

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成 25 年度第 5 回）

議事録

■一括審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・一般国道 246 号 秦野 I C 関連
- ・一般国道 246 号 厚木秦野道路

（上記事業について事務局から資料 2-2-①及び 2-3-①により説明）

○家田委員長

ありがとうございました。一括審議案件の趣旨は、一定の条件に合っているものについては事前の書類送付で説明を簡略化させていただくということです。

何かこの 2 件につきまして、御質問がありましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○堤委員

一つは、用地着手が 0%ということになっている秦野 I C の件ですが、この見通し、もう少し御説明いただきたいことと、それから B/C は 3.6 となっていますが、総便益の費用は 134 億から 159 億と、それが微々たるものとは思えないわけで、異なるのになぜ便益が同じなのかという点で、御説明いただきたいと思いました。

厚木秦野道路のほうは、大変長くかかり過ぎているという印象を持ちますが、できるだけ早く進めていただければという感想を持ちました。

○家田委員長

まとめて答えていただきますので、ほかに御質問ございますか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長

今の堤先生からの御質問についてお答えいただきたいと思います。

○事務局

1点目の用地が0%ということですが、この秦野IC関連は、新東名の開通とあわせて供用することがタイミング的に求められています。秦野インターの246号に接続する道路ですので、新東名と同時期に完成させる必要があります。新東名は2020年、この区間は完成予定ですので、それに間に合うように事業展開を考えており、この秦野インター関連は非常に規模が小さい事業ですので、新東名に比べて時間がかからないということで、今、用地のゼロの状況ですが、今年度から用地買収に着手する予定です。

○家田委員長

それでは、ほかに御質問がなければ採決に入りたいと思います。

それでは、それぞれのページの最後に今後の対応方針があります。まず、秦野IC関連については対応方針、事業継続と、それから二つ目の厚木秦野道路につきましても事業継続という原案ですが、いかがでしょうか。継続でよろしいですか。

[「はい」という声あり]

○家田委員長

ありがとうございます。

○事務局

すみません、先ほどB/Cのお話が出ましたが、説明が抜けておりました。

総便益19%、これは経過交通量の増加や、基準年の変更、デフレーターの見直しの関係で増加していますが、総費用も18%、デフレーターの見直しや基準年の変更で増えており、B/Cという形にしますと、分子分母がともに増えていますので変わっていないということです。

○家田委員長

よろしいですか。

もう一回改めて、対応方針、2件とも継続でよろしいでしょうか。

[「はい」という声あり]

○家田委員長

ありがとうございます。

何かつけ加えて御意見、いただくものはありますか。よろしいですか。

それでは、特に追加意見はなしで、両件とも事業を継続ということにさせていただこうと思います。

■重点審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（横浜湘南道路）
- ・一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（茅ヶ崎～海老名）
- ・一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（川島～五霞）
- ・一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（大栄～横芝）
- ・一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（東金茂原道路）

（上記事業について事務局から資料2-4-①により説明）

○家田委員長

それでは、これから重点審議案件に入ります。御質問やコメントをいただきたいと思います。三つか四つ、質問していただいて、それにまとめて答えて、またさらにというように繰り返したいと思います。

では、私から一つ、大変幸いなことに、東京オリンピックを開催することになり、2020年、成田と羽田がこの会場とどのような関係になっているかということが重要になってきますが、もちろん今も電車もある、高速道路もありますが、ダブルルートで持てるかなど。この圏央道については、東京横断道を経由していくルートもダブルでとれると、大変に安定性の高いものになりますね。現状での今後の行程の見通しからすると、2020年はどのような状況になるのか、何とかオリンピックまでに、スピードアップする余地がないのかと思ったりもしますが、その辺状況を教えていただきたいなと思います。

そのような効果も、明確には書いていないですが、羽田、成田、そして都心のダブルルート化というようなものもあるのではないかと思います。

ほかにかがでしょうか。

○池邊委員

3点ほどお願いします。

1点は、こちらの交通量に対して、今まで事故の量、あるいは交通量の話が、幾つかの緩和という効果があるということでお話しいただきましたが、いずれも42年が推計年度になっていますが、その間に東京オリンピックはあるものの、日本全体の人口減少と、人口減少に伴う車両そのものの、物流そのものは逆にこれによって増加するかもしれません。しかし、居住者の持つ車の台数、それからこれは環境配慮的にも、こちらの部門としては増加させたいかもしれませんが、国の政策としては、やはり車の総量としては環境配慮の観点から絞らなくてはいけないという話があると思いますが、この推計値については、要するに人口の減少と、それからそれに伴う環境配慮に伴う車両数の減少ということを入れているのか入っていないのか。

このシミュレーションが、いつからいつのものによって推計がなされているのかというのが1点、お聞きしたいところです。

それから、2点目は、私、千葉県のまちづくり公社の役員をしており、このあたりが非常に工業用地としてどんどん行くのは大変ありがたく、この前も用地全て売却できたところですが、千葉県の人口が、ここ二、三年で3割ほど減少しています。そのあたりも含めると、この辺に道路ができたのはいいが、その後、全体の地域活性化というお話が幾つかの中に出てきていますが、先ほどお話のあったように、多古や柴山など、かなりいい農用地で、どうしても市街地に考慮すると、農振農用地を道路が通ってしまうということもあるかと思いますが、その辺に対する配慮の問題はどうなのかというのが2点目。

それから3点目、先ほど埋蔵文化財のお話が出てきましたが、私も文化庁の審議委員もしております、実は陸前高田でも、このように1300年ぐらい前からのものがたくさん出てきて非常に困っています。この地域、和名類聚抄という昔からの古文書に出てくる千年村、要するに農村集落として千年続いているものがたくさんあります。

なぜ続いているのかというと、多くの農用地が湧水によって、全国2位の農業県となっています。ですので、この道路ができること自身は千葉県にとってもありがたいお話なんです、埋蔵文化財とともに湧水等の水脈、あと地下水も含めて、水脈等についても埋蔵文化財とともに少し配慮をしていただきたいと思います。と思っています。

特に埋蔵文化財については、この近くには平川南先生もいらっしゃる歴博がありますが、千葉県の簡単な埴輪というよりは、日本の資産というべきものが結構ある地域ですので、その辺については、もちろん東京オリンピックを加味して急ぐというところも重々承知していますが、水系と包蔵地については、少し加味していただきたいと思います。

あともう一つは、入会地というか、先ほど共有地という形で出てきましたが、入会権は、ご存じのようにかなり昔に放棄されたことになっていましたが、今回被災地では入会地を持っている集落は非常に早く高台移転ができたということがあります。要するに共有地と湾岸部とを交換したことで、その集落だけ速く高台移転が独自にできたというようなことがあります。

少し離れていますが、旭市のあたりは今回の津波でも関係した地域ですので、共有地について購入するのはしようがないのかもしれませんが、そのようなことがあるという点についてもご配慮いただければと思っています。また津波があってもおかしくない地域ではあります。

特にコメントを求めるようなものは、先ほどの水系の根拠についてのみです。

○清水委員

2点です。一つは、例えば資料2-4-①54ページを見せていただくと、部分開通の効果というのが出てきている。開通前と開通1カ月後で計測されて、このような効果が出てきている。このようなものはとてもわかりやすくいいですが、一方で、この図が出されたときに、開通前の状況から、当初からももちろん予想していたわけですね。部分交通でも最終形でもいいから、例えば交差点の、これでいくと交通量がどれだけ減少するか、そのようなものの実測ではなくて予測値みたいなものが本来あるはずで、予測値と今の部分開通で測ってみた場合の差異みたいなものですね。その差異は予想よりもよかったり、予想よりも悪かったら、何に原因があるのか、一つの勉強する価値が出てくると思ひまして、この部分開通の予測値と現況で測ったものの間にどのくらいの一致が見られるのか、一致が見られないのかというのをお示しいただけるとと思います。

○家田委員長

ここまで御質問の部分についてお答えいただくと同時に、コメントについて何か反応があればお話いただこうと思います。お願いします。

○事務局

まず1点目、家田先生からありましたオリンピックについて、東京に来ることになりました。2020年に圏央道が大体どのような状態になっているのかというのを御覧いただくと思い、資料2-4-①6ページ、2020年は平成32年になります。オリンピックは夏ですし、我々は年度のどこかという話ですので、ちょっとした乖離はあるかもしれませんが、東海、東名高速から東関道はぐるりと西側から東側までつながっていると。

残っているのは、開通時期については検討が必要になっていますが、平成27年度と記載されている横浜環状南線と横浜湘南道路、そして今御説明しました大栄～横芝です。大栄～横芝につきましては今まさに用地買収に着手するタイミングで、標準でそういう段階から10年ぐらいかかります。そのような声はありますが、我々としては用地を確実に買いながら、工程を精査していくという状況です。

横浜環状南線と横浜湘南道路につきましては、いつになるかというのは明確ではないですが、前回の再評価、今回の再評価でもお示ししていますが、平成32年ぐらいにはできるのかなというふうに考えているところです。

続いて、池邊先生からありました、推計に当たり人口減少をどの程度考慮しているのかといった御質問についての回答になります。

交通量推計をするに当たって、将来の発生交通量というのが必要になります。それはセンサス交通量をベースにつくり上げるわけですが、今の状態、現地のセンサス交通量実測値から将来のODを作成するとき、例えば将来の車両保有台数がどのようなトレンドであるか、いろいろお示しされているものを踏まえながら補正をかけます。例えば、関東では、中部では、北海道では、人口がどの程度ふえるのか、減るのか、免許保有率はどう変わるのか、そういったあたりを考慮して補正をかけています。それを使って交通量推計をやっていますので、そういった意味では、将来の免許保有率等は織り込まれている、そういう考え方になります。

あと、これは質問ではないという話でしたが、農振用地等がある地域を道路が走っていく、これに対する配慮はという話ですが、最初にルート選定をするときに、6ページ、一番右側の「事業中」と書いてある大栄～横芝では、東関道から北側は既に事業が動いていまして、南側の千葉東金もそれなりの時期には開通していたということで、起点と終点はもう固定されていました。成田空港にぶつけるわけにもいかないですから成田空港は避け

て、また、ある程度まとまった大きい農地みたいなものは避けられる範囲で避けています。

もう一つ、今後、用地買収をしていく中での話にはなりますが、農振用地を外すといろいろと税金的な問題が発生すると。そのようなものについては、単に買います、売ってくださいではなくて、その地域の市町村と一緒に、農地を手放したい、要は自分でもうやっていけない方などに譲ってもらうという形で、三角トレードみたいなことを一緒にやり、税金関係の御迷惑がかからないような配慮は別途やっています。

それから、清水先生からの御質問になりますが、資料2-4-①54ページをお願いします。

この区間の実測値というものを比較しているが、予測値との乖離はどうだったかという御質問ですが、予測をするに当たって、事業中の箇所を全部入れてしまっています。すなわち、まだできていない大栄～横芝が推計上折り込まれています。そのため、乗ってくる交通量が、どうしても予測した状態とネットワークが違うので合ってきません。

○清水委員

そこから抜き出すということはできないのですか。

○事務局

大栄～横芝がない状態での推計をやっていないので、再現性を確認するという作業自体、事業の必要性は大栄～横芝がある前提で検証しますので、ある前提での推計をやっていて、この路線がない、今のピンポイントの25年4月の段階でのネットワークでの推計をやっていない。そこを確認できないというのが、正直な回答になります。

○清水委員

それができるのは、全部事業が完了した事後評価の段階でできるということですか。

○事務局

全部の路線、推計上折り込んでいるものが全部完了したタイミングがあれば、まさにそのときに、今出ている数値がどの程度乖離したかというのを検証できるのだと思います。

○清水委員

そのタイミングでないといけないということですね。

○事務局

はい。

○清水委員

わかりました。

○堤委員

説明と確認をお願いしてよろしいでしょうか。

資料2-4-①42ページと、50ページと58ページの表を比較しながら完成の模様を眺めていましたが、例えば42ページの測量・調査・設計・協議というところは空白で、設計がずっと続いているようですが、次の50ページも調査・設計・協議のところは青くて、測量とここでは分けています。それから、58ページのこの表では調査・測量を環境調査に重きを置いて、このような表になっているようですが、供用開始年次まで長い期間かかることは御説明いただいたのでわかりましたが、環境調査に時間がかかるところ、あるいは埋蔵文化の調査に時間がかかるところ、それぞれ地域によって異なるとは思いますが、42ページなど、設計でこれだけかかるのかどうか、その辺がよくわからないところですので、御説明いただければと思いました。

○大野委員

交通渋滞の緩和ということで、それぞれの事業について現状が示されています。例えば、資料2-4-①21ページには神奈川県内の区間別損失時間ということで、横浜湘南道路に絡んで国道1号の渋滞状況が示されているわけですが、先ほどのお話の中で、この事業評価を行うときのウィズアウトの設定は、ほかのルートは計画どおりできているということで、当該区間だけがある場合、ない場合というのをやっておられるわけですね。

そうすると、ほかの道路ができている状態で、この区間だけがないといった場合に、例えばこの21ページの国道1号の渋滞は、もっと深刻になっていると考えてよろしいのでしょうか。あるいは、ほかのところに流れていっていると考えてよろしいのでしょうか。

その辺、ウィズアウトの比較において、この損失時間がどれくらいになるのか、その辺状況を教えてください。

○荒木委員

先ほど、必要性のところでは三つの視点ということで、交通渋滞の緩和、沿線の地域づくりの支援、災害時の緊急輸送道路の確保とお話がありましたが、特に渋滞の緩和が実現しますと環境への負荷の軽減もあると思いますが、そういったところでの何か数値は出されているのでしょうか。

それから、先ほど2020年のオリンピック、パラリンピックのお話がありましたが、こちらも必要性の中で、産業の分野で京浜港や空港からの貨物のスムーズな運搬とともに、観光分野で、観光客の増加、ことしはインバウンドが1,000万人に行くのではないかという話もありますが、そういった観光客の増加に伴う広域的な観光への効果、カウントを考えられているかどうか、以上2点お聞きしたいと思います。

○佐々木委員

御説明で圏央道の重要性や、それを早く整備するということは非常によくわかりまして、圏央道が通る地域の活性化ですとか災害の対応、それから圏央道が通っている各地域での渋滞緩和、交通事故の減少、こういった効果が非常にあるということにはよくわかりました。

一方で、資料2-4-①7ページ、特に都心の渋滞緩和ということが強調されていますが、これには圏央道だけではなくて外かく環状道路の効果や、いろいろ入っているのではないかというように思ったのですが、もちろん区分けして、どちらがどのぐらいというのは言いにくいかもしれませんが、本当にその圏央道が都心の渋滞緩和に相当効くという理解でいいのかというあたりを質問させてください。

○家田委員長

ここまで一回答えてください。お願いします。

○事務局

まず堤先生からの御質問ですが、圏央道の東北道から東側の区間は、実は暫定2車線です。御説明の中で大栄～横芝と東金茂原道路はそう説明しましたが、川島～

五霞も東北道をまたいで茨城県境まで行くのですが、暫定2車線で作っている部分があります。その暫定2車線で作っている東側の区間は平成41年ぐらいに完成させて、42年ぐらいのセンサスの目標の年度ぐらいにはなっているだろうという想定で、そもそも全ての東側区間の全体工程を捉えているというのが前提としてあります。

例えば、資料2-4-①42ページの川島～五霞、50ページの大栄～横芝、それから58ページの東金茂原、いろいろと着手した時期、それから暫定2車線で開通する時期は違いますが、今の考え方で、最後の4車線化の時期を必要な分だけ入れております。その間の間というのは、例えば、埼玉県区間の川島～五霞では、オオタカがいる地域であり、オオタカがどのエリアで営殖するかというのは常にモニタリングだけはしていきましょうということで環境調査が書いてあったり、周辺の交通状況がどう変わるかというのを把握するために調査が積んであったり、一番最後になる大栄～横芝についても、このようになっているということです。

続いて、大野先生から御質問ありました、横浜湘南道路がなかったときに1号はどうかという御質問ですが、その前提として、このウィズアウトというのは横浜湘南道路がなかった場合ということです。その場合どういうふうに交通が変わるか、きょうはお持ちしてないですが、1号に負荷がかかります。それは事実としてありました。もう一つ、横浜湘南道路から横浜環状南線を抜けて横浜港にタッチせずに、東名高速から16号で横浜港に出るといった転換もあり、東名高速にも負荷がかかるという変化がありました。その具体的な資料をお持ちしてないですが、そういう転換が一般道と高速の並行路線にかかっていったというのは確認しました。

荒木先生からの御質問ですが、それもきょう持ってきていませんが、交通量が予測値としてあると、旅行速度の変化もわかる。推計ではありますが、それを使うと、旅行速度の変化によってCO₂の排出濃度がどの程度変わるかという情報があれば、CO₂の排出量がどれぐらい減るかといった計算ができます。渋滞が全体としては減りますので、旅行速度は全体で見るとより最適化されているはずで、それに伴って排出係数が改善されてCO₂が減る。そういったものの算出は、きょう用意してないが、個別事業で個々の算出はしています。

あと、観光という観点ですが、圏央道は高速道路ですので、地域連携効果というものを、きょうの中では使ってないですが、基本的には全てであると思っています。例えば、御宿からの築地市場までの魚の輸送みたいなのがありましたけど、逆に都心に住んでいる人の魚

釣り、外房に釣りに行く人は結構いると思いますが、そういったときに結構便利です。潮の時間に合わせて行くと、朝早く出ないといけないとか、深夜に帰ってこないといけないというときに、この道路があれば結構早く帰ってこられたりとか、潮に合わせてぎりぎりまで釣っていても結構早く帰ってこないといけなかったり、そういうことがあるかと思っていますし、特に千葉の話に偏りますけれども、レジャー施設が千葉の内房には結構ありますが、そういったところに例えば神奈川であるとか埼玉のほうから、都心を抜けないとアクセスできなかったのですが、アクアラインとセットで使えば、あっという間にアクセスできる。そういうことが期待できると思っています。その逆もあると思っています。

それから、佐々木先生からありました、都心のどういう渋滞に効くのかという御質問ですが、資料4-2-①の7ページになります。

圏央道、そして3環状一体となって効果を発揮すると思いますが、外側に外側にと都心に入ってくる交通を転換していくのだと思っています。その結果として、一番内側にある首都高中央環状線が都心の一般道の交通から吸い上げるという形で、最終的な渋滞の緩和という効果が発現するというふうに考えています。

ただ、いずれにせよ、並行路線も改善しますが、3環状としては都心の渋滞緩和を図っていきたいという大きい目的もあり、並行路線だけでなく、都心の渋滞がどう緩和されるかという観点で、我々は評価しています。

○家田委員長

荒木さんからの御質問で、環境、しかもローカル環境というよりはグローバル環境のCO₂の排出が一番の御質問の趣旨だったのではないかと思います、一応計算はしているわけですね。

○事務局

しています。

○家田委員長

参考値ということですか。

○事務局

そうですね。

○家田委員長

便益の評価には、道路は割合かたい評価をやっているのですね。何回か御説明したが、割合確実に計算し得るな、安定して計算し得るなというところに限って便益を評価しているのですが、例えば鉄道プロジェクトだと、CO₂の排出効果も便益の中に入れているのですね。だけど、利用者便益がほとんどを占めていて、個々のプロジェクト1個1個を見ると大したことないのが実情です。もし数字があるようであれば後でお示しして、御理解いただくようお願いしたいと思います。

○事務局

わかりました。後ほどご紹介を兼ねて。

○家田委員長

お願いします。

道路について、こういうビッグプロジェクトだと、ローカルな環境について重々配慮しなければいけないのは当たり前の話ですが、グローバルな、トータルな環境をよくする効果というのは、渋滞と同じように一番狙うところですよ。そこのところが今の仕事であまり上手に出てこないということも大きな課題かもしれませんね。

○楓委員

この道路はインバウンドや一般的な観光の面でも大きな役割を果たすと思います。特にオリンピックまでに鉄道を整備する話が浮上してきていますが、この道路網の整備でオリンピックを迎えるというのが現実的ではないかと考えています。これは私の個人的な考えです。

それとは別に横浜湘南道路です。この道路も、実は鎌倉の世界遺産登録に向けて、今の鎌倉周辺の渋滞を緩和するには非常に重要な位置づけの道路だと考えております。今回、地域の方からも書面が出ておりますので、改めて前回の事業評価から今回までの皆さん方への説明をどのようにされたか、先ほど多少おっしゃっていましたが、丁寧に説明してい

ただければと思います。

○清水委員

資料2-4-①25ページを見ていただくと、今回、圏央道の横並びでずっと見せていただいているからわかりやすいですが、25ページの事業計画の完成までの流れの中で、平成14年から最終供用開始の32年まで、ずっとこの環境調査という項目が続いている。これだけ出てきている中で、その経緯、どんな課題があるか、それが余り触れられてない。他のところであれば、例えば新幹線等の橋梁の問題で工事が長引くとか、あるいは埋蔵文化財の問題で長引くとか、それなりの説明があったわけですが、これについては（環境調査）余り説明がなかったように思いますので、あわせて、その辺の経緯を聞かせていただければと思います。

○若松委員

資料2-4-①の13ページについて質問させていただきたいと思います。

「くしの歯作戦」というのは、東日本大震災のときに東北地整がなさって有効だったと伺っております。この13ページの三浦半島のつけ根に、私の大学、関東学院大学がありまして、三浦半島が地震時に孤立するということをふだんから懸念しています。この赤い矢印で書かかれているルートは、どの程度の道路を「くしの歯作戦」に使うと想定しておられるのですか。概念図としてはわかりますが、実際にこの道路は有効なのでしょう。地元ですから細かい質問になりますが、本当に有効なら非常に安心要素が強くなります。

○池邊委員

資料2-4-①19ページの横浜湘南道路についてお伺いしたいと思います。

私は横浜市の環境影響評価の委員をやっている関係もあり、栄のインターチェンジ・ジャンクションに当たる田谷町は、一応確かめてみたいんですけども、栄光、清泉、公文国際、学校が多くある地域だと思えます。たまたま横浜市の環境影響評価では、東急の地下化でいろいろな問題が住民との間で揺れていますが、この下にトンネル部と高架部と両方ありますが、この田谷町の栄のジャンクションあたりから学校の近くを通る横浜湘南道路のところは、実際には高架になるのでしょうか、トンネルになるのでしょうか。

○家田委員長

ここまでのご意見でよろしいですかね。事務局、お答えください。

○事務局

清水先生からありました、事業の計画から完成までの流れに関して、事業によって、箱の中に1個1個マメに入れるか入れていないかという表記の差があります。

実際に、どういうことを長いこと設計し続けているかという話は別途残っているので御説明させていただきますが、現地で工事をしようとするときに、その地帯に何か埋まっていないか、どのような地質になっているかというのは、あらあら調査してありますが、ジャストボーリングをするんですね。そこで初めてわかることもあります。そこでのリアルな地質状況を最後に得て、修正設計等をします。

それから、先ほどオオタカを出しましたけど、希少種があれば、そういったものに工事の影響が出ていないかというのを工事が始まってから、いわゆる事後調査とアセスメントの中で呼ばれるのですが、実施することになっていまして、何年か節目ごとに報告書もつくったりします。そのために必要な調査を環境に関してずっとやっています。それをある事業では全てのマスに書いたり、その作業になる年だけ書いて、そこから後ろずっと続くという形で表記していたりという差はありますが、そういったことを青で何も書いてない調査をやっているというふうに考えていただければと。

○清水委員

ぜひそこを統一して書いていただかないと。

○事務局

はい。

それから、くしの歯はどういう道路をイメージされているのかという、横浜湘南道路の防災のところだったかと思います。資料2-4-①13ページです。

現地は詳しいかもしれないですが、道路には高速道路のほかに国道があり、それは国が直接管理するものと、地方が管理するものがあります。県をまたぐような主要地方道という県が管理する道路と、県内でおおむね完結するような一般県道があります。その中で、少なくとも2車線ちゃんと中央で車線が切れて、それなりの道路の幅がある道路でないと、

こういった道路計画もなかなか進みませんので、そういう道路を想定しています。主要地方道ぐらいから上の道路を基本に考えています。

それから、横浜湘南道路の道路構造について、池邊先生から最後に御質問があったかと思えます。22ページを御覧ください。

図の真ん中に、白い箱で道路構造を入れております。横浜環状南線のジャンクションである栄から1キロくらいまでは橋梁、それから土工、そこからちょうどシールドトンネル部というのに切りかわりますが、ちょっととした丘というか斜面にぶつかり、そこに発射台をつくって、シールドマシンで掘りながら進んでいくと。しばらくの間はその山の下を抜けていくのですが、途中で1号の下に出ます。そこから先は基本的に1号の下をシールドで真っすぐ走っていくと。最後、1号は新湘南バイパスが正面で、現道が左に折れていくところがあると思いますが、そこに、縦にこういうふうに掘り起こしまして、シールドトンネルがすりついてくる。その掘った部分から上がってきて、最後、橋梁で新湘南道路に上がっていくという道路構造です。トンネルが全体7.5キロうちの3分の2の5.4キロくらい。大体そのようなイメージを持っていただければと思います。

○事務局

地元への説明の状況ですが、資料2-4-①22ページに地元説明会の様子の写真が載っていますが、24年度までに延べ36回、地元説明をやっており、特に今回、意見書が出ているところについてもう少し詳しく御説明させていただきますと、場所については20ページを御覧いただきたいと思えます。

小雀浄水場と右のほうに書かれておりますが、そのちょっと南に2本緑の尾根が出ておりますが、その間のところが新風台の団地になります。ここについて特に地元の方々が懸念されていることは、一つはトンネルの土被りがちょっと薄いのではないかという心配。それからもう一つ、トンネル掘削に伴う地盤の沈下でありますとか、地すべりに対する懸念。それからもう一つ、道路が通ることによって大気汚染でありますとか、騒音等の環境に対する懸念です。

その一つ目の土被りが少ないことにつきましては、一つは新風台の団地の一番上の端っこをかするように通っているんですけども、ちょうど一列だけ住宅がかかっています。それは避けられないかと。それを外せないかということをおっしゃっておりますが、小雀浄水場がございまして、その構造物の基礎がトンネルよりも深いところまで出ており、それ

に支障があるので、これ以上ルートを振ることはできないということです。

それから、土被りをもう少し深くできないかと言われております。当初の計画ですと8 m弱、7.9 mぐらいの被りです。それからいろいろコントロールポイントがありますが工夫しまして、約15 mまで被りを深くするという検討をしております。改善といいますか、そういうことでやっておりますが、この意見書にもありますように30 m以上もっと深くというのは、コントロールポイントの関係でそれが精いっぱいということをお話しさせていただいているところです。

それから、地盤沈下については地質調査もしまして、それに基づいて沈下予測をしています。その予測によりますと、最大でも1センチ未満に沈下量を抑えられるということで、一般的な基準から比べればはるかに小さいということで、大丈夫だというお話をさせていただいているところです。

それから、環境についてもアセスメントのときに、その手続にのっとって基準値よりも予測の環境汚染物質とか騒音は十分おさまりますというお話をさせていただいています。

そういうことですが、こういう意見書が出てくるように、まだまだ御理解いただけない分もあったと思いますので、今後とも地元の方と丁寧な対話を行って、御理解いただけるように努めていきたいと考えているところです。

○池邊委員

近くに国土交通省の賞をいただいた小雀公園もございますので、環境配慮はよろしくお願いいたします。

○事務局

鎌倉が渋滞するというお話ですが、私もこの辺に住んでいたのでよく認識していますけど、いわゆる旧鎌倉街道ぐらいしか鎌倉にアクセスする道路はありません。強いて言えば、朝比奈街道で金沢八景から鎌倉に抜けられますが、そのちょうど真ん中ぐらいを横浜環状南線と横浜湘南道路が走っていくという形になると思っています。

そういった意味で、鎌倉に対する渋滞緩和というの、ある程度期待できるのかと。どうしても西湘に向かって横浜の中心から抜けていくときに、ルートが東名高速から南はほとんど1号以外にないですから、1号を避けようとするすると鎌倉に出ていく134号に乗るしかない。それをもう一本圏央道で西に逃せられれば、そういった意味で、全体とし

て効果が出てくるのかなと考えています。

○家田委員長

よろしいでしょうか。今の件については、私もあの辺に住んでいたことがあるものだから言うと、大変重要な視点なんです。逆に、幹線道路が便利になると、何とかなるだろうとあの辺まで車で来てしまい、それであの中の零細な道に突っ込んでどうしようもないって、これはもう最悪ですから。こうやって幹線道路を便利にすると同時に、おりたらちゃんどこかにとめるところを地元で整備して、そこからはシャトルバスなどで鎌倉に行くとか、セットですよ。地元で当然お考えになっているとは思いますが、だんだん実現という方向になってきたら、その辺もマイクロな意味で、よりよいものになるようにすると思います。

一通りご発言はいただきましたが、加えて、御質問やコメントありましたらお願いしたいと思います。

御質問された内容は、事務局から十分お答えになっていましたでしょうか。よろしいですか。

それでは、これ以上ご発言がないようですので、質問とコメントはこのくらいということにさせていただきます。

それでは、本件は5件の圏央道関連プロジェクトということになりますが、対応方針を検討していただくことにします。

対応方針は資料2-4-①62ページ、最後に書いてありますね。それまでのところに各知事さんや市長さんの意見があって、最後の最後に5件まとめていうことで対応方針が出ていますが、これについて御審議いただきたいと思います。

原案は、事業継続。下のほうは、事業継続するに当たっての当該事業の必要性に関する説明ですので、特に読み上げる必要もないと思いますが、事業継続という決定でよろしいでしょうか。

[「はい」という声あり]

○家田委員長

この再評価の意味は、一つは、前回の評価のときからこの間の3年なり何年なりの間にいろんな状況変化があつて、その状況変化に伴って、この事業の継続価値があるのだろうかという判断ももちろん要るし、それから、その事業が有意義なものであるならば、ここまでの3年間の進捗は円滑なものであったのだろうか。そこで問題がないのか、あるいはもっとさらに将来のことを考えると、こういう工夫をしてくださいみたいなことを言ってもいいし、それから、これから社会環境の新しい変化が予測されたりしたことに対して、これからどんな対応、答申をとるのがいいだろうかということがあろうかと思ひます。

ともすると、その事業の価値があるかどうかということ。B/Cのところだけに議論が行きがちなんです、今のようなことを考えますと、私の考えでいうと、何と云つても前回の評価と今の評価の違いは、東京オリンピックが入つたということです。これから巨大な社会環境変化が予想される。

この圏域の中で、少なくとも関東地方整備局が所管する直轄的な事業の中で東京オリンピックを意識しなきゃいけないので、最たるものは道路事業だと思います。もちろん、先ほど御説明があつたように、標準的な作業の運びから言へば、いろいろなことを配慮しながらやるんですから、そう軽々に早くできるものじゃないのは当然ですが、一方で、前回1964年の東京オリンピックのときには、東海道新幹線は5年で作つたわけだし、500キロを。首都高もそうだし、東名もそうだしということを見ると、国民の負託がこれから出てくることは間違いがない。それによって災害だつていろいろ考えなきゃいけないし、首都圏の中でオリンピックを円滑に、外国のお客さんにも、どこかで渋滞にはまるだとか、どこかで一個事故があると詰まつてしまい話にもならないということがないように、この道路ネットワークは圏央道だけじゃないですね、いろんな道路ネットワークをよりよいものにしていく最大限の努力をすることが求められていると思ひます。

特に、対応方針の中に書き込むことじゃないかもしれませんが、ぜひ議事録に、恐らく皆さん大体同じような考えだと思ひますので、その辺も少し議事録に残していただいて、できる限りの技術的な工夫や作業上の工夫もしながら、オリンピックにも貢献するように努力すると、ぜひメモ的にでも残していただけるといいんじゃないかというのが私の意見ですが、いかがでしょうか。

ほかに御注意いただくようなことで、ぜひ明確に残したいということとはございませんか。よろしいですか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長

それでは、今後に向けての要望ということで議事録に残させていただいて、この5件まとめて継続ということでよろしいですか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

ありがとうございます。異議もないようですので、決定させていただきたいと思います。

それでは、予定されている議事は以上のとおりでございますが、事務局から、あるいは委員の皆さんから、この主要な議題以外ところで御発言がありましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

まず委員の側から何かありますか。よろしいですか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長

事務局はいかがでしょうか。

■その他

○事務局

それでは、その他、河川事業に関する報告を1件、よろしく申し上げます。

○事務局

資料3でございますが、本日は資料を用いての説明は省略させていただきます。過日、八ッ場ダムについて個別に御説明させていただいたことにつきまして、この場で御報告さ

せていただきたいと思います。

ハッ場ダム建設事業については基本計画を変更することとし、8月6日に関係都県知事等の意見をお聴きするという手続を開始しました。主なポイントは、①工期は平成27年度から31年度に4年延期。②事業費は変更なし。③洪水調節ルールを変更するというものです。

ハッ場ダムにつきましては、工期の変更など基本計画を変更するという状況の変化がありましたので、改めて事業評価を行うために、評価の手続を進めて参ります。今後、委員会で改めて時間をとり、より詳しい資料等を用意しお示しさせていただくつもりですので、よろしく願いいたします。

○事務局

それでは、ただいまの説明に対しまして何か御質問がありましたら、よろしくお願い致します。

○家田委員長

よろしいですかね。

〔「なし」という声あり〕