

社会資本整備審議会 道路分科会
関東地方小委員会（令和5年度 第2回）

議事録

○長沼路政課長

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5年度 第2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長沼と申します。どうぞよろしくお願いいたします。委員会は原則、報道機関を通じて、公開としております。議事進行にあたり、報道関係の方にお願いたします。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、ご協力のほどお願いいたします。議事に入ります前に、お手元の資料の確認をさせていただきます。道路分科会関東地方小委員会議事次第、小委員会委員名簿、出席者名簿、それから、審議資料となります資料1、資料2、資料3、参考資料1ということになってございます。資料の過不足は大丈夫でしょうか？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、関東地方整備局野坂道路部長より挨拶申し上げます。

○野坂道路部長

関東地方小委員会の開催にあたりまして、一言ご挨拶させていただきたいと思っております。本日は年度末のご多忙のところご出席いただきまして誠にありがとうございます。また、平素より国土交通行政の推進につきまして格別のご理解とご協力を賜り厚く御礼を申し上げます。

本日の委員会では、令和6年度新規事業候補箇所の計画段階評価及び新規事業採択時評価についてご審議をお願いいたします。令和6年度の新規事業候補箇所は1事業となっておりまして、一般国道20号新山梨環状道路（桜井～塚原）でございます。また、その他といたしまして、概略計画の検討に着手いたしました、千葉北西連絡道路の検討状況についてご報告させていただきます。限られた時間ではございますけれども、委員の皆様から忌憚のないご意見を頂戴できればという風に考えてございます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

○長沼路政課長

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。ご協力のほどお願いいたします。

本日ご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。6名の委員の方々となります。なお、秋葉委員、佐々木委員におかれましては、Webでの参加となっております。鬼沢委員、谷口委員、藤山委員、前田委員におかれましては、本日所用により欠席となっております。また小委員会の成立条件として、委員等の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まして、本委員会が有効に成立していることを申し添えさせていただきます。それではこれからの議事進行につきましては、屋井委員長にお願いしたいと思います。屋井委員長、よろしくお願いいたします。

○屋井委員長

委員の皆様、毎年この年度末の時期になっていきますけれどもご出席いただき本当にありがとうございます。議題につきましては先ほど野坂部長さんからご紹介いただきましたとおりでございますので、その順番で進めたいと思います。まず最初に、「令和6年度新規事業候補箇所の選定の考え方」、それから「令和6年度新規事業候補箇所の説明」について、事務局からお願いします。

○木本道路計画第一課長

はい、ありがとうございます。関東地方整備局道路計画第一課長をしております木本と申します。どうぞよろしくお願いいたします。着座にてご説明させていただきます。まず私からお手元の資料1、新規事業候補箇所の選定の考え方、こちらについてご説明をさせていただきます。

それではお手元の資料をおめくりいただきまして、1ページ目をご覧くださいと思います。まず新規事業採択時評価の流れを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につきましては、3月1日に新規事業化について、都道府県知事等への意見照会を開始というところでございます。意見照会の結果をもちまして本日、こちら赤で囲ってあります3月6日でございますが、道路分科会関東地方小委員会において一つの事業についてご審議いただくというところでございます。関東地方小委員会の審議が終了次第、道路分科会の事業評価部会に諮りまして評価結果の公表、予算成立時の決定といった流れになってまいります。

2ページ目をご覧くださいと思います。直轄事業の新規事業化候補箇所の選定の考え方でございますけれども、左半分はフロー図、それから右の半分は指標、こちらを示してございます。まずは左の一番上のところから申し上げますけれども、関東の直轄国道は全線で約2,390kmでございます。その中で、右側の表の方にまとめてございますけれども、課題がある箇所というのを抽出してございます。このような指標で抽出した結果、左側の上から二つ目の四角でございまして、1,353箇所が該当してございまして、その中でまだ何も対策を打っていないような改築事業等が未実施の区間というものを選定いたしまして、それらの区間から調査熟度が高いものを抽出してございます。こちらでいう調査熟度というのは都市

計画決定によって詳細なルートや構造が確定したもの、こういったものが熟したものでございます。そしてそれが3.、4.でございます、その後最後の5.のところでございますけれども、混雑の状況や周辺ネットワークの整備状況を確認というふうに書いてございますけれども、こちらは例えば隣接区間の周辺道路の整備が進捗しているでございますとか、こういった状況に対して抽出をしたところ今年度は、この後ご説明をさせていただきますが、一般国道20号新山梨環状道路(桜井～塚原)を選定させていただいたところになってございます。

その他お手元には参考資料の1でこの直轄国道の課題箇所の解消に向けた改築事業の未実施箇所をリストで取りまとめたものをつけさせていただいておりますので、今回の抽出というのはその中から抽出をしたものというところで参考資料1をつけた次第でございます。資料の1と参考資料の1については以上でございます。続きまして今説明させていただきました選定方法によって抽出されました一つの事業について個別にご説明をさせていただきます。それでは、一般国道20号新山梨環状道路(桜井～塚原)について甲府河川国道事務所より説明をさせていただきます。

○留守甲府河川国道事務所長

甲府河川国道事務所の留守と申します。よろしくお願いいたします。資料2をご覧くださいいただければと思います。新規事業候補箇所、一般国道20号新山梨環状道路(桜井～塚原)についてご説明をさせていただきます。

1ページ目をご覧くださいいただければと思います。まず地域の状況についてですけれども、甲府地域というのは急峻な山岳に囲まれた地形でありまして、いわゆる甲府盆地と呼ばれております。ここに東西方向に国道20号が整備をされておりますが、この沿線に人口集中地区として市街地が形成されていまして、また、リニア中央新幹線の山梨県駅の整備が、この地図で言いますと下の真ん中のあたり、白い箱で囲ってありますがここに整備が予定をされております。また、工業団地であるとか大型商業施設、果物の出荷場、観光地などこの丸印でプロットしておりますけれども、これらも多く立地をしております山梨県内においては中心となる地域となつてございます。この新山梨環状道路でありますけれども、この地図上の黄土色の線で示しております環状道路になります。全体で43km、そのうち国道20号より北側の東のほうにある広瀬ICから西側の宇津谷の交差点まで、この17kmが国直轄の北部区間ということになります。なお西側につきましては中部横断自動車道が兼ねておりまして、南部の区間につきましては山梨県の整備ですでに開通済み。東側の区間につきましてはこちらも山梨県の担当となっております。一部開通済みで一部事業中という状況でございます。国直轄となります北部区間につきましてはこの17kmの内、広瀬から桜井の2km、また牛倉から宇津谷の5kmにつきましては事業中でありまして、ここに挟まれた10kmの区間が未事業化となっております。今回はこの10kmのうち、赤色で旗揚げしました桜井から塚原の5.5kmにつきましては新規事業化の対象としているところであります。なお、通過

する自治体は甲府市のみとなっております。

2 ページをご覧くださいと思います。地図上における赤い点線の部分が桜井～塚原の区間でございます。都市計画決定が平成 25 年になされておりました、車線数は 4 車線で計画がされているところでございます。

3 ページをご覧くださいと思います。起点側となります桜井 JCT 付近の航空写真になります。赤線で示した範囲が今回の候補となる道路の範囲を表しております。国道 140 号の西関東連絡道路に JCT という形で接続することになりまして、ここから右のほうに行きまして、最後の方、この赤い線がですね、二つに分かれておりますが、ここからがトンネルの区間ということになっておりまして、ここから 4.8 km のトンネル区間ということになってございます。4 ページをご覧くださいと思います。こちらはトンネル区間になってございます。5 ページにつきましても全体にわたってトンネルの区間。6 ページもトンネルの区間がずーっと続いておりまして、6 ページの一番右のところですね、IC となっているわけでございます。7 ページをご覧くださいと思います。終点部となります塚原インターチェンジ付近を示した図面となります。ここに緑の線が描いておりますが、これがインターチェンジに接続します新環状緑が丘アクセス線ということで、今後山梨県の方で整備が予定されている道路という風になってございます。

8 ページをご覧くださいと思います。地元の状況についてでありますけれども、まず左側の方ですが、甲府市長を会長としまして、沿線の自治体が参加する新環状道路整備期成同盟会がありまして、早期事業化の要望をいただいているところでございます。右側の方ですが、沿線の 8 自治体と県による勉強会の開催。また、地域の代表との意見交換会を設けておりまして、いずれも早期事業化についてのご要望が出ているというような状況でございます。

9 ページをご覧くださいと思います。計画段階評価としてまとめている資料になります。課題につきましては 2 つあると考えておりまして、1 つ目が国道 20 号及び甲府韮崎線の交通渋滞であります。甲府市の、甲府市街地周辺にはですね、山梨県内の主要渋滞箇所、現在 245 カ所のうち、約 8 割に相当する 185 カ所が集中しております。特に東西方向の主要幹線であります国道 20 号や、主要地方道甲府韮崎線において渋滞が発生しているというような状況でございます。2 つ目の課題ですが、国道 20 号の交通事故であります。新山梨環状道路に並行する国道 20 号区間には、事故危険区間として選定されました交差点が 5 カ所存在をしております。また当該区間の道路延長 1km あたりの死傷事故件数、これがですね、国道 20 号全体平均の約 4 倍という風になってございます。右側をご覧くださいと思いますが、その原因分析についてであります、交通容量の不足によって渋滞や事故が発生しているものと分析をしております。図の 3 にありますように、甲府の中心に近いほうで混雑度が増しているという状況であります。図の 4 を見ていただきますと、通過交通が 31% を占めているというような状況となっております。図の 5 の円グラフを見ていただきますと、新山梨環状道路に並行します国道 20 号の区間の交通事故の内訳ですが、追突が 8

割を占めておりまして、追突事故というのが、渋滞による速度低下に起因することが多いとされているということでございます。また、図の6に示しました通り、主要渋滞箇所において死傷事故率が高いというような分析も行っております。以上を踏まえまして、政策目標としましては、交通容量を確保し交通渋滞を緩和、2つ目が交通渋滞に起因する交通事故の減少。これを掲げております。

10 ページをご覧くださいと思います。対策案を比較したものになります。左の赤い方の案1がバイパスを4車線で整備をするという案でありまして、今回事業化で提示をしている案になります。案の2が国道20号の現道を6車線に拡幅する案であります。案1、案2共に交通渋滞の緩和、東西方向への移動性の向上は図られます。走行安全性の向上、交通事故の減少についてですが、こちらにつきましては、案1では削減が期待されますが、案2では削減効果がないという風に考えております。周辺環境への影響につきましては、案1は別線の整備でありますので、既成の市街地への改変がなく、影響は少ないと考えております。一方で案2につきましては、現道を拡幅するために既成市街地の家屋に対して支障・移転が発生しますので、市街地改変による影響が大きいものと考えております。自然の改変につきましては、案1につきましては山側に新たな道路を整備するということでありますので改変が大きく、案2は国道を拡幅するということでありますので改変が少ないという風に考えております。コストにつきましては、案1が約2,250億円。案2が約2,300億円となっております。総合評価としましては、案1のほうが対応方針案として妥当であると判断をしているところでございます。

11 ページをご覧くださいと思います。新規事業採択時評価の資料になります。まず事業概要につきましては、記載の通りでございます。2番目の課題についてであります。1つ目は甲府市街地の渋滞による速度低下であります。甲府圏域におきまして、国道及び県道の約5割が混雑時に速度が20km以下ということで渋滞が集中をしております。また、武田神社であるとか昇仙峡などの観光施設が豊富に立地しておりますが、訪問者の約9割が自家用車、若しくは観光バスを利用しているということでありまして、観光バスの発着の多い甲府駅周辺をはじめ、慢性的な渋滞が発生している状況であります。山梨県の観光客の不満のアンケートがありますが、そのうち、道路整備や公共交通に関することが半数以上となっております。また、2024年4月からバスの運転手に時間外労働の上限規制が適応されますが、公共交通の定時性の確保あるいは時間短縮、これも課題となっていくという風に思っております。2つ目ですが、災害時等における道路ネットワークの脆弱性であります。新山梨環状道路の内側の約6割が洪水浸水想定区域となっております。また、山梨県と他都県や港湾の物流、これは主に中央道が利用されておりますが、事故等によって通行止めあるいは渋滞が発生していることから、リダンダンシーの確保も課題と考えております。また、今般の能登半島地震におきましては、主要道路の寸断等によりまして、人命救助や物資輸送に大きな影響が出ております。甲府圏域におきましても周辺を山に囲まれた盆地でありますので、アクセス道路も限られておりますことから、災害時におけるリダンダンシーの

強化が課題だという風に考えております。3つ目ですが、リニア中央新幹線との連携による地域の活性化であります。リニアの開業によりまして、リニア山梨県駅の60分圏域の人口、これが20倍となります3,300万人となりますことから、新たな産業の創出、あるいは二地域居住の推進、インバウンド観光の進展などを進める必要があると考えております。また、リニアの開業効果を波及させるため、道路整備により、リニア駅と県内各地との移動時間の短縮などアクセスの向上も考えております。3.の整備効果であります。WISNET2050との対応と合わせてご説明いたします。WISNET2050につきましては昨年10月に国土交通省道路局が作成しました、2050年を見据えた、今後に取り組む具体的な政策をまとめた政策集でございます。効果の1つ目ですが、環状道路整備による交通渋滞の緩和と観光振興の支援であります。甲府圏域の渋滞緩和により観光振興を支援する。また、観光地までの道路ネットワーク交通容量が拡大。定時性の確保や時間短縮により、バス運転手の業務環境の改善に貢献するという風な効果があると思われれます。効果の2つ目ですが、災害時等における信頼性の高い道路ネットワークの確保であります。信頼性の高い道路ネットワークの構築によりまして、持続可能な生活圏を維持できる。また、災害時に中央道の代替性が確保されまして、関東圏における安定した物流網を構築できる。また、災害時のリダンダンシーが強化され、人命救助や物資輸送、復旧支援が迅速化するものと考えております。今回3つ目ですけれども、リニア中央新幹線との連携強化による、新たな圏域の形成であります。リニア中央新幹線との連携強化によりまして、東京圏、あるいは新たに名古屋圏、近畿圏との交流が促進されるという風に考えております。B/Cにつきましては、新山梨環状道路の北部区間、広瀬～宇津谷、この17kmの一体評価で2.4。今回事業化候補の桜井～塚原の5.5kmの個別評価では1.7ということになってございます。

12 ページをご覧くださいと思います。全体の図面と縦断図、横断図をまとめた資料となっております。未事業化区間が10kmあるうちの、東側の桜井～塚原の5.5kmを先行して整備する案としております。その理由といたしましては、この環状道路のエリア内においても、特に東側のエリアにおいて、旅行速度の低下がみられまして、主要渋滞箇所、あるいは事故危険区間が多いところとなっております。また西関東連絡道路との接続、あるいはリニア駅へのアクセスを考慮すると、桜井～塚原区間の整備の優先度が高いということがあげられます。残りの塚原～牛久、4.5kmが残りますが、これらにつきましては、引き続き事業化に向けて調査を推進してまいりたいという風に思っております。

13 ページをご覧くださいと思います。着工前重点準備の必要性についてであります。着工前重点準備といいますのが、特に大規模な工事が予定とされる直轄事業について、事業費管理の徹底や、事業の透明性の向上のために実施をするものでありまして、重点的に準備する内容を定めるものであります。この事業につきましては、山間部に位置しておりまして、トンネルが約9割と大規模な事業であること、また、地元から有料道路制度を活用した整備手法の検討に関する提案を受けておりまして、それを踏まえて、有料事業との合併施行による道路構造等の検討など、関係者調整に準備が必要ということでもあります。このことから、

事業着手後、着工前の調査設計段階において、重点的な地質調査、有料道路事業との合併施行による道路構造等の検討や、関係者調整など重点的に実施をする予定となっております。資料につきましては以上で、参考資料として、14 ページ以降に費用便益分析のバックデータをつけておりますので、ご参考いただければと思います。以上で説明を終わりたいと思います。ご審議のほどよろしくお願ひいたします。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。それではただいま説明いただきました、資料 1、資料 2 について、ご意見、あるいはご質問あればお受けしたいと思いますがいかがでしょうか。Web で参加の委員の方々は一旦 Teams の手を挙げる機能でお知らせください。よろしくお願ひします。意見が出てくる前に、一応確認で最後の着工前重点準備というのと、これは初めて聞くような言葉ですが、これは今全国的にこういう言葉で何かやろうとしているということでしょうか。何か解説はお願ひできますか？

○木本道路計画第一課長

ご説明させていただきます。道路計画第一課長の木本でございます。今回、資料 2 の最終ページに付けております着工前重点準備でございますけれども、こちらは来年度事業化の事業から、新たにこういった様式を付けさせていただきます。今、委員長からご指摘ありましたように、全国で同様の取り組みが行われておりまして、新たに事業化を計画している事業を対象にこういった準備を行っていくという風になっているものでございます。新山梨だけではなくて、他のところでも同様の動きがあるというところが、現在の状態になっているというところでございます。

○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？

○大下委員

大下ですが、よろしいでしょうか。

○屋井委員長

はいどうぞ、お願ひします。

○大下委員

ご説明ありがとうございました。よくわかりました。甲府というか、山梨観光の面からちょっとお話させていただくと、山梨は結構魅力が高いはずなんですけど、現状として集客方法に課題がある。そういうことがあって、結構観光客が敬遠しているところもあります。しかし、

昨今の外国人観光客誘致の件で、裏道ですね、河口湖から見た富士山、こちらのほうがメインになりつつあってですね、それとフルーツ大国でもありますので、それとがマッチングして、これからブレイクする可能性が極めて高いところなんです。そうなりますと、高速バスなり、あるいは鉄道を使うという形になりますが、高速バスが一番使い勝手がいいだろうという話になります。すると特にこの中で書かれておりました、降りた後ですね、渋滞に巻き込まれて、あるいは帰りの時間帯が読めないということが足かせになる可能性がありますので、この計画が、あるいは事業が進んでいけばですね、この計画に書かれていた内容で改善が図れる、特に 30 何%ですか？通過交通が入り込んでいたのが無くなるという形になると、きわめて有効な方向なのかなと思います。ということでそれが一点ですね。

後二点ございまして、もう一点はですね、やはり環状道路全体が通らないと意味がないと思いますので、10kmのうち先行してという話がありましたけど、その後ろのもう一つの区間ですね。その見通しはどれぐらいなのかなと。完成した段階で初めて効果が発揮されるという風にみられますので、そのあたりちょっとお尋ねしたいなと思っています。

それともう一点はですね、ここで今までの数字から見ても B/C がですね、少し低いようにお見受けしたのですけれども、これがトンネル区間が 9 割ということで、かなり、環境とかは問題ないと思うのですけれども、その部分が工事費が高くなった、所謂コストが高くなっている部分で、費用対効果の比率が 1.7 ですか、この区間だけだと。というような話になっているのかなということを確認させていただければと思います。以上三点でございませう。一つ目は意見と言いますか、感想でございませう。

○屋井委員長

はい、ありがとうございます。ひとつひとつやりますかね。はい、ではよろしくお願ひします。

○留守甲府河川国道事務所長

はい、ありがとうございます。まず一点目。残りの 4.5 kmの区間についてですけれども、こちらにつきましても、国道 20 号および甲府韮崎線などの並行する区間においては主要渋滞箇所が存在をしておりますので、課題もあるという風に認識をしておりますので、今後、有料事業との合併施行による道路構造等の検討を進めて行くとともに、事業中区間の整備状況であるとか、周辺の交通状況を確認をしまして、早期整備に向けて、こちらの方も検討を進めて参りたいという風に考えている状況でございませう。

二点目の B/C につきましては、まず事業費が高いのではないかという話もありましたが、事業費 1,220 億円ということなんですけれども、こちらの算出にあたっては、最新の積算基準であるとか、当該地域の類似の施工実績について算出をしておるところであります。当該区間においてはトンネル区間が全長の 9 割を占めるわけですけれども、近傍の同規模のトンネルの工事をした事業として、中央横断動車道の富沢～六郷という事業がございませう。こ

このトンネル単価と比較してみたのですが、かなり近似しているという状況でありますので、事業費自体は妥当なものであるという風に考えているというところでございます。

○大下委員

トンネルだから通常の道路よりもコストがかかって、B/C が下がって見えるということでしょうか。

○野坂道路部長

やはりトンネル延長が長くならざるをえず、土工部に比べてトンネルのほうが単価が高くなっていますので、結果としてご指摘の通り B/C は低く見えてしまうところがあります。

○大下委員

はい、わかりました。

○屋井委員長

ありがとうございました。それでは他はいかがでしょうか？はい、どうぞ。

○二村委員

ご説明ありがとうございました。いち観光客としますと、あの周辺はとても混むので、新たな道路の整備により交通量容量が増えると少し余裕ができて安心できると思えました。また、リニアの開通、そのうちに必ず開通するところでありまして、そうしますと、甲府というのはなかなかすごい土地になるわけです。品川、名古屋に 20 分程度ですよ。どういふ方が住まれるのかちょっとよくわかりませんが、十分に両都市への通勤圏となると思えます。こういう事情もあって、早期の道路の整備というのは、この地域の活性化にも役に立つでしょうし、リニア開通で周辺の開発が進み、道路需要が増加するより前が望ましいと思えます。その上で、先ほどからトンネルのお話が出ておりますが、この森のあたりです。ね、ずいぶん木が生い茂っていますが、希少動物等の問題は特に気にしないでよろしいのでしょうか？もし、ほかに考慮すべき事項がありましたら、教えていただければと思います。以上です。

○屋井委員長

はい、それではよろしく申し上げます。

○留守河川国道事務所長

はい、ご質問ありがとうございます。この区間につきましては、過去に環境アセスの調査を行っているというところでございます。その手続きの中で、オオタカの行動圏把握のため

の猛禽類の行動圏調査を行っております。猛禽類につきまして、計画当初から繁殖の可能性があったということで調査をしております、報告書を作成する段階で繁殖を確認をしているというところがございます。以降、環境省のマニュアルに従ってモニタリング調査等を実施しているというところがございます。こういった猛禽類の調査につきましては、環境アセスの手続きを実施してきた経緯があるということがございます。

○二村委員

居たのはオオタカであるということですね、可能性があるのは。

○留守河川国道事務所長

そうですね、はい。

○二村委員

オオタカは最近結構多いようですが。

○野坂道路部長

環境省レッドリストの絶滅のおそれがあるとされるカテゴリーからもはずれました。ただ、対応していくことは必要です。

○二村委員

オオタカは、聞きかじりですけども随分人家に近いところが好きだという風にも聞いております。うまく共存できるように工夫が必要ですね。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。それではいかがでしょうか。

○久保田委員

ちょっとよろしいですか。久保田でございます。非常に必要性の高い道路でいいと思うのですが、私土地勘がないのでお聞きしたいのですが、この道路、トンネルの道路と、甲府駅からまっすぐ北に行く、甲府山梨線という道路との関係について、直接ジャンクションのようなものがないように見えるんですけど、ちょっと西に行くと、塚原ICというところで降りて、そこからこの甲府山梨線にすぐアクセスできるようになってるんですかね？ということでもよろしいですか？

○留守甲府河川国道事務所長

7ページをご覧くださいければと思いますが、ここが塚原インターチェンジの付近になりま

す。ここの黄緑色で示しておりますアクセス線を、これから県の方で整備する予定となっておりますが、ここの道路がですね、7 ページ左側の先のほうで甲府山梨線の方につながっていくというイメージであります。で、7 ページのアクセス線の右上に伸びていく先が甲府南アルプス線に繋がっていくと、そういったような接続になってくる。

○久保田委員

すいません、全然土地勘がなくて、この地図って北が上になりますか？

○留守甲府河川国道事務所長

下が北になります。

○久保田委員

北を上にしたと思ったら資料を上下反転させて見るわけですね。そうするとトンネルが東西に来て、甲府山梨線が 7 ページに映っている範囲より東の位置で南北方向に通っている。

○留守河川国道事務所長

そういうことです。

○久保田委員

アクセス線は甲府山梨線に向けて南東の方向に行くということですかね？

○留守河川国道事務所長

そうです、南東に行ってから甲府山梨線に至ると。

○久保田委員

了解です。

○屋井委員長

はい、よろしいですか？今のついでに、この IC から市内にどう向かうかというか、その辺はどんな状況になってるんですかね？この辺の地元の整備だとか、なにかございませうでしょうか。

○留守河川国道事務所長

この 7 ページのアクセス線につきましては、まだ今の段階では県は事業化していない状況です。このエリアのところはですね。ですのでこれからの整備になっていくところになり

ます。一方で一部事業化しているところがありまして、近辺はこれからの事業化なんです
が、既に先ほどの1ページ目で言いますところの甲府南アルプス線と書かれているところ、
こちらがどちらかという町中に出ていく幹線道路として使われておりますけれども、こ
ちらに繋がる場所は一部既に事業化はしております、最後の取り付けの部分は今後の
事業化になりますが、これが整備されますと、スムーズに市街地の方にアクセスできよう
になるという風に思っています。

○屋井委員長

南アルプス線というのはその地図上でいうとどこになりますか？

○留守河川国道事務所長

1ページ目の地図で言いますと緑の点線で示している箇所が事業化をされています。

○二村委員

甲府盆地から武田神社まで行くのが甲府山梨線で、そこに繋がるということでしょうか。

○留守河川国道事務所長

はい、そうです。

○二村委員

そこに取り付けるとまた混みそうな気がしますが、いかがでしょうか

○留守河川国道事務所長

武田神社のところですので、結構一大観光地ですから、

○大下委員

武田神社の真っすぐの道ですよ？

○木本道路計画第一課長

今は甲府韮崎線との交差点から北にかけて登っていくんですが、塚原ICとアクセス道路
が開通すると北側からインター直結で武田神社へアクセス出来る分、南から行く交通が減
りますので、逆に渋滞を軽減する効果も期待できます。

○屋井委員長

はい、ウェブ参加の委員の方いかがでしょうか。

○佐々木委員

1点よろしいでしょうか。佐々木ですが、どうもありがとうございました。この道路の必要性など非常によく分かりましたし、ルートを選定に关しても非常に妥当な選択をされているという風に思いましたので、特段の気になった点はございません。少し教えていただきたいのは、時間スケールの、聞き洩らしたかもしれないんですが、いつ頃完成しそうな感じなのかということと、あとやはり環状全体が完成しないとなかなか十分な機能を発揮しないようなところもあると思うので、それがいつ頃になりそうかというようなあたりについて。

それからもう1点は、今回のルートですと主にトンネルを通るので、用地買収の問題はあまりないとのことだと思うんですが、それでもいくつか家とかあると思うんですけど、そのあたりは特に問題なく、つまり工期がその理由で遅れるような懸念はあまりないというそんな理解でよろしいのかというあたりを確認させてください。以上です。

○屋井委員長

はい、よろしくお願ひします。

○留守甲府河川国道事務所長

はい、ご質問ありがとうございます。まず、事業のスケジュールにつきましては、今後事業化したら用地買収から入っていくということになりますが、現状考えておりますのは、別冊の14ページ以降のB/C算出の根拠のデータでは15年ということで設定させていただいております。36ページをご覧くださいますと、例えば、令和6年度に事業化したというふうにしますと、だいたい15年くらいの事業費のB/C算出を組んでいるというようなところでございます。用地買収につきましては、件数としましては10ページの方に計画段階評価の比較をしている表がありますが、この案①の方で桜井から牛句まで4.5kmの区間となっておりますが、支障となる家屋数が42棟というところであります。都市計画を平成25年に打っておりまして、そのあたりで事業説明は入っておりますが、具体的な話はこれからということでもありますけれども、今のところ特段の何か反対があるというような状況ではございませんので、しっかりと用地買収から進めて行きたいと思っております。

○佐々木委員

ありがとうございます。今の事業でも15年くらいかかるという、そういうことなんですね？15年くらいかかって、例えば、環状全体で完成するのはそれより相当また後で30年とかそういうスケールの話ってことになるんですか？

○留守甲府河川国道事務所長

今の設定上は15年くらいということで設定しておりますが、次の区間も含めて全体の進

捗を見ながら、できるだけ早く造ってくれという要望もありますので、我々としてはできる限り早く進めてまいりたいという風に思っています。

○佐々木委員

ご案内の通り少子高齢化ということもあるし、30年経つとどうなっているのかというのはよく分からないところもあるので、そのあたりちょっと気になるので、タイムスケールのなことを同時に考えながら計画された方がいいのかなということはあるのですが、ただこの場所についてはリニアが来るということで、需要が小さくなることはないだろうということだと思いますので、ここに関しては特に問題はないかなと思います。ちょっと時間については少し気になるかなと思いました。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。秋葉委員はよろしいですか？

○秋葉委員

はい、秋葉です。ご説明ありがとうございました。私はこれで結構かなというところでございます。質問したいことも他の先生方からされましたので、特にございません。よろしくお願いいたします。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。それでは私も、まるで問題ないと思っはいるんですが、一応、進行上ですね、取りまとめたいと思います。今回は特に、計画段階評価と事業採択時評価、これを一度に行うということですので、計画段階評価としては、現道拡幅と比べて合理的だということ、これは一定程度皆さんもご了解いただけた。特に現道拡張して更に市街地に負荷を与えるということと比べていくと、今の時代感覚から見てもこれだけ混んでるところではバイパスを造ったうえで、市街地をより人にやさしい空間に変えていくようなことができるのか、そういう効果も期待できますので。その点については、特に問題なく、計画段階評価上はこの辺でよろしいかと思ます。よろしいですね？はい、それから、採択時評価に関しては、これも効果が大きいということ、観光面にリニア開通、様々なこれからの要素を考えても、大変に重要であるという、委員の方々の一致したご意見です。あとはB/C、数値的なものが、多少、建設費が高くなっていくということからも、そういう面は考慮しなきゃいけないという話ですけど。ただ、見た感じB/Cは結構高いですよ。全線開通しないでも、今回の区間だけでもかなりの高さを持っているという。他の、この間私が行った国では1.0に届かなくても堂々と胸張って作っているところいっぱいありますからね。だからB/Cだけに頼らないということは当然必要なんですけど。いずれにしろ今回はそういう面でも、優れた効果を期待できる事業であるということであろうかと

思います。新規事業採択時評価としても委員会としては了解・納得できるということでありました。以上でよろしいでしょうか？

○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、次の議題に入りまして、先ほど野坂さんからご説明もありましたけれども、状況の報告ということで千葉北西連絡道路ですね。その検討状況の報告について、これはあくまでもこの小委員会に対しての状況報告ということをしていただくということですので、よろしくお願いいたします。

○藤井千葉国道事務所長

ではよろしいでしょうか？千葉国道事務所の藤井でございます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。私の方から、今屋井委員長にもお話しいただきました通り千葉北西連絡道路の概略ルート・構造の検討状況についてご報告をさせていただきます。資料3をご覧ください。1ページ目、資料3の右上にわかりにくくて恐縮ですけれどもページ番号を振らせていただいております。1ページ目、こちらをご覧ください。目次を示しております。本日は9つの項目について順番にご説明させていただきます。

1枚おめくりいただきまして2ページ目をご覧ください。初めに千葉北西連絡道路の概要についてご説明させていただきます。千葉北西連絡道路は左側の図のオレンジ色の帯でお示している核都市広域幹線道路の機能を兼ね備えた高規格道路として、現在調査中となっているところでございます。この核都市広域幹線道路は、神奈川県、東京都、埼玉県、千葉県を結ぶ広域的な幹線道路で、1994年に地域高規格道路の候補路線として指定されている路線でございます。千葉北西連絡道路の道路計画の基本方針というものを令和4年11月に策定しておりまして、この基本方針を踏まえまして、今回の千葉北西連絡道路の検討の対象区間といたしましては、右側の図にお示ししている通り、つくば野田線以北から国道464号付近としまして、広域的な道路ネットワークとしての機能を最大限発揮するため、主要な幹線道路となる常磐自動車道及び国道6号へのアクセス性を考慮することとしています。計画段階評価を進めて行くため、地元検討会を設立し、本年、先月でございますけれども、2月19日に第1回千葉北西連絡道路地元検討会を開催させていただきました。

3ページ目をご覧ください。次に千葉北西連絡道路の位置づけについてご説明させていただきます。左側の図は、千葉県が令和3年6月に策定しました、千葉県広域道路交通ビジョン、千葉県広域道路交通計画でございます。千葉北西連絡道路は、赤丸の調査中の路線として記載され核都市広域幹線道路の機能を兼ね備えた高規格道路として位置づけられているところでございます。次に、右側の表をご覧ください。沿線市として想定される野田市、柏市、我孫子市、印西市の総合計画や都市計画のマスタープランにおいて、千葉北西連絡道路は国道16号の渋滞緩和や街づくり等に寄与する路線として位置づけられているところでございます。加えまして、本年1月16日に千葉県の副知事、野田市、柏市、我孫子市、印

西市の市長が財務省、国土交通省に対して早期に概略ルート・構造の検討を進めることなどの要望活動を行っております。また、私も関係する市長の皆さんにお会いした際に計画の具体化を進めてほしい旨のお話をお伺いしております、千葉北西連絡道路に対する地元の熱意をひしひしと感じているところでございます。

ページをおめくりください。次に概略計画の検討体制についてご説明させていただきます。左側の図の①、中段になりますけれども、①にお示している通り、我々国土交通省、茨城県、千葉県が計画策定主体となり、計画検討手順の運営管理を行って参ります。具体的には、左下の青枠で囲っております、②の地元検討会に対しまして、検討の要請を行ったり、沿線市の皆様と一緒に、住民や利用者の皆様への情報提供、意見聴取を実施して参ります。また必要に応じて関係道路、街づくり、環境対策といった関係機関や関係計画等の調整が必要になった場合には、我々計画策定主体の方で個別に調整を行って参ります。また、②の地元検討会は計画策定主体から検討の要請を受け、計画内容の検討を行い、計画策定主体に対して報告を行います。我々計画策定主体は計画策定の進捗状況を踏まえ、左側の図の上段にお示ししている③の、本日の会議でございますけれども、社会資本整備審議会 関東地方小委員会に対して進捗状況を報告させていただき、ご意見をいただくこととしているところでございます。こちらが大きな流れになります。

次5ページ目をご覧ください。本検討会は13名の有識者及び地元の行政関係者から構成されております。有識者としましては千葉大学の池邊先生に景観や街づくり、日本大学の伊藤先生には環境、東京大学の寺部先生には交通工学や合意形成の観点からご意見をいただきたく委員にご就任いただきました。なお、先ほどご説明させていただいた基本方針にて、常磐自動車道へのアクセスを考慮することとしているため、常磐自動車道の管理者でありますネクスコ東日本にオブザーバーの立場で参加していただいているところでございます。

次6ページ目をご覧ください。次に概略計画の検討の進め方についてご説明させていただきます。令和5年度、今年度より計画段階評価を含む概略計画の検討に着手しています。平成25年7月に国土交通省道路局が策定しました構想段階における道路計画策定プロセスガイドラインに従い、資料のグレーのフローでお示ししている通り、課題・効果の把握、複数ルート帯案の提示、概略計画の取りまとめというプロセスで検討を進めさせていただきたいと考えております。また、各プロセスごとに地域の皆様をはじめとする関係機関の皆様に対して、情報の提供を行うと共に、きめ細やかに意見の把握を行って参ります。いただいたご意見をフィードバックしながら、我々といたしましては丁寧に検討のプロセスを進めていきたいと考えているところでございます。

次7ページ目をご覧ください。千葉北西連絡道路地元検討会の実施状況についてご説明させていただきます。一部説明が重複しますが、本年2月19日に開催した第1回目の地元検討会、これ赤枠で囲っている部分でございますけれども、第1回地元検討会では、計画検討の進め方と、千葉北西連絡道路の周辺地域の交通特性、交通課題、今後のコミュニケーション活動の内容等について議論をしていただきました。今後赤枠の右隣にお示ししている

通り、千葉北西連絡道路の周辺地域の交通特性、交通課題等について沿線の住民の皆様に対して情報提供を行うとともに、対象地域の皆様方が感じている、交通課題や道路整備への要望などのご意見を把握するため、地域とのコミュニケーションを丁寧に行って参ります。なお検討プロセスを進めて行く中で、ポジティブな意見、ネガティブなご意見、これは両方色々いただくことになると思いますけれども、我々としては関係機関と連携して、丁寧に意見を拾い上げてプロセスを進めて参りたいと考えております。

次に 8 ページ目をご覧ください。こちら次に第 1 回地元検討会で議論をさせていただきました、課題及び配慮事項、原因、期待される効果等についてご説明させていただきます。まず大きくこの表 3 つの項目に分かれておりまして、交通、社会地域経済、環境となっておりますけれども、まず初めに渋滞、事故、医療連携、防災という観点で見ますと、こちらに共通しておりますのが、千葉県北西地域を縦断している唯一の幹線道路が、国道 16 号のみで迂回路がないというところになります。その結果、渋滞、事故、医療連携、防災に課題が生じており、千葉北西連絡道路が適正な交通分担を通じて、幹線道路の渋滞解消、交通事故減少、円滑な救急活動や災害時における機能、安全性の確保に寄与するというのを、期待される効果として掲げさせていただいているところでございます。次に物流や街づくりという観点で見ますと、千葉県北西地域における高規格道路へのアクセス箇所が、常磐自動車道の柏インターチェンジのみとなっております、広域道路のネットワークが不足しているという課題がございます。特に物流の面では、千葉北西地域には大型の物流施設が最近増えており、多数立地していますが、インターチェンジの 15 分圏域外の企業が多く、また街づくりの面では更なる人口増加が予測されており、物流施設の立地と相まって交通量が増加することによる生活環境への影響が懸念されています。このため、千葉北西連絡道路が物流円滑性の向上や、魅力ある街づくりの支援に資するというのを期待される効果として掲げさせていただいております。最後、環境についてでございます。配慮事項として、後ほど詳細ご説明させていただきますが、野田市の江川地区、手賀沼、古利根沼など自然豊かな自然環境や景観が残っている地域でございます。各沿線市はこれらを観光資源として打ち出そうとされていますので、千葉北西連絡道路がアクセス性の向上による観光資源としての価値の向上に寄与するというのを期待される効果として掲げさせていただいているところでございます。

1 枚おめくりください。次に、先ほどご説明させていただいた物流面について少し深掘しご説明させていただきたいと考えております。千葉北西連絡道路周辺地域における課題のうち、物流面での課題はですね、千葉県北西地域では大規模大型物流施設の立地がかなり増えてきているところでございますが、その一方で常磐自動車道の柏インターチェンジにしか高速道路のアクセスがないため、この資料の右上にお示ししているものでございますけれども、約 8 割の企業が、高速道路インターチェンジの 15 分圏域外に立地しているというデータを示したものでございます。また写真右下をご覧ください。これ首都圏のインターチェンジ圏域を見ますと、千葉北西地域のカバー率というのが、これ最も少なくなっている

ということがご理解いただけると思います。こういった現状でございます。

次のページをご覧ください。10 ページ目でございます。次に国道 16 号の渋滞損失の観点から、千葉北西連絡道路周辺地域の課題についてご説明させていただきます。こちらの左側の図は国道 16 号の渋滞損失時間となりますが、ちょうど国道 6 号と交差する呼塚交差点や、常磐自動車道の柏インターチェンジ付近を中心として、この赤い色のところがございますけれども、激しい渋滞混雑が発生していることが見て取れます。常磐自動車道から柏市・白井市境間の渋滞損失時間は千葉県平均と比べて、約 7 倍となっているところがございます。また、つくば野田線から常磐自動車道の柏インターチェンジ間の渋滞損失時間は、先ほどの区間と比べては低いながらも、千葉県平均と比べて 3 倍となっており、千葉県北西地域では激しい渋滞混雑が発生しているということをお示ししているという図でございます。

1 枚おめくりください。11 ページ目でございます。次に千葉北西連絡道路の周辺地域の状況についてご説明させていただきます。左側下段の、野田市の江川地区の写真でございますけれども、この地区はコウノトリをシンボルとして、自然・生物多様性の保全・再生を進める野田市の拠点となっているところがございます。また真ん中下段の、我孫子市、柏市の手賀沼、右側下段の古利根沼も自然豊かな環境を有しており、今後ルートや構造の検討にあたって、これらの自然環境や景観への配慮が必要であると我々として考えているところがございます。しっかりと配慮しながらプロセスを進めて参ります。

次のページをご覧ください。12 ページ目でございます。こちらは地域への情報発信と意見聴取について、まずコミュニケーション手法案についてご説明させていただきます。我々、コミュニケーション手段として①から④でお示ししている 4 種類を考えているところがございます。①のアンケートにつきましては郵送やウェブアンケートにより意見聴取を行うことを想定しております。②のオープンハウスにつきましては各沿線市の市役所であったり、商業施設などの集客施設を中心に実施し、意見を聴取することを想定しております。③のワークショップにつきましては、沿線地域の住民の方々を対象として行うことを想定しており、こちらは対象が狭くなりますので、各沿線市の公民館などを使わせていただきながら、意見を聴取したいと考えております。④の企業ヒアリングにつきましては、オープンハウス・ワークショップでは意見の把握が難しい、企業、医療、警察、施設利用者、教育関係、農業組合などのステークホルダー等に対して、個別にヒアリングを行い意見を聴取したいと考えているところがございます。

最後になります。13 ページ目をご覧ください。地域への情報発信と意見聴取につきまして、コミュニケーション実施の周知方法についてご説明させていただきます。ここにお示ししている通り、まずポスター、パンフレット、市報、県広報誌でございます。こちらはウェブだけでは情報がつかみにくいの方々に対して、幅広く計画の概要をお知らせすることが目的でございます。その他新聞広告、ホームページ、SNS、ラジオ、デジタルサイネージといった様々な手段を組み合わせ、住民や利用者と双方向コミュニケーションを図っていきたいと考えているところがございます。説明は以上になります。ご審議、ご意見等あ

りましたらよろしく願いいたします。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。それでは只今ご説明いただいた資料 3 ですけれども、せっかくの機会ですから、色々な意見いただければと。

では私から。解説ありがとうございます。検討委員会を作って、7 ページでこういうふうに進めて行って今ここにありますがというまとめがありましたので。元々この道路も過去に何度か検討がされたっていう長い経緯もある。そういう経緯を殆どの方知らないでしょうし。あそこはとにかくいつも混んでいるところだから、先ほどの甲府もそうだけど甲府以上にやっぱり混んでるところで代替路が無いというそういうところですから、しっかりとその重要性をお伝えするとして、その検討が始まったということをお伝えするっていうのが重要で、今、第 1 回の地元検討会っていうのが始まったわけですけども、計画検討がスタートしたんだという、これ発議っていいますよね？それを十分に伝える工夫というかな。一回やったからいいよということではなくて、ぜひやっていただければなど、まあやっているとしますけれども。地域の方が全然知りませんでしたということばかり言われてるようだと困るので。是非お伝えするという工夫をしていただきたい。

それからもう一つは、ここにも書かれているので、これで分かると言えば分かるのだけでも、計画検討が始まったということをお伝えするとともに、この計画はどのように進めて行くかという、これがプロセスということになるのだけでも、そのプロセスというものを、なるべく分かりやすく伝えていただきたい。フェーズ 1、フェーズ 2、フェーズ 3、こういうことですね。言い方を変えるとそこに地域とのコミュニケーションと書いてあるから、意見を聞いたり、あるいは意見を提出してもらったりする機会がこの先にもあるよということが伝わっていると、皆さん安心して対応できるので、今しか言う機会がないではないかとか思われてしまうと、そういうところに多くの方が怒られるってなるのだけど。是非そのあたりは、ある意味で時間をかけてしっかりとやっていくんですという姿勢が伝わるような、そういうプロセス、これを示していただくことをお願いしたいなど。何かご意見とかアドバイス、あるいは質問等ございますか？大下委員、はいどうぞ。

○大下委員

今屋井委員長からお話がありましたけど、地元とのコミュニケーション、言葉としては非常に分かりやすいんですけど、実際多くの意見は集まらない可能性が極めて高いなど。コミュニケーションを図って意見をくださいと言っても、一般の方は関係ないとなりがちなところがあるので、私がいろいろやっているところでは、中学生とか小学生にこの道路の必要性をどう感じている？みたいなことを教育委員会さんとかと、全部やる必要はないんです、特定の小学校とかでやると、その子供を通じて親に入るんですね。その方が、親御さんもよく聞いてくださる。広報でいくら言ってたとしても、あるいはポスターで出したり、サイン

ージで出したりっていう、全然記憶に残らないのだけど、子供が僕が大人になったときにできるような道路だよという風に家で話してくれるだけで印象に残るわけで。すると特にこの辺りは小学生とかも結構多いところで、特に今人気の子育てのポイントになっているところですから、そういったようなことで、少し小学校とか中学校とかをうまく、それぞれの沿線の地域のところで声をかけて広報活動に協力してもらおうというような活動をやってみてはどうかという風に思いました。その方が割と効果的なのかなと。特にフェーズ 1 の時とかは、漠とした意見としてもいいので、一番もらいやすいと思いますね。で、フェーズ 2 になってくると、やはりフェーズ 1 で関心持たないと 2 に絶対進まないわけですから、1 で幅広く関心を取っておいて、2 をやる時の目玉になるのは模型だと思います。模型は子供あるいは、特に男性の高齢者の人とかも、模型だと分かりやすいと絶対見ますので、渋滞の範囲はここですみたいなものを示したりするような模型があって、例えばそれが役所の入り口とかにおいてあったりするとみんな見てくれて、関心が高まる。商品のアイデアではないですけど、まずはアテンション、そしてインタレストっていう手続きを踏まないと、なかなか広報につながっていかないという風に思います。そのあたりは奇抜なアイデアか分かりませんが、もし参考になればお願いしたいなと思います。

○屋井委員長

はい、ありがとうございました。

○藤井千葉国道事務所長

よろしいでしょうか。大下委員、効果的なコミュニケーションの進め方について、コメント・アドバイスありがとうございます。資料の 12 ページ目をご覧くださいませよろしいでしょうか。この④の文字が小さくて恐縮ですが企業等ヒアリングの右側実施箇所ご覧いただけますと。我々、企業等ヒアリングとしましては、企業であったり、あと教育機関、小学校なり中学校、こちらも対象にヒアリングを行っていかうと考えていたところでございます。今委員からアドバイスいただいた通り、小学校、中学校からヒアリングをする際に、こういったコミュニケーション活動をやっているということ、学校の先生等を通じて生徒等にも周知していただく、そういったことについても検討の方、考えてみたいなと思いました。はい、ありがとうございます。

○大下委員

これワークショップとかに、学外活動とか、所謂生活の授業の一環として、やりたいという学校もあるかもわからないので。その辺りは小学校の 5 年生、4 年生。6 年生はダメなんですよ、受験控えていますので。5 年生とか 4 年生を上手く対象にしてくればいいかなという風に思います。

○藤井千葉国道事務所長

ありがとうございます。

○大下委員

中学校だと2年生ですね。でも中学校になるとちょっと気性が難しいところがあるから。小学生がいいかなと思います。小学生もしっかりしてますよ、4年生、5年生ぐらいになると。

○屋井委員長

それこそ迂回路がないから、小さな道とか通学路を通ってしまっている。そういう問題もあるし、身近な自分たちの問題でもありますよね。これは久保田委員からご意見がありそうですが。

○久保田委員

その通りです、おっしゃる通りです。

○屋井委員長

以前ノルウェーに行ったのですが、ノルウェーでは国家の交通計画の一つの章が子供交通計画といって、子供を守れじゃなくて、子供たちが主体になっているような計画もあるんですよ、考え方として。だから意見を聞いたりするというのはあるんですけどそれだけじゃなくて。一番大切な子供をどう守っていくかを考えていくことが重要だと。はい、他はいかがでしょう。はい、二村委員、どうぞ。

○二村委員

ご説明ありがとうございます。一つ教えていただきたいのですが、まず今回計画されようとしている道路というのは、国道16号と補完関係にあるような道路ということでしょうか。

○藤井千葉国道事務所長

おっしゃる通りです。

○二村委員

先ほど、6号であるとか、常磐道との取り付けに対して十分な配慮があるようにというようにお話でしたけれども、北千葉道路の計画もありますよね。途中まではできていたと思います。まだ、西の方はあまりできていないのではと思いますが、そことの関係はどんな感じになるのでしょうか？北千葉道路もかなり高規格だと思いますが。

○藤井千葉国道事務所長

ご質問ありがとうございます。図が小さくて恐縮ですが、3ページ目をご覧ください。千葉北西連絡道路、これ野田市の方から赤い丸が、ぽつぽつぽつと辿って行って赤い実線にぶつかりますけれども、この赤い実線の道路が北千葉道路になります。我々としてはネットワークの観点から北千葉道路の整備、そういったこともしっかりとらまえながら、今回のこの計画段階評価、動きも踏まえながら検討を進めて行きたいと考えているところでございます。

○二村委員

北千葉道路は東京外環につながっていくものであると思うので、千葉北西連絡道路も、どういうところで結節を持つかというところが大事という気がいたしました。それから、6号にしても常磐道にしても、放射状の道路との関係を考えますと、先ほどのコミュニケーションのところでありますけれども、純粹に沿線の市だけではなくて、もう少し広域でアンケートを取られたほうが良いという気がいたしました。企業等のヒアリングでありますとか、若しくは医療関係ですとか、もう少し広域で取る必要があるはずですよ。例えば松戸は大変に医療機関が発達しておりまして、大きい病院が多くございますから、もう少し広域で沿線の皆様の医療環境が良くなるのではないかなと思います。ですので、もうちょっと広域のコミュニケーションの取り方があってもいいんじゃないかという風に思った次第です。以上です。

○藤井千葉国道事務所長

よろしいでしょうか？二村委員、ご意見ありがとうございます。まさに今委員からご意見いただいた通り、現時点におきましては、アンケートの対象などはまだ検討中ではございまして、先行的な事例を参考にしながら、アンケートの対象範囲をはじめとしてやり方を勉強しているところでございます。委員のご意見も踏まえまして、アンケートの対象地域ですね、ここはしっかりと再度検討させていただきたいと思っております。有意義なコメントありがとうございます。

○屋井委員長

久保田委員はどうですか？

○久保田委員

先ほどの教育との関係で言うと、実は高校というのも今有望で。ご存じかもしれないんですけど今新制度になって、すべての高校生は地理総合という授業を取らなきゃいけないんですね。その中で、街づくりというような項目があって、それを教えなきゃいけないんですけど、高校の地理の先生って殆どが世界史や日本史が専門で、地理の専門じゃなくてほん

とに皆困ってるんですよ。だからいい題材があると反応していただける可能性があって、高校生に何回かこういう授業を、ワークショップ的な事をやったりするというのは高校にも非常に喜ばれる可能性があるのも、有望だと思います。

それが一つと、今日16号の渋滞の事がかなり強調されているので思ったのですが、正直な感想を言うと、そればかり強調するのはちょっと厳しいことになるのではないかなというのを私思っています。これから造る特に首都圏の道路とか線路っていうのは、むしろ都市間の連結とかですね、そういう新しい機能を持つ道路を造るんだというのが、やっぱり一番大事な事なのではないかなというのをずっと思っています。だからこの道路についても多分その観点が必要になってくるだろうと。そういう意味ではどこどこをどう連結して、地域をどうしようとしているのかっていう観点が、ちょっとまだ感じられなかったような気がしまして。例えば8ページなどに、この地域とこの地域をこう結ぶことで千葉県がこうなるというような未来志向の課題性っていうのが是非欲しいというのが思いました。それに関連して、2ページに戻って、最初に核都市道路の機能を兼ね備えたって書いてあるので、あえて伺うのですけれども、今はご存じの埼玉県で検討が始まった核都市との関係はどうなりそうなのかというのと、また別の質問になるとは思いますが、この千葉北西連絡道路の行き先はどこになりそうなのか。あるいは何と連結するのでしょうかというところを、連結するのかなども含めて教えていただければと思います。

○藤井千葉国道事務所長

ご意見ありがとうございます。まず1点目アドバイスいただきました、ヒアリング等、教育機関、小、中に加えて高校生もということで。実は私も高校もやった方がいいのではないかなということで考えておりました。資料は決定しているものではございませんので、高校も入れてやっていきたいと思っています。1点目が以上でございます。ありがとうございます。

2点目は久保田委員からアドバイスいただきました、渋滞ばかりでは厳しいと、道路ネットワークを結ぶことによって、どうこの地域がよくなるのかという点については勉強させていただいてお示しさせていただきたいと考えております。

○木本道路計画第一課長

3点目の千葉北西の行き先について説明させていただきます。2ページをご覧ください、この千葉北西連絡道路は16号のうち野田市地域から北千葉道路までが検討区間になってございます。赤丸で書いている埼玉区間の核都市広域幹線道路がございまして、この区間だけではこの赤い丸と千葉北西連絡道路は繋がらない状態になっているということです。ただ一方で、核都市広域幹線道路につきましてはこの図面に示す灰色の三角形、まだ調査段階ではない構想段階の核都市の区間もございまして、ここがポイントでございまして、この灰色の三角形を通じて、今検討中の核都市につながっていくという感じになっております。で

すので、お答えしますと、現状の計画だけではまだ繋がっていませんが。今後の構想で核都市と将来繋がっていくという感じになります。で、その繋がるところが今千葉北西の先端なのか途中なのかが今後の検討事項というところです。

○屋井委員長

はい、大変重要なご指摘どうもありがとうございました。そうすると最後の部分繋げようという時はまさに久保田委員がおっしゃるような理屈でしっかり整理する必要がある。B/Cの観点から考えると、事業が長期化すると数値が悪くなってしまう。この区間は早期に何とかしないといけないというところは、やはり間違いないと思います。

○野坂道路部長

8 ページ目に P I の中で課題にどう対処していくのかを記載しておるところです。今、社会・地域経済のところでは物流上の課題を書いていて、原因として、広域道路ネットワークが不足というこの尺でそのネットワーク効果みたいなものを読もうとしているのですが、TSMCの熊本における、イベントに対する道路ネットワークはどうであるとか、核都市として、この前久保田委員からご指摘がありましたように 2024 年問題とかを踏まえて自動運転や場合によって車が垂直移動できるような未来の技術開発も考えた時にどうするかというのを物流だけの尺で語るのかということとそれも違うように思います。建て付けのあり方や時間軸の置き方というのをどう見せていくのかというのは継続的にこの道路以外も含めて勉強させていただきたいと思います。

○屋井委員長

あまり物流に偏るのって良くないですね。物流の観点も道路の必要性を考える基本になります。

○二村委員

人が移動するための道路の視点も改めて考える必要があると思います。物流のみに着目して、そのための大がかりな投資をするのもよいですが、これからの次世代エネルギーを使用する自動車を念頭に置けば、様々な充電の設備も必要だし、水素の供給施設も必要だし、人流を含め、まずは従来型の道路で充実させるべきものがあると思います。

○屋井委員長

様々な効果があるには間違いないので、物流に効果があると言うのはしっかりと断言したいけれど、是非ね、それ以外のことに関しても組み立てる。コミュニケーションも通しながら、色んな意見を聞くこともあるし、あるいは、様々なステークホルダーの方同士が色々話すことによって、そこからある種の共通項というか、出てくる可能性もあるし。本当に課題

は様々なところあるわけだから、そういうことも全部含めて、必要なものは必要だと。早い段階、フェーズ 1 というのがそうですかね、早い段階でやっぱり解決のためには一定程度の交通の機能の強化がいるんだっていうところを多くの方ご理解いただければ、次のステップに入って行けると思うんです。大概その段階というのは、大下委員がおっしゃるようあまり興味を持たれないから。そこは是非、限られたリソースではあるけれども、市町村の方々にも協力してもらって進めていただければ。知ってもらおうという事がまず重要なので。それを是非取り組んでいただきたいと。はい。よろしくお願いします。

○二村委員

一点よろしいでしょうか。

○屋井委員長

はい、どうぞ。

○二村委員

今計画しているところは相当の開発が進んでいるところという風に考えてよろしいのでしょうか？支障家屋を今から考えなくても良いかもしれませんが、どの程度あるか。可能性としてトンネルというのはありますか？

○藤井千葉国道事務所長

検討は進めておりますけれども、現状では地下を通すということは考えてはおりません。割と水田などが広がっている、住宅が張り付いている地域ではございません。

○屋井委員長

はい、よろしいですかね？Web 参加の先生方もよろしいですか？はい、良さそうですので、どうもありがとうございました。一私見として、計画段階評価を含む、こういう進め方の中では、時々この委員会の方にもご報告いただいて、またアドバイスを受けながら聞いていただくという事だと思いますのでよろしくお願いします。それではここで今日の審議は終わりという事になりますから、司会の方に返しますですのでよろしくお願いします。

○長沼路政課長

ありがとうございました。本日の委員会で審議しました。令和 6 年度新規事業候補箇所の計画段階評価及び新規事業採択時評価結果につきましては、後日、国土交通本省で開催されます、事業評価部会に報告する予定でございます。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、速報としまして、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、皆様いかがでございましょうか？

○皆様
(うなずく)

○長沼路政課長

よろしいでしょうか？議事録につきましては、すみやかに事務局で取りまとめまして、委員の皆様のご確認を経たうえで、ホームページ上で公表させていただきますので、よろしくお願いたします。それでは、これもちまして、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とさせていただきます。本日は、長時間にわたりまして熱心なご審議、誠にありがとうございました。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。