

令和4年度第2回関東地方整備局事業評価監視委員会 議事録

開 会

○司会（阿久津環境調整官） 定刻となりましたので、ただいまより令和4年度第2回関東地方整備局事業評価監視委員会を開催いたします。

委員の皆様におかれましては、お忙しい中御出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

私は、本日の進行をさせていただきます、関東地方整備局企画部環境調整官の阿久津と申します。よろしくお願いいたします。

マスコミ関係の方々にもお願いいたします。

本委員会は公開としておりますが、議事の進行上、カメラ・ビデオカメラ等の撮影・録音は関東地方整備局長の挨拶までとさせていただきますので、御協力をお願いいたします。

現在、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、この会場内での対面と各委員等をネットをつないだWeb会議の併用開催としております。

また、本日の委員会は、当局事業評価監視委員会委員12名中12名の方に御出席いただいております。

関東地方整備局事業評価監視委員会運営要領第5条に基づき、委員の2分の1以上の出席となりますので、本委員会が成立することを御報告いたします。

ここで、本日ご出席の委員の皆様を御紹介させていただきます。

委員の紹介

○司会 埼玉大学大学院理工学研究科教授、久保田尚様。

○久保田委員 久保田です。よろしくお願いいたします。

○司会 日本大学経済学部学部長、手塚広一郎様。

○手塚委員 手塚です。よろしくお願いいたします。

○司会 東京都立大学都市環境学部都市基礎環境学科教授、横山勝英様。

○横山委員 横山です。よろしくお願いいたします。

○司会 東京都立大学都市環境学部都市政策科学科教授、朝日ちさと様。

- 朝日委員 朝日です。よろしくお願いいたします。
- 司会 株式会社JTBパブリッシングライフスタイルメディア編集部長、河野多美様。
- 河野委員 河野です。よろしくお願いいたします。
- 司会 東京大学大学院工学系研究科教授、古関潤一様。
- 古関委員 古関です。よろしくお願いいたします。
- 司会 芝浦工業大学建築学部建築学科教授、志手一哉様。
- 志手委員 志手と申します。よろしくお願いいたします。
- 司会 横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院教授、鈴木崇之様。
- 鈴木委員 よろしくお願ひします。鈴木です。
- 司会 千葉大学大学院園芸学研究院准教授、竹内智子様。
- 竹内委員 竹内でございます。よろしくお願いいたします。
- 司会 東京農業大学国際食料情報学部国際食農科学科教授、原珠里様。
- 原委員 原でございます。よろしくお願いいたします。
- 司会 東京商工会議所地域振興部長、平澤哲哉様。
- 平澤委員 平澤です。よろしくお願いいたします。
- 司会 日本大学短期大学部建築・生活デザイン学科准教授、山崎誠子。
- 山崎委員 山崎です。よろしくお願いいたします。
- 司会 以上の委員の方に御出席いただいております。

局長挨拶

○司会 続きまして、本日、審議をいただくに当たり、関東地方整備局長より御挨拶申し上げます。

○廣瀬局長 本日は、お忙しいところ、久保田委員長をはじめ、委員の皆様方には御出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

コロナの関係で、相変わらずこのWebの併用ということで、少し御不自由をかけますけれども、本日もどうぞよろしくお願いいたします。

御存じいただいているかと思いますが、行政、8月末が概算要求の締切りということ、国交省本省のほうは財務省に概算要求を提出しております。3本の柱を立てておまして、安全・安心の部分、それから経済の回復、さらなる好循環という観点。それから、

もう一つは、地域の活力、分散型国土というような軸足を3本において、推進枠という要求枠を最大限に使わせていただいた要求をしているというふうに認識をしているところです。

国土強靱化の5か年加速化対策というのが、これはあるのです。これは予算編成過程で検討をしていくという、事項要求というちょっとマニアックでございますけども、そういう要求で3本の柱に、そのほかに事項要求を幾つか立てて、必要な社会資本整備をしまいたいということで、本省が今要求をしているという状況になっているかと思えます。

ここは関東地方整備局としても、もちろんそれにコミットしているというか、それに当然、組織としてしっかりやっていくんですけど、象徴的なものとする、明後日が昭和22年、利根川が決壊したカスリーン台風からちょうど75年に当たる年になってございます。温暖化の影響か、今も台風が三つ、幸い関東のほうに向きを向けているやつはいないのではないかと思いますけれども、関東としても引き続き危機感を持って、台風の襲来期でございますし、令和元年の台風は10月に来ているということを思えば、引き続き、危機感を持って対応したいと思うんですが。

御存じいただいているとおり、今年8月の上旬からの大雨で、東北・北陸地方中心に大きな被害が発生しておりまして、河川で言うと51水系、123河川が氾濫したというような状況になっているというふうに承知をしております。幸い、大きな人的被害はなかった、これは住民の方々の意識、避難されたというようなことも大いにあるかと思うんですが、なかなかその報道はされてないかもしれませんが、防災施設、洪水調整施設が機能したりとか、いわゆるダブルネットワークを組んでいたことによって、道路が寸断されたものの、もう片方に誘導できて孤立化等を防げたりと、事案も数多く確認できているということかと思えます。

関東地方整備局としては、今年はそのような災害には、幸い今のところ見舞われてないわけでございますけれども、やはりさっきの3本の概算要求の柱じゃないですけども、現場としては、やはり地域の方々の・・・にしっかり応えて、事業をしっかり進めていく必要があるんじゃないかというふうに強く認識を改めてしているところでございます。

今回も、各事業につきまして、投資の効果等の事業の必要性であったりとか、事業の進捗の見込み、あるいはコスト削減等について幅広く委員の皆様のお意見をいただきまして、必要な見直し等も含めて、しっかり進めるものを進めていきたいというふうに思っております。

今回の審議案件は、いずれも道路事業7件の再評価ということになってございます。ちょっと長時間になって大変申し訳ございませんけれども、改めて、委員の皆様から御忌憚のない御意見を頂戴することをお願いいたしまして、挨拶とさせていただきます。本日もどうぞよろしくをお願いいたします。

○司会 それでは、記者の皆様をお願いでございます。カメラ等の撮影、録音につきましては、ここまでとさせていただきます。御協力をお願いいたします。

報 告

○司会 それでは、議事の3番目でございます、第2回の事業評価監視委員会の審議の前の御報告でございます。資料一報告1を御覧ください。

資料一報告1につきましては、第1回委員会の審議案件、一般国道468号、首都圏中央連絡自動車道（川島～大栄）での質疑の補足内容となります。説明につきましては省略させていただきますが、御不明な点などございましたら、後日お知らせください。

資料報告一2に参ります。各種資産評価単価及びデフレーター（平成19年度公表分～令和2年度公表分における各種資産評価単価の訂正について御説明させていただきます。

○河川部（後藤） 河川部河川計画課の後藤と申します。着座にて説明させていただきます。

右上に報告2とある資料を御覧いただければと思います。こちらは本年8月1日に国土交通本省の水管理・国土保全局河川計画課が公表した資料でございまして、その内容は事業評価にも用いられている各種資産評価単価及びデフレーターの訂正に関するものとなっております。

1、訂正の概要にありますように、国交本省が発注した業務の受注者から提出された報告書の数値に誤りがあったということでございます。

また、2、各種資産評価単価の訂正に伴う個別公共事業評価への対応にありますように、事業評価への影響について検証がなされてございます。

次のページ、御覧いただければと思います。今回の訂正で評価額がどのように変わったのかを、一例として対比表を示してございます。ここでは都道府県別家屋1m³当たり評価額が、ほとんどの都道府県で小数第1位のところが下がっていることが分かります。

また、次のページを御覧いただければと思います。訂正前後でどの程度の割合で単価が

変化したか、受注者がどのような誤りをしていたかの一例を示してございます。中断の列にございますように、単価に関しましては、概ねプラス・マイナス数%の範囲で訂正がございました。

また、右側の列にございますように、誤りの内容といたしましては、平均計算の単純な誤りですとか、引用する値の誤り、また、消費税率の入力の誤り、こういった単純なミス等によって誤りが発生してございました。

次のページ、御覧いただければと思います。こちらは事業継続に当たって、直近5年以内に行った事業評価について、影響を検証するために平成29年度以降の事業評価結果について、国土交通本省で確認を行っているという趣旨の記載がなされてございます。なお、平成30年度、令和3年度については、単価の誤りがないということで、29年度、令和元年度、令和2年度の事業評価への影響について検証がなされてございます

結果として、今回の訂正、誤りによって、B/Cが1.0を下回る事業がないことを確認しているとのことでございます。

次のページを御覧いただければと思います。先ほどの国土交通本省が実施した検証の考え方でございますが、例えばこちらにありますマイナス2.78%といった、特に下落した大きな単価を一律に便益に掛けて、厳しい条件の下で、便益が減少したと考えるとB/Cが1を下回ることはない、こういった考えで検証、確認をしているとのことでございます。

以上が、国土交通本省が公表した内容の説明になりますが、関東地方整備局河川部が所掌する継続中の事業に関しましては、今般の単価の訂正等による影響について、より正確に検証が必要であると考えてございまして、現在、精査を進めているところでございます。結果がまとまり次第、公表する予定としております。

以上、御報告でございました。

○司会 以上、御報告させていただきました。

審 議

■事業評価監視委員会 審議案件一覧

○司会 それでは、第2回事業評価監視委員会、議事に入ります。

ここからの議事進行につきましては、久保田委員長にお願いします。よろしくお願いたします。

○久保田委員長 はい、皆様、こんにちは。今日もどうぞ最後までよろしくお願ひいたします。ここから司会進行を務めさせていただきます。

まず最初に、本日審議される案件につきまして、事務局から御説明いただけますでしょうか。

○司会 はい、御説明いたします。本日の審議案件について御説明いたします。資料の1を御覧ください。審議案件は7件で、全て道路事業となります。一括審議案件が2件、重点審議案件が5件となります。

まず、一つ目、新大宮バイパスでございます。こちらにつきましては、事業費、事業期間の変更なしということで一括審議とさせていただきます。

続きまして、上武道路でございます。こちらにつきましては、事業費の増、事業期間の延伸がございますが、基準値ということで一括審議とさせていただきます。

3番目から重点審議でございます。牛久土浦バイパス（Ⅱ期）でございます。こちらにつきましては、事業費、事業期間が、基準値を超えるということで、重点審議ということでしております。

4番目でございます。本庄道路につきましても事業費、事業期間が、基準値を超えるということで重点審議ということでございます。

5番目、渋川西バイパスでございます。こちらにつきましては、事業費が基準値を超える、事業期間については変更ございませんので、事業費増のため重点審議としております。

6番目、松本拡幅でございます。こちらにつきましては、事業期間が延びることでの重点審議の理由になっています。事業費につきましても、基準値以内でございますが、増額になっております。

7番目の両国拡幅でございます。こちらにつきましても事業期間が基準値を超えた延伸ということで重点審議でございます。事業費については変更ございません。

次のページを御覧ください。本日の審議案件の位置を示しているものでございます。

説明につきましては以上でございます。

○久保田委員長 はい、ルールどおりの仕分けで一括が2件、重点が5件ということでございます。よろしいですね。

■再評価案件（一括審議案件）

○久保田委員長 では、一括審議案件から始めたいと思います。まず、御説明をお願いいたします。

○司会 はい、一括審議案件につきまして説明させていただきます。次のページをお願いいたします。

こちらに一括審議案件一覧を示してございますが、申し訳ありません、各委員の皆様へ昨日送付いたしました資料にこちらを添付しておりませんでした。大変御迷惑をかけました。申し訳ございませんです。こちらについて説明させていただきます。

一括審議案件につきましては2件でございます。内容につきましては、この後で説明させていただきます。ここでは関係自治体の意見を説明させていただきます。

まず、新大宮バイパスでございます。関係自治体の意見といたしまして、埼玉県知事、東京都知事、さいたま市長より意見をいただいております。皆様方から、こちらの事業につきまして、重要な事業であり、事業の推進をしていただきたい旨の意見をいただいております。

二つ目の上武道路でございます。こちら自治体の意見として、群馬県知事、埼玉県知事とも、重要な事業であり、事業の推進をしていただきたい旨の意見をいただいております。

個別の説明に入らせていただきます。

まず、一括審議案件につきまして、2件続けて御説明させていただきます。

資料を御覧ください。1件目の一般国道17号新大宮バイパスです。新大宮バイパスは、昭和39年度に事業化した東京都練馬区から埼玉県さいたま市北区に至る延長23.2kmの4～6車線のバイパス事業であり、現在、800億円で事業を進めています。

今回の事業再評価は、事業費の増及び令和12年度としている事業期間の延伸はございませんので、一括審議としています。

事業の進捗状況は、平成6年度までに全区間開通済みであり、用地取得率も99%となっています。

右上の概要図を御覧ください。現在は都心側、図でいう左側となります。暫定2車線区間である2.3kmについて、他の事業と合わせ4車線化を進めているところです。また、埼玉県区間の6車線化は完了しており、現在、概要図の中央にある都市計画道路、道場三

室線の整備に合わせ、町谷立体を実施することとしています。残る用地につきましては、事業進捗に合わせ、必要な用地取得が行えるよう鋭意進めてまいります。引き続き、他の交差点についても関係者と協議し、立体化の必要性について検討をしていきたいと考えています。

事業の投資効率性は、B/C2.3であることを確認しています。

なお、今回の審議より詳細な説明として、次ページ以降に参考資料を添付させていただきました。参考資料1を御覧ください。新大宮バイパス全体の道路構成を示したものです。新大宮バイパス全線23.2kmは、4車線区間と6車線区間で構成されており、4車線区間は掘割構造、6車線区間は中央に自動車専用道路を挟む平面構造となっております。

次に、参考資料2を御覧ください。新大宮バイパスの役割についてです。新大宮バイパスは、首都圏と上越・信越方面を結ぶ広域ネットワークの一部を形成し、人口集中地区の拡大にも寄与する極めて重要な路線であることを示しています。

また、事業全体のB/Cについても確認しております。現在のマニュアルでは、先ほど御説明したとおり、上段の表、費用便益は2.3でございます。改定前の原単位を用いた費用便益は2.1でございました。事務局案といたしましては、鋭意事業進捗が図られていることから、事業継続として諮らせていただきました。

続きまして、2件目の一般国道17号、上武道路を説明いたします。上武道路は、昭和45年に事業化し、埼玉県熊谷市から群馬県前橋市に至る延長40.5kmの4車線のバイパス事業であり、現在、1,800億円で事業を進めています。

今回の事業再評価は、事業費の増及び事業期間の延伸がありますが、ともに10%以内であり、一括審議としています。

事業の進捗状況は、平成28年度に暫定2車線整備は完了し、順次4車線化を進めており、これまで26.6kmが4車線化されています。引き続き、群馬県側の暫定2車線区間の一部について、令和5年度までに順次4車線化する予定です。

今回、事業進捗に伴う事業費増として90億円を予定し、全体事業費を1,890億円としています。

まず、新たに無電柱化推進計画が策定されたことから、約11kmの電線共同溝を整備することとし、64億円の増額を予定しています。

次に、沿道の小学校から歩道整備の要望もいただき、道路管理者として安全な歩行空間確保のため、約9kmの歩道整備として18億円の増額を予定しています。

また、地元からの除草に対する御要望や御相談も多いことから、将来の維持管理コストの削減も考慮し、暫定2車線区間の整備に合わせ防草対策を実施することで、約8億円の増額を予定しています。

これらの事業の追加もあり、現在、令和9年度としている事業期間を3年間延伸し、令和12年度としています。

なお、埼玉県と群馬県境についても、現在、暫定2車線ではありますが、今後、関係者との協議の進捗が調った段階で見直しをしていくこととしています。

今回の事業費増及び事業期間の延伸を踏まえた事業の投資効率性は、B/C1.1であることを確認しています。なお、次ページ以降に新大宮バイパス同様、参考資料を添付させていただきます。

資料1を御覧ください。上武道路全体の道路構成を示したものです。上武道路全線40.5kmは、平面構造、盛土構造、高架構造で構成されており、今回の歩道整備は図面の中央の紫色の点である、前橋市立二之宮小学校、伊勢崎市立あずま南小学校からの要望を踏まえた歩道整備となります。また、電線共同溝についても、電力企業者と調整が調った区間について整備を行います。

次に、参考資料2を御覧ください。暫定2車線整備と4車線化整備後の速度分布となります。暫定2車線の速度分布を見ていただくとおり、暫定2車線整備後も一部旅行速度の低下が発生していることが確認できます。4車線化整備により速度低下が改善されておりますが、暫定2車線区間と4車線区間の接続部では速度低下しており、安定した走行性の確保から、引き続き4車線化が必要となっております。

また、事業全体のB/Cについても確認しております。現在のマニュアルでは、先ほど説明したとおり、上段の表、費用便益は1.1でございます。改定前の原単位を用いた費用便益は1.03ございました。

事務局案としましては、鋭意、4車線化に向け事業進捗が図られていることから、事業継続として諮らせていただきました。

説明は以上でございます。

○久保田委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、ただいま御説明のあった2件、いずれでも結構でございますが、御質問、御意見がありましたら意思表示のほうをよろしくお願いいたします。いかがでしょうか。

特にございませんでしょうか。

それでは、特にございませぬようですので、ただいまの2件につきましては、いずれも継続という判断でよろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 はい、ありがとうございます。では、継続とさせていただきます。

■再評価案件（重点審議案件）

○久保田委員長 では、続きまして、重点審議案件に入ります。

まず、一般国道6号、牛久土浦バイパス（Ⅱ期）について議題といたします。

事務局からの説明をお願いいたします。

○浜谷常総国道事務所長 常総国道事務所、事務所長の浜谷と申します。よろしくお願ひいたします。着座にて説明させていただきたいと思ひます。

一般国道6号、牛久土浦バイパス（Ⅱ期）でございます。事業概要を説明します。牛久土浦バイパスは、茨城県南部に位置する国道6号と並行し、圏央道つくば牛久ICと直結する4車線の道路です。今回対象となるⅡ期区間は、平成26年度に事業費175億円で事業化しています。

牛久土浦バイパスは、全線約15kmのバイパス事業であり、Ⅰ期、Ⅱ期、Ⅲ期と区間は分かれており、これまで段階的に事業着手をしております。今回審議いただくのは、赤く旗上げたⅡ期区間になります。

前回評価時からの整備状況を説明します。用地取得率は、つくば区間で3%から96%、土浦区間では14%から92%まで進捗しています。また、工事については、平成30年度より着手して、現在は橋梁下部工事や改良工事を実施しています。

牛久土浦バイパスに並行する国道6号の交通状況を説明します。国道6号は、信号交差点が連続しているため、速度低下により渋滞が発生しており、車両相互の追突事故が区間全体で約6割発生しています。牛久土浦バイパスの整備により交通の円滑化が図られ、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれます。

緊急事態宣言による交通状況の変化について説明します。令和元年同月と比較したところ、交通量の大きな変動は見られません。

事業費の増加の要因について説明します。今回、45億の事業費の増額を考えており、増加の要因は三つ、一つ目、盛土材の運搬距離の変更により約18億、二つ目、遮音壁の追加により約12億、三つ目、機能補償道路の追加により約15億円となります。

一つ目、盛土材の運搬距離の変更による事業費の増加について説明します。事業化当初は、牛久土浦バイパスから約10kmの仮置場から土砂を運搬する計画でしたが、当該仮置場の使用が困難となったため、県内各地に仮置きされた土砂を運搬する計画に変更するため、盛土時期や運搬距離を考慮し、圏央道などの茨城県内の事業と合わせて土配計画を作成しました。これにより土砂の平均運搬距離が30kmとなったため、事業費が約18億円増額となるためです。

二つ目、遮音壁の追加による事業費の増加について説明します。遮音壁は、事業化後の設計段階において、最新の交通量予測及び沿道土地利用状況を踏まえ設置する計画としていました。事業の進捗を踏まえ、平成31年において最新の交通量予測及び沿道土地利用状況を勘案し、設計を行った結果、環境基準を超過する地点があったため、遮音壁が追加となりました。遮音壁の延長については、つくば区間で約1km、土浦区間も約1kmとなります。これにより事業費が約12億円増加となるものです。

三つ目、機能補償道路の追加による事業費の増加について説明します。事業化当初は、沿道からの利便性を考慮し、既設市道は支障のない範囲でバイパスに直接接続する計画でした。事業化後の設計に基づき、沿道の状況、通学路、バス通りの利用状況など地域の利用状況の意見を聞き、安全性、円滑性について交通管理者と協議を行った結果、機能補償道路により既設市道を集約して、バイパスに接続することとなりました。

これにより機能補償道路及び機能補償道路用地が追加となったため、事業費が約15億円増加となるものです。

事業進捗の見込みについて説明します。用地については、つくば区間、土浦区間の用地取得率が、それぞれ96%、92%となっております。

工事については、橋梁下部工事や改良工事を実施中です。なお、既設水路への流出抑制のため、排水施設については関係機関協議中ですので、協議等の条件が整った段階で事業費への影響を確定する予定です。

事業期間については、前回、平成29年度の事業再評価では、用地着手したところであり、順調な協議、用地取得後の工事工程を見込み、令和5年度までの事業期間としていました。現在、用地の取得が進み、約9割を超えておりますが、一部、用地取得に難航して

いるところもあります。これを踏まえ、今回の事業再評価では、今後の用地取得上の手続や、残る必要となる協議、工事の作業工程を精査し、事業期間を6年間延伸し、令和11年度までとさせていただきます。引き続き、早期開通を目指し、鋭意事業を推進してまいります。

整備効果について説明します。地域製造業への寄与です。バイパス整備前と整備後の利用圏域を示しております。牛久土浦バイパスの整備により、牛久土浦バイパスの利用圏域が拡大し、地域の産業活性化に寄与するものと期待されます。

救急活動の支援です。牛久土浦バイパスの整備により、龍ヶ崎市駅から第3次救急医療の筑波メディカルセンター病院への所要時間が38分から29分に約9分の短縮が見込まれます。

費用便益分析について説明します。今回の再評価の対象はⅡ期となりますが、隣接するⅠ期、Ⅲ期と一体として効果を発揮することから、牛久土浦バイパス全体としての一体評価とⅡ期事業のみの個別評価でB/Cを算出しています。便益算定については、一体評価も個別評価もバイパス全線が完成4車線を供用する令和12年度から50年間便益計上しています。その結果、一体評価区間のB/Cは1.3、個別評価のB/Cは2.7となります。

一体評価の費用便益分析結果について説明します。令和2年度のⅠ期とⅢ期の再評価時に一体評価を実施しているため、そのときとの比較になります。今回評価によるB/Cは1.3となり、前回評価の1.2より増加しています。B/Cが増えた理由は、計画交通量の増加などが考えられます。

個別評価の費用便益分析結果について説明します。今回評価によるB/Cは2.7となり、前回評価の3.6より減少しています。B/Cが減った理由は、事業費増及び事業期間の延伸によると考えられます。

一体評価の残事業B/Cについては、2.3となります。個別事業の残事業のB/Cについては、7.0となります。

一体評価について、前回の費用便益分析マニュアルを適用すると、B/Cは1.3となります。個別評価について、前回の費用便益分析マニュアルを適用すると、B/Cは2.5となります。

コスト削減の取り組みについて説明します。土浦区間の高架橋の形式検討において、直橋から斜橋にすることで橋長短縮となり、桁輸送の効率化や材料費の省力化が図られることから、約2,000万円のコスト削減を実施しています。引き続き、コスト削減に取り組ん

でいきます。

茨城県知事からの意見です。一般国道6号牛久土浦バイパス（Ⅱ期）は、牛久市、つくば市、土浦市内の交通渋滞の緩和、交通事故の減少とともに、首都圏中央連絡自動車道へのアクセス向上による物流機能の強化及び地域産業の発展に大きく寄与することなどから、本事業の必要性は高く、事業を継続することは妥当と考える。なお、早期完成に向けて事業を推進するとともに、徹底したコスト縮減を図るようお願いしたいとの意見をいただいております。

今後の対応方針（原案）について。牛久土浦バイパスの整備により、現道からの交通の転換が図られ、渋滞緩和及び交通事故の減少が見込まれること。また、用地取得率が9割を超えていることなどから、事業継続としています。

説明は以上になります。よろしく申し上げます。

○久保田委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、ただいまの御説明につきまして、御質問、御意見のある方は意思表示をお願いいたします。

鈴木先生、お願いします。

○鈴木委員 横浜国大の鈴木です。

すみません、2点ほど。一つは、遮音壁の追加の件が記載されておりますけれども、これちょっと、私、知らないんですけど、これ何かデシベルで幾つか基準等があって、それを超えてしまうというのが理由なんですか。

○久保田委員長 じゃあ、今の点について、お答えをお願いします。

○浜谷常総国道事務所長 お答え申し上げます。パワーポイントのほうは8ページになります。委員お話しのとおり、こちらについては環境基準、デシベルのデータに基づいて、家が近接するところについて、予測断面を切りまして、そこでの将来交通量のデータに基づいて予測結果と照らし合わせて、超過するところについては遮音壁を設けるといような形になってございます。

以上でございます。

○久保田委員長 よろしいでしょうか。

○鈴木委員 騒音が規定以上あって、なおかつ隣接する箇所に住居があるというのが条件になっているということですね。超えていても、住居がなければ造ってないと、そういう理解でよろしいんですか。

○浜谷常総国道事務所長 おっしゃるとおりでございます。

○鈴木委員 分かりました。

それと、もう1点、補償道路の話なんですけれども、9ページに黄色い線で書いてありますけど、すごく短い区間でも設置している部分と、ある程度距離が離れていても設置していない部分があるのは、これはもう精査した形でこれがベストだというのがここに記載されているのでしょうか。それとも、今後、ある程度まだここから変更の見込みがあるのでしょうか。

○浜谷常総国道事務所長 お答えさせていただきます。パワーポイントは9ページになります。変更はもうないというふうに、今、事務所のほうでは考えてございます。平成30年の8月に、一応、関係機関協議というのが、一応地元の方の意見も聞いて、調っております。その前に、地元の方々と用地説明会も含めて、10回程度の意見交換をして、先ほども説明したとおり、沿道の状況だとか、通学路、バス通りの利用状況などいろいろと地域の利用状況の意見を聞きながら、あとは安全性について交通管理者と協議を行った結果、このような形にしたということでございます。

以上でございます。

○久保田委員長 はい、ありがとうございました。

鈴木委員、よろしいでしょうか。

○鈴木委員 はい。ちなみに、これ既設の道路、例えば下の真ん中辺なんて、すごく三角形というのか、非常に細かな交差点がかぶるようになってますけど、この既設の道路は手はつけないんですか。要は、結局この機能補償道路がぱっと並行して走るようになるので、それに合わせて、周りの道ももうちょっときれいに、それともお金がかかっちゃうからやらないんですかね、やっぱり。どうなんでしょう。

○久保田委員長 はい、いかがでしょうか。

○浜谷常総国道事務所長 今の御質問は、9ページの右下のところ、機能補償道路のところが直接つながるのではなくて、ちょっと逃げるような形になっているところだと思います。こちらについても、現地の状況等を踏まえて、適切な位置、これは交通管理者、警察とも調整しながら協議した結果でこういった形になっているというように御理解いただければと思います。

以上でございます。

○鈴木委員 分かりました、はい。

以上です。

○久保田委員長 はい、ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。古関先生、よろしくお願いします。

○古関委員 スライドだと7枚目の盛土材の運搬距離の変更について、2点、質問をさせていただきます。

まず、1点目は、こういう運搬距離が長くなると、金額的に18億円増額されるだけでなく、例えば運送に伴ってCO₂が多めに排出される等の負の影響があるわけですが、本来こういうのは、そのプロジェクトの中で切り盛りバランスを取って、プロジェクトの中でバランスが取れるようにするのが原則なんですが、このプロジェクトではそうすることが難しかったのでしょうか。まず、これ1点目の質問です。

○久保田委員長 いかがでしょうか。

○浜谷常総国道事務所長 はい。まず、7ページのところでございます。先ほど説明をさせていただいたとおり、今回は仮置場の変更ということで、コスト高になったということでございます。委員御指摘のとおり、道路を造るときには、当然切ったり盛ったりする、現場内でバランスを取るというのが基本という考えに基づいてやってございます。こちらについては、道路と交差するところだとか、橋梁のところ、特に前者の道路と交差するところが結構ありまして、その部分というのは、当然、交差道路をまたぐためには高くしなくちゃいけない、そういったところでどうしても盛土が発生してしまうということで、盛土のほうが多くなったというような形になってございます。

あと、ここは切土だとか盛土が連続するようなどころではなくて、田んぼのようなどころになりますので、そういった中で総合的に勘案して、約26万m³と書いてございますけれども、それが出てきたというような形で御理解いただければと思います。

以上でございます。

○久保田委員長 古関先生、そういうことでよろしいですか。

○古関委員 はい。では、それを受けて二つ目の質問、よろしいでしょうか。

関係者間で協議したと、調整したと、ここの資料に書いてありますが、その結果として、このプロジェクトでは18億円の増額になったけれども、別なプロジェクトでは、この当初当てにしていた、この盛土材を使えることになった結果、18億円以上の減額になって、トータルでは最適化されているという理解でよろしいでしょうか。

○久保田委員長 いかがでしょうか。

○浜谷常総国道事務所長 まず、関係機関でございますけれども、これは、土を扱っているそれぞれの県などの事業者の皆さんになります。基本的には、ここの仮置場から私どものほうが運搬費をかけて取りに行く、その運搬費について、長くなるからコスト高になるという形で、今回増額させていただいているんですけれども。その部分というのは、既に県のほうが準備している仮置場として置いているところになりますので、その置いてある場所に持ってくるのはそれぞれの他の事業の事業者の方が持ってくるような形になりますので、そこまでの精査というのは、正直言って、させていただいてないようなところで、ちょっと答えになっているかどうか分からないんですけれども。

○久保田委員長 という御事情ですが、いかがですか。

○古関委員 本来であれば、国土交通省なんですから音頭を取っていただいて、そういう先ほど申し上げたように、金額的なデメリットだけではなくて、環境へ及ぼす負のインパクトもございますので、それが最適化が図られるような調整をぜひ今後はしていただければと思います。これはコメントです。

以上です。

○久保田委員長 どうぞ。

○浜谷常総国道事務所長 すみません、ちょっと補足ですけれども、今の建設発生土情報交換システムというようなもので、どういったところで土が出るのかというのを、それぞれの事業者で共有するようなシステムがございます。そういったものを活用しながら対応していくと。今までもしていますけれども、今後もそういったことで対応していきたいと思っておりますので、御理解のほどよろしく申し上げます。

○久保田委員長 はい、ありがとうございます。今後の課題ですね、複数の事業にまたがって最適化を図るといふ御提案をいただいたと理解しました。ぜひ今後の検討課題としていただきたいと思います。

そのほか、いかがでしょうか。どうぞ。

○横山委員 都立大の横山です。

私もこの辺に住んでいたことがあるので、30km、遠いなと思ってですね。これ例えば、このお金で近辺に用地を買っちゃうとかいうのは駄目なんですか。仮置きなので借りという前提なんでしょうけども、事業期間が10年、20年あるのであれば、仮置場を用地買収、この道路事業の中で仮置場を用地買収して、このお金よりも安く済むのであれば、いずれまた売るとかいうことも考えると、あまりそういうことは仮置場のためにわざわざ買

うということはないのかもしれませんが、何かコスト的に考えたときに、そういう選択肢というのはないのかなと思うんです。

○久保田委員長 いかがでしょうか。

○浜谷常総国道事務所長 よく分かります。全ての可能性の中で、やっぱりコストというのを考えなくちゃいけないところはあるかと思うので、選択肢の一つになるかとは思いますが。ただ、今の仮置場というのが、既に県が用意しているところになりますので、今、他の事業でも、我々進めているんですけども、仮置場というのが地元にとってやっぱりいい施設じゃないところがありまして、そういったところの交渉だとか条件みたいなものというのを照らし合わせると、単に土地を借りて、そこに土を入れるというだけではなくて、安全管理だとか、あとは粉塵が飛ばないように何らかの工夫をするだとか、そういったことを考えると、一般的にはなかなか厳しいかなというのが今の意見でございます。趣旨はよく分かります。

以上でございます。

○横山委員 はい、ありがとうございます。先ほどの委員の御意見にもありましたように、やっぱりCO₂が増大するという側面も相当大きいのかなと思ってですね、B/Cでは測れない、そういった負の側面もあると思いますので、将来的に御検討いただければと思います。

○久保田委員長 ありがとうございます。

そのほか、どうでしょう。よろしいでしょうか。

そうしますと、よろしければ、特に否定的な御意見はなかったと思いますので、本件については継続というふうに判断してよろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 はい、ありがとうございます。では、継続とさせていただきます。ありがとうございます。

では、続きまして、一般国道 17 号本庄道路を議題といたします。準備が調い次第、よろしくお願いたします。

○阿部大宮国道事務所長 よろしくお願いたします。大宮国道事務所、事務所長の阿部でございます。座って説明をさせていただきます。

ここからは、一般国道 17 号、本庄道路について説明をさせていただきます。資料の 4 を御覧いただければと思います。

まず、事業の概要でございます。本庄道路は、埼玉県深谷市岡から群馬県高崎市新町に至る延長 13.1 km の国道 17 号バイパス事業でございます。交通渋滞の緩和、防災震災対策を目的としております。

今回再評価の対象区間は、埼玉県本庄市沼和田を起点として群馬県高崎市新町までの延長 7 km の本庄道路 I 期区間となります。当該区間の計画交通量は、2 万 6,800 台から 3 万 5,100 台。事業費は 362 億円で、前回再評価時の事業費 260 億円に対して、102 億円の増額を見込んでおります。

次に、事業の進捗状況でございます。本庄道路 I 期区間につきましては、平成 15 年度に事業化した後、平成 25 年度に工事着手しております。また、令和 4 年度には、隣接する本庄道路 II 期を事業化いたしまして、本庄道路全体の 13.1 km が事業中区間となっております。

前回評価以降の主な整備状況につきましては、用地取得率は前回 23% から今回 86% へと進捗しており、工事中の区間も前は神流川橋架替区間のみでしたが、事業区間全体へと拡大しております。また、神流川橋架替区間については、今年、令和 4 年内に暫定 2 車線で開通予定となっております。引き続き、用地取得、工事を推進し、事業進捗を図ってまいります。

次に、事業により期待される社会情勢の変化について説明いたします。並行する国道 17 号現道には、主要渋滞箇所の勅使河原北交差点と若泉二丁目交差点が位置しており、渋滞が発生しています。また、交通事故については、追突事故が多く発生している状況となっております。本庄道路の整備により現道区間の交通が転換され、交通混雑の解消、交通事故の減少が見込まれております。

続いて、事業の必要性についてでございます。一つ目、防災・震災における緊急輸送道路の確保でございます。国道 17 号は東京と新潟を結び、埼玉県内を縦断する主要な幹線道路であり、緊急輸送道路にも指定され、関越自動車道の代替路としての役割を果たす重要な路線でございます。また、本庄道路終点には災害時の輸送拠点となる陸上自衛隊新町駐屯地が立地しております。当該路線の整備により、これの一部を担う神流川橋、こちら架設後約 90 年が経過する橋梁でございますが、これが架け替えられ、災害時の物資輸送等のネットワーク強化が図られます。

二つ目は、地域の幹線ネットワークの形成でございます。先ほどと重複いたしますが、本庄道路は、首都圏と上越・信越方面を結ぶ大動脈である国道 17 号のバイパスの一部であります。当該路線の整備により、既に開通済みの深谷バイパス、熊谷バイパス及び事業中の上尾道路と一体となって、県北、県央地域の幹線ネットワークを形成します。

ここからは事業変更の内容について説明いたします。前回よりも事業費は 102 億円の増額が見込まれておりますが、その要因は電線共同溝の追加、埋蔵文化財の発掘の 2 点となります。

1 点目、電線共同溝の追加について説明いたします。電線共同溝は、地震や台風等の大規模な災害が発生した際に、電柱等が倒壊することによる道路の寸断を防止する防災の観点、歩道の有効幅員を広げることで通行空間の安全性、快適性を確保する安全・快適の観点等から整備を推進しているところでございます。

本事業においては、平成 28 年に施行された無電柱化の推進に関する法律等に基づき、占用予定企業者との協議を踏まえて電線共同溝整備を行うこととなり、約 88 億円の事業費増額を見込んでおります。

2 点目、埋蔵文化財の発掘についてでございます。埋蔵文化財については、事業地内にご覧の上里町金久保地区において試掘調査を実施した結果、こちらから奈良及び平安時代の遺跡が発掘されております。このことを踏まえて、発掘調査に必要な費用として約 14 億円の増額を見込んでおります。

次に、事業進捗の見込みについて説明させていただきます。先ほど御説明した電線共同溝の追加及び埋蔵文化財調査の追加に伴い、事業期間を令和 4 年度から令和 12 年度に延伸するものでございますが、引き続き、用地取得を進めるとともに、神流川橋架替を含めた工事の推進を図り、早期完成を目指してまいります。

また、今後の事業を進めるに当たりまして、軟弱地盤対策、こちらが必要になってまいりますので、こちら検討もしてまいります。具体的には、用地取得後に追加の地質調査を行ったところ、当初想定していた地盤状況と異なることが確認されたところがございます。今後も、用地引渡しが進んだ箇所から順次調査を進める予定でございます。この地質調査の結果に応じまして、必要な軟弱地盤対策を見定めてまいりますので、こちらについては今後、費用の増減が見込まれております。

ここからは事業の投資効果について説明いたします。主な整備効果の一つ目として、リダンダンシーの確保でございます。第一次特定緊急輸送道路に指定されております国道 17

号現道は、車道部と沿道建物とが近接しておりまして、地震発生時には建物倒壊等による通行障害が発生することが懸念されております。本庄道路の整備により、災害時におけるネットワーク機能の確保が図られ、救急救命経路及び物資輸送経路の確保を支援いたします。

次に、二つ目、救急医療サービスの充実についてでございます。埼玉県的人口 10 万人に対する医師の数は全国ワースト 1 位の状況であり、また、沿線自治体のうち 3 自治体は埼玉県内のワースト 10 位以内に位置している状況でございます。当該路線の開通により、第三次救急医療施設への搬送時間が短縮し、30 分圏域人口が約 4 万人増大するなど、地域の医療体制の充実を支援してまいります。

次に、事業の投資効果について説明いたします。本庄道路 I 期は、隣接する本庄道路 II 期と一体として効果を発揮することから一体評価を行っております。B/C については、一体評価で 1.6、I 期単独評価では 1.8 となっております。

こちらは一体評価の結果について、前回と今回の比較を実施したものでございます。前回の数値は、事業評価監視委員会とは別で、令和 4 年 3 月の社会資本整備審議会道路分科会事業評価部会での数値となりまして、こちらは令和 3 年度の本庄道路 II 期新規事業採択時評価における一体評価の値となっております。

今回、事業費の増額、事業期間の延伸、基準年度の見直しにより、B/C が前回より 0.6 ポイント減少し、1.6 となっております。

続いて、個別評価の結果について、前回との比較を説明いたします。前回再評価時には事業化されておられませんでした本庄道路 II 期が事業化されたことに伴い、ネットワーク効果が発揮し、特に総便益 B が増大しております。そのため、事業費の増額、事業期間の延伸、基準年次の見直しがありましたが、B/C は 0.1 ポイント増加して、1.8 という結果となっております。

こちらは一体評価の費用便益分析の詳細を示したものでございます。B/C は事業全体で 1.6、残事業の B/C は 2.6 となっております。

こちらは個別評価の詳細について示したものでございます。B/C は事業全体で 1.8、残事業では 4.8 となっております。

次に、参考といたしまして、H29 原単位を使用した場合の一体評価についてお示しします。事業全体においては、B/C 1.6 に対し 1.5、残事業においては 2.6 に対し 2.4 となっております。

同じく、個別評価での比較でございます。事業全体のB/C1.8に対して1.7、残事業においては4.8に対し4.5となっております。

次に、コスト縮減の取り組みについて説明いたします。神流川橋の架設に当たっては、低水路内の標準的な仮設工法である仮栈橋設置工法から、大型土嚢による河川切り廻し工法への見直しを行い、約2.6億円相当のコスト縮減を図っております。事業の推進に当たりまして、引き続き、コスト縮減について取り組んでまいります。

次に、関連自治体の意見についてでございます。関連自治体といたしまして、埼玉県、群馬県の両県から意見を頂戴しているところでございますが、いずれの県からも早期完成、事業推進といった御意見をいただいているところでございます。

最後になります。今後の対応方針についてでございます。費用対効果については、先ほど説明したとおり、事業全体で1.6となっております。事業の必要性等に関する視点、事業進捗の見込みの視点、コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点を踏まえ、対応方針といたしまして、事業を継続とさせていただきたいと考えております。

資料の説明は以上となります。御審議のほどよろしくお願いいたします。

○久保田委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、御質問、御意見等がありましたらお願いいたします。

竹内先生、どうぞ。

○竹内委員 ご説明ありがとうございました。1点、ご質問させていただきますが、8ページ目の共同溝の断面図についてですが、今回、電線共同溝の整備についてということですが、現在、無電柱化、ウォークブル、緑化など、歩道の狭い空間で担う役割が非常に大きくなっています。一方で現場では、狭い空間に植樹した街路樹の根上がりなどの問題があります。今回、地下空間に電線共同溝を整備するため、植栽空間が狭くなると思いますが、何か技術的な工夫があれば、教えていただければと思います。

○久保田委員長 はい、お願いします。

○阿部大宮国道事務所長 御指摘のとおり、歩行空間の確保という観点、先ほども御説明したとおり、電線共同溝事業の大きな目的の一つとなっております。こちらの当該区間については、植樹帯を設けることとなっておりますが、例えば根が伸びていって、地下の電線共同溝等に干渉しないように、抑制シート等を設置するなどの工夫を考えているところでございます。

以上でございます。

○久保田委員長 はい、ありがとうございました。いかがでしょうか。

○竹内委員 ありがとうございます。街路樹の植栽空間は非常に限られており、現場で困っている例が多い状況です。国道は幅員が広いので、まだほかの地方道に比べれば街路樹を大きく育てられる可能性があると思います。ぜひ色々な工夫をしていただいて、その標準断面を全国に伝えられるような、よい事例としていただければありがたいです。よろしく願いいたします。

○久保田委員長 はい、よろしく願いいたします。ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

古関先生、どうぞ。

○古関委員 11枚目のスライドについて。今後の話ですけれども、こうやって追加で地盤調査をした結果、追加の軟弱地盤対策の必要性があるかもというふうに書かれていますが。確認ですけれども、地盤調査を追加でした結果、当初よりも例えば液状化対策の範囲が小さくなって、減額になる箇所もあり得るという理解でよろしいでしょうか。

○久保田委員長 お願いします。

○阿部大宮国道事務所長 御質問ありがとうございます。御指摘のとおりでございます。結果、必要な対策が縮小する可能性もありますので、あくまで事業費の変動の要因ということで、今回御説明をさせていただいております。ですので、増える可能性もありますし、減る可能性もあるということで御承知おきいただければと思います。

○古関委員 そうだとすると、枠の中の3行目は、軟弱地盤対策を追加することばかりが何か念頭にあるような書き方ですが、軟弱地盤対策の範囲等について、より精査していくという書き方のほうが誤解なく伝わるのかなと思います。

以上です。

○久保田委員長 はい、ありがとうございました。趣旨は皆さん共通で理解しましたので、議事録等でそのように表現していただきたいと思います。ありがとうございました。

では、朝日先生、どうぞ。

○朝日委員 費用が増加する原因と、あと期間が延長する原因について御説明いただきよく分かったんですけれども。どちらかという、その伝え方の話かもしれませんが、電線共同溝と埋蔵文化財とはこういう法律があって、こういうルールがあるのでコストが上がりましたという御説明なんです。道路に関して、電線共同溝をやることで、例えば防災に関して道路啓開が早くなるとか、先ほど言った歩道に対する影響ですとか、いろんな影

響があると思うんです。そこは一旦、自明になっていることなのかもしれませんが。あと埋蔵文化財について、埋蔵文化財を発掘する。それが道路にとって、あるいは社会にとってどういった影響があるのかということも、道路に関連するところというのは、もしかしたらあるかもしれないです。地域経済とかそういった意味で。

そういったコストに対して、この増加する、変更する部分で何のメリット、便益が生じているのか、生じる可能性があるのかの御説明があるといいなというふうに思いました。

全体として、コストに見合って、道路の効果が依然として見込まれます。それを確認する場としてはいいんですけども、先ほどのように変わったところでCO₂が増えるかもしれない、あるいは遮音壁を造ったところで、これは前の件になって申し訳ないんですけど、遮音壁を造ったことで騒音コスト、社会的費用が減るかもしれないといった、コストだけじゃない部分、さらに社会的コストを抱える、あるいは、逆に便益になる部分があるというところが、何で変更するのかという情報としては知りたいなというふうに思うところなんです。

電線共同溝は 88 億円と大きな額ですし、今後も出てくることかと思しますので、この区間の道路にとってどんなメリットなり、あるいは逆に社会的コストの可能性のあるのかということも、併せて情報をいただけたらいいなと思いました。意見です。よろしく願いいたします。

○久保田委員長 はい、ありがとうございました。何かコメントをいただければと思いますが。

○阿部大宮国道事務所長 御質問をありがとうございます。

先ほども御説明させていただきましたとおり、やはり電線共同溝は、様々な効果が発揮されるところでございます。1点目は、防災対策の観点。それから、歩行空間確保ということで、安全・快適の観点。さらには、電線がなくなることによる景観面での観点。そういった様々な社会的メリットというものが発生しているものでございます。こちらについては電線共同溝も法令に基づきまして、我が国として無電柱化を進めていく、そうした中で道路を例えば新しく造る際には、新しい電柱は基本的には立てない、抑制していくと、こういった法令に基づいて施策として決められているところでございます。本庄道路につきましても、電線の占用予定企業者と協議をして、新しい電柱を立てない、電線共同溝を整備していくのだということ合意を図っていったものでございます。

埋蔵文化財については、道路事業としての社会的メリットというものをなかなか説明す

るのは困難ではございますが、別の法令でございます文化財保護法におきまして道路等の事業を行う、工事を行う際には教育委員会等と例えば書面の提出でございますとか、あるいは協議を行いまして、包蔵地を確認し、調査を実施していくものです。こちらは文化財保護というまた別の観点から事業者としての社会的責任として実施していかなければならないというふうに認識をしているところでございます。

お答えになっているかどうか分かりませんが、以上でございます。

○久保田委員長 はい、ありがとうございました。

朝日先生、便益というか、何らかの方法でこの道路事業をやったおかげでこういうことができるということを何か上乘せできるような方法はないだろうか、そういう御提案だというように私も受け取りましたので、これも、今後の課題というふうに受け止めさせていただきます。ありがとうございました。

そのほか、いかがでしょうか。どうぞ。

○横山委員 用語の確認なんですけれども、軟弱地盤って、私の理解だと、沖積層で粘土が堆積しているようなところで、今回は砂礫層で支持力は強いんだけど地震時に液化しやすいということで、何か私の理解では軟弱と液化化って別のような気がしているんですけれど、これは一緒なのですか。

○久保田委員長 いかがでしょうか。

○阿部大宮国道事務所長 委員御指摘のとおり、今回は砂礫層ということで、液化化の懸念というもので設定をさせていただいておりますけれどもそれを総じて、軟弱地盤対策という言葉でまとめてしまっただけかということについては、にわかにお答えできませんが、内容といたしましては、御指摘のとおり液化化の懸念に対するものでございます。失礼いたします。

○久保田委員長 ありがとうございます。言葉の定義は、もし後日調べた上で、何か修正の必要があれば直していただくということで、内容は皆さん御理解いただいたとおりです。ありがとうございました。

そのほか、ございますでしょうか。お願いします。

○手塚委員 コメントします。道路事業での電線共同溝の費用の追加は、平成 28 年に施行された無電柱化の推進の法律によるものですね。一方で、この事業評価は5年スパン（5年ごとに）やっています。そのため、事業（評価期間）の途中でこの無電柱化がどうしても入ってきてしまい、この事業にかかわらず（無電柱化の推進のための）費用の増額を入

れざるを得なくなります。したがって、よくないですよというのではなくて、新しく追加されたものなので、(別途) 無電柱化による便益と費用について、お話しいただければよいと思います。

○久保田委員長 ありがとうございます。今後、多分同じような事例がいっぱい出てくるでしょうから、そのときの表現の仕方について御検討をいただければということで、よろしく願いいたします。ありがとうございます。

ほかにございますか。よろしいでしょうか。

それでは、本事業については継続という判断としたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 はい、ありがとうございます。そういうことでよろしく願いいたします。

では、続きまして、一般国道 17 号、渋川西バイパスを議題といたします。準備ができましたら、よろしく願いいたします。

○青木高崎河川国道事務所長 高崎河川国道事務所の青木と申します。どうぞよろしくお願ひします。それでは、着座にて説明させていただきます。

一般国道 17 号、渋川西バイパスでございます。事業の概要でございますが、渋川西バイパスは、平成 16 年度に事業化したしまして、群馬県渋川市中村から同県同市金井に至る延長 5 km のバイパス事業でございます。現在、215 億円で事業を進めているところでございます。今回は事業費の増があるための、その内容について御説明をさせていただきます。

まず、渋川西バイパスでございますが、群馬県渋川市と長野県の東御市を結ぶ上信自動車道の一部でございます。上信自動車道の起点部分の一部になってございます。高速道路の空白地域を補完しまして、広域ネットワークを形成するものでございます。また、ぐんま・県土整備プラン 2020 におきましても、防災・物流集積エリア間を結ぶ強靱な道路ネットワークとして位置づけられているものでもございます。

事業の進捗状況でございます。本事業につきましては、用地取得率は 100% でございます。図面の右側でございますが、現道拡幅区間といたしまして、平成 22 年度から工事着

手いたしております。平成 25 年度までに 4 車線の工事が完了しております。今回は、この点線部分、いわゆるバイパス区間と呼ばせてもらいますが、バイパス区間につきましては、令和 7 年度の供用に向けて現在工事中でございます。

そのバイパス区間の工事状況でございます。切土区間と盛土区間で構成されておまして、今現在、切土区間におきましては、このように令和元年度より函渠工事を実施しております。盛土区間でございますが、こちらにつきましては令和 3 年度より同じ函渠工、また盛土工を実施しているところでございます。

続いて、17 号の交通状況についてでございます。現道拡幅区間の開通によりまして、並行する 17 号につきましては、旅行速度で約 10 km 向上しております。渋滞損失時間も約、年間約 7 万時間の一定の渋滞の緩和は見られるところでございますが、こちらの交差点区間におきましては、まだまだ速度低下や、死傷事故率も高い状況となっております。バイパス区間が開通することによりまして、さらなる渋滞緩和、交通事故減少が期待されるものと考えております。

事業費の増加要因についてでございます。主に三つです。一つ目、巨石に対応可能な地盤改良工法への変更による事業費の増加で約 19 億、二つ目、現場内発生土の流用が困難となったことによる土砂購入費・土砂処分費の増加で約 14 億、三つ目、掘削法面の安定化のための吹付コンクリート工の追加による事業費の増加で約 2 億の合計 35 億の増額を予定しております。

一つ目の巨石に対応可能な工法への変更でございます。事業は、バイパス部の施工の進捗に伴いまして、事前のボーリング調査で判明できなかった巨石、写真のほうになりますけれども、このような大きな巨石が不規則に出現するような状況でございます。想定しなかったこのような巨石の状況がございまして、それにより当初予定していた施工機械のこのようなロッドの破損、掘削ヘッド部の破損が生じたために、所定の深度までの改良ができないような状況となってしまいました。

この巨石につきましては、比較的浅い範囲に出現するために、盛土の安定解析ではまだまだその巨石の下の部分に想定すべり線が位置するものですから、巨石の下の支持層までに地盤改良が必要な状況でございます。

そのため、この巨石に対応可能な先行削孔併用による地盤改良工というものを、追加して、こちらにつきまして約 19 億の増額を予定しているところでございます。

現在も残りの地盤改良を実施しているところでございますが、施工済み箇所と同様に、

やはり巨石が出現している状況でございます。今回の増額が、残りの全エリアで最大限巨石が出現すると想定して費用を見込んでいるところでございます。

また、この採用した工法につきましても、コスト縮減を意識しつつ対応しておりまして、後ほど取組について説明させていただきます。

続いて、土砂購入費・処分費の増加でございます。当初、切土で発生する約 11 万 m³の土砂について、盛土箇所へ流用を想定しておりました。しかしながら、土質試験の結果、半分に当たる約 5 万 5,000 m³の土砂が路床や裏込土に適さないことが判明しております。ここで一部、訂正をお願いします。

こちらの土質試験結果で、判定、括弧の部分で、塑性指数が小さいとありますが、こちらは大きい間違いでございます。そのような状況で、また現場条件も狭隘でございまして、どのような対策がよいかという比較検討をした結果、発生土の改良に対しまして、他の事業へ搬出していく方がまだ安価ということで、かつ不足した分を購入しても安価ということで、改良ではなく他事業への搬出ということで、残りを購入するほうを採用しております。こちらの増額と、さらに、当初、軽石が出る処分費の分を見込んでおりましたが、こちらにつきましても多く発生しております。その分が増額になっておりまして、約 14 億の増額となっております。

三つ目でございます。掘削法面の安定化のための吹付コンクリート工の増加でございます。こちら函渠施工時に、掘削した法面が、雨水によりまして写真のように浸食や肌落ちのような現象が確認され、現場の安全確保のために法面保護を施工する必要が生じたものでございます。

法面浸食は、最初の 1 号函渠の方で確認されておりますので、同様に施工する箇所のところも同じような対策をする旨、安全対策としてコンクリート吹付工を実施することといたしまして、約 2 億の増額を予定しております。

事業の進捗見込みでございます。こちらにつきましては、今現在、工事中で、令和 7 年度の開通に向けて鋭意事業を推進しているところでございます。

事業の投資効果でございますが、交通渋滞でございます。先ほども述べさせていただきましたが、今現在でも速度の上昇がありますので、こちら完成の暁には、さらなる混雑緩和が見込まれます。

続きまして、安全性と信頼性の向上についてでございます。こちらの周辺道路につきましては、非常に脆弱な道路でございまして、多数の通行規制が発生しているような状況で

ございます。こちらの事業が整備されることによりまして、一例でございますが、東吾妻町役場から第3次救急医療施設の群馬大学医学部附属病院の所要時間が、完成の暁には14分の短縮が見込まれることとなっております。

続きまして、地域の活性化でございます。群馬県はキャベツの主産地でございます。そのうちの9割が嬭恋村で生産されております。こちらの事業の整備によりまして、輸送時間の短縮はもとより、安定輸送が図られ、地域の産業活動に寄与するものと考えております。

続いて、観光活性化でございます。上信自動車道の周辺に、草津温泉、万座温泉、それから伊香保温泉という温泉地が立地しております。当該事業の整備によりまして、渋川伊香保ICから一例で草津温泉まで、所要時間が約29分短縮されることとなりますので、観光の活性化が期待されるものと考えております。

また、JR吾妻線がここにあります。やはり車での移動が便利なエリアであるということもあるので、29分の短縮効果は大きいものと考えております。

次に、費用便益分析結果でございます。今回の評価によるB/Cにつきましては1.4でございます。前回は令和元年度となりますけれども、前回評価と数値には変わりはありません。

残事業のB/Cにつきましては、6.3という結果でございます。

なお、参考までに、前回のH29原単位を使用しますと、B/Cにつきましては1.3となりまして、残事業費のB/Cにつきましては6.2となっております。

続きまして、コスト削減の取り組みにつきまして御説明します。本事業につきましては、いわゆる暗渠タイプの側溝を用いていますが、従来の街渠縦断管でいきますと、ところどころにグレーチングを設けまして集水するんですが、これを隣のような路面に連続して集水スリットがあるようなタイプ、いわゆる都市型側溝と言われているものですが、こちらに見直しをいたしまして、約6,000万円相当のコスト削減をしております。

続いて、先ほどの巨石のほうの対応でございますけれども、こちら通常であれば、左側にあるようなオールケーシングの掘削による地盤改良というものがございますが、こちらにつきましては、今回の箇所は巨石が出現した箇所に限って、この先行削孔を併用した地盤改良というものを組み合わせて、こういった工夫をしながらやっていくということをいたします。そうすると全体でオールケーシングを採用した場合は約18億円ほどかかるところを、こちらを組合せでいきますと約12億ということで、6億相当のコストを削減して

いるところでございます。

続いて、群馬県知事からの御意見でございます。知事のほうからは、本事業は、本県渋川・吾妻地域の連携強化や活性化に大きく寄与する上信自動車道の一部を担うとともに、国道 17 号の交通渋滞の緩和や道路交通の安全性向上等を図る上で重要な事業であり、早期完成に向けて事業推進を図られたい。なお、コスト縮減を徹底し、効率的、効果的に事業を推進されたいと御意見をいただいているところでございます。

最後に、今後の対応方針でございますが、渋川西バイパス事業につきましては、高速道路空白地域を補完して広域なネットワークを形成すること、渋川伊香保 I C から吾妻地域へのアクセス性向上ということで、観光産業等を支援すること。また、令和 7 年度の開通に向けて、事業進捗が図られていますということから、事業継続とさせていただきたいと考えております。

説明は以上となります。御審議のほどをよろしく願いいたします。

○久保田委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、何かございましたら、お願いいたします。

山崎先生、どうぞ。

○山崎委員 御説明ありがとうございます。事業の投資効果のところなんですけど、たまたまちょっと仕事で関わったので。今、万座温泉と草津温泉を取り上げていますが、中之条のほうも割と最近、四万温泉はすごく不便なところにあるんですけど、中之条というまちも、かなり最近、観光に力を入れていて、見どころも強いところですから、ぜひ入れておいていただきたいかなと一瞬思いました。

以上です。

○久保田委員長 ありがとうございます。いかがですか。

○青木高崎河川国道事務所長 分かりました。いろいろなところで説明する際には、ぜひ入れておきたいと思います。ありがとうございます。

○久保田委員長 ありがとうございます。

ほか、どうでしょうか。よろしいでしょうか。

古関先生、どうぞ。

○古関委員 すみません、いつもぎりぎりです。19 枚目のスライド、お願いします。

このように地盤改良絡みで追加コストを 18 億から 12 億に 3 分の 2 に圧縮していただいたというのは、非常に評価できる試みだと思いますので、ぜひ同様な地盤条件に他の事業

が当たったときに、参考になるようにうまく情報共有していただいて、関連学会での発表とか、何かそういう技術情報誌への投稿とか、そういう形で今後に生かしていただければと思います。コメントです。

以上です。

○久保田委員長 はい、ありがとうございました。

○青木高崎河川国道事務所長 ありがとうございます。いろいろ参考にさせていただきます。

○久保田委員長 よろしく願いいたします。

そのほか、よろしいでしょうか。

では、よろしいようであれば、本事業につきましては継続と判断したいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 ありがとうございます。では、継続とさせていただきます。

ありがとうございました。

では、次は、一般国道 19 号、松本拡幅を議題といたしますので、準備ができましたらお願いいたします。

○小澤長野国道事務所長 長野国道事務所の所長を務めております、小澤と申します。よろしく願いいたします。説明は座って失礼させていただきます。

一般国道 19 号、松本拡幅について御説明させていただきます。

最初に、事業の概要について御説明をさせていただきます。本事業、長野県松本市の中心市街地を南北に通過します国道 19 号について、延長 1.6 k m の区間を対象に、現在の 2 車線から 4 車線に拡幅するとともに、そのうち 2 か所ございます主要渋滞箇所を含む区間 1.1 k m を立体化するものでございます。ちょっと位置関係を、こちら画面の平面図右上ですけれども、こちらで補足させていただきます。画面右側が北、左側が南でございます、南北に 19 号が走り、赤点線で事業箇所を旗上げさせていただきます。ここの西側に長野自動車道が並走しておりまして、158 号を介して松本 I C と接続をいたします。

また、事業箇所の東側には J R の松本駅、北松本駅といった主要な駅、また松本市役所、観光名所でございます松本城などがございまして、これらの施設を結ぶ箇所に、この松本

拡幅事業区間がございまして、交通の集中がするところでもあり、交通混雑の緩和、また、交通安全の確保、地域活性化の支援を目的に事業を進めさせていただいております。

平成 10 年度に事業化されまして、全体事業費、前回再評価時 170 億円に対しまして、今回 180 億円として御審議いただきたいと考えてございます。

続きまして、事業の経緯でございます。平成 10 年度の事業化の後、平成 17 年度から用地買収に着手しました。そして、平成 23 年度から工事に着手、そして平成 26 年 3 月に主要渋滞箇所であります渚 1 丁目交差点、こちらの上り方向、長野から塩尻に向かって、この絵の中でいきますと右から左に向かうのが上り線でございますけれども、こちら方向右折レーンを 2 車線で供用しています。ここは右折した後に 158 号を介して、先ほどの松本 IC に至る路線になります。また、この平成 28 年 3 月に、この渚 1 丁目交差点付近の歩道整備、また電線共同溝の整備を行っておりまして、現在の暫定供用の形態に至っているところでございます。

続いて、事業の進捗状況でございます。前回再評価時の平成 29 年度以降、主に用地の取得を進めてございまして、令和 4 年 3 月末時点の用地取得率は、前回 32% に対して 57% に至っているところでございます。

また、今年度には橋梁、この絵の中でも落合橋と旗上げしてございますけれども、この箇所での橋梁の拡幅工事に着手してございます。引き続き、用地買収及び工事を推進しまして、早期完成を目指してまいります。

続いて、社会情勢等の変化といたしまして、現道の交通状況について御説明させていただきます。当該事業区間では、先ほど来、お話ししております主要渋滞箇所であります渚 1 丁目交差点と白板交差点、ここを先頭に上下線ともに朝夕ピーク時を中心に断続的な渋滞が発生しております。松本拡幅の整備によりまして、これらの交通混雑の緩和が図られまして、交通の円滑化が期待されるところでございます。

続いて、渚 1 丁目交差点での右折レーン 2 車線の効果について御説明させていただきます。先ほど事業経緯の中で、平成 23 年度から工事着手と御説明いたしましたけれども、この箇所から工事を進めてきたものでございます。

平成 26 年 3 月に上り方向流入部の右折レーンを 2 車線化いたしました。こちら整備前、赤く着色しているところが右折レーン 1 車線、それに対して、下段ですけれども、2 車線、右折レーンを付加しているところでございます。これによりまして、右折車による直進障害がなくなりまして、直進方向の走行速度が 2 倍近くに改善しているというような状況で

ございます。

また、この暫定供用後、渚1丁目交差点での死傷事故件数、これは年によってばらつきがございますけれども、この下段の棒グラフでございます。暫定供用前に比べて、この事故件数が約4割減少してございまして、交通の流れが改善したことによる効果と考えられるところでございます。

次に、国道19号の交通事故の発生状況をもう少し御説明を続けさせていただきます。当該事業区間では、主要渋滞箇所であります渚1丁目交差点、白板交差点を中心に交通事故が多発してございます。

こちらは棒グラフの死傷事故率、棒が特に立っているところ、ここが今申し上げた二つの交差点でございます。

あと、それ以外の単独区間でも事故率が比較的高い区間がございまして、これは追突事故、渋滞に伴う追突、また、沿道施設への乗り入れのところで追突が起きているとか、そういう事故形態が見られるところでございます。

また、この国道19号の渋滞を回避するために、通過交通が周辺の生活道路内へ侵入する状況も見られておりまして、国道19号沿線地域の通学路を含めた生活道路の安全面に課題が残されているところでございます。

松本拡幅の整備によりまして、国道19号の交通の円滑化が図られまして、交通混雑に起因する交通事故の減少、また、道路ネットワークとしての適切な機能分担が図られる中で、周辺生活道路の安全性向上が期待されるところでございます。

続きまして、今後の事業進捗の見込みについて御説明させていただきます。現在までに渚1丁目、白板交差点付近を優先的に事業を推進してきたところでございます。しかしながら、用地取得の交渉が難航している箇所、また、用地の引渡しに時間を要している物件がございまして、このようなことから、事業期間を令和4年度から令和11年度に7年延伸して、事業を推進させていただきたいと考えております。

この用地の取得に当たっての費用、用地補償費でございますけれども、現在までに約80%の執行となっております。それに対して、用地取得状況は面積ベースで約57%にとどまっている中で、この原因といたしましては、店舗などもありますので、比較的単価の高い場所で取得が進められてきているというのも一因ではございますけれども、残りの用地補償費の必要額を試算いたしますと、約20億円程度の不足が現時点で見込まれているところでございます。

今回、この分についての事業費の増については計上していないところでございますけれども、今後、この事業進捗ですとか状況に合わせて、見直しを行う予定でございます。

次に、事業費の増加について御説明させていただきます。歩行者の安全確保、また交差点の処理能力の確保のために、歩道橋を2橋、設置することといたしまして、それに伴う事業費約10億円、これを増加させていただいてございます。

設置場所なんですけれども、渚1丁目と白板交差点の真ん中程度の中心ぐらいにあります田川小学校、この通学路でもございます二つの交差点のところ、渚1丁目ではL型、白板交差点ではI形のそれぞれ1橋を整備する予定で考えてございます。

地元の御要望も踏まえながら、設置位置やその歩道橋の形状について検討を行いまして、概ね計画がまとまりましたことから、今回の事業費増とさせていただきました。

続きまして、事業の投資効果について説明させていただきます。初めに、松本市内の交通ネットワークの機能強化についてでございます。この松本拡幅の事業区間は、松本市道路整備計画の中で都市内環状道路の一部として形成、位置づけられているところでございます。松本拡幅が整備されますと、中心市街地へのアクセス性の向上、また、街中の回遊性向上などの効果が期待されるところでございます。

続きまして、沿線地域の土地利用についてです。国道19号松本拡幅の事業化の後に、沿線の土地利用が、従来、田畑、工業用地から、現在、商業地、公益施設用地に変わり、高密度化しているところでございます。沿線の人口につきましても、近年はマンション建設等に伴いまして、人口増加傾向にございます。平成29年から令和3年の人口増を、この沿線地区、白板地区、こういったまさにこの近傍箇所の地区の人口増を確認いたしますと、平成29年から令和3年の間に1.09倍と人口増をしているところでございます。

松本拡幅が整備されますと、沿線地域の交通利便性が高まりまして、さらなる土地の高度利用、人口の維持につながることを期待されるところでございます。

次に、災害発生時のリダンダンシー確保の観点で整理をいたしました。国道19号と並行いたします長野自動車道の松本IC前後区間では、豪雨ですとか事故の発生などによりまして、過去5年で14回の通行止めが発生しているところでございます。通行止めの際には、並行します国道19号に交通が集中することで、交通混雑に拍車がかかりまして、渚1丁目交差点付近では、通過所要時間は通常時の約2倍となっているところでございます。

松本拡幅が整備されますと、19号の交通容量が確保されます。また、長野道の災害、事

故発生時におきましても、安定的な通行が可能になるものと考えてございます。

続きまして、観光事業の活性化についてでございます。国道 19 号周辺、松本城など長野県を代表します観光地が多く立地してございます。国宝である松本城へは、年間約 90 万人の観光客が訪れておりますが、その移動交通手段として 7 割以上の方々が自家用車を利用されている状況でございます。松本拡幅の整備によりまして、車を利用された観光周遊の円滑化が確保されまして、また、さらに観光客の増加が期待されるところでございます。

費用便益分析結果について、ここから御説明させていただきます。B/C、今回、令和 4 年度におきましては 1.5 でございまして、費用を上回る効果が期待されるところでございます。前回の再評価時の B/C は 1.8 でございまして、0.3 ポイント、今回は下回る結果となっておりますけれども、これの要因といたしましては、先ほど申しました事業費の増加、また事業期間の延伸、これによりまして供用開始年次が遅れることなどが影響しているものと考えてございます。

残事業の B/C は 4.8 となっております。

こちらは参考でございます、前回の H29 原単位により算出しました B/C では、全体事業費は全体では 1.4、残事業では 4.5 となっております。

続きまして、関連自治体の意見といたしまして、長野県知事からの御意見でございますが、記載のとおり、事業継続、早期完成に向けた事業の推進といった御意見をいただいております。

今後の対応方針でございます。当該事業、交通の円滑化、交通事故の減少、道路ネットワークの強化、地域活性化、さらには観光支援など、それぞれの観点から必要性、重要性が高く、費用便益比では 1.5 と投資を上回る効果が期待されるところでございます。つきましては、事業継続を対応方針（原案）とさせていただきます。

御説明、以上でございます。御審議のほどよろしく申し上げます。

○久保田委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、何かございましたら、お願いいたします。

竹内先生、どうぞ。

○竹内委員 ご説明ありがとうございました。2 点意見がございます。11 ページ目をお願いいたします。土地利用、投資効果のところですが、道路事業によって交通利便性がかなり高まっているということなので、ぜひ松本市と協力して、市の都市計画と整合を図っていただ

きたいです。道路整備によりさらなる土地利用変化があり、その結果、交通渋滞を招かないようにということと、土地利用の高度化が見込まれるということの効果として挙げていますが、市の都市計画で、そのような将来像を求めているのかという懸念点があります。市の問題かもしれませんが、沿道の高度利用を目指すのであれば、用途、高さなどをどうするのかなど、整合を図ってほしいと思います。

もう一点は、標準断面図についてです。道路を拡幅するにしても、なかなか街路樹のスペースが取れず、地元要望もないというお話を伺いました。そうであれば、沿道の土地利用が動くのであれば、街路樹が取れない分、公共や民間の沿道の土地に歩道状空地を設けて、緑をできるだけ配置するように市の都市計画で位置づけるなども考えられます。国の道路事業から離れてしまうかもしれませんが、ぜひ道路ができたことにより、大変豊かなまちづくりが誘導された、という効果を促すためにも、市の都市計画と協力していただければと思います。よろしく願いいたします。

○久保田委員長 はい、ありがとうございました。いかがでしょうか。

○小澤長野国道事務所長 まず、一つ目、都市計画との整合でございますけれども、松本都市計画の中で、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針におきまして、国道 19 号、また国道 158 号、これは 19 号に交差する、渚 1 丁目交差点で交差する 158 号でございますけれども。この沿道では業務施設や物流施設、工業施設及び住宅から成る複合的・多機能な土地利用の誘導を図るとされてございまして、こういった土地利用の高度化に関しましては、松本都市計画と整合が既に図られているところでございます。

これに伴います交通渋滞、交通の集中してくることについての処理につきましては、今回の松本拡幅の中でもそれぞれの交通容量ですとか、そういったものを検討する中で、周辺道路を含めて、渋滞増幅されないような、そういった交通容量の確保に努めた設計とさせていただきます。

また、歩道の緑化の話でございます。こちらにつきましても、今後、当然、歩道幅員も十分、環境施設帯として 1.5m を確保してございます。こういった中でこういった緑化が望ましいのか、そういったところについて、松本市、地域の方々とも御相談をしながら、御意見をいただきながら進めていきたいと思っております。御意見ありがとうございました。

○竹内委員 はい、ありがとうございました。

○久保田委員長 はい、ありがとうございました。

そのほか、どうでしょうか。特によろしいでしょうか。

それでは、もしほかにないようでしたら、本事業については継続という判断でよろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 ありがとうございます。それでは、継続とさせていただきます。ありがとうございました。

それでは、本日、最後の案件ですね、一般国道 14 号、両国拡幅を議題といたしますので、御準備調いましたら、お願いいたします。

○石井東京国道事務所長 お世話になります。東京国道所長の石井でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、国道 14 号、両国拡幅事業につきまして御説明をさせていただきます。

事業概要でございます。国道 14 号につきましては、日本橋から千葉市までをつなぐ幹線道路でございますけれども、右側の平面図のとおり、今回の両国拡幅区間というのは 1.9 km ございますけれども、中央区の東日本橋から墨田区の緑までのエリアとなっております。ちょうど場所的には J R 総武線と並行する位置になっておりまして、駅で言いますと秋葉原から二つ目になります両国駅のすぐ南側を通過するというような位置関係でございます。中央区に接しています墨田区の人口集中地域というのが地域の特徴というところでございます。

事業内容につきましては、下の横断図のとおり、4 車線を 6 車線化していくというところでございます。

事業の目的、計画概要が左側に記載をしております。交通混雑の緩和、交通安全の確保、大規模震災時の緊急輸送道路の確保というのを目的といたしまして、平成 10 年度、全体事業費 250 億円で事業化しております。

次に、事業の経緯でございます。上の四角の中の経緯でございますとおり、平成 24 年、3 区間に分けたうちの真ん中の区間、緑一丁目区間としてございますけれども、600m の用地買収に着手し、平成 30 年、それから令和元年に残りの区間の用地に着手をしております。その後、令和 2 年、東京オリンピック開催前に、主要渋滞箇所である緑一丁目交差点に左折レーンの整備を先行して行っております。

下に平面図と標高図をつけております。左折レーンの整備が真ん中の黄色い丸をしております緑一丁目交差点でございます。また、事業区間の東側、西側につきましては、小さい四角で記載しておりますけれども、既に昭和 38 年、過去に既に 6 車化がされているというところがございます、今回の事業区間というのは、4 車で残っているところが 1.9 km 事業区間ということでございます。

御参考に右側に写真がつけてございます。千葉側から都心に向かって写真を撮ったものがございますけれども、千葉方面から都心に向かってきますと、このように 6 車から 4 車線に車線が減ってしまう、このボトルネックのような形になっているのが今の現状でございます。

前回事業評価以降の進捗状況を御説明いたします。下段の図を御覧いただきますと、青色が取得済みの用地ということがございますが、前回評価時の用地取得状況は、全体で 11% の取得状況でございました。下の段に今回、現時点の取得率を載せておりますけれども、現在、全体 27% の用地取得状況でございます。

また、工事につきましては、先ほど御説明した、左折専用レーンの整備の部分を黄色で着色をさせていただいております。引き続き、用地取得に取り組んでまいりたいと考えております。

ここで、オリンピック前に整備いたしました左折専用レーンの整備効果について御説明させていただきます。左側の平面図、上の段に整備前というふうに図がございます。専用レーン整備する前は、左折車が直進車を障害して、渋滞の原因となっていたということ。また、この車をよける車が隣の車線にはみ出すということで、事故を発生させるおそれがあったというところがございます。

現在、整備後の今の状況ですけれども、取得した用地を活用しまして、下の段のように左折専用レーンを拡幅いたしまして、現在、整備がされているというところがございます。

右下に事故の件数をまとめておりますけれども、左折時の事故は、整備後は起こっていないということ。

それから、上の段になりますけれども、旅行速度についても、左折レーンの整備後、上昇しているというところが確認できております。

続きまして、交通状況の現状について御説明いたします。下の図が旅行速度の図でございます。横軸に区間をとっておりまして、縦軸に時間帯ごとに着色をしているものでございます。赤色が 20 km 以下の速度低下が見られる区間というところがございます。前回の

再評価時と同様に、主要渋滞箇所、2か所黄色い丸をしておりますけども、その区間で、その交差点で渋滞が発生し、速度低下がされているということになっております。

また、その下のところに死傷事故率のデータを示しております。東京都平均が 82 件ということですけども、それを上回る約 200 件という死傷事故率が高い区間も両国二丁目交差点付近で見られております。

右側に事故の件数を整理しております。4年間で 112 件の事故ですけども、累計的には 4割が追突事故ということになっております。現状といたしましても、まだ課題は依然として残っているというふうに考えております。

次に、今後の事業進捗について御説明をさせていただきます。上の四角に記載しているとおり、これまで平成 24 年に用地着手後、用地の取得の進捗を図るべく、残りの両側の 2 区間においても、平成 30 年に都市計画事業承認を得た上で用地調査をしていたところでございますが、マンション所有者の中に外国籍の海外居住者もいるということが判明いたしました。通常のマンションであっても、区分所有者全員と契約する必要があるため用地交渉に時間を要する中、さらに用地交渉に時間を要しているのが、現在の状況でございます。そのため、これまでの用地取得の進捗状況を踏まえると、現行のペースでは用地取得に非常に長い時間がかかるということが見込まれるところです。したがって、今後、体制強化を図って、用地取得のペースを加速させていくということと併せまして、事業期間を現在の令和 4 年から令和 12 年度に 8 年間延伸が必要と考えているところでございます。今回、事業期間の延長をさせていただきたいというところでございます。

なお、用地体制の強化につきましては、用地取得に当たって、現在も用地交渉に関する外部業務を発注しているところですけども、今後さらに複数に増やす予定を考えております。

また、今後は、さらなる事業進捗に向けまして、関連自治体である東京都や墨田区との連携の可能性も相談していきたいというふうに考えております。

それから、事業費に関してでございます。今回、事業費の変更はしないものの、これまでに用地の取得状況、面積ベースでいきますと、先ほどのとおり 27%、用地を取得しているところですが、近年、地価の高騰がございまして、計画当初の用地補償費の見込み額の今約 40%を執行しているという状況でございます。地価の動向は不透明なところがございまして、仮に現状の地価、今の地価が今後も一定だと仮定すれば、約 100 億円の不足が見込まれるというような状況になっております。事業費につきましては、今後、事業の

進捗に合わせまして、必要に応じてしっかりと事業費の見直しを行っていきたいというふうに考えているところでございます。

ここからは、投資効果について4点ほど御説明をさせていただきます。一つ目が、防災ネットワーク強化の観点でございます。この路線につきましては、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線として、東京都の特定緊急輸送道路に指定をされております。また、首都直下地震が発生したときの迅速な道路啓開のための計画である、左側にあります八方向作戦の候補路線ということに選定されているところでございます。

左側の図のとおり、災害時に発揮する機能といたしまして、救命活動を行うスペース、緊急輸送や一時避難施設への移動を円滑に行うことに資する重要な効果があるというふうに考えております。

2点目が、地域産業・物流輸送支援の観点でございます。左の図につきましては、本区間を通行した貨物車の発生集中量を色づけして表示をしております。右上の棒グラフを見ていただきますと、本事業区間を走行する貨物車の発着がどこの場所で行われているかというのを整理したものでございます。

これを見ていただきますと、本区間を走行する貨物車の発着の半数は、棒グラフの赤い色でつけております、墨田区を含む江戸川、江東、千代田、中央といった周辺地域で占めていることが分かります。そして、都内の主要な製造業の出荷額を調べてみますと、下の段になりますけれども、これらの5区におきまして、都内の製造業、出荷額のシェアの2割をしめているというところでございます。

墨田区自体も非常に製造業が集積しているところでございますけれども、この14号沿線、墨田区をはじめ周辺地域の製造業の物流輸送にも非常に活用されていて、整備によりまして、そういった製造業の物流の効率化、製造業の生産性の向上にも資するものと考えております。

こちらのページにつきましては、先ほど御説明させていただいた左折レーンの整備効果のスライドの再掲でございます。

10ページ目でございます。歩行者・自転車通行空間確保の観点でございます。事務所にしましては、東京23区内における直轄国道の自転車通行空間の整備計画を策定しているところでございます。今後、概ね3年間で自転車通行空間を整備する優先区間というのを決めておりまして、今回の事業区間というのは、まさにその区間に隣接する区間というところでございます。本事業の整備によりまして、前後区間の自転車通行空間の整備と合

わせて自転車移動の安全性・快適性が向上するものというふうに考えております。

また、左下に観光施設の図を入れておりますけれども、本区間は非常に平坦なところでもございますし、また、東京駅からも3 km、浅草から2 kmという距離でございます。観光客の安全にもつながるものというふうに考えております。

最後の4点目が、救急医療サービス向上の支援というところでございます。左の図、現状におけます救急救命センターであります墨東病院への30分搬送圏内を水色で示しております。この墨東病院の特徴につきましては、中下のほうに四角く囲っておりますけれども、第3次救急搬送患者受入件数が都内1位ということで非常に大規模な病院というところでございます。本事業によりまして、この30分圏域がピンク色で示すエリアまで広がります。このエリア内の人口は34万人にのぼるというところでございます。

続きまして、費用便益分析の結果について御説明させていただきます。今回の計算結果を左側に記載をしております。計算の結果、B/Cは事業期間の延伸によりまして、前回1.7だったものが今回1.5ということになっております。

次に、事業全体と残事業におけるそれぞれの費用便益分析を掲載しております。残事業のB/Cは3.4ということになっております。

こちらは参考ということになりますけれども、平成29年原単位での計算結果をお示したものでございます。B/Cは1.4、残事業のほうは3.1ということでございます。

東京都からの意見でございます。記載のとおり、東京都からは、重要な路線であり、早期完成に向け事業を推進されたい旨の意見をいただいております。このような御意見を踏まえ、早期に事業の効果が発現できるよう推進していきたいというふうに考えております。

最後に、今後の対応方針でございます。対応方針、御説明させていただいたことを書いておりますけれども、事業の必要性、重要性は高いというふうに思っております。事業を継続して、早期効果発現を図ることが妥当ということをお示しを原案とさせていただきます。

説明は以上になります。よろしくお願いたします。

○久保田委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、御質問、御意見などよろしくお願いたします。

じゃあ、まず、朝日先生、お願いします。

○朝日委員 ありがとうございます。用地のこと、用地交渉で事業期間が長引いてという御説明をいただきました。そこでお伺いしたいんですけども。それと、今回コストは上がっていませんけれども、今後コストが上がる見込みが用地に関してありますという御説

明をいただいたんですが、教えていただきたいのは、そういった用地部分のコストが上がってくる可能性がどこまでリスクとして事前に把握可能なのか、予見可能なのかという観点でお聞きしたいんですけれども。積算等の費用の見込みと変わってくる要因として、地価高騰と書いていただいていたように、地価そのものが上がってくるもののほかに、先ほどの松本のほうでも、たしか面積よりもコストのほうが進捗率が高くて、お金がかかっているという話があったんですけれども。例えば建物について、実際に交渉に入ってみると、その建物の用途が違って、その補償のパラメーターが違うとか。あと、その交渉が長引くことで、要は交渉の業務に関するコストがかかってくるということがあると思うんですけれども、その辺りはどれが大きくコストの増に関わってくるものなのか。事前に例えば区分所有権が多いマンションがあるような地域であれば、そういう部分を見込んでおけるとか、そういった事前の見込みみたいなものというのは、どのようになっているか教えていただけますでしょうか。

○久保田委員長 はい、ありがとうございます。いかがでしょうか。

○石井東京国道事務所長 ありがとうございます。用地費の予見可能性というところにつきましても、実際この道路事業の事業期間と比べると非常に難しいところも今回あるかなというふうに感じておりました。平成 24 年から今回買収を始めているわけなんですけれども、実際買収して、今年買っているところと 10 年前に買っているところだと、2.6 倍ぐらい単価が違っているところが今ございます。今、非常に特殊な事情もあるのかもしれないんですけども、買収する上では適正価格ということで、実際の取引価格を参考にして、鑑定士さんに相談をして決めていくということなので、そういった実勢価格を割り出すというところをやっていくことと、事前にそれがどこまで予測できるかというのは、なかなか難しいところだとは思っているところがございます。

ですので、今後、御説明させていただいたとおり、かなり増えてくる可能性があるということですので、まだちょっと用地進捗率が低いということで、もう少し全体像がつかめる段階になりましたら、しっかりと御審議をいただくというふうにしたいと思っております。

それから、区分所有権が多いマンションのようなところについてのリスクが事前にどうかというところがありました。実際、今、マンションで苦勞しているところなので、それはもう少し早い段階で分かっていたら、もう少し対応の仕方があったんじゃないかというのは、御指摘のとおりかなというふうに思っておりますので、そういったマンション、区

分所有権の多い建物への交渉への準備というのは、今後に活かしていけないといけないかなというふうに思っているところです。

○久保田委員長 はい、ありがとうございました。よろしいでしょうか、朝日先生。

○朝日委員 ありがとうございました。概ね、やっぱり地価の上昇要因が大きいということが分かりました。あと、区分所有権の件もありがとうございました。今までの蓄積で、そういったことが何が長引く要因になっているとか、何がうまくいく要因かとかいうのがあるかと思imasるので、ぜひそういった辺りも分析を、過去の蓄積を生かしていただければなというふうに思ったところです。ありがとうございます。

○久保田委員長 はい、どうもありがとうございました。

では、横山さん、どうぞ。

○横山委員 都立大の横山です。ありがとうございます。

資料3ページです、用地取得率と今後の期間についてなんですけども、5年間で56%取得できているというのと、年ベースで3%ぐらい。残りを考えると、二十数年ぐらい、単純計算でかかりそうですけども、これ令和12年まで延ばせば終わるという根拠はどういったところから出るんでしょうか。

○石井東京国道事務所長 はい、ありがとうございます。今、件数でいきますと、大体年間20件ぐらい買えているのが実績でございまして。これからスピードアップをしていきたいと思っていまして、年間50件ぐらいを買っていきたいと。残り300件ありますので、6年間ぐらいで、今の同じことをやっても6年間で終わらないので、やはり収用法を活用して、適切な時期に収用法を活用しながら計画的に買収をして、令和10年までの取得と、それから2年間の工事ということで、令和12年には完成させていきたいというのが今の考えでございまして。

○横山委員 まあ、その努力目標としては理解できるんですが、実際できるのかどうかという、ほかの類似した地域でこういう手法でやれば、このぐらいスピードアップできたいな根拠的なものはあるんでしょうか。要は、また12年になったら、やっぱり終わりませんでした、あと10年延ばしてくださいとかいうことになるのかなとか思ったりです。

○石井東京国道事務所長 やはり緊急輸送道路ということで、首都直下地震の危険性もある中で、しっかりと事務所としては計画的にやっていきたいという思いを強く持っている。

ただ、先生御指摘のとおり、実際、今予定しているどおりいくかどうかというのは、な

なかなか難しいところはあるんですけども、一つは、やはり収用法をしっかりと早めに活用していくということが計画的に進める上で大事なかなというふうに思っています。

ただ、まだ300件残っている中で、いきなり収用するというにはいかないので、そういう意味では、体制強化して、しっかりと任意で応じていただけたところもたくさんありますので、そこを早くやっていって、次の段階に移っていくということが大事なかなと。

○横山委員 はい、ありがとうございます。あと、関連自治体からの意見というところで、東京都の意見で、今の用地買収のことも関連して、何か一緒に協力し合いながらやっていけたらいいんだろうけど、これはどういう書き方なのかなと改めての質問です。

○石井東京国道事務所長 そうですね、東京都さんとは協力してやっていかなきゃいけないと思います。先ほど御指摘あったように、マンションのいろんな知見というのは、東京都さんたくさんお持ちだと思いますので、そういったところもしっかりと協力してもらって、東京都のための事業でもあるわけですので、しっかりと連携してやっていきたいと思っています。

○横山委員 大変申し訳ありません、よろしくお願ひいたします。

○久保田委員長 今後とも、東京都としっかりと連携をして進めていただければと思います。

そのほか、いかがでしょうか。どうぞ、お願いします。

○手塚委員 今のお話になんかぶせてしまいますが、基本的に、今ここで審議されていることというのは、この事業を継続するか、ということです。そのハードルとしてB/Cが1.5ということで、1を超えています。また、この事業の重要性から見ても、事業継続は妥当と考えます。

その一方で、今出てきたような懸念というのが、やはり強くあります。というのは、延期が繰り返される場合、現在価値で評価すると、B/CのBが小さな値になる一方で、コストが大きくなるということも考えられる（ためです）。したがって、現時点の再評価では（ $B/C > 1$ という）ハードルを越えたけれども、その次は超えられないということがないようにしてください。

以上でございます。

○久保田委員長 はい、というコメントもありましたので、よろしくお願ひいたします。

では、平澤委員、お手が挙がっていますね、よろしくお願ひします。

○平澤委員 御説明ありがとうございます。私も用地取得のところを少し述べさせていただきたいと思っています。

体制強化で収用法なども早めに活用していくことを検討するですとか、あるいは、関連自治体との連携もこれから検討していくというようなお話をいただきました。

あわせてましてなんですが、民間の力を活用していくというような、そういった現在取り組まれているものですか、あるいは、これから考えられているようなところですか、何かございましたら、お願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

○久保田委員長 はい。ということですが、いかがです。

○石井東京国道事務所長 今、考えていることとしては、外部委託ということで、職員だけではやりきれないところは、外部発注はしていくというのはあるんですけども。今の御指摘は、多分そういうことではなくて、何か民間の団体とということところは、今のところはちょっと何か思いついているかと言われると、そういうのは特に思いついてないというのが実情でございます。何かアドバイスいただけたら、検討していきたいと思います。

○平澤委員 こういった区分所有の話とは、多分直接関係がないので、もしかしたら何も得るものはないのかもしれませんが、例えば、東北の復興事業の関係で、民間の力を活用し効率化を図った例を伺ったことがあり、何かの手続ですとか、下調べ的なものの委託かもしれませんが、何かそういうものがあるのかなと思ってお尋ねした次第です。○石井東京国道事務所長 ありがとうございます。東北地整のそういったところもちょっと聞いて、勉強してやっていきたいと思います。

○久保田委員長 はい、御指摘ありがとうございました。よろしく願いいたします。

そのほか、ございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、いろいろ御意見いただきまして、今後についてもいろいろな御注意、御示唆もいただきましたけれども、今回のこの審議会といたしましての判断ということで、今回の判断ということでございますけれども、継続という判断としたいと思います。よろしいですか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、本件については継続という判断をさせていただきます。

ありがとうございました。それでは、本日の審議は以上で全て終わりました。

私の進行はここまでとさせていただきますので、事務局よろしく願いします。

○司会 久保田委員長、どうも大変ありがとうございました。

以上をもちまして、本日の議事内容が終了いたしました。本日御審議いただきました内容につきましては、委員長に確認いただいた後、速やかにホームページにて公表する予定です。

また、議事録につきましては、事務局で取りまとめ、委員の皆様の御確認を得た上で、ホームページにて公表いたしますので、よろしくお願いたします。

その他でございますが、何かございますでしょうか。特によろしいですか。

では、これもちまして、令和4年度第2回関東地方整備局事業評価監視委員会を閉会させていただきます。

本日は、長時間の御審議、誠にありがとうございました。

閉 会