

令和6年3月29日

横浜市長

山中 竹春 様

横浜市公共事業評価委員会

委員長 森地 茂

令和5年度 横浜市公共事業評価委員会に係る道路部会の審議結果について

横浜市公共事業評価委員会は、令和5年度横浜市公共事業評価委員会に係る道路部会において、横浜市附属機関設置条例に定める担当事務に基づき、事前評価1件、再評価7件を審議した結果、全ての評価案件について妥当としました。

## 1 委員会の開催経過

道路部会：令和6年2月19日(月) 9時30分から12時00分まで

	評価	事業名	所管局	審議結果
道路-1	事前評価	都市計画道路恩田元石川線（元石川地区）整備事業	道路局	妥当
道路-2	再評価	一般国道1号道路改築事業（不動坂工区）	道路局	妥当
道路-3	再評価	都市計画道路泥亀釜利谷線（寺前地区）整備事業	道路局	妥当
道路-4	再評価	都市計画道路東京丸子横浜線（綱島地区）	道路局	妥当
道路-5	再評価	主要地方道原宿六ツ浦（（都）上郷公田線）	道路局	妥当
道路-6	再評価	都市計画道路横浜藤沢線（田谷小雀地区）	道路局	妥当
道路-7	再評価	市道田谷線	道路局	妥当
道路-8	再評価	都市計画道路環状3号線（南戸塚地区 外2）	道路局	妥当

## 2 意見具申

なし

## 横浜市公共事業評価委員会 委員

(敬称略・50音順)

委員名	現職名	専門分野
(なかむら ふみひこ) 中村 文彦	東京大学 大学院 新領域創成科学研究科 特任教授	都市交通計画、交通施設計画 都市計画、地域計画
(むろた まさこ) 室田 昌子	東京都市大学 環境学部 環境創生学科 教授	都市計画 市街地・コミュニティ再生
(もちづき まさみつ) 望月 正光	関東学院 常務理事、 関東学院大学 名誉教授	財政学、公共経済

令和5年度横浜市公共事業評価委員会に係る道路部会 会議録			
日 時	令和6年2月19日(月) 9時30分から12時00分		
開催場所	市庁舎18階 さくら14		
出席委員	中村文彦部会長 室田昌子委員、望月正光委員		
欠席委員	無		
事務局	財政局ファシリティマネジメント推進室 中澤担当部長、ファシリティマネジメント推進課 古檜山担当課長		
説明者 (事務局以外)	1(1)	道路局 企画課	樽川課長 ※以下(道路局)
	1(2)	道路局 建設課	高橋担当課長 ※以下(道路局)
	1(3)	道路局 建設課	高橋担当課長 ※以下(道路局)
	1(4)	道路局 建設課	梅津課長 ※以下(道路局)
	1(5)	道路局 横浜環状道路調整課	大橋担当課長 ※以下(道路局)
	1(6)	道路局 横浜環状道路調整課	大橋担当課長 ※以下(道路局)
	1(7)	道路局 横浜環状道路調整課	大橋担当課長 ※以下(道路局)
	1(8)	道路局 建設課	高橋担当課長 ※以下(道路局)
開催形態	公開(傍聴 0人、報道機関 1人)		
議 題	II 部会長の選出 III 議事 1 審議 (1)〔事前評価〕都市計画道路恩田元石川線(元石川地区)整備事業 [道路局] (2)〔再評価〕一般国道1号道路改築事業(不動坂工区) [道路局] (3)〔再評価〕都市計画道路泥亀釜利谷線(寺前地区)整備事業 [道路局] (4)〔再評価〕都市計画道路東京丸子横浜線(綱島地区) [道路局] (5)〔再評価〕主要地方道原宿六ツ浦((都)上郷公田線) [道路局] (6)〔再評価〕都市計画道路横浜藤沢線(田谷小雀地区) [道路局] (7)〔再評価〕市道田谷線 [道路局] (8)〔再評価〕都市計画道路環状3号線(南戸塚地区 外2) [道路局]  2 その他		
決定事項	1(1)	都市計画道路恩田元石川線(元石川地区)整備事業 ・意見具申なしとした。事業実施(案)について「妥当」とした。	
	1(2)	一般国道1号道路改築事業(不動坂工区) ・意見具申なしとした。対応方針(案)について「妥当」とした。	
	1(3)	都市計画道路泥亀釜利谷線(寺前地区)整備事業 ・意見具申なしとした。対応方針(案)について「妥当」とした。	
	1(4)	都市計画道路東京丸子横浜線(綱島地区) ・意見具申なしとした。対応方針(案)について「妥当」とした。	

	<p>1 (5) 主要地方道原宿六ツ浦（（都）上郷公田線） ・意見具申なしとした。対応方針（案）について「妥当」とした。</p> <p>1 (6) 都市計画道路横浜藤沢線（田谷小雀地区） ・意見具申なしとした。対応方針（案）について「妥当」とした。</p> <p>1 (7) 市道田谷線 ・意見具申なしとした。対応方針（案）について「妥当」とした。</p> <p>1 (8) 都市計画道路環状3号線（南戸塚地区 外2） ・意見具申なしとした。対応方針（案）について「妥当」とした。</p>
議 事	<p>はじめに （事 務 局）定数を充足し道路部会が成立していることを報告 また、会議を公開することについて確認</p> <p>II 部会長の選出 （事 務 局）部会長の選出について、委員から特段意見がなければ、委員会において委員長職務代理者であり、昨年度も部会長を務めて頂いた中村委員にお願いしたいと考えるが良いか。 （各 委 員）異議なし。 （事 務 局）中村委員を部会長に選出する。</p> <p>III 議事 <u>1 (1) 都市計画道路恩田元石川線（元石川地区）整備事業について</u> （部 会 長）議事III 1 (1)について説明を。 （道 路 局）議事III 1 (1)について説明 （部 会 長）意見等あればどうぞ。 （室田委員）用地の取得状況について教えてもらいたい。 （道 路 局）用地の取得については資料に特段記載していないが、本事業は先行取得路線に位置付けており、既に12%取得済みとなっている。 （室田委員）用地取得の見通しはどのような感じなのか。住民や地権者の反応も含めて説明してもらいたい。 （道 路 局）令和5年度から測量作業に入っているが、特に大きな反対はなく、むしろ地域全体としては早く開通してほしいという要望などを頂いているところである。 （室田委員）用地に関する取得等は順調に進む予定であるということで良いか。 （道 路 局）そのつもりである。 （望月委員）このような道路を整備する時に住民参加の取組を取り入れたことは良いと思う。そのことによる効果を簡単に説明してもらいたい。 （道 路 局）平成4年のアンケート調査から平成15年の都市計画決定に至るまで、この恩田元石川線全線の道路計画について住民参加の道路づくりの取組を実施してきた。事業実施にあたっては、この地域の皆様は道路を整備すること</p>

を既に知っており、むしろ開通を期待するような声を頂いている。そのことから事前に地域住民の意見を頂き計画を策定した効果があったと認識している。

(望月委員) 了解した。

(部会長) 両委員が話された二点について私も気になった。まず室田委員の話では、我々が長年道路案件を多数審議してきた中で、特に最近、用地買収で苦勞している事例が多く、資料の中にも公表可能な場合は土地の分筆や取得状況を示し、不可能な場合でも地図上で取得状況や事業の進捗状況を説明していた案件も多かった。また調書(案)1ページの事業スケジュールの欄に令和12年度までだが延伸する場合があると記載していることから用地買収について心配な部分もあったが先の受け答えを聞き安心した。それでも今後のために用地買収がどのように進捗し、どこが鍵となっているのかを定期的にデータとして作成していくことが良いと思う。参考にしてもらいたい。次に望月委員の話では、私がまだ駆け出しの頃に師事した当時横浜国立大学工学部教授だった大蔵先生が恩田元石川線に関する研究会の委員をしていた時代があり、あのような活動が大変意義があると話されたことは大事であり、本区間は未だ着手していないが地域全体から見ると重要な道路である。また地域の中で比較的意見が分かれているところに時間かけてでも入り議論を積み重ねたことに意義があり、横浜市にとっても大事な蓄積となると思う。このような取組は大変かもしれないが、トータルで考えると、測量から始まり施工に至るプロセスで要する間接的なコストを考慮すると大変意味があると思う。両委員から先に話があった二点は大事なことなので、特に意見具申にはしないが議事録には残すので、道路局内で共有してもらいたい。それでは、意見具申はなしで、事業実施は妥当で良いか。

(各委員) 異議なし。

(部会長) 本件の審議については以上

#### 1(2) 一般国道1号道路改築事業(不動坂工区)について

(部会長) 議事Ⅲ 1(2)について説明を。

(道路局) 議事Ⅲ 1(2)について説明

(部会長) 意見等あればどうぞ。

(望月委員) 本事業の必要性、重要性は理解しているが、一点だけ質問したい。事業費が46億円から55億円に変更することでは、先の説明で、昇降機を備えた歩道橋を整備することなどで金額が増加したということだが、近年の建設コストの上昇ということでは、この事業では影響することがあまりない、あるいは事業費については十分対応できておりこの事業費の範囲内でできる見通しが立っているという理解で良いか。他の様々な事業で事業費がそのために上振れする傾向があるのだが、この事業ではどうか。

(道路局) 本事業は、例えば、ほかの事業のように大きな橋梁やトンネルのような構

造物もなく、この歩道橋以外は主に地表面での道路改良事業のため、今後、道路下を掘削したことにより想定外の地盤が出ることも起こりにくいと考えている。そのため、大きな事業費の増額要因は特段ないと判断している。(望月委員) 分かった。事業費の範囲内で事業を完了することができるという見通しだと理解した。

(部会長) 事業費の増加分である9億円が全て歩道橋の昇降機によるものではないということの良いか。

(道路局) 最大の要因として昇降機もあるが、その他にも昇降機の設置に伴い歩行者空間を確保するための歩道の拡幅、また建設コストの増大等もあり、それらを全て含めたトータルの金額になっている。

(部会長) その答が良いと思う。やはり時間が経過しているので建設業務に係る労務単価や資材単価が上昇しており、その部分はこの増加分に入っているということ。そのため望月委員の懸念に対しては、この事業期間内の突発的なことに関しては先述の答えで良く、時の流れとともに他分野でも上昇している労務費や資材費について建設分野における上昇傾向は配慮し金額をおさえている。そのため、今後はこれ以上再度増加することはまずないだろうという理解でおおむね良いか。

(道路局) そのとおりである。

(室田委員) 中村部会長と望月委員が話された事業費の変更が私も気になっていた。このような大きな交差点などで歩道橋を架ける場合、現在、昇降機はどこでも設置していると思うが、ある程度大きな交差点であれば昇降機を付けるための変更が今後も出てくると理解して良いか。時間の経過とともに、例えば、バリアフリー化を進めるためにもそのような設計変更が必要という話が出てくると思うがどうか。

(道路局) 不動坂交差点以外の一般的な新設の歩道橋では今後どうかということでは、個別の判断となる。一概に全ての歩道橋について昇降機を設けるかという、地域性や用地の関係、利用者の人数や形態等でケースが分かれるため、個別に審査をしたうえで判断していきたいと考えている。

(室田委員) 統一の基準ではなく個別に判断することで分かった。

(部会長) バリアフリー化の構想がそれぞれの地区であり、その中で通学路や地域の生活動線など重要な経路はその構想の中で指定するので、その指定とあわせて交通量が多く事故が多発する危険なところには共通のルールがなくとも、例えば地域の通学路ではスクールゾーン対策協議会の意見やそのバリアフリー化の構想の状況などいくつかの要因を考慮していると想像していた。これはあまり明文化しすぎて動きにくくなることがあるかもしれないが、個別の事情ということでは、近年インクルーシブな言葉がよく出てくるので、バリアフリーや通学路の話は重視していると議事録に残すと良い。

(室田委員) 例えば、たまたま担当者が一生懸命だったから進めるなどそういうことではなく、このような環境なら昇降機が必要だという進め方をされると良いと

思ったから先の質問をした。

(道 路 局) この不動坂一つを取ってみても、国道という重交通な道路を跨ぐこと、また近隣の柏尾小学校へ通学するため多数の児童が利用する背景もあるので、中村部会長が言われるとおり、そのような観点からも今後判断していきたいと考えている。

(部 会 長) 交通工学的に言うと、交差点以外の道路の車線数よりも交差点の部分の方が全体の処理能力に大きく効いており、極論すると、交差点と交差点の間が片側1車線でも交差点がしっかりしていると渋滞は比較的解消される。一方で、都市計画的には、開発における交通容量から車線数を決定していくのだが、今回交差点を重視し優先的に整備していくことを本事業で明示した点は分かりやすく良いと思う。やはりこの交差点のように名立たる交差点の対応に関しては交差点区域を優先していくと同時に、子供も含め横断する者の安全性も考慮して整備していく方針はとても良い。一点だけ教えてもらいたい。調書(案)の4ページの対応方針(案)とした理由の欄の記載にある「地元の機運が高まっている」とは何か根拠があるのか。

(道 路 局) 地元の機運として大きなところでは、まず元々町内会や自治会単位でこの歩道橋の整備に関して昔から要望が大きかったことがある。次に、柏尾小学校から国道1号を跨いだ反対側に10年ぐらい前に300世帯数を超える大規模なマンションが建設され、その通学児童等も含む居住者に対する必要性も高まっている背景がある。

(部 会 長) 対応方針(案)とした理由の記載に対し丁寧な確認が必要なので質問したのだが、様子は分かった。それでは本事業に関しては、意見具申はなしで、対応方針は妥当で良いか。

(各 委 員) 異議なし。

(部 会 長) 本件の審議については以上

### 1(3) 都市計画道路泥亀釜利谷線(寺前地区)整備事業について

(部 会 長) 議事Ⅲ 1(3)について説明を。

(道 路 局) 議事Ⅲ 1(3)について説明

(部 会 長) 意見等あればどうぞ。

(室田委員) 関係機関の協議に時間を要しているということだが、何かトラブルがあるようにも受け取れるので、具体的にどのようなことに時間を要しているのか教えてもらいたい。

(道 路 局) 本事業は新規の都市計画道路ということで無電柱化を図る予定であり、その場合、電線共同溝の設置が一般的であるが、場所的に既存の市街地で既に沿道の地域においてはある程度電力の供給が済んでいるところもあり、新規で電線共同溝を設置するのか、あるいは取り付け道路の方から電力の供給をすることにより事業における電線共同溝の工事を最小限に抑えコスト削減ができないかなど、現在、関係機関である電力会社と主に協議を進めている

ところである。

(室田委員) 分かった。住宅が相当密集している地域なので、例えば1戸1戸様々な事情があるのではないかと思うが、その辺りのことで難航しているのか。

(道 路 局) 用地取得について難航していることは特にない。強いて言えば地元には大変期待頂き、本事業に協力頂いているところである。事業期間を延伸しているところであるが、類似の他都市計画道路事業と比較すると非常にスピード感を持って用地取得が進められている。

(室田委員) 立ち退きをされる方もいるのか。

(道 路 局) そこに居住されている方がほとんどであるため、移転は当然伴うことになるが、例えば、比較的敷地が大きいお宅では都市計画線の中を用地取得させて頂いた場合も残った敷地に自宅を再建することもでき、そのままその場所に居住されることができの形もある。また泥亀釜利谷線の近隣では新築の戸建ての建築等も進んでいるところであり、敷地内で自宅を再建できない方についても比較的近傍で住宅を取得できるようなケースも多く、住環境は比較的に変わらず移転を進めることができている状況である。

(室田委員) 先ほど電力会社との協議という話もあったが、移転をしなくては行けない方についても移転先の確保など含めしっかりと対応できる見通しということが良いか。

(道 路 局) そのとおりである。横浜市で極力近隣の移転先を紹介したり、ほかの事例を説明したりして比較的穏やかに、用地取得は今後も速やかに進んでいくものと考えている。

(室田委員) 分かった。移転や立ち退きなどが必要な方に対しては移転先の確保などのアドバイスも含めて可能な限り丁寧に事業を進めているということに理解した。

(望月委員) 先に室田委員が話されたとおりここは住宅が密集している地域で、幅員が大きい道路では海の公園の前の道路と国道16号に挟まれているようになっている。この地区を横断しそれらを結ぶ道路では細い道路はあるが、ほとんどないということは記載のとおりで、地震発生時に火災が起きた場合、問題がある地区であることは間違いない。そのため、この道路の必要性はよく分かる。無電柱化を進めることで電力会社と交渉しているとの話が先にあったが、このような地区であればあるほど無電柱化が必要だと私は思っている。そこで質問だが、その協議は当初からこの路線は無電柱化するという進めていたのか、あるいは関係者との協議の中で無電柱化が必要だということになり進めているのか。

(道 路 局) 本事業を開始したのは比較的新しい平成30年からであり、事業開始当初からこの路線の無電柱化は既に決定していた。

(望月委員) 電力会社と協議しているとのことだが、ここはそれほど協議することなく、進めることに障害はないように思うのだが、何か大きな障害があるのか。

(道 路 局) 無電柱化することについて特段障害はない。現在協議している内容として



は、電線共同溝を両側の歩道に全て設けるとそれだけ工事に費用を要することとなるが、一方で既存住宅地であるため、例えば、裏の取り付け道路などから電力を供給できるのであれば電線共同溝を全て設置せずとも、結果として泥亀釜利谷線の中には電柱が立たないことになる。また、既に一部のお宅では民地内に電柱等立っているところもあるので、可能な限り事業費のコスト削減、早期整備完了を目指す観点から効率的に事業を進められる方法はないかという建設的な議論をしているところである。

(望月委員) そこで電力会社と具体的な調整が必要になってくるということか。

(道路局) 意見の対立が特段あるわけではないが、ライフラインの電力を生かしつつ、早期整備できるようにするにはどのような形にすれば良いかという観点から、調整は現状まだ継続している。

(望月委員) 大きな障害は現時点ではないと理解して良いか。

(道路局) そのとおりである。取得すべき用地がまだ残っているところではあるが、ある程度用地取得が完了し、工事が着手できる前にはそのような協議も完了させることで、関係機関協議による事業の遅延がないように今後も進めていきたいと考えている。

(望月委員) 分かった。事業費との関係があるということも理解できるが、やはりむしろこのような地域であればあるほど無電柱化する必要性があり、道路整備時の重要なポイントになるような気がするので、今後の参考にしてもらいたい。

(道路局) 分かった。

(部会長) 最後の議論が気になった。土木を専門とする者だからかもしれないが、この地域が長い年月をかけて今後も変化していく中で、やはり民地の側に様々なことを依存しすぎるよりはせつかく整備する道路の中に電線共同溝としてスペースがあるのであれば、一方でお金のことはあるが、長期的に考えた時にどちらが良いのか慎重に判断した方が良い。そのように判断しているとは思いますが、先の議論を聞くと、お金を節約しなければいけないという感じに聞こえる。むしろ早期に供用ができること、またトータルとして効果的なことで様々な選択肢を比較検討していると認識はしたが、個人的には電線共同溝を設けるのであれば整備しておく方が良いと思う。そこは上手に判断してもらいたい。現場では間違いなくしっかりと事業を進めていると思うが、土地の相続などで先々土地の所有の仕方なども変化していくので、民地の側に頼りすぎるのもどうかということは考えながら交渉を継続してもらいたい。費用便益比を見ると、他案件と比較して値が高い、要するに費用は既に相当節約されているところもあるので、ふんだんにお金を使って良いとは言わないが、本当に長い目で見た時の地域のためという観点で判断してもらいたいということはコメントさせてもらう。最後に調書(案)3ページの対応方針(案)とした理由の欄の記載に「横浜市地震戦略」とあるが、正式名称は「横浜市地震防災戦略」なので訂正しておいてもらいたい。

(道 路 局) 申し訳ない。後で訂正させて頂く。

(部 会 長) 確認しておいてほしい。それではいくつか委員からこの先の進捗に関する懸念等あったが、しっかりと受け答えができていたので、本事業に関しては、意見具申はなしで、対応方針は妥当で良いか。

(各 委 員) 異議なし。

(部 会 長) 本件の審議については以上

#### 1 (4) 都市計画道路東京丸子横浜線（綱島地区）について

(部 会 長) 議事Ⅲ 1 (4)について説明を。

(道 路 局) 議事Ⅲ 1 (4)について説明

(部 会 長) 意見等あればどうぞ。

(室田委員) 先の案件でも同様に質問したが、関係機関との協議に時間を要しているのはどの機関とどのようなことで協議しているかを具体的に教えてもらいたい。また地元調整では、用地取得で時間を要しているのか、あるいはその他のことであればどのような調整で時間を要しているのか具体的に教えてもらいたい。

(道 路 局) まず関係機関については、先の案件である泥亀釜利谷線と同様に本路線も無電柱化を図ることとしているので、電線共同溝を整備するため電力会社や通信会社などとの調整をしている。先の案件とは異なり本事業では現況の道路を拡幅整備する形になるので、現況の歩道の中に地下埋設物、例えば污水管、水道管、ガス管などが既に入っている。それらを新しい歩道の中に移設してもらわなければいけない。同時並行で電線共同溝を整備していくので、既存の地下埋設物を所有する企業者との調整も含まれている。次に地元調整については、用地取得のための地権者との調整が主となっている。

(室田委員) 関係機関との協議では、現在、無電柱化として新たに整備しているところが多いと思う。本事業で事業期間が5年も延期しており、その全てが無電柱化のための協議ではないと思うが、あちらこちらで行われている無電柱化、あるいは地下埋設物等の協議のあり方が、全体としてももう少し効率的に協議し、時間を短縮することはできないのか。路線ごとに1本ずつ協議しているように聞こえる。また、地元との調整では、特に用地取得の協議が難航する場合は難しいと思うが、その辺は全体としての協議会など地域として何か一同揃って協議するような場があるのかどうか教えてもらいたい。最初の案件である恩田元石川線では、最初に住民と様々な議論をした結果としてスムーズに進んでいるという説明を受けた。

(道 路 局) まず関係機関協議では、無電柱化を図る路線を一路線ごとに現状調整している。言われるとおりの横浜市内で無電柱化を図る路線を取りまとめて優先順位を付けてという手法もあると思うが、路線によって地下埋設物の状況や電線共同溝の整備の仕方等もあるので、現状は路線ごとに関係機関と調整している。次に地元調整では、この路線については地元の協議会などはない

ので、主に自治会、町内会を通して調整を図っている。自治会、町内会とは円満な関係を築いており、協力して頂いている。このような進め方になっている。

(室田委員) 分かった。5年の期間延伸が主にそのような協議のためと理解したので、なんとかそのような協議を市全体として効率化できる方法があると良いと思う。

(部会長) 最後の議論では、横浜市全体として、特に防災の観点から無電柱化という大枠のところで議論はある程度あり、詳細を詰める部分では受け答え頂いたように個別に対応していくと思うが、道路局あるいは市全体の話かもしれないが、このような意見があったということは上手く伝えてもらいたい。

(道路局) 了解した。

(望月委員) 一点だけ質問したい。この事業は事業期間を令和11年度まで延伸するが事業費はそのまま据え置きで対応が可能だと考えているのか。調書(案)1ページの関連事業の欄にある新綱島駅周辺地区土地地区画整理事業は、完成まで協議が難航したり遅れていることは理解しているのだが、そうすると本事業の事業費は以前約45億円に変更したままで令和11年度まで事業を進めることに問題はないと考えているのか。要するに、事業費を再度見直しておかなくて良いのか。

(道路局) 事業採択時から約45億円の事業費は変更せず、今回も事業期間だけ延伸としている。確かに資材の高騰や労務費の上昇等社会情勢の変化もあるが、この路線ではコスト縮減を図りながらこの事業費の中で収まる見込みであることから、今回、事業費の増額は図っていない状況である。

(望月委員) 特にこのような駅前の道路の拡幅改良となると難しい事柄が出てくると思う。そうするとどうしても時間を要し、その間、資材の高騰や建設コストの上昇等があることになるわけだが、この事業費の範囲内で現時点では対応可能と考えているということが良いか。

(道路局) 大丈夫である。

(望月委員) 事業進捗率がまだ28%なのに本当かなと思うところもあり、余計な心配かもしれないが、是非、この事業費の範囲内で収めるように努力してもらいたい。

(道路局) 事業進捗率が伸びていないのは事実であるが、用地取得を精力的に今後進めていくことで進捗を上げ、この延伸させて頂く期間の中に収まるように事業を進めたいと思っている。

(部会長) この事業は事前評価から事業採択まで相当な時間を要し、事業費は事業採択時に当初より多くしっかり確保しており、ここまでの事業進捗では事業着手から4年で3割程度。残り7割を比例換算すると令和11年頃には収まる感じなので、同じペースでいけば無理のない期間の延伸だろう。その間に変動要因があまりないという前提で事業費は堅持していることでは、室田委員、望月委員も話されたが、数多くの再評価案件を長年審議してきた中では

事業費の増額見直しの案件がやはり多かったので、老婆心ながら心配になってくるということなのだが、事業実施局で残っている用地買収等々に要するコスト、その他のところをしっかりと見極めながら精査して、事業費に変更はないと落ち着いたと思う。是非、その方向で尽力頂きたい。それでは本案件の必要性、重要性、その他に関して問題ないが、進捗や調整の部分で議論があり、前の案件と同様に無電柱化の議論もあったが、議事録に書き留めておくことで、本事業に関しては、意見具申はなしで、対応方針は妥当で良いか。

(各 委 員) 異議なし。

(部 会 長) 本件の審議については以上

1 (5) 主要地方道原宿六ツ浦 ((都) 上郷公田線) について

1 (6) 都市計画道路横浜藤沢線 (田谷小雀地区) について

1 (7) 市道田谷線について

(部 会 長) 議事Ⅲ 1 (5)～(7)についてまとめて説明を。

(道 路 局) 議事Ⅲ 1 (5)～(7)について説明

(部 会 長) 意見等あればどうぞ。

(望月委員) 調書(案) 3ページの対応方針(案)とした理由の欄に3案件とも「地元の連合町内会から早期開通を望む声をいただいています」と記載があるが、この説明がなかったので具体的にどういうことなのか教えてもらいたい。

(道 路 局) 地元の連合町内会長が参加する区役所の会議が毎月1回開催されており、その場で事業の説明を事業者と共に行い、その際に進捗等を説明しているが、「いつになれば開通するのか」や「早く開通してほしい」という声をたびたび頂いており、その内容のことを記載している。

(望月委員) 地元の連合町内会といっても様々な地域があると思うが、全体でそのような意見だったということか。

(道 路 局) 栄区の連合町内会長が全員集合する会議が毎月1回ある。横浜環状南線の路線に沿っている連合町内会は4つになるが、栄区の住民としては横浜環状南線の開通で便利になるので、皆様の意見として早く開通してほしいという声をその場で頂いている。

(望月委員) 横浜は町内会の活動が組織化されており、相当広い地域の連合体もできているので、そこからそのような要望があることはこの道路の必要性があり大事だと地域の皆様が理解しているということなので、その点は非常に重要だと思う。広域道路を整備する時にはやはり地域の皆様の賛成が背景にあって初めてこのように延長が長い広域道路の整備に当たるのが基本中の基本だと思う。そのような意味であれば了解した。対応方針(案)とした理由としてしっかりと整備していかなければいけないと事業者として考えているならば、その点は理解できるので分かった。

(室田委員) まず資料の作り方について、以前、事業費が増額した場合はその理由をこの調書の中に記載してもらいたいとお願いしたと思うのだが、先の説明の中にはあったが、具体的に詳しく記載してもらえないのかというところがある。上郷公田線で桂台地区に対する環境対策のような話が出たと思う。横浜市内では桂台地区は有名な地域だと思うので、普通に聞いただけでは、この地域の方が様々な要望や意見を出し、それに対して多額の費用を要したというふうには聞こえない。そういうことではないという説明もあったが、納得し難い。資料に記載していないことも含めて、分かりやすく記載してもらいたいということが一つ目である。それなりの増額となるので資料の中にも記載してもらえないのか。次に、先ほど望月委員からも話があったが、「地元の連合町内会から早期開通を望む声をいただいています」と記載しているが、3路線全て同じ書き方をしている。地域性がそれぞれ異なると思うので、3路線が同じような反応、同じ声のほざがないだろうと思うのだが、そこを全て同じ書き方にしていると、この部分については本当にそうなのかという疑問が逆に生じてしまう。つまり連合町内会がそれだけあるとすれば、それぞれ相当異なるはず。それをまとめて全て抽象的に記載している感じがするので、対応方針(案)とした理由の記載として、これだと納得し難い。最後に、上郷公田線の費用便益比(B/C)が1.1であり、これは工費など費用が上がってくると1を下回るのではないかという気がする。これは丁寧に説明する必要があると思う。以上三点である。

(道 路 局) 資料の中に詳細を記載するというのは、桂台の地区について事業者、横浜市側として例えば、その環境の状況が前と比べてこのような形で悪化するのでこのような工法を採用したというような説明が必要だという話なのか。

(室田委員) いいえ。なぜ事業費が増えたのかということをもまずはしっかりと資料の中にも記載してもらいたいということが一つある。記載できないかを検討してもらいたいということ。あとは桂台地区の話だが、先述のような理由で、何か地元の要望が非常に厳しくてこれだけ費用を要したというようにやはり聞こえる。それがそうではないのだとしたら、それが分かるような書き方にしてもらわないと、恐らく桂台地区と書いた瞬間にそう思う方が多数市内にいるだろうと思ったということ。この地区は様々な活動を数多く行い横浜市から表彰されるような有名な地区だったと思うので、実際には具体的にどうであったのだろうかと思ったということである。

(部 会 長) 事業実施局から説明を受けたが、まず初めの話は調書(案)の添付資料である別紙としてではなく、本編の変更内容の部分に記載できないのかということ。次に、上郷公田線の別紙7の①(桂台地区)工法の変更の理由として記載がある6行の中には「工事中の排気ガス、振動、騒音等の生活影響への影響を低減させるため、工法の変更」と「工事中の生活環境影響を低減させるため、開削工法から非開削工法へ変更」の二点が記載されているが、ここをどうすれば良いか。

(室田委員) 地元調整は地元から言われた結果これが発生したのか。基本的に必要だから変更したのか、あるいは地元と調整のためやむを得ず変更したのか。後者のようにも読めるのだが、ここはどうかということ。

(部会長) 事業実施局から追加説明をしてほしい。

(道路局) 閑静な住宅街ではあるが当初は開削工法でもさほど影響は出ないのではないかと考え工事着手前の様々な調査に入ったのだが、地質調査や現地環境の状況等を実際調査した結果、工事による振動や騒音を勘案すると、この地域に対して影響が大きいという判断を当方で行った。横浜環状南線の事業でも工事を行っているので、どのような対応を取っていくのかをヒアリングし、南線事業でも非開削工法を採用することに変更していたことが分かった。我々が現地に入ろうとした時に地域から様々なことを言われて変更したわけではなく、閑静な住宅街であったので丁寧に工事を進めなければいけないという実感から様々な調査を行い、工事の手法を決定した。

(室田委員) 情報が限られているところもあり、具体的に分からないところも多いが、基本的にはしっかりと進められていると思うので、分かりやすく記載してもらえば良い。

(部会長) 先の事業実施局の説明から想像を膨らませると、この地元調整は地元の方との意見の応酬の調整というより、現場の住環境の精査等を基に開削という地上から穴を掘っていく工法ではなく、モグラのように地下を掘っていく工法にしなければいけないという判断を技術的にされたという趣旨が強いように思う。したがって、「地元調整を踏まえて」とあるこの8文字には私もいろいろと誤解してしまうので、先の口頭説明と私の理解が正しければこの文面を現地の状況を精査した上で生活環境の影響を避ける必要があると技術的に判断して地上から掘り返す工法からモグラのように地下を掘っていく工法に変更したということが分かるようにするべきではないかと思ったのだが、室田委員、このような文面ではどうか。

(室田委員) それが正しいということならば、そのように記載して頂いた方が納得できる。

(部会長) 事業実施局はどうか。私の理解は合っているか。

(道路局) はい。そのように認識してもらえるように文面を訂正したいと思う。

(部会長) 横浜市にはセンシティブなエリアがいくつかあるということ、横浜環状南線関連事業は元々センシティブであるということがある。それでは、先の室田委員から話があったことでは、別紙でなく本編部分に記載することはできないかということはいかがか。

(道路局) 分かった。この部分にしっかりと明示していきたい。

(室田委員) やはりこれは非常に大きな事業なので、枠に捉われずしっかりと記載し、残された方が良くと思う。

(道路局) 分かった。そのように訂正する。

(部会長) それでは次に費用便益比が1.1ということに関してはどうか。

(道 路 局) 指摘のとおり上郷公田線については確かにB/Cが1.1で算出されたので、我々もぎりぎりだと認識している。ただB/Cは基準に則り算出しているので、その結果が1.1で1以上のため総便益が総費用より大きいことは保たれていると判断している。

(室田委員) 1.1だから悪いということよりも、1.1なのでしっかりと先述のようなことを調書の中に記載してもらいたいという趣旨の要望である。

(部 会 長) 1.1になってしまったということは、やはり多額の費用を要してしまったが、この費用を要したことはやむを得ないことであり、横浜市としてこのような住宅地の中では時間を要してなかなか進められなかった。要するに、市街地がこのように整備された安定した地域の中に道路を整備するために入っていきながらなおのこと費用を要することになったのだが、それでも市全体や首都圏全体のことを考えた時にこの事業は必要だということ。開き直るといけないのだが、やむを得ないコストの上昇の結果、このように1.1となったと説明するということか。

(室田委員) それがしっかりと分かるような文章を記載してもらいたいということが一番の趣旨である。

(部 会 長) 調書として文面は残る、また今後も様々な事例で参照されるものでもあるので、先に補足したことも含めて室田委員の意見を調書に反映してもらいたい。

(道 路 局) 分かった。調書に今回費用便益比が1.1になってしまった要因等を含めてしっかりと算出根拠が分かるような表現の記載に訂正したい。

(室田委員) 最後にもう一つ、地元の連合町内会の声が全て同じ書き方になっているのがいかななものか。いずれにしてももう少し丁寧に記載してもらえないか。やはり非常に重要な大規模事業なので、それぞれの地域を踏まえて、地域によって声は異なってくると見た方は思われるので、もう少し丁寧に記載した方が実態もよく分かり、その方が納得しやすいと思う。

(道 路 局) 分かった。様々な意見は頂戴しているが、栄区全体としては横浜環状南線に関してだが早期開通をしてほしいという言葉を頂いており、その横浜環状南線の開通に当然必要となるこの関連街路3路線も同様にそのように言われているという解釈をしてしまった点もある。

(室田委員) 全体としては地元の連合町内会から横浜環状南線の早期開通を望む声を頂いていると言うのは良い。ただ、機械的に文面を複写しているように見えてしまう。それは止めた方が良いという意味である。

(道 路 局) 文面については改めていきたいと思う。

(部 会 長) 事業実施局としては横浜環状南線、横浜湘南道路の全線のことを記載しているつもりなのだろうが、どうしても文面を複写しているように見えるところもある。また4行目の「地元の」の3文字が、文章を作成した側とすれば横浜環状南線及び横浜湘南道路の全線にわたる地元なのだろうが、それぞれ場所ごとの事業に関する理由なのでこの3文字の読まれ方が変わり得る。公

田地区、あるいは田谷町ではどうだということになると思うので、文面は丁寧に全線に渡ってはこうで、この対象地域においてはこうだということを経験的な町内会名も可能な限り盛り込みながら記載すれば良いと思う。

(道路局) 分かった。

(部会長) それでは対応すること。

(望月委員) 先ほど室田委員が質問されたことだが、B/Cが上郷公田線で低いというのはB/Cの評価の仕方に一部依存しており、要するに、元々メインの道路があり、それを補完する形で道路を整備することになるとメインの道路が既にその便益をおおむね持つことになるので、この道路の便益部分が小さくなってしまふ。調書(案)1ページの目的に記載があるとおり幹線道路機能を補完する路線なので、B/Cとしてこのように小さくなることを我々のようなB/Cを計算する者から見るとそうなるだろうと思っていた。したがって、室田委員の話にあるようにB/Cが1.1で費用が更に上がると1を下回るのではないのか、そうすると本当にこの事業を継続する意味はあるのかという話にも繋がっていくので、そこは道路網全体の整備の中の補完路線で主要な部分となるのでB/Cは低いけどB/C以外にも重要性があるという記載をどこかにした方が理解しやすいと思う。その点を工夫してもらいたい。B/Cは評価指標なので欠点もある。そのため、その部分を補うものがあるということを一言付け加えておくと良い。参考にしてもらいたい。室田委員が指摘した地元の連合町内会の全てがという部分では、複写は良くないと最後に私も伝えようと思っていた。これらの事業の重要性はよく理解している。

(部会長) そのとおりで、道路整備がここまで進んでいて事業を止めるかどうかという話は全くない。ただ、関係者も多く、関心も高く、長期的な事業となっているからこそ丁寧な説明を尽くさなければならないということが両委員の話の根本であると理解した。それでは3案件の本事業に関しては、意見具申はなしで、対応方針は妥当で良いか。

(各委員) 異議なし。

(部会長) 議論があった調書の記載については書き方の問題であるため、事業実施局と部会長が責任もって両委員の意向を踏まえた修正を行い確認することで良いか。

(各委員) 異議なし。

(部会長) 本件の審議については以上

#### 1(8) 都市計画道路環状3号線(南戸塚地区 外2)について

(部会長) 議事Ⅲ 1(8)について説明を。

(道路局) 議事Ⅲ 1(8)について説明

(部会長) 意見等あればどうぞ。

(望月委員) 調書(案)1ページの変更内容の欄における増額の内容の説明について前の案件と同様に記載を改めることは了解した。事前の説明時に室田委員が調



書（案）に増額の内容とその理由を詳細に記載しなければならないと話されていたこと、また増額が約124億円という大きな額になっていることから、そこはしっかりと調書に記載し残しておくことが大事になると思う。室田委員から意見・質問があったことなので、後は室田委員に確認されると良い。私の質問としては、先の説明にあった支線2号線の進捗状況についてとなる。具体的にどの程度まで進んでいるのか教えてもらいたい。調書（案）の記載がどうということではなく、この事業としてどのようなところまで整備が進んでいるのか教えてもらいたい。

（道路局）まず用地の取得状況だが、支線2号線の内、国道1号上り線に接続する末広りの部分は、現在、積極的に用地取得を進めているところであり、現地では住宅の撤去等もおおむね進んでいるところである。一方、環状3号線本線に繋がる部分は宅地が細分化されており、面積自体はそれほど大きくないが、地権者が多数いる地域となっており、こちらは昨年度から測量作業に着手しており用地の確定が今年度末でほぼ完了するので、それを受けて次年度から具体的な用地の交渉を進めていくところである。

（望月委員）分かった。やはりこのように住宅がいくつもあるとその用地交渉を進めることは本当に大変だと思う。その意味では支線2号線に関して今後若干時間を要するとの説明だと理解した。

（室田委員）望月委員が話されたことは、調書（案）10ページに別紙6として事業費増額に関する表が付けられているが、調書（案）の本編にしっかりと記載を残すことは重要なことだと思うので、記載を改めてもらいたい。それ以外では、私も望月委員が質問されたように用地取得に時間を要しているところでは具体的にどうなっているのかと思っていたが、先の説明で納得した。本事業は事業期間の延伸と事業費も相当増額しているの、どのように事業をしっかりと進めていくかが課題になる。確かに土地の所有の形態が複雑な場合、細分化されて地権者が多数の場合は難しいとは思いますが、可能な限り時間を短縮するためにはどのような対策を立て対応していくべきかについても十分検討してもらいたい。必要に応じて、地元の対策のあり方でもどのような対策の仕方をするのか、あるいはどのような協議の仕方をしていくとより効率的、効果的に用地取得が進むのかということも、地元と協議しながら、あるいは他の成功事例なども共有しながら進めてもらいたい。

（道路局）貴重な意見を頂いたので、引き続き、鋭意進めていきたいと思う。

（部会長）先の議論が一番大事なところなので、そこは大変かと思うが、よろしくお願ひしたい。一点だけ質問だが、調書（案）2ページに費用便益分析の表があり総費用654億円と記載があるが、この数字はどのように算出したものなのか。例えば、調書（案）1ページの事業費には417億円とあり、8ページの表の累計事業費の合計には254億とある。

（道路局）654億円の具体的な内訳が分かる資料はこの場にはないが、その内容としては事業完了後の50年間の維持管理費等も含まれており、道路整備に要する

	<p>費用と合わせたトータルの費用を現在価値に割り返した結果となる。  (部会長) 分かった。調書(案) 2ページの表の残事業の総費用に120億円とあり、これはどうなのかなど分からなくなったので気になったのだが、大丈夫である。調書のどこかに記載しておいてほしい。ここまでの議論や前の案件でもそうだが、事業費の増額の部分は丁寧に説明するようにし、調書本編にしつかりと書き込むように室田委員からアドバイスがあったので改めてほしい。それでは本事業に関しては、意見具申はなしで、対応方針は妥当で良いか。  (各委員) 異議なし。  (部会長) 調書の記載については先の案件と同様に事業実施局と部会長と協議のうえ整えることとし、本件の審議については以上</p> <p><u>2 その他</u>  (部会長) 事務局からその他あるか。  (事務局) 特にない。</p>
<p>資料  ・  特記事項</p>	<p>1 資料</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 次第・座席表・委員名簿</li> <li>・ 資料① [事前評価] 都市計画道路恩田元石川線(元石川地区)整備事業の調書など一式</li> <li>・ 資料② [再評価] 一般国道1号道路改築事業(不動坂工区)の調書など一式</li> <li>・ 資料③ [再評価] 都市計画道路泥亀釜利谷線(寺前地区)整備事業の調書など一式</li> <li>・ 資料④ [再評価] 都市計画道路東京丸子横浜線(綱島地区)の調書など一式</li> <li>・ 資料⑤ [再評価] 主要地方道原宿六ツ浦((都)上郷公田線)の調書など一式</li> <li>・ 資料⑥ [再評価] 都市計画道路横浜藤沢線(田谷小雀地区)の調書など一式</li> <li>・ 資料⑦ [再評価] 市道田谷線の調書など一式</li> <li>・ 資料⑧ [再評価] 都市計画道路環状3号線(南戸塚地区 外2)の調書など一式</li> </ul> <p>2 特記事項</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本日の会議録は、委員に確認後、部会長及び委員長に確認する。</li> <li>・ 本日の審議結果等の資料は、委員長の確認で確定する。</li> </ul>