンケートページにて、令和3年12月から令和4年3月まで実施しました。また、オープンハウスでは5会場で10回開催し、パネルを用いてWeb アンケートと同様に複数案や評価指標案についてご意見を伺っております。

21 ページをご覧ください。令和4年1月には、小美玉市美野里公民館でワークショップを開催し20名の方にご参加いただきました。複数案、評価指標を議題とし、グループでの議論やファシリテーターとの対話を通じて、関心事を明確化することで、計画に反映すべき事項を把握しました。

22 ページをご覧ください。コミュニケーション活動を踏まえ、複数案を検討する際に配慮すべき事項として、地域資源の具体的な名称等、配慮の内容を整理いたしました。今後複数案(ルート・構造)を検討する際に配慮する内容となります。

23 ページをご覧ください。こちらには複数案に関する追加の提案に関する対応案を整理し、それぞれの追加提案に対して、事業目的や、前後区間との整合を確認し、対応を整理しております。

24 ページをご覧ください。評価指標案についても、いただいた意見を反映し、追加修正を行いました。青字が当初の評価指標を修正した項目です。赤字は、新たに追加した評価指標であり、当該箇所の国道6号現道や周辺道路の歩行者の安全性、避難路としての機能、工事中の交通・沿道環境への影響の3項目を追加しました。

25 ページをご覧ください。意見把握の結果を踏まえて、国道6号小美玉道路の課題・目的を達成するための複数案を以下の2案に決定いたしました。提示案でご説明した通り、A案が現道拡幅(一部バイパス)案、B案がバイパス(一部現道拡幅)案でございます。

26 ページをご覧ください。評価指標につきましては、意見把握の結果を踏まえ、国道6号小美玉道路の課題・目的を達成するための評価指標として、19指標を決定しました。当初の16指標に3指標を加えております。赤が原案に追加した評価指標、青字が原案を修正した評価指標であります。

27 ページをご覧ください。課題・目的・評価指標に対応する達成すべき目標、政策目標、環境への影響、その他ございますが、それらを以下の通り整理いたしました。オレンジで示している項目が政策目標となり、7項目ございます。これら7項目については、小美玉道路の完成によって、課題解決できる目標となっております。また、緑が環境への影響、水色がその他の項目となります。これらは、小美玉道路事業を進めていくにあたって配慮すべき事項であり、これらの配慮事項を踏まえて事業を進めてまいります。

28 ページをご覧ください。続きましてフェーズⅢの実施状況・結果をご説明します。フェーズⅢではフェーズⅡの結果をもとに、複数案の比較評価及び、付帯事項、概略計画案を決定いたしました。

29 ページをご覧ください。フェーズⅡで選定した複数案および評価指標を踏まえ、フェーズⅢでは複数案の比較評価を決定しました。こちらには政策目標、環境への影響、その他に関する評価指標について、A案B案の比較評価結果を示しております。平均速度の向上、物流拠点へのアクセス性向上、茨城空港へのアクセス性向上の効果は、バイパス案のほうが比較的大きくなります。また、バイパス案では、緊急輸送、避難路としての機能が強化されることに加えて、新たな代替路としての機能確保が可能となります。さらに、緊急搬送の迅速性の面でもバイパス案が有利となります。沿道環境への影響については、集落・市街地等を通るため、大気質・騒音に影響を与えるものに、その程度の比較的小さいバイパス案が有利となります。また、環境への影響面では、両案に有意な差はありませんが、その他の項目中、効果発現の面でバイパス案が有利となります。

30 ページをご覧ください。これまでのコミュニケーション活動等の結果を踏まえて、複数案についての付帯事項案の整理を決定しました。付帯事項は今後検討を進めていく中で受理し、適宜、計画・設計に反映していく内容となります。

31 ページをご覧ください。これまで小委員会でご意見いただいた内容と対応状況を整理しております。これまで共に情報発信や意見募集の方法についてご意見いただきました。これらを踏まえて、ポータルサイトやニューズレターでの周知、WEBアンケートの実施等、多様な手段でコミュニケーション活動を実施してきております。また、検討内容の整理方法についてもご意見いただき、各検討段階での整理に反映いたしました。詳細なルート・構造を決定していく上での事項についてのご意見をいただきましたので、今後、検討を進めてまいります。

32 ページをご覧ください。これまでのコミュニケーション活動の結果を踏まえつつ、技術的な制約や周辺への影響を踏まえる他、地域の皆様や利用される方々の懸念にも配慮し、ルート帯・主たる構造の複数案を決定しました。改めて確定した複数案の2案をご提示しております。また、確定した複数案を比較評価し、概略計画案を選定いたしました。

33 ページをご覧ください。複数案の比較評価表を再度お示しします。地元の意見を踏まえつつ確定した19の評価指標に対して、複数案の比較評価を行った結果です。まず、政策目標に関して、B案バイパス案は、A案現道拡幅案に比べ、混雑の緩和、物流の効率化、空港アクセスの円滑化、災害に強い緊急輸送道路の確保、救急医療施設への搬送時間の短縮、沿道環境の改善といった面で優れていました。環境への影響・その他の部分に関して、沿道環境については、用地や地形の改変といったA案現道拡幅案が有利であるものの、効果発現の面では、B案バイパス案がより優れていました。

34 ページをご覧ください。道路整備の必要性について整理しております。地域の意見聴取の結果、交通混雑・物流・空港アクセス・交通事故・防災・医療連携・生活環境が課題・目的として捉えられていることが分かりました。また、コミュニケーション活動でご回答いただいた道路利用者の多くが、道路整備の必要性を感じている状況からも、設定した政策目標を達成できる道路が求められていると考えております。また、ページ下部には、選定した

概略計画案について整理しております。ルート案につきましては、政策目標の達成を図る道路であること、早期着工・実現が地域から望まれており、支障となる家屋数が少ないため比較的早期実現が可能であること、経済性の面でも優れていること、コミュニケーション活動で得られた地域のニーズにも応えられることから、B案バイパス案（一部現道拡幅案）としました。記載しております通り、B案は、千代田石岡バイパス終点部から国道6号巴川渡河部付近までを沿道からのアクセス制限を基本としたバイパスといたしまして、茨城町との市町境まで国道6号を4車線現道拡幅とするものでございます。政策目標の概略計画案、2～6番記載の、排気ガス・騒音・振動等の沿道環境、自然環境や歴史文化資源、国道6号現道沿道の市街地や地域コミュニティ、バイパス周辺の既存集落や地域コミュニティ、圃場整備地やアクセス道路・排水・施設等にも配慮し、検討を進めていきます。

35 ページをご覧ください。選定した概略計画案をお示ししております。複数案の比較評価結果及び、道路の必要性整理の結果を踏まえ、概略計画案として、B案を選定いたしました。

36 ページをご覧ください。茨城県、石岡市、小美玉市、茨城町へ意見照会を行い、ご回答をいただいております。茨城県からは対応方針原案に同意、完成に向け早期に事業着手、重要な動植物、生態系や景観への影響に配慮、地域の生活環境や自然環境への影響をできる限り回避・低減するようご意見をいただいております。

37 ページをご覧ください。対応方針案と選定理由を整理しております。ご説明しました通り、政策目標である、混雑の緩和、物流の効率化、空港アクセスの円滑化、災害に強い緊急輸送道路の確保、救急医療施設への搬送時間の短縮を図るとともに、沿道環境の改善に寄与する道路であること、また、家屋への影響、経済性の面でも優れており、意見聴取で得られた地域のニーズにも応えられることから、対応方針（案）として、バイパス（一部現道拡幅）案を選定いたしました。

資料 38 ページ目でございます。こちらのページが対応方針（案）のまとめとなります。また 38 ページ以降に小美玉道路の現地状況として航空写真を掲載しておりますので、適宜ご参照いただければと思います。

説明は以上となります。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。それでは、ただいまご説明いただきました資料の3番でありますけども、委員の皆様からたくさん意見いただきたいと思います。二村委員、どうぞ。

○二村委員

少々小さな質問からで恐縮ですけれども。今回コミュニケーション活動を踏まえて、課題目的の部分で4項目増えましたという中に、営農環境、主要産業である農業の営みを守り育むよう営農環境に配慮するという項目があったわけですが、具体的にどのようなお願いと

どうか、影響が示されたのかを教えてくださいたいと思います。対応策として、圃場整備と
いうのが出ているのですけれども、圃場整備でクリアできるようなご懸念だったのかとい
うのを確認したい。ここが1点目です。

それから、これは今日で終わる訳ではないと思うので、お願いですが、周辺地域に残る自
然環境や点在する歴史文化資源の保全という部分を地図の中に丸か何かでお示しただけ
るとよくわかるかなというところがございます。よろしくお願ひいたします。

○屋井委員長

はい、それではよろしくお願ひいたします。

○日下部常陸河川国道事務所長

はい。ではまず営農環境への影響でございますが、特にバイパス案の場合でございますけ
れども、現在の農地をバイパスが横切るということで、そういった土地の分断、それから、
排水系統を分断してしまうといったことが懸念されます。そういった中で、対応を取る中
です、圃場整備みたいなところも加えてですね、用地を再構築するようなことが必要にな
ってくると考えているということでございます。

2点目の歴史環境については、分かりやすいように資料を改めたいと思います。

○二村委員

農地のほうですけれども、自治体の農地政策、農業政策等々をされている部署と密接な連
携を図られて、ご対応いただければと思います。以上です。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。それでは、大下委員からよろしくお願ひいたしま
す。

○大下委員

ありがとうございます。質問ですけれども、今回きめ細かく対応されているようすけれ
ども、その中で、フェーズⅠ、Ⅱという形で分けてですね、検討内容が違うところで、オー
プンハウスだとかそういうのを実施されています。フェーズⅠの時は、457人の参加があり
ましたと、回数少ないのに、フェーズⅡになると、203人と減ってきている。ワークショッ
プのほうも参加者が減ってきているということで、ⅠとⅡによって、まあ道路の一般的な最
初のスタートのところの話と、どういう様なルートだという割と技術的な話がフェーズⅡ
になった時に減ってきたのは、興味関心が地元の人たちの熱がちょっと薄まってきたのか
なという印象を受けたのですけれども、減ってきている理由というのは何かあれば教えて
いただければなど。場合によれば、示し方とかも今後の話でいくと、やり方とか広報の仕方

とかもう少し考えないといけないような、技術的な話になってくればですね。そういったところも考えていらっしゃるかというところをお尋ねしたいと思いました。以上です。

○屋井委員長

はい。それでは、鬼沢委員からの質問も同時にお伺いしてからにしたいと思います。

○鬼沢委員

はい、ありがとうございます。私もこのオープンハウス、ワークショップの件ですが、わりと丁寧に地域とのコミュニケーションを取られてきて、すごく良かったなとは思いますが、このオープンハウスに参加した皆さんへの募集というか案内で、どういう呼びかけでこれだけの方たちが集まってこられたのか。該当の市町からのご案内だったのか、そのあたりどんな風にして広報されてここに皆さん参加されたのか知りたいなと思いました。以上です。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。関連するようなご質問やご意見ありますか。とりあえずよろしいですか。それでは今のお2人に対してよろしくお願いします。

○日下部常陸河川国道事務所長

はい、お答えします。フェーズⅠとⅡ比べてですね、フェーズⅡで参加者が減った理由につきまして、1つ大きなのはコロナの影響が考えられると思っております。減ってしまっただけではまずいということで、こちらとしても対策をいたしまして、追加のオープンハウスを4回ほど実施することによって、少しでも意見を頂く方の数を確保しようと努めたところですが、それでもこういった結果になったという状況でございます。

それから次がオープンハウスのご案内ですが、まず事務所のホームページにポータルサイトを載せております。また、そのほか、ニューズレターをですね、市役所、それから公民館ですとか、県庁だとか当事務所等にも置いていたということでご案内を差し上げておりました。一部は、オープンハウスの場所が総合施設でございまして、たまたま立ち寄った方も多かったといったような状況でございます。以上です。

○屋井委員長

はい、いかがでしょうか。何か追加であれば。

○鬼沢委員

はい、案内については分かりました。このデジタルの情報を受け取る方と、受け取らない方がいらっしゃるのではないかと思ったものですから、このオープンハウスがその地域の

公共施設とか、わりと人が来やすい場所で開くというのは、そういった情報をデジタルで知らない人でもたまたま訪れた方が参加したり、そういうことがあったというのを、近所の方にお知らせしたり話題になったりという意味で、地元の方が普段ふらっと訪れるような場所で開くのはすごく重要なと思います。以上です。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。それでは、他いかがでしょうか。

○前田委員

今のご質問に関連して、ポータルサイトですけれども、見ていない人もいないのではないかという話でしたが、どのくらいの方がアクセスしたかというのは簡単にわかる話なので、そういうところはチェックされているのでしょうか。

○日下部常陸河川国道事務所長

数字は押さえておりません。最終的にいただいた意見の総数は2500です。

○前田委員

意見の総数は2500。全部含めて2500。それは比較的多いほうとなるのでしょうか。

○日下部常陸河川国道事務所長

先ほど申し上げました通り、特にコロナ渦に入ってからはやや苦戦したというのが正直ございます。

○屋井委員長

はいよろしいですか。他いかがでしょうか。では久保田委員どうぞ。

○久保田委員

ありがとうございます。自転車のことちょっと確認させていただきたいのですが、30ページを見ると、A案のところだけに自転車の走行空間の検討というのがありまして、これが何を意味するのかということと、一方で、例えば32ページの横断面図を見るとA案もB案もこれは自転車道ですかね、自転車道がそれぞれ当然のようになっているか説明なく入っているので、すごいなと思うのですが、これは自転車道なのかということの確認と、ある意味ちょっとびっくりしたのですが、今後こういう道路を作る時にはガイドラインの趣旨に沿うと多分自転車道という答えになるので、これはもうデフォルトで自転車道ということになるのでしょうかという良い意味でちょっと驚いたのですが、あの自転車について追加的な説明をいただければと思います。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。それでは、いかがでしょうか。

○日下部常陸河川国道事務所長

はい、お答えします。まず30ページでございますが、特にA案については、既存の市街地を通るといっていただいた意見というのが自転車の走行空間についてのご意見があったということでございますが、当然のことながら、A案B案両方について自転車の走行空間については今後構造を検討していくということになります。また、32ページの図でございますが、まだ現段階では具体的な構造というところまでは決めておりませんので、これはあくまでも標準的な断面として記載しているものでございまして、今後検討を進めてまいりたいと思っております。

○大谷道路計画第一課長

1点補足させていただきます。

32ページ目にある横断図の基本ですが、久保田委員のご指摘の通り、自転車道を基本的に作る方向で今後調整していくということでございますので、主旨としてはこの方向で今後詳細に検討を進めていく。地元と協議しながらどういうところで自転車のネットワークを作っていくかというところ です。

○久保田委員

はい、わかりました。ありがとうございました。よろしく申し上げます。

○屋井委員長

私からも一言といいますかね。

本件に関しては、この関東地方小委員会に何度か状況あるいは進め方のご報告等をいただきながら進めてきて、今日は計画段階の評価が終了したということでありました。この間、地域の方々とのコミュニケーションを重視してプロセスを進めていただいたということは、大変良かったと思いますし、それはまあ道路局さんの持っているガイドライン、構想段階の計画ガイドラインと、それから、従来から行っている計画段階評価の進め方、これの両方を加味しながら作った新しいタイプのプロセスだと思います。その中で特に今日お聞きして評価できるなと思ったのは、この計画段階あるいは構想段階において代替案を比較する時の評価の項目あるいは指標、これをきっちりと細かく分析というかな検討して、しかもそれをコミュニケーションを通じて増やして行って、地域の声に配慮しながら比較しているという、こういう進め方は素晴らしいなと思いました。計画段階あるいは構想段階ですから、法律的に何かを決めるということではありませんけれども、こういう取り組みを行うこ

とによって、都市計画の決定段階や事業段階でそこがスムーズに進むようにですね、結果的にはトータルでコストが安くなり、地域の満足、あるいは、ある意味で行政に対する信頼、こういうものが高まっていくという効果もあるのではないかと思います。大変良い進め方をしていただいたなと思っています。どうもありがとうございました。

それであとは自転車関係はぜひ大谷課長がおっしゃったように、スタンダードということかどうかわからないけど、きちりと自転車の通行環境も同時に整備していくということでね、一般化していただけると大変ありがたいなと思います。どうもありがとうございました。

それでは、意見がないようであれば、ここで本件、小美玉道路（仮称）の計画段階評価ということでありますけども、関東地方小委員会としては、採択する対応方針（案）は妥当であると考えたいと思いますがよろしいでしょうか。

はい、どうもありがとうございました。異議なしということでございますので、そのようにさせていただきます。

それでは続きまして、その他として、埼玉県で地元検討会が開催されました核都市広域幹線道路の報告について、事務局よりよろしくお願いたします。

○阿部大宮国道事務所長

大宮国道事務所事務所長の阿部でございます。どうぞよろしくお願いたします。私からは核都市広域幹線道路の地元検討会の資料についてご報告をさせていただきます。資料4をご覧ください。目次を飛ばしていただきまして、2ページ目をお願いいたします。核都市広域幹線道路の概要でございます。核都市広域幹線道路は圏央道と東京外環道の間と並行するように位置するものでございまして、神奈川、東京、埼玉、千葉を相互に連絡して、これらの交流・連携を促進する広域道路ネットワークを形成する道路として計画されております。このうち埼玉県内においては、右のほうのスペースに赤の楕円で示しております。さいたま見沼ICから東北道付近までを優先的に検討している状況でございます。

次ページ3ページをお願いいたします。これまでの検討経緯についてご説明いたします。令和2年3月に埼玉県渋滞ボトルネック検討WGにおいて、圏央道以南地域に3本の機能軸を設定してございます。このうち東西方向の機能軸③について、詳細な検討を進めていくこととなりました。令和3年12月には東西軸の効果的な対策等を進めるため、埼玉県東西軸道路検討会を発足いたしました。この検討会において、物流施設の立地や人口集積が進む圏央道と外環道の間において、東西方向の連携を強化する観点から、埼玉新都心線から東北道間を優先して概略計画の検討を進めていくこととなりました。これらを受けまして、令和5年1月にさいたま見沼ICから東北道付近で検討を進めるため、地元検討会を設置したところでございます。尚、県内の残る区間につきましても、引き続き地域特性や交通課題の分析等の必要な調査を鋭意進めてまいります。次ページをお願いいたします。

地元検討会の体制でございます。埼玉大学の久保田教授をはじめといたしまして、全9名

こちらの有識者および地元行政関係者から構成をさせていただきます。次のページをお願いいたします。

地元検討会の実施状況でございます。第1回の地元検討会では、計画検討の進め方、それから埼玉新都心線から東北道付近の地域課題、交通特性等について議論させていただきました。今後は周辺地域の皆様から交通特性や交通課題、道路整備の要望等についてご意見を伺っていく予定でございますので、地元検討会や地域のコミュニケーションを重ねながら複数案、あるいは概略計画案の検討を進めてまいります。次ページをお願いいたします。

ここからは埼玉新都心線から東北道付近の地域課題について概要をご紹介します。まず渋滞についてでございますが、埼玉県は全国的に混雑時の旅行速度が低く、特に東西方向については外環を始め渋滞が増加している状況でございます。また事故につきましてはこの当該地域、埼玉新都心線から東北道付近の死傷事故率が県平均の約1.6倍と高い状況となっております。次ページをお願いいたします。

続いて医療連携についてでございますが、左下の図、灰色で着色したエリアについて、第三次救急医療施設への救急搬送に時間を要する状況となっております。また防災の観点では、防災拠点が集積いたしますさいたま市の中心部と東北道を結ぶ東西方向のネットワークが脆弱な状況となっております。次ページをお願いいたします。

続きまして、企業進出や人口増加についてでございます。

大変申し訳ございません、1点資料に間違いがございまして、左側の上、平成27年以降の新規企業立地計画の推移のグラフですが、グラフのタイトル、真ん中が国道17号となっておりますが、これとその右側の国道16号等、これが逆でございます。真ん中が国道16号等、右側が国道17号沿線となっております。大変申し訳ございません、訂正させていただきます。

このように、東西方向の国道沿線におきまして、物流施設の新規立地あるいは人口密度の増加ということが発生してございます。また観光の観点では、この地域は市外から車で来訪される方も多く、集客施設、アリーナなど、そういったところでイベントが開催されますと、市内の旅行速度が大きく低下するような状況となっております。次ページをお願いいたします。

続いて生活環境についてでございます。当該地域、見沼たんぼ周辺の生活道路におきましては、通勤・通学時間帯に抜け道として利用する交通が多く、生活交通との錯綜が生じている状況でございます。次ページをお願いいたします。

周辺の開発等についてでございますが、まず地下鉄7号線について延伸計画がございません。現在、先行して浦和美園駅から岩槻駅までの延伸、将来的には蓮田駅までの延伸が計画されております。また大宮駅の西口では、大宮駅周辺の交通結節機能の強化などに向けて検討を進めているところでございます。次ページをお願いいたします。

続きまして、検討区間の周辺地域の状況でございます。こちらにお示ししております通り、まず中心になっている見沼たんぼ、その他、斜面林や見沼自然公園、さぎ山記念公園、緑の

トラスト保全第 1 号地などが点在している状況でございます。次ページをお願いいたします。

こちらは見沼たんぼの概要でございます。見沼たんぼはさいたま市から川口市の 2 市にまたがる大規模な緑地空間でございます。道路整備計画を検討する際にはこれら自然環境の保全・創造に配慮する必要があると考えております。次ページをお願いいたします。

今後の進め方については先程ご説明した通り、地域の皆様とのコミュニケーションを重ねながら検討を進めていく所存でございます。現在は大宮国道のホームページにポータルサイトを立ち上げる、あるいはパネル展を開催するなどして、検討状況についての情報発信をしております。次ページをお願いいたします。

現在実施しているパネル展の開催状況でございます。沿線地域の皆様への情報提供の一環としまして、2月の13日から埼玉市内の区役所あるいは道の駅など、計17の施設で順次パネル展を開催しております。簡単ではございますが、以上ご報告とさせていただきます。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。それでは委員の皆様から本件に関して何かご質問やご意見ございますでしょうか。

○前田委員

ありがとうございました。先ほど、個別の案件を2つお聞きして、これも個別といえば個別ですけど、先ほど個別の案件というのは地域にとって必要かどうかというのが基準、重点を当てられていたと思うのですが、これは恐らく首都圏全体として経済効果あるいは住民の生活ということから必要という認識をベースに、この区間について検討するということだと思います。その上で一つの質問は、国交省さんはそういう両者をバランスよく見ながら優先順位を決められているのかどうか、ということですか。

もう一つ、核都市広域幹線道路についても今回埼玉の一部の地域を選ばれたわけですが、当然神奈川にも関連するだろうし千葉にも関連すると思うのですが、どういう判断基準で優先順位を決めていくか、まあこれは全ては総合判断だと思うのですが、大まかな判断基準みたいなものがあれば教えていただきたいと思っております。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございます。じゃあそれは、答えられるところを…

○阿部大宮国道事務所長

そうですね、まず当該地域の検討にあたりましてはご指摘いただきました通り、単なる地域内の当該地域だけを結ぶものではございませんで、やはり全体的なネットワークに大きな効果を発揮する道路であるという風に考えております。ご指摘いただきました通り、全体

的な首都圏全体の経済等にどのような影響を發揮していくのかという観点も必要ですし、また一方で当該地域の、例えば死傷事故率ですとか、あるいは先程説明した通過交通ですとか、やはり地域の方々にとっても生活に大きく影響するような事業になってまいりますので、双方のご意見等をお伺いしながら丁寧に進めてまいりたいと考えております。それから、ちょっと申し訳ございません、私の立場ではオール関東というところはなかなかご説明が難しいところですが、埼玉県内につきましては、ご説明させていただきました通り、今のところ調査といたしまして関越から東埼玉道路にかけての区間を、これまでずっと調査を進めてまいりました。今回この区間、ある種一歩前に進めたという格好になっておりますのは、やはり圏央道から外環で囲まれたエリアというところが他の地域と比べましても交通渋滞の損失ですとか死傷事故率が高い状況にあるということから、国およびさいたま市、埼玉県と様々な検討を重ねた結果、まず当該地域を優先的にやっていくと、ただ残りの地域についても様々な課題を抱えているものでございますので、そちらについても引き続き交通状況や地域特性など必要な調査を進めていく、ということで、3者で検討の方向性を定めたものであります。

○屋井委員長

はい、それでは続けてどうぞ。

○大谷道路計画一課長

道路計画第一課長の太谷でございます。資料2ページ目でございますが、こちら左側が関東ブロックの新広域道路交通計画を示してございます。こちら各県の将来構想みたいなところを計画で作っていただきまして、それをこういった地方小委員会の場で審議をさせていただきながら、高規格道路だとかそういったところの調査中の道路などをどうやっていこうかというところを全体の計画として令和3年7月に取りまとめさせていただいたところです。こういった概略計画の中で、次のステップに進んで、まず概略計画自体が今回大宮国道事務所だけではなくて、埼玉県・さいたま市さんだとかそういった地域の方々と一緒に計画を作っていくというような形のステップを踏んでいっているというところがございます。その他の地域においても、そういった地域と共同しながら進められていくというところになってくるかな、というところで考えております。こういった首都圏だけの影響だとかそういったところは大きな計画として設定し対応するという感じです。

○前田委員

6ページの、混雑時旅行速度のデータが県別にあること、初めて私も知ったのですけれども、こういうのはもっと細かい区分でデータみたいなのは公表されているのですか？

細かくて県単位くらいですか？

○大谷道路計画一課長

6 ページ目のところで言いますと、分析した結果を確認すれば出てくると思います。

一方で、埼玉県の中核都市広域幹線道路の検討を進めたきっかけは、こういったところもひとつ原因になっていますけど、順位として全国的に悪いからやっているわけではなくて、外環道との関係だとかそういったところもあるので、総合的に判断してやってきているというところをごさいますと、順位が、渋滞混雑時間の旅行速度が速い地域だから道路の新しい計画がありませんね、とそういうことを言っているわけでは特段ない、4 番目だからそういった順番が早いですねということを行っているということでもない、ただ単にデータとして並べてみるとこういうデータですということなんです。

○屋井委員長

はい、分かりました、ありがとうございます。では二村委員どうぞ。

○二村委員

ご説明ありがとうございます。まず基本的なところから伺いたいのですが、今回は埼玉新都心線と東北道付近ということで線が引かれていますけれど、これが千葉県のほうに行くところのどこの辺に取り付く道路ですか。千葉北ですかね、それとも千葉北西連絡道路ですか？と尋ねるのを教えていただきたいのが1つ目の質問です。

それから6 ページに外環の千葉区間の開通によって外環の渋滞損失時間が埼玉県区間で3.4 倍の損失時間になっているとのことなのですが、今回の道路ができることによってどのような効果があることを示したいのでしょうか。要は大きく皆さんトラックのルートを変えられる、この新しい道路ができることによってルートが変わるというような意味合いでこの課題を出されているのか、というのが質問です。

それから最後コメントなのですが、実は地下鉄7 号線の延伸の会議に以前関わっていたのですが、頓挫したのですね。今後の会議での、お願いとして、今後の会議でこのエリアのおおよその人口密度のようなものを地図でお示しいただけると嬉しいかなと。当時の議論で、浦和と名前がつく駅でもなぜか浦和美園だけが低調であるという状況だったものですから、現段階でどのくらい支障となる建物ができているか等々を確認したいというところもごさいますと、そういうようなお願いをしています。このような道路を建設されるのであれば地下鉄の延伸よりも先になさった方が移転が必要な建物も少ないかなと思った次第です。以上です。

○屋井委員長

はい、ありがとうございます。では他いかがでしょうか。

○阿部大宮国道事務所長

資料の通り、核都市広域幹線道路の赤い丸が関越自動車道から東埼玉道路に至るところにあります。千葉方向への繋がり方というのはまだ明確に、これはかなり広い帯の部分であって、まだ今の段階で千葉のどこに繋がっていくのかというところは、埼玉県側の検討の中では、そこまで至っていないところでございます。

いずれにいたしましても千葉県のほうでもこの核都市広域幹線道路に関しまして様々な検討が進められているところだと理解をしておりますので、そういった中で埼玉県内の検討を進めつつ千葉との関係性についても吟味していくことになると思います。

それから外環道につきましては、やはり圏央道がありまして外環道がありまして、埼玉県内は非常に東西方向の交通がある種、弱い状況でございます。外環道だけではなく国道 16 号にも東西方向の移動負荷が大きくかかっている状況がございますので、こちらの路線が東北道につながることによって高規格道路のネットワークとしても例えば東北道から西側に抜けていくようなルートが外環道だけではなくて、この新しくできる路線を通じて、例えば首都高埼玉大宮線から美女木から西のほうに抜けていくとか、そういった複数のルートが出てくることになっております。またこの整備効果等につきましては引き続き検討を進めていく中で整理をしていくことになろうかと思っておりますけれども、いずれにいたしましてもやはり東西軸方面が脆弱であるという観点からこうした外環道等、環状道路の渋滞対策については効果を発揮していくものと理解をしております。

それから最後にいただきました 7 号の延伸についてでございますが、人口密度のようなものを示してというご助言を頂戴いたしましたので、今後の検討の中でこうしたような観点を含めて検討してまいりたいと考えます。ありがとうございました。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。他、よろしいですか？

○藤山委員

少しこの見沼たんぼの扱いがよく分からなかったのですが、このたんぼの自然を守るとかそういうこと以外にも、これだけ広大な遊水地という役目があると思います。あえてこの遊水地のようなところを通過するようなルートを想定されているのでしょうか。そうであれば、絶対お金は高くなりますけど、多少路面計画高さを上げて構造物でこのルートを通すという案も出てくると思います。構造物については耐震設計を適切にすれば問題はないと思うのですが、水害のほうは心配ではないかなと思っています。その辺のご検討はいかがですか？

○阿部大宮国道事務所長

はい、見沼たんぼについてでございますけれども、こちら見沼たんぼ、それから斜面林等、貴重な自然が残っている状況でございますし、また当該地域におきましては数多くの方が

農業であったり景観の形成であったりあるいは環境保全などの活動をされているといった状況でございますので、まずそういった方々の活動であったり地元の意向等について丁寧に情報提供、あるいは逆にこちらも情報を把握しながら極力影響が少なくなる方向で検討していくと。現段階ではまだルート、ルート帯も決まっておりませんし、構造も決まっていない状況ですので、地域の状況を踏まえながら、先程治水の観点であるのか等についてもご指摘ございましたので、そういったような観点も含めてどういう形でルート帯あるいは構造を決めるのか、これからの案件としてとして検討していくものでございます。

○屋井委員長

はい、よろしいですか。どうもありがとうございました。他いかがでしょうか。

久保田委員いかがですか。

○久保田委員

はい。この核都市広域幹線道路というのは首都圏にとって非常に大きな意味を持つ道路で、1980年代から業務核都市の議論に伴って出てきたものでありまして、非常に重要な道路だと思っております。一方で今回はとにかくある意味ミクロな意味というか、今の首都高の終点から東北道までのルートということなのですけれども、どうしてもこの見沼たんぼというさいたま市にとって非常に重たい意味を持っている、歴史的にも、自然だけでなく歴史的にも非常に重要なエリアなので、ここにどういう形で道路を通していくのかという非常にセンシティブな議論にもなりますので、この辺をしっかりと議論を丁寧に進めていただければと思っております。よろしく申し上げます。以上です。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。それでは今のご発言もありましたし、私も大変重要な道路だなという認識はしておりますので、その道路の計画づくりが今回発議をされたということですので、是非そのコミュニケーション、重要であり広域的な効果は大きいとしても同時に地域に与える影響も大きいということで、そのあたりにしっかり配慮して動いていただけるということです。最初の段階で比較的多くの方にこの計画づくりが始まったということが伝わるような、既にやっつけていただいていますけどね、ということをご希望したいと思います。どうもありがとうございます。では今日は状況というか、もう始まったという報告を受けたということでございますから、よろしく願いいたします。どうもありがとうございました。それでは今日の審議は以上ですね、それでは最後、改めて進行を事務局のほうにお戻ししますので、よろしく願いいたします。

○田中路政課長

委員の皆様、審議をいただきまして誠にありがとうございました。尚、本日の委員会で審

議しました令和5年度新規事業候補箇所の新規事業採択時評価の結果につきましては後日、国土交通本省で開催されます事業評価部会にて報告する予定でございます。また関東地方小委員会の報告内容につきましては委員長一任とさせていただくとともに、それを速報として関東地方整備局のホームページで公表させていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○皆様
(うなづく)

○田中路政課長

ありがとうございます。では議事録につきましては速やかに事務局のほうで取りまとめ、委員の皆様のご確認を経た上でホームページ上で公表させていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、以上を持ちまして社会資本整備審議会 道路分科会 関東地方小委員会を閉会させていただきます。本日は長時間にわたり熱心なご審議、誠にありがとうございました。

○皆様
ありがとうございました。