

(再評価)

資料 2 - 8

関東地方整備局
事業評価監視委員会
(平成23年度第8回)

一般国道 6 号 牛久土浦バイパス 一般国道464号 北千葉道路

【補足説明資料】

平成23年12月20日

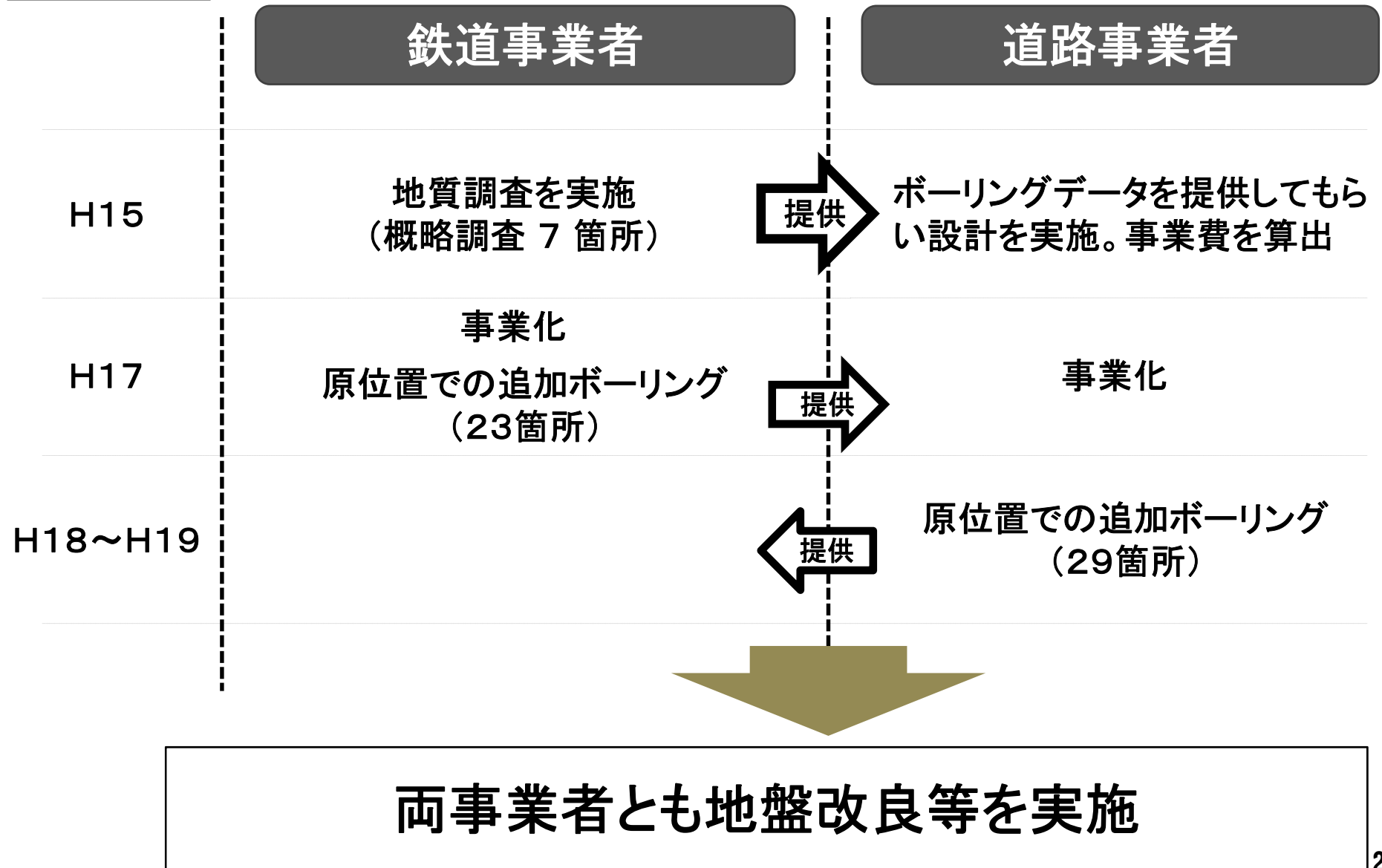
国土交通省 関東地方整備局

事業評価監視委員会(第4回)委員からのご質問等について

- 鉄道事業者が保有している地質データは使用しなかったのか
- 鉄道事業者との工事調整が可能ではなかったのか
- 事業化前に合意形成を図れなかったのか
- 地元協議等の受けとめ方について
- 地元要望等に対して、過剰な投資となっていないか

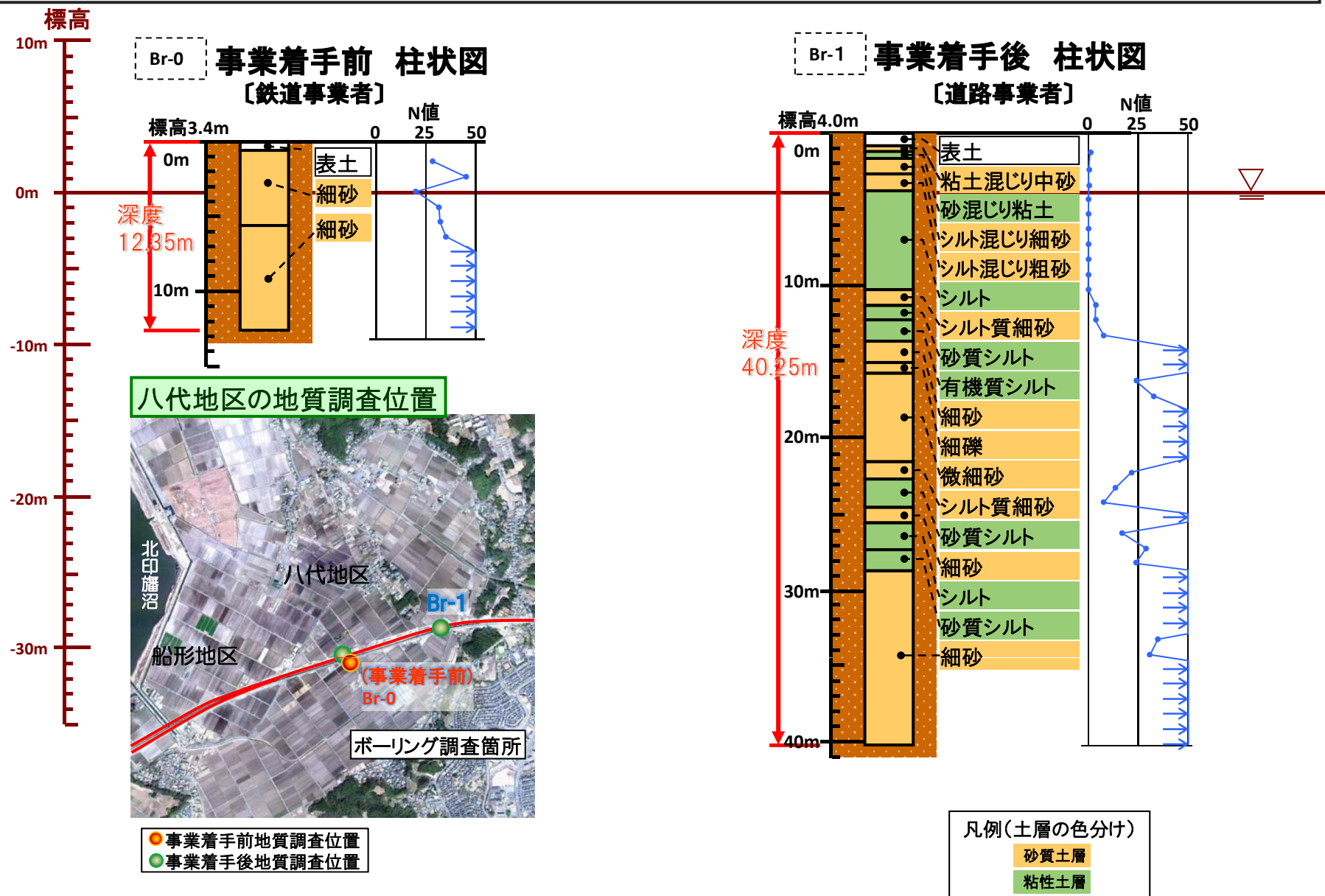
鉄道事業者が保有している地質データは使用しなかったのか

〈経緯〉



〈北千葉道路〉 現地調査結果

地質調査箇所で地質状況が異なる。



鉄道事業者との工事調整が可能ではなかったのか

〈経緯〉

鉄道事業者

道路事業者

H17

事業化

事業化

H18

用地着手

用地着手

H20

用地完了 工事着手

残件1件（用地交渉の難航）

H21

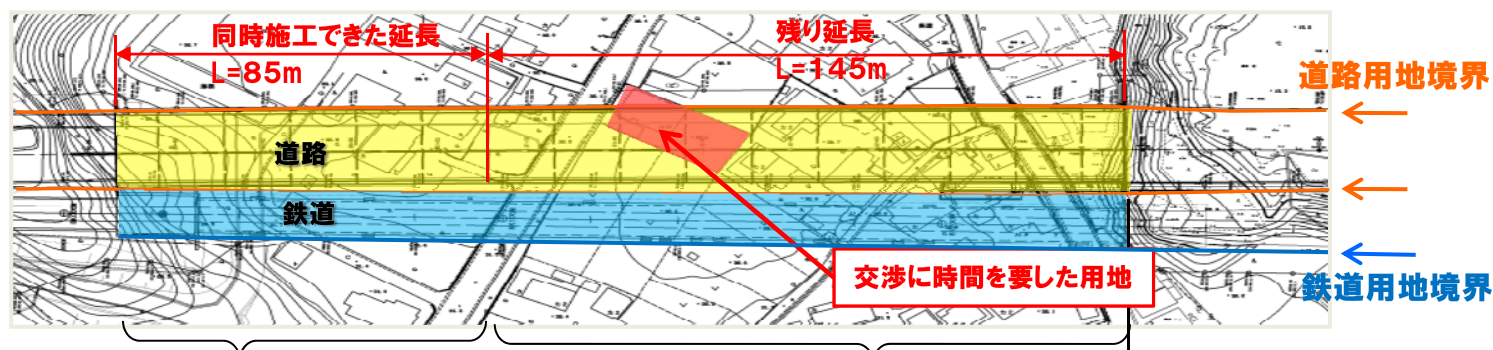
H22

供用

工事着手予定

H25

可能な限り
調整を実施



調整を図った区間

コストが増加した区間



事業化前に合意形成を図れなかったのか

〈経緯〉

北千葉道路

H16	都市計画の手続き開始
H17, 3	都市計画説明会(千葉県)
H17, 4	事業化
H17.12	都市計画決定
H17～ H19	地元設計説明会(国) (権限代行区間は国が実施)
H19	都市計画変更決定

牛久土浦バイパス

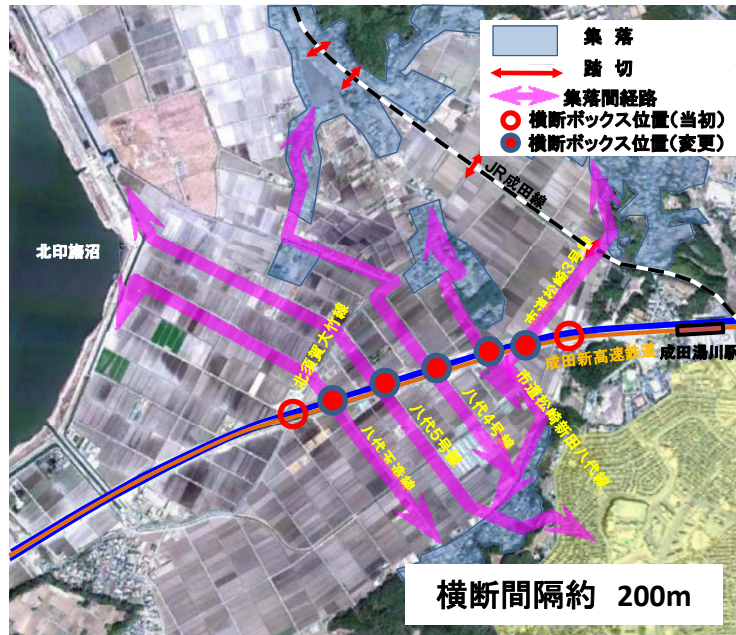
H3	都市計画の手続き開始
H4	事業化
H6	都市計画決定
H9～ H14	地元設計説明会
H14	つくば市と協議
H18	土浦市と協議

(理由)

都市計画決定時では地元の一定程度合意形成がなされたと認識。
その後、事業化に合わせ、より詳細な地元調整を実施。

地元協議等の受けとめ方について

北千葉道路



横断箇所周辺は圃場整備された優良農地であり、現道の横断箇所は7箇所。
当初7→2箇所に集約する計画だったが、農耕作業に支障を来すため、現道と同じ数の7箇所を確保することになった。

牛久土浦バイパス



横断箇所は農地および住宅地にあり、現道の横断箇所は23箇所。
当初23→10 箇所に集約する計画だったが、地元協議の結果、15箇所を確保することになった。

横断箇所については、土地利用状況によって必要箇所数が異なるため、現場にあった計画とする必要がある。

地元要望等に対して、過剰な投資となっていないか

北千葉道路

地元要望の状況

地元要望案

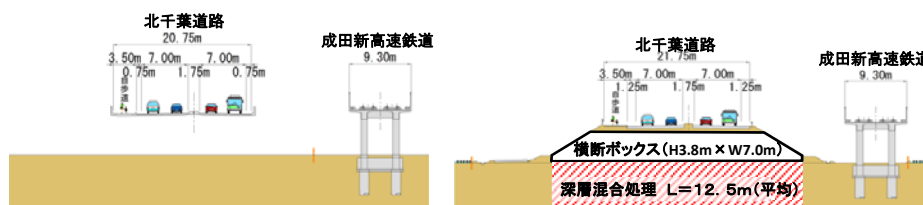
地域分断をなくし鉄道と同様に高架構造。

102億円

国交省見直し案

盛土構造＋横断ボックス

87億円

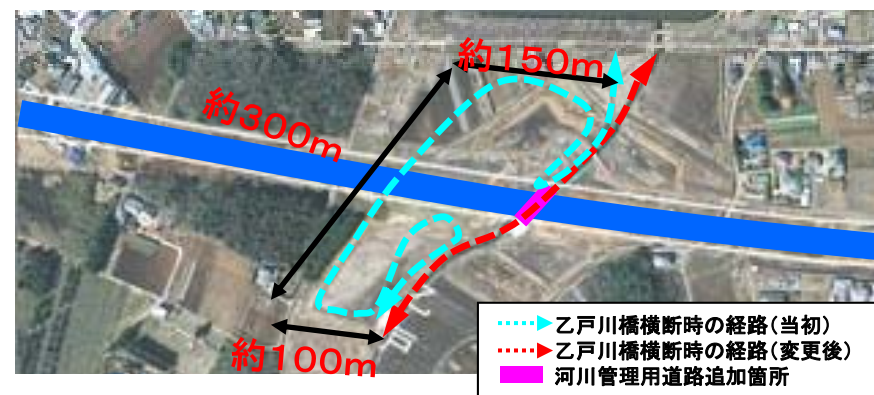


【工夫】

高架構造では高価となるため、経済比較を行い、盛土構造＋横断ボックスの構造にした

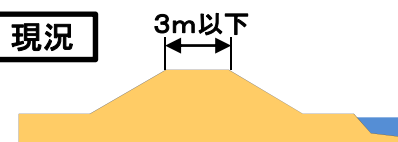
牛久土浦バイパス

河川管理者(茨城県)との協議の状況

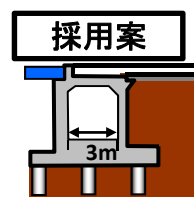


当初想定した国交省案だと迂回が多く(約800m迂回)、災害時に適切な管理を図る必要がある。

現況



採用案



構造令で定める最小幅の3mを確保し、現況の管理用通路幅3mを満足。

約 2億円