

令和4年4月5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3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3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件を審議した結果、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4年1月24日(月) 午前9時30分から午前11時20分まで

	評価	事業名	所管局	審議結果
道路-1	再評価	都市計画道路 桜木東戸塚線（平戸地区）	道路局	妥当
道路-2	再評価	都市計画道路 山下長津田線（鴨居地区）	道路局	妥当
道路-3	再評価	都市計画道路 権太坂和泉線（名瀬・岡津地区）	道路局	妥当
道路-4	再評価	都市計画道路 横浜逗子線（釜利谷六浦地区）	道路局	妥当
道路-5	事前評価	都市計画道路恩田元石川線（鉄地区）整備事業	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	関東学院大学 経済学部 教授 学校法人関東学院 常務理事	財政学、公共経済

令和3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4年1月24日(月) 9時30分から11時20分
開催場所	市庁舎18階 なみき17
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	財政局公共施設・事業調整室 鈴木室長、公共施設・事業調整課 山本課長
説明者 (事務局以外)	1(1) 道路局 建設課 入野担当係長 ※以下(道路局) 1(2) 道路局 建設課 入野担当係長 ※以下(道路局) 1(3) 道路局 建設課 菊池担当係長 ※以下(道路局) 1(4) 道路局 建設課 故島担当課長 ※以下(道路局) 1(5) 道路局 企画課 桐山課長 ※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)〔再評価〕都市計画道路 桜木東戸塚線(平戸地区) [道路局] (2)〔再評価〕都市計画道路 山下長津田線(鴨居地区) [道路局] (3)〔再評価〕都市計画道路 権太坂和泉線(名瀬・岡津地区) [道路局] (4)〔再評価〕都市計画道路 横浜逗子線(釜利谷六浦地区) [道路局] (5)〔事前評価〕都市計画道路 恩田元石川線(鉄地区)整備事業 [道路局] 2 その他
決定事項	1(1) 都市計画道路 桜木東戸塚線(平戸地区) ・意見具申なしとした。対応方針(案)について「妥当」とした。 1(2) 都市計画道路 山下長津田線(鴨居地区) ・意見具申なしとした。対応方針(案)について「妥当」とした。 1(3) 都市計画道路 権太坂和泉線(名瀬・岡津地区) ・意見具申なしとした。対応方針(案)について「妥当」とした。 1(4) 都市計画道路 横浜逗子線(釜利谷六浦地区) ・意見具申なしとした。対応方針(案)について「妥当」とした。 1(5) 都市計画道路 恩田元石川線(鉄地区)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。
議 事	はじめに (事務局)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 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いただいた中村委員にお願いしたいと考えているがよろしいか。

(各委員) 良い。

(事務局) 中村委員を部会長に選出する。

Ⅲ 議事

1 (1) 都市計画道路 桜木東戸塚線 (平戸地区) について

(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。

(事務局) 遅れて出席される室田委員からコメントを頂いているので、先に紹介する。

「用地取得が先行し、77%に達していたにも関わらず、工事が長らく進められなかったが、ようやく工事の見通しがついて良かったと思う。なお、費用便益比 1.0 ということ、トンネルの施工方法を見直すということだが、今後 B/C がさらに下がる可能性があるのかということが気になった。」以上

(部会長) コメントの最後の部分に対して所管課から回答をもらいたい。

(道路局) 今回お示した事業費は、設計の精度を高めたものであるため、現時点ではこれ以上の増額は見込んでいない。さらに、高度技術提案型の総合評価落札方式による工事発注を今後予定しているので、ゼネコン各社の最新の技術や知見を活用することで、工事費の縮減が図られるものと見込んでいる。

(部会長) 望月先生、意見等いかがか。

(望月委員) 1 点だけ質問したい。評価調書 (案) 1 ページに記載がある事業費が、令和 3 年に変更として 168 億 8,600 万円を計上し、次ページの事業の投資効果の欄にある事業費には総費用 210 億円を計上している。この差額は何になるのか。

(道路局) 調書 (案) 2 ページの 210 億円は、B/C を算出するための総費用であり、道路整備に要する事業のほかに道路の維持管理に要する費用を含んだものになる。また、今回は事業の再評価のため、これまで執行してきた事業費の金額には割引率がかかる。そのため、若干割高に換算された金額を計上することになる傾向がある。

(望月委員) 割引率を用いて現在価値化するため、当然その部分が割高になることは分かるが、平成 22 年度の再評価の際に 127 億円だった事業費が今回 168 億円に変更されている。その部分は B/C の計算で適切に計上しているのか。

(道路局) 反映している。

(望月委員) 調書 (案) 2 ページに、1 ページの事業費の変更を反映したうえで B/C の総費用は 210 億円と積算されたということを 1 行追記してもらいたい。この調書 (案) 1 ページに記載がある事業費 168 億円と 2 ページに記載がある B/C の算出に用いる総費用 210 億円の違いが資料上で分かるようにしておかなければいけないと思う。検討をお願いしたい。

(道 路 局) 調書 (案) 2 ページの「その他の特記事項」に記載することで良いか。

(望月委員) そこに記載することで良い。

(部 会 長) ほかに意見等いかがか。

(望月委員) ほかは大丈夫である。桜木東戸塚線では、戸塚区名瀬町の方から完成しており、本案件の重要な部分となるトンネル2本が造られない限りこの道路を全体として有効利用することにはならない。そのため、この事業が必要だということはよく分かる。

(部 会 長) 確認になるが、調書 (案) 8 ページにおいて抜け道利用ルートとなっている道路では、両方向の抜け道になっていることで良いか。

(道 路 局) はい。

(部 会 長) 第1トンネル、第2トンネルとも完成し当事業区間が整備された時には、環状2号線との交差点部では右折、左折とも相当な交通量が有り得る。交通量の予測の際に、抜け道を利用していった車がどれぐらいこの道路に流れてくるかをシミュレーション・計算していると推測するので大丈夫だとは思いますが、幹線ネットワークのデータだけで交通量を再配分していると、抜け道を利用している車がどの程度流れてくるかを読み切れていなかった事例がこれまでである。その点は大丈夫か。

(道 路 局) 今回、B/C で用いている幹線ネットワークには、幹線道路より細かい道路網も含めてシミュレーションをしている。ただし、具体的に何台の車が抜け道から流れてくるからということ、費用便益分析における総便益には金額として反映されていない。そのため、定性的効果として説明した。

(部 会 長) 調書 (案) の記載では支障ないと思うが、現実に道路が供用開始され環状2号線との交差点部における右折レーンのレーン長が不足したり信号現示が想定とは違っていたということにはならないか懸念された。しかし、十分な予測に基づき設計した道路であり、かつ供用開始後には仮に支障が見受けられた場合、そのことへ調整・対応することで、抜け道となっていた同じ小学校の前の道路に再び車が頻繁に通ることがないように留意すると理解した。ほかの道路整備事業でもそのようなことがないように、この機会に道路局へ言い添えることとし、今後も引き続き道路整備についてよろしく願いたい。別の質問になるが、調書 (案) 2 ページにある「未就学児」という語句は幼稚園・保育園児のことを指しているのか。未就学児には小学生は含まれていないことで良いか。

(道 路 局) はい。小学校に上がる前の子供たちである。

(部 会 長) 先の説明では、小学校の前の道路をクローズアップした資料もあったが、小学校に上がる前の子供たちにとっても危ないという理由により国費の支給が認定されたということか。

(道 路 局) 最も国費として認定されやすいということではないが、比較的要望しやすいメニューではあった。

(部 会 長) 理解した。国がそのような理由で認定したことは良かった。千葉県八街市

で発生した事故の件を考えると、小学校の通学路がクローズアップされていることもあるのだろう。この点も議論で確認できたから良いが、調書（案）2ページの「事業の課題及び進捗見込み」の欄に「未就学児」と記載されている。先の説明では、調書（案）8ページの図で小学校の前の道路を抜け道にしているとのことであったが、そこは語句に誤りはないことで良いか。

（道 路 局）はい。本事業が「未就学児が日常的に集団で移動する経路等の交通安全対策」でもあることを調査・確認したうえで、国の重点施策に合致する路線に位置づけられており、調書（案）には国費のメニューの名称を正しく記載している。

（部 会 長）了解した。

（部 会 長）意見具申はなしで、対応方針は妥当で良いか。

（委 員）良い。

（事 務 局）本件の審議については以上

1 (2) 都市計画道路 山下長津田線（鴨居地区）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）室田委員から預かっているコメントがあれば先にどうぞ。

（事 務 局）室田委員から意見として「地元の要望も高く、用地取得率も88%に及んでおり、円滑に安全に工事ができると良いと思います」と頂いている。

（部 会 長）はい。それでは意見等あればどうぞ。

（望月委員）調書（案）2ページに用地取得率が88%と記載があるが、用地取得に際して何かしら困難な条件や用地交渉における課題があるのか。

（道 路 局）いいえ。特にそのような条件や課題はない。これまで国の重点施策に合致する路線に位置づけられていなかったため、予算が確保できず、交渉ができなかったというところである。

（望月委員）この路線を整備することは地元の方々に期待されていると思う。令和2年度から国の重点施策に合致する路線に位置づけられたことから、今後は用地取得においても、交渉を行えば、支障なく進められるとの見通しは立っているのか。

（道 路 局）はい。見通しは立っている。

（望月委員）了解した。

（部 会 長）先の説明において側道から工事着手するとあったが、その側道はどの辺りなのか教えてほしい。

（道 路 局）調書（案）5ページの計画図において、赤色に着色した区間の中を縦に横断する道路がいくつか見えると思う。現在この計画線の中にそのような道路があるのだが、本線を築造するため先に道路を切り回さなければいけない。そのため、側道に沿わせ、集約したうえで本線を横断させることになる。したがって、既存の道路を切り回しするための側道ということである。

(部会長) その側道は、調書(案) 5ページの標準断面図には描いていないのか。

(道路局) はい。

(部会長) 調書(案) 2ページの事業の課題及び進捗見込みの欄に「側道」という語句が記載されており、標準断面図に示されていない中で、その側道はどのようなものか分からない。調書は公開資料となる。可能な範囲で調書にそのことが分かるように説明を付記しておくことが良いと思う。

(道路局) はい。

(部会長) 意見具申はなしで、対応方針は妥当で良いか。

(委員) 良い。

(事務局) 本件の審議については以上

1(3) 都市計画道路 権太坂和泉線(名瀬・岡津地区)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) まず室田委員から預かっているコメントがあればどうぞ

(事務局) 室田委員から要望として「地元の要望が高い重要な幹線道路であり、用地取得率が87%、事業進捗率が69%に達しており、速やかな完成を希望します」と頂いている。

(部会長) それでは意見等あればどうぞ。

(望月委員) 調書(案) 1ページの目的及び事業概要の欄に、再評価を平成13年度、平成18年度、平成23年度に実施した記載があり、経過年数の欄に33年とある。なぜ本事業の完成がこれほど遅れているのか。

(道路局) 調書(案) 2ページの事業の課題及び進捗見込みの欄にも記載しているが、事業費の継続的な確保が困難な路線であり、事業期間をこれまで延伸してきている状況が続いている。

(望月委員) 要するに、予算が確保できなかったということか。事業費も約139億円から変更はないということだな。

(道路局) はい。

(望月委員) 調書(案) 1ページの事業費の欄に記載があるが、事業採択時の平成元年から事業費に変更はなく、国費と市費で折半する構造だった。予算が確保できなかったのは、国費を受けられなかったからなのか、もしくは市の予算が確保できなかったからなのか曖昧である。

(道路局) 本事業は国の重点配分事業にはまだ合致していない路線で、継続的な国の補助金の認証を受けられなかった時期が現在も含めあったことが、事業期間を延伸している理由となる。重点配分事業への採択を受けるべく今後も継続して国に対し取組みを進めている状況にある。

(望月委員) この路線はいつ完成する見込みなのか。

(道路局) 現時点では、事業認可を受けている令和9年度末の完成を目指して事業を進めている。

(望月委員) 本事業は既に過去3回の再評価を実施しており、今回が4回目となる。本事業の用地取得率が87%まで達成しており、重要な幹線道路の一つであるが、予算の確保が課題になっていることは理解する。可能な限り早急を実現するよう取り組んでいかなければいけないのではないかと。

(道路局) はい。調書(案)にも記載しているが、この路線自体の重要性や地域の要望が非常に高いことを認識している。特に、地域からの要望として通学路の安全対策が挙げられていることを重要視している。通学路の安全性を向上させる車道両側への歩道の整備に焦点をあて国に強く主張し、通学路の安全対策としての重点施策に資する路線に位置づけてもらうための取り組みを重点的に実施し、予定通り事業の進捗を図りたいと考えている。

(望月委員) 調書(案)1ページの事業効果等の欄に、残事業では総費用27億円となっているように、かなり完成に近づいている道路において、予算の確保が課題だと記載されているので、これは重点的に取り組み、事業を早急に推進しなければいけないと判断する。積極的に事業を推し進めてもらいたい。

(道路局) 速やかに完成を目指し取り組みを進める所存である。

(部会長) 本事業が、先に再評価の審議を行った道路-1、道路-2と異なり未就学児が日常的に集団で移動する経路等の交通安全対策として国の重要施策に合致する路線としてまだ認められていない理由を確認したい。

(道路局) この路線では、交通安全対策に係る事業化ということでは、これまで具体的な取り組みをしてこなかったことがある。予算の状況を踏まえ、周辺の通学の状況や地域の要望を受けて、ほかの路線に比べ少し遅れて国費の重点配分へ向けた取り組みを開始しているため、時間差が生じている。そのため、国と協議を現在進行中であり、通学路の安全対策に合致するべく交渉を継続しているところである。

(部会長) 少し出遅れたが国とは鋭意交渉中であり、通学路の安全対策として国の重点施策に合致する路線に位置づけてもらい、今後積極的に進めていきたいということか。

(道路局) はい。

(部会長) そうであれば、その追い上げを頑張ってもらうことが課題だと認識した。もう一つ確認したい。調書(案)4ページの図で、中田さちが丘線と県道瀬谷柏尾線や阿久和川とそれぞれ交差する場所付近では、橋を付け替えるか付け足すことになると考えて良いか。

(道路局) はい。

(部会長) その橋梁となる部分や県道瀬谷柏尾との合流部では、複雑な形状の交差点になると改めて認識した。類似の事例として、丸子中山茅ヶ崎線(中原街道)の勝田橋付近では橋の架け替えにおいていろいろと大変であったと思う。この事業ではその辺に関して地元を含めた調整は既に進んでいるとの理解で良いか。

(道路局) 交差点などについて詳細な検討を行い、これから管轄する交通管理者や地

域に諮っていく。本路線が概ね整備されると、県道瀬谷柏尾の交通が権太坂和泉線に大きく転換される見込みである。路線の主従関係を明確にし、交差点の形状などでは、交通を円滑に誘導できるように検討を進めていきたい。

(部会長) 分かった。よろしくお願ひしたい。今回審議に携わる委員共通の思いとして、本路線の整備を頑張って進めてもらいたいという話があったことは心に留めておいてもらいたい。意見具申はなしで、対応方針は妥当で良いか。

(委員) 良い。

(事務局) 本件の審議については以上

1(4) 都市計画道路 横浜逗子線(釜利谷六浦地区)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) まず室田委員から預かっているコメントがあればどうぞ。

(事務局) 室田委員からはコメントとして「用地取得が先行し、その進捗率は84%に達しており、一方で事業が進んでいなかったということだが、周辺の狭あい道路や通学路も危険性が高いので、円滑に安全に工事ができると良いと思う」と頂いている。

(部会長) このコメントに対して事業実施局から応答できることはあるか。

(道路局) 周辺に狭あい道路や通学路があるので、早期に整備を進めたいと考えている。また、工事車両は、環状4号線側の完成した区間から入れて北に向かうことで、極力、生活道路に与える影響を少なくしつつ、円滑に施工していきたいと考えている。

(部会長) 意見等あればどうぞ。

(望月委員) 質問が2つある。まず1点目だが、トンネルの構造は車線が上下に分かれた2層構造とするのか。

(道路局) いいえ。1層である。

(望月委員) トンネルが1層構造となると、調書(案)5ページのトンネル区間では具体的にどのような形になるのか。

(道路局) トンネル区間でも、地上部に2車線の道路が整備され、そこを歩行者、自転車、車が通ることになる。そしてその地下部にトンネルの道路が整備され車が通ることになる。トンネル区間の起終点の部分で、地上部の道路に擦り付けられるような構造となっている。

(望月委員) 地下のトンネルには、2車線を整備し、地上部にも2車線の道路を整備するという理解で良いか。

(道路局) そのとおりである。片側1車線ずつの道路が地上部と地下にそれぞれ整備され、トンネルを出た部分で地上から降りてきた道路と一体となり、往復4車線の優先道路となる構造である。

(望月委員) 地上部の道路と地下のトンネルで、進行方向を分けることではないということか。

(道 路 局) はい。それぞれ片側 1 車線ずつの往復 2 車線の道路を整備する。

(望月委員) 地上部の道路はトンネル区間の地上近隣地域に行く方が利用し、その区間を通過するだけの方は地下のトンネルを利用するということになるわけだな。

(道 路 局) そのとおりである。

(望月委員) 面白い。構造的にはよく分からないが、このような道路は有り得るというわけか。

(部 会 長) 自分もそのことを聞きたい。横浜市内では導入事例があるのか。東京都では代々木付近で環状第 5 線のトンネルなど通過する車両だけ地下のトンネルを通し、沿道へのアクセスとして地上の道路を使う形態があるなどいくつかある。全国的に見た場合、特段ユニークという道路形態ではない。有り得る発想である。

(望月委員) 分かった。もう 1 点だけ質問がある。既存の道路が狭あいであることは承知しており、用地取得率も 84%まで進んでいることは分かった。そこで未取得の用地の部分になるのだが、調書(案) 5 ページの写真-1 と矢印がある付近からトンネルの入口付近になるあたりで今後取得する必要がある用地があるようだが、まだ取得に至っていないことに何か特別な事情などあったのか。

(道 路 局) 特別な事情はなく、これまで用地取得を進めてきた中で、先に説明したとおり国の重点施策に合致しない時期があり、当時用地取得の交渉がなかなか進められなかったということがあった。そのため現在未取得用地として残っている状況である。

(望月委員) 起点の釜利谷側から終点へ向けて環状 4 号線との交差部分まではほぼ用地取得が終了していることで良いか。

(道 路 局) はい。

(望月委員) トンネルの区間は大丈夫そうだな。

(道 路 局) はい。調書(案) 5 ページの図で、環状 4 号線との交差部から北上し、掘割区間、トンネル区間となる部分は用地取得をほぼ完了している。

(望月委員) 今後は予算を確保でき、用地取得交渉に入れば特に問題はなくなる見通しという理解で良いか。

(道 路 局) はい。そのように考えている。

(望月委員) それでは、事業を進める段階になれば、実際に工事着手まで時間の問題だと考えて良いか。

(道 路 局) はい。残りの用地交渉やトンネルという大きな工事にも時間は多少かかるが、予算も重点政策の分類となったので、今後進めていくこととなる。

(望月委員) 調書(案) 2 ページの定性的効果に歩行者の安全性や利便性の向上と記載しているが、この文章から受ける印象より緊急性がより高いのではないか。自分はこの付近を通る道をよく使うので、道路がとても狭く歩行者と車がストレスで行き交うような状況であることや、付近に小学校があり、一応ガー

ドレールは付けてあるが、子供の脇を車が通行するという感じになっていることは見てよく分かっている。この定性的効果は、この道路は正に高いと思う。

(道 路 局) 現道は車が通る中、歩道が付いていないような道を子供たちも通っているので、車を横浜逗子線の方に転換し、横浜逗子線の地上部の道路に歩道ができることで、安全性は向上すると考えている。

(望月委員) そのとおりだと思う。この案件が平成 25 年度の再評価実施後、事業が進捗しなかった理由が基本的に予算の問題だということで、このような道路こそしっかりと整備しないといけない。横浜は地形的に山坂があり、整備する必要がある道路も多数ある中で限られた予算の配分も考慮すると難しいとは思いますが、用地取得率がここまで達しているのであれば、早急に整備することが必要ではないかと委員として言わざるを得ない。

(道 路 局) 繰り返しになるが、国の重点的に予算が配分される重点施策事業に合致していなかった時期があり、令和 3 年度に合致したので、今後は事業の進捗を見込んでいる。鋭意進めていきたいと考えている。

(望月委員) その説明が委員として納得できない。その理由は、六浦小学校の前の道路で子供たちの通学が危険にさらされている部分があるからである。見ていて危険な状態にある。また、白山道トンネルの部分も危険である。この道路は釜利谷の方へ抜けるために通ることがあるが、非常に狭くて危ない。しかし、ほかに道路がないため、歩行者も相当通っている。したがって、このような道路を国の重点施策の道路対象にならないので予算がなかなか確保できないから実行できないというように説明するのは納得できない。行政を担う皆さんには様々な理由が確かにあるとは思いますが、このような意見も出てくる道路のため、一生懸命頑張ってこの道路を早く整備してほしいという結論となる。特に意見として附帯することではないが、この周辺に在住の方はそのような経験や意見を持っているということである。

(道 路 局) 繰り返しになってしまうところもあるが、今年度から重点配分になり、重点事業として施策に位置づけられたので、事業費の確保は以前よりはしやすくなっており、事業を推進していきたいと考えている。

(部 会 長) 道路 1 から 3 までもそうであったが、行政側としては国のお金がつかなかったから進められなかったと正直に話されている。しかし、当然のことだが、この道路がいかに重要なのか認識されているのかということと、望月先生もおっしゃられたが、横浜は丘陵地帯に凄まじい勢いで住宅開発が進み、そのことに対して十分な道路整備が追いついていないことは、言葉が失礼になるかもしれないが、これまでのツケがどんどん出てきている中で、なんとかしようこの計画自体は平成当初からあったがなかなか進まなかった。これは森地先生が以前おっしゃられていたことだが、課題になっている全ての道路に、持っている予算を少しずつ付けていかざるを得ないということでは、もうどうしようもない。自分もそうだが、土木技術者としての観点では、

1つずつ効果を出すのであれば、この道路を先に全て整備すればと言いたくなるが、そうなるとその優先順位はどうするのかという議論が別途どうしても出てきてしまうところである。我々の意見としては、望月先生と同じく、重要な道路は速やかに整備することとなる。望月先生、それでよろしいか。

(望月委員) はい。

(部会長) 先の議論にあったが、4車線の道路を、2車線はトンネルにし、2車線を地上部にして沿道とのアクセスを地上側で行うことをスルートラフィックというが、横浜市内には先行例はあるか。それとも初めてなのか。交差点の部分でアンダーパスという構造はあるが、そのようなことではなく、これはすごく良いと思う。先にも質問したことだがどうか。

(道路局) 今すぐに思いつくところではない。市内ではないかもしれない。

(部会長) そうだと思う。この事業評価はこれで良いが、道路局と長い間仕事を共にしている学識経験者の一人として申し上げると、このようなケースの先行例を、隣の横須賀市でもどこでも良いのだが、情報を持っておくことをお薦めする。また、代々木では先に挙げた環状5号線のほかにも小田急線で現在のトンネルの上に新トンネルが建設される2線2層の構造があり、考えは違うが、感覚的には類似しているところもあるので、この類の先行例を取得しておくが良いと思う。理由としては、地上部と地下のトンネル部に分流や合流する部分の歩道で自転車の扱いが難しくなる。自転車は車道を走ることとなっているが、このケースでは自転車はトンネル区間を走ってはいけないとなる。標識は出せるのだろうが、実際に管理することを考えると、車線における路面表示など様々な工夫をする必要が出てくる。その部分で危険なことが起こることは避けなければいけないとなると、現代における特に大都市圏の先行例でどのような工夫をしているのか、あるいはどのようなトラブルがあり、その時にどう直しているのかということなど情報を先行して収集しておくことは重要だと思うためである。今回の評価とは直接関係ないが、この道路事業に関して進め、もしこのような例で上手くいった結果が出れば、市内に限らずほかの事案の参考になるかもしれないので、頑張ってもらいたいという交通工学の専門家の一員としての意見である。このことに対する事業実施局からの応答は不要である。本案件は意見具申はなしで、対応方針は妥当で良いか。

(委員) 良い。

(事務局) 本件の審議については以上

[補足事項]

※調書(案) 2ページの「(未就学児が日常的に集団で移動する経路等の交通安全対策)を「(通学路の安全対策)」に修正した。

1(5) 都市計画道路 恩田元石川線(鉄地区)整備事業について

(部会長) 議事Ⅲ 1(5)について説明を。

(道路局) 議事Ⅲ 1(5)について説明

(部会長) まず室田委員から預かっているコメントがあればどうぞ。

(事務局) 室田委員から「事業の必要性や効果の書き方が分かりやすいと思った。市民意見を募集されているとのことだが、住民からの主な意見を紹介されると良いと思った」と頂いている。

(部会長) コメントに対して回答を願う。

(道路局) 都市計画道路の優先整備路線については、目標時期として概ねの事業着手年度を市のホームページに公表している。このホームページに掲載している優先整備路線(平成28年3月版)を定める前の平成27年11~12月にパブリックコメントを実施し、市民から意見募集している。この恩田元石川線については3件の意見を頂き、3件とも必要な道路のため整備を促進してもらいたい、例えば、歩行者の安全性確保などに向け整備を進めてもらいたいというような意見であった。

(部会長) 住民からの意見を紹介されたということで良いと思う。では、意見等あればどうぞ。

(望月委員) 調書(案)3ページの環境への配慮の欄に「無電柱化により」と記載しているが、電柱を地上に設けず電線を地下に敷設する方式をこの区間でも採用するという事か。

(道路局) はい。現在、新しく道路を築造する時や既存の道路幅員を拡幅する時には、基本的に無電柱化を進めている。この恩田元石川線ではこれまで既に整備が完了した区間では無電柱化がなされていないが、本事業区間を含め今後設計に着手する区間や、今後整備を進めるその他の都市計画道路における事業においても無電柱化を行う予定である。

(望月委員) 青葉区の元石川の方までこの道路の整備は予定されているが、既に整備を完了した区間では無電柱化は行われていないということか。

(道路局) はい。横浜市ホームページにある都市計画道路の優先整備路線の青葉区の図面で、北側に11番と記載がある青線部分が恩田元石川線の元石川地区となり、まだ事業化されておらず、現在その準備をしているところである。この元石川地区と本事業の鉄地区が現在未整備区間となっており、このような地区を整備する際は無電柱化を進めたいと考えている。元石川地区と鉄地区の間にある区間は既に整備済みであり、電柱が残っている状況にある。

(望月委員) 道路整備に伴い無電柱化を進めることは景観上の観点からも大事なことだと思う。このような道路を拡幅する機会に無電柱化を進めることは良いことだと思う。本事業を進めてもらいたい。

(部会長) 室田委員が途中から参加されたので、主な市民意見を再度紹介してもらいたい。

(道路局) はい。過去に意見募集をしたものについてはどのような意見があったのかという質問があり、そのことについて紹介させていただく。横浜市のホーム

ページにある都市計画道路の優先整備路線の青葉区の図面では、概ねの着手時期を示しており、恩田元石川線の鉄地区と元石川地区は今後着手するとしている。これが平成 28 年に策定し、最新版となる。その前段に、平成 27 年 11 月 13 日から 12 月 7 日までの期間に、このことについて全市的に意見募集をしている。恩田元石川線では、3 件の意見を頂いており、いずれも早期に整備をしてほしいというような意見であった。

(室田委員) 先に望月委員から話があったかもしれないが、無電柱化を推進することに関して地域から要望が出てきたと理解して良いか。

(道 路 局) はい。災害の防止や良好な景観の形成などを図るため全国的に無電柱化を推進することを目的に、平成 28 年議員立法により「無電柱化の推進に関する法律」が成立し公布・施行されている。その法律に基づき、横浜市でも平成 30 年に「横浜市無電柱化推進計画」を策定し、その中で都市計画道路等の新設や改築など新しく道路を拡幅する時には基本的に無電柱化をしていくこととしている。したがって、今後整備を進めていく道路事業においては、無電柱化の区間や規模が小さくなる事業では難しい部分もあるが、このような都市計画道路の整備に合わせて無電柱化の推進を図る方向になっている。こちらの地区でもそのように進めていきたいと考えている。

(室田委員) 分かった。この地区が特別に行うということではなく、全体的にこれから整備する道路については、無電柱化を可能な限り推進していくと理解して良いか。

(道 路 局) そのとおりである。

(室田委員) 事によると、この地域から様々な声があり、今回特別扱いのような対応をされているのかと気になったが、そうではないことを了解した。

(部 会 長) この案件は、事業構想段階で住民が参加し、どこをルートとして通すか複数の代替案を比較して決めていくプロセスを経たものであり、日本では画期的で有名な道路事業である。言葉が少し乱暴になるが、通常は行政からこの辺りに道路を整備するぞと案が示され地元で説明するものだが、この案件では、本案件のルートより数十メートル北と南にルートを考えて 3 つの案をアイデアとして用い、それぞれを比較検討しつつ議論をし、最終的にこのルートが良いと意見がまとまったという話を知っているので、今回この事業が進められることは誠に喜ばしいとの感想を持つ。事業により整備する詳細は、これから検討していくと思うが、地域の事情や近頃の自転車に係る課題を解消するため具体的に工夫し、設計に反映していくところだと思うので、期待したいと思う。敢えて先のことについてコメントするが、道路を築造する時に、標準的な断面を基に自転車道を現地で整備するが、現実的には平面図に自転車道を描いてみると、バス停の部分や交差点付近の部分では苦勞することがある。また、沿道には駐車場の出入口があり、そこが比較的出入りの量が多い場合には、そこも苦勞することがある。したがって、今後、詳細に設計をしていく際には、常に自転車道や歩道の並木のことなど平面図でも事前

	<p>に十分検討し配慮することを参考意見として申し上げる。</p> <p>(部会長) 本案件は意見具申なしとし、本案件は妥当で良いか。</p> <p>(委員) 良い。</p> <p>(部会長) それでは、本案件は妥当とする。本件の審議については以上</p> <p><u>2 その他</u></p> <p>(部会長) 事務局からその他あるか。</p> <p>(事務局) 特にありません。</p>
<p>資料 ・ 特記事項</p>	<p>1 資料</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 次第・座席表・委員名簿 ・ 資料① [再評価] 都市計画道路 桜木東戸塚線 (平戸地区) の調書など一式 ・ 資料② [再評価] 都市計画道路 山下長津田線 (鴨居地区) の調書など一式 ・ 資料③ [再評価] 都市計画道路 権太坂和泉線 (名瀬・岡津地区) の調書など一式 ・ 資料④ [再評価] 都市計画道路 横浜逗子線 (釜利谷六浦地区) の調書など一式 ・ 資料⑤ [事前評価] 都市計画道路 恩田元石川線 (鉄地区) 整備事業の調書など一式 <p>2 特記事項</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 本日の審議結果等の資料は、委員長の確認で確定する。