

令和5年度第2回関東地方整備局事業評価監視委員会 議事録

審 議

■再評価案件（一括審議案件）再評価対応方針（原案）の説明・審議

- ・一般国道6号 東海拡幅
- ・一般国道15号 蒲田駅周辺整備
- ・一般国道16号 保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）

（上記について、事務局から資料により説明）

○久保田委員長 それでは、今、御説明ありました3件、どの点でも結構でございますので、何かありましたらお願いいたします。いかがでしょうか。朝日先生、どうぞ。

○朝日委員 御説明ありがとうございました。

一つ確認をさせていただきたいですけれども、1つ目の国道6号と、3つ目の国道16号の記載ですけれども、方針には異存ないですが、物流の課題への寄与というところはますます大きくなっているところかと思しますので、物流生産性向上という書き方と、物流効率化の違いについて教えていただきたい。事業効果のところを見ると、物流生産性のほうは港湾の中の、要は、物流の単なる時間短縮ではないようなところが書いてあって、一方、16号のほうは、効果のところには特に記載がないので、要は時間短縮というところなのかなと推測はしたのですけれども、言葉の使い分けの理由があれば教えてください。

あとは、それに関連して、事業の効果のところ、もしそういう使い分けなどがあれば、目的に対応した形で効果を物流についても書いていただければいいのかなと。特に時間価値なので、便益計算に入っていますということでしたらそれでも了解します。よろしくお願いたします。

○久保田委員長 いかがでしょうか。

○事務局 御質問にお答えさせていただきます。

まず、表記の違いでございますけれども、大きく意味するところはどちらも似たような状況です。少し路線の状況は違いまして、東海拡幅は現在片側1車線になっていて、渋滞

が生じているというところと、あと、保土ヶ谷バイパスにつきましては、下道と高架部と複数ありまして、それでもなお渋滞が生じているというところで、渋滞の、持っている交通量とか渋滞の表れ方は違うのですけれども、いずれにせよこの道路の整備によりまして、主に渋滞で起きているような交通の課題を解消するという意味でございますから、主たる意味は大きくは変わらないかと思えます。

この表記ですと誤解を招くようなところもあると思えますので、今後、御意見を踏まえまして、表記、言い方について、検討させていただきたいと思えます。

あと、記載場所につきましても、おっしゃるとおり効果のところに書いておいたほうがより分かりやすいので、今後の表記、資料の作成に当たりまして、御意見を踏まえて、反映させていただければと思っております。

○久保田委員長 ありがとうございます。今後の参考にさせていただければと思えます。ありがとうございます。そのほかございますでしょうか。鈴木先生、どうぞ。

○鈴木委員 横浜国大の鈴木です。よろしくお願いいたします。

1 つめの東海拡幅ですけれども、再評価対象区間のすぐ近くに常磐道が走っていて、東海のスマートインターチェンジがあるのですけれども、ここの絡みというのは特に記載がないのですけれども、今後、ここに工業用地ということで、現状、まだそれほど工場が入っていないようだけれども、今後増えてくるとか、あとは、そこから、スマートインターから東海の市街地に向かうところの接続がちょうどこの6号をクロスすることになるのですけれども、この辺りは何か検討はなされているのでしょうか。

○久保田委員長 ありがとうございます。いかがでしょうか。

○事務局 お答えさせていただければと思えます。

6号東海拡幅につきましては、国道6号が非常に渋滞しているということから、現在、拡幅を考えております。常磐自動車道との関係につきましては、今のところ直接関わりを考えているわけではございません。交通ネットワークとしては考えておりますが、現時点では、あくまで東海拡幅としての必要性を考えているところでございます。

○鈴木委員 将来的には、ここに工業が立地され、日立南太田 IC がありますが、湾岸線の千葉もスマートインターが混んでいて、今、いろいろ工事をやっていますけれども、将来的にここも工業地帯の人が使うことになると思えます。事業化されてまだ用地取得も7%で、これからどんどん進んでいくと思われまますので、この辺りの開発というのも何か見据えながら、6号の開発、今後の検討というのもなされたら良いのではないかなと思えました。

最後はコメントになります。よろしくお願いします。

○事務局 ありがとうございます。その辺りも含めて交通ネットワーク全体を見据えながら検討してまいりたいと思っておりますので、よろしくお願いします。

○久保田委員長 ありがとうございます。よろしいですね。

そのほかございますでしょうか。よろしいですか。

〔「なし」という声あり〕

○久保田委員長 それでは、3件ありました一括審議案件につきましては、特に御異論等ございませんようですので、継続にしたいと思います。よろしいですね。

〔「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、3件継続とさせていただきます。

■再評価案件（重点審議案件） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

（1）一般国道6号 日立バイパス（Ⅱ期）

（上記について、事務局から資料により説明）

○久保田委員長 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様、何か御意見等ありましたらお願いいたします。

鈴木委員、どうぞ。

○鈴木委員 鈴木です。よろしくお願いします。

2点あるのですが、一つは、現状国道245号が並行で走っていますが、見る限り結構きれいな道です。現状、今度このバイパスを造るに当たって、国道245号はどのような活用を見込まれているのですか。これも恐らく6号と並行して走っているのですから、6号の渋滞緩和で、245号も走っていると3本造ることになるのですけれど、245号の役割はどうなる見込みでしょうか。まず一つお願いします。

○事務局 245号につきましても、先ほど御説明したように、渋滞箇所が既に3か所存在しておりまして、今回の6号のバイパスができることによりまして、交通集中が分散され

ることを期待してございます。交通事故等までは調査しておりませんが、こちらも含めて全体の道路ネットワークとして改善されることが図られると考えております。

○鈴木委員 2つ目は、南部分が盛土になっていますよね。245号を見ると、ここは高台になっていて、丘の上のところに道路が通っているので造りやすいかなと思ったのですが、この絵を見る限り、海岸線のところに点々が書いてありまして、見ると、ここは確かに家が少ないですけれども、どこに造るかによって、直接波も当たるし、潮も当たるし、道路の擦りつけに関しても、どうやって海の影響を抑えながら護岸を造るのかなとか、この辺り、初めの頁のところの、土工部という標準横断面のところには特に海岸線のイメージは書いていないのですけれども、どのような護岸とか、どのような形で波の影響とかを防ぐつもりでしょうか。

橋梁部は、今までの北側のI期部分も橋梁部なので、こんな形で造るんだなというのは想像がついたんですけど、護岸、後半部分の土工のところを意識していなかったのでお聞かせください。

○久保田委員長 ありがとうございます。いかがでしょうか。

○事務局 今、標準断面として考えておりますのが、基礎碎石をまずベースにしてマウンドを造りまして、その上に、コンクリートでできた波返しを設置しまして、前面には消波ブロックを設置するという海岸線ではよくある構造かと思いますが、そういった構造で設置をしまして、その裏に盛土を作成するという予定で考えております。

○鈴木委員 今、ここ、特に、海水浴場とかあるかどうかはちょっと、ぱっと見分かりませんが、見る限りそんなに構造物はない形で、天然海岸なのか分かりませんが、短い海岸かなと思うのですが、そこに直に護岸を造って、本当に海の際のところにはわせるというイメージですか。

ちょっと陸側なのか、点々の位置が微妙なので、現状の遡上帯というか、波が当たっていないところをイメージしているのか、それとも、今ちょうど波が当たっているところをイメージしているのかによっても、だいぶ手法は違ってきますし、これ、海のところやろうと思うと、当然、高波のときできないので、ということもありますし、何か潮も当たるし、波も、台風はちょっと北なので少ないかもしれませんが、多分、高波浪も来るので、となると、越波だって考えなきゃいけないとか、橋梁だったら上だから大丈夫かなと思っていたのですけれども、下だといろいろ考えないといけないと思うんですけど、そ

の辺りも、もう御検討はされているのでしょうか。

○事務局 設置する場所につきましては、海岸が崖錐になっておりまして、その前面に、海洋部の中にマウンドを造って、その上を盛り立てるような形を考えております。今お話しいただいたような海洋越波などは、当然、検討した上で今の構造を考えております。

○久保田委員長 よろしいでしょうか。

○鈴木委員 なるほど、分かりました。

時間もあると思いますので、一度、次の先生方にお譲りします。

○久保田委員長 ありがとうございます。

それでは、ほかの方、いかがでしょうか。

○山崎委員 山崎です。

○久保田委員長 山崎委員、どうぞ。

○山崎委員 先ほどの鈴木先生の話とちょっとかぶるというか、同じような考え方ですけど、新しく土地取得が大変だということと、盛土という大きな工事をするに比べて、245号をもうちょっと拡幅を、道路を広げて交差点部の改良をすとかいう手法よりも、よりこっちのほうが効率的という、こういう試案みたいなのがあった上でのバイパス工事という形で設置されたのでしょうか。何か単純に考えると、245号をもうちょっと整備したらうまくいきそうではないかなというふうにも思ったのですけれど、いかがでしょうか。

○久保田委員長 いかがでしょうか。

○事務局 お答えします。

当時、平成23年の概略計画を立てたときのことでございますが、当時は、今お話しいただいたような内陸部で道路を拡幅するといった案と、この海岸のほうに道路を造る案と、それぞれ案を検討しまして、その中で今回の案を設定しております。内陸部に造りますと、現道周辺に対する影響なども勘案しまして、最終的には現在の海側に造るということになっております。

○久保田委員長 ということですが、いかがでしょう、山崎委員。

○山崎委員 工事費比率とか安全面とかということも考えての決断だった、決定だということですね。今、事業期間の延長とか、長くなったせいで、それが前のほうがよかったよねというふうにはならなくて、今回も、事業が延びたとしてもまだまだこっちのほうが有利であるという考えでよろしいでしょうか。

○事務局 今、日立市などとも話をさせていただいておりますが、原案の早期の整備を強

く求められております。

○山崎委員 はい、分かりました。

○久保田委員長 ありがとうございます。

そのほかございますでしょうか。

○若井委員 若井ですけど、よろしいですか。

○久保田委員長 お願いします。

○若井委員 相続人を捜すのに想定をはるかに超えるほどの時間がかかったので用地買収が遅れているということ、日本ではよくある話で、デジタル化がいろいろ立ち後れているという現状もこういったことの一つの原因かもしれませんが、いずれにしても、一般論としては、一定程度これはやっぱり、ある程度諦めざるを得ない事情だということは理解いたします。とはいうものの、こういった再評価をする段階で、想定以上の相続人がいたり、それが見つからなかったりといったことが、粗々判明したこの段階で、今後の将来的な用地買収の見通しというものが、今の見通しで大体、それでもう不確定要素は出切っているという雰囲気なのか、あるいは、まだやってみないと分からないという雰囲気なのか、その辺りの、用地買収絡みの今後のスケジュール、残余のリスクみたいなものについて、情報があったら教えていただきたいと思います。お願いします。

○久保田委員長 ありがとうございます。いかがでしょうか。

○事務局 用地買収につきましては、今、御説明をさせていただいたとおり、今回、大体当たったところで総数などもかなり見えてきたということで、全容が見えてきたということで、今回、6年間の延伸をさせていただいております。今後、不測の事態が発生しないかと言われると、それはあり得ないとは言い切れないのですが、現時点で用地の買収については、6年間あれば完成まで見込めるだろうと考えております。

○若井委員 分かりました。大体、全体の作業量が判明しているか否かということが、今後の大きなスケジュールの変動幅を決めてくると思うのですけれども、要するに、全くもって関与している人の人数とか宛先が全く当てがつかないような状況なんだとすると、またそれが膨れ上がってさらに先押しということになりかねないのがちょっと何か心配なので、ぜひ全力を挙げて早期にその辺は決着していただきたいというのが1点です。

それから、時間的な経過、計画段階からそういったことで時間を押してしまったって、ある意味やむを得ない事情という側面は理解するのですけれども、ちょっと別な観点から言うと、これ、日立だけに限りませんが、日本はこういうふうに、背後が山で、前面が

海で、非常に狭隘な土地に都市が広がっていて、そこを縫うようにして幹線道路とか鉄道が走っている、これ、非常によくあるシチュエーションですけれども、そこを通過する交通とか、もちろん域内交通もそうなのですけれど、そういったところを限られたルートで通っている交通は、やっぱり非常に、何かのときに閉塞しやすい。

この間も、台風 13 号で常磐道が御承知のように一時通行止めになりましたけれども、こういったことを考えると、先ほど海側に盛土をするのがいいのかどうかという議論はありましたけれど、いずれにしても、何か迂回路となり得る代替の交通路みたいなものが足りない地域については、やっぱり先行投資をして、単なる B/C に表れてくるような投資効果だけではなくて、そういった、全体の交通網の寸断されにくさみたいなものを評価してやる方向は必要だというふうに認識しています。

そういう観点からいうと、来るべき地震であるとか、気候変動がこれから加速してくる世の中において、少し切迫感を持って、通すと思った計画については、いろいろ構造技術的に問題点はあるにしても、当初計画どおりになるべく速やかに通すということの努力は今後もしていただきたいと思えますし、それによって、先送りされたことによって起こる、これから何か起こってくる災害に対してのいろんなものに対しては、やっぱりマイナス面がかさんでいくことになるので、いずれにしても、ある程度、これから、再評価後の事業の進捗については引き続き努力していただきたいと思えます。コメントです。

○久保田委員長 ありがとうございます。

全くおっしゃるとおりだと思いますね。ありがとうございます。

そのほかどうでしょう。朝日委員、どうぞ。

○朝日委員 同じところで、ちょっと追加なのでお願いいたします。

関連してなんですけれども、今の、効果の発現が遅れるというところで一つお聞きしたいのは、B/C が 1.6 から 1.5 に落ちているところが、それは交通量の今回の予測によるものなのか、それとも遅延によるものなのか。多分、基本的には大きく割り引かれる費用が時間的に近いところにある一方、便益のほうが遠くにあるので、割り引かれる部分が大きくなるので、長引くほど B/C が低くなっていくというところで、遅れたところのコストが表れているというふうに、B/C の中にも表れているというふうに理解していますけれども、その理解でよいのかどうかというところですね。交通量との兼ね合いで。

あと、今の御意見にあったように、効果の発現が、供用開始が遅れるということの損失ですね。それに対する説明という点で、こういった用地買収のようなところは、事業にと

って外生要因というか、これまでの事業評価でもお聞きしていた例など、文化財のこととか、ちょっと予測を超えて調査しなければならなくなったとか、そういった事業にとっての外生要因になるようなこと、不確実な要因というのをどういうふうにするのかということがあると思うのです。

今後やることとしては、ここに書かれているように用地取得を推進ということなのかもしれませんが、ちょっと効果発現が遅れるということの損失を考えると、そこに対する説明をもう少し丁寧にしたほうがいいのかなど。特に、昨今、コストが上がっていたり、そういった見通せない要因というのが増えてきているという意味で。その意味で、用地取得に関しても、何か追加で、早期取得に当たって工夫されていることなどがあれば、少し説明しておいたほうがいいのかなどというふうに思った次第です。

○久保田委員長 ありがとうございます。

もしコメントがあればいただきたいと思いますが。

○事務局 まず、今回、期間を延長させていただいておりますので、そういう意味では、いわゆるB/C、テクニカルな話になってしまいますが、BについてもCについても、供用期間が延びることによりまして、現在価値化すると少し下がってしまう面がございます。ですので、BについてもCについても、両方とも期間を延長することによって少し下がっているというのが今回の実態になっております。

それと、今回、平成22年の交通センサスから平成27年のセンサスに切り替えておりまして、その中で若干集中交通量が減少しているということがございまして、それも少し影響した上で今回算定結果を出してございます。

あと、2つ目のほうの御質問については、今回、日立バイパスにつきましては、埋蔵文化財などは特に発見されなかったのですが、事前に地元の県などから情報を聞きまして、埋蔵文化財の包蔵地などをいただいた上で、我々、トレンチ調査という形で事前になるべく調査をした上で、そういった埋蔵文化財に係るような費用が増大したりすることは、予見するというか、なるべく早めに察知するように努力はして、少しでもそういった費用の上振れ、下振れといったことがないように工夫はしてございます。ただ、これもやっぱり地元の地権者の御理解なども踏まえながら、埋蔵文化財の調査などをやりながら、なるべく早めに調査をするといったことで工夫しています。

○朝日委員 埋蔵文化財のほうは言い方が悪くて、用地取得も埋蔵文化財もなかなか予測し難い不確実な要因だという例で申し上げました。今回の件では、用地取得に関して、今

後こうしていきますという説明として、何か早期にさらに工夫するみたいなことがあれば、この評価の場で、書類で伝えたほうがいいのではないかなという意見でした。

○事務局 これまでも、茨城県にかなり御協力いただきまして、県の公社などの御協力いただいて用地の買収を進めてまいりました。引き続き、県の御協力をいただきながら用地の買収を並行してやっていきたいと。ただ、先ほど御説明したように、地権者の方がお亡くなりになったりとか、行方不明になられたりといった案件については、これはやっぱり直轄でやっていかざるを得ないところがございますので、そういったところはこちらのほうで役割分担をして、集中的に人員を割いて、少しでも早く完了できるようにやっていきたいというふうに考えているところです。

○久保田委員長 ありがとうございます。そのほかございますか。手塚委員、どうぞ。

○手塚委員

費用と便益、両方を同じタイミングで現在価値化したので両方とも下がるとなると、手続として間違えていないと思うのですが、全体としてのやり方としては若干抵抗感を覚えます。というのは、やはり費用に関しては、ある一定の額でフィックスしておいた上で、遅延をすると供用が遅れるから利益が損なわれることがある程度明示されるような評価の方法が、もはやこの委員会の範疇を超えているのですが、含まれるべきと考えます。

したがって、B/Cという、ある一定のタイミングでの評価をクリアした以上は、できるだけ計画されたとおりの速やかな整備というのが求められます。それがもし何らかの形で遅れることになれば、B/C、あるいはそれ以外の評価なのかもしれませんが、利益が損なわれていることを何らかの形で示す必要があります。恐らくこれは個々の事業評価というよりも、全体的なマニュアルの上で検討すべき話と考えます。

以上、コメントです。

○久保田委員長 ありがとうございます。

これ、先ほど朝日先生からも御指摘ありました。Bのほうが将来なので、大きく割引かれるということで下がるということですね。ある意味、計算上の自然な流れということになろうかと思います。ありがとうございます。そのほかありますか。

安相先生、どうぞ。

○安相委員 安相でございます。御説明ありがとうございました。

私のほうからは、事業投資効果における観光交流機能の強化という観点で少し御質問というよりは一意見としてお聞きいただければというふうに思っています。

7ページにお示しいただいたもので、今回の事業によって観光交流機能が強化されますということで、幾つかのイベント、こういったものに対する渋滞解消効果であるとか、そういったものが記載となっているのですけれど、正直、少し視点を高く見ますと、こういったイベントって本当に1年に1回、かつ、県内イベントとしては大きいものなのでしょうけれども、全体に与える影響としては、本当に局地的な部分であろうなというふうに思っているところです。

一方で、このすぐ近くにありますひたちなかの海浜公園というのは、茨城県有数の観光エリアにこの10年でなっておりまして、年間200万人程度の人が訪れている場所になっています。こういったところへの効果、こういった恒常的な、いわゆる混雑人気エリアへの波及効果みたいなところのほうが投資効果として見るべきものではないかなというのは、資料を拝見していて思ったところであります。

年1回のイベントでこれだけのたくさんの方が集まるという部分は、もちろん無視するものではございませんけれども、それ以上に、恒常的に混雑をしている、人を巻き込んでいる場所があって、そこへの動線がしっかり評価されるということが、B/C上どれぐらい効果が出ているのかという観点で評価をすべきかなと思いましたので、今回の方針に対して異を唱えるものではありませんが、今後の参考としていただければと思います。

以上です。

○久保田委員長 ありがとうございます。

ということで、参考にしていただくということによろしいですか。ありがとうございます。そのほかよろしいでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○久保田委員長 それでは、事務局原案は継続ということですが、それに対して異議をお持ちの方はいらっしゃらないと思いますので、この案件については継続ということにしたいと思います。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、この案件は継続といたします。

以上で4件全て終わりましたが、委員の皆様、全体を通して何か追加の御発言あればい

ただきますが、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、ありがとうございました。

○司会 久保田委員長、ありがとうございました。

以上をもちまして、本日の議事内容が全て終了いたしました。

その他、何かございますか。

それでは、これをもちまして令和5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、御審議誠にありがとうございました。

閉 会