

社会資本整備審議会 道路分科会
関東地方小委員会（令和6年度 第1回）

議事録

○橋本路政課長

本日は大変お忙しい中、ご出席を賜り本当に有り難うございます。定刻となりましたので、只今より「令和6年度第1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させていただきます、関東地方整備局路政課長の橋本と申します。どうぞよろしくお願いいたします。まずは、報道関係者の方にお知らせがございます。本委員会は原則、報道機関を通じて公開としております。

議事進行にあたりまして、報道関係の方に繰り返しお願いでございますが、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、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

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。道路分科会関東地方小委員会に議事次第、続いて小委員会の委員名簿、本日の出席者名簿、それから説明資料になります資料1、資料2という内容になってございます。資料の不足等ございませんでしょうか。これからの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、よろしくお願いいたします。開催にあたりまして、関東地方整備局野坂道路部長より挨拶を申し上げます。

○野坂道路部長

道路部長の野坂です。本日はご多忙のところ関東地方小委員会にご出席いただきまして誠にありがとうございます。また、平素より国土交通行政の推進につきまして、格別のご理解、ご協力を賜り、厚く御礼申し上げます。本日の委員会では、「新湾岸道路の検討状況」と「核都市広域幹線道路の検討状況」についてご報告いたします。

新湾岸道路につきましては、令和6年4月1日に令和6年度の道路調査の見直しにおきまして、「概略ルート・構造の検討」をする調査箇所として公表してございます。核都市広域幹線道路につきましては、令和6年3月7日の第2回地元検討会におきまして、令和5年度に実施したコミュニケーション活動を報告したところです。本日はこれらの内容をご報告させていただき、限られた時間ではございますけれども、委員の皆様には忌憚のないご意見を承ればととしてございます。それでは、本日もどうぞよろしくお願いいたします。

○橋本路政課長

報道関係者の方におかれましては、カメラ等の撮影はここまでとさせていただきます。

ご協力のほどお願いいたします。

本日ご出席いただいております委員の方々は5名のご出席となります。久保田委員におかれましては、遅れてご出席いただく予定となっておりますので、ご了承いただければと思います。なお、大下委員、佐々木委員、谷口委員、藤山委員、二村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、委員等の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添えさせていただきます。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思います。屋井委員長、よろしくお願いいたします。

○屋井委員長

早速ですが、議事について進めてまいりたいと思います。委員の先生方、皆さん、お忙しい中、今日はどうもありがとうございます。それでは3番の方に報告事項ということで、先ほど野坂部長からご説明ありましたが、2件のご報告ですので順次進めてまいります。それでは、最初の新湾岸道路の検討状況ということであります。説明よろしく申し上げます。

○藤井千葉国道事務所長

千葉国道事務所の藤井と申します。千葉国道事務所で事務所長をさせていただいております。まず、私の方から資料1を活用して新湾岸道路の検討条件についてご説明させていただきます。着座にて失礼いたします。

まず目次をご覧ください。1枚めぐりいただければと思います。まず、はじめに新湾岸道路の概要についてご説明させていただきまして、4ページ目よりこれまでの経緯、5ページ目よりこれまでの検討状況、最後に今後の進め方については案でございますけれども、ご説明させていただきます。右上にページを振らせていただいております。

次の2ページ目をご覧ください。国・千葉県・沿線市、沿線市というのが、千葉市・市川市・船橋市・習志野市・市原市・浦安市となります。東日本高速道路会社は、令和2年5月に千葉県湾岸地区道路検討会および千葉県湾岸地区道路検討会準備会での検討結果を行いまして、千葉県湾岸地域における規格の高い道路計画の基本方針、こちら資料の左側でございますけれどもこちらを策定しています。基本方針の中で右側の図にお示しの通り、新湾岸道路は高谷ジャンクション周辺から蘇我インターチェンジ周辺並びに市原インターチェンジ周辺までの湾岸部においてルートの検討を進めることとなっております。配慮事項といたしましては、東京湾北部に残された貴重な干潟となる三番瀬について千葉県三番瀬再生計画との整合性を図ること、地域の生活環境に配慮した計画とすることが挙げられているところでございます。今後計画の具体化に対しては、高規格道路の機能を有しつつ、基本方針における配慮事項を踏まえた検討が必要となっているところでございます。

3 ページ目をご覧ください。新湾岸道路は左側にお示ししています関東ブロック新広域道路交通ビジョン・計画および右側にお示しております千葉県広域道路交通ビジョン・千葉県広域道路交通計画において、第二東京湾岸道路を軸とした新たな規格の高い道路ネットワークとして位置づけられています。

次に4 ページ目をご覧ください。こちらは新湾岸道路のこれまでの経緯になります。まず上段の箱書きでございますけれども、2019年3月に国・県・千葉市・NEXCO 東日本で構成されます千葉県湾岸地区道路検討会を設立しまして、2020年5月の第2回検討会において、千葉県湾岸地域における規格の高い道路計画の基本方針を策定しております。この基本方針を踏まえまして、新湾岸道路の計画策定プロセスにおいて、地域住民をはじめとした多岐にわたる関係者と密接なコミュニケーションを行いつつ、合理的に検討を行う体制が構築できるよう、上から3つ目の箱書きになりますけれども、2023年6月に国・県・沿線市・NEXCO 東日本で構成される新湾岸道路検討会準備会を設立したところでございます。2024年3月には第2回準備会を開催いたしまして、計画の具体化を図るための体制や意見聴取の方法のあり方について意見交換を行い、2024年4月の令和6年度関東地方整備局関係予算概要の記者発表において、概略ルート・構造の検討、計画段階評価を進めるための調査の路線に位置づけられたところでございます。今後は有識者委員会を設置しまして、しっかりと計画の発議ですね、知らないうちに議論がスタートしたということがないように計画の発議を行った後、国・県・沿線市が一丸となって沿線地域へ丁寧な説明を行い、広く意見を聴取しながら検討を進めていきたいと考えているところでございます。今現時点におきまして、知事、沿線首長は要望活動も熱心に行っていただいております。私としても地元で色々と首長と接している中では、地元のこの道路に対する熱意をひしひしと感じているところでございます。

次に5 ページ目をご覧ください。こちらは湾岸地域の交通状況になります。皆様ご案内の通り湾岸地域は、商業施設や物流施設などが集中している市街地周辺において、慢性的な交通渋滞が発生しており、広範囲にわたって渋滞損失が大きくなっています。

この図面の右上に凡例をつけさせていただいておりますけれども、緑、オレンジ、赤の順に渋滞損失時間が大きくなっています。この赤が20万人時間/年・km~ということで、千葉県の平均値が4.7ということですので、かなり赤い地域が見られますけれども、千葉県で比べて、かなりこの湾岸地域の渋滞の損失時間が大きいことがご覧いただければと思います。特に船橋から千葉市美浜区においては、商業施設などが立地している若松交差点から二俣交差点付近。千葉市中央区においては、千葉駅付近の渋滞損失時間が大きくなっているところでございます。また、国際拠点港湾の千葉港をはじめ、首都圏の重要な拠点があることから、今後も港湾機能の強化や物流施設の立地計画等の開発計画に伴う交通需要の増大が見込まれているところでございます。

次に6 ページ目をご覧ください。こちらは湾岸地域の交通特性をお示したバブルチャートになります。少し見方を丁寧にご説明させていただければと思います。こちらの資料は

ピンクで枠囲いをしておりますけれど、湾岸地域の沿線市、浦安市・市川市・船橋市・習志野市・千葉市・市原市を通行する車両の発着地を ETC2.0 のデータから分析したものでございます。通行する車両を集計した分析断面は、沿線 6 市の主要な道路となります高速道路、具体的には首都高速湾岸線・東関東自動車道・京葉道路。国道では 14 号・16 号・357 号。あとは一本県道も追加しております、主要な県道市川浦安線。こちらは、ちょうど市川から浦安に抜けるところに江戸川にかかる橋がございまして、こちら県道なんですけれども、日当たり交通量が 2 万台と大きな移動がありますので、これを追加して分析をしているところでございます。この車両を分析した結果が右上の棒グラフにお示しているように、湾岸地域を通行する交通は、沿線 6 市を発着地とする内々交通がピンクの部分でございまして 22%。沿線 6 市に起終点のどちらかがある内外交通が 53%。沿線 6 市を通過するだけの外々交通が 25%となっております。そのうち、先ほどご覧いただいたグラフの内々交通を除いた内外・内外交通と外々交通に今度着目いたしまして、湾岸地域を通行する交通の発着地を分析したのが左側のバブルチャートといったものでございますけれども、最も多い発着地が外環道沿線以北で 2 割となっていてところでございます。そういったことから新湾岸道路の検討にあたりましては、まず湾岸地域と外環道沿線以北を連結するために、外環高谷ジャンクション周辺を含めた計画とすることで、早期の効果発現が期待できると我々考えているところでございます。

次 7 ページ目をご覧ください。こちらは国道 14 号・16 号・357 号を通行する車両の路線ごとに発着地から見た交通特性でございまして。それぞれ上段に全車、下段に大型車をお示しさせていただいておりますけれども、まず全車合計で見ますと、国道 14 号の左側の上段を示しているもの。16 号は右側の上段でございましてけれども、湾岸地域とその他地域が多くなっております。国道 357 号が右下の箱の中の上段ご覧いただければと思いますけれども、湾岸地域以外の移動が最も多くなっています。続きまして、今度は大型車に着目して抽出しますと国道 14 号、左上でございまして。357 号、これは右下でございましてけれども、湾岸地域とその他の地域の移動が最も多く、国道 16 号、こちらは右上の箱の下段でございましてけれども、通過交通が半数以上となっていることを確認できました。

次 8 ページ目をご覧ください。こちらは湾岸地域の周辺開発計画をお示したものでございます。湾岸地域では、大規模物流施設、商業施設の開発や区画整理事業が計画または供用されているところでございます。例えば、市川市では三井不動産ロジスティクスパーク市川塩浜Ⅱ、船橋市では（仮称）南船橋駅前商業施設、（仮称）LaLa arena TOKYO-BAY、千葉市では千葉中央港地区、蘇我特定地区、千葉駅東口地区市街地再開発などが行われております。このことから、湾岸地域の交流人口が増加し、街の賑わいが創出される一方、周辺道路の交通需要の増大が予想されているところでございます。

次 9 ページ目をご覧ください。ここからは今後の検討の進め方になります。構想段階における道路計画策定プロセスガイドライン、これは国土交通省道路局が策定したもののガイドラインの抜粋でございましてけれども、計画検討手順を得て概略計画を策定するまでの一

連の流れを左側の図にお示ししています。計画検討の発議から、対応方針の検討までを進める「計画検討手順」（ピンクの部分でございます）、専門性を持った検討を行う「技術・専門的検討」（こちら左側の部分でございます）、次は計画策定者と住民・関係者等との双方向コミュニケーションを実施する「コミュニケーションプロセス」（計画検討手順の右側でございます）、3つのプロセスを有機的に連携して進めるべきこととなっているところでございます。

次は10ページ目でございます。こちらは新湾岸道路の特徴を踏まえまして、地域住民を始めとした多岐にわたる関係者との丁寧な合意形成を目指し、双方向コミュニケーションを実施すべき対象として、現時点において我々として想定しているステイクホルダーになります。表にお示ししています通り、左側でございますけれども、①から順に市民、②事業者、③運送・物流業者、④公共交通、⑤医療、⑥不動産、⑦観光交通、⑧地元経済界、業界団体、⑨行政と様々なところが想定されます。①市民につきましては、沿線6市の住民や道路利用者、その他として首都圏からの就業者など、②事業者としては沿線臨海部に立地するオフィス、製造業、工場、商業施設、漁業組合などを想定しています。③運送・物流業者につきましては、荷主企業や運送事業者、④公共交通では、バス・タクシー事業者、鉄道事業者を想定しています。その他にも、⑤医療・病院関連、⑥不動産業者、⑦観光関連の旅行事業者などが挙げられます。よく応援団になっていただいております⑧地元の経営者協会、経済同友会といった経済界（実際には道路を本当に使っていただく経済界、業界団体です。）、⑨行政としては、県やインセンティブをはじめ、港湾管理者などを想定しているところでございます。コミュニケーションの対象につきましては、今後、他事業での事例も参考にしながら精査していきたいと考えているところでございます。

最後に11ページ目をご覧ください。こちらは幅広いステイクホルダーを対象としたコミュニケーションの具体的な実施手法になります。下段の方に（1）、（2）、（3）とありますが、（1）幅に広い層を対象として実施する情報提供といたしましては、通常のプレス、いわゆる記者発表の他に、この新湾岸道路の特設のホームページの設置を考えております。特設ホームページでは専用のホームページを開設して、計画に関する概要や進捗情報の提供、意見フォームを開設して、広くどなたでも意見を発信できるような、そういったものを考えているところでございます。次に（2）やや対象を絞って実施する情報提供としては、デジタルに日常的に接していない層に対する方々、なかなかデジタルは使えないという方に対しては、ニューズレターであったり、直接対話することで計画への理解を深めるためのオープンハウスの開催だったり、地域の課題やニーズを参加者間で議論することで、より深い意見を把握し、相互理解を促進するワークショップなどを考えています。最後になりますが、（3）対象を絞って実施することにより、確実に意見を聴取できるヒアリングを業界団体や企業などへ個別に実施することも考えております。以上で、新湾岸道路の検討状況についての報告になります。

※久保田委員・藤山委員が途中参加する。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。今までの経緯と、それから最後の方では、今後の進め方について説明をいただきました。どうもありがとうございます。それでは、委員の方々からご質問も結構ですし、それからご意見やアドバイス等色々いただければと思います。

それでは、webの参加の委員の方々は、何らかの方式で手挙げ機能か何かでも良いです。では、鬼沢委員から最初に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した。後半のスライド9、10、11のところのコミュニケーションに関するところでお聞きしたいのですけれども、コミュニケーションの対象者が非常に幅広だと思います。それで手法もいくつかご紹介いただいたのですが、これはどのくらいの期間でこれを実施される予定でしょうか。

○屋井委員長

はい、ではいかがでしょうか。

○藤井千葉国道事務所長

鬼沢先生、千葉国道事務所の藤井でございます。ご質問どうもありがとうございます。先生からお尋ねがありましたコミュニケーション活動の実施期間についてでございますけれども、まだ現時点におきまして、確定したものはありません。場合によっては長くなってくることもあると考えております。

○鬼沢委員

はい、ありがとうございます。デジタルにあまり接しない方向けの手法が3つありましたけれども、そういった方たちが割とよく行かれるような場所に道の駅とかがありますので、ぜひそういったところにポスターやパネルみたいなものを展示するなりして、こういう計画があるってことを知っていただくことがすごく重要じゃないかなと思いますので、そのへんの工夫もぜひお願いできたらと思います。ありがとうございます。

○藤井千葉国道事務所長

鬼沢先生、ありがとうございました。鬼沢先生からいただきました、道の駅でのパネル展示なんかも、我々としても、実施に向けて検討していきたいと考えております。

先ほどちょっと説明が不足していたところがございまして、今後、今日資料でお示しさ

せていただいた中で4ページ目になりますけれども、箱が5つ縦に並んでいる資料でございます。先ほど私、今の時点で事務所として想定しているコミュニケーション活動の期間を勝手に申し上げてしまいましたけれども、今後ですね、一番下段の概略ルート構造の検討の1つ目の丸でございますけれども、有識者委員会を設置し、検討の発議を行う予定となっております。この有識者委員会において技術的検討、あとは検討のプロセスの進め方、コミュニケーション活動などもご意見をいただきながら、期間を設定して進めていく予定でございます。

○鬼沢委員

はい、ありがとうございました。

○屋井委員長

おそらくこのガイドラインで考えた時のスケール感っていうのは、やっぱり年単位でかかるというのが、基本的な考え方だと思います。

○前田委員

ご説明ありがとうございました。一つ意見と質問があるんですが、私、千葉県経済同友会に所属と書いてありますが、千葉県から見ると当然、この新湾岸道路に非常に待ち焦がれていると言いますか、要望が強いものなんです。けれども、私、経済同友会なんです。元の会社がちばぎん総合研究所ということでして、数年前にちばぎん総合研究所でやった調査によれば、関東一都三県の企業にアンケートしたんですが、もちろん千葉県では要望が強いのですが、今あるいろんな関東の道路計画のうちですね、関東一都三県全体から非常に要望が強いものでもあるということをお知らせしておきます。確かトップ5ぐらいに入って、北千葉道路及び千葉北西連絡道路と並んでですね、かなり関東の企業全体からの要望が強いものということ、おそらく所長がご説明されていたように、内々ではなくて、外から外、あるいは外から内ということなんで、これは東京なり埼玉なりの企業さんのですね、非常に強い要望があるものなんだろうなということをお知らせしたいと思います。質問につきましてはですね。これからも丁寧にコミュニケーションを取っていかれるということなんですが、冒頭にご説明がありました通り千葉県の場合ですね、三番瀬への影響みたいなものが、一つ気にされているものかなと思うのですけれども、このコミュニケーションの中で三番瀬への影響等については、どういう方々からの話を聞かれる感じなんでしょうか。さっきおっしゃったような②の事業者の中の漁業組合関係なんでしょうか。それとも沿線6市ということで浦安なり千葉ということになってくるのでしょうか。その点だけ教えていただければと思います。

○藤井千葉国道事務所長

前田先生、ご質問どうもありがとうございます。今ご質問いただきました三番瀬に関するコミュニケーション活動でございますけれども、こちらも今後、先ほどご説明させていただきました通り、具体的には有識者委員会の先生方にご意見いただきながら決めていくこととなりますけれども、10ページ目に今お示しさせていただいておりますけれども、コミュニケーションの対象として想定されるステイクホルダーとして、前田先生がおっしゃる通り、県・沿線市であったり、①の市民のところでは沿線市とありました。あとは、①の段として環境保護団体等と書いてありますけれども、今のところ、そういったところから具体にはまだ決めておりませんが、広く意見を聞きながら進めていきたいと考えているところでございます。現時点において明確に決めておらずすいません。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。一般論になりますけどね。このコミュニケーションっていうのは、一般的なスタンスとしては来るもの拒まずということになります。どなたからの意見でもいただけるようにしていくし、今所長がおっしゃったような団体、環境に関わるような方々にこちらから進んで意見を求めていくとか、そういうことも大いにあるんだと思います。いわゆる公共事業等で一番問題になるのは、最後の最後になって、もう1回手戻りしなきゃいけない状況の中で、いろんな意見が出てくるっていうことなので、こういったコミュニケーション、今日ご紹介いただいたような構想段階でのコミュニケーションは積極的に行う一つの理由は、そのあたりの意見を早めにもらっておく。その上で対応できるものについては対応したり、できないものはできないということを議論の中で進めて、ある種の合意を得ていく。そういうことが極めて重要なものですから、来るもの拒まずというのが大原則だと思います。一般論ですこれは。後は現場でということ。他にウェブ参加の方がいかがでしょうか。ご意見があれば、あるいはご質問あればよろしく願います。はい、特にご意見がウェブの方がなければ、そうですね。

先ほど千葉県だけではなくて、1都3県から要望が強いんだっていうのは、私なんかもですね、具体的に申し上げますと千葉の穴川インター、あそこを南に下がっていくとか、あそこに向かって南から北に行くとか、あのルートだけは通りたくないというのは、もう30年、40年前から。だから千葉に行きたくないとは言わないけども、だけどそこを通らなきゃいけなくなるとこれは大変だっていうことですね。行きたくないって思う。そういう首都圏の方、すごく多いと思うんですね。この渋滞問題が同時に解決できていく。これは大きな大きな効果だと思いますね。そう思っている方、大変多いと思います。それでは、私からも一点。ぜひ地元の要望ばかりではなくて、首都圏というか、ある意味で言ったら広域の国のレベルで、非常に重要な機会になってくると思います。それを21世紀の半ばにかけて作っていきこうというプロジェクトですから。道路の利用者って様々な場合がありますのでね。いろんな主体に配慮し、多様な地域に配慮する。それからその効果の及ぶ範囲がもちろん物流関係なんかをしっかりと流していくっていうのは極めて重要な機能なんだ

けどもね。ただ、休日の千葉県っていうのは観光のポテンシャルがまだまだ大きいですしね。ですから、物流交通もあるけど、一方でもっともっと豊かな地域にして、魅力ある千葉県あるいは首都圏っていうのを作るために、いろんな利用者が使えるようなそういう道路っていう考え方に換えられたらなと思います。

一例だけで言うと、例えば、アメリカではコンプリートストリートっていう。これは高速道路じゃないんだけど、道路っていうのはすべての利用者に配慮して考えなきゃいけないね、この理念を計画段階からしっかり持ちましょうという、ある種運動ですよ。その運動をもう数十年前から始めて、その運動に協賛した州だとか市町村も、そういうものを法律にしてどんどん作っているんですよ。増えているんです。連邦法になるって議論もあるのだけれど、ちょっとまだできていないかもしれないですね。そういう地元から出てきたものだけれど、そういう理念っていうものをアメリカっていう車中心の国なんだけどね、そういうものを考えていこうと。だから、例えば車椅子を押して歩く人も、自転車の人も、あるいは子供さんも老人も、そして車もトラックもあるし、いろんなものに配慮しましょうということですね。高速道路だからそんなこと考えなくていいじゃないかっていうかもしれないんだけど。ところがね、高速道路でもね、例えばフィンランドとか、それからノルウェーなんていう国は、今やもう日本をかなり上回る GDP キャピタを持った豊かな国ですよ。ああいう国もね 30 年も前から日本よりもっともっと貧しい時代から高速道路を作ったら、その横に必ず自転車の高速道路、自転車が止まらないで走れる道を作るというのをルール化してずっと続けているんです。これ一例なんだけど、高速道路だとしても、これから作るものですからより多くの方が、いろんな方が、恩恵を被るっていうかな、それを素晴らしい新しい道だって感じられるような、そういうものを目指して検討していただいたら大変結構だなと思います。これは私の個人的な委員としての意見ということになります。はい、どうもありがとうございました。それではよろしいですかね。

ウェブの委員の方もよろしいですか。どうもありがとうございました。では、続けて 2 番目の報告ということになりますけども、こちらの方を続けてよろしく申し上げます。

○中洲大宮国道事務所長

大宮国道事務所の中洲と申します。核都市広域幹線道路の埼玉新都心線から東北道付近の概略ルート構造の検討状況について報告させていただきます。それでは、次の 1 ページをご覧ください。こちら 1 から 6 にあります、目次に沿って説明をさせていただきます。

それでは、次の 2 ページをお願いします。核都市広域幹線道路の概要について説明いたします。核都市広域幹線道路は関東ブロック新広域道路交通ビジョン計画及び埼玉県広域道路交通計画で高規格道路に位置づけられております。核都市広域幹線道路は圏央道と東京外環道の間に並行するように位置し、神奈川、東京、埼玉、千葉を相互に連絡し、これらの交流、連携を促進する広域道路ネットワークを形成する道路として計画されております。外環道の三郷南～高谷開通後の交通状況の変化に対応しまして、埼玉県南部における慢性

的な交通渋滞を改善し、物流施設の立地や人口集積が進む圏央道と外環道間の東西方向の連携を強化する観点から、埼玉新都心線～東北道付近が本検討の対象区間となっております。

それでは次のページをお願いします。本検討の対象区間の概要について説明いたします。右下の図をご覧ください。対象区間に求められるサービスレベルは多車線の自動車専用道路、概ねの起終点はさいたま見沼 IC から、東北道の浦和 IC から岩槻 IC の間となっております。また、見沼田圃を始めとする、地域の生活環境、自然環境、歴史、文化資源に配慮していくこととしております。

次の 4 ページをご覧ください。こちら検討の進め方スケジュールでございます。現時点は、資料の真ん中あたり枠の中、第 2 回、第 3 回地元検討会のところまで進んでいるところでございます。令和 6 年 3 月 7 日に第 2 回の地元検討会を開催し、課題、効果の把握に関するコミュニケーションの活動の結果報告及び計画検討の進め方案、課題効果案について審議をいただきました。第 3 回の検討会では、複数案の提示やコミュニケーション活動の内容についてご審議いただく予定としております。

次の 5 ページをご覧ください。表の中に赤枠で囲ってあるところがございます。こちらが令和 6 年 3 月 7 日に実施した、第 2 回地元検討会の審議の範囲となっております。第 2 回地元検討会は、報告事項と審議事項の 2 つの議事がございました。報告事項といたしましては、赤枠内の右側に記載しました、コミュニケーション活動を報告させていただきました。また、審議事項としましては、赤枠内の左側に記載した、課題、効果の把握の中の計画検討の進め方と課題、目的について審議をいただきました。

次の 6 ページをご覧ください。コミュニケーション活動は大きく分けまして 2 つでございます。1 つ目は、より多くの皆様に情報提供することでございます。そしてもう 1 つが、多くの皆様からご意見をいただくということでございます。まず 1 つ目の情報提供について報告いたします。表の一番左側の周知方法でございます。令和 5 年度は様々な方法で情報提供を行いました。情報提供の内容は、行政が考える地域の交通課題であるとか、核都市広域幹線道路の今後の検討の進め方等を情報発信いたしました。左からの 2 列目の周知対象を見ていただきますと、主に沿線地域の皆様に対して、人が多く集まる場所でのパネル展、オープンハウス、ポスターの掲示、パンフレットの配布、さいたま市報、県の広報誌を使った情報提供を実施しました。また、より広い範囲の皆さんへの情報提供として新聞広告、ホームページ、ラジオ、テレビ、SNS 等を使いまして広報を実施いたしました。

この他にもデジタルサイネージでの情報提供、それから道路利用者に対する広報として、さいたま市周辺の東北道や国道の歩道橋に横断幕を設置して情報提供を行いました。

次の 7 ページをご覧ください。このページからは聴取した意見についての報告でございます。表の左の列、4 つの意見聴取方法、アンケート調査、オープンハウス、ワークショップ、企業等ヒアリングを示してございます。こうしたコミュニケーション活動を通じまして、様々の方から意見をいただき、その結果として表の右下に集計値がありますけれども、計

5,625 票のご意見をいただくことができました。

次の 8 ページをご覧ください。次はワークショップの実施結果でございます。このページは令和 5 年 8 月から 9 月に実施した第 1 回ワークショップの実施概要でございます。沿線地域の 3 区それぞれ開催しまして合計 66 名の方に参加をいただきました。参加を希望された方や地域の自治会を代表される方、事業者の方々、大学生等の方々に参加をいただきました。

次の 9 ページをご覧ください。第 1 回ワークショップの実施状況でございます。各会場で 4 グループに分かれまして討議をしていただきました。最後にファシリテーターの方から討議のまとめを発表していただきました。

次の 10 ページをご覧ください。意見聴取した 5,625 票の分析結果についてご説明いたします。左側の円グラフは、回答者の属性、上から年齢、性別、お住まいの構成を示しております。一番下の住まいについてですが、検討対象地域でありますさいたま市の見沼区、緑区、岩槻区にお住まいの方の回答が約 8 割となっております。それ以外にお住まいの方は約 2 割でございます。それから真ん中上段の横棒のグラフですけれども、地域の交通課題に対する皆様の実感を示しております。行政から提示しました 7 つの交通課題のうち、特に①の渋滞が多いということや、⑦の見沼田圃周辺が抜け道利用されていることが課題として感じている方が約 8 割と非常に多い結果となりました。この 8 割というものはこの棒グラフの赤とオレンジ色のそう思う、やや思うを合わせた数値でございます。また、今年の初めに能登半島地震がありました。④の災害時に道路が通れなくなることへの心配、⑥の集客施設へのアクセス性が低いことが課題と感じている方も約 6 割という多い結果になりました。それから真ん中下段の横棒グラフは必要な道路の機能に対する皆様の実感でございます。傾向としましては、特に円滑な移動ができる道路、安全安心な道路、救急搬送が迅速にできる道路、災害時にネットワークが確保される道路といった機能を求めている方が非常に多く、約 9 割でございます。それから右側上段の円グラフは道路整備への必要性、要望について集計した結果です。道路整備の必要性を感じている方が全体の約 9 割で、さらにそのうちの約 8 割の方が核都市広域幹線道路を要望されている結果でございます。それから下段の円グラフですけれども、核都市広域幹線道路への要望の内訳でございます。特に渋滞緩和や利便性の向上に関する要望やルートに関する要望がそれぞれ約 2 割となりました。これまでの検討結果の報告でございます。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。それでは今、ご報告いただきましたけども、それに関してご質問あるいはご意見いただければと思います。いかがでしょうか。はい、では鬼沢委員、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。スライドの8をもう一度見せていただきたいんですが、ワークショップに参加した方にいろんなことをされていて、ワークショップの結果が非常に面白いなと思って拝見したんですけど、女性が8%しか参加していなかったのがすごく残念だなと思うんですが、この参加者を募った方法で女性が8%と非常に少なかった原因があるんでしょうか。その女性の方が、もしかしたら安全とか安心に向けて生活の視点での意見がもっと色々聞けたんじゃないのかなという気がしたものですから伺いました。それから、このワークショップの結果とか、そういうことを今後に活かしていられるんだと思うんですけども、意外な意見や、想定してなかったようなことが聞けたとか、そういうようなものが感じられたら教えていただきたいと思います。よろしくをお願いします。

○中洲大宮国道事務所長

はい、ありがとうございます。女性の方が少ないというかですね。自然体でこういう道路について意見を聞くとすると、どうも男性の高齢の方が多くなってしまいうことで女性とか若者、こういった方がやはり少ないというのは非常に我々も課題認識を持っておりました。そのため、これからどうすれば女性にアプローチできるのか難しいですが、例えば若者に対しては大学生です、学校に声をかけたり、また情報提供とか、色々なコミュニケーションツールも単純に新聞とかだけではなくて、色々なデジタルな方法もありますし、色々なこともしています。また、今後、女性の参加は我々も課題だと思っていますので、女性の参加の多いグループとか、サークル活動、色々な地域活動、そういった方たちへのアプローチはぜひ頂いたご意見を踏まえて、引き続き多様な方の意見を聞けるように取り組んでいきたいと思っています。

それから意外な意見があったかどうかというところですけども、例えば、見沼田圃がございまして、そういう環境をすごく大事にしてほしいという意見が多いのかと思っていたら、必ずしもそういう田圃の土地を持っている方とか、その近くにおられる方は、実はただもう少し地域を活性化したり、発展させたいという思いもあったりとか、単純にただ田圃が大事だというだけではなく、色々な意見を主体にお持ちだということが分かっております。こういった点も踏まえながら対応していきたいと思っています。ご意見ありがとうございます。

○鬼沢委員

ありがとうございます。道路となるとどうしても免許を持っている方が多く参加されたんだと思いますが、むしろ免許を持ってない方にももっと関心を持っていただいて、その方たちの意見を聞くこともすごく重要なことだと思いますので今後、女性をなるべく多く参加できるようなことを大変期待しておりますので、よろしく願いいたします。

○中洲大宮国道事務所長

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。それでは他いかがでしょうか。どうぞ。

○前田委員

コミュニケーションあるいはアンケートの結果として、望まれている道路だというのはよくわかりましたけれども、質問2つ、私はこのあたり土地勘がないものですから。

1つは、土地勘のないところでの質問なんですけれども、3ページに埼玉県南部における慢性的な混雑を改善し等々と書いてあるんですけれども、この道路ができることになって、具体的にどこの混雑が緩和されると考えておけばいいかということが1つ目の質問であります。

それから2つ目の質問はですね、2ページのところなんですけれども。圏央道と外環の間を東西に走る道路、まあ2.5環状って言われるものかと思えますけれども、それが今回やっぱりこの道路も2.5環状と言われるものを意識されているというように思えますけれども、千葉では千葉北西連絡道路っていうのが2.5環状じゃないかとみられていますが、この埼玉の道路と繋がっているようで繋がらないような、1ページを見る限りちょっとぎくしゃくしている感じがあります。現時点で答えられることは限られていると思えますけれども、2.5環状という意味では、これがいずれ繋げられる可能性があるというふうに考えているかどうかという、これらの2点についてお聞きできればと思います。

○中洲大宮国道事務所長

ありがとうございます。まず1点目の埼玉県の交通状況ですが、まず埼玉県というのは、例えば東北道、関越道、4号、17号と放射状に伸びていく道路がありまして、外環、圏央道、16号という環状の道路がございます。こちらの環状方向の国道16号、おそらく千葉県も共通だと思いますが、非常に信号が多くて渋滞が激しい、また外環や圏央道を作っていますが、まず外環が埼玉から千葉へ千葉区間が伸びる、それから圏央道が千葉へと伸び、また4車化が進んでいけばいくほど、埼玉県内のこの東西方向は非常に交通の渋滞が激しいということ、それから埼玉県内の地域内でも生活道路に色々な車が入り込んでしまうという事情がありますので、こうした幹線道路ができることによって、東西方向の道路の交通渋滞、また、特にこのさいたま市内は、この新都心から高速道路に行こうと思ったら、なかなか高規格の道路にすぐいけないという生活道路、16号、こういったところを歩いていかないと東北道とかまでいけないという実情がありますので、こういった交通状況に対して非常に有効と考えているところでございます。

○前田委員

ということは、この部分ができ、もう少しこう長く完成することによって、東西方向の一般道路を中心とした渋滞の緩和が期待できるというような感じですか。

○中洲大宮国道事務所長

そうですね、16号もありますし、外環もやはり千葉の方まで繋がります、埼玉県内は非常に混んでいますので、こういったところにも有効だと思います。それからもう一つのご意見としまして、千葉の北西道路などとの関係ですね。現在は我々大宮国道として、見沼から東北道までということをやっておりますが、コミュニケーション活動の中でも、ここだけの話だけとか、千葉までとか、神奈川とか、首都圏全体でのコンセンサスどうなっているんだとか、というところも含めて考えないともっと意見が言いにくいとか、首都圏全体で求めるような意見もあったというのがまず事実ですので、我々も大宮国道という立場ですけれども、今後、道路部と調整しながら進めてまいりたいというふうに考えております。

○前田委員

ありがとうございました。

○屋井委員長

はい、どうもありがとうございました。他いかがでしょうか。

それでは私の方からいいですか。はい、どうもありがとうございました。丁寧なコミュニケーションを含めて計画検討していただいているというのがまず第一印象であります。今この道路の持っている機能とか、必要性とか、そういうところについてご発言もあって、今やっているともお聞きしましたが、まさにそういったことを広く、高規格道路ですから、効果を伺うということ、そこをまず多くの方に理解していただくという活動が展開されているんだと思いますので、そのあたりも踏まえながら、今後の検討も続けていただきたいところであります。

それで今日の資料の中で確認もしながら、1、2点話したいんですけども。1点目はおそらく今日の報告段階では必要性の議論がおおむね終わったということで、今後構想段階ですから、複数の案を示しながら入っていくわけですけども、いろんなご意見が10ページのところにまとめて提示いただいているわけで、必要性に関わる情報提供、それに対するご意見を集計してみたら、こんな形になっているという理解をしたわけですが。けれども、右側の方でちょっと確認したいのは、右下の円グラフの2,300のご意見っていうのは、その上の83%、約8割と書いてあるこれに該当するという理解で、矢印が特にないんですけど、それとも全く別なんですか。

○中洲大宮国道事務所長

ご指摘の通りですね。その8割の中の内訳になります。

○屋井委員長

内訳とするとね、言葉遣いはどうでもいいんだけど、要望という言葉遣いがなかなか微妙なことでもあるんだけど。この中で例えば渋滞を緩和してほしいっていうのは、これはある種質問のとおりなんだけれども。ルートみたいなものは、例えばいろんなルートに関わる意見ですね。それから自然環境への配慮これもそういう意見ですよ。計画の進め方、これに対しても何らかの意見で、それぞれの意見は要望ってひっくるめちゃうこともできるんだけど、でも少し違いもあるんだろうから。もちろん、そちらはそういうことをちゃんと読み解いているんだと思いますけどもね。このあたりが伝わるような、資料っていうか情報をもう 1 回フィードバックをしていただくと、フィードバックっていう意味では、意見はたくさんいただいているわけだからね。その時にこういう風に「みんな要望もらいました。ありがとう」で終わっちゃうのはちょっと残念な形で、これだけバラバラのいろんな観点の意見があるって極めて重要なことですからね。そういうことに配慮しながら、次のステップに進むんだという。そういう順番っていうかな、それが組み立てられると、やはり大変良いんじゃないかなと思います。そのあたりいかがですか。

○中洲大宮国道事務所長

はい、ありがとうございます。実は意見は、本当に多種多様なところですので、限られた紙面で限られたワードに集約されている面もあります。ぜひ今後こういった中身をしっかりと掘り下げて、次のステップに進んでいきたいというふうに思います。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。それからこれは質問じゃないんですけど、SNS なんかも使われているということで、これもまたなかなか進んでいるというか、事務所さんとして通常 SNS を使われていて、それを今回ここにも活用したという、こういう理解でよろしいですか。このために何か立ち上げているわけじゃないですよ。

○中洲大宮国道事務所長

そうですね。日頃から事務所で色々な情報発信、例えば、災害が起きて色々な規制が発生とか、雪もそうですけど、色々な時に日頃から SNS やっていますのでそれと同様のものです。

○屋井委員長

大変結構だなと思いました。これは他の事務所でも同じようにできる、その基盤ができているっていうことですよ。はい、どうもありがとうございました。大変結構だなんて思い

ました。

それから最後にこれも質問じゃないんですけども、5 ページね。今日はマスコミの方も来られるのでね。解説的になってしまうんだけど、まさにここに書いてあるのが、構想段階に着手して概略計画の決定って書いてあるこのプロセスを、コミュニケーションをしっかりと同時に行いながら、進めているわけですけど、これは先ほどの資料 1 の方でご説明があった国土交通省のお作りになっているガイドライン、あれに従っているという言い方ができるんですよ。だから、あのガイドラインがあって、それに基づいて作って進めているのが、これですよ。それで、この中で言葉としていろいろ出てくるので、わかりにくいんですけども、資料 1 と資料 2 は同じ段階の計画を作っていて、言葉としては概略計画っていうものを作ります、概略計画っていうものを作る段階のことを構想段階っていう。構想段階っていうのは、あるいは概略計画を作る段階っていうのは、その中で計画段階評価っていうものを実施します、評価っていうものを実施します。言葉が 3 つ出てきたんですね。ですからそれと同じだっという理解がないといけないんです。けれども、資料 1 の方だけだどちょっと若干違っていたところがある。基本的には概略計画と構想段階とそれから計画段階評価を含むということ。構想段階が計画段階評価を含むとか、あるいは概略計画の検討（計画段階評価を含む）その言い方は 2 通りであるんだけど、構想段階っていうのと概略計画っていうのは同じことをやろうとしているんだ、という理解をしていただければいいなと思います。それからこの資料 2 の方、しっかりと書かれていて、資料 1 は別に悪いわけじゃないんですけど、違う言葉が出てきて、理解が間違っちゃうといけないので、一応蛇足でした。構想段階って何やるんだっというのが万一分からないといけないので、基本的にはこういう道路の計画であれば、概ねのルート、そして概ねの構造そういうものをその段階では決める。その後には都市計画の段階に入っていく。まあ、そういうことですかね。はい、この資料 2 の方のご検討、5 ページにある地元検討会っていうのがあります。コミュニケーションを含む計画検討、概略計画の検討を行っていただいているのは、この地元検討会ということですけども、これは今日参加の委員の久保田先生が委員長のもとで設置されているということでありまして。ということで、ここらへんで久保田先生にコメントというわけではないんですけど、なにかご意見をというか。

○久保田委員

ありがとうございます。久保田でございます。遅刻してすみませんでした。この件につきましては、非常に丁寧に進めていただいているということを感じておりまして。例えば駅とか市役所とか区役所とか徹底的にこのいろんなポスター貼っていただいたりなんかして、かなりさいたま市民の方あるいは埼玉県民の方に、このことが浸透し始めているっていうふうに感じておりますので、ここまで非常に上手く、素晴らしい取り組みをしていただいているというふうに思います。

いつも申し上げていることですけども、この道路の性格はやっぱ非常に大事であり

まして、外環や圏央道とは違って、首都圏の主要郊外都市を直接結ぶ初めての道路でありますし、もっと言えば鉄道路線だって、そういうものを直接結ぶ鉄道はないわけですね。武蔵野線だってちょっと主要都市からは外れたところを走っているわけだから、そういう意味では全く初めて首都圏にこういう交通ネットワークができるということなので、これはめちゃくちゃ大事な道路だということを、強調しすぎてしすぎることはないということを申し上げたい。一方で、通るところが、たまたま残っている首都圏の貴重な自然のところをなぜか通ることになりそうなので、今回の見沼田圃もまさにそうですけれども、自然との関係を非常に大切に扱いながら、今回のように丁寧なコミュニケーションを進めていただきたいということを改めてお願いしたいと思います。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。引き続き地元検討会の方、よろしく申し上げます。他何かご発言、秋葉先生、よろしいですか。

○秋葉委員

今の久保田先生の話で理解できて、質問しようとしていたのは、10ページの右下の円グラフなんですけれど、自然環境の配慮13%も結構あって、ここはその見沼田圃のことなのかなっていうことで聞きたかったんですけど、そういったことなんだなということが理解できました。はい、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。今の件に関しては何かありますか。

○中洲大宮国道事務所長

はい、そうですね。見沼田圃、非常に地元の関心が高いところです。引き続き丁寧にさせてまいりたいと思います。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。それでは他にご発言がなければよろしいでしょうかね。今日は2件の構想段階、概略計画の検討の状況ご報告、あるいはこれから検討が始まるという一定のご報告をいただきました。議論あるいは、今後に向けてのご意見いただいたところですので、くれぐれも考慮に入れながら進めていただければ大変ありがたいなというふうに思います。それでは以上でよろしいでしょうか。この報告事項については終わらせていただきます。それでは4番目のその他、伺いますけれどもいかがでしょうか。

○橋本路政課長

それでは事務局の方から、本日の議事概要についてでございますが、議事概要については、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、関東地方整備局のホームページで公表をさせていただきたいと思いますが、委員の皆様いかがでございますでしょうか。

○屋井委員長

議事概要は委員長。今日の議論はね、報告受けたということですから、一任させていただくと、おそらく早くホームページに公開できることだと思いますので、よろしいでしょうか。

○皆様

(うなづく)

○屋井委員長

よろしいですか。はい、どうもありがとうございました。

○橋本路政課長

どうもありがとうございます。議事録につきましては、すみやかに事務局で取りまとめまして、委員の皆様のご確認を経たうえで、ホームページ上で公表させていただきますので、よろしく願いいたします。それでは、以上をもちまして、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とさせていただきます。本日は、誠にありがとうございました。

○皆様

どうもありがとうございました。