

社会資本整備審議会 道路分科会  
関東地方小委員会（令和3年度 第2回）

議事録

○武内路政課長

皆様、本日はお忙しい中ご出席を賜り誠にありがとうございます。定刻となりましたので、只今より令和3年度第2回社会資本整備審議会 道路分科会 関東地方小委員会を開催させていただきます。私本日の進行役を務めます、関東地方整備局 路政課長の武内と申します。どうぞよろしくお願いたします。本委員会は原則報道機関を通じて公開としております。議事進行にあたり、報道関係の方にお願いたします。カメラ、ビデオカメラ等の撮影・録音につきましては、円滑な審議の進行を図るため、冒頭の挨拶までとさせていただきますので、ご協力のほどお願いたします。議事に入ります前に、お手元の資料の確認をさせていただきます。

まず、道路分科会 関東地方小委員会議事次第、小委員会の委員名簿、本日の出席者名簿、それから審議資料となります資料1, 2, 3, 4, 参考資料1ということになってございます。資料の過不足は大丈夫でしょうか。

これからの議事進行につきましては、お手元に配布させていただきました議事次第に沿って進めさせていただきますのでよろしくお願いたします。

それでは開会にあたりまして、関東地方整備局 高松道路部長より挨拶申し上げます。

○高松道路部長

皆様こんにちは。関東地方整備局の道路部長高松でございます。開会にあたりまして、一言ご挨拶申し上げます。委員の皆様方におかれましては、日頃より国土交通行政、とりわけ関東地方整備局の道路行政に対しまして、格別のご理解ご協力を賜っておりますことをまずもって御礼を申し上げます。

また本日は年度末のご多忙の中、ご出席を賜りましてありがとうございます。

さて、令和4年度の予算案でございますけれども、先月22日に衆議院を通過いたしました。年度内の予算案の成立が確実になりまして、今日は予算の中で私ども新規事業化に向けた新規事業採択時評価を今年度第2回のこの会でお図りすることとしております。来年度の新規事業候補箇所、後ほど説明いたしますけれども3事業ございます。埼玉県の新規事業候補箇所、国道17号のバイパス整備となります、一般国道17号本庄道路Ⅱ期事業、群馬県の国道17号の交差点立体化整備でございます、一般国道17号中村交差点立体事業、そして長野県の国道19号の拡幅整備でございます、一般国道19号塩尻拡幅事業でございます。この3事業につきまして新規事業採択時評価をお願いしたいとこのように考えております。限られた時間ではございますが、委員の皆様におかれましては忌憚のないご意見をお願いしたいと考えているところでございまして、どうぞよろしくお願申し上げます。

#### ○武内路政課長

それでは、カメラ等の撮影・録音についてはここまでとさせていただきますので、ご協力のほど、お願いいたします。本日もご出席いただいております委員の方々はお手元の出席者名簿の通りとなっております。9名の委員の方々となります。なお、谷口委員、藤山委員におかれましては、途中からの参加と伺っております。久保田委員におかれましては、本日所用により欠席となっております。なお、小委員会の成立条件として、委員等3分の1以上の出席が小委員会運営規則により定められており、本委員会が有効に成立していることを申し上げます。

それでは、これからの議事進行につきましては屋井委員長にお願いしたいと存じます。屋井委員長、よろしくお願いいたします。

#### ○屋井委員長

委員の皆様、年度末のお忙しい中、どうも今日はありがとうございました。それでは早速、先ほどご紹介ありましたけども、審議事項、新規事業採択時の評価ということで3件あるようです。よろしくお願いいたしますと思います。説明の方よろしくお願いいたします。

#### ○大胡道路計画第一課長

関東地方整備局道路部道路計画第一課長の大胡と申します。私から資料1を用いまして、新規事業候補箇所の選定の考え方についてご説明させていただきます。

ページ進んでいただいて、1ページになります。新規事業採択時評価の流れのご説明になります。直轄事業の事業採択につきましては、本年度2月25日に、新規事業化に関する都道府県知事との意見交換というので手続きが開始されたところでございます。この意見紹介の結果をもちまして、本日3月8日にこちらの関東地方小委員会の方で3事業についてご審議いただくと、そういった流れになってございます。こちらの審議が終了次第、本省の方の事業評価部会というところに諮られまして、評価結果の公表を経て、一番下になります。予算成立時に実施計画で決定というような流れでございます。

続いて2ページでございます。新規事業化候補箇所の選定の考え方をフローや表で示したのになります。左手の方にフロー図、右の方に指標の方が記載されてございます。関東地整ですが、左上にあります直轄国道全線で約2,400キロございます。その中で右側の表のような課題箇所というのを抽出してございます。例えば、渋滞ですとか事故危険箇所、防災上対策が必要な箇所、そういったものを抽出しているところでございます。この結果左の2ポツにあります、1,551区間というのが該当するんですけども、その中から何も対策されていない区間ですとか、調査熟度が高いもの、そういったものを得まして、5ポツにあります当該区間の混雑状況や周辺ネットワークの整備状況、そういったものを踏まえて、新規事業候補箇所というものを選定しているところでございます。今年度、これから個別にはご説明いたしますが、3事業候補箇所がございまして、一つ目が一般国道17号の本庄道路Ⅱ期、2つ目が一般国道17号の中村交差点立体、3つ目が一般国道19号の塩尻拡幅という風になってございます。後ろの方に参考資料1というものもございます。こちら

の方に個別にどのような風な仕様で考えているかというのを資料としては付けているところ  
でございます。資料1の説明は以上でございます。

続きまして、抽出した3事業のうち、個別の説明に移っていきたいと思います。続けて  
一般国道17号の本庄道路Ⅱ期について、大宮国道事務所より説明させていただきます。で  
は大宮国道事務所お願いします。

○阿部大宮国道事務所長

大宮国道事務所長の阿部でございます。本日はよろしくお願いいいたします。私からは新規  
事業候補箇所でございます、一般国道17号本庄道路Ⅱ期についてご説明申し上げます。  
資料に沿ってご説明をさせていただきます。次お願いいいたします。初めに地域の状況につい  
てご説明申し上げます。本庄市及び深谷市は群馬県と隣接いたします、埼玉県北部に位置し  
てございます。首都圏と上越・信越方面を結ぶ、国道17号が両市内を通過しております。  
地図上、赤い点線でお示しました、本庄道路Ⅱ期でございますが、起点側が暫定2車線供  
用中の深谷バイパス、それから終点側には、現在事業中の本庄道路が位置しておりまして、  
埼玉県内の国道17号においては、唯一のバイパス未着手区間となっております。対象区間  
に並行する国道17号は2車線ということでございまして、交通の集中による混雑が発生  
している状況でございます。国道17号の沿線には、市街地が形成されていて、工場なども  
点在しております。沿線の本庄市と深谷市を合計した人口が約22万人、産業別就業人口で  
は第2次産業が約3割を占めている、そういった状況でございます。次お願いいいたします。  
次に路線周辺の交通状況についてご説明をいたします。中央の赤い点線でお示した区間  
が本庄道路Ⅱ期でございまして、延長が6.1キロメートルでございます。この西側が国道  
462号上で現在事業中の国道17号本庄道路、こちらに接続いたします。本庄道路ですけ  
れども、この本庄道路Ⅱ期と一体となって整備効果を発揮する区間でございまして、本庄道  
路、本庄道路Ⅱ期と合わせて、平成20年度に都市計画変更されてございます。東側が国道  
17号深谷バイパスと接続いたします。深谷バイパスは昭和46年度に都市計画変更され  
まして、暫定2車線で整備済み、供用となっております。それから図中ですけれども、本庄  
道路、本庄道路Ⅱ期を含めた、国道17号の並行区間においては、赤色の丸で示しました主  
要渋滞箇所これが3箇所、それから黄色の星印で示しました、事故危険区間が9区間となっ  
てございます。次お願いいいたします。

続きまして、路線周辺の現在の状況について、空中からの撮影を用いてご説明を申し上げ  
ます。まず起点側でございますが、本庄道路Ⅱ期の起点となります深谷市岡付近の状況でござ  
います。手前側の赤線が今回の対象路線となっている本庄道路Ⅱ期でございます。深谷バ  
イパスから北側に分岐したのちに、針ヶ谷排水路、それから小山川を渡河する二つの橋梁を  
計画しております。次お願いします。こちらが小山川を渡河する小山川橋となっております。  
次お願いいいたします。次が土工区間でございますが、路線の全体としましては、こちらの写  
真でお示している通り、主として田畑等の農業用地を通過するルートとなっております  
で、特に大きく支障となる建物等の影響は少ない状況でございますので、事業の実施にあた

っては地域からのご理解を得やすい状況であると考えているところでございます。次お願いいたします。

最後、終点側でございますが、こちらが本庄市沼和田付近の写真です。ちょっとわかりづらいので次お願いします。少し角度を変えた写真でございます。次お願いします。こちら西側の白線が現在事業中の本庄道路で、南側に並行して国道17号の現道が位置しております。更に南には本庄市の市街地が広がっているという状況です。現道への交通状況を考慮いたしまして、4車線で現在供用中の真ん中にある国道462号上、こちらを橋梁で本庄道路Ⅱ期から本庄道路へ接続できるこのような計画となっております。次お願いします。

続きまして、地元の状況についてご説明いたします。現在事業中の本庄道路の方ですけれども、こちらは神流川橋の架け替え区間、こちらが令和4年内に暫定2車線での開通に向けまして、事業を推進しております。また、本庄市内、上里町内におきましても、地元のご理解ご協力をいただきながら、順次工事を進めているところでございます。その上で地元からはかねてより、未事業化区間となっております当該区間の事業化が望まれている状況でございます。埼玉県知事や本庄市長などの地元の首長さん方、あるいは建設促進期成同盟会、ならびに、沿線の商工業団体や農業団体からなる連絡協議会、このような方々から本庄道路Ⅱ期の早期事業化について多くの要望がある状況でございます。左側の下段の枠内にあります通り、地元市の方からは、関係機関協議や地元調整等の事業実施環境の整備を積極的に支援する、あるいは沿線の商工業団体等からは一体となって機運を盛り上げて、経済界が一致団結して事業を後押ししたい、こういったお言葉をいただいているところでございます。また、右側の下段にあります通り、早期開通に期待する声ということで、沿線の商工会からは物流機能の向上および企業誘致に対する、地域の皆様や学校関係者からは生活道路を抜け道利用する車両が減少して、安全性の向上に期待する、こういったご意見をいただいているところでございます。次お願いします。

続いて、計画段階評価についてご説明します。1ポツ、埼玉県北部地域の課題でございます。課題の1点目として、埼玉県内唯一の未着手区間、かつ現道2車線区間で混雑が発生しているというものでございます。国道17号は首都圏と上越・信越方面を結ぶ重要な道路であります。本庄道路Ⅱ期は図2の方に示します通り、埼玉県内の17号で、バイパスが唯一の未着手区間でございます。前後のバイパス区間は事業中、あるいは2車線から4車線以上の供用形態となっております。当該区間が未整備であることから、平行する2車線の国道17号に交通が集中しまして、区間全線で混雑度が1.0を超過している、こういった状況でございます。

課題の2点目、渋滞に起因する事故の多発でございます。本庄市、深谷市の人身事故発生率は図3に示す通り、埼玉県内においてワースト1位、ワースト4位と非常に高い状況となっております。図4に示す国道17号現道の死傷事故累計でございますが、渋滞が一因と考えられる追突事故、これが約7割と多くを占めておりまして、地域における喫緊の課題となっております。

課題の3点目は、北部地域の主要な物流道路不足でございます。図5に示す通り、埼玉県北部では、製造品出荷額が多い地域が集中しておりまして、国道17号沿線の深谷市から上里町に、あるいは群馬県にかけて東西の物流活動の需要が存在してございます。この国道17号は北部地域の主要幹線となっておりますが、図6に示す通り、埼玉県平均で約3倍の大型車の交通量ということで、円滑な物流活動を阻害している、こういった状況でございます。

続いて、2ポツの原因分析をご覧いただければと思います。先ほどお示しした課題に対して、2つの原因を挙げております。

1点目は交通集中による容量不足でございます。図7に示す通り、当該区間に並行する国道17号には、埼玉県平均の1.4倍の交通集中によりまして、容量超過しております。区間平均の混雑度が1.13、最大混雑度が1.25と高い状況で、交通集中による容量不足が交通混雑による渋滞、渋滞に起因する事故多発の要因と考えております。

2点目が地域内に用のない交通が多い、約4割と多い状況でございます。国道17号の沿道が市街地となっておりますので、店舗等への出入りも発生していますが、図8に示す通り、本庄道路および、本庄道路Ⅱ期と並行する国道17号現道において、地域内に用のない通過交通が約4割を占めておりまして、沿線からの地域交通を含めまして、非常に集中している状況というところでございます。次お願いいたします。

続きまして、対策案の比較を行っております。案1が現在の都市計画ルートでありまして、今回の新規事業化を図るバイパスを4車線で整備する案でございます。比較案といたしまして、案2、国道17号現道、現状2車線、これを6車線に拡幅する案、これと比較検討してございます。比較の結果ですが、バイパス整備によって、経路の選択肢が増加することによる、円滑な物流活動の支援ができる、あるいは生活環境や施工時の影響が緩和できる、こういった面で案1が有利となっております。総合評価として、都市計画ルートが妥当であると、こういった整理をしております。次お願いいたします。

最後に、新規事業採択時評価について、資料のご説明をさせていただきます。1ポツ、事業概要でございます。起点が埼玉県深谷市岡、終点の本庄市沼和田で、延長が6.1km、第3種第1級、4車線、設計速度80km/hの道路となっております。全体事業費が約300億円、計画交通量が約38,400台/日となっております。2ポツの課題につきましては、先ほどの説明内容と重複する部分でございますので、割愛させていただきます。3ポツ、整備効果でございます。効果の1点目は国道17号の渋滞緩和でございます。当該事業の整備によりまして、交通の低下が図られ、国道17号の混雑度が減少し、現道沿線の速達性の確保が見込まれております。現在の混雑度が1.13でございますが、整備後は0.94と約2割の改善が見込まれております。

効果の2点目、交通事故の減少でございます。当該事業の整備によりまして、国道17号の渋滞が緩和することで、追突事故件数の約2割の減少を見込んでいるところでございます。

効果の3点目、所要時間の短縮による円滑な物流活動への寄与でございます。当該事業の

整備によりまして、交通の分散が図られ、並行する国道17号の大型車交通量が約半数以下に減少することが見込まれております。また、広域ネットワークの整備によりまして、所要時間の短縮が図られ、円滑な物流活動への支援や、沿線企業活動に寄与することが見込まれております。深谷市から高崎市までの所要時間でございますが、現況では34分かかるところ、整備後では9分程度まで短縮が図られる、このように見込んでいるところでございます。

最後に、B/Cでございますが、現在事業中の本庄道路と本庄道路Ⅱ期を一体として対象とした場合、この場合はB/Cが2.2、本庄道路Ⅱ期のみを対象とした場合、2.5という風になってございます。説明は以上でございます。ご審議のほどよろしく願いいたします。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。今日は3件ありますけども、すべて計画段階評価、事業採択時評価を一体として一緒にやっていく評価ということになります。事業採択時評価のウェイトが高いように思いますので、その点を考慮の上でご審議お願いいたします。それでは、いかがでしょうか。

皆さん、委員の方々から意見が出てくる前に、私から簡単なところだけ確認です。都市計画決定がすでにされているということがよくわかりまして、4車線ということですが、両側ですでに事業化が進んだり、改良しているところがありますが、そちらとの関係はどうなっていますか。両側とも4車線ですか。

○阿部大宮国道事務所長

ご質問ありがとうございます。資料でいうと2ページ目でございますでしょうか。こちらをご覧くださいと思いますが、本庄道路Ⅱ期が真ん中の部分になっておりまして、本庄道路Ⅱ期と一体となって都市計画決定されている本庄道路が隣接してございます。こちらにつきましては、すでに事業中でございますが、現在4車線での整備に向けて事業を実施しているところでございます。それから、起点側にあります、深谷バイパスでございますが、こちらは計画では4車線でございますが、暫定2車線での整備が済んで、供用しているところでございます。こちらにつきましては、まだ暫定2車線での整備ということでございますので、現在事業中の本庄道路、それから本庄道路Ⅱ期の事業の進捗状況を踏まえて、今後の4車線化について検討するとこのように考えているところでございます。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。現状では2車線に対して4車線という整備になるということですね。現道とバイパスを含めた断面交通量というのは、3つの道路断面でいうと、大体どんな感じですか。上流が多いか、下流が多いか。

○阿部大宮国道事務所長

現在の並行区間、こちらの交通量が19,900台というのが現在の交通量になっておりまして、こちらの整備がなされることで、交通量が転換いたしまして、本庄道路のⅠ期、Ⅱ期ということで約18,000台～約38,000台乗るという推計となっております。なお、本庄道路Ⅱ期で交通が乗る方がどちらかというと、終点側、国道462号が南北で走っ

ておりますが、こちら側が1番交通量が多くなりまして、約38,000台乗ると、こういったような推計になってございます。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。丁度図面の真ん中くらいのところですね。他の委員の方々からいかがでしょうか。

○大下委員

質問ですけど、よろしいですか。

○屋井委員長

はい、どうぞお願いします。

○大下委員

意見というより感想になりますが、国道17号はよく行くのですが大型車が多く、あまり通りたくないところですね。なぜそこに行くのかというと、伊勢崎市にある世界遺産の田島弥平旧宅であったり、また昨年度の渋沢栄一さんの関連で盛り上がり結構観光客が来ている。観光客は基本的には不慣れな人が多いので、国道17号に乗りたがるのですが、聞いたところ国道17号は物流道路なので大型車がとにかく多いと。ここに書いてある道の駅おかべまでは行って、そこから北の方に上がっていくんですけども、そのところで途中で終わっている訳ですね。前後のところが整備されている、あるいは整備をこれからされようとしている事業が進んでいるという中の真ん中の部分なので、地元の方々も切に希望されていますが、観光の面から見てもここが整備されることによって転換された大型車等が分散されれば、観光面で背中を押すような整備になると期待しているところがございます。感想になりましたが以上になります。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。他は質問よろしいですか。

○二村委員

東京女子大学二村です。質問よろしいでしょうか。

○屋井委員長

はい、どうぞ。

○二村委員

ありがとうございます。6ページ目、整備効果のところにも所要時間の短縮による円滑な物流活動への寄与というところがありますよね。現況34分が9分になるのはすごいと思いきや、拝見していましたが、現在混雑をしているので、これだけ混んでいるという要素はあるのでしょうか。

○阿部大宮国道事務所長

こちらの現況34分につきましては、正しく現況でございまして、プローブデータ等を用いて、実際にどれくらいの時間がかかるかというものを計測しているものでございます。なお、整備後の9分はあくまで計算上ということでございまして、設計速度と延長をかけて計

算しているということでございます。少なくとも、現況については推定ではなく、プローブデータ等を用いて実際にかかっている時間を算定しているものでございます。

○二村委員

ありがとうございます。今伺いましたのは、もし混雑で時間が読めない状態でありまして、34分が9分になるということは、速達性の向上のみならず、信頼度の向上も強調してよろしいのではないかと。むしろ信頼度の向上はとても大事な要素であると思えますから、どこかに書き込めるのであれば強調しても良いのではないかと思った次第です。

○阿部大宮国道事務所長

貴重なご意見を頂戴いたしましてありがとうございます。今後、様々なところで事業の整備効果、特にストック効果をご説明する際に、信頼度の向上というキーワードについても盛り込んでいけるか検証させていただいた上で、盛り込んでいけるようであれば、そのようにさせていただきたいと思えます。どうもありがとうございます。

○屋井委員長

はい、他いかがですか。よろしいですかね。両側が出来上がっている中の区間というわけであり都市計画も決定されていて整備が大いに期待されている区間、一定程度の経済効果もしっかりと発現するという区間です。特にご意見なければ、よろしいですかね。またもし何かあれば最後にご発言いただければと思います。それでは本件については基本的に意見としては以上で、おおいに期待される事業だということだと思えますので、次にいってください。

○阿部大宮国道事務所長

はい、ありがとうございます。

○大胡道路計画第一課長

続いて、次の事業の説明でよろしいですか？高崎河川国道事務所お願いします。

○福井高崎河川国道事務所長

高崎河川国道事務所長の福井でございます。一般国道17号、中村交差点立体についてご説明いたします。よろしくお願いたします。資料3をご覧ください。次のページをお願いいたします。まず地域の状況につきましてご説明いたします。お手元の資料の1ページをご覧ください。中村交差点立体の区間となる、群馬県渋川市は群馬県の県央地域に位置し、人口は約76,000人となっております。地図の方をご覧ください。左が北側で沼田方面、右が南側で前橋方面となっております。南北方向に青色の線の関越自動車道と、赤色の線の国道17号が縦断しております。国道17号や鉄道の沿線には市街地が形成されております。中村交差点は、国道17号本線と草津・伊香保方面に向かう上信自動車道の起点部となる国道17号渋川西バイパスが交差する、信号交差点となっております。この図面で言いますと、この赤い国道17号が中村交差点で分岐しておりますけども、この南の方に行く方が渋川西バイパスとなります。渋川・伊香保ICが交差点南側に位置するため、交通が集中しやすい状況にあります。国道17号沿線には、工業団地があり、渋川市の第2次産業の就業



者は約3割を占めております。次のページをお願いいたします。続きまして、路線周辺の交通状況でございます。お手元の資料の2ページ目をご覧ください。中央の赤い点線で旗揚げされた区間が中村交差点立体で、延長は0.8kmとなります。中村交差点は、昭和57年に立体化する内容で都市計画変更が決定されております。中村交差点周辺の日交通量は、国道17号本線が約32,000台、交差する渋川西バイパス部が12,000台となっており、中村交差点周辺は、主要渋滞箇所および事故危険区間となっております。

次のページをお願いいたします。次に周辺状況を空撮図画像でご説明いたします。お手元の資料にはないものになりますので、画面の方をご覧くださいませようをお願いいたします。写真の下部が前橋方面、上部が沼田方面で、下部から上部に向かった方が国道17号でございます。中村交差点立体は、国道17号本線が中村交差点をオーバーパスする構造となりますが、写真を見ていただく通り、道路の中央に必要な用地が確保されております。

次のページをお願いいたします。次に地元の状況についてご説明いたします。お手元の資料3ページ目をご覧ください。中村交差点の立体化については、令和3年の11月に沿線自治体の首長、議長、地元選出国會議員等から成る上信自動車道建設促進期成同盟会や、群馬県知事、渋川市長等から早期の事業着手の要望がされております。また、令和4年1月には、地元要望を踏まえて、赤羽前国土交通大臣が視察され、その際も地元の渋川市長から地元状況や早期事業着手の必要性を直接説明しております。

次をお願いいたします。次に計画段階評価についてご説明します。それではお手元の資料の4ページ目をご覧ください。1、群馬県渋川市中村地区の課題ですが、課題の一点目は、観光ピーク時における国道17号の慢性的な渋滞です。図1に示す通り、国道17号の中村交差点周辺は、群馬県内の国道17号の平均日交通量を超える約32,000台の交通量が集中し、日常的に慢性的な速度低下が発生しています。特に秋の紅葉時のシルバーウィークなど大型連休時には草津や伊香保をはじめとした、観光地に向かう交通が集中し、中村交差点を先頭に国道17号本線が渋滞してしまうため、関越道渋川・伊香保IC出口からスムーズに合流することができず、関越道本線までつながる出口渋滞が発生しております。課題二点目ですが、渋滞に起因した追突事故の発生です。図2に示す通り、中村交差点の死傷事故率は群馬県内の国道17号平均の約2倍となっており、事故累計については、図3に示す通り交通渋滞による速度低下が原因となる追突事故が約8割を占めております。課題の3点目ですが、工業集積地から関越道間の輸送確実性の低さです。図4に示す通り、中村交差点は渋川・伊香保ICに隣接し、周辺には工場、物流施設が集積しています。また、工業集積地内にある特殊ガス製品の工場は、世界シェア30%で、国内最大規模となっております。なお、その特殊ガス製品とは、半導体や液晶向け製品を製造する際に必要なガスのことで、群馬県の出荷額は全国第一位となっております。当該工場は原材料を横浜港から関越道を経由し調達しており、中村交差点周辺の渋滞や事故の発生は円滑で確実な輸送に影響を及ぼしております。次に、2.原因分析です。先ほど説明した3つの課題の原因として、中村交差点への交通集中による渋滞発生が考えられます。中村交差点は、群馬県渋川市の中心部

に位置し、周辺には南北の基幹道路である国道17号と関越自動車道をつなぐ渋川・伊香保ICがあり、交通量が多い状況となっております。当該区間は4車線で整備済みであるものの、多くの交通が流入するため渋滞が発生しております。特に朝の通勤時における時間帯や大型連休時を中心に速度低下が発生しております。続いて、3.政策目標ですけれども、以上の課題と原因分析を踏まえまして慢性的な渋滞の緩和、渋滞に起因した追突事故の削減、工業集積地から関越道間の円滑で確実な輸送の支援の3つを政策目標に挙げました。

次お願いいたします。5ページ目をご覧ください。対策案の比較を行っております。案1が、国道17号本線を立体化するもので、今回新規事業化を図る案となります。比較案としては、国道17号本線を拡幅する案を比較検討しております。比較の結果、本線を拡幅しても交差点の交通渋滞は解消されないため、渋滞の緩和、追突事故の削減、円滑で確実な輸送支援の面で案1が有利となり、本線立体化案が妥当であるという結果となっております。次のページお願いいたします。

次に新規事業採択時評価の説明資料についてご説明いたします。資料6ページをご覧ください。1.事業概要ですが、延長は0.8km、第3種第1級、4車線、設計速度80km/hの道路となります。全体事業費は約30億円です。計画交通量は、本線立体部において約28,300台となっております。2.課題につきましては先ほどの説明と重複する部分がございますので割愛させていただきます。3.整備効果ですが、効果の1点目は観光ピーク時における慢性的な渋滞の緩和です。当該事業の整備により観光ピーク時における国道17号の慢性的な渋滞が緩和すると考えられます。現況の国道17号の旅行速度は時速12km/hですが、整備後は58km/hとなり、約46km/hの向上が見込まれます。効果の2点目は追突事故の削減です。当該事業の整備により国道17号の交通の円滑化が図られ、渋滞に起因した追突事故の削減に寄与すると考えられます。死傷事故件数は現況は4年間で28件ですが、整備後は18件となり、約4割の減少が見込まれます。効果の3点目は工業集積地の輸送確実性の向上です。中村交差点を起点とする渋滞が緩和され、工業集積地の輸送確実性の向上を支援すると考えられます。関越道下り線出口合流部から中村交差点を經由し、工業集積地に向かう通過時間は現況で4分ですが、整備後は2分となり、約5割の減少が見込まれます。最後になりますが、B/Cでございますが、1.3となっております。説明は以上となります。ご審議の程よろしくお願いいたします。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。それではいかがでしょうか。

○水野委員

水野でございますがよろしいでしょうか。

○屋井委員長

はい、どうぞ

○水野委員

千葉県経済同友会副代表幹事の水野でございます。今日はありがとうございます。経済の

観点で、この少子高齢化、人口減少の中で、地域の観光というのは、地域活性化に非常に重要になるというふうに思っています、今ご説明になった伊香保温泉は東京圏の広域観光ルートで、例えば、国土交通省東京圏大回廊の江戸文化回廊コースの中の拠点の1つになっていると思います。広域観光の実を挙げるためには拠点の魅力とともにアクセスの良さが非常に重要で、この現在の渋滞を解消するというのは、その地域だけではなくて、広域全体に効果が及ぶものというふうに考えております。効果の数値、前の案件に比べてちょっと低いように見えますが、その広域ということでここに含まれない部分を含めてぜひしっかり進めていただければいいなと思って発言させていただきました。ありがとうございます。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。他いかがでしょう。手が挙がっている方いらっしゃいますね。谷口先生ですね、よろしくをお願いします。

○谷口委員

2点伺いたいのですが、この事業の必要性についてはご説明でだいぶ良く分かったのですが、一般の方、国民にどう伝わるのかという点についてちょっと心配事があったので発言させていただきます。資料の4ページですかね、私たちの資料だと43ページなんですけど。観光ピーク時の慢性的渋滞っていうのが書いてありますが、その右下の方に観光ピーク時というのが抜けて、慢性的渋滞と書いてあるんですね。シルバーウィークっておっしゃっておりましたが、シルバーウィークって3、4日ですよ。年間何日くらいなのかというところを、きちんと誤解のないように書かなければならないのではないかと思います。慢性的な渋滞というと普通は毎日とか週の半分以上とかいうようなイメージがあるので、もし観光ピーク時の1年のうち3、4日とか10日くらいだとしたら、ちょっと意味合いが違ってくるように聞こえるので、書き方をちょっとご検討いただければと思います。同様に、45ページ目のところに、渋滞で追突事故が起きて、その追突事故が減るというようなロジックになりますが、追突事故は本当に観光ピーク時に多発しているんですか、というところを突っ込まれた時に裏資料を準備しておかないと、全然違う時に起きてるかもしれないのでそこは確認していただければと思います。以上です。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。大変重要なポイントですね。鬼沢さんから今手が挙がっているんですけども。お伺いしてからまとめてお答えいただくようにしましょうか。はいどうぞ。

○鬼沢委員

鬼沢です。前の案件も今回のも渋滞緩和ということが出てきます。渋滞緩和をすれば当然CO2削減につながると思いますが、CO2削減につながるというワードがどこにもないのですが、今カーボンゼロシティ宣言等脱炭素に向けて様々なことが計画されている中で、CO2削減脱炭素に向けてのワードが入っていないか、いいのかな、と思います。以上です。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。お2人の委員の方々に対する、ご回答ありましたらどうぞよろしくをお願いします。

○福井高崎河川国道事務所長

貴重なご意見・ご質問いただきましてありがとうございます。まず、交差点渋滞の状況ですけれども、決して休日等の観光ピークの時だけではなく、平日の通勤時を含め、慢性的に渋滞しております。今回特に渋滞が激しい現象が見られるのがこの観光ピーク時、特にこの地域、ゴールデンウィークというよりも、紅葉シーズンのシルバーウィークの時に非常に大規模な渋滞が発生しているということでそこに焦点を当てた資料作成とさせていただいております。追突事故の件についても、そういう意味で観光時のみではなくて、年間を通じた中での死傷事故率の高さということで表現させていただいております。ご質問の意図大変よく分かります。趣旨を踏まえて非常に適切な表現に修正をしたいと思っております。2つ目のCO2の方につきましては、走行速度が向上すればCO2の削減にはつながります。今回費用便益の中でCO2というのが入っていないこともあってそこに特化して記載はしていませんけれども、今後全体の話とはなりますけれどもカーボンニュートラルの動きも踏まえて記載していく必要があるかどうかも含めて、今後全体として相談していきたいと思っております。ありがとうございます。

○屋井委員長

はい。いかがでしょうか、谷口先生。

○谷口委員

ありがとうございました。書き方をご検討いただければと思いました。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございます。分かりやすく書いていただければと思いますのでよろしくをお願いします。他はいかがでしょうか。昭和57年って言ってましたが40年前なんですね。40年前に都市計画決定してその後ずっとできなかったってこと。そんなにお金のかかる事業ではないわけですがけれども。必要性が高くてできなかったって場合もあるだろうし、最近になって観光とか様々なニーズが増えてますから、そういう中でより一層必要性が高くなってきたということだと思います。この機に40年間できなかったってようなことですので、是非進んでいくといいなと思います。計画段階評価をセットでやらなければいけないので、代替案を作らなければいけないのだけれど、こういう交差点改良事業の計画段階評価で代替案作るの簡単ではないです。With withoutみたいなものでよさそうな気もするんだけど、無理して本線拡幅案というのを作っているけど、交差点改良で本線拡幅するメリットはないわけではないか。両側の本線が拡幅できれば。信号で青現示の時間帯に多くの車を反対まで行かせてしまう、そういう意味で効果は多少あるってことですね。その後また2車線か何かになるわけですね。そういう理解でいいですかね。独り言になってしまいました、すみません。なかなか代替案を作るのは難しそうだなというふうに思いました。他いかがでしょうか。

○佐々木委員

この内容に関しましては、私も全く問題はないという風に考えているんですが、ちょっと感想みたいなことなんですけど、B/Cが1.3ということで、この種のものB/Cってあまり高くないってというのは一般的なんだろうと思うのですが、このBとしては、この効果の1から3のうちではやはり効果の1が一番効いてくるのかということと、B/Cというのは大体こんなもので、実感を表しているという理解でいいのかどうかというあたりをご説明いただければと思います。ざっと見た印象としてはかなり渋滞は緩和しそうですしこの場所って確かに渋滞がいかにも起こりそうな場所ですので相当、特に地元の人とかにとっては非常に大きな貢献になるんだろうと思うんですが、その割にはB/Cでみるとあまり高くないという印象を受けたので、そのあたりをご説明いただければと思います。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。よろしくをお願いします。

○福井高崎河川国道事務所長

はい、ご質問ありがとうございます。資料の後ろの方に、参考資料で便益分析の表がついているんですけども、その手元のページ数がちょっとこちらでは分かりませんが、3便益のうちの走行短縮時間便益が3.2億で、走行経費減少便益が7.22億、事故減少便益が3.62億ということで、走行時短縮便益が一番大きくなっております。先生のおっしゃる通りでございます。交差点改良、立体化のB/Cが1.3、ということかというところについては、おそらく、交通状況や条件によって全く違うと思いますので、平均的にどれくらいかというのは申し上げるのは難しいと思っております。ただ、この中村交差点につきましては、十分効果が認められる内容かと思っておりますので、その点ご理解いただければと思います。

○佐々木委員

はい、ありがとうございます。多分これ立体にするということでコストがかなり高いというのが効いているんですかね。分かりました。ありがとうございます。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございます。今のご質問に関して私からも確認です。様式3の①というのがあって、整備の無し・有りで比較がありますよね。設計時点はR22年ということだから、これは交通量を現在の交通量にした場合ということなのかな。この整備の有り・無しで走行時間というのは1桁の有効数字だと変わってないでしょ。これは2桁目を見ると違いがあるのかどうかという質問なんですけども。どう見たらいいですか。言い方を変えると、交通量は1万台以上超えてるから、そこそこの交通量があるので、佐々木先生がおっしゃるように一定の効果は出てきそうなんだけども、走行時間の差がこれには表れてないのですけれどそれはなぜですか。

○福井高崎河川国道事務所長

ご質問ありがとうございます。ちょっとすぐに回答ができないので持ち帰りときせていただければと思います。

○屋井委員長

他のページは大丈夫ですか。ちょっとここしか見ていないから確認はできていませんけども。この中村交差点に関してはここしかないですか。違いが分かるようなデータに関して言うと。便益の額は32億と出ているのですが。

○大胡道路計画第一課長

よろしいですか。道路部の大胡と申します。ご質問いただいているB/Cの件で言うと、交通状況の変化というのを示しているのが様式3の①で、後ろの方に条件のものなどがありますが、基本今日お付けしている資料で結果が載っているのはこれかなと思っています。走行時間のところの数字が一緒じゃないかと委員長からのご指摘ですけども、おそらくよく中身を見ないといけないですが、AとBで厳密な計算だと中身が違って、切り上げとかの関係で同じ数字に見えているだけかなと思っています。B/Cが大きく出ていないのも、局所的な整備で有り、無しを計算していることもあって、一般的にこういう交差点の改良だけ立体にするとかだけだと、こういう時間の違いというのが出にくいのかなというのが他のケースでもそうで、その結果費用便益計算上のBが実態に比べると大きく出ない傾向にある、というようなご意見だったというように認識しております。一方で、冒頭からお話もあったように朝、夕、平日等、ピークで主要渋滞箇所となっているような場所があって、実態としての効果というのは非常に地元も期待してる事業かなと思っていますので、こういう数字として便益を計算するのに合わせて実態としてどういうことが起きてるのか、結果どういう風に改善されていくかというのをきちんと説明していく必要があると思っています。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。では数字ですね。先ほど谷口先生の発言もありましたけども、より正しく理解していただけるような中身がいいので有効数字、別に計算上2桁使ったら2桁書いた方がよさそうだし、そのあたり工夫しましょう。それから、そんなに大きな金額がかかる事業ではないので、効果的な整備だと思うんですけども一定程度時間短縮効果もあると思うので。計算上は確かに1.3なのでしょうから、それはもっと高いはずだというのも変なのですが、そこそこありそうな気がします。計算間違いしているわけではないと思いますが、ぜひ理解がされるように正しくできるようにしましょう。どうもありがとうございます。事業自体は効果が発現できる事業として、大いに期待しているところですのでそういう方向でよろしいと思います。それでは3番目の事業の方よろしく願います。

○永江長野国道事務所長

長野国道事務所長の永江でございます。よろしくお願いたします。それでは資料4に基づきまして、国道19号塩尻拡幅についてご説明をさせていただきます。次お願いたします。1ページになりますが、地域の状況でございます。塩尻拡幅の事業箇所となります塩尻市でございますが、左の図にあります通り、長野県の中信地域に位置してございます。人口は約

6.7万人となっております。航空写真の右側が北になりまして、長野方面になります。左側が名古屋方面となります。南北方向に、地図の左上から赤色の線が国道19号、そして左側からオレンジ色の線が横に出ていますけれども、これが補助国道の153号。そして東西方向に地図の下から赤色の線が出ておりますのが、国道20号となっております。国道19号につきましては、国道20号と国道153号の交差点から松本市方面、図で言うところの右側になりますけれども、松本市方面への南北方向の幹線道路でございまして、交通が集中しやすい状況にございます。国道19号周辺には、工業団地や工場、大型商業施設が位置してございます。右下のグラフになりますけれども、塩尻市の産業別就業人口の33%が第二次産業ということになってございます。県全体につきましては、右下に小さいんですけども29%ということになってございますので、二次産業が占める割合が比較的高くなっている地域でございます。

それでは次お願いします。2ページでございます。路線周辺の交通状況でございます。先ほどと同様右側が北方向で左側が南方向でございます。中央の赤い点線がございまして、この区間が今回の対象区間でございます塩尻拡幅の区間となりまして、延長としては3.3kmでございます。昭和55年に都市計画決定がされてございます。隣接する北側、図で言うところの右側になりますけれども、塩尻北拡幅という事業で平成24年度までに全線4車線で開通している状況でございます。今回のこの区間にはこの図に示しております通り、赤い丸の主要渋滞箇所が2か所、そして、黄色い星の事故危険区間が7か所存在してございます。現況の交通量でございますけれども、約21,600台/日となっております。次のページお願いします。引き続き航空写真を用意させていただきましたが、この資料につきましてはお手元の資料の中にはございませんので、画面の共有の方をご覧ください。同じく方向的には右側が北方向になり左側が南方向になります。これを見ていただく通り、図の写真の左側が今回の起点側になります高出交差点となっております。中央の赤い線で示している区間が塩尻拡幅の区間で、おおむねの幅を示してございます。東側のみに拡幅を予定しております。写真では下側が東側になりますので、東側に拡幅するというイメージでございます。真上から見た写真ですので、いまひとつイメージが付きづらいと思いますけれども、商業地の駐車場だとか、住宅、コンビニ等が拡幅内に入っております。ここから5枚起点側から終点側に向かって航空写真が続きます。次お願いします。こちらも見ただけであればと思いますけれども、起点側とそんなに大差なく商業施設の駐車場、家電量販店などもございますけれども、そういったものが周辺にあるという状況でございます。

次お願いします。こちらでございますけれども、先ほどと同様に商業施設の駐車場などが張り付いている状況になってございます。建物そのものは都市計画決定がされているのもあって大分引いて建ててあるものもありますが、いくつか建物が建っているところも見て取れるところでございます。

次お願いします。ここにつきましても同様でございます。イメージでございますので次お願いします。ここで終点側になります。終点側の金塚交差点付近の状況でございます。この

辺りも同じような状況となっているところでございます。次お願いします。お手元の資料にもございます3ページになりますが、地元の状況でございます。上段になりますけれども、整備促進協議会というものがございます。平成10年8月に設立してございますが、メンバーとしましては塩尻市の市議会、商工会議所、角前団地工業会、交通安全協議会、あと学校関係の学校長やそれぞれのPTAの方、保護者会等も、この整備促進協議会に入っておりますので、幅広いメンバーで構成されているというところでございます。ここから毎年整備促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。また、令和3年12月には当該区間の4車線化についても、上段の右側の写真にあります通り、こちら塩尻市長になりますけれども、道路局長の方に要望をいただいているというところの写真になってございます。また、下段になります、令和2年1月に市役所や地元の支所の方で、支所や集会所に行って国道19号の交通状況の意見を聞くアンケートを実施してございます。国道19号の交通混雑の状況や狭隘の歩道の危険性等のご意見をいただいているところでございます。次お願いいたします。次に計画段階評価という形でまとめている資料になります。課題大きく2つまとめさせていただいております。左側になります。まず1つ目ですが、今回の区間の交通混雑の状況ということでございます。図1の中央部、ピンクの部分が当該区間になりますけれども、混雑度が1.35ということになっておりまして、周辺の道路より混雑度が高いと、長野県内の国道19号の中でも高い区間となってございます。その下になります2番目です。狭隘な歩道による歩行者の交通事故に関する死傷事故率が県平均の約3倍と非常に高いというところになります。棒グラフをつけておりますが、そこに示してございます。周辺に学校が多くありまして、通学路になっているところもございますので、左下の写真にございます通り、歩道が狭く非常に危険な状態なところもあるというところでございます。右側に原因を分析してございます。国道19号の速度の状況を真ん中より下の方に黄色や赤の絵で示してございますけれども、当該区間におきまして上り線、下り線、特に赤色の20km/h以下で、朝、夕中心に混雑が発生しているところでございます。また、速度低下に起因する交通事故が全体の約7割、右上の円グラフのピンクの部分になりますけれども、ここが約7割を占めているということになってございます。右下に政策目標を掲げておりますが、大きく2つでございます。1つが交通混雑の緩和、そしてもう1つが交通事故の減少と通学路の安全安心な歩行空間の確保ということで掲げさせていただいております。次お願いします。次に対策案の比較を行っている内容となっております。左側の赤い部分が今回お図りさせていただいております現道拡幅案でございます。現道2車線の道路を4車線に拡幅し、併せて歩行空間を確保する現道拡幅案となります。そして右側が案2、青い部分になりますけれども、案2になりまして、終点側の一部分が現道拡幅、そこからバイパスで分かれいくという、バイパスと現道を組み合わせた案で比較をしてございます。比較の結果でございますが、特に安全安心な走行区間の確保というところで案2のバイパス案でいきますと、拡幅する部分とバイパス区間はいいのですが、現道は依然として現状と変わらないというところで評価が劣っていたり、影響する土地の面積につきまして、約400,000平米、



もう1つが約100,000平米ということで、ここについてかなり差があるということで、総合的に現道拡幅案の方が有利だということでまとめさせていただいてございます。

次をお願いします。次に新規事業採択時評価の説明資料になります。1. 事業概要でございます。起終点につきましては、先ほど示しております通り、塩尻市の広丘高出から塩尻市広丘野村というところになりまして、延長が3.3kmです。第4種1級、4車線で設計速度が60km/hでございます。全体事業費は約310億円になります。計画交通量は31,600台/日～46,700台/日となっております。次に2. 課題のところでございますけれども、先ほどの説明と被るところがございますので、説明につきましては省かさせていただきます。3. 整備効果について説明させていただきます。右下にございます通り、交通混雑、事故検証についてまとめている内容となっております。効果1としましては、4車線拡幅による交通量の確保によりまして混雑度の減少、平均旅行速度の向上ということで速達性の向上が見込まれてございます。そして効果2でございます。交通混雑の解消に伴う事故減少による安全性の向上ということで、死傷事故率が約1割減少するというようになっておりまして、歩行者の安全性向上が見込まれてございます。最後になりますけれども、B/Cでございますが、一番下にございます通り、1.7ということになってございます。説明は以上でございます。

○屋井委員長

ありがとうございました。それではいかがでしょうか。

○水野委員

水野でございますがよろしいでしょうか。

○屋井委員長

はい、どうぞ。

○水野委員

ありがとうございます。この塩尻は私は縁がないところだったのですが、調べてみると人口67,000人ということで10年くらいこの水準を維持しているということで、地方で人口減少・高齢化が進む中であって本当に頑張っている地域なのかなという印象があります。今後のことを考えると、やはり安心・安全・快適・便利で働く場があるという地方創生の基本を維持していくためには、今回のように工業団地あるいは予定地があり、あるいは通学路として使っている道路について整備していくということは、やはりぜひ必要なことなんでしょうなと思いました。実際の工事に当たってはいろいろ地権者の方とかおられるのでしようけれども、丁寧に説明をしてなるべく早く理解を得て地方創生に資するように作業が進むといいなという風に思いました。ぜひ進めていただければありがたいということでコメントさせていただきました。ありがとうございます。千葉県について今年は案件がないですけれども、去年の北千葉道路あるいは工事中の圏央道等本当に事業が順調に進んでおり、関係者の方々に心からお礼申し上げたいと思います。本当にありがとうございます。以上です。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。それでは他いかがでしょうか。谷口先生どうぞ。

○谷口委員

私も通学路として使われているのに、歩道があまりちゃんとなっていないということで、歩道の設立や拡幅というのが急務だということがよく分かりました。1つだけ、技術的なことなのかもしれませんが、5枚目のスライドの案1の歩道の5mが2m+1m+2mに分かれているんですけど、この真ん中の1mって何でしたっけ。植栽柵ではないですよね。歩道が実績に3mくらいあると考えていいのかどうか。小学生はわりと広がって歩いたり、遊びながら歩いたりするので広い方が当然いいとは思うんですけども、この1mって何かというテクニカルな質問です。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。それではよろしくお願いします。

○永江長野国道事務所長

はい、長野国道の永江でございます。ご質問ありがとうございます。この表記の仕方がいまいち適切ではなかったかもしれないんですけども、今電線共同溝というものを合わせて整備しようと考えてございまして、地上機器というものが部分的に入ってきます。そうするとそれが地上に出てきますので、それが約1mくらい必要な幅になってきますので、部分的には1mというところがあるんですけど、全体的には先生のおっしゃったように3mのくりになるということでご理解いただければと思います。よろしくお願いします。

○谷口委員

分かりました。ありがとうございます。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。最近便利なのでお話聞きながらGoogleのストリートビューで現地が見れるじゃないですか。見てみると場所によっては歩道がすごく狭い。歩道が片方はないですね。現道でなくて反対側の東側が用地拡幅するから、空地としてはあるんだけど歩道として開放できている部分がすごく狭いから。現状としてはその近くに小学校はないと思いますけれど、現状はなかなか厳しそうなところですね。鬼沢さんどうぞ。よろしくお願いします。

○鬼沢委員

はい、ありがとうございます。平成10年に協議会ができて、納得、協力できる体制に向けて地元説明会を開催してほしいと書いてあったと思うんですけども、平成10年というともう20年以上前にできている訳で、今も説明ありました、子供たちの通学路の安全とか最近非常に関心が高まっていることを考えると、この説明会で皆さんの意識が多少変わってきてるのではないかな、という風に思うんですけども、より立ち退く部分も当然出てくる訳ですけども、より早くにこの事業が進めていけるような意見が地元からは出ているのでしょうか。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございます。いかがでしょうか。

○永江長野国道事務所長

協議会の中には先ほど説明をさせていただきました学校関係の学校長であるとか、幅広い方が入っております。その中で我々も機会を見つけて協議会向けの説明会もさせていただいておりますので、そういったところのご意見を聞きながら対応させていただいております。継続してそういった機会をとらえて、なるべく最新の地元の要望等を聞きながら事業を進めてまいりたいと思っております。過去に塩尻市区間の事業ございますので、すでに協力しておりますので、塩尻北拡幅ありますけれども、そういった時に事業進める等におきまして、細かい説明はしておりますが今後の話からするとそういったことをやっていかなければいけないかなと思っております。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。それでは藤山委員お願いします。

○藤山委員

はい。聞こえますでしょうか。途中から入りました横浜国立大学の藤山です。ちょっと土地勘がなくて恐縮ですがこの地域、道路の整備や維持管理の観点で、雪とか凍結とかそういったことは心配ないのでしょうか。地図を見た感じだとそういう設備の維持管理が大変ではないかと思ったのですけど。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。それではいかがでしょうか。

○永江長野国道事務所長

はい、長野国道でございます。長野県はかなり雪が多い地域になりますけれども、この塩尻市の地域におきましては、どちらかというとな岸低気圧が来た時に雪という状況でございまして、冬季におきましては通常ではあまり雪は多くございませんので、長野北部の方の道路整備と比べますと、関東首都圏あたりの考え方とそんなに大差ないようなことではないかということでございます。

○藤山委員

ありがとうございました。分かりました。

○屋井委員長

はい、ありがとうございます。秋葉先生どうぞ。

○秋葉委員

すみません、秋葉です。よろしく申し上げます。事業に対しては全然、むしろやってほしいという立場なのですが、コメントとして整備効果の効果2のところですね。資料の6ページですかね。その右下のところですけども、先ほどのお話聞いていると拡幅と同時に電線共同溝、要に無電柱化を進めるというようなことじゃないかなと理解したんですけども、そうすると効果2のところでは歩道の安全性確保といったところで、無電柱化といったと

ころも付け加えたらいかがかなと思いましたが。以上です。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございます。

○永江長野国道事務所長

先生おっしゃった通り、電線共同溝につきましては上り線側、下り線側とも整備をしようという計画でございますので、ぜひ電柱等で歩行者等の支障になる事例はよく拝見してございますので、その辺りも含めて整備をしていきたいと、検討していきたいと思っております。よろしくお願いたします。

○秋葉委員

はい、ありがとうございます。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございます。他よろしいですか。今のと関連して私も少しだけお話しします。無電柱化を進めるというのも大変結構で、ぜひやっていただければと思いますけれども、この図面で言うと自転車の空間を自転車道として作ろうとされているんですね。分離させてるんですね。

○永江長野国道事務所長

はい、そのように考えてございます。

○屋井委員長

なるほど。大変結構ですね。そして一定の延長があつて作られていくということになると思いますので、それは細かなことで言うと市の方とはいろいろと協議されて、構造、形態を検討されていると思うのですが、ぜひ市の方にもそういう一定程度安全で走れる空間を作ってもらうように。あるいはそういう計画と整合していただけるようにと思います。その点はよろしくお願いたします。

○永江長野国道事務所長

はい、承知しました。ありがとうございます。

○屋井委員長

この図面で見ると、塩尻 IC から降りたところは4車線で、この道路の北側も4車線でこの区間だけが2車線で残ってるっていう理解をしています。ここを4車線化するということはすごく重要なことであるし、残念ながら今までできなかったけどこの機会にというのは大変結構だと思います。1点だけ、問題という訳ではないですが、事業費が3km300億というのは、拡幅だからそんなに安くはないですよ。最近はそんなに高くなったんだ、という感じに思ったのですが。たまたま17ページを見ると費用の一覧があつて、用地費自体はそんなに高くはないんだけど、補償費がかなりかかっていると数字から見えるのでその辺りは若干補足というか、状況を説明していただけるとありがたいと思いましたが。補償費がかかるのは一般的といえば一般的なんだけれども。

○永江長野国道事務所長

はい、事業費に関しましてでございますけれども、大体キロ当たりになりますと、100億を切るくらいの形でございます。北側でやりました塩尻北拡幅よりはちょっと高くなっています。消費税等の関係はあるかと思っておりますけれども、まず構造的に排水の処理をするために地下に貯留槽を設置しなければいけないというところもありまして、その辺りも検討の中に入れてございまして少しお金が高くなっているのと、九里巾交差点というところがございますが、その周辺が地盤改良も必要になってくるというところがございますので、その辺りを考えられる、想定される懸案につきましては盛り込んだかたちで出しております。あとは先生おっしゃった通り、建物が2階建てではあるんですけども、硬いものがかかっているところがいくつかありますのでその辺りの物件の補償が少し高額になっているところは現状でございますので、事業費が高いところにつきましてその辺りの理由があるのかなと思っております。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございます。言うまでもないですがそれは都市計画決定の前から建ってたということですね。当然。

○永江長野国道事務所長

そうですね。階が高い建物については都市計画で制限されておりますので、今新しく建ったものはある程度そのうちに撤退してもいいかなというかたちで、コンビニであったり、建物であっても硬いものであっても、2階建てであったり1階建てであったりっていうのが多くなっております。本当に大きなものというのは都計よりも従来からあったものだと。

○屋井委員長

都市計画がかなり古いからほとんど空き地状態にしてくれている訳ですよ。そこが用地費しかかからない訳ですよ。いろいろな事情があるでしょうけれど、その辺りは道路事業全般の課題でもあるし。100億以上かかっているというのは確かに大きいなという感じがしました。それと同時に、先ほどちらっと貯留槽の話ができたので、この道路を拡幅した後国道の用地の中に降った雨は、一定程度貯めてから出すと理解しましたが、その国道の上に降った雨を国道の中で一定程度浸透させるくらいの方角感は持っていないですか。ここはあまり低いところではないのか。水が貯まる可能性はないんですか。

○永江長野国道事務所長

資料で言いますと7ページに計画の縦断図つけております。そこまで低くないんですけど、どちらかと言うと起点側が高くて終点側に向かって少しずつ下がっている状況でございます。その先も少し下がってますのでここに水が集中するということは今のところ考えておりませんが、道路の中で全部浸透というのはなかなか厳しいものがあるのかなと思っておりますが、いろいろ新しい技術等もあれば今後事業に向けて、その辺の情報を収集しながら検討していきたいと思っております。

○屋井委員長

はい、少なくとも車道部分は簡単ではないですが歩道部分については浸透させるとか、結

構広がっていますから。国道もそういうことやっている例も増えているようですからね。こういう時代ですから。今後を考えたら国道の中の水は国道中で一定程度は対応するという考え方があっていいと思いますので、よろしくお願いします。

○永江長野国道事務所長

はい、ありがとうございます。

○屋井委員長

他よろしいでしょうかね。どうでしょうか。

○大胡道路計画第一課長

先生すみません、よろしいですか。

○屋井委員長

はいどうぞ。

○大胡道路計画第一課長

道路部の大胡です。今長野国道から説明させていただいた内容の補足で、2点ございます。1点目は事業費に関する内容で、全体で3kmで300億ということで今回事業費を算出しているのですが、実は、今事業中で進めている区間で結構事業費が上がる事象を確認している内容がいくつかございます。それはこの委員会ではなくて、別の委員会で有識者の先生方含めてご議論いただいているのですが、そういった中できちんと新規事業化の際にも事業費の算出というか、今やっているところの知見も踏まえて、計算した方がいいのではないかなというご意見も少しありまして、今回事業費算出するにあたって、軟弱地盤という対策を付け加えたりですとか、用地の補償の方も近くでやってる実績だとかをベースに積み上げをさせていただいていると。全体としてはそういう考え方でございます。あと特に補償費が高いのではないかなというお話もございました。おっしゃる通り大体半分が用地費と補償費で構成されているかたちにはなるんですけども、用地費もそうですし、補償費の方も基本都市計画決定がかかっている的空き地ですとか駐車場ですとか、建物であってもあまり高くない建物というのが中心となるんですけども、店舗ですとか工場で駐車場だけが取得の範囲にあたる場合であってもその駐車場がないと、例えば店舗の経営ができない等の、後ろの物件の補償も一緒に検討しないといけないというのもケースバイケースなんですけれどもございまして、必ずしも土地のお金だけではなくてそこと一体不可分となるような建物の補償というのも一定の考え方で計上させていただいていると。そういった内容で事業費としてはこういう算出になっているというところでございます。補足ですが以上です。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。他に委員の方からご意見は。藤山委員からお願いします。

○藤山委員

はい、関連して軟弱地盤の補強の方法なんですけれども、ここの地域的に見るとある一部だ

けが軟弱というのではなくて、多分扇状地というか全体が開けているところだと思うんですけども、どういう根拠で、軟弱地盤の改良は全体のどれくらいの面積で考えていただけるんでしょうか。

○永江長野国道事務所長

はい、長野国道でございます。近隣で事業をやっていたり、今交差点改良もやっておりますので、その地質調査結果から軟弱層というのが大体4 m程度かと思っておりますけれども分布しています。

○藤山委員

4 mというのは深さ4 mあたりに全面的にということですか。

○永江長野国道事務所長

はい、深さです。4 mというのは1番深いところですので、もっと浅いところもありますけれど、そういったことを考えて事業費を積んでございます。

○藤山委員

じゃあ十分広めにカバーしていると認識しました。

○永江長野国道事務所長

そのつもりでございます。

○藤山委員

ありがとうございます。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。それでは他よろしいでしょうか。では本件についても委員の方々ご意見は基本的には一定の効果があるという事業で、前向きに進める方向で取り組んでいただきたいということだと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ます。どうもありがとうございました。

今回の委員会の審議事項に関しては3件の新規採択時の評価ということですが、何か全体を通してご発言いただけるような方いらっしゃいますか。よろしいですかね。毎年やっていますけど、今年と比較的大都市ではない地方部の事業で、しかも規模的に言うとあまり大きくない事業が対象になりました。例年は少しバリエーションがありましたけど、今年も新規採択時評価のみということでした。どうもありがとうございます。そうしましたら最初の議事次第ということであると、審議事項はこれだけで終わりになりますので、その他何か事務局からありますか。

○大胡道路計画第一課長

いえ、事務局からも特にございません。

○屋井委員長

これは取りまとめのようなものは、通常何か1枚くらい作る訳ですね。

○大胡道路計画第一課長

はい、そうです。本日の審議内容でございますけれども、結果の方を本省の事業評価部会

にも報告いたしますのでそれについてまとめさせていただいて、委員長によろしければ確認させていただくようにして進めさせていただきたいと思います。

○屋井委員長

はい、分かりました。ぜひ正しい理解が進むように、修正すべきところなり分かりやすくするところなりはやっていただくということを前提に、基本的には3つの事業それぞれ重要な事業だということで認識を共有しましたので、よろしくお願ひしたいと思います。どうもありがとうございました。それでは最後そちらにお返しいたします。

○武内路政課長

屋井委員長ありがとうございました。今道路計画第一課長からの話がありました通り、後日本省で開かれる事業評価部会に報告する予定でございます。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共に、それを速報として関東地方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。はい、ありがとうございます。議事録につい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上でホームページ上で公表させていただきますので、よろしくお願ひいたします。それでは、これを持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。本日は長時間にあたり熱心なご審議、誠にありがとうございました。

○屋井委員長

どうもありがとうございました。