

社会資本整備審議会 道路分科会  
関東地方小委員会（令和2年度 第1回）  
議事録

○屋井委員長

改めまして委員の皆様お忙しいなか、どうも有難うございます。今日の議題は一件ということですので、進めてまいりたいと思います。

早速ですが国道事務所さん、先程ご紹介ありましたが、国道6号小美玉道路（仮称）の状況についてご説明をお願いします。

○原田常陸河川国道事務所長

常陸河川国道事務所長の原田でございます。本日はよろしくお願いいいたします。当所のほうもスタッフがございますので、マスク着用で説明させていただきます。

お手元に資料1というのをお配りしておりますが、1枚めくっていただきまして、小美玉道路の位置図について説明させていただきます。左側が南方向、右側が北方向になります。国道6号の状況でございますが、東京日本橋が起点でございます、千葉県、茨城県、福島県を経て宮城県仙台市に至る総延長359.3kmの幹線道路でございます。このうち茨城県内区間が約150kmございます。茨城県内の国道6号におきましては、交通需要等を勘案しつつ、バイパス整備等を実施してきております。下の図面でございます黒字で書いてある事業、例えば一番南の取手藤代拡幅、あるいは藤代バイパスといった事業につきましては、既に整備完了及び暫定供用している事業でございます。このうち取手藤代拡幅、土浦バイパス、水戸バイパス、勝田拡幅では4車線として供用しております。青字で書いてあります、牛久土浦バイパス、千代田石岡バイパス、東海拡幅、大和田拡幅、日立バイパスⅡ期、あと福島県境にあります勿来バイパスにつきましては今事業をしているところでございます。

事業が終わった区間あるいは事業中の区間の残っている2車線区間がいくつかございまして、その内都市計画が決定されていない、なおかつ空港アクセス等の利用により需要拡大が想定されています小美玉市内の区間、赤字で旗揚げしている区間が今回検討いただく対象区間となっております。

資料の2ページをご説明させていただきます。対象区間は小美玉市内の約10kmの区間、左の図面の真ん中に小さくて見えづらいかもしれませんが、この区間を検討区間としております。先程、道路部長からも話がありましたように、この小美玉市には首都圏第三の空港である茨城空港が立地しております。この小美玉市は田園都市として発展している所でございまして、首都圏の農産物の一大生産地となっております。下にありますが鶏卵が全国一位の産出額となっております。生乳も県内一位の生産となっております。

3ページをお願いします。上位計画の位置付けについて説明させていただきます。この小美玉道路（仮称）は県や市の上位計画に位置付けられているものです。沿線の自治体からは

生活利便性の向上、広域的な交流を推進する幹線道路の整備、茨城空港への円滑な輸送確保、緊急輸送道路ネットワークの整備が求められているところでございます。3ページに茨城県総合計画と小美玉市、茨城町の計画を記載しているところでございます。時間が限られておりますので次のページを説明させていただきます。

4ページをお願いいたします。道路の現状と課題、そのうち交通渋滞についてご説明させていただきます。対象区間は小美玉市内の市街地を通過しております。交差点が連続している箇所もご覧の通りでございます。右下の円グラフに道路利用特性を記しておりますが、通過交通が81%と多く流入しているところでございます。交通量は2車線であるにもかかわらず、下の交通量と時間毎旅行速度図にあります交通量が約17,800台/日、混雑度は1.44と高い交通量となっております。このような状況でございますので、右上の写真、中野谷中央交差点と堅倉中央交差点の混雑状況の写真を付けておりますが、慢性的にこのような渋滞が発生しているところでございます。下のほうに時間毎旅行速度図を付けておりますが、赤い部分、旅行速度が0km/hから20km/hまで低下している交差点も発生している。また、中野谷中央交差点では7時台に30km/h以下の慢性的な速度低下が発生している状況となっております。上りですと起点側の旭台1丁目交差点では終日旅行速度が低下している状況となっております。

5ページをお願いいたします。事故について説明させていただきます。この区間におきましては、速度低下に起因すると考えられる追突事故の割合が、下の事故累計のところにつけてありますが、茨城区間全区間では約6割の追突事故の発生となっておりますが、この小美玉の区間では76%の追突事故が発生しているところでございます。こうしたことから安全性に課題があると考えているところでございます。上の図の中央にあります先程申し上げました中野谷中央交差点あるいは堅倉中央交差点の2か所では死傷事故率が200件/億台km以上となっております、このように事故率の高い交差点が発生しているところでございます。

6ページをお願いいたします。医療連携の状況について説明させていただきます。救急医療体制のうち小美玉市、県内では石岡地区と呼ばれていますが、隣接する鉾田地区とともに3次救急医療施設がない状況になっておりまして、左上の地図にありますように北側にあります水戸医療センター。これは茨城町にあるんですが、あと南側には土浦協同病院。小さくて見えづらいかもしれませんが、両病院が3次救急医療施設となっております。この小美玉市周辺の南北軸は国道6号に依存しておりますが、先程から申し上げておりますが、ここは2車線区間でありまして速達性という面で劣っており、一部地域は3時救急医療施設から30分以上離れていることから救急時に制約が発生している状況です。

7ページをお願いします。防災について説明させていただきます。国道6号は災害時には常磐自動車道と連携しまして、緊急輸送道路として南北方面の行き来を担うと同時に、緊急物資の輸送拠点となる茨城空港へのアクセスも担っております。常磐自動車道は平成23年の東日本大震災時には通行止めを余儀なくされたこともありまして、今後の想定される

被災時におきましても南北方面の行き来が幹線道路としては機能的に劣る2車線区間である当該区間に集中することも想定されます。その際道路の混雑が円滑な防災活動、あるいは物資搬送の妨げになる恐れもあると考えているところでございます。

8ページを説明させていただきます。次は物流について説明させていただきます。重複するかもしれませんが、小美玉市は農業産出額が県内で第2位。鶏卵が全国第1位。生乳は県内第1位と農産畜産が盛んな地域でございまして、主な出荷先は首都圏となっております。小美玉市内発着の物流を担う大型車につきましては、南は東京方面。北は水戸以北など長距離の輸送が多くを占めておりますが、当該区間が4車線化されていないことによりまして、交通渋滞により首都圏への円滑な物流を阻害していると考えられます。

9ページをお願いいたします。空港アクセスについて説明させていただきます。小美玉市には茨城空港がございまして、茨城空港は年間76万人が利用しております。左上に行き先が書いてありますが、札幌、神戸、福岡、沖縄。国際線は上海、ソウル、台北に定期便が就航しておりまして、国内国外とも利用者は順調に伸びてきているところでございます。航空需要の今後の伸びと、成田空港、羽田空港の首都圏発着枠が不足するなかで、茨城空港の機能強化が求められているところでございまして、その際の利用上の課題としまして、空港周辺の道路ネットワーク状況の悪さについて課題が指摘されているところでございまして、空港アクセスの強化が求められています。茨城県さんにおきましては、右の図面の真ん中に茨城空港アクセス道路事業中と書いてありますが、その事業を進めているところでございまして、南北方向につきましても空港アクセスの強化が必要と考えているところでございます。

10ページをお願いいたします。今まで縷々説明させていただいた課題を踏まえまして、原因と期待される効果について整理させていただきました。渋滞につきましては、先程申し上げた課題の原因は、南北を行き来するための基幹道路が国道6号のみになっており、通過交通が多く2車線の容量を上回る交通が流入していることが原因で渋滞が発生しております。この幹線道路の渋滞解消を図ることが重要であると考えているところでございます。表の2段目。事故についてでございます。容量超過による速度低下により、ボトルネック交差点での追突事故が多発しております。このため幹線道路の交通事故減少を図ることが重要と認識しております。3点目の医療連携でございますが、近隣の3次救急医療施設への搬送経路となる基幹道路がこの国道6号のみでありかつ2車線区間となっているため、救急医療施設への搬送時間の短縮を図ることが重要であると考えているところでございます。4点目、防災でございます。この6号が4車線のネットワークとなっていないことから、常磐道の代替路や輸送拠点となる茨城空港への速達性・安定性の高いネットワークがない点が課題と考えておりまして、そういった意味での災害時における機能・安全性の確保が求められていると考えているところでございます。5点目としましては、物流、空港アクセスでございます。物流面では繰り返しになりますが、4車線での幹線道路ネットワークが形成されていないため、2車線区間の容量超過による速度低下が発生して、円滑な物流が阻害されて

いる。空港アクセスにつきましては、県南エリア、県の中央エリアからの4車線の幹線道路ネットワークが形成されていないことから、2車線区間での容量超過、速度低下により空港へのアクセス性の悪化となっております、こういった観点からも物流円滑性向上及び空港アクセス強化による地域経済活動の促進を図ることが重要と考えているところでございます。

11ページをお願いいたします。同じく課題と期待される効果を整理しているところでございます。道路交通の課題を解消するための整備方針としまして、先程の五つが期待される路線としまして、下にまとめてありますが、一つは渋滞解消。二つ目交通事故の減少。救急医療施設への搬送時間短縮。災害時における機能・安全性の確保。そして物流円滑性向上および空港アクセス強化による地域経済活動の促進を実現するための検討を促進する必要があると考えているところでございます。

12ページをお願いいたします。地域への情報発信と意見聴取についての考え方をまとめてあります。地域の方への意見聴取につきましては、関係する自治体、この3市のホームページのほか回覧板、新聞広告、ポスター・チラシの配布等を予定しております。また事業の具体的な情報提供としましてオープンハウスの開催を予定しております。その具体については今後詰めていきたいと考えておりまして、決まり次第関係者に周知することを予定しております。

最後のページ、13ページになります。今後の進め方についての案でございます。今回が第1回目の小委員会となります。今後は、地域への情報発信を行いつつ、計画に向けた検討を進めていきたいと考えているところでございます。またそういった段取りを踏まえまして、小委員会のご審議をお願いできればと考えております。はしょった説明になって恐縮ですが、事務方からの説明は以上となります。ご意見ご質問のほどよろしくお願いいたします。

○屋井委員長

ありがとうございました。ただいまのご説明についてご意見、ご質問等いただきたいと思っております。一応どこからでもいいんですけれども、今日は議題が一つしかないということもあるので、いまご説明の前半の1から5くらいまでの課題と期待される効果、この辺りを整理していただけたけど、この道路の計画の中身についてのご質問、ご意見をいただいて、その後6番7番の今後の進め方を含めたところをいただくという順番でいかがかなと思っております。どうでしょうか。それでは10ページまででいかがでしょうか。ご意見いただきたいと思っております。それでは一点だけ、他の委員の先生から質問等が出る前の私の場つなぎですが、最初のほうに上位計画がありましたね。茨城県の計画があつて、河川国道の所長さんに訊くのも何なだけで茨城県の総合計画というか基本計画、この中で具体的にこの道路に対しての位置づけはあるんですか。この記述は広域的な幹線道路の整備を進めますということなだけで、ネットワークのようなイメージがあつたような記憶もおぼろげながらあるんですけどね。その辺りどうなっていますか。

○原田常陸河川国道事務所長

ご質問有難うございます。6号自体はこの茨城県のマスタープランのネットワークとして位置付けられておりまして、小美玉道路はそのパーツという位置づけになります。

○屋井委員長

わかりました。しっかりとした位置づけがあるというほうがベターだからお聞きしたんですけど、他いかがでしょうか。

○二村委員

前提のようなものを伺いたいんですけども、こちらの小美玉道路2車だということですが、4車にしようというようなお気持ちはあるのか。若しくは基本的にバイパスであるとお考えなのか。最初の方針だけ教えていただきたいんですけど。

○原田常陸河川国道事務所長

4車にしたいと考えております。

○二村委員

なるほど。では拡幅ですね。こちらは。完全に。

○原田常陸河川国道事務所長

これから検討しますが、拡幅案とバイパス案両方検討してどちらがいいかということも含めて検討していきます。いずれにしても4車にしたいという気持ちは持っております。

○二村委員

つまりは、容量拡大を行いたくて、選択肢として拡幅とおそらくバイパスも2案くらいあって、3案くらいの中から一つ選ぶというような感覚でよろしいでしょうか。

○原田常陸河川国道事務所長

先生のおっしゃる通りでございます。

○二村委員

ありがとうございます。ひとまず以上です。

○屋井委員長

ありがとうございます。それでは藤山先生お願いします。

○藤山委員

この道路を造らないと、いろいろ現状課題があつて造ることによって解決するというお話はよく分かったんですけど、逆にこれを造ることによって何かマイナス面。この地域特有のものはありますでしょうか。例えば自然豊かな地域の固有種が失われるとか。その他何かありましたら教えていただきたいです。

○原田常陸河川国道事務所長

この地域の概略的な調査によりまして希少種とかそういうものはないだろうと今のところは考えておりますが、事業をするにあたって地域とも相談しながら所要な調査、環境であるとか文化財とか。当然進めていかなければならないと考えております。

○藤山委員

と言うことは現時点ではそういうものがあるかどうかということもまだ調べていないということなんですね。

○原田常陸河川国道事務所長

今のところ想定はしておりませんが、具体的に例えば環境調査とかをやることについては、自治体あるいは県とも相談しながら所要の調査をやっていきたいと考えております。

○藤山委員

わかりました。ありがとうございます。

○佐々木委員

基本的には例えば1ページののところを見ると、このあたりの区間だけ4車線のボリュームがない。この周辺もそうですけれども。聞き漏らしたかもしれませんが、右側の茨城町バイパス。この辺りは既に4車線化されているという理解ですか。

○原田常陸河川国道事務所長

茨城町バイパスは暫定2車となっております。

○佐々木委員

そうすると国道6号は、その北側と南側は4車線化がかなりされているわけですね。

○原田常陸河川国道事務所長

南側のほうは、4車線化が進んでおりますが、千代田石岡から北のほうは、ほとんど2車線の区間になっていて。また水戸市も南北の区間が4車線になっていて、隣の東海村とかの方まで4車ですが、また日立市に入って2車になって一部4車線になってという感じになっています。

○佐々木委員

そうするとここ国道6号の赤い太いものがずーっと繋がって、全体が4車線に将来的になるという、そういうわけでもないんですか。

○原田常陸河川国道事務所長

既に事業が終わった所、いま事業に着手している所。これからご検討いただく小美玉道路等を合わせると県境から日立市までは、一連の4車で整備したいと考えております。

○佐々木委員

土浦の辺りからひたちなかの辺りにかけては4車でずっと整備をするという構想であるということですね。

○原田常陸河川国道事務所長

それからさらにですね、4車整備されているところと、日立市内までは4車で一連にしたというのとは中長期的な目標になります。

○佐々木委員

必要性とかこの地域の現状については大体理解できたつもりなんですけど、よく解らなかつたのが事故の話で、5ページ目かな。事故の種類として追突事故が多いと。追突が多いのは、速度が出ないからだというご説明だったと思うんですが、だから事故が事故としてはそ

れほど深刻なものは多くないという理解にもなるのかなと思ったんですけど。事故が深刻だからやるという説明になっていたかどうかがよくわからなかったんですが。追突が多いというのが、速度が出ないから渋滞しがちなので起こると。一方で事故としてみると、むしろ人身事故というか大きな事故は少ないという可能性もあるかなと思ったんですが。事故が多いからここを改良するというような話とは論理的に合わないかなと思ったがどうでしょうか。

○原田常陸河川国道事務所長

先生のご指摘に補足説明させていただきますと、私の説明が少し省略したところがあったかもしれませんが、死傷事故率の所要交差点のデータを出しているところなんです。起点側の東大橋では死傷事故率290。中野谷中央と堅倉中央で両方とも約211と、かなり死傷事故が多いと認識しております、こういった点から安全対策ということで当該地区の道路整備を検討したいと考えていると説明するべきでした。

○佐々木委員

だとするとそちらのほうがむしろ重要ですね。割合というより。わかりました。以上です。

○大下委員

9ページのところなんです、空港アクセス。全体の話は必要性も非常によくわかったんですが、空港利用の話なんですけれども、下の方でちょうど真ん中のところに書いてある旅客数というところが、コロナの影響で全部止まっていると思うんですね。しかし全体には伸びつつあるというのも観光の分野で言われている話なんです。その中で一つ気になるのが、これはあくまで外国人観光客と日本の国内の移動なんです。物流的な活用。特に中国の場合は上海だとか香港だとかそういう所に新鮮な農産物だとかいう物を送るような傾向があるようなんですが、その辺りについて何か空港関係の利用の話とかは何か話が出てくるのでしょうか。その辺りあれば教えていただければと思います。

○原田常陸河川国道事務所長

すみません。そこはこちらの調査不足がございまして、即答できないところがあります。そういった面からもデータを補強していきたいと考えております。

○大下委員

おそらく今のところは着地型の方が着いてそこからどこに行くかという話で、北の方が弱いところがあるので、茨城空港利用というのはあまり多くないと思うんですね。中国という所に、あるいはソウルという所に限定されて。しかも曜日も限定されているんですけども、いろんな所で中国とか香港とかの物流的な動きが出てきて、千葉なんか花だとか、朝採れたものを昼の上海とかのホテルに出るとかですね。香港のホテルに出る動きなんかもありますけど、そういったものが茨城空港でこの辺りが農業で成り立っているということであるならば、お考えになっているかもわからない。そうするとここに書いてある空港アクセスというのは益々必要になってくるというふうにプラスの方に捉えられると思うので、調

査あるいはヒアリングいただければと思います。

○原田常陸河川国道事務所長

その様にさせていただきます。

○久保田委員

この図面で一つ教えていただきたいんですけど、空港アクセス道路が今事業中ということになっているわけですね。茨城空港が計画された時に当然アクセス道路計画というのが練られたと思うんですけど、この図面を見ると、今都決しようとしているこの6号のところの都決がもっと早くてもよかったのではないかという気が正直するんですけど、この時期の都決を目指すということになった経緯があるのであれば教えていただきたい。

○原田常陸河川国道事務所長

1ページに戻って位置図をご覧いただきたいんですけど、千代田石岡バイパス、南部になりますけど、小美玉道路の南部の千代田石岡バイパスの検討を優先したところがございまして、その次に小美玉道路というのが事務所の中で考えがありました。渋滞の深刻度が石岡の方が高く、小美玉の方が優先度的に後回しにしてしまったというのが実態でございまして、その後、茨城空港計画の進捗等もありまして、この区間の重要度が増してきたということもありまして、まずは千代田石岡、その次に小美玉という段取りを考えておりました。

○久保田委員

わかりました。有難うございます。

○谷口委員

私も茨城空港に行くのに何度か通っているんですけど、いつ通ってもどこかで渋滞するというイメージで、質問ではなくて是非とも事業化が必要な路線であると認識しています。その空港アクセスについて、どこからのアクセスを想定するかみたいなこともきちんとデータとして持っておいた方がいいんじゃないかと思っています。と言うのもこの空港の特徴は飛行機に乗る人だけでなく飛行機を見に来る人。自衛隊の基地があるので、その飛行機を見に来る方がすごく多いという話を聞いていますので、いわゆる東京の方に、高速バスでバーッと行っちゃう人じゃなくて近隣の茨城県とか、本当に飛行機マニアみたいな人が来る所だと聞いているので、その辺どういう需要が今あるのか、空港に来る人達は何で来ているのか、どんなことで困っているのか。そういうこともデータとして持っていた方がいいんじゃないかと思います。

○原田常陸河川国道事務所長

ありがとうございます。正に小美玉市は空港を核とした街づくりを考えておまして、そ・ら・らという市の施設もございまして。そういう所で集客しよう。今、先生がおっしゃったようにここは百里飛行場という元々自衛隊の基地を軍民共用化した空港でございまして、実際自衛隊のファンであるとか、飛行機マニアの方が来ることも承知しております。そういった観点からもこの空港のアクセスルートであるとか、アクセスの数を分析して、この区間の道路の必要性を補強していければと考えております。

○屋井委員長

ありがとうございます。私が冒頭で申し上げた質問なんですけどね、茨城県は平成30年に総合計画を作っていますよね。私はそっちの方のイメージで話したんだけど、28年3月ってものの後にもう一回作った方、これもちゃんとレビューしておいた方が良さそうですね。そのあたりは、ご存じですよね。

○原田常陸河川国道事務所長

先生のご指摘に対して返す言葉もございません。いま、急ぎ調べたらありましたので、そこは至急レビューしたいと思います。

○屋井委員長

日々変わっているから、その辺の地元の立場というのはいろいろあるだろうけど、国と地域が一体となって進めていくべき事業でしょうからその辺りの位置づけはしっかりしてもらい必要があると思います。

○二村委員

いま茨城空港の話が出ているので、気になるので一言だけ。先程、大下先生でしたでしょうか、空港と物流の話が出たわけなんですけど、こちらのシート9枚目の右下のところにも県内の物流における茨城空港利用上の課題ということで、空港と物流を押ししている感じが見受けられるんですが、通常LCCの場合にはベリーにそういった貨物を積まないというのが通常なんです。もしも茨城空港でその様なプランがあるのであれば、極めて画期的なものであると思いますので、むしろそこを強調してもよろしいかなと。ただ通常は、LCCの場合には、出来るだけ軽く飛んで燃料費を節約したいという方が強いので、そこはきちんと調べられてグラフを載せられた方がいいかなと思いました。以上です。

○原田常陸河川国道事務所長

ご指摘を踏まえて必要な修正をさせていただきます。

○屋井委員長

分野が違う面もあるからそこら辺はしっかりとね、調べていただいて。

○鬼沢委員

地域の意見聴取、大切だと思います。今までされてきたもので、計画をされているんじゃないかと思いますが、人が集まるのが非常に難しくなってきた時点で、何か新しいことを検討されているのでしょうか。もしそういうものがあるのであれば教えていただきたいと思います。

○原田常陸河川国道事務所長

従来は説明会という形で大きな会場にたくさんの人に集まってもらってというのが一般的でしたが、昨今のコロナ対策とか地域の情勢を踏まえて、オープンハウスを積極的にやっけていこうと考えているところでございます。この資料には載せておりませんが、今後は公的施設だけではなくショッピングセンターとかでもオープンハウスを開催することを検討しているところです。

○鬼沢委員

ありがとうございました。ショッピングセンターなど様々な人が来られる場所でやることはとてもいいことだと思いますので、よろしく願いいたします。

○二村委員

大きく分けて二つ質問があるんですが、先程谷口先生からここは大変な所で投資が必要であるのご意見がありましたけれども、周囲の皆さんの感触でよろしんですが、この道路に対する反対の強さみたいなものをおおよそ教えていただくと有難いかなというのが一点目。二点目としましては、ヒアリング調査による意見聴取の方法のところで、トラック協会等となっていますが、その他の交通機関ですね。例えばバス協会ですとか、先程空港がありましたから空港とか、もろもろもうちょっと調査の対象として、今の段階で挙がってきていいところがあるのではないかと思った次第です。以上です。

○原田常陸河川国道事務所長

一点目につきましては、これまで聴いた限りでは自治体あるいはアンケートでは特段反対意見はない。総論賛成と認識しております。

二点目は先生のおっしゃるとおりでありまして、ここに書ききれておりませんがバス協会、空港の関係者であるとか関連団体ヒアリングは当然手を広げてやっていきたいと考えております。

○二村委員

有難うございました。反対が少なそうだと伺って、安心いたしました。以上です。

○大下委員

この中でオープンハウスとかされるということですが、時期的にはどの期間なんですかということをお尋ねしたいなど。いま想定されているとしたら。

○原田常陸河川国道事務所長

今後自治体との調整になりますが、お盆明けにはできれば始めたいと考えております。

○大下委員

それから何か月くらいとかあるんですか。

○原田常陸河川国道事務所長

基本は一か月ですが、これもまた沿線自治体等とも相談しながら時期を決めたいと思います。

○大下委員

何故かという先程も意見ございましてが、自粛関係の話も結構あるので、人が集まる所と言いたいところですが、今までのやり方とはちょっと違っていろいろな所に置いていかないといけないのかなと。増やしていかないといけないなと思ったのが一点と、もう一つ。それが意外とオープンハウスで効果的なのは役場で、前に他の所でやったことがあるんですが、それをやった時に何なのかと言うと、ちょうど確定申告の時だといろいろな人が見てくれているという。役場にこんな二次効果があったのかと思うくらいいろいろな人が来て

くれたというのがありましたけれども。今の時期では違うとするならば、先程ショッピングセンターとかありましたが、いろいろな所にそれをできる限りオープンハウスのものを展開していただいた方が良いのかなと思った次第です。コロナ時代ですから新しい取り組みをやったというのも一つのPRになるのかなと思いますので是非お願いしたいというふうに思います。

○藤山委員

オープンハウスとかコミュニケーションというのが、どの段階でされるのかということと、資料の中では分からなかったんですが、冒頭二村先生がおっしゃったように、拡幅するのかバイパスにするのかとか。その場合案は1案2案3案このルートです。とかいうのを持って相談というか地域の方と話し合うのか。まずはこれ造りたいですよ。そうですねという話だけをするのか。その段階がよく分からなかったんですが、この資料の最後のページ。

○原田常陸河川国道事務所長

いま先生からご指摘のあったとおり、13ページをご覧くださいんですが、この進め方にあたり真ん中の四角が事業者側からのここについて道路を造ることを考えております。バイパス案と現道拡幅案があります。それに対して地域の皆様からいろいろご意見等をいただくと。それを踏まえて2巡目のオープンハウスであるとか意見交換会であるとかアンケートといったことをキャッチボールしながら比較評価等も行いながら案を絞っていきたいと考えているところです。

○藤山委員

そうするとその案の選定の時には、一番はお金とか工期という話かと思いますが、その他にも住民の方の意向というか、そういうものが結構入ってくるということですか。

○原田常陸河川国道事務所長

当然地域住民のご意見も踏まえて案を決定する。勿論先生のおっしゃったように費用であるとか効果であるとかも当然重視されますが、地域の方の意見もその要素になると考えております。

○屋井委員長

いまのご意見は非常に重要でね、それに対するお答えもしっかりと受け止めてくれるということだと思いますけれども、この13ページ。従来の計画段階評価でやっていることと、この図面が実は違って、今日マスコミの方はおられるの。おられたら向けてお話しするようなものなんだけど。今、全国的には計画段階評価ということでスタートして評価をやるんだけど、アンケート2回位取って、地元の意向を聞きますという。こういうデザインでスタートするんですが、元々今の田島先生の意見と言うかご質問に関して言うと、道路の場所だとか規模だとかを決める構想段階だから計画を発議して、地元の方々とのコミュニケーションをしっかりやって、その中で合意形成も図りながら一つの案を定めていく。その案を定める過程の中に計画の段階の評価というアクションも行う。必要があれば環境影響評価法が変わりましたので、配慮書手続きと言うのも一部やると。いずれにしても、13

ページで書いてある事柄は規模とか位置、どういう道路を造っていくかを計画検討していく流れのはずなんですね。そうは言うんだけど全国的には計画段階評価ということでやってきていることもあるので、どうしようかということで、関東の小委員会ではアンケートを2回取ったら評価しますみたいなやり方はしませんということで、従来から運用はしています。何が重要かと言うと我々は専門的立場から判断は一定程度は出来るけれども、現場にいないので現場のことはわからないし、二村先生もご心配されてたけれども、そういうことは分からないながらで判断していくことになります。ですから地元でしっかりやっていただくのは、今回は河川国道事務所の所長さん以下、地域、小美玉市の方々やあるいは茨城県の方々と一緒に地元で取り組みをしていただくと。そのコミュニケーション等踏まえた結果を持ってきていただいたら小委員会の方はしっかりと計画段階の評価ということで、その必要性、妥当性というものを判断しましょうということになりますので。去年あたりは前橋の事業だったですかね。あれも同じように地元でしっかりと委員会を作っていたりして、地元での検討を踏まえていただく。我々はそれを受け取って。都計審なんかもそういった傾向ありますけどね。受け取って地元でもしっかりとコミュニケーションされていることを理解したうえで判断をする。そういうことでやっていますので、今後、これは私からのお願いでもあるけれども、実際にどういう風に構想段階のコミュニケーションを、計画段階を含むね、計画段階を含むコミュニケーションをどうやってやっていくか、プランニングというかな。プロセスのデザインをしていただいてね、その辺りをしかるべきタイミングで小委員会の方も共有させていただく。そういうことであれば、13ページの左下にある関東小委員会、次回開かれる時には、計画段階評価ということはしっかりとその場で判断できるでしょということ考えています。私が申しあげたこと、この図面上には十分に書ききれないんだけど、そういう趣旨でやっていただくことが地元にとっても、こういう必要性の高いと思われる、我々はそう考えますけども、そういった事業を地元にも十分に納得していただく形で案として定めるうえでは、必要だと思いますので、そこら辺をコメントしておきたいと思います。何か関連してご意見とかご発言があればどうぞ。

○鬼沢委員

今の先生のご発言とすごく関係があると思うんですが、このページの一番右にある地域への情報発信や意見聴取の4つの項目、この他にもこれから出てくるかもしれないが、同時ではなくてオープンハウスをやった時にやるべきこと、新聞広告に出すものはどういうものというのが多少時差というか時間のずれとか内容が違ってくるんじゃないかと思うんです。その辺りはどう計画がおありなんでしょうか。

○原田常陸河川国道事務所長

正に先生が今おっしゃったことになろうかと思います。その辺りの検討は具体的にはこれからになりますので、タイミングとその内容を事務局事務所でも考えていきたいと思っています。

○屋井委員長

所長さん、一応その検討していただいた途中経過でもいいんだけどね、それを一回関東小委員会の方で、委員会を開くかどうかはお忙しいからあれだけでも、多少フィードバックしていただけますかね。そうでしょうか。アンケートをやるってことにはなっているんだけど、先程ちらっと所長さんからもお話出たように、けっこうしっかりアンケート調査やってるんですよ。この地域ではね。だからそういう情報もうまく活用しながらコミュニケーションをしっかりと図っていくということでいいと思うし、コミュニケーションに関しては皆さん賛成で早くやってくれていうだけでオープンハウスやったって誰も来ないということであれば、それは一見すると無駄に見えるけれども、そういう機会をまずは提供するというので、ぜひ進めていただいて、それで多くの方が特段の反対もなくやってくださいということであれば、そういうことがしっかりと確認できて、進めていけばいいと思いますので。その代わりいろいろな意見については、出来るだけしっかりと受け止めて一旦は聞けるようにしていただくと大変有難いと思いますので。大変だと思いますけどそういう取り組みをしていただければと思います。

○高松道路部長

割ときめ細かく現場でもやらなきゃいけないと思いますし、初めての部分ありますけれど、途中経過なんかも報告させていただきながら進めさせていただければと思います。

○屋井委員長

そうですね。地元には計画段階評価というものも含めて、ちゃんとプロセスというかな、構想段階の計画づくりやっているんだということでも理解いただければ、大変になっちゃいけないだし、そこら辺は地元の状況をうまく踏まえながら進めていただければと思います。

お願いとしては、関東小委員会としては次回、全部そういうコミュニケーションも終わって、計画の案も出来て、この案ですよって比較評価をするというかな、その段階で確かに開かれるんだけど、その間全く何もないというのはちょっと。せつかくこういう議論もしてね、残念なのでね、だからプロセス等についてこうやりますっていうことは情報提供していただきたいのと、場合によっては私も含めてご相談したいことがあるようであれば、対応はできますので。先生方全員というわけにはいかないけれど、そういうことが可能な先生もいらっしゃると思いますから、そこら辺を是非踏まえながら進めていただきたいと思います。

○高松道路部長

有難うございます。よろしく願いいたします。

○屋井委員長

他にご発言がなければこれで審議事項じゃないけど報告事項は終わりますけど。それじゃ今日はよろしいでしょうか。今みたいな結論で。今後はその計画の検討であるという立場でね、進めていただくということでもあります。途中のどういうプランニングをしていくか。そのプロセスについては一定程度小委員会に共有していただくということでもあります。場合によっては小委員会としての何らかの開催をすることはあり得るかもしれない。そんな

流れだと思えます。それでは進行はそちらに戻しますのでよろしくお願いします。

○亀井路政課長

有難うございました。議事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、関東地整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いかがでしょうか。

○屋井委員長

よろしくお願いします。

○亀井路政課長

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させていただきます。本日は長時間にわたり熱心なご議論、誠に有難うございました。

○高松道路部長

引き続きよろしくお願いいたします。有難うございました。