

平成 28 年度第 6 回 関東地方整備局事業評価監視委員会
議事録

■一括審議案件 対応方針（原案）の審議

- ・浅間山直轄火山砂防事業
- ・利根川水系直轄砂防事業（利根川）
- ・富士川水系直轄砂防事業
- ・一般国道 5 1 号 大栄拡幅

（上記について、事務局から概要説明）

○朝倉委員長

今事務局のほうから、この一括審議案件四つについては事業継続ということで御提案がございましたが、この場で委員の先生方から何か御意見ございますでしょうか。よろしいですか。

〔「なし」という声あり〕

○朝倉委員長

それでは、この一括審議案件四つにつきましては全て継続ということで了承したいと思います。ありがとうございました。

■一般審議案件 対応方針（原案）の審議

- ・一般国道 6 号 日立バイパス（Ⅱ期）
- ・一般国道 1 7 号 上尾道路

（上記について、事務局から資料 3 - 2 - ①、資料 3 - 3 - ①により説明）

○朝倉委員長

ありがとうございました。それでは、今御説明いただきました一般国道 6 号と一般国道

17号の案件について、御意見、御質問がありましたらお願いいたします。

○田中委員

図面を見ますと、海のほうに出ている橋梁区間があります。おそらく新規事業のときの議論、あるいはその後の波浪検討委員会で議論されていると思いますが、東日本大震災があって外力条件が変わりました。それで経費を見ると、事業費が全く変わっていないのですが、これは橋桁の設計とか、何かそういうものには当初の新規事業のときの計画どおりしているのか、あるいは経費節減で同じ事業費で対応したのか、そのあたりはどういう状況になっているのでしょうか。

○朝倉委員長

今のは一般国道6号の日立バイパスのほうですね。

○事務局

ありがとうございます。説明を一応させていただいたんですが、ちょっと不足しておったかと思います。県さんのほうで外力条件を見直していただきまして、それを設計条件にどう反映させていくかという検討をこの2年間させていただいておりました。これを受けまして、構造の検討を今年度させていただくこととしております。その構造形式等が決まりまして事業費の精査をして、事業費の見直しはその時点で行っていきたいということで、まだ事業費見直しを行っていない段階で今再評価を受けているというところでございます。

○朝倉委員長

よろしいでしょうか。ありがとうございました。他いかがでしょう。

一般国道17号のほうのB/Cのところなんですけれども、19ページです。これを拝見すると、前回の評価と比べて、今回の環境対策のために必要な費用がふえている。これはよく理解できるんですけれども、便益のほうが基準年次で評価してもちょっと減っているんですね。こういったことがあるということは重々承知しておりますが、何が理由か、もしわかっておれば簡単に御説明いただけますか。

○事務局

前回と変わっているのが、事業化ネットワークということで、新大宮上尾道路というのが新たに事業化されました。その道路ができたことによって、交通がそちらのほうに転換したということで、今回上尾道路が平均的に見ますと交通量が減少しているというような状況でございます。交通量が減少したために便益のほうが増しているというような結果になっているという状況でございます。

○朝倉委員長

わかりました。周辺のネットワークの整備により、この道路の便益が若干減少したけれども、しかしながら重要な道路であることには変わりがない、そういった見解ですね。ありがとうございました。他いかがでしょうか。

○横木委員

一般国道17号の環境配慮というところで、二つお伺いします。一つは、移植に3年程度かかるということですので、それがもし途中でうまくいかないというか、また時間がかかるようになれば、事業そのものが延長されるのかということです。

もう一つは、モニタリングの費用として27年度の計画の実績を見せておられますが、これは事業終了後も一定程度のモニタリングを続けていかれるということなのか、あるいは将来的に環境保全に関して、地元の方とのやりとりの結果で、そういう計画があるのかということです。以上2つをお伺いしたいと思います。

○事務局

17ページの中で、今現在移植方法を検討してございます。それで、1回やってみて状況を確認しながらということで、29年、30年と2カ年に分けて移植をする予定にしてございます。こういった状況の中で移植の結果がどう出てくるかということだと考えてございます。

モニタリングについては、今のところ32年までというところで考えてございますが、これは今後も検討会議を継続してやっていくということでございますので、その状況によってさらに長くなるということになるかもしれませんが、今のところは32年というところで考えているところでございます。

○横木委員

ありがとうございました。

○朝倉委員長

他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○朝倉委員長

他に特に御意見がないようであれば、一般国道6号のほうはこれから着手ということで

ありますし、一般国道17号のほうは、かなり終盤に来ており、環境対策に慎重に取り組んでいただいて、その結果として少し事業期間を延長するというところでございまして、いずれも適切に進捗していただくようなことになっておると思いますので、本件の対応方針につきましては、両方とも継続ということによろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長

それでは、今御審議いただいた二つの案件については、いずれも継続というふうにさせていただきます。ありがとうございました。

■一般審議案件 対応方針（原案）の審議

- ・一般国道298号 東京外かく環状道路（千葉県区間）
- ・一般国道357号 湾岸千葉地区改良

（上記について、事務局から資料3-5-①、資料3-6-①により説明）

○朝倉委員長

ありがとうございました。それでは、今御説明いただいた2件ですが、御説明につきまして、御意見、御質問がありましたらお願いします。

○加藤（一誠）委員

外かく環状道路の3-5-②のほうの資料がシンプルになっているとといいますか、表がないんですけれども、これはどういうことか、それだけをお聞きしたい。

○事務局

他の事業と比べたときに詳細な情報がないんじゃないかという御指摘。事業費が基本的に変わっていませんので、B/Cにつきまして今回は新しく算出をしてございまして、平成25年度の再評価のものをそのまま掲載させていただきましたので、詳細は今回割愛させていただいた次第でございます。

○加藤（一誠）委員

前回と同じということで、ないということですか。

○事務局

そのとおりです。

○朝倉委員長

資料3-5-①のほうに費用対効果分析を今回実施していないと書かれているので、したがって対応する3-5-②のほうには詳細の表がないということでもいいですか。

○事務局

そうです。19ページのほうに、説明も割愛してしまいまして恐縮ではありますが、事業目的でございますとか、社会情勢でございますとか、マニュアルの変更だとか、諸々の条件が今回変更ございませんので、今回は前回と同じ算出結果を掲載させていただいた次第です。

○朝倉委員長

よろしいでしょうか。

○加藤（一誠）委員

結構です。

○朝倉委員長

ありがとうございました。他はいかがでしょうか。

○加藤（浩徳）委員

資料3-6-①で、湾岸千葉地区改良において事業費の増加した原因を幾つか御説明いただいたのですが、橋梁の構造変更という14ページのところと、15ページ目の雨水流出抑制指導というのは、いずれも千葉市から要望があって計画変更されたというお話ですね。もう少し前に千葉市の意見を聞いておけばこういうことは起こらなかったのではないかという気もしますが、なぜこの段階になって変更という話が出てきたのか、その経緯がわかるようであれば教えていただけないでしょうか。

○事務局

橋梁の変更につきまして、千葉市に確認したのが平成26年2月なのですが、施工協議の中で、地元から非常に強い要望があるというのを初めて伺いました。

どういう要望かといいますと、花園橋の上流で浸水被害が多発していることから、工事をするとき断面を小さくしないようできるだけ配慮してほしいというものでした。

設計協議の段階で考えていたのは、先ほどご説明しましたように水路の中で施工する方法ですが、施工協議の段階において、それでは良くないということで、平成27年以降検討

して橋台位置を後ろに見直したものです。

雨水の流出抑制についてですが、協議段階では、雨水流出抑制指導基準のもととなる基準があったのですが、それを改定するという動きがあったことから平成26年2月に指導を仰ぎながら千葉市と協議させていただきました。

そのときに千葉市からは、雨水処理能力をもう少し高めたほうがいいということで、調整池の設置等を指導されたことを受けて、このような調整池を整備しました。

結果として、新たに策定された雨水流出抑制指導基準を満たす排水計画となったものです。

○朝倉委員長

写真を見ると、冠水が平成25年10月16日で、3年前ということからすると非常に微妙な時期に冠水が起きている、その時点ではこういったことの必要性が必ずしも強調されていなかったけれども、冠水を経験されて、いろんな周辺条件の変更が必要になったのかと理解していたんだけど、そういったことも理由としてあたりはするんですか。

○事務局

雨による被害が非常に多く、この写真にあるような冠水もあったのですが、雨水流出抑制指導基準が策定される平成27年より前にもこういう冠水が起っていたので、千葉市と協議する中で、指導を受けて調整池をつくることになりました。

結果として、平成27年に策定された千葉市の雨水流出抑制指導基準を満たす計画となっているところです。

○朝倉委員長

わかりました。よろしいですか。

○加藤（浩徳）委員

納得しましたし、こういった問題が発生するのを防ぐという意味で重要なことをされていることも理解しましたが、今回の事例では、後から変更があり、かつその原因が他者によるものですね。素朴な疑問として、そういった場合にもコストは道路側が負担するものなのでしょうか。

○事務局

結果として下水管理者への費用負担は求めています。

冠水や浸水の被害対応をする場合は、道路管理者と下水道管理者による費用負担の協議が発生することはありますが、今回の場合は6車化拡幅整備に伴って雨水流出量が増加す

ることから、開発行為者である道路管理者が費用負担するという考えで整理したところ
です。

○朝倉委員長

一般国道298号も357号も結構地元には手厚くいろんな対応をしていただいているよう
に感じます。そのこと自身は悪いことじゃないと思うんですけど。

他いかがでしょうか。

○池邊委員

地元の千葉県でございます。外かんのほうは長すぎた春というか、非常に長い期間だっ
たので、まずは来年開通ということで、地元としても大変ありがたいなと思うんですけれ
ども、これは一つお願いでございます。

地域連携に対する取り組みで、横断歩道橋とかをつくっているんですけども、皆さん
御存じのように、今はいろんなところで歩道橋というのが老朽化して、非常に景観的にみ
すばらしい状態になって、だんだん子供の数も減りますから、今後も、松戸市、市川市に
しても利用者は減ってくるのかもしれないんですけども、そういった観点で見て、ぜひ
とも今後の維持管理計画をきちっとやっていただきたいなと思っております。

これはせっかく名前をつけているんですけども、こういうのは割と自己満足的かなと
思うんですけど、11ページの写真なんかで矢切っ子歩道橋と書いてあるんですが、これは
どこで誰が見るのかなと。子供たちからは、全く、こんなところにあっても愛される歩道
橋にはならないと思うので、その辺もあわせて今後の費用とか、地元はかなりこれでい
ろ分断されたコミュニティーも多くございますので、その辺の配慮を引き続きお願いし
たいと思います。

それからもう一つ、一般国道357号のほうですけども、これちょっとほかの機会にも
お話ししているんですけど、13ページのほうで、線形を山側に振ったということで、これ
自身に5億円の増額というのは、これ自身はいろんな避難の問題ですとか、そういうこと
で許容できる範囲だとは思いますが、この資料には載っていないんですけども、
実際にできたこの空間が、電気施設を初めとするさまざまないわゆるコンクリート構造物
が一見広場のように見える緑の空間の中に多々ありまして、千葉市役所側から見ると、使
えるような快適な空間には全くなっていないというところがございます、工事中にも、
そういう配電盤が出る前にも見させていただいたんですけども、こういう計画がまた今
後他の地区でもあるようであれば、この上の利用というのを事前にきちっと検討していた

だいて、電気施設ですとか、あるいは避難路とか、さまざまな土木構造物がここに結果として出ているんですけれども、そういうものが景観的にも、あるいは利用者の圧迫感等にも配慮したものとなるようにぜひともお願いしたいと思います。これはお願いでございます。

○朝倉委員長

ありがとうございました。もし事業者側から何かあれば、よろしいですか。

○事務局

今後工夫できる点等ありましたら、検討していければと思います。

○事務局

先生の御指摘は大変重く受けとめさせていただきました。この事業は、事業化されてから概ね半世紀かけて進めてきました。私どもとしては最後開通するに当たって、地域の方に喜んでいただくということをしっかり持ちながらやっていきたいと考えてございますので、引き続き地域の皆さんとのコミュニケーションも進めてまいりたいと思います。よろしく申し上げます。

○朝倉委員長

そこにも「普段は市民が憩える空間としても利活用できるよう検討中」と書いていただいているので、今後とも御配慮をよろしくお願いしたいということかと思えます。ありがとうございました。

今議論しました二つのうちの一般国道298号に関しましては、地元から意見が出ておりまして、それにつきまして事業者の見解を聞かせていただくとありがたいかと思うんですけれども、いかがでしょうか。

○事務局

お配りいただきました御意見につきまして、御回答申し上げます。この御意見のポイントは、今回、高速道路と国道の事業が同時に動いているわけですが、それぞれきちんとここに計上されているような事業費が使われているのかということが1点かと。もう一つは、事業の進捗状況がよくわからないというお話かと受けとめてございます。

事業費の考え方でございますけれども、一般国道298号の資料の3ページ目をごらんいただくと、標準横断図が左下でございます。高速道路部分は、専用部と書いていますけれども、専用部と一般国道298号は構造的に一体不可分でございますが、高速道路に必要な部分と、国道に必要な部分と、両方でそれぞれ必要な部分というのが大きな分けてござい

まして、それぞれで事業費を算出しているという形になってございます。

例えば構造で申し上げますと、「専用部」と書いてある大きな箱そのものは高速道路の事業として計上しており、上の地上部につきましては国道で計上してございます。国道を支えている高速道路の頂版といいますけれども、ここの部分はアロケーションをしています。それぞれに必要な構造でございますので。そういった形で一般国道298号に必要な事業費、高速道路に必要な事業費ということで、今回一般国道298号分として5,635億円とさせていただいております、これはきちんとその事業費の中でおさまるように事業を進めているという状況でございます。

また、工事の進捗状況がよくわからないという御意見でございますけれども、正直申し上げますと、私どもも少し地域の皆様方への説明が不足しているかなと感じるところがございます。皆様方からいろいろ寄せられる御意見で、本当に来年度開通できるのかというお話をよくいただきます。

例えば15ページ目をごらんいただきますでしょうか。一体不可分の構造で、NEXCO東日本と国土交通省とで事業を進めてございますけれども、施工を合理的に進めるために区間を切って施工してございます。12kmのうち首都圏が担当しております区間が全体4kmございまして、その4km区間につきましては、私どもが高速道路の本体もつくりましますし、上の国道部分もつくるというような形で事業をしています。NEXCO東日本がやっている区間はその逆になりますけれども、私どもで施工しております4km区間につきましては、左下に写真がございまして、高速道路本体はもうでき上がっています。今、地上部の工事を順次進めており、地上部の工事につきましては大きな構造物がございませんので、非常にスピーディーにこれからでき上がっていくというふうに考えてございますので、しっかり平成29年度に向けてやっています。

NEXCO東日本のほうで施工していただいている区間につきましても、おおむね本体の構築が進んできているというふうに聞いておりますので、NEXCO東日本からも、平成29年度開通に向けて今取り組んでいると伺っております。

やはり、先ほど申し上げましたけれども、地域の皆様方に進捗状況のお伝えを十分しきれていなかったというのは反省点として感じておりますので、開通に向けまして、しっかり今の進捗状況、あるいはこういう道路構造が出来上がるということをお伝えしていきたいと考えてございます。以上です。

○朝倉委員長

ありがとうございました。今御説明いただいたように、事業化及び評価のプロセスにも特に大きな問題はないというふうに私は理解しておりますが、とはいえ、今説明があったように、地元の方に対して今後もより一層の丁寧な説明を心がけていただくということを私からお願いをしたいと思います。よろしく申し上げます。

それでは、他に一般国道298号と357号の件について御意見ございますか。

〔「なし」という声あり〕

○朝倉委員長

それでは、特にないようであれば、本案件の対応方針なんですけれども、まず一般国道298号の東京外かく環状道路につきましては、前回の事業評価監視委員会で付帯意見をつけていただいております。資料の12ページでございます。

この付帯意見は、環境保全対策に配慮することとか、あるいは周辺交通に与える影響について対策をとってくださいとか、供用の遅延が生じないようにできる限り努力してくださいとか、これはある意味今後も継続してやっていただくことに該当すると思うので、外す理由がないと思うんですね。ですので、この付帯意見をつけるということで継続ということにしたいと思います。もう一つの一般国道357号の湾岸千葉のほうも、もうすぐ供用するというのでございますので、引き続き継続してやっていただきたいというふうに思いますが、そのように進めさせていただいてよろしいですか。

○加藤（浩徳）委員

今の御意見を伺うと、付帯意見にもう一つ、進捗状況を周りの方々にきちんと説明することというのを付け加えたほうがいいのではないのでしょうか。

○朝倉委員長

わかりました。そうしましょう。そうすると、④として、文章表現は後で再度確認いたしますけれども、趣旨としては、地元の方に対して今後とも丁寧な説明を心がけてくださいという趣旨の付帯意見をつけるということにいたしましょう。よろしいですか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長

それでは、そのように進めさせていただくということで、この2件とも継続ということにさせていただきます。ありがとうございました。

■重点審議案件 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）

（上記について、事務局から資料3-7-①により説明）

○朝倉委員長

ありがとうございました。それでは本案件につきまして、御意見、御質問がありましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

○加藤（一誠）委員

二つございます。一つは意見なのですが、既に圏央道の供用区間があって、その効果が大きいということが公表されています。そのことから考えると環状の効果は非常に大きいので、あらためて早期建設をお願いしたいと思います。

もう一つは資料の細部の記述です。圏央道のストック効果が4ページ、5ページにありますが、1番目に税収増とありまして、次に企業の立地があります。しかも税収の根拠は物流施設だけが原因のように書いてあります。通常は先に企業が立地し、それから税収が増えるというのが筋です。税収増は確かに地元の自治体には朗報かもしれませんが、先に立地があり、しかも、それは施設ではなく企業の進出です。その次に税収という並べ方にさせていただく方が説得力があります。

○事務局

御指摘、ごもつともでございますので、次からちゃんと気をつけるようにします。

○朝倉委員長

そうですね。説明の順序をわかりやすい順序にさせていただくと、なお良いということですね。ありがとうございました。

他、何かございますか。お願いします。

○加藤（浩徳）委員

24ページ目を見させていただくと、事業の評価結果のところですが、全く同じ基礎デー

たと推計時点なのにもかかわらず、計画交通量が増えています。ほかのネットワークができたから増えたという可能性もあるかとも思ったのですが、とにかく減る方向ならわかるんですけど、増えるというケースはなかなかないと思いますので、どういう理由に基づくものなのか教えていただけますか。

○事務局

平成 28 年 4 月に高速道路料金の見直しが行われまして、圏央道のほうは値下げになっております。それに伴いまして、料金抵抗が減って、交通量の引き込みが起きていると、そういうことでございます。

○加藤（浩徳）委員

なるほど。

○朝倉委員長

ありえますね。

○加藤（浩徳）委員

たしかにありえそうですね。ちなみに将来もずっと料金は同じという想定で計算されているのでしょうか。

○事務局

今の条件で推計をしています。

○加藤（浩徳）委員

わかりました。

○朝倉委員長

ありがとうございます。他、いかがでしょうか。

一つ、細かなことなんですけど、床下避難路に緊急小型車両を入れるというアイデアだったと思うんですけども、こういう床下避難路の使い方というのは、他の路線でもありますか。それとも、我が国最初ということですか。

○事務局

場所はですね、幾つか事例がございまして、こういった床版形式を使って下の空間を広く取っている事例はございます。

車を入れて、実際に避難計画として使っているかどうかというところまでは確かめ切れていませんので、そこはまたチェックしようと思います。

○朝倉委員長

お願いします。

○事務局

アクアラインを御存じだと思んですけど、アクアラインも同じように床版下を避難に使ってまして、小型の緊急自動車がそこを通れるような形で、実際使えるような形で運用させていただいております。

○朝倉委員長

ありがとうございます。空間の有効な利用の一つの形態かと思うので、悪くないんじゃないかなと思います。ただ、これはふだんから使っておかないと、いざというときに使えないので、そのことについて、これは完成後のオペレーションですけど、御検討いただくようによろしくお願いします。

他、ございますか。もし、なければ、こちらの案件につきましても、地元の方から御意見を頂戴しているようなので、もし可能であれば事業者の見解をお伺いできるとありがたいと思います。

○事務局

鎌倉市関谷地区の新風台団地の自治会の方から御意見をいただいております。

三つ、意見をいただいております。順次お話をしていきますが、1番目は関谷換気所、この新風台団地に近いところにある換気所ではありますが、そこに脱硝装置、電気集塵機等をつけてくださいというお話でございます。

環境影響評価書及びその照査による二酸化窒素や浮遊粒子状物質の、関谷換気所からの排出濃度は、環境基本法に基づく環境基準の基準値より、十分小さい値でございます。また、バックグラウンドの濃度と比べても、それは十分小さい値となっております。脱硝装置や電気集塵機の設置については、開通前及び開通後の大気質の状況や関係機関との調整を踏まえつつ、検討してまいりたいというふうに考えています。

次に、2番目のお話であります。トンネルの深さをさらに深くし砂質層を避けられるようにしてくださいというお話でございます。シールド工法は砂質層において施工実績がございます。NATM工法と比べて地下水への影響が少ないことや、施工の安定性があるなどの利点がございます。また、当該区間では、トンネルは砂質層を含めて比較的硬い地盤のところを通過いたします。新風台団地において、地盤影響の解析を行った結果でございますが、沈下量は9ミリ程度でございます。これは日本建築学会の建築基礎構造設計指

針に示されております限界値の 25 ミリより十分小さい値でございます。こうしたことから設計上は地上の建築物への影響は少ないというふうに考えております。

3 番目のお話でございますが、主要環境項目について、新風台において、工事着手前、工事中、供用後に継続的に測定を行い、結果を住民に知らせていただきたいと。また、問題が発生しないような対策を講じるとともに、問題が発生したときには対策を講じてくださいというお話でございます。

神奈川県や横浜市などの関係機関と協力しながら、工事中及び供用後におけるモニタリング調査を適切に実施しまして、調査結果を踏まえて必要に応じて適切に措置をまいりたいというふうに考えています。また、調査結果等について、住民の皆様方に情報提供を適切に行ってまいりたいというふうに考えております。また、仮に当該トンネルの工事に起因して建物等に損傷が生じた場合については、適切に補償してまいりたいというふうに考えております。いずれにしましても、今後とも引き続き地元の方々と丁寧な対話を行いまして、御理解いただけるように努めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○朝倉委員長

ありがとうございました。今の事業者の御説明につきましても、非常によく理解できたというふうに感じております。地元の方々にも、これまでも丁寧に説明していただいていたかと思いますが、今後とも引き続き、わかりやすく丁寧な説明を続けていただければというふうに思う次第です。これはこの事業に限ったことではございません。ほかの事業、全てそうなんですけど、そういうことで対応していただければと思います。ありがとうございました。他、先生方、よろしいでしょうか。

それでは、本案件の対応方針ですけれども、継続ということで進めていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長

それでは、今御審議いただいた本案件、継続というふうにさせていただきます。ありがとうございました。

■重点審議案件 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（五霞～つくば）

（上記について、事務局から資料3-8-①により説明）

○朝倉委員長

ありがとうございました。それでは、本案件につきまして、御質問、御意見をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

茨城県からの意見によると、有料道路事業の導入を早期に決定して、その割合を大きくしてくださいということは、有料道路であっても地元はそれを受け入れるという、そういう理解ですよ。つまり、有料化しても早くできるほうがありがたいと、そういう意見だということですよ。

○事務局

恐らくそういうことだと思います。

○朝倉委員長

そういう意味ですよ。普通は地元はできるだけ安いほうがいいので、直轄でやってほしいとおっしゃるのですが、ここはむしろ有料道路にしてもいいので早くつくってくれと。で、自分たちでちゃんと払うよというふうにおっしゃっているという、そういう理解でいいですよ。この文面を見ればそういうふう理解できますけど。僕は基本的に悪くないことだと理解します。

他、いかがでしょうか。すみません、もう一つ。土が足りないということなんですけども、こういったことは非常にしばしば起こることなんです。それは複数のところで同時並行すればこういったことは起こり得ると思うんですけど、これまで私がここで聞いている範囲では、出てきた土をどこへ持っていかとかいうことで苦労されているケースのほうが多かったように思うんですけど、ここはある種、何か特別な事情があったりするんですか。

○事務局

確かに、今、首都圏でトンネル事業は数箇所行われているんですけども、タイミングの問題が大きいかなと思います。あとはここに書いてございますとおり、370万m³もの土を確保しなきゃいけなかった。そのために、例えばどこか近くで、大きなトンネル工事が実施されていればタイミングがあったでしょうけども、そういったタイミングが合わなかつ

たということです。

○朝倉委員長

わかりました。これは結果的に、高架よりは当然安いんですよね、盛土にしたほうが。つまり、よそから土を買ってきて持ってきたりなんかすると、その分高くなって、実は高架のほうが安かったなんてことにはならないですよね。

○事務局

高架より高くなってはいません。

○朝倉委員長

わかりました。ありがとうございます。

他、よろしいですか。委員の先生方から特に意見はございませんようですので、本案件の対応方針ですが、引き続き継続ということでよろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長

ありがとうございます。それでは、今御審議いただいた一般国道 468 号の件につきましては、継続ということとさせていただきます。

それでは以上をもちまして、本日の審議は全て終了といたします。

どうもありがとうございました。進行を事務局にお返しします。