

社会資本整備審議会道路分科会 関東地方小委員会（平成25年度第2回） 議 事 録

○石田委員長

こんにちは。お忙しいところ、週末の貴重な時間を使っていただきまして、ありがとうございます。

今日もいつものように熱心に議論をしていただければと思っております。実は、先ほど渡されたのですけれども、3月12日に国土交通省で事業評価部会というのが行われます。先ほど後藤部長がおっしゃられたとおりでございます。そのときに、各小委員会でどのような議論がされているかということについて一枚紙を出せという指令が来たようでございまして、ここにも議事概要と付帯意見みたいなものを書くようになっております。いつものように議論していただくと、全然問題ないと思いますので、余り緊張されることなく、というのも変ですけれども、議論をしていただければと思いますので、よろしく願いを申し上げます。

それでは、早速でございますけれども、次第に従って、今日は新規事業採択時評価でございまして、新規事業候補箇所の選定の考え方について、事務局からご説明をお願いしたいと思います。

○事務局

資料1ですけれども、参考資料の1と2を後ろにお付けしておりますので、そちらのほうもあわせて用意していただければと思います。

まず、1ページめくっていただきまして、選定の考え方の前に、今後の平成26年度新規事業採択時評価の大まかな流れ、予定ではございますけれども、まず、2月25日に都道府県知事等へ意見照会というものを始めております。こちらについては、2月28日付で、今日ご審議いただく2つの事業について回答をいただいております。こちらについては参考1のほうをご覧いただければと思います。

めくっていただいたページが、茨城県国道6号の牛久土浦バイパス（Ⅱ期）について、

次のページが、神奈川県国道246号厚木秦野道路（伊勢原西～秦野中井）でございます。右側が茨城県知事と神奈川県知事から国土交通省に対する意見照会の回答でございます。予算化については、牛久土浦バイパス（Ⅱ期）、異議ありません。国道6号の渋滞緩和に寄与するとともに、圏央道の主要なアクセス道路であり、一層のコスト縮減を図りながら、早期完成に向けて、といったコメントをいただいております。国道246号のほうも、東名高速、新東名、さがみ縦貫と一体となって、広域的な利便性の向上等で大変重要な道路である。並行する 国道246号の混雑緩和等の観点からも大変期待されておるといところでして、新規事業化・予算化について強く要望するとともに、早期整備が図られるようお願いする。また、あわせて未事業化区間についても早期事業化を図っていただきたい、そういうコメントをいただいております。まずこちらをご報告させていただきます。

資料1に戻りまして、今日になりますけれども、赤枠で囲ませていただきましたとおり、社会資本整備審議会道路分科会の関東地方小委員会で、皆様から意見をいただこうと考えております。

その結果を報告する形で事業評価部会にお届けしまして、改めてそこで評価いただく。それで、新規事業化すべきという判断をいただきましたら、政府予算の国会審議を経まして、その成立とともに実施計画で新規事業化が決定する、そういう流れを予定しております。

今日は、3月7日、関東地方小委員会におきまして、2事業についてご説明させていただきます。

まず、私のほうからは、めくっていただいた2ページをご覧ください。関東は、2ページ左方でございますとおり、直轄国道全線で2,404km管理しておりますけれども、センサス区間に分割して2,055区間ございます。この中から最終的に2事業を抽出しておるのでございますけれども、その考え方を説明させていただきます。

まず、その2,055区間の中に課題というものがあるかというのを確認しております。目線としては4つございまして、社会経済、要は渋滞です。それから交通安全、事故の観点ですね。それから防災、これについては、いわゆる地崩れみたいな防災対策と津波浸水という観点を織り込んでございまして、この2つの観点から課題があるところを抽出しております。それから、まちづくりという観点で、公的な面整備と一体的な事業展開が必要な区間、これも我々としては社会に対してオブリゲーションがございますので、課題と考えてございまして、これを指標として取り扱っております。

この指標、4つの課題を抽出したところ、1,460区間ございました。この1,460区間の中で、課題解消に向けた改築事業を未実施の区間がどれぐらいあるかというのを次に絞り込んでございます。その中に実際に区間としては217区間ございまして、この217区間というのはセンサスペースの区間ですから、実際に事業を起こすのに適した区間では必ずしもございませんので、事業としてやるにあたり、前後の必要な区間と一体としまして、事業の箇所数で考えたら何ヵ所あるかというのを数えてみたら、58箇所だったというところでございます。

この217区間・58箇所を調査の熟度が十分なものであるかという確認を次に実施しております。具体には、都市計画決定等により詳細なルート・構造が確定しているものを抽出しております。それが109区間で33箇所ございました。

最後に、熟度としては十分だけれども、まさに次、手をつけるべき場所なのかというのをネットワークの観点から検討しております。道路はネットワークとして機能し、大きな効果を発現させますので、部分的になのか、それで全てのネットワークがそのエリアで構成できるのかという差は個別にあるのかもしれませんが、その地域におけるネットワーク力を大きく向上させる区間、まさに次にそういうネットワーク形成の観点からやっていかなければいけない場所であるかというのを確認し、そういった観点で、まだ起こしたばかりの事業があるにもかかわらず、その隣の区間を開いていきますと、予算とか人的資源の観点で問題が出てきますので、そういった隣接の先に事業化した事業の整備が一定程度目処が立ったものであるようなところ、まさにやるべきところであって、前に事業化した事業がそれなりに進んだところを新規事業候補箇所として抽出しております。

その結果として、最終的に国道6号の牛久土浦バイパス（Ⅱ期）と国道246号厚木秦野道路（伊勢原西～秦野中井）を本日ご審議いただくということになりました。

両事業の位置は、めくっていただいた3ページをご覧くださいと思います。

国道6号牛久土浦バイパス（Ⅱ期）は、都心右上に茨城・水戸に向かって延びていく道路でございますけれども、それと圏央道の交差するあたりになります。インターチェンジアクセスを兼ねた道路でございます。

もう一つ、国道246号厚木秦野道路（伊勢原西～秦野中井）というのは、東京の渋谷を抜けて、東名に沿って国道246号を左下に向かっておりていきます。厚木市、伊勢原市を抜けて、秦野市の入り口のところから南に向かっておりていく区間が伊勢原西～秦野中井になります。

この両事業は、後ほど個別に事務所長からご説明させていただきますけれども、このような位置にある事業でございます。

最後に、昨年度新規事業化、関東はございませんでしたので、地方小委員会はやっておりません。一昨年、2年前に平成24年度の新規事業採択時評価がございましたので、地方小委員会を24年1月にやっておりますけれども、そのときにいただいたご意見で、今回の選定の考え方に反映させていただいたり、わかりにくかったので明記させていただいたものを4ページにまとめさせていただいております。

簡単にはなりますけれども、ご説明差し上げますと、前回の選定の考え方は、計画の熟度という観点で箇所を選定している。その計画の熟度というのは、計画の検討状況、段階的な整備の状況、周辺ネットワークの整備の状況の観点とだけ書かれていて、具体性が無いというご指摘をいただきました。

ですので、1つ目の計画の検討状況については、都市計画決定相当の詳細なルート・構造が確定していることというのを明記させていただきました。また、計画の段階的な整備の状況、それから周辺ネットワークの整備の状況については、ネットワーク形成の観点から次に着手すべき箇所であり、かつ隣接区間の整備に一定程度のめどが立ったものというように明記させていただいております。

2点目として、ネットワークとして考えると効果があるというような結論の考え方をしたほうがいいのではないかとご提案をいただいております。

これにつきましては、資料の中に、計画段階評価としてこの事業を捕まえるとどうなるかというものを付けさせていただいております。計画段階は、現在、都市計画の前にやっております。この両事業とも、都市計画がかなり昔に実施されておりますので、計画段階評価そのものはやっていないのですが、計画段階評価の中で今とりまとめているものを、今立ち返って整理するとどうなるかといった作業をさせていただいて、この事業が路線全体でどういう効果があるかということをお示しさせていただいた資料を今日のご説明資料の中に入れさせていただきました。

また、これも後ほど見ていただければと思うのですが、今回の両事業は、ネットワークの一部を形成する事業でございます。通常これまで事業評価において、例えばB/Cといったものはまさにその箇所のWith・Withoutだけで評価をしていたのですが、先に立ち上がった区間というものがございますので、それと一体として捕まえた費用対効果はどうなるのかといった数字も今回お示しさせていただいております。

それから、前回、十数kmの区間と1kmの区間を並べて評価しているように見えるが、それに無理がないかというご指摘をいただきました。

これは、我々の2年前の資料にわかりにくいところがあったのかと思いますけれども、改めてご説明差し上げるのですが、各課題箇所は、センサス区間ごとに評価して課題箇所の抽出をしております。センサス区間は、概ね4km以下、9割が4km以下の延長でして、平均1.2kmぐらいの、それなりにまとまった単位の区間でございます。このサイズの区間で課題を抽出して、事業としては、事業の執行環境を考えて、幾つかの区間をまとめて採択しているということでございます。前は、この区間と事業の箇所というものを一緒くたに見えるような整理をしておりましたので、十数kmと1kmぐらいの区間をまとめて評価しているのではないかというご指摘をいただいたのですけれども、今回はそういったあたりを、最後に参考2をご覧いただければと思うのですが、こちらのよう表で整理させていただきます。

表の箇所、一行一行がセンサス区間でございます。センサス区間で、真ん中にございますけれども、4つの指標で課題があれば○を付けて、それを事業としてやるとしたらどうくるべきかというのが箇所名（仮称）というところで一体化されている。その事業の箇所ごとに調査の熟度と周辺ネットワークの整備状況という観点で十分かという確認をしまして、十分なものに○を付け、一番右まで○が付き切ったものに赤い枠を付けておりますけれども、これが新規の候補箇所であるという整理をさせていただきました。これでちょっと誤解がなくなるのかなと思われましたので、最後説明させていただきました。

資料1の説明は以上です。

○石田委員長

どうもありがとうございました。何かご質問、ご意見等ございますでしょうか。どうぞ。

○久保田委員

すみません、ちょっと私、この話、まだ頭の中が整理できていないのですが、教えていただきたいのですけれども、資料1の2ページのフローで、3番で58箇所までいったのが、最後にご説明いただいた資料1参考2の58箇所ということですね。

それで、58箇所を調査の熟度で絞ったら33箇所になって、周辺ネットワークの整備を確認したら、牛久と厚木という2箇所が出てきた、こういう話だと思うのですけれども、こ

れはこの後どういうふうになっていくんですかね。つまり、残り31箇所ですか、これはこれからどういうふうになっていくのか、そのスケジュール感をちょっと教えていただきたいと思います。

○事務局

今のご質問は、残った31箇所はどのようなスケジュール感で今後新規事業化を考えていくのか、そういうご質問でよろしいですか。

○久保田委員

新規事業化は、もう順番が付いていて、3番と4番はこれというふうにもう決まっているのか、あるいは今回はこの2箇所だけれども、数年後にまた同じような絞り込みをやつて、そのときはまた別の31箇所のうちのどれかかもしれないし、もしかしたらまた別のが入ってくるのかもしれないのですけれども、こういう絞り込みを繰り返すのか、それともある程度優先順位が決まって、今回は1番と2番、次は3番と4番、このようになっているのか、その辺のことを教えていただきたいのです。

○事務局

まず最初に、この33箇所が増えるかという観点ですけれども、それは問題が発生すれば、区間が増えますので箇所は増えると思っています。こういった作業は、毎年やることを考えています。例えば、調査の熟度を確認し、都市計画決定相当の詳細なルート・構造がとりまとまる順というのは、正直なことを言って、地元の方との協議等もありますので、はっきりとはしないところでございます。

それから、事業を起こしている中に用地買収に入っているものがあるのですが、用地難航してしまったり、用地難航していたが急にご理解いただけて用地が買えたりして、事業の状況が変わることがございます。それによって事業が動いた結果として、想定していなかったところの事業が動くわけですから、その隣接区間の必要性というものが高まるようなケースもあると思っています。なので今回は33箇所の中から2箇所を抽出させていただきましたけれども、毎年度課題の状況を確認した上で、計画の熟度の高まりぐあいと、隣接箇所の事業展開の変化みたいなものを確認した上で、毎年度絞り込みをするのかなと考えております。

○石田委員長

ほかにかがですか。よろしいですか。

私からもちょっとお伺いしたいのですけれども、指標が社会経済、交通安全、防災、まちづくり、ずうっとこの4つでやっています、それはそれでいいと思うのですが、2つあって、今、事務局がお答えになった地元との協議とか、熱意とか、それは事業の円滑な進め方とか、ひいては時間管理にも役立つとか、低コスト化にも十分な貢献をすることとかということで、極めて重要な要因だと思うんだけど、こういうのを指標の中に入れてもいいんじゃないのかなというふうにも思うことがあります。もうちょっと表に出すということが必要んじゃないかなと思いますので、これは、冒頭申し上げましたけれども、付帯意見の中にこんな意見があったよということを書いていただくのもあるのかなと思います。

それと、防災のところですけども、今の評価の考え方は、今危ないから何とかしたいというのを重要視しているんだけど、強靱化ということを考えると、特にネットワーク効果ということを考えると、そこは別に危なくはないかもしれないけれども、非常に広域の大災害が発生したときに、強靱化とかネットワーク効果を発揮する、極めて重要な路線である、そういう観点だっていると思うのです。

だから、こういう防災のところの考え方などももうちょっと議論してもいいのかなというふうにも思いますので、何かそういう機会がありましたら、お伝えいただければと思います。

ほかにかがでしょうか。

○久保田委員

今の委員長のご発言に触発されて、同じように交通安全に関しても、これは、今のその区間が事故が多いというふうを選ぶと読めるのですけれども、多いのは、町なかのごちゃごちゃとしたところで事故が多い。バイパスがこちらにできれば、そっちのちょっと離れた町なかの事故が減るという効果は当然ありますよね。そういう拾い方ができるようになっているのかどうかです。

○事務局

ご説明の中でそのように具体には触れなかったのですが、対策の箇所として、区間から切りかえるタイミングのときに、現道のほうに問題がありますよと。その対策として、必ずしも現道ではなくてバイパス整備をすればよくなるという形で解消を図れるようなものがあると思っています。そういう概念も、この217区間・58ヵ所の関係の中に頭の整理として置いておきまして、もともとの現道の対策をバイパスで解消するといったようなメカニズムも対応できているのではないかと考えております。

○石田委員長

いかがですか。それでは、この議論についてはこれぐらいにしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、今日の選定の考え方については終わりにして、新規事業候補箇所の説明についてお願いをしたいと思います。まず、国道6号の牛久土浦バイパス（Ⅱ期）からお願いいたします。

○事務局

それでは、早速、国道6号牛久土浦バイパス（Ⅱ期）について説明させていただきます。資料2をご覧ください。

表紙を開いていただきまして、1ページ目でございます。当該地区の地域の状況でございますが、当該路線につきましては、茨城県の牛久市、つくば市、土浦市にまたがるバイパスでございます。バイパス計画に並行する国道6号は、鉄道駅に近接しておりまして、なおかつ東京方面と水戸方面を結ぶ、当該地域唯一の南北方向の幹線道路でございます。

2ページ目のところの図を見ていただくとおわかりかと思いますが、常磐道と並行する形で南北方向につながる幹線道路としてはこれしかないということでございます。ということもございまして、非常に交通が集中し易いという状況でございます。それから、バイパス計画地の周辺には、大規模な商業施設、あるいは物流センターが立地してございます。

2ページ目でございますが、周辺の道路の整備状況と牛久土浦バイパスの前後区間につきまして、左側が東京側、南側になりますが、東京側では藤代バイパス、反対の水戸方面につきましては土浦バイパスというバイパスが整備されております。このように国道6号につきましては、順次、交通容量の拡大に努めているところでございます。

牛久土浦バイパスでございますが、牛久土浦バイパスも圏央道と接続いたします3.9kmの区間は既に供用させていただいております。それから、図で言うと左側のほう、1.3km、現道とタッチするところでございます、牛久市内の1.3kmについては既に事業に着手しているというところでございます。それから、当バイパスと並行します現道の国道6号でございますが、渋滞箇所、あるいは事故危険区間も多くなっているというところでございます。

3ページ目をお願いいたします。今回、新規事業化の候補区間でございます。つくば市内の県道谷田部牛久線から既に供用しております区間に接続する区間の約1.9kmの区間、それと供用済みの区間を挟んで反対側、土浦市街側でございますが、土浦バイパスまで接続いたします約2.7kmの区間、この2つの区間をあわせて牛久土浦バイパス（Ⅱ期）とさせていただきます。全体事業費は約175億円を予定してございます。

この地区の道路交通上の課題でございますが、バイパスと並行します現道の国道6号は、市街地を通過する2車線の道路ということで、特に幹線道路との交差点を中心に交通渋滞が発生しているという状況でございます。また、水戸側の国道6号土浦バイパスにつきましては、現在4車線化を進めているところございまして、4車線化の完成時にはさらなる渋滞の発生が懸念されるというところでございます。並行する国道6号では事故も多発してございますが、このうちの約6割が主に渋滞が原因と考えられる追突事故でございます。

整備効果でございますが、今事業化を予定している区間の整備によりまして、5ページに大きな図がございます、左のほうが東京側でございますが、左のほうから見ていただきますと、事業中の延長1.3kmの区間、それから、そこに接続しております都市計画道路の城中田宮線というのがございます。こちらは牛久市さんで今事業を進めているところでございます。これを通りまして、さらに県道の谷田部牛久線というのがございますが、こちらに繋がります、それから、今回の対象区間でございます、赤い点線の部分、それから土浦市側の同じく赤い点線の部分、これらを繋ぐことによりまして、バイパスとしての機能が発揮されるというところでございます。

これによりまして、現道の国道6号の交通量が約半減いたしまして、旅行速度は、現在ですと時速約18kmというところでございますが、これが約26kmに向上することが期待できます。また、茨城県内の圏央道につきましては、この4月から平成27年度にかけて供用を目指して事業を進めてございますので、圏央道へのアクセス性を向上させまして、企業活動の活性化にも寄与することが期待できます。

さらに、渋滞緩和によりまして、追突事故も約4割減少すると見込まれておりまして、安全性の向上も図られるというところでございます。

なお、今回新規事業化の候補区間のB/Cでございますが、3.6となっております。参考に、牛久土浦バイパス全線、既に事業中の区間も含めたB/Cを算定しますと、2.0というところでございます。

6ページのほうに飛んでいただきまして、6ページには、牛久土浦バイパス全線を対象としまして、対象地域の道路交通上の課題と原因を整理させていただきました。概ねこれまでご説明した内容と重複しますが、これらの課題を受けた政策目標としまして、右下のほうに記載のとおり、国道6号の交通容量の確保による交通渋滞の解消、交通事故の減少、円滑なインターチェンジアクセスの確保、この3つを政策目標として掲げさせていただいております。

最後、7ページでございますが、バイパスを整備する場合と、現在事業中の区間は活用しつつ、ほかの区間は現道拡幅とした場合の比較をさせていただいております。交通渋滞の解消、交通事故の減少、インターアクセスといった各評価軸でバイパス案が優位でございまして、なおかつコストもバイパス案が優位となっており、バイパス案が妥当だろうと考えてございます。

以上で説明を終えさせていただきます。

○石田委員長

どうもありがとうございました。ご質問等お願いしたいと思います。

質問なのですが、資料2の3ページだと思うのですが、B/Cの表が載っておりますね。当該区間だけで計算すると3.6で、事業中区間を入れると2.0。事業中区間の考え方というのは、4ページのこの絵で言うと、白抜きの黒いところに入ってないんですね。

○事務局

こちらは入ってないです。

○石田委員長

趣旨はネットワーク効果を見るためにやるのであるから、事業中区間ということで繋がってないところと一緒にやっても、余り意味ないですよ。

○事務局

今回、牛久土浦バイパスにつきましては、5ページの図でご覧いただきますとおり、現在事業中の城中田宮線、それから谷田部牛久線を介することで、ネットワークとしてバイパス機能が発揮できるのではないかと考えてございます。

○石田委員長

5ページの、これが全部繋がったということでやっているわけですか。

○事務局

そういうことでございます。

○石田委員長

それだったら何でB/Cが2.0と減ってしまうのかな。

○事務局

事業中の区間も含めてというか、供用中の区間も含めてということでトータルでやらせていただいておりますが、事業費としては、この1.3kmの区間、それから供用済みの区間の事業費も含まれておまして、一方で、今回新規事業化の候補箇所というものを繋げるだけで、今まではどちらかという圏央道アクセス、それで国道408号とか、それらを介して国道6号のほうに戻ってくるという効果だけしか見込まれていなかったのだけれども、今回の新規事業化候補区間も含めると、起終点までの全体としてのバイパスの効果が発揮されるだろうということで、効果も一層上がります。

○石田委員長

いや、上がるけれども、B/Cは、今回の4.6kmの区間だけでやると3.6で、全部でやると2.0と、逆に下がっていますよね。3ページの表によると。違うんですか。

○事務局

まず新規事業候補箇所だけというのは、B/Cの算定にあたりましては、事業中の区間は将来ネットワーク、もう既に完成しているという前提で計算させていただいております。

事業中の区間ですので、先行して整備を進めておりますもので。

○石田委員長

では、ネットワークとしては同じものを使われている、そういうことですか。

○事務局

そういうことになります。

○石田委員長

わかりました。了解です。

実は、ここは私の住んでいるすぐそばでございまして、余り適切な発言ではないかもわかりませんが、この区間というのは、1次改築が終わって、何年ぐらいたつんですかね、50年近くたっていると思うんですけれども、ずうっとそのままなんですね。ここには書いていませんけれども、先ほど久保田先生のご質問の中にもありましたが、この国道6号上の事故だけではなくて、周りの生活道路に相当通過交通が入り込んでいて、私の家もその被害者の一人なんですけれども、そういう声があるということを一市民として申し上げたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

いかがでしょうか。

○二村委員

ちょっと変な質問になってしまうかもしれないのですが、7ページ目、案①、案②ということで、バイパス整備案と現道拡幅案ということで2案示されております。今までやってきた数ケースですと、その2案を比べて、精査をして、どちらが望ましいということをお話で我々ここで話し合うというのがタスクだったかなと思うのですが、今回の場合には、今回の評価軸に関して、全てに関してバイパス案がまさっているということは、もうこれは議論の余地もなしということで理解してよろしいのでしょうか。

○事務局

余地なしということではないかと思いますが、我々で整理させていただいた限りでは、事業者としてはやはりバイパス案のほうが妥当なのではないかという判断をさせていただ

いているということでございまして、議論の余地がないということではないかと思えます。

○事務局

ちょっと補足させていただきますけれども、普段の計画段階評価は、今、都市計画がなかったり、都市計画を変えなければいけない状況にある案件を扱わせていただいております。今回は、既に都市計画があって、それが、管内にたくさんあるわけですが、まさに今やるべきものなのかということをご意見いただくという場でございます。

都市計画があるので、都市計画を前提に全て説明していいのかというところに問題意識を持っておりまして、計画段階評価のガイドラインに基づいてやったわけではないのですが、今、ガイドラインに基づいて、バイパス整備案という都市計画に位置づけられたものと、代替案としての現道拡幅というものをセットして、普段の計画段階評価のように比較してみたときに、やはり妥当だったのかという検証を今もう一回やり直すことは一つ意義があるのではないかと考えておりまして、こういった形で資料としてとりまとめさせていただいて後ろにも付けさせていただいたのが、最後の白い2枚物だということでございます。

○石田委員長

いかがでしょうか。

この辺も、私は計画段階評価の仕組みそのものをちょっと考えないといかんのかなというふうにも考えていて、随分前ですが、四国の高知県の33号線かな、高知から東へ行っているやつの評価段階評価をするときに、あれもバイパス案と現道整備案があったのですが、津波の問題があるので、現道整備のほうが、現道に7mか8mの高盛土をします。代替案を作るためだけにそういうことを考えておられて、何かちょっと変だよねという感じは否めなかったですね。

ですから、今回も、自然な代替案というのは、もう都市計画決定されているわけだから、どう考えてみてもバイパス整備ですね、いろいろな検討をされて、都市計画決定に至っているわけだから。そのところを、この計画段階評価で代替案を2つ以上比較検討しなさいということが決まっているので、こういう検討をされたと思うのですが、何かちょっと不自然感はありますよね。

ですから、今の事務局の、断定はしていませんけれども、というところに、この計画段

階評価のプロセスそのものの不自然感みたいなものがあらわれているようにも思います。
いかがですか。

○石渡委員

ちょっとお聞きしたいのですけれども、案①バイパス案と案②拡幅案、同じ4車線で、これを比較すれば、もう全部左側案①のほうがいいことが一目瞭然で、もう検討する必要ないんだということだと思いますが、コストが、今回検討は400億と書いてありますが、冒頭175億という事業費がありました。その辺の関係は、どういうことなんですか。

○事務局

こちらでお示ししている400億円と申しますのは、牛久土浦バイパス全線を整備した場合のコストで、赤い点線が入っているところには、今回まだ調査中の区間も含まれておりまして、それらの区間も含めて、全て牛久土浦バイパス全線を整備しようとする400億円ということでございます。今回事業化の候補になっておりますのは、先ほども言いましたように、そのうちの現在事業中の道路に接続する4.6kmの区間のみでございます。その区間だけを抽出すると175億ということでございます。

○石渡委員

そうすると、その残り170億円ですが、今後必ず必要であり、要は、コストは、400億円と560億円を比較するということですか。

○事務局

調査中の区間もでございますので、4ページをご覧くださいとわかるかと思えます。参考と書いてある「区間別の費用便益分析の試算」という図がございますが、調査中の区間も含めた400億円ということで、ここはまだ事業を行っておりませんで、これらも含めて、あと今回の候補箇所も含めて考えると、400億円になります。

○石渡委員

これから出る……

○事務局

これから出るお金も入っています。

○石田委員長

今の議論に関連するのですけれども、先ほど私がお質問した3ページのB/Cの前提条件とか、費用が何種類か載っておるのですけれども、その前提条件とかというのをもうちょっとわかりやすく書いていただかないと、数字のことですから、どの数字をつかまえて、どのような意見といたしますか発言があるかわからないので、その辺がまだちょっと、どこかに書いてあるのかもわかりませんが、わかりにくいので、その辺、きちんとわかりやすく整理していただければなというふうに、今の議論を聞いていて感じましたので、お願いしたいと思います。

例えば、3ページで言うと、左上には全体事業費が175億円と書いてあって、右下には総費用が143億円で、これは割り引いてあるか、割り引いてないかということの差だとは思いますが、何かもうちょっとうまくきちんと説明して、使い分けをして明確になるようにするという必要かなと思いました。

○事務局

今確認したのですけれども、3ページの左下に赤と青の点線がございます。実線とともに。その赤点線のみの場合に400億、実線抜きです、青点線のところを、2箇所ございますけれども、両方現道拡幅すると560億、そういう考え方でございました。それがぱっとわからないので、今後資料の作り方を工夫させていただきます。

○石田委員長

はい、お願いします。

いかがでしょうか。評価をどうするかということにつきましては、後ほど、厚木のバイパスとともに議論させていただきますので、では、引き続いて、国道246号の厚木秦野道路についてのご説明をお願いしたいと思います。

○事務局

資料3に基づきまして説明させていただきます。

まず1ページをご覧ください。今回、新規事業化を考えております区間がございます秦

野市の概要でございます。秦野市は、神奈川県西部の内陸に位置する人口約17万の都市でございまして、市域の半分以上が山林で、盆地状の地形になっているところでございます。市内を通ります国道246号の沿線に市街地が形成されておりました、鉄道駅などもこの国道246号に近接した位置にございます。また、秦野市には多くの工場が立地しておりました、第2次産業の人口の割合でございますが、右に書かれておりますけれども、県全体と比較して高い傾向となっているところでございます。

次のページをご覧ください。路線周辺の交通の状況でございます。赤い点線で示しておりますところが厚木秦野道路でございまして、国道246号のバイパスとして計画されております、厚木市から秦野市に至る約29kmの自動車専用道路でございます。現道の国道246号につきましては、神奈川県を東西に横断する幹線道路でございまして、図中に赤丸等で印が付いておりますけれども、厚木市から秦野市にかけて渋滞や事故が多く発生しているのが現状でございます。

なお、この厚木秦野道路約29kmのうちに、事業中区間と書かれておりますが、圏央厚木IC・JCTから厚木北IC、それから伊勢原津久井線から伊勢原西ICの区間が既に事業化されているところでございます。

次のページをご覧ください。新規事業採択時評価の対象となる路線についてのご説明でございます。まず、事業概要でございますが、今回お諮りする区間につきましては、伊勢原市と秦野市の市境付近、仮称伊勢原西インターから西側のところから、東名高速道路の秦野中井インターまでの約5.2kmでございます。この区間を暫定2車線で整備することを考えております。対象区間の事業費は約200億円ということになっております。

この区間と並行する国道246号ですが、交通集中による渋滞が課題となっております、1日あたりの交通量が2万1,100台でございまして、左の下にございますが、神奈川県内の直轄国道の2車線区間の中で見ますと、最大の交通が集中しているところでございます。

また、事故につきましても、右の上のところでございますけれども、1kmあたりの死傷事故は年間14件も発生しておりました、中でも追突事故の割合が54%ということで半数以上を占めている状況でございます。これは、県全体における追突事故の割合は36%ですが、それに比べて高い状況となっております。

こうした課題に対しまして、伊勢原西インターから秦野中井インター間を整備した場合、国道246号の交通渋滞の緩和、物資輸送の定時性の確保、速達性が向上することが見込まれるところでございます。

なお、B/Cでございますが、右下に書いてございますが、当該区間のB/Cは 1.6と
なっているところでございます。

次のページをご覧ください。B/Cについてご説明いたします。一番上
の段が、新規事業採択時評価の対象としている部分を整備する場合のB/Cの結果ござ
います。2段目のところが、既に事業化されたところの2つの区間のB/Cとなっており
まして、1.4となっております。両方合わせたものが3段目でございます、1.5という状
況でございます。

次のページをご覧ください。今回の対象となる区間の位置関係、それから構造ござい
ます。位置関係は省略させていただきますが、厚木秦野道路、全体は4車線の計画になっ
ておりますが、事業化済みの2区間は、早期に効果の発現を図るためとして、暫定2車線
で整備する方針としております。そのため、今回の区間の計画は4車線でございますが、
まずは2車線でバイパスを繋ぐことを目的として整備したいと考えているところでござい
ます。地形につきましては、大半が山間部になっておりまして、トンネルで抜く構造にな
っているところでございます。

次のページでございますが、秦野市域だけでなく厚木市、伊勢原市も含めた地域の課題
及び解決のための対策について説明させていただきます。左側に厚木秦野地域の課題を示
しておりますが、先ほどもご説明いたしました、国道246号の渋滞と事故が挙げられる
ところでございます。厚木秦野地域を通過する国道246号につきましては、県内の道路と
比較いたしまして交通量が 1.1倍と、慢性的な交通渋滞が発生している状況でございます。
それから、事故につきましても、1kmあたり年間17件の事故が発生している。その中でも
渋滞による速度低下が原因と考えられます追突事故が多くなっている状況でございます。

その原因を右側に示してございますが、この国道246号は県内の重要な東西軸で交通量
が多いということで、交通容量の不足がございまして、混雑度が1を超えているような状
況でございます。

政策目標を右下に書かせていただいておりますが、交通容量の確保による渋滞解消と国
道246号における交通事故の減少というふうに考えてございます。

次のページをご覧ください。このような課題の対策といたしまして、バイパス整備案と
現道拡幅案の比較を載せてございます。交通渋滞解消、物資輸送の速達性、交通事故の減
少、コストの比較をしてございますが、総合的に見ましてバイパス案がよりすぐれている
と考えているところでございます。

以上で説明を終わらせていただきます。

○石田委員長

ありがとうございました。いかがでしょうか。ご質問等ございましたら、お願いしたいと思います。

何もなければ、単純な質問ですけれども、このあたり新東名はいつごろ完成が予想されているんですか。

○事務局

2ページをご覧いただきたいと思います。2ページの一番下のところでございますが、3つの区間に分かれておりますけれども、一番右の2kmの区間が平成28年度、それから真ん中の区間が平成30年度、一番左の区間が平成32年度というように予定されております。

○二村委員

用語の確認をさせていただきたいのですが。先ほどの茨城のケースで伺うべきだったかもしれないのですが、事故危険区間という言葉が7ページの整理された表の中に出てくるのですが、この定義というのはどのようになっておりますでしょうか。教えてください。

○事務局

事故危険区間は、全国の事故の発生状況を警察さんと共有しまして、センサス区間ごとに何件ぐらいの事故があるかとわかりますから、それを実際にセンサス区間に落とし込むのです。そうすると、走行台キロあたりの事故件数というのがわかるのです。車をその区間内でどれだけ運転すると事故にひっかかってしまうのかという危険率がわかります。そういう指標などを見ながら、事故のリスクが高いところをまず抽出します。

それを関係する行政機関、例えば警察さんとかと一緒にパブコメしながら、ここがまさに危ないと思うんですがといったところをお示しして、それに、感覚に合わないところというのがどうしても出てくるのです。いわゆるヒヤリ・ハットのところです。そういうものを広く一般から意見をいただきまして、そういうものを取りまとめて、関係行政機関で今後対策を打っていかねばいけないというように位置付けて、みんなで足並みをそろえて対策を打っている、そういう取り組みが交通安全対策の進め方でございます。

それを我々のほうは事故危険区間という名前と呼んでおりまして、ちょっと話が立ち返るのですけれども、警察さんとかと一緒に委員会をつくって、広く意見を聞きながら、ある程度問題箇所をデータで抽出した上です。そういう場所でございます。

実際にどれぐらい事故危険区間があるかと言いますと、関東地整管内で 2,417区間です。神奈川県内ですと305カ所、センサス区間で117区間です。——すみません、直轄です。直轄の国が持っている箇所です。

○二村委員

単純なデータではないということがよくわかりました。十分に練られた事故危険に対するデータであるということがわかったのですが、今回のバイパスを整備することによって、それがゼロになるというのは、どのような根拠でゼロになるとおっしゃっているのですか。例えば7ページですね。

○事務局

単純に、バイパスを作るので、現道のところに21区間あるのが、バイパスのほうを通りますので、その区間を通過しなくなるということでゼロになると。

○二村委員

素朴な疑問で、それは確かにそうだろうと思うのですけれども、新たにバイパスを作られるわけですね。そうしますと、新たに危険な場所が出てくるという可能性はないのでしょうか。

○事務局

今回のところの構造を見ていただきますと、6ページにございますように、線形もよろしいですし、トンネルとか高架橋とか、そういう構造になってございますので、沿道からのアクセスもありませんし、交差道路もありませんし、信号交差点もございませんし、そういう意味で、先ほど、慢性的な渋滞で追突事故が多いというお話をさせていただきましたが、そういうリスクはほとんどなくなるということだと思います。

○二村委員

わかりました。ありがとうございました。

○牧野委員

お伺いしたいのですが、7ページのバイパス整備案で、4車線と書いてありますけれども、まず、ご説明の中で、当初は2車線からというふうにお伺いしたのですが、2車線からまた拡幅で倍になるといときには、またこのような計画段階評価というようにしていくものなのでしょうか。最初からここで4車線ということであれば、もうこれで、次、拡幅するときは、その評価というのは必要なしというふうになっているのかどうか、教えてください。

○事務局

まず、最後の白いペーパーの用意させていただいた趣旨にちょっと戻ってしまうのですが、この白いペーパーで4車線というものをお示ししているのは、そもそもこの地域に現道拡幅とバイパスどっちがいいのかというのをもう一回確認するためにお出しさせていただいたものです。今回は、4車線のもののうち、まだ未事業のところのある区間とある区間が緊急性とか必要性が高いですので、まず2車線で供用することを目指して、第2弾として事業化させていただきたいということでございます。

今後の残ったところですね、それが、例えばまだ全く手がつかないところをまず2車線で繋ぎましょうという形になるのか、今整備しているところとか今回のところを先に4車化しましょうかというのは、今後の交通状況とか社会経済状況によって変わってくると思うのですが、改めて新規に追加的に事業として、まず2車線で、もしくは4車線化という事業を起こすべきだと考えております、こういう緊急性がありまして、という説明をまたこういった形でやらせていただくこととなります。

なお、そのときに、この最後のページの白い帯の、計画段階評価と書いてあるものについては、恐らく余り変わらない形。そもそもこの構想自体が妥当だったのかというのを立ち返って確認しなければ、その2車線事業とか4車線化事業が本当に必要なのかというのが確認できないときもありますし、部分部分をこのように抽出してしまうと、全体像が見えなくなるときがありますので、絵を付けさせていただいております関係で、逆に言うと、次のときも恐らくこういった形の構想がどうなのかといった資料は、やはりこんな

感じで付けさせていただくことになるのではないかと思います。

○久保田委員

これは意見なのですが、7ページ、ここにも代替案が示されて、案①がいいということになっているのですが、このタイプのときに、代替案を示す必要があるのかというところについて、私はちょっと意見があります。

つまり、都決前のいわゆる計画段階評価のときに、作らない、作るとしたらルート1、ルート2みたいな、そういう議論をするときに代替案で議論するのはもちろんいいと思うのです。今回は、都決後だけれども、そのスタイルでやるとおっしゃって、やっているわけですが、案①というのは都決されている。案②というのは都決されていないという場合に、こういう評価でできることなのかということなんです。

これは、たまたまコストが案①がちょっと安かったからいいようなものの、仮に案①が高かったという場合、じゃあ案②と言えるのかということなんです。これは要するに都市計画の見直しという非常に大きな世界に入るわけですね。都市計画の見直しという、53条でずっと土地利用の制限を続けてきたということに関して、それを見直すコストたるや莫大であるということは、もう皆さんよくご存じのことで、だからこそ都市計画の見直しというのはなかなか難しいわけですね。ですから、言い方は悪いですが、こういう簡単なやり方でその世界に足を踏み入れていいのかというのが、私、正直疑問があります。

そもそも、7ページの上にありますけれども、このスタイル、都決後のこれを計画段階評価と呼ぶことがちょっと違和感がありまして、呼ぶなら事業段階評価と呼ぶべきじゃないかと思うのです。事業化をどこでやるかというのが、さっきの資料1でご説明——事業化の優先順位を決めていたはずだから、ちょっと名前を変えたほうがいいんじゃないかというのが私の個人的意見なのですが、さらにその上で、こちらの場合も、とにかく都決されているものについて評価をしてみて、B/Cとかコストとか評価をしてみたら、確かにこれはやる意味があるというところが確認されたら、それでもういいんじゃないかと思うんです。それが都市計画決定どおり事業化していくということで十分ではないかと思うのです。これは意見です。

○石田委員長

これも、付帯意見として、計画段階評価ということをちょっと見直したほうがいいんじゃないのと。そもそも計画段階評価って、都市計画決定の前の段階でやろうというのが本来の趣旨で、都決をされているものまで拡大適用するというのはおかしいんじゃないかというご意見ですね。私もそういうふうに思いますし、そのために、代替案比較のためだけの代替案をつくっているという感じが非常に強くするわけです。これは、計画段階評価のフレームを変えたほうがいいんじゃないのというのが関東地方小委員会から出たということをお伝えいただいてもいいのかなと思いますけどね。

○事務局

結構頑張って作って見たのですけれども、ちょっと立ち返って、やっぱり優位だったみたいな検証をするのもいいかなと思ったのですが、そういう意見が多いですので、プロセスと、こういう評価、新規事業化していくところといろいろな部署がございまして、我々のほうからもそういう意見があったということを申し伝えさせていただきます。

○石田委員長

はい、どうぞ。

○小濱委員

まず2ページの写真の図ですが、よくわからない。さっきから一生懸命見ていました。無駄な丸と四角が多くありませんかね。言いたいのは、厚木秦野道路の話で、見る人が見ればわかるのかもしれませんが、右側の横のところは圏央道で、下が東名なんでしょうけれども、必ずしも丸と四角のところに線が入ってないということと、現在事業中というところが、伊勢原北インターの北側のところから線が出ているけれども、ここには白い丸も四角もないので、はてなと思って、ほかを見たら理解できたのですが、いささか美的センスの問題じゃないでしょうか。高速道路を青にしたのなら線を青くすればいい、計画道路が赤だったら線は赤くすればいいというのが1つと、それから、上のところに未事業区間 8.1km、次が5.2km、4.8km、7.4km、3.6kmだけれども、これ、長さがめちゃくちゃですよ。縮尺の尺度を合わせてくれないと、今度の5.2kmというのはほかに比べてどのくらい長いかわからないじゃないですか、場所はわかりますけど。そんな工夫をされたら

いかがかなと。これは意見です。

次、3ページですけれども、聞いているときはさらっと流したのですが、あれっと思ったのが、3の整備効果のところにある図の6で、緑色の線が全部今回作るわけではなくて、この中の秦野中井インターから、どこか途中までですよね、作るのは。だけど、ここでは、これが全部開通した場合の効果をやっているんだけど、よく見ると、どこでわかったかという、5ページを見たんです。これ、一部、ピンクの線と緑の線の交点から秦野中井へ行くところは一般道を通るんですね。それで、ずうっと行って、くについて曲がる場所も一般道ですよね。何でそうなんですかという感じがするんですけれども、黒の破線の場所も含めての効果ではなくて、一般道を通るということを含めて、今日の審議会にかかっている部分と、できている部分を含み、さらにまた一般道を通るということにして国道246号に合わせるという図になっている、その理由は後から説明をしていただきたいと思えます。

それから、もう一つ質問があります。4ページのところで「調査中区間」という言葉が出るんです。ところが、調査中区間という言葉はここで初めて出てきて、先ほどの2ページの絵では「未事業化区間」になっているんです。ですから、これは未事業化区間という理解なんですかね。言葉を合わせてほしいと思えます。上にも線が引いてあって、下にも線が引いてあるから、作っている人はわかると思えますけれども、読む人は大変ですよ。

質問は2つでございます。3ページの図の6のご説明と、それから調査中区間は未事業化区間という理解でよろしいかという2つの質問でございます。

○石田委員長

質問がありましたので、お答えください。

○事務局

3ページの整備効果のところの図でございますが、現道の国道246号の2つの地点間の比較になっておりまして、ピンク色が現道を通った場合、それで、その2つの区間を、これまで事業化されているところと今回新規事業化するところがあった場合に、現道に両端がタッチしておりませんので、それだけでは起終点に到達できませんので、そこに到達する一般道、地方道でございますけれども、それを使って到達した場合、その場合の比較を

しているところでございます。

それから、調査中区間は未事業化区間と同一でございます。

○小濱委員

最初のほうですけれども、7ページのB/Cのご説明のところでは、このような区間でB/Cを計算しましたというふうになっていることと、3ページのところの効果の話は整合性がとれなくないですかね。

7ページのB/Cはここの区間で計算しましたというものと、3ページの効果の線が違うので、ここは整合性がとれなくないですかという質問です。

○事務局

3ページのところは、所要時間の短縮というのが中に書かれてございますが、現況40分が整備後33分、7分短縮しますよと。これは、代表的な区間をとって比較をして、短縮量を出したのですけれども、それを説明するための緑とピンクのルートを使っているところでございます、直接B/Cとは、含まれるかもしれませんが、関係ないということでございます。

○小濱委員

わかりました。続けてよろしいですか。——すみません、しつこくて。

そうすると、このピンクの区間の根拠というのですか、何でここの区間の交通渋滞緩和を測定したかということの説明をしていただけたらよかったですかなと思います。今の話の流れで聞くと、これから作るよという黒点々の破線があるじゃないですか、ここから、終点のほうはいいと思いますけれども、この区間の渋滞緩和というか交通量がいいよというのだったら、ずうっとそういう説明だったから、ああ、なるほどと思うのですが、この工業団地の下から始まるとなると、その理由がきっとあると思うので、その話をどこかにされたらよろしいのではないのでしょうか。

○石渡委員

教えていただきたいのですが、今回は国道246号のバイパスということで、国道246号の混雑を中心に考えているのですけれども、私の見方が正しいかどうか。例えば、7ページ

の上の表で見ますと、新東名がいつできるのか。新東名と東名の接続という機能が、この図で見ると、その役割をどのように考えているか。今回のバイパスは、新東名と東名との接続の機能というのが、この図だけ見ると大きいんじゃないかという感じがするのですけれども、その辺のところ、そういうことができるのかどうか、教えていただきたいのです。見方が違っているかどうか。

4 ページで、黒点はもう今、事業中ですよ。そして、赤が今回もしできれば、これは新東名と東名とを結ぶバイパスになりますよね。だから、国道246号を中心の評価ももちろんあるのですけれども、東名と新東名とを結ぶという機能、その辺のところをご説明願います。

○事務局

実際効果があると思います。伊勢原市の既に事業化されている区間と、今回の区間が繋がりますと、確かに国道246号からの、現道からの交通量の転換もありますけれども、東名からの転換も相当量ありますので、そういう機能があるかと思います。

○石渡委員

そういうのは、便利になるということで、評価対象にはなり得る要素ですよ。

○石田委員長

今のこと、重要だと思うんですね。最初の質問の新東名の開通時期をお尋ねしたのも、実はそういうところに含みがございまして、多分平時は余り問題ないと思うんですね、ジャンクションも近いことですし。でも、一体的なオペレーションをすとか、これから高速道路のネットワークがますます充実してくるにつれて、ネットワークとしてのオペレーションをちゃんとやりましょうとか、あるいは特に緊急事態のオペレーションという観点からすると、この道路の持っている意味って非常に出てくると思うんですね。そういうところもぜひ評価をしたほうがいいよというご意見だったと思いますので、お願いしたいと思います。

もしよろしければ、この2事業についての評価をいたしたいのですが、新規事業の採択としてはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

そうしましたら、今日、一杯ご意見をいただきましたので、それは、冒頭申し上げた道路評価分科会への報告資料に反映していただきたいと思うのですけれども、しつこいようですが、計画段階評価って何なのというのと、それと新規事業の採択時の評価というのは若干違っていると思うのです。そこのところをもうちょっとよく考えていただけませんかということと、あと、これ、やはり釈然としないのですけれども、B/Cで、事業中区間と新規事業の候補箇所を入れてやっていただいているケースを作っていたというのはいつの進歩だと思うのですけれども、やっぱり路線としての価値というのを考えると、調査中区間についてもネットワーク性を考えないといかんのじゃないのかなというふうにも思ったりするんですね。

そうしたときに、計画の熟度が全然違いますので、コスト面の見積もりというのは相当精度が落ちると思うのですけれども、そのことも含めてネットワーク効果というのをどう議論するんだということは、多分、道路事業評価分科会でちゃんと議論してよねといった類いのことじゃないかなと思うんですね。そのことも、私は出席できないので、お伝えいただければと思います。

ということで、それぞれの個別の案件についても議論いただきましたし、付帯意見もかなりいただきましたので、それをきちんとまとめてお伝えいただきたいというふうにしたいと思います。

再確認ですけれども、2事業とも採択にふさわしいという評価であったということを開東地方小委員会の本日の結論としたいと思います。

ほかに何かありますか。よろしいですか。――では、事務局にお返しいたしますので、お願いします。

○司会

ありがとうございました。

先ほど石田委員長からお話がありましたとおり、後日本省で開かれます事業評価部会に、先ほどご指摘をいただきました付帯意見等についてご報告をさせていただく予定となっております。なお、報告内容につきましては、改めてまた委員長にご確認をしていただいて、一任をさせていただければと思っております。また、その内容を速報として関東地方整備局のホームページにも公表させていただきたいと考えてございます。いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

それでは、委員長に一任をさせていただきます。

また、議事録につきましては、速やかに事務局でとりまとめます。委員の皆様のご確認を得た上で、ホームページ上に公表させていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

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熱心なご審議、ありがとうございました。

——了——