

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3回）

議事録

○屋井委員長

委員の皆様、3月に入ってお忙しいところ、有難うございます。第3回ということでございますが、今日の議題は先程、高松部長さんから既に紹介いただいた3件ということでございますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。早速ですが最初の新規事業採択の対象路線についてのご説明をお願いします。

○大胡道路計画第一課長

関東地方整備局の道路計画第一課長の大胡と申します。私の方から資料1についてご説明の方、さし上げたいと思ひます。画面共有でも進めさせていただきますので、画面かお手元の資料をご覧いただければと思ひます。

1ページになります。新規事業採択時評価の流れについてご説明させていただきたいと思ひます。直轄事業の事業評価の手続きにつきましては、2月26日に都道府県知事への意見照会を開始したところでございます。また、権限代行と申しまして右上になりますが、こちらについても2月26日に千葉県に対して、直轄調査の結果を送付しまして、3月2日に知事から要請をいただいているという流れでございます。こちらの意見照会や知事からの要請をもちまして、資料の中央にございますが、本日3月9日に関東地方小委員会で2事業についてご審議いただきます。こちらの委員会での審議が終了次第、本省で開催される道路分科会の事業評価部会に諮りまして、評価結果を公表。予算成立時に事業化が決定するといった流れになってございます。続いて2ページになります。直轄事業の新規事業化候補箇所を選定の考え方やフローをまとめてございます。左の方にフローと右の方にその際の指標を示している資料になります。左のフローを上から見ていただきますと、関東の直轄国道全長で約2400kmございますが、そういった中で右にあります、渋滞、事故の危険あるいは要防災対策箇所。そういった指標の中から対策の必要な区間を抽出しております。それに合わせて3ポツや4ポツのようにこれまでに改築事業をやっているか否かであったり、調査の熟度といったものを確認したのち最後5ポツにありますような当該区間の混雑の状況だとか周辺ネットワークの整備状況を確認し、事業が必要な箇所を選定している流れとなっております。今回最後の5ポツのところでは申し上げますと、周辺の状況を確認しまして、直轄でいえば一般国道6号の酒門町交差点立体を選定させていただいているところがございます。

続いて3ページになります。3ページは権限代行による事業化の流れを示しております。上の方に箱書きであります。事業の実施環境が整っている箇所非常に高度な技術が必要な箇所ということで、知事からの要請もありました、一般国道464号北千葉道路について

て今回新規事業箇所として選定させていただいたところでございます。

4ページに図面の方でも記載してございますが、茨城県の酒門町交差点立体と千葉県の北千葉道路の2箇所について委員会の方でご意見賜りたいということでございます。関連資料としまして参考資料1、参考資料2を付けさせていただいておりますが、やり取りの中で必要があれば言及させていただきたいと思っております。資料1については以上でございますが、続きまして今回抽出されました、一般国道6号の酒門町交差点立体について常陸河川国道事務所から説明させていただきたいと思っております。

○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。

資料2に基づきまして、国道6号酒門町交差点立体についてご説明させていただきます。1ページになります。地域の状況でございます。酒門町交差点立体の事業区間となる水戸市は茨城の県庁所在地でございます。人口は約27万2千人となっております。航空写真の上側が北で日立方面になりまして、下側が土浦方面となります。南北方向にスクリーンの下から赤色の線が国道6号。東西方向に画面の左から赤色の線が国道50号となっております。酒門町交差点は、南北方向の6号、東西方向の50号が交差する信号交差点となっております。交通が集中しやすい状況にあります。水戸市内は市街地が多く、産業別就業人口に占める卸売業、小売業の割合は、右下のグラフになりますが18%となっております。県全体の割合15%と比較しても高くなっております。

○大胡道路計画第一課長

説明を道路部の方から続けさせていただきます。2ページは、路線周辺の状況を書いております。右手側が北方向で左が南でございます。中央の赤い点線で示している区間が、酒門町交差点立体の1.1kmでございます。今回のこの区間ですが、元々水戸バイパスという形で、昭和の時代に整備が進んでおりまして、水戸市内のバイパスということで、4車線の道路が整備されております。南側については、暫定2車線で整備されており、水戸市に入ってから北側については、4車線ですでに整備が済んでいる区間ということでございます。

続いて3ページです。地元の状況でございますが、水戸市については、水戸市長自ら市内に出向きまして、市政に対する懇談会を平成29年に実施しているところでございます。そちらの方でこちらの交差点の立体化の推進協議会も設立されまして、整備推進のご意見を地元からいただいているところでございます。

続いて4ページになります。5ページが計画段階評価という形でまとめている資料でございます。今回課題という形で大きく二つ書かせていただいているのが、左側になります。一つ目がこちらの交差点部が茨城県内で渋滞のワースト1位ということでございます。交通量も4万台から5万台近くまであり、非常に渋滞する区間になっております。課題の二つ目が左下になりますが、こちらも茨城県内ワースト1位で交通事故件数が多いということでございます。死傷事故率も県内平均の約5倍ということで、周辺に学校があり、通学路になっているところもありますが、渋滞や事故を避けるために通学路が抜け道になっており、

非常に危険な状況になっております。右手の方には、その渋滞の原因分析をまとめている資料になります。国道6号の速度の状況を中央の赤とか黄色の絵で示しており、酒門町の交差点を先頭に上り下りとも赤色の20km/m以下でなかなか進まない渋滞が朝夕中心に発生しているところがございます。今回の政策目標として、右下にある交通渋滞の緩和、交通事故の減少、通学路の安全性向上と大きく三つを政策目標とさせていただき、計画自体の評価をさせていただいております。

続いて5ページになります。対策案の比較を行っている内容です。案1が今回お諮りする立体化する案。案2については平面交差点を改良するもので、大きく二つの案の評価をしております。比較の結果ですが、丸や三角で評価をしております。今回の政策目標の評価・対策については、立体化案の方が有利だということで、まとめさせていただいております。

続いて6ページになります。新規事業採択時評価の説明資料をまとめた内容でございます。1ポツが事業概要ということでございますが、起点、終点、延長等をまとめてあります。今回全体事業費は60億円ということで計上させていただいております。2ポツ、3ポツの課題、整備効果については、先程のご説明の中で言及したような渋滞対策や事故検証ということでまとめている内容になります。最後にB/Cになりますが、右下にまとめてあります。1.2となっております。7ページについては、近くの交差点部の縦断面図、横断面図をまとめた資料で参考として付けさせていただいている資料になります。以上で説明を終わりにしたいと思います。ご審議の方をよろしく願いいたします。

○屋井委員長

ご説明有難うございました。只今の内容でありますけれども、委員の先生方からご意見ご指摘をいただきたいと思っております。

○谷口委員

ご説明どうも有難うございました。教えていただきたいのですが、最後の整備効果のB/Cを出したのは、案1の方だと思っておりますが案2の方は出さないものですか？

○原田常陸河川国道事務所長

ご質問有難うございます。案2につきましては、評価軸の4点とも劣るということで、B/Cは算出しておりません。

○谷口委員

わかりました。分母のところは1.2億円だと物凄く小さいので、Bが相当小さくても良いのではないかと思うのですが、出さないものなのですか？B/Cで比べることはしないのが通常と理解してよろしいのですか？

○原田常陸河川国道事務所長

案2の場合は、効果があまりにも小さすぎるので、事業として成り立たないと判断させていただきました。

○谷口委員

私達に説明するというよりも国民にどう説明するかだと思うのですが、その時に効果が

小さいので計算していませんと言ってしまって大丈夫なのですか。効果が小さいということと計算しているのですかということになるのではないのでしょうか。教えてください。

○屋井委員長

ごもっともなコメントだと思います。常陸さんが答えていただいてもいいのだけど、私もついでに確認をね。今回、交差点改良という規模感からいうと小さめのプロジェクトなのだけど、いま見えているスライド、計画段階評価って書いてあるでしょ。計画段階評価というのと、事業採択時評価を一緒にやっているという理解をしている。スライドが計画段階評価と書いてあったから。2段階でやってるんですけど。それとも一遍にやろうとしている？というか計画段階評価を実際にはやっていないということですよ。

○大胡道路計画第一課長

今回計画段階評価というのをやって、併せて新規事業採択時の評価をするということで。

○屋井委員長

同時にやっているという理解でよろしいですか？

○大胡道路計画第一課長

そうです。

○屋井委員長

正に谷口先生がおっしゃるように、ここにコストだけ出てきて、Bが書いていないというのはあれだね。あったほうがいいよね。というのは、計画段階評価というのは、複数の案から一つに絞り込むということをやっていると思うので、それが終わって事業採択まで来ているのだったら、一つの案に対して、それが妥当かどうかの判断をするという。そういう考え方も一定程度理解できるのだけど、一遍にやっているとすると、両方の案の特筆を示すほうが良いと私は思いますね。計画段階評価だと一般にはB/Cは出してないのでしたっけね。計画段階ということだから。その辺が一緒になってしまっているのだよね。

○大胡道路計画第一課長

先生のご指摘の通り、我々計画段階で評価する際は、B/Cを用いるというよりは、今回でいうと政策目標というか解決すべき課題をいくつか提示させていただいて、それに対してどのような評価をするかということと、併せてコストの方を多面的に並べて、どれを選んでいくかというのを進めさせていただいております。それが計画段階の評価になりまして、いざ事業をやるぞという段階においては、それぞれB/Cを弾くということで3便益の計算をしまして、B/Cの算出をしているということで、段階で少し評価の手法を違う形を取ってきているのが通例でございます。今回、同時にやっているような見え方をしているものですから、少し資料にあるかなというところですが、通例でいうと計画段階評価でいえばこのような評価軸を挙げて評価するという。あと新規採択時についてB/Cも併せて提示するというようなステップで進めているということです。

○谷口委員

わかりました。ありがとうございます。

○屋井委員長

その辺りが今回一遍だから、分かるように文言というか言葉をどこかに補足しておいてもらえると。計画段階評価の段階だったら、この段階でどのようなことをやっているかということもB/Cだけじゃないということをしっかり伝えてもらうようにしておいていただければと思います。他いかがでしょうか？

○佐々木委員

今ご指摘になった点は私も非常にそのように思いました。同じ所で丸と三角という形で評価されていますが、北千葉のほうは二重丸も含めて入れてありますが、この丸とか三角の付け方というのは、例えば国交省の関東地整として統一されているものなのか、絶対評価なのか相対評価なのか、その辺りがよく分からなかったので教えていただきたいということと、この件に関してはやっぱり立体交差にしないと効果が出ないだろうなということは分かりやすいという印象は持つので、この比較の表にしてしまうと何となくあいまいな印象を受けるので、私はもっと文言でしっかりとこっちのほうが良いのだということを知りやすく説明するといいますか、文言での説明が重要なのではないかという気がいたしました。これはコメントです。それからもう一点ですが、最初の方の資料の2ページなのですが、左側の3というところがあって、課題解消に向けた改築事業を未実施の区間というところで、ここの2から3に来るところで絞り込まれていて、これは未実施の区間ということで絞られているので、選ばれていないものは少なくとも一部は実施されているという理解をすればよろしいでしょうか。以上です。

○大胡道路計画第一課長

最初に後の方の質問についてですが、先生のご認識の通りで、2ポツから3ポツで数字が減っておりますが、今やっているところについては事業実施中ということでここから除かせていただいておりますが、やっていないところが残っているという理解で結構かなと思います。

もう一方の今回、茨城のものと千葉のもので評価の仕方だとかがどうなんだ、というご指摘だったと思いますが、今回でいいますと相対評価という形でさせていただいてまして、茨城県では2案についてそれぞれ丸と三角で相対的に評価しておりますし、北千葉の方、後で説明させていただきますが、3案、案を立ててございますので、二重丸、丸、三角で少し優劣が分かるような形でまとめているところでございます。

○佐々木委員

そうすると丸とか三角、二重丸というのは、案の数によってどこまで使うかが決まってくるとそういうことなのですね。

○大胡道路計画第一課長

そういう理解でよろしいかなと思います。

○佐々木委員

分かりました。

○屋井委員長

有難うございました。他如何ですか？

○藤山委員

横浜国大の藤山です。細かいことなのですが、お金を出す際の維持管理費というのがあるようですが、後ろの方の資料ですけど、この橋梁自体はそのあとずっと使い続けるということですけども、費用の算出の基準としては50年だけ見ているということなのですか？

○原田常陸河川国道事務所長

委員からご質問あった件につきましては、50年分の維持管理費を関東地整及び常陸河川国道事務所の3か年の実績をベースに設定しております。

○藤山委員

分かりました。あと橋梁の形式とか具体的な絵が出ていましたけど、これはこの後実際にやることになってから費用も変わるかと、基礎とかも調査しないとわからないと思うのですが、これはあくまで現時点の橋梁1m当たりいくらみたいな試算で出していらっしゃる。

○原田常陸河川国道事務所長

そのように理解していただければと思います。

○大下委員

5ページのところですが、書いてある中で丸三角の話がありましたが、次のページになったとき、整備効果が二重丸になっていますよね。さっきまで丸だったのが突然二重丸になっている。向こうで二重丸ついていれば何となく分かるし、この中で大事だと思うのは、交通事故の話だったりするのは写真だけ見ても、通学路のところでは車が入ってきているのはものすごく危険であると。重点的に改良していかなければならないという強いメッセージが出た上で、二重丸であるということであるなら、非常によくわかるのでその辺りを文言の中に加えていただくのが良いのかなと感じました。それと後、現在の課題が両方ともワースト1位となっているのですが、これは整備することによってワースト1位からは外れるという風に理解してよろしいでしょうか。何番目になるかは分からないまでも、ワースト1位の汚名は返上できると考えてよろしいでしょうか。2点お聞きしたいと思います。

○原田常陸河川国道事務所長

委員からご指摘のあった丸と二重丸ですが、現時点でリンクはしておりませんが、これまでの委員の皆様からのご指摘もありますので、5ページの表の表現方法の見直しと併せて表現については工夫させていただければと思います。2点目でございますが、この事業によりまして委員ご指摘のようにワースト1位でなくなることは確実であります。

○屋井委員長

今のご指摘もそうだけど、要は今まで計画段階評価と新規事業採択時評価を一遍にね、しかも次のスライドで取り替わるみたいな感じで説明受けたことあまりなかったかもしれないので、齟齬というかお互いの違いみたいなのが顕在化しているのだと思いますが、従来説明してきた資料とそれぞれそんなに変わっていないかもしれないね。せっかくの機会だから

ら両方が見えるので、整合関係が更にとれるように文言を加えていくことをお願いしたいと思います。他に如何でしょうか。交差点一つの改修だから計画段階評価をあまりやる対象じゃなかったですね。

○鬼沢委員

この酒門町交差点に関するのではなく、全体にかかることなのですが、資料1のスライド2にあります右側の③の防災のところですが、指標、判定は大規模な自然災害が頻繁に起こっている段階で特にこのハザードマップあたりなんかは、今まで通りの判定というか指標判定なのでしょうか。それとも変わったりはしているのでしょうか。

○大胡道路計画第一課長

③の中では指標として二つ、要防災対策箇所と津波浸水想定区域というのを設定してございます。要防災対策箇所についても、一回決めたらこれで終わりというのではなく、必要な見直しをしながら事業に反映させているところがございますので、災害の頻発化や激甚化を受けまして、必要な点検を行って対策が必要であればこのフローにも反映させていると考えております。

○屋井委員長

もう一つに事業がありますから、そちらの説明をお願いできますか。

○小林首都国道事務所長

首都国道事務所の小林でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

新規事業候補箇所、国道464号北千葉道路（市川・松戸）についてご説明いたします。

1ページ目でございます。地域の状況でございます。

北千葉道路は、首都圏、東京外環と成田空港を結ぶ最短ルートとして重要な道路となっております。このうち市川船橋市間は、自動車専用道路と一般道路の併設構造で、国道16号までを整備することにより一体となって効果を発揮する区間となっております。

地図をご覧ください。左側が東京側、右側が成田空港側となっております。当該区間は左側の東京外かく環状道路を起点とし、右の国道16号に至る区間で、現道の国道464号がオレンジ色となります。

千葉県松戸市・市川市は、千葉県西端に位置し、松戸市の人口は約50万人で県内第3位、市川市は約49万人と県内第4位、2市合計の人口密度は千葉県平均の約5倍となっております。北千葉道路（市川・松戸）と記載している新規事業化候補区間は、2車線である国道464号に限られ、交通が集中しやすい状況となっております。国道464号沿線には、松戸市の松飛台工業団地をはじめ、沿線には工業団地が点在しています。また、沿線2市の第2次産業の就業者は約2割を占めております。

続きまして、2ページ目でございます。路線周辺の交通状況でございます。中央左の赤い点線で示している旗揚げが北千葉道路（市川・松戸）で、3.5kmとなります。西側は、平成30年6月に開通した東京外かく環状道路及び国道298号に接続します。東側については、国道16号迄が調査中区間であり、鎌ヶ谷～印西区間については、暫定4車線で整備の状況となっております。外環～16号迄の市川市～船橋市区間については、先に説明した

とおり、一体となって効果を発揮する区間であり、令和3年1月に都市計画変更されました。このうち、特に技術的課題を有する（市川・松戸）区間を対象としております。主要渋滞箇所を赤丸で記しており、対象区間周辺では、国道464号で1箇所、県道松戸鎌ヶ谷線で2箇所、国道6号で5箇所となっています。事故危険区間は黄色の星印で、国道6号で1区間ございます。

次に、事業区間の状況について航空写真をご覧いただきたいと思います。お手元の資料にはありませんので、画面をご覧頂けますようお願いいたします。

写真の下部中央から右上に向かっているのが外環道でございます。写真の中央がちょうど事業区間の起点となる北千葉ジャンクションとなります。北千葉道路（市川・松戸）は赤線で示しております。起点の北千葉JCTから、専用部は地下構造、一般部は平面構造となります。

次に、第一種低層住居専用地域を通過する区間です。沿線には梨香台団地が立地しており、この付近で専用部は地下から高架に上がってくる構造になります。

次に、松戸原木線～市川柏線交差付近です。沿線には松戸東部スポーツパーク体育施設等が立地しております。写真の下部を横方向に通過しているのが松戸原木線でございます。専用部は、松戸原木線、現道の国道464号をオーバーパスで交差します。松戸市川西IC（仮称）は国道464号と市川柏線間に設置する計画でございます。一般部は平面構造で、主要な交差道路と平面交差点を形成します。

最後に、市川柏線～都計道3.3.9交差付近です。都計道3.3.9以東の調査中区間は赤破線で示しております。今回対象区間内の松戸市川西IC（仮称）以東については、一般部のみの整備となります。一般部は、JR武蔵野線をオーバーパスし都市計画道路3.3.9に平面交差点で接続します。事業区間の状況は以上となります。

#### ○大胡道路計画第一課長

続けて道路部の方から説明させていただきます。地元の状況をまとめたのが、3ページになります。千葉県市川市、松戸市においてオープンハウスやパネル展を行ってございます。住民の皆様から整備推進のご意見をいただいております。

4ページになります。市川市船橋市地域の課題になります。一つ目が成田空港へのアクセスと幹線道路の慢性的な渋滞ということで、成田空港ですが、図1に示すとおり、都心方面とのアクセス経路である京葉道や常磐道の定時性に課題があります。また図2のとおり、国道464号の2区間は混雑度の県内国道ワースト10位に入っており、周辺でも慢性的な混雑が発生しています。

課題の2つ目は、「交通混雑に起因する事故の多発」です。当該区間の死傷事故率は千葉県内の平均を上回る高さで、渋滞が要因の一つとして考えられる追突事故が約4割を占めています。

課題の3つ目は、「地域産業の拠点から高規格幹線道路へのアクセス性の低さ」です。市川市から船橋市地域には、物流拠点や工業団地が多く存在していますが、図4に示すとおり、沿線地帯は高速道路ICアクセスの空白地帯となっており、高速道路へのアクセス性が低い状況にあります。

2. 原因分析をご覧ください。右手の方に原因分析ということでまとめている資料になります。1点目が幹線道路の不足ということです。図6に4車線以上の道路密度というものを示しておりますが、首都圏の中でも非常に低いエリアということになっております。2点目が、東西方向の幹線道路の交通容量が不足しているという資料でございます。図8を見ていただきますと、断面1ということで市川市の国道464号のところの絵になりますが、現道の464の交通量に対して、並行する道路も含めた交通量が容量を超過しているということで、東西方向の道路が不足しているということでございます。これらを踏まえまして3ポツにあるような政策目標を三つ。一つが広域高速移動の強化・周辺道路の渋滞緩和。二つ目が交通混雑に起因する事故の減少。三つ目が地域産業の支援と政策目標を三つ出さしていただいているところでございます。

続いて5ページになります。対策案の比較検討を行っている資料でございます。一番右手の案③がバイパスを4車線作って、両脇に併設する形で一般部を4車線作る形になります。こちらの路線、今年1月に都市計画決定されておりますが、都市計画決定されているのもこの案③ということでございます。比較案としまして、バイパスで整備する案①と現道を拡幅する案②とうことで、比較検討しております。左にありますような政策目標の広域高速移動の強化、周辺道路の渋滞緩和という点で評価をしております。総合的な評価としまして、一番右が妥当であるという形でまとめている内容でございます。

続いて6ページになります。新規事業候補箇所の説明資料をまとめている内容でございます。左上1ポツ事業概要ということでございますが、区間の起点終点、延長等をまとめている資料です。今回延長3.5kmで全体事業費1900億円という形になってございます。計画交通量も専用部一般部それぞれで1万5千台から3万台近くまで乗ってくる路線になる予定でございます。2ポツの課題については先程の説明の中で、特に外環近く、市川松戸周辺に着目した整理をさせていただいております。3ポツが整備効果をまとめている資料になります。効果の一つ目が周辺道路の渋滞緩和ということで国道464の混雑率というのが、現況1.13から整備後0.89と2割改善するということが見込まれております。また、464から東京外環までの所要時間が非常に短縮するということで、資料を纏めています。効果の二つ目が交通事故の削減になります。464の渋滞緩和によって、現況追突事故の件数が4年で38件ということになりますが、2割ほどの減少が見込まれております。効果の三つ目地域産業の支援になります。今回、高速道路も含めた整備によりまして、沿線4市のインター15分圏域というのが、現在よりも1割以上改善するということで、高速道路のアクセス性が非常に高くなるということでございます。このようなことに加えましてB/Cについても右下にあります通り、3.6ということで、試算の方をさせていただいております。

7ページには、路線の標準横断面図や縦断面図を下の方にまとめている内容でございます。専用部につきましては冒頭事務所の方から説明あった通り、千葉外環の地下構造から地下のボックス構造から地上の方に上がってきて、地上に接するエリアにあります約3.5kmの区間を今回

専用部と併設する一般部の方を整備していくということで考えてございます。説明は以上です。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。先程事務所さんの見せていただいた、航空写真非常に解りやすく、その先も楽しみにしていたら消えちゃいましたけど。また是非どこかでご提供いただくと地元の状況が良く分りますね。それでは本件について委員の皆様からご意見ご質問いただきたいと思います。

○水野委員

千葉県の場合なので、地元の状況をお話しさせていただいて、ご支援をいただければということでもよろしく願いいたします。ご説明いただきましたように、今回の対象区間は、市川市松戸市部分で専用部1.9km、一般部3.5kmということですが、北千葉道路は全線開通すれば外環と成田空港を43kmで直結する最短ルートという他に地域の産業にとっての高速道路へのアクセス向上、交通事故の減少という効果が期待されるわけです。今回の対応策の検討あるいは費用便益でも示されておりますが、地域の将来にとって極めて重要と思っている点を3点補足させていただければと思っています。一つは成田空港との関係です。成田空港の関係は二つあって、一つは災害時の成田空港の孤立を防ぐ道路ネットワークの強化ということで、成田空港は日本の空の表玄関でありながら、これまでも台風、雪などの自然災害による鉄道道路の途絶ということで陸の孤島化を何度も経験しているということで、道路では現在、東関道、圏央道の2ルートでリダンダンシーを確保している。実際2019年の台風15号の時には、公共交通機関の中では、高速バスで圏央道、常磐道経由という、今出ている絵の左側をあの上方のルートですが、これが一番最初に運行を開始したということです。今回最短となる北千葉道路の全線開通ということで、真ん中で一直線に繋ぐルートができるということで強靱性の強化に大きな期待をしているところでございます。成田空港の二つ目は成田空港自体の機能強化で、成田空港は28年度までに第3滑走路の建設に取り組んでいるということで、成田空港の年間発着回数は30万回から50万回に増加します。発着回数の増加に伴ってアクセス道路需要も増えて現在でも渋滞の激しい東関道京葉道路あるいは圏央道常磐道だけでは非常に厳しい状態になると思います。地域の道路網全体の安定化に向けてこの北千葉道路への期待は非常に大きいというのが1点目。

2点目は、地域の産業と人口の将来像との関係で、ご説明にもありました通り沿線には工業団地、工場などが成田空港の機能強化、高速道路網の整備、更には最近のEコマースということで新たな物流施設、ホテルの建設が相次いでおります。北千葉道路の沿線は地盤が非常に良いということで、データセンターの建設というのに見合っているということで、産業面のほかに人口の面でも交通利便性。働く場が多い、充実した子育て支援ということで、日本全体が人口減少に転じている中で、この地域は2015年から2030年頃までは、増幅すると私共では推計しております。こうしたことからこの北千葉道路の潜在的な需要と

いうのは非常に大きいと考えております。

3番目が地元住民、企業との関係で、元々今ご指摘あったように、渋滞、安全性、インターアクセスと課題を抱えていたわけですが、2018年に同じ地域の外環道の千葉県区間が開通したことにより、バスが定時に動くようになって通勤時でも開通前の休日の感じで走っているとか、生活道路に入り込む車が減少して園児とか小学生の安全な送迎ができるということで、このようなことを実感しているということで、課題に対する効果の大きさ。これは北千葉道路についても一日も早い完成と外環道との接続ということをお願いしているところでございます。いずれにしても今回このように新規事業化候補選定ということでご審議いただける事業となってこれまでの関係者の皆様のご努力に敬意を表するとともに、今回の費用便益評価で供用年、一応令和13年2031年とされていますけれど、先程ご説明したように成田空港の第3滑走路は2028年度末に供用開始ということで2031に関わらず一日も早い開通を願っているということです。以上です。ありがとうございました。

○屋井委員長

ありがとうございました。他はいかがでしょう。

○久保田委員

今出ているスライドにある交通事故の削減のところちょっと伺いたいのですが、ここを見ると464号の事故の削減に言及されているように思います。実はさっきの水戸の6号では周辺の通学路の安全というものがかなり強調されていたように思います。この違いがどこから来るのかなんですが、この464号についてはそのようなことが期待されないから書いていないのか、そこを確認したいのですが。さっきの資料1の3枚目のスライドを見ると採択時評価では交通安全の区間は地域の委員会等で決めると書いてあって、地域の委員会などでそれぞれ交通安全について検討する範囲が決まったということなのか、それとも464号については周辺への効果があまり期待されていないから書いていないのか。その辺を教えてください。

○小林首都国道事務所長

久保田委員のご質問に対し回答させていただきます。今回の北千葉道路はバイパスという機能がメインとなりますので、そういった効果を測定まではしておりませんが、実際には外環でもそのような効果が表れておりますが、生活道路に入り込んでいた通過交通が幹線道路ができることによりまして、そちらのほうに転換をして生活道路に本来の機能が戻ってきて生活道路の交通安全性が非常に高まるという効果は実際に確認されてございます。今回の北千葉区間につきましても、大きな道路がないということで、実際には通過交通が大分入り込んで生活道路の交通安全性を低下させているところがありますので、そういった面の効果は期待されるところでございますが、今回はバイパスということで面での整備効果を定量的に出していないところでございます。事故危険箇所につきましては、2ページの所でございますが、地域の方で抽出しました主要渋滞箇所を赤丸で、また事故危険区間につきましては、並行する6号で一区間存在しておりますのでそちらの方も勘案しながら

ら今回の対象区間ということで位置付けております。以上でございます。

○久保田委員

これから地元に入って議論する際に、通学路などが非常に良くなるんだということは非常にインパクトのある効果だと思いますので、もしそういうことが見込めるのであれば、先程の例のようなことも、こういうところに記載しておいても良いのではないかと私は思います。以上です。

○屋井委員長

有難うございました。大変重要な視点だと思います。ほか如何でしょうか。

○佐々木委員

質問なんですけど、北千葉の鎌ヶ谷、印西の所は現在4車線ということだったと思うんですが、これは専用部なのか、一般部なのかどちらでしたっけ。

○小林首都国道事務所長

鎌ヶ谷から印西までの区間につきまして黒い実線で示してございますが、この区間につきましては、一般部が上り下り2車線で整備されている状況でございます。真ん中に北総鉄道が走っておりまして、その両側に専用部が入る予定でございますが、この部分がまだ整備されていない。掘割の上の部分、一般道が4車線。2車線、2車線で整備されているという形態になっております。

○佐々木委員

そこが一般道ということで、案の①は、一般部4車線で整理されたことが良く分りました。もう一点はですね、先程と繰り返しのようになってしまうんですが、5ページのところで。この評価ですけども、先程は三つの比較だから二重丸、丸、三角ということで相対比較だという話だったと思うんですが、もしそういうことであれば例えば事業費の所は、二重丸、丸、三角で整理しないとおかしいかなと思いました。とは言え恐らく丸と三角の付け方というのは、絶対評価的なところも入っているのではないかなと見えますので、そういう意味でこの種の表というのは、非常にわかりにくいという印象を受けました。例えば混雑が改善、渋滞が緩和と言ったときに、緩和が限定的かどうかという文言が入ってますよね。それがどれ位のイメージというか意味を持っているのか。捉え方で全然変わってくると思うので。見る限りで案②の現道を使うというのはないかなというのは直感的に分かりますし、そう言ったことからすると文言でちゃんと表現してあげれば、誰が見てもよく理解できるという、そういう表現でまとめられるような案件のように思いますので、必ずしもこういう表にすると分かりやすいかという、私はかえって混乱を招くような気がしてならない印象を受けました。以上です。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。いま佐々木先生からの確なご指摘が出たのでね、私からコメントをさせていただきますけれど、おそらく今回のこの計画段階評価と新規事業採択時評価と一緒にやっているんですね。だから解りやすくなっているところと解りにくくな

っているところも起こっているかもしれない。今回のこの事業に関しては、私が言うまでもなく昭和40年代からの計画決定があって、反対があつてずっと止まっていた外環がようやく動き始めて外環が出来上がったからそれに応じてこの北千葉という道路が造れる状況になったということで、それに伴って計画変更を行ったというのが今回なんですけれど、都市計画変更を行うにあたっては地元の都市計画審議会だとかあるいは千葉県の審議会というプロセスの中で地元との一定程度以上のコミュニケーションと言うか説明もしながらその決定に至ったという背景があつて、都市計画決定がこの間、審議会なんか11月位だし、1月の決定ですからごく最近なんですけど、それまでに一定のプロセスが地元で行われてきたという前提があります。その中でこの事業が事業化に入れるかそれに値するかということを変更して議論する場が今回のこの場なので、事業採択時評価というB/CだけではないけれどB/Cによって一定程度の効果はコストに比べてあるよねっていうこともしっかり見ないといけない。じゃあ計画段階評価ってどこにあるんだって言うと、それはその間といえば間にあつて、採択時評価をする直前にやって他の選択肢と一応比べてみようねと、それで進めていくんだけど本当にこれで良いかっていうことは、ほかの選択肢との間の比較をしてみましょうよねということなので、決まっていな段階でどれにしようか選んでいる段階ではなくて、もう決まっていてこの方向で行くってことなんですけど、でも事業採択する直前で本当にこれで良いのかね。他と比べてみて違いはないの。どれだけいいの。一応比較しましょうっていう。だからプロセスという意味でいうと、プロセスの中の一部に位置付けられているけれど、あくまでも一定のタイミングで評価を行っているに過ぎないですね。だから本当に選ぶんだつたらもっとももっと手前の段階で考えなきゃいけないし、ただこの場合都市決定が44年代からあるっていうのが前提で動いてきていますよね。なので今見えている計画段階評価というのは、そういう長い期間をかけてプロジェクトを行っている中で、どういう位置付けにあるかという、余り大きなとか重要な位置付けにはないのだということ、理解しておかないと我々としても間違ってしまうのではないかと思う。今回のこの段階の評価というのは、逆に言うと何枚かのスライドしかないということです。ということでこれが説明になっているのか、かえって混乱を招いているのか微妙なところなんですけど、今回重要な我々の役目は、事業採択時評価というものをしっかりと見ていくことだと思います。一応その手前で他の案が本当にないのという。比較して本当にこれが良いのということを見比べようというのが計画段階評価ということだと思いますね。

#### ○水野委員

今先生からそういうご指摘を受けて、さっきの私の発言はそういう意味でいうとどういうことかなと考えていたのですが、この費用便益分析3.6と。数字が一応出ているわけですが、私が考えるには今回の計算で行くとそういう数字なのだけど、この地域の持っている潜在的な成長力を考えれば、きっとこの数字よりも大きな効果が出るだろうということで、是非これは採択して進めて欲しいと、それから数字の根拠として、外環、これも先生のお話があつた通りなのですが、外環道の千葉県区間が完成してそのメリットを直接みんな、先程

の生活道路の話にしても感じている。その地域でまたこれが起こっているということで、住民の人たち、企業の人たちとのコミュニケーションも進んでいるし、期待も高まっている。そういう両方の面で今の採択時評価を応援するコメントになったかなと改めて思いましたので、補足させていただきます。ありがとうございました。

○屋井委員長

今の水野さんのご発言に関わるというかそういう意味でいうと、先程の久保田先生のご発言もね、今後これが事業に向かっていく際には、是非地元の方々の関心である安全の問題、地域のローカルな交通ですけどもね、そこの折り合いだとかそういうところまで配慮して進めてくださいという話になってきますね。よろしくお願ひしたいと思ひます。

○鬼沢委員

教えていただきたいんですけども、これまでも色々地元とのコミュニケーション取られてきたと思うんですね。一番の問題が用地買収のところじゃないかと思うんですが、先程の空から写した写真を見ると、住宅地というよりも畑とかそういったところが多かったように見えるんですが、今後これを進めていこうとするときに、用地買収の所でハードルが高くなることもあるのではないかと思うんですが、今のような説明で地域の人たちが納得して用地買収に応じますっていう風になると思っただけよろしいのでしょうか。その辺、分からないのでお聞きしたいのですが。どなたが答えてくださってもいいです。道路が何十年も一軒の家があるために通らないというのが家の周りでもあるものですから、その辺がどういう感覚なのかなって、分かったら教えていただけたらと思ひまして。

○小林首都国道事務所長

ご質問有難うございます。整備効果というものを今回まとめさせていただいておりますが、先程お話ありましたように、地域に入っていくときは地域に密着した効果というものもしっかりと説明させていただいてですね、それと道路としての大きな必要性というものも説明させていただいて丁寧にご協力を求めていくというようなプロセスが必要と感じております。特に第一種低層地域を通る部分もでございます。こういった所は地域の皆様に大変ご協力をいただかなければなりませんので、地域の松戸市や市川市と連携しながら、丁寧な説明をしていくというプロセスを今後取っていきたいという考えであります。以上です。

○屋井委員長

ちなみに今回の事業区間でいうと物件数というのはどの位の数でしたっけ。写真なんかを見ると都市計画の元々の範囲の中に後から建った家もあるように思ひますけど。支障物件数600件と書いてあるね。

○小林首都国道事務所長

15kmのうち6kmは掘割部分になっておりまして、用地がありますので、残り9kmの部分がこの約600件という数字でございます。そのうち今回は3.5kmという部分ですので、概ね300件程度をこの3.5kmでは考えております。

○谷口委員

鬼沢先生と全く同じことを伺おうとしていて、私はお家多いなと思ったので、畑ばかりとは思わなくて、結構お家多いなと思って俯瞰図を見ていました。そこがこれから一番大変になるところだと思うんですが、その前の資料で3ページですね。オープンハウス、パネル展をやって住民からの意見はポジティブなものしか載っていないですよ。このまま見せることはないと思うんですが、おそらくいろいろな意見があると思うので、一面提示だけだとこんなこと思っていないという人もいるかもしれないので、出し方ですよ。こういう意見もあるけれどもという。どういう出し方が良いか一概には言えませんが、気を付ける必要があるんじゃないかと思いました。その時の説明としては、昭和44年に都市計画決定されているんだという。私、屋井先生に教えていただいて良く分ったんですが、50年位決まっていることなんですというのは結構な説得力が私はあるんじゃないかと思うので、その辺も含めて今後、説明の資料とか作っていただければと思いました。以上です。

○屋井委員長

ありがとうございました。そうですね。採択時評価という行為というかアクションでどれ程の説明ができるかというか、結構歴史のある大きなプロジェクトでもあるので、そこをうまく切り出して、説明することの方がかえって理解しやすいこともあるのでそこらへん工夫がいると思います。それから自治体さんだとかいろいろな立場でここまでに至っている経緯がありますので、そこら辺を国の立場から書くときに書き込めるかということだと思います。ただ、今の視点はすごく重要な視点ですからね。うまく対応していただければと思います。

○水野委員

地元から今の点について補足させていただきたいんですが、先程申し上げましたように、外環道の千葉区間ができて、本当に便利、安全になったということが周辺の人たちが実感しているんで、心配はあるけれどその点では理解は得られやすいと思います。それから外環道は本当に街中を南北に突っ切っていてこれが皆の協力で時間はかかったけど出来た。技術的にも非常に難しいものを達成した。この実績を踏まえて今度はそこから横に繋がっていくんだと。より便利になっていくんだと。そういう両方とも長い歴史を持っていますが、その中でここまで来ていると。先程の先生の話の繰り返しになるんですが、そういう歴史的なものを踏まえながら、やっていけば必ず理解は得られるだろうと思っています。地元の経済界としてもできるだけ一緒に頑張っていきたいと思っていますので、度々ですみませんが地元として一言コメントさせていただきました。

○谷口委員

すみません、一言だけ。今のお話を伺っていて、地域の物語としてその道路が出来たことを共有するというか、この道路はこんなに皆で頑張っ調整しあって出来たんだよというのを経済界とか大人だけじゃなくて子供に教えれば、その子が大人になった時も道路が出来てこんなにうれしかったんだとか、地域の物語を共有するみたいな方向に持っていけば良いかと、いま伺っていて思いましたのでコメントです。

○屋井委員長

ありがとうございました。そういうのはすごく大切なんですよね。だから僕も外環の千葉区間、それに連なる北千葉道路も歴史というのは必ずしもしっかりと理解していないところもあるし、本はいろいろ書かれている方もいるかもしれないけど、改めてこういうタイミングになったので、首都国さんとかわかりやすくまとめていただけたらすると教育にも役立ちますしね、有難いと思います。そこに水野さんのおっしゃっている地元の経済界が中心の考え方なんだけど、一方で住民の方とかね、いろんな方々が一緒になって、ある種納得をしてね理解をして進んでいるという姿が描かれたりすると一番すごくうれしいんですけど。恐らくそうだと思いますよ。私が聞いている限りではね。そこに至るまでは長い歴史があったので、そういうところが理解できるとこれは一つの物語として、絵になると思いますね。今回都市計画決定の変更というのは多少範囲を広げているわけですよ。両側にね。だから新たに土地が引っ掛かったという人がいて、そういう方々が一定程度納得されているからこそ今の姿になっているんだというふうに理解しておりますので。それから元々の所は何十年も都市計画決定をされていて知っていながら住んでおられる方が多いんだと思いますので、そこは本当に造るとなったらどいていただくというのは仕方ないと思いますしね。そういった所なんか色々あるでしょうから、他の方々が正しく理解できるようなそういう資料があったりするとすごく有難いと思いますね。どうもありがとうございました。

○久保田委員

一つ教えて欲しいんですが、新設の道路というかそういうことで、当然計画段階で周辺環境ですね。これを造ることによる周辺環境に及ぼす影響調査ですかね。そういったところについて、色々調べられているとは思いますが、何か特に問題になるようなことは現段階であるのかといったことを教えてください。例えば、地下水の流れとかそういったところでそれを変えてしまうとかいう問題があるとか、ないとかいったところを教えてください。お願いします。

○小林首都国道事務所長

環境影響評価でございますが、今年の1月まで行っておりました。都市計画変更に伴いまして、同様に環境影響評価も手続きを行いまして、1月に公表したところでございます。その中ではご指摘の地下水というところで鎌ヶ谷の台地があります。関東ローム層の洪積層の上に乗っかっていく。千葉外環の辺りはちょうど沖積層になっておりまして、そこから大地を上がっていく形で非常に細かい谷が入り込んでございます。その関係で地下水の流れも非常に複雑になっているということで、評価の中では事業実施段階で地下水の阻害対策を検討することとなっております。今後ボーリングですとか、地下水調査を行いまして、事業を進めていく中で適切に検討して影響が発生しない形で設計をしていきたいと考えております。以上です。

○大下委員

今は非常に少ないんですが、インバンドは99%減ってますから成田空港ほとんど訪日

外国人居りませんが、いずれ戻ってきた際に、出来たころには完全に戻っていると思いますので、そうすると二つの路線。東関道と北千葉道路があることによってですね。埼玉方面だとか、栃木だとかですね、そっちの方からの成田空港のアクセス非常に良くなるし、そのころになりますと、成田空港に日本人が向かうケースともう一つ、成田空港からリムジンでそちらの地方都市に向かうという形も推測しますので、そうなったときに二つの路線を持っているというのは、先程水野委員もおっしゃっていましたが、もしもの時も含めて二つのルートで成田空港に結びついてくるということになりますと、プラスアルファの部分ももっと期待できるんじゃないかと思っております。少しでも早くできることを、私も千葉県に住んでおりますので、いつもこの辺りを通るんですが北総線の所、ニュータウンの所で寂しいぺんぺん草が生えていたものですから、その先が何時繋がるということを非常に期待しておりますので、少しでも早く整備いただければと思います。以上です。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。今日は二つご説明いただきました。新規事業採択時評価ということでありましたけども、最初の立体に関して、これは一定の効果が勿論あるし、特段ご異議がなければ是非これは本小委員会として事業化が妥当であると考えたいと思いたすがよろしいでしょうか。特にご反対がなければ、酒門町交差点立体に関してそういう判断をさせていただきたいと思いたす。二番目の只今ご説明いただきました、北千葉道路。大変大きな効果が期待できることは紛れもないことだと思いますので、事業採択時評価ということであれば、事業化が妥当であると考えたいと思いたすがよろしいでしょうか。どうもありがとうございました。2件とも本小委員会としては、妥当であるということになりました。

○屋井委員長

それでは続けて、一般国道6号小美玉道路（仮称）について、よろしくお願いたします。

○大胡道路計画第一課長

一般国道6号小美玉道路につきましては、昨年7月のこちらの小委員会の方でも、構想段階の路線ですが、計画の具体化を進めていきますということで、ご審議いただいた路線になります。位置関係をおさらいしますと、下に図面がございます。右が北の方向、左が都心の方向になっていまして、青が高速道路。赤が国道という凡例になってございます。今日ご審議いただいた酒門町交差点立体というのが水戸市内の6号と50号の交差点のあたりになります。今からご説明します小美玉道路につきましては、それより左側、南側になります小美玉市の辺りにあります構想路線の具体化という内容になります。こちらまだ都市計画決定がされていないということで、ルートの選定にあたって、計画段階評価を進めていきたいというような路線でございます。

2ページになります。昨年の小委員会の中でも進め方の概要をご説明させていただきましたが、地元の検討会の体制ですとか、小委員会との関係を整理させていただきましたので、今日の小委員会でご説明した後に、地元の方に入っていきたいと考えてございます。2ペー

ジになります。中央のピンクや青が一般的な計画策定のプロセスになっておりまして、ステップ1からステップ5までプロセスを発議した後に、課題の共有、複数案の設定をして概略計画案を作っていくという1から5までのステップの概要を書いているところでございます。今回の小美玉道路につきましては、一番左にあります地元検討会というのを起ち上げさせていただいて、そこでステップ1から4まで助言をいただきながら進めていきたいと思っ  
ているところでございます。具体には地元の有識者の先生や県、沿線自治体も入って地元へのコミュニケーションの打ち方。どのようなチラシを配るかとか何時やるかとかそういったことをお諮りしながらプロセスを進めていきたいと思っております。小委員会の皆様には、検討会で積み上げました地元の意見について、計画段階評価の比較評価に際して、先生方の意見も聞いてステップ4を主に見ていただくというような形で考えているところ  
でございます。

3ページになります。国土交通省や県、地元の検討会の実施体制を概略的にまとめている資料でございます。計画自体を決めていくのは国道6号を管理しております国土交通省になります  
が、地元の検討調整にもなりますので、②にありますような国と茨城県の方で事務局をしながら地元の検討会にかけて、そこでの助言をいただきながら計画の具体化を進めていきたいと思っ  
ているところでございます。次のページから常陸河川国道事務所  
で説明をお願いします。

#### ○原田常陸河川国道事務所長

当事務所における小美玉道路の構想段階の進め方及び検討会の体制について説明させていただきます。4ページをよろしいでしょうか。左から真ん中にかけて各段階のステップについて書いてあります。一番上に構想段階に着手と書いてありますが、この時点で情報の提供をしま  
います。具体的にはホームページであるとか、ニューズレターの配布を進めていこうと思っ  
ております。またアンケートによる意見聴取をしていきたいと考えております。二つ目になります、課題、効果の把握におきましては、ホームページなどに加えまして、オープンハウスやワークショップ、企業ヒアリング等を実施致しまして、地域住民の皆様が普段感じている課題などについて、幅広くご意見をいただきたいと考えております。その後、複数案の提示、概略計画のとりまとめとステップを踏んでいくこと  
になります。

5ページをお願いいたします。地元の地区検討会の体制の案でございます。委員名簿の案をつけて  
おりますが、有識者の方々と地元行政関係者で構成することを考えております。有識者とし  
ましては、筑波大学の岡本先生、茨城大学の平田先生、筑波大学の和田先生にご参加  
いただきたいと考えております。説明は以上となります。ご意見のほど、よろしくお願  
いいたします。

#### ○屋井委員長

有難うございました。いまご説明いただきましたが、前回か前々回かご説明いただいて、そのあと更に検討を進めていただいた結果、今日こんな形でやっていきますというご説明  
であります。何か指摘とかアドバイス、ご質問等ありますでしょうか。よろしいでしょうか。

これから始めることですから、そのうちに小委員会の方にもご報告等いただくとは思いますが、まずは今日のご説明のように、構想段階ということで、一定のプロセスを踏みながら方々とのコミュニケーションを通じて計画の適切な案を導き出していくということになると思います。それではよろしいでしょうか。どうもありがとうございました。よろしくお願いいたします。

今日の議題は以上であります。前半の新規事業採択時評価の関係で、色々と委員の方々から意見をいただきましたので、今後事業を進めていかれる、担当される整備局、そして国道事務所さんが出ていただきましたので、ぜひその辺りも十分に踏まえながら進めたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。そして報告書に関しては、これも色々アドバイスされましたので、工夫して文言を加えていただくところを検討いただければありがたいと思います。計画段階評価と採択時評価を一遍に引っ付けて出していくということですので、正しい理解が進むような文言に配慮していただくことだと思えます。それではよろしいでしょうか。どなたかご発言ありますか。ではこれで3番の審議の方は終わらせていただいて、マイクを事務局の方にお返ししたいと思います。

○亀井路政課長

ありがとうございました。なお、本日の委員会で審議しました令和3年度新規事業候補箇所の新規事業採択時評価結果については、後日、本省で開かれる事業評価部会に報告する予定です。報告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、それを速報として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

よろしくお願いいたします。

○亀井路政課長

ありがとうございます。議事録につきましては、速やかに事務局で取りまとめ、委員の皆様のご確認を得たうえで、ホームページ上で公表させていただきますのでよろしくお願いいたします。それでは、これをもちまして、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審議、誠にありがとうございました。