

令和6年度 第1回 関東地方整備局事業評価監視委員会 議事録

審 議

■令和6年度の事業評価監視委員会における審議の進め方

(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。

従来から、こういうやり方でやってきているわけですがけれども、この御説明につきまして、何か御質問、御意見がございましたら、委員の皆様、いかがでしょうか。特によろしいですか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 続きまして、本日審議される案件につきまして、御説明をお願いいたします。

■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17号 渋川西バイパス
- ・一般国道357号 湾岸千葉地区改良（蘇我地区）
- ・一般国道464号 北千葉道路

(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。

では、ただいま御説明いただきました3件の一括審議対象につきまして、何か御質問、御意見がありましたらお願いします。どの件でも結構ですが。

○若井委員 群馬大の若井です。

○久保田委員長 お願いします。

○若井委員 2点目でしたかね、千葉の道路改良についてですけども、基本的には結論として、御提案の内容については異論はありません。

この手の既に開発が進んだ市街地での道路改良って、やっぱり用地取得が相当困難というか、相当これから時間を要するということは予見されるので、説明であったように、当該国道周辺の交通渋滞、一刻も早く緩和されることが望ましいわけですが、支障となる用地の取得が、完全に全区間、延長5kmですかね、全面的に完了する時期を見通すよりも、ひょっとすると前の段階で、例えばその対象区間の一部区間、交通渋滞の原因箇所に関連した何か交通の結節点みたいなものが途中であって、サブ区間みたいなことで区間切りができるような場合には、場合によっては全区間、何か当初計画が進むより前の段階で、一部区間でも、用地取得を先行して進められるところだけ先に事業を進めるという手もあると思いますので、これから用地取得の進み具合に応じた形で、臨機応変に現場のほうで対応していただくといいのかなというふうに思いました。

以上、コメントです。

○久保田委員長 ありがとうございます。

ただいまのコメントについて、何か反応はありますか。

○事務局 御質問どうもありがとうございます。

まず初めに、用地の取得率の説明について補足させていただきますと、実は、6車線化に必要な用地のうち75%は既に確保をしております、今回申し上げた1%というのは、6車線化に必要な用地買収が必要な面積のうち、1%だけ買えているという状況でございます。全体を100とした場合に1しか買えていないということではございませんので、まず補足させていただきました。

また、先生からアドバイスいただきましたとおり、実際に用地が買えているところとか、そういった区間を見ながら、事業の進め方については工夫をし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。コメントどうもありがとうございました。

○若井委員 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か。竹内委員、どうぞ。

○竹内委員 御説明ありがとうございました。

まず初めに、昨年度何度か指摘させていただきました、一括審議案件の標準断面図に街路樹の絵を追記する件、ご対応ありがとうございました。事務局の柔軟なご対応に感謝申し上げます。

コメントですが、3番目の案件につきまして、既に死傷事故が2割減少しているという

点は、素晴らしいと思います。

次に1点質問です。1番目と2番目の案件は労務費の上昇が記載されており、特に1番目は事業費増による今回審議となっています。しかし3番目の案件は事業費、労務費増の記載がありません。おそらく全体的に労務費は上がっていると思いますが、特に1番目の案件の事業費増が大きいので、この件の物価上昇の影響がどのくらいあるのか、他と比べて上昇が著しい工種があったのかなど、もう少し詳しく教え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 ありがとうございます。いかがでしょうか。

○事務局 労務費の上昇の考え方ですが、今回、一つ目の渋川西バイパスで1億円程度増をさせていただいておりますが、こちらはもう開通が目前になっておりまして、設計等全て終わっている、開通に向けてもう一息といった事業でございます。そういったところで、最後、この物価上昇のところということで今回計上させていただいております。全体の額8億円に対して、大体7億程度が労務費の上昇分ということでございます。

一方で、北千葉道路というところで今回労務費の増を計上しておりませんが、こちらについて、4車線化に向けて、まだ目処が立っていないという、設計もやっている途中ということで、まだ見えないということで、今回労務費に関しての増はさせていただいております。また、こちらについても、労務費の増が見えてきた段階で、事業評価監視委員会のほうで皆さんに御審議いただきたいと思っております。

以上です。

○竹内委員 御説明ありがとうございました。労務費の増については、事業が見えてきた時点で計上するという理解でよろしいですか。

○事務局 はい。そういった理解で大丈夫です。

○竹内委員 ありがとうございました。

○久保田委員長 ありがとうございます。ほかにございますか。よろしいですかね。

それでは、これは3件とも継続という提案になっておりますけれども、それを了承することによってよろしいでしょうか。

特に御異議なさそうですので、この3件、一括案件については継続を了承する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

・一般国道4号 東埼玉道路（八潮～松伏）

（上記について、事務局から資料に説明）

○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、御質問、御意見など、御発言をお願いいたします。

○若井委員 群馬大の若井です。

○久保田委員長 お願いいたします。

○若井委員 原案について異論等はないのですが、増額の三つ目の根拠、原因の御説明で、当初より液状化層というか、支持層が深いので、杭長が長くなってとかいう話が、それで、下部工の変更という話でしたけども、これ、よく見ると、下部工が変更になっているというか、ピアの本数自体も整理して、だから基礎の根入れだけ長く延ばしたんじゃなくて、ピアの本数も集約して、本数を減らして大型化しているのですね。だから、上下部両方も設計変更していると思うので、一方で、最後の説明で、今後も他区間で、地質分析で下部工が変更する可能性があって、さらに増額の可能性がと書いてありますけど、だとすると、設計変更をそれぞれ個別にかけてやるというよりも、全体、必要な地質調査、ボーリング調査を全部やった上で、上下部の構造形式を全部確定した段階で計画を見直すのが妥当のような気がするんですけど、途中段階で、現在取りあえず見ているこの地質調査では、ひとまずこの線形でいけそうだというところで説明をされているように伺いましたが、この辺りはいかがですか。

○事務局 御質問、御指摘ありがとうございます。すみません、私の説明が舌足らずのところがあったので、補足させていただきます。

まず、杭の長さですけども、これは、先ほど申し上げたとおり、ジャストボーリングをした結果、当初よりは若干深くなっています。これはジャストボーリングの結果でございます。

液状化層の対応につきましては、先生御指摘のとおり、最終的には、液状化層があろうとなかろうと、最適な橋梁のスパン割り、上部工を選定しているところでございます。今回も、最適な、経済的なスパン割りをやっているとところでございます。

液状化の影響としては、その結果、ちょうどフォーミングの下に液状化層が今想定をしているので、地震時の安全性の観点から杭の本数を増やしているということで、約45億

円の増という形にしております。

以上でございます。

○若井委員 さらに一押しすると、今見ていただいているこの画面の一番、二つ目のポツの、「今後も他の区間において」という「他」というのは、今この画面で見えているところ以外の区間という理解ですかね。

○事務局 御質問ありがとうございます。おっしゃるとおりでございます。

今後、東埼玉道路につきましては、起点から順次、詳細設計を鋭意進めているところがございますので、ほかの区間も今後、橋梁のジャストボーリングをやって液状化判定をした結果、液状化も想定されるところがありますので、費用の増加の可能性があるという形のコメントをさせていただきました。

○若井委員 分かりました。じゃあ、引き続き、手戻りのないように進めてください。

以上です。

○事務局 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。そのほか、どうでしょうか。

○竹内委員 よろしいでしょうか。

○久保田委員長 竹内先生、どうぞ。

○竹内委員 御説明ありがとうございます。私も継続について、異論はございません。

今回コストの上がっている工法について伺いたいのですが、今のお話で、杭の体積が恐らく増えると思います。10ページの御説明で、現場はすごく地下水位が高いという御説明でした。杭の体積が増えることにより、地下水への影響というのはないのでしょうか。工法についても、地盤改良より橋梁構造の方が地下水への影響が少ないというご説明でしたが、素人考えですが、この工法でも何か地下水への影響があるのではないかと思います。その点をお聞きしたいです。

また、今回この調整池の整備に40億円程度増額ということですが、12ページの現場の状況を見ますと、周囲に水田のあるところに今回道路を新設するので、これまでの水田の果たしていた貯留とか浸透の機能が失われてしまうと思います。15ページでも御説明があったように、かなり浸水上も危険な場所です。近年、今まで以上に降雨量が多くなっており、流域全体の貯留浸透量のバランスが、おそらく変わってきており、その対応が必要になると考えます。調整池の貯留量の計算や、今後の流域対策としての対応が、どのように考えられているのかをお聞きしたいです。よろしく願いいたします。

○事務局 御質問、御指摘ありがとうございます。

まず1点目の、盛土と橋梁にした場合の地下水位への影響でございますけども、地盤改良してしまいますと地質が遮断されてしまい、影響は大きいですが、杭構造であれば、そもそも橋脚自体が大体30mから40mぐらいにスパン割りがされて、しかも杭は面的に障害しませんので、地下水の影響は一般的に少ないというものでございます。

それから、調整池につきましては、道路整備により舗装がかかりますので、何もしないと、今までに比べて舗装面でいきますと、流末に到達する時間が早くなってしまいます。到達時間が早くなるという専門用語ですけども、それを防ぐために今回は調整池を造りまして、1回降った雨を調整池にためて、オリフィスといって、小さい穴で絞って、時間差で流して行って、負荷をかけないという対応をしているところでございます。

あと、地域全体の対策については、河川部長のほうからお願いいたします。

○事務局 先ほど、流域の水の処理の考え方を、温暖化の影響をどう考えているのかという御質問がございました。

こちらは中川・綾瀬川、中川流域になります。こちらは先ほど事務局から説明があったとおり、非常に内水が溜まりやすい流域になってございます。この流域について、流域水害対策計画というのを現在検討してございます。その中身については、将来的な温暖化の影響についても、その影響も含めて今後検討していくことにしてございます。そういったものをしっかり含めた上で、こういった盛土構造だとか道路構造物による影響というものも考慮しながら、しっかり検討していきたいと思っております。

以上です。

○久保田委員長 ありがとうございます。

○竹内委員 ありがとうございます。東京都でも昨年、対策量を全体で10mm上げている計画変更をしています。調整池はピークを遅らせるとのことですが、近年の降雨の状況では、これまでの一般的な貯留量の計算から考え直さなければならない部分も出てくるかと思っております。今後とも工法等の検討をよろしくお願いいたします。

○久保田委員長 ということで、よろしくお願いいたします。ありがとうございました。

そのほかございますか。

○安相委員 すみません。安相でございます。

○久保田委員長 どうぞお願いします。

○安相委員 1点、御質問さしあげたいと思っております。

○久保田委員長 どうぞ。

○安相委員 すみません。本件においては、こちらのいわゆる投資効果みたいなものに特に異論ありませんし、こちらのほうはぜひ進めるべきだという結論は了承している部分ですけれども、とはいえ、130億ものコストが計画から大きく膨らむというところについて、ポイントとしては、計画段階時において予見できたものと予見できなかったものがもし仮にあるのだとして、三つあるうちの二つは、実際に工事を進められていく中で、地質であるとか、そういったものが判明したことによって増額だという部分があったと思うんですけど、一応確認として、8ページの資料で、JRとの協議の中で、私もちょっと不勉強で恐縮ですが、この架空地線が、この高さの分をさらに上げなければいけません。この資料でいうと8ページですかね。この部分で、結果、高くしなければいけないので、さらに40億円増額というところは、これは、計画時においては、この架空地線なるものはそもそも無くて、その後に架空地線なるものの設置が決まったことによって計画変更せざるを得ないという内容のものだったのかというところだけ、念のため、確認させていただければと思っています。お願いいたします。

○久保田委員長 ありがとうございます。どうぞ。

○事務局 御質問ありがとうございます。

結論から言うと、おっしゃるとおりでございまして、当初、都市計画決定をされたときは、この架空地線というのはございませんでした。その後、造られたものというものでございまして、昨年度、設計協議した段階で、離隔を確保してほしいということで、協議をされたというものでございます。

以上でございます。

○安相委員 分かりました。どうしても、計画が立ってから実行までにかかなりの時間を要しますので、その間でいろんなものが変更されていくということかとは思いますが、数十億単位で計画から変わってくるということは、そもそもの、その計画の是非みたいなところにも本来は影響を与えるものかなというふうに思いましたので、確認をさせていただきました。ありがとうございました。

○久保田委員長 ありがとうございます。そのほか、いかがでしょうか。

○清水委員 東商の清水ですけれども、よろしいですか。

○久保田委員長 お願いします。

○清水委員 御説明ありがとうございます。

すみません。私は道路等の専門家ではないので、ちょっと感想めいた話になってしまうけれども、資料の2ページ、目的のところ、物流の効率化による生産性の向上ということで、大きな目的の中の一つに入っているということでありまして、今、私が所属している部署では、実はまさに、物流2024年問題というのを取り扱っている部署になります。荷主あるいは物流事業者さん共に、相当影響が出ているというお声が東商のほうにも寄せられているということでありまして、道路完成時期については相当先だということですが、ぜひこの物流のネットワークの強化、あるいは生産性の向上等、資するこの東埼玉道路ですか、これについては東京外環にもつながるということでありますので、非常に期待をしております。

従いまして、コストの面とか、あるいは工事期間をできる限り短くできるかどうか分かりませんが、そういうことを含めまして、ぜひ早期に開通していただけるようお願いしたいということで、以上、感想を述べさせていただきます。

以上でございます。

○久保田委員長 ありがとうございます。まさに、そういうことで事業を進めていただいていると思いますので、よろしく願いいたします。ありがとうございます。

そのほかございますでしょうか。

○二村委員 すみません。東京女子大学、二村です。よろしいでしょうか。

○久保田委員長 どうぞ。

○二村委員 今の清水様の御発言にかぶせるような形ですが、今回、道路事業なので、言おうかどうか迷っていたのですが、事業の投資効果のところに入っていないようなので、申し上げます。この近くには恐らく貨物鉄道の、JR貨物のターミナルがあるはずで、インターモーダルというような視点から、この道路というのは非常に大事なのではないかと思った次第です。そういうような効果も入れたらいかがかなと思った次第です。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。

○事務局 二村先生、御指摘ありがとうございます。たしか、三郷地区のほうにはターミナルがあるのは承知しておりますけども、冒頭、久保田委員長からもあったとおり、今は取りあえずマニュアルが3便益だけですので、ほかにも、おっしゃるとおり、いろんな便益があると思いますので、しっかりまず勉強をしていって、考えていきたいというふうに考えております。

以上です。御指摘ありがとうございます。

○久保田委員長 ぜひ前向きに、よろしく願いいたします。ありがとうございました。

ほか、ございますでしょうか。特によろしいですか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 それでは、貴重な御意見をいっぱいいただきましたけれども、御提案であります継続ということについての御異論はなかったというふうに承りますので、本件については継続ということによろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 どうぞ。よろしいですか。ありがとうございます。

それでは、御異論がないということなので、本件につきましては継続というふうにさせていただきます。ありがとうございました。

本日の審議は以上となります。進行を事務局にお返しいたします。

○司会 久保田委員長、ありがとうございました。

■報告

・思川開発事業

(上記について、事務局から資料により説明)

○司会 ただいまの御説明につきまして、御質問等がございましたらお願いいたします。

委員の皆様、よろしいでしょうか。委員長、よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

それでは、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いては、委員長に御確認いただいた後、速やかにホームページにて公表する予定です。

また、議事録につい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公表いたしますので、よろしく願いいたします。

また、冒頭、局長から挨拶のときにございましたとおり、事業評価監視委員会での現場視察のほうを調整したいと考えてございます。おおむね9月にセットしたいと考えてございますので、そちらのほうの日程調整のほうをさせていただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

○司会 よろしいでしょうか。

それでは、その他、何かございますか。よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○司会 では、これをもちまして、令和6年度 第1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、長時間にわたり、御審議誠にありがとうございました。

閉 会