

## 関東地方整備局事業評価監視委員会（平成22年度第5回）

### 議事録

#### 特に重点的な審議を要する案件の確認

##### ○家田委員長

事務局案に加えて、今回は委員より代表的な港湾整備事業について取り上げてはどうかというご意見がありましたので、資料1の10番の千葉港葛南中央地区国際物流ターミナル整備事業を事務局で選んでいただいておりますが、よろしいでしょうか。それでは、資料1に示した6件を特に重点的な審議を要する案件（「以下、重点審議案件」）とし、その他は一般の議論というふうにしたいと思います。

#### 特に重点的な審議を要する案件の審議

##### ○笠委員

前回委員会で継続審議となった資料3-5の国道357号東京湾岸道路（千葉県区間）について、前回、なかなか理解をすることができなかったのですが、今回はよく理解することができたと思います。ありがとうございました。

##### ○家田委員長

よろしいでしょうか。それでは、この案件は継続ということによろしいですか。ご異議もないようですので、それでは、そういうふうにご処理させていただきたいと思っております。それでは、引き続きまして、今回の重点審議案件の審議に入りたいと思っております。

##### ○佐々木委員

まず、資料2-2の富士川水系直轄砂防事業について、150年に一度の気象災害に備えるということですがけれども、この150年という気象によって想定されている災害の規模は最近の気候変動などもあって、より厳しくなっているのかなということもありますが、地球温暖化などの影響や、近年の集中豪雨といったものはどのくらい加味されているかというあたりを教えてください。

それから、代替措置としては、例えば住民を移動させる、移住させるということはあるがそれは現実的ではないというお話だったかと思いますが、人口の全体の様子を拝見すると、今後、100年というオーダーですと相当減る可能性が高いという気がいたしました。それで、今回の事業評価ということではないですが、今後、こういう長期的なプロジェクトで、100年とかそういうオーダーの事業を行っていくというときには、少し長期的な人口の傾向も考えながらやっ

ていかないと、何もかも整備するというのは無理なので、優先順位というのを考えるときにも、これがほんとうに優先度が高いのかどうかというあたりを、今後、少し考えていただく、あるいは考えておられるかと思えますけれども、もしおわかりになれば教えていただきたいと思えます。

一方で、事業個所の周辺が観光や産業面で非常に重要だということだとすれば、それは必ずしもそこに住んでいる人というだけではなくて、そういう面での基盤を支えるということにもなっていて、そのあたりの便益というのが当然出てくると思いますが、資料2-2-①の9ページに事業実施の優先順位が示されていますが、観光や産業との関連というのがよくわからなかったので、この事業がそういう面でもやはり9ページのような優先順位でいいのかというあたりを教えていただければと思えます。

#### ○岡部委員

今の佐々木委員のご質問と少し関連するところがありますが、まず大きな話で、評価単位を個別単位から水系単位に変更されたということですが、例えばB/Cなどの算出でどのような変更が出てきたのか少し概略ご説明いただければと思えます。

それからもう一つは、今の佐々木委員の話と関連しますが、こういう事業は極めて重要だと思っておりますが、最近の気候の状況など見ておきますと、ハードを整備することも大事だろうと思えますが、国土交通省の範囲外かもしれませんが、避難対策や当面の緊急避難などの、ソフト対策みたいなものも便益に少し算入されておられますが、高齢者も多くなってきており、こういうものもさらに重要になってくるのではないかと思えますが、そこら辺の問題も少し質問させていただきます。

#### ○堤委員

少し佐々木委員と重なるかもしれませんが、人口構成は多分減るだろうと予測されております。しかし、人口が減るからといって、ここを放置しそのままにするのは、自然やさまざまなところに影響してくるので、やはりこのような長期的な計画は大変重要だと思います。ただ、この辺の防災や人の命を守ることや安全ということで、観光地でもあればいざというときの避難所ということで整備をされるようなことが書いてありましたけれども、白州町とそれから地理的には早川とがどのように安全を確保しようとするのかいま一つよくわからないところがあります。

#### ○山崎委員

1番目に、工事費の縮減がされているのは大変よろしいことかと思えますが、縮減がなければB/Cが1を切る可能性もあるという非常に微妙なところになっているのではないかと。

2番目が、150年に1回の確率規模というのは、やや過大というか、100年に1回や80年に1回にするとどうなるのかというのが少しわかりにくいのですが、現在、砂防というのは全国で150分の1ということでやられているのかというのを確認したい。

3番目が、8ページを見ると、今後30年間土砂整備をやられるということですが、残りを見ますとさらに60年分の土砂が残っておりまして、トータルとして90年分ぐらいの事業量がありますが、これを30年間とりあえずB/C1.1でやるというのも、なかなか簡単にゴーサインが出しにくいのかなと思うわけですが、残りもこれは粛々とやるということなのかというの確認です。

#### ○家田委員長

今、山崎委員もご質問されたことだけでも、整備済み土砂量は何年間でやったのかを教えてください。

それからまた、全部やっても2, 700万立米にしかならないので、全体計画とここまでと、これからの30年の先はどう考えておるのかというのを説明いただきたい。

それから、9ページで今回便益算定をしている事業の対象にしている836億円は、この青丸と赤丸のうちどの部分までを言っているかよくわからない。それから、災害時要援護者関連施設というのはどこにあるのかなど、事業そのものの場所がわからない。

#### ○事務局

まずは、佐々木委員の最初の質問で、150年に一度の話で、最近は気候変動の話などがあるので、雨の降り方も変わっているという質問ですが、この富士川の計画に関しましては、昭和45年に当初の計画をつくっていきまして、昭和56年に大規模な出水がありこのときに計画の見直しを行っています。砂防事業の計画に関しましては、基本的に広大なエリアの土砂生産量を相手にしているということがありまして、大規模な出水がある場合には計画の見直しを行っていきま。他方、最近の雨の降り方から、この地域においても異常な出水ですとか、これまでに経験したことないような出水がある場合には、こういった計画も順次見直されていくというような考え方で進めています。

代替案で人の移動はなかなか難しいけれども、将来的には100年単位で見たときには人が減ってくるのではないかということについてですが、各市町村単位の人口の予測推計がありまして、平成17年の人口の減少率が山梨県で0.4%という数字が出ていきまして、この数字を用いましてこれと同じ評価期間でB/Cを見たときには、残事業B/Cが現在1.12ですが、これが1.07になると算出しています。人口が100年後にどうなっているのかという数字までは持ち合わせていません。今、50年後までの数字がどうなのかということ、この数字になっているということです。指摘のとおり、我々の事業は、国民の生命・財産を守っていて、それがどうなるかということについても配慮が当然必要だと認識しています。

続いて、観光や産業というのが重要だということで、9ページの中でこの観光・産業についてどう考えているかということですが、観光・産業に関しましては、費用対効果分析の便益の算定の中に事業所というものがありまして、その中で見込んでいます。また、昭和57年の災害の際には道路が崩れ孤立化というものが起こっていきまして、今の予測としては、大体山梨県内で33カ所が交通途絶が起こり得る箇所と見込まれているところです。今後30年の施設を整備する場合には、この33カ所の交通途絶の可能性のある箇所については順次解消されていくと考えているところです。

続きまして、岡部委員から指摘があった、個別評価から水系単位に今回見直したことの背景というか、我々の考えというものについて説明を差し上げたいと思います。これまで砂防の評価に関しましては、例えば利根川であれば、片品川、烏川といった支川単位で評価を行ってきたということです。他方で、今回、第2回委員会でも審議頂きました河川環境事業のように水系単位で物事を考えるべきだというような発想がありまして、この砂防に関しまして、まずは水系単位というもので物事を見ていこうということです。具体的には、費用対効果の分析におきまして

は、実際には小流域単位の便益というものの重ねで水系単位というものが見込まれているというところですが。ちなみに、前回評価としましては、平成21年の事業評価監視委員会の際は早川で1.1、釜無川は平成17年と今回の費用対効果分析で同様に1.1という評価結果をおのおの持っています。

続きまして、最近の気候変動など考えるとハードだけではなくてソフトも重要ではないかという指摘ですが、同資料の8ページの下にソフト対策の推進ということを若干書かせていただいています。我々が相手にしている自然の大規模災害というものは、ハード対策の整備だけではなく時間的にも追いつかないというところもありますし、すべてをフォローするということが、そもそも難しいところがあります。そういったことから、我々の事業の目的の一つとしては、まずは首長などが避難の勧告等を行うに当たって有益になる情報を的確に提供するという観点から、監視観測網といったものをしっかり整備して、どのタイミングで避難勧告等をされたらいいかというような情報提供にまずは努めているところです。また、これも自治体の取り組みへの協力になりますが、防災訓練等に関しまして我々も積極的に参加をしまして、ハード、また応援体制の観点から、こういった取り組みの推進の補足・補助をしているところです。

#### ○事務局

砂防施設の整備に関しましては、同資料の9ページ目をまずごらんいただければと思います。ここで災害時要援護者関連施設や避難所というのを書いていますが、この施設は、民間であるとか自治体がつくっている施設、老人ホームであったり、あとは集会所のようなものです。砂防事業は、そういった施設に例えば土石流災害が起きないように、土砂氾濫被害が起らないように砂防の堰堤などをつくっているという事業で、当面10年で、土石流によって老人ホームなどが流されないようにしっかりやっつけよう、また、当面30年に関しましては、避難所や人家というものを土石流によってつぶされないようにしっかり守っつけようというように考えているところです。自治体との連携としては、先ほどのソフト対策の話もありましたが、各流域の危険な地域におられる首長などと国土交通省の事務所長などがホットライン等を持ってしまして、災害時には的確なアドバイスを今も送っており、地元の首長と緊密に連携していると思っています。

続きまして、山崎委員から工事費の縮減がなければB/Cが1を切るようなパターンがあるのではないかという質問ですが、何か大規模なコスト増が発生すると1を切るという可能性はあるとは思いますが、今の時点では1についてはある程度担保がされていると思っています。

続きまして、山崎委員の2つ目の質問で、安全度の目標についてですが、この富士川の場合には150分の1程度の雨を目標としていますが、これは全国一律で安全率を決めているというものではありません。河川の整備に当たりましては、河川改修で目標流量というものを定めます。この富士川の場合には150分の1というのが目標流量というように定められてまして、これと同じ目標を砂防事業においても同様に用いているということです。

続きまして、山崎委員の3つ目の質問で、これは家田委員長も同様の主旨の質問で、トータル事業としてはそもそも何年かかってこれまで何年行ってきて残っている部分についてはどうかという点ですが、事業の着手は昭和35年から実施してきているということで、これまで50年実施してきています。今後、この整備対象土砂量の残りの分すべてをやろうと思った場合には、現在の予算水準等もありますが、大体80年ほどの時間がかかるというところです。

○家田委員長

当面の30年よりさらに80年かかるということですか？

○事務局

さらに80年かかるということで、息が長いプロジェクトです。

山崎委員から、全体の費用対効果がどうなのかという質問をいただきました。全体の着手から事業完了整備対象土砂量すべてを整備するに当たってのB/Cというものを算定していきまして、事業着手から完了までだと1.2という数字を得られているところです。

あと最後、当面30年の事業について今回審議していただきまして、その後どうするのかという話ですが、今、我々は150分の1という大きな目標を持っていきまして、それに向かって事業を進めていますが、ただ、30年でどういう状態なのか、10年でどういう状態なのかというものを、透明性を高める意味でしっかりとした目標を持ってやろうというような観点で進めていきます。従いまして、実際には30年以降も150分の1という目標に向かっては整備を進めていくように考えているところですが、この事業評価監視委員会で3年に1回ずつ審議していただく中で、例えば人口動向や施設の状況など、そういったものを踏まえて適切に事業は見直していくという流れと認識しています。

続きまして、家田委員長の2点目の質問で、9ページ目の赤や青の丸の点についてですが、この青と赤で示した箇所が今後30年間の施設整備箇所と当面10年間における施設配置計画です。ちなみに、10年間では45施設、30年では209施設というものを整備の対象として進めていきたいと考えているところです。

また、家田委員の質問で、災害時要援護者関連施設の場所がわかりづらいというような指摘をいただいているところですが……。

○家田委員長

それに限らないが、例えば災害時要援護者関連施設について、単に施設がここにあるというだけで、何をどこでどれだけやるのかが全然わからない。

○事務局

実際にはすごく施設の数多くて、早川や釜無川の周りに小流域が数多くありまして、そこで流出される土砂量というものを勘案しながら計画というものは立てているところですが、図面等がありまして、そういったもので説明を差し上げたいと思います。

○河川部長

具体的にどうやっていくのかというのが全然載っていないのは申し訳ないと思います。沢があって、土砂が流れてくるところに老人ホームなどがあるものですから、土砂が老人ホームなどに直撃しないように、その上流の沢に砂防堰堤を整備する箇所がこういう丸で示したところだということなんです。

○家田委員長

9ページのような全体的にどうなっているか示した地図は、定性的に理解するには必要だけど、

800億円を使うという提案に対して、個々の場所に一体何をどうするのかという資料がないのはなかなかつらいと思います。

○山崎委員

気になるのは、やはりB/Cが1.1ということになっていますが、30年でやりますと、人口の推計がほんとうに0.4%減でよろしいのかというのが非常に気になるところで、平成17年以降の将来推計人口はあちこちで出ているはずですが、それに基づくこの数字で大丈夫なのでしょうか。特に最初のほうは多分B/Cはよくて、年度がたつにつれて下がるということになるのではないかと。当初の15年ぐらいは1を超えているが、後半のほうの事業は実は1を切っていて、平均すると1.1が出ているということになりかねないという気がしてならない。大事な事業であれば、事業をやることは反対ではないですが、説明責任として非常に微妙な数字が出ておりますので、人口推計や建物もかなり今、価格が下がってきている状況ですので、ほんとうに大丈夫なのかということも確認したいというところです。

○事務局

まずは、家田委員長から指摘していただきました事業箇所が分からないという点についてですが、箇所ごとに施設が30年で209カ所と、10年でも30カ所ほどの施設がありまして、その小水系ごとに、保全するものが何なのか、どこに施設をつくるのかという詳細は、手元に資料がありますので、後ほど回覧させていただきます。

もう1点の人口推計に関しましては、先ほど説明しましたデータというものは平成17年度の国勢調査の山梨県のデータを用いています。この数字自体は国勢調査から用いている数字となっています。

○山崎委員

0.4というのは、平成12年と平成17年の差ですか。

○事務局

そうです。

○山崎委員

まだ日本の人口が増えているときのデータですよ。人口問題研究所で将来推計人口は県ベースでは出ていますので、恐らく0.4ではないというふうには思います。

○家田委員長

まとめてお答えいただこうと思いますけれども、砂防や河川事業全般に言えることですが、何しろエリアが広いし、しかも膨大な自然力を相手にしているから、例えば3年とか5年とかで終わるようなものではないので、営々とやってきて仕方ないというか、そういうものだと思います。したがって、これまでも50年やってきたし、これから80年かかるものだということは理解できます。それでも少しずつでもやっていかなければいけないというのが砂防だし、そうやってきてくれたからこそ、下流で住んでいる我々はそれなりに安全を享受しているが、これからやる事

業が30年分で800億円でB/Cが1.1とか1.2ということで、事業継続と言われても困る。再評価のシステムが3年というサイクルでやるわけですから、実情、今、決めようとしているのは、この3年ですぐにやろうとしているのはこれとこれで、それについてはこんな効果があって、それだけについて見るとこれだけのB/Cが出ますよということを説明していただけると、また3年後の再評価のときに、さらに次に継続する価値のあるものはあるのか、ないのか判断ができますよね。したがって、砂防についてはそういう非常に息の長い仕事だから、残事業が1.1で残りますよというよりは、今やろうとしていることは一体個別にどのくらいの価値を持っているのかということ、追加でご説明いただけるとよろしいかと思えます。先に道路事業と港湾事業の重点審議案件の審議を行い、最後にもう一回、砂防をやります。

#### ○堤委員

資料3-4-①の一般国道298号東京外かく環状道路（千葉県区間）に関してですが、同資料の14ページ、15ページの前回再評価以降の取り組みについて、特に、地域社会の生活など見ておきますと、アンケート結果の15ページの右上にあります、「外環ができることによって生活が便利になると思いますか」という質問は、ほとんどの人が「便利になる」と答えるのはある意味では当然であります。その他具体的な記述内容ということで問題が書かれております。これに関しても具体的にどのような対応をされるかということをお聞きしたいと思います。また、どの辺の人たちがこういった問題を抱えているのかということも、もう少し具体的にわかって、対応がされるようであればありがたいなと思えます。

#### ○岡部委員

同じく今の国道298号東京外かく環状道路に関して、堤委員と関連してしましますが、14ページ、15ページで前回の再評価以降の取り組みで、地元の自治体や経済界も協力して、全体的な経済効果というのは私どももよくわかります。大変高く評価しておりますが、実際にここに道路を通すことに対して、住民の方々の持っている不安は大いにあるかと思って、それに対していろいろな形で複合的に努力されてきたというのは大変評価すべきだと思っておりますが、その結果、理解も進んだのでしょうか。用地の取得率などもかなり高い水準であります。そうはいいまして、どうしても騒音・環境の悪化が心配であるとか、まだまだ不安があるような印象も受けております。したがって、ここら辺につきましても、便益の部分で、例えば交通事故の減少率など勘案されていますけど、あれは恐らく車と車の問題なんでしょうか。住民まで巻き込んだようなものもその中に入っているのかどうか、データをカウントするときどのような形でやられているのか、そういうことをまた、不安を抱えておられる住民の方にも十分説明されているだろうと思えますが、引き続きそこら辺の不安が高いと思えますので、広報活動などを引き続き強力にお願いできたらと思えます。

#### ○笠委員

同じ298号東京外環について、もう古い話になりますが、6ページのところで都市計画決定が変更されたというところで、掘り割り構造に変更されて、その結果、国と高速道路会社のほうが共同で事業を行うということになったようですが、この構造が、当初の昭和44年の都市計画決定と平成8年の変更の時点で、おそらく環境の問題や近隣にお住まいの方たちのご意見を入れ

る形でこういうふうに堀割構造になったのだと思いますが、どのような点で以前のものよりも変更後の構造がすぐれているのか教えていただけたらと思っております。

#### ○家田委員長

まず、国道298号東京外環について、14ページの前回以降の取り組みで追加の説明をお願いしたいが、取り組み状況の②で「密接関連事業がある場合は、事業全体としての評価を今後どのようにするかを検討されたい」という意見が附帯されてきたわけですが、それに対する先ほどのご説明は本省に問い合わせた結果は、そのようなことはやることないから、やらないでいいよというような話のように聞こえましたけれども、ルールとしての整理と、それから事業の本来の姿の中でこういう場合に計算するとどうなるのかというのは、費用対効果分析が十全でないがゆえになおさらそういういろいろなケースでの検討が必要というのが大体现在のB/Cの考え方ですね。そういう中で、もう少し、これまで考えてきた、あるいは道路部で悩んできたような、あるいはこれからどうしようかというあたりのお気持ちを聞きたい。

それから、資料3-7の国道468号首都圏中央連絡自動車道（川島～五霞）について、15ページの費用対効果分析の計算条件というところに、まず暫定2車線で開通し、その後4車線にするというような話だったと思いますが、予算の都合などいろいろな事情で暫定2車線のままでずっと行くというような事態が起こったりする場合の計算はされているのかどうか。もしされているとしたら、もちろんコストは低いですが、おそらく走行速度が非常に低いものに抑えざるを得ないから便益も多分低いはずで、だからこそ暫定2車線ではだめだということになっていると思いますが、どのくらいの交通量まで発現されれば暫定2車線でないほうがいい、そういう交通量の切り合い点みたいなものをもし出しているようであればご紹介いただけないか。

#### ○事務局

堤委員から指摘されました、資料3-4の国道298号東京外かく環状道路（千葉県区間）の14ページ、15ページに関連して、特にアンケート結果の中にある否定意見のようなもの、こういうものに対してどのような対策をとってきたかということについての具体的な説明ですが、騒音などの環境の悪化という観点につきましては、現地では工事中も防音のためのパネルを立てていたり、完成形では遮音壁を設置する予定です。遮音壁の設置におきましても、周辺に影響が出ないようにしっかり計算をした上で設計をしているということです。

また、狭い道にトラックが入ってくるか心配というような懸念に対しましては、これはむしろ国道298号が主要な幹線道路としてこういった交通を担うこととなりますので、現在並行している路線の中にあるトラックが国道298号に転換してくると考えています。

それから、歩きやすい歩道というような内容につきましては、地域住民の皆様とモデル道路のようなものを一緒になってつくらせていただいています、意見も頂きながら道路の設計をしているところです。

豊かな緑を回復してほしいという点につきましても、もちろん道路用地の中だけということにはなりませんけれども、最大限努力をして原木を移植してそのまま使わせていただいたり、地域の固有種にも配慮した形での対策をとらせていただいています。

バス通りが込みそうで事業を中止してほしいという件につきましても、丁寧に個別に説明をしている状況であると理解しています。



それから、どのような方々がこのような懸念をお持ちかという質問ですが、沿道にお住まいの方、特に外環道に接した用地をお持ちの方の懸念は大きいと思っています。そういった方々と、特に騒音や振動に関していろいろ話し合い等をさせていただきながら設計を行っていると考えています。

それから、岡部委員からも同様の主旨で、住民の方々は大きい不安があるということに関しての我々の取り組みということですが、単に広報誌をお配りするというような消極的な広報ではなく、相談所のようなものを設けさせていただいて、懸念のある方とは1対1で、あるいは少数の方であっても、丁寧に対応させていただいていると思っています。その結果もありまして用地進捗が進んだという評価については、我々も意見を同じにしています。

また、事故減少便益に関しては、過去の事故のデータから回帰的に作成したモデル式に当てはめて便益を算出していますので、例えば車同士の事故、あるいはその事故が近隣の家屋に影響を与えたかといった個別ごとの類型化はしていませんが、人の命に関する金額は含まれていません。いずれにしても、住民の皆様への説明が必要だとの指摘については、今後も引き続き説明には最大限の努力を怠ってまいりたいと思っています。

それから、笠委員からの指摘で、都市計画変更に関して、資料の6ページで高架構造から掘り割り構造にしたことによる環境面から見たときの優れている点ですが、一般に、掘り割り構造は高架構造に比べて騒音も振動も少ないとされており、実際に計算してもそのような結果になります。したがって、環境影響の調査・照査を通じて各数値が高架構造よりも掘り割り構造のほうが有利になるということを確認した上で、当時、市川市議会の特別委員会を中心に議論を重ねていただきまして、このような形になったということです。

#### ○笠委員

掘り割り構造にすることで、平成8年の都市計画決定のときの事業費に比べて費用は大分上がったのでしょうか。

#### ○事務局

コストは増加しています。

それから、委員長からの指摘で、密接関連事業がある場合の取り扱いについての現在の我々の考え方についてですが、ルール上は事業採択単位ごとに評価をするということにして、今この場でそれ以外の方法について見解を申し述べることはなかなか困難だと思います。作業といたしましていろいろな計算パターンを試すことは可能ですが、作業に時間が必要ですので、今この場でお示しすることはできないという状況です。

それから、468号首都圏中央連絡自動車道（川島～五霞）についてですが、交通容量との関係で処理できる台数というのが目安としてありますので、1万数千台を超えますと2車線では処理ができなくなってきますので、4車線化を検討しなければいけない状況になってきます。逆に、交通量が伸びていく中で1万数千台までは暫定2車線で問題ない状況であろうと思っています。

#### ○事務局

また、堤委員から資料3-4の東京外かく環状道路について、具体的に地元に対してどのよう

な対応をしているのかという質問について補足しますと、地元からのいろいろな意見につきましては、アンケートをとった会場におきましても東京外環の情報コーナーを設けまして、意見や要望に対してお答えをしています。さらに、同資料の15ページに記していますが、相談所というのを3カ所設けていまして、沿道の方々が見えて、意見や要望に対しても丁寧に対応させていただいています。さらに、工事開始前には工事説明会を実施しまして、その中でも意見・要望に対して対応させていただいています。さらに、年に2回ほど、沿道の方々を対象に工事の現場の工事見学会を設けていまして、事業に対する理解と意見をいただきながら、丁寧に説明をさせていただいています。

#### ○堤委員

一般論としても言えると思いますが、東京外かく環状道路のような環状道路をいろいろな都市で計画して実施していく場合に、住民の反対や環境保護など、様々な要因で早くできるところと遅いところが出てくると思います。また、このような住民からの意見、強い反対や、こうしてほしいという意見というのがあると思いますので、今お伺いした範囲ではかなり対応もして説明責任を十分果たしていると感じましたが、できるだけ住民への理解とこのような広報をさらに徹底していただきたいと思います。

#### ○笠委員

先ほどの都市計画決定変更のところで、費用が相当上がったというお話で、住民の人に配慮するというのはとても大事なことだと思いますが、昭和44年に都市計画決定されているのに、その後その周辺にどんどん建て込んでくるというか、例えば道路拡幅の都市計画決定がもう済んでいるところにマンションが建って、今度はそれを立ち退かせるためにたくさんのお金を払ってというようなことをやっていることがあります。そのあたりの仕組みについて教えていただきたいと思います。

#### ○道路部長

今の笠委員の質問について説明しますと、道路の都市計画の幅が決まりますと、一応、その幅の中には永久構造物といいますか、いわゆる鉄筋コンクリート、マンションなどそういうものは建築ができないという権利制限がかかります。その想定される線の中では行政的にそういう指導をさせていただいていますが、その外側については制約がなく指導できませんので、すぐわきに家屋を建てられるとか、あるいは木造の家屋であれば都市計画の線の中であっても特にそれほど大きな制限がかけられないというのが実態です。

#### ○笠委員

そこを直さなければ、これからも同じことが繰り返されるのではないですか。

#### ○道路部長

それは、それぞれ土地を所有されている方々の権利・権限の問題と、それから、都市計画決定をしているけれども、いつできるのかということに対して答えづらいような事業もありますので、ずっと木造の家も建てられないというような制限のかけ方はなかなか難しい状況です。

○笠委員

確かにそうですね。わかりました。

○家田委員長

その辺については、この当該事業に限らず我が国だけではないですが、インフラ整備におきまして土地利用制限をどう有効に働かせることができるかという非常に重い課題で、都市計画に関するいろいろな審議会でも常に話題になるところです。笠委員のご発言はよく理解できるのですが、この当該事業だけについてここでその制度を変えるのは難しいので、意見として残してぜひ今後のより建設的な前向きな展開に笠委員のご発言をつなげていけたらと思います。

○大野委員

暫定供用の仕方の考え方についてお伺いしたいが、例えば、同じく国道298号東京外かく環状道路の10ページの図で、国道357号東京湾岸道路と交差する田尻の交差点から北に向かって外環道が部分供用されていますが、この北側の端部で発生している渋滞は外環道を通過しようとする交通が主だと考えてよろしいでしょうか。仮にそうだとすると、暫定供用して東京湾岸道路から外環道に道路が延びており、北側の端部までついつい来てしまって、外環道から生活道路に入っていつてしまうというような印象も受けます。暫定供用せずにもっと周りから分散させて交通誘導すれば、現在のこの交通渋滞がある程度緩和されて便益が発生するということはあるのでしょうか。そして、全線できた段階で例えば片側2車線暫定供用、あるいは全部供用するという考えはいかがでしょうか。

○事務局

大野委員からの指摘につきまして、同資料の10ページの渋滞状況のデータをご覧いただくと、指摘されたように例えば主要地方道の市川柏線などで暫定供用した区間の先で渋滞が発生していますが、この南北の方向に対しては、そもそもネットワークが脆弱で、どう外環道を整備するかによらず南北方向の移動が詰まっている状態だと考えています。あわせて、暫定供用する際には、端末の交通の処理ができるかしっかり分析した上で、千葉県警とも調整の上で渋滞や事故が発生しないことを確認して暫定供用していますので、効果の出るところ、並行する路線の渋滞が解消するところを、他への影響がない、もしくは軽微なことを確認して暫定供用させていただいています。

もう1つの観点で、全部一気通貫で片側だけでも開通させればいいではないかという指摘ですが、可能であればそのようにしたいところですが、用地取得が難航している関係で用地がまだ買収できていない区間があり全線一気には開通させられないことから、さまざまなパターンを分析して現在のこの部分的な供用のパターンが合理的であると判断をして開通したという経緯です。

○佐々木委員

同じく東京外かく環状道路について、16、17ページあたりを見ると、B/Cが1.3で、ほかの事業に比べてもかなり低いという印象を持ったのですが、外環道が全線でつながることによる便益は非常に大きいのではないかと思います。もしこの区間がなければ非常に不利益だと思

ったのですが、そういう観点で不利益を便益だとみなすことも計算に入っていると理解してよろしいですか。

○事務局

B/Cの計算は、ネットワークが将来完成した状態と、この国道298号東京外かく環状道路（千葉県区間）だけできていない状態を比較して算出していますので、まさに指摘されたようにロスを便益と算出していることとなります。

B/C1.3が高いか低いかということにつきましては、道路の便益の場合、走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益という、金銭換算も可能で安定的に計測できる3便益に限定してB/CのBとして計上していますので、例えば沿道環境の改善、大気環境の改善といった環境改善効果は現実には効果としてありますが便益には算入していません。今回の案件では環境改善の効果といった資料を付けていませんが、もっとB/Cが低い事業が出てきた場合には総合的に判断いただくべきものだと思っています。

○家田委員長

それでは、この道路の重点審議案件の2件につきまして判定をしたいと思います。継続あるいは附帯意見つき継続、中止、継続審議、いろいろ可能性があるかと思っています。

国道298号東京外かく環状道路（千葉県区間）についてはいろいろなご要望が各委員からも出ていますが、何か附帯意見はつけますか。

○堤委員

いろいろな意見が出されていますので、それを十分今後も取り入れながら継続して進めていただきたいと思っています。

○家田委員長

それでは、外環道については各委員のご趣旨を踏まえると、周辺環境の保全や将来の周辺交通状況の処理に関して、引き続き万全を期すこと及び、関連プロジェクトを含めた評価のあり方について検討することというような趣旨の附帯意見つきで継続ということではいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、外環道についてはそのような処理とさせていただきます。

それから、国道468号首都圏中央連絡自動車道（川島～五霞）については、継続ということではよろしいですか。

どちらも用地買収が非常に進んでいるところなので、継続して早く効果を出す面はありますが、いろいろ地元がご懸念されているようなところについては、交通状況の説明も含めてできる限りのことをしていただきたいと思っています。

続きまして、港湾事業の重点審議案件の2件について審議したいと思います。

○岡部委員

資料4-3千葉港葛南中央地区国際物流ターミナル整備事業についてですが、費用が25億円増加しています。いろいろ構造上の問題で岸壁を強化したほか、三番瀬が隣接しているので環境

面についてもいろいろおやりになったということですが、増額分のうち環境関係はどの程度の割合になるのでしょうか。

#### ○山崎委員

同じく千葉港の費用便益の計算の手法について、例えば地震に対する便益ですが、鹿島港が代替港湾になっていますが、東京湾内の港湾は被災しているという想定なのではないでしょうか。東京港も横浜港も耐震の工事をやっているのに、千葉港だけ生き残るという非常に不思議な計算になっているのではないかと。東京港も横浜港も耐震化しているはずだから、代替港が鹿島港という想定はほんとうによろしいのでしょうか。

それから、便益の計算が実際の動向をもとに計算されているものなのか、それとも想定なのではないでしょうか。船は大きなものも入ってきていて、どこかで減載したり荷物を少し軽くして喫水調整して入ってきていますが、その分を計算しているのかご説明いただきたい。

#### ○笠委員

まず、同じく千葉港葛南中央地区国際物流ターミナル整備事業についてですが、もうほとんど事業が終わりかけているので背景の質問になりますが、12mまで増深するというところで、これは船舶の大型化があるということだと思えますが、船舶の大型化がさらに進んでいて、12mの増深では十分でないという状況が生まれていないのかどうかをお聞きしたい。

また、日本特有の地形というのがあるので、あまり海外の事例が参考にならないケースもあるとは思いますが、海外の動きはどの程度情報を集めて比較考慮されておられるのか。つまり、近隣の競争力のあるような港湾が、例えば12mよりさらに深い岸壁の整備を進めているというようなことがあるのかどうかを教えてください。

それから、資料4-2の東京港南部地区臨海道路Ⅱ期整備事業もほとんど終わっている事業ですが、3ページの土工部の標準断面図を拝見すると、歩道が5.25mと非常に広くとられていて、地図で拝見するとこの辺はコンテナふ頭で、あまり散策するような場所ではない気がしますが、どうしてこれほど歩道がゆったりととられているのか。また、5ページのところで、道路が混雑し交通に支障を来していると書いてありますが、どの程度混雑していたのか。本事業は1,220億円という大規模な事業ですので、非常に混雑していたのかどうかというあたりの情報をいただければと思います。

#### ○佐々木委員

資料4-3の千葉港葛南中央地区国際物流ターミナル整備事業について、事業費の増加が全体の事業費から見るとかなり大きいという印象があります。この見込み違いは基本的には基盤層の深さの見込み違いというのが一番大きいのだらうと思いますが、このあたりは昔からいろいろな工事を行っていて、そのあたりの情報とは違う状況になっていたという理解でよろしいですか。つまり、従来から港湾整備されていてボーリング調査などもされてきたと思いますが、ここはなぜかわからないけれども、状況が違ったという理解でいいのでしょうか。

#### ○家田委員長

先ほどの笠委員の質問と関連しますが、資料4-2の東京港臨海道路Ⅱ期について、どのくら

いの交通容量を確保するのが東京港の臨港道路に必要なのかということが必ずしも明快でないためによくわからないのは、車線数が陸上部は6車線で橋梁部が4車線ということで車線数が違いますね。臨港道路はわりと道路脇にコンテナ車両が停められてしまうことがあるから、そのようなことを考慮して車線数を変えているのかどうかわかりませんが、断面の違いというのはどういうふうに設計上考えられているのか教えていただけたらと思います。

#### ○事務局

まず、岡部委員の千葉港の事業費の環境に関する増加についてですが、事業費の増分である24億円のうち2億円弱です。ほとんどが、土質条件の変更によるものになっています。

次に、山崎委員の質問についてお答えいたします。千葉港の代替港を鹿島港選定したことについてですが、今回の地震は東京湾北部地震を想定していて、この地震が起こった場合には千葉港、東京港あるいは横浜港もある程度被災することを想定しています。指摘のとおり、耐震強化岸壁はある程度生き残ります。ただ、ある程度、東京港や横浜港の背後の地域も被災を受けていますから、東京港、横浜港の耐震強化岸壁の機能としては、その直背後の被災地のための物資の輸送ということになります。東京湾北部地震で今回の岸壁の直背後である船橋市や市川市といった背後約10km圏内の被災している地域への物資の輸送を考えた時、東京港や横浜港は、これらの港湾の直背後のための物資輸送に割り当てていますので、被災を受けておらず千葉港から最も近いところということで鹿島港を今回選定したということです。

また、便益の算定方法につきましては、資料4-3-①の10ページをご覧ください。with outケースは増深をしない現状の12,000DWT級の船舶で輸送をした場合を示しています。withケースは12mの増深を行い3万DWTの船舶により満載で運んだ場合を示しています。それぞれの輸送頻度や輸送コストを計算し、その差を便益としています。

次に、笠委員の質問で、12m岸壁では十分ではないのではないか、海外の状況はどのようなかという指摘ですが、今回の千葉港の場合は、ある程度どういうものを運ぶのかということが特定できていて、利用する船会社に確認し、現時点では3万DWTクラスで十分であると思っています。今後、この12m岸壁では不十分かということについては、現時点では把握していませんが、今の10m岸壁では不十分だということは確認しており、12m岸壁である程度十分に対応できると考えています。

海外の事例については、今回の対象ターミナルは、コンテナ貨物ではなくてバルク貨物と言って荷姿が定まらない貨物を取り扱っています。バルク貨物については海外の状況よりもこの千葉港でどういう荷物を扱ってどういう船があるか、国内の需要や見込みといったものに対応するというので、今回必要な水深は12mだと定めているところです。

#### ○笠委員

荷の輸送が滞ってから増深するというのではなくて、荷が滞らないように先を見ながら設備を整える。いろいろ問題が生じてきてから計画をするとタイムラグがあると思いますので、できたころにはまた情勢が変わってもしかしたらまた次の問題があるかもしれない。それはどうしても仕方がない部分もあるとは思いますが、世界の荷の動きや港のつくり方、深さなどを見ながら、あらかじめ問題が生じないような形で先手を打ってつくるという考え方はどうなのでしょう。

○事務局

指摘のとおり、今回は10mを12mにするという増深計画ですけれども、将来、企業から14m級の船を使いたいとか、あるいは、全国的にそういう船の大型化の状況などがある程度確認できれば、先手を打ってやるということは必要と思いますが、今回の場合ですと、将来の大型化を踏まえても現状の10mから12m級で3万DWTクラスへの対応で十分であるということから、今回港湾管理者である千葉県が港湾計画を位置づけて、それに基づいて事業を行ったということです。

○事務局

東京港臨海道路Ⅱ期整備事業の歩道部の幅員についてですが、資料4-2-①の2ページの空撮写真を見ていただくとイメージがわかりますが、臨海道路Ⅱ期と赤字で書いてあるところの右側の若洲というところの右側に公園があります。ゴルフ場や臨海部にはキャンプ場等々もあります。それから、中央防波堤外側地区、まだ埋め立てが進んでいるところですが、ここについても海の森の構想、あるいは新海面処分場と書いてあるところの右側のほうには人工海浜といった公園が計画されており、そういったところの回遊性ということで、歩道幅員を確保してほしいというようなことで計画をされています。

それから、道路の車線については、橋の部分は事業のコストの縮減という意味もありまして4車線ですが、そのほかのところについて6車線としているのは、若洲のほうについては15号地木材ふ頭ということで物流施設が多く建ち並んでいること、中央防波堤の外側地区についても、コンテナターミナルや物流倉庫等の物流基地の建設が将来的には計画されているということもあり、6車線で予定しているということです。

○家田委員長

定性的な話ではなくて、この港の橋を渡るところの断面だと何台とかといった内訳がわからない。3ページに計画交通量が3万2,100台とあるが、もっと個別のところでは断面の交通量が出るはずで、そういう説得力のある資料をつくらないとわからないと思います。4車線で済むなら全部4車線でいいのではないかと、用地が将来要るなら確保だけしておいて後でつくればいいのではないかとかいう意見は出てきますよね。

○事務局

若洲側については既に6車線でできていまして、従来6車線であるところに橋をつけるという形になっています。若洲側のこの6車線のところでの計画交通量としては4万2,000台になっています。橋梁部が3万2,000台という計画になっていまして、4車線必要だという交通量になっています。

○事務局

それから、佐々木委員の指摘について、千葉港の資料の15ページをご覧ください。事業費増加は基盤層深さの設定が29mから39mになったことが大きな要因となっています。なぜそのような見込み違いになるかということですが、土質調査位置図に昭和52年から平成2年にか

て実施した既存の土質調査の結果を記しています。既存の10m岸壁から新設岸壁の前出しをしています。その既存岸壁をつくる際に詳細な土質調査が行われていました。この土質調査をもとに基盤層を推定し当初設計を行いました。今回の事業において平成15年、16年に新たに実施した土質調査結果にて当初設計を確認したところ、構造が不十分であることがわかったため、現在の杭長、杭径、あるいはストラット構造といったものを採用したという経緯です。

#### ○事務局

あと1点、東京港の道路の現状については、資料4-2-①の5ページの左のところに車の平均台数が書いてありますけれども、青海縦貫線については非常に混雑しています。平均では4万2,000台ですが、ピーク時では5万台近い車が通っています。さらに、そのうちの7割がコンテナ等を運ぶ大型車で、特に平日の昼間に集中するというので、非常に混雑しているというのが現況です。

#### ○大野委員

時間短縮の便益の考え方についてお伺いしたいのですが、ここで扱っている荷物は工業製品とかそういうものと考えてよろしいでしょうか。もしその場合、時間短縮を考えると、だれの時間価値を考えているのか。荷主なのか、消費者なのか、運送会社の時間価値なのか、その辺を教えてください。

#### ○事務局

車種別の時間短縮の便益を示しています。

#### ○家田委員長

よろしいでしょうか。それでは、港湾事業の重点審議案件2件について判定をお願いしたいと思います。もう供用がすぐそこに迫っていますので、ここで事業中止ということはないと思いますが、何か意見やあるいは、直接プロジェクトと関係ないけれども、一言言っておきたいことがありますかと思いましたが、いかがでしょうか。

#### ○山崎委員

もう供用間もなくということなので、事業継続で結構かと思いますが、先ほど質問した便益の計算の仕方がやや粗いのではないかと思います。1万2,000DWTと3万DWTの満載という単純な比較になっていますが、現実に入ってきている船舶のトン数はきちんとわかっているわけだから、それできちんと比較するとどのくらいになるかというのが出てくると思います。いきなり一番小さい1万2,000DWTと一番大きなものを比較してどんと差があるというのは、少し膨らまし過ぎなのかなと思います。それから、7ページに建設機械の輸出をする際は横浜港に運んでいるとなっていますが、ほんとうに現実に建設機械は横浜港に持っていつているのか確認したい。それが、大きな船が千葉港に入れるようになれば千葉港から輸出されるということなのか、そういう現実の数字をもとにやっていたかかないと過大になるのではないのでしょうか。10ページにあるように、3万トンクラスで年間18隻しか来ないというのでは、企業も使い勝手が悪過ぎて、逆に小さな船で運んだほうが良いということにもなりかねないので、少しその辺精



査してほしいということです。

○事務局

まず、後者の質問についてですが、企業へのヒアリングにより、実際、横浜港を使っていることを確認しています。海外へ輸出する外貿RORO船を一番扱っているのは、現在この近傍では横浜港であるというところから、横浜港を設定しています。

○山崎委員

その荷主さんのためだけにほんとうに船が行きますかということですよね。現実の問題として、それだけの貨物量が1社だけであるのでしょうか。

大型の船を満載にするだけの機械を千葉港から出すという想定が正しいのでしょうか。

○事務局

その想定も含めて、企業の今後の生産動向、生産計画、量的なことも押さえています。

○山崎委員

2ページの右下の図を見ると、貨物はすごい減っています。まだ今年もおそらくリーマンショックの影響で貨物が減っていると思いますので、少し過大な推計というか、楽観的な推計になっているという感じがします。

○事務局

指摘につきましては、今後、しっかり厳しく見ていきますが、2ページ目の資料につきましては千葉港全体でのトン数であって、今回、便益として考えている貨物量というのは、7ページの建設機械であるとか、オーダー的にはかなり小さくなりますけれども、もっとミクロな貨物量の動向、企業の動向、将来の生産見通し、そういったことを踏まえて事業量や貨物量を想定しています。全体の貨物量の動向と個別の動向は多少連動するところもありますが、今回の件につきましては個別のある特定の貨物の動向を踏まえて算出させていただいているという状況です。

○家田委員長

要するに、そう言うてはいるが、その説得力があるかという問題ですよね。担当者の方がこうだと言え、それを信じるという問題ではなくて、どこでどうヒアリングして、A社はこうふうになっているとか、その動向はこうなっていますという説得力の問題ですよね。事業評価監視委員会なので、担当者が説明したことを信じるとか、そういう問題ではないのでそこはぜひご理解いただきたい。山崎委員がおっしゃりたいのは、そういうところをより懐疑的に見ながらチェックしていかなければいけないということをおっしゃっているわけではありますが、もう事業完了間近ですので事業を継続して早く終わってくださいという意味では各委員も一致してご了解いただければと思います。附帯意見として、例えばこの千葉港のターミナルについて、山崎委員からご懸念があるから、その後もモニタリングしながら、当時想定していた使い方の見込みというのが合っているのかどうかを継続してチェックしていくことにしましょう。

それから、費用が倍変わるの、いろいろな事情はあるのだろうけれども、なぜこういうこと

になってしまったのかということを中心に整理してデータとして置いておくこととか、いろいろな事業で事業費の変更というのは当然あり得る話だけれども、予定よりも上側に変わる事が多くて、コストダウンの努力も一部されていますが、港湾の仕事としてこれまで想定したものが計画時と実施時でどの程度違っているのか、それはいろいろな環境配慮などで設計変更せざるを得なかったようなものなのか、調査時にわからなかったような地質条件のものなのか、あるいは材料費等の高騰に伴って生じるようなものなのか、ぜひ分析しておいていただけたらと思います。

その他いろいろ申し上げたように、ぜひ資料の説得力という面で、今後に向けて努力をしていただけたらと思います。

そのような前提条件つきで、この2件、継続ということによろしいでしょうか。

それでは、そういうふうにさせていただきます。

○家田委員長

それでは、砂防事業に戻しましょう。

○事務局

まず、家田委員長から、評価サイクルに合わせた当面3年間の事業計画における効果を示せないかということについてですが、砂防事業は山の中でやっている事業でありまして、施設の整備に当たって、例えば工事用道路をつくるのに1年、砂防堰堤をつくるのに3年というようなことでして、3年のB/Cを算定するというのは非常に難しいところです。ただ、今、手元で持っている数字としましては、10年間でのB/Cは1.1という数字を持っているところです。

あともう1点、災害時要援護者関連施設等を示した図面を回覧させていただきます。

参考で各委員に追加配布している資料が我々が計画している30年間で整備する全施設で、今、回覧させていただいている資料が実際10年間でどういう施設を整備するのか、また、大武川の施設を整備するとどういった箇所が危険が解消されるのかといったものをまとめた資料です。

最後、山崎委員から指摘のあった人口動態に関しましては、手元のデータで算定しているのは平成16年から21年の住民基本台帳の減少率、マイナス年0.4%というものをを用いてB/Cを算定しているところです。他方、今のマニュアル上では人口動態等を考慮するという形にはなっていないところですが、今後の課題としてそういったものをどう取り扱うのかということについては引き続き検討していきたいと考えているところです。

○家田委員長

要は、この10年の整備計画が、仮に全体計画の80年の中で優先的に行う計画だとすると、それは大武川の幾つかの事業であるということですか。

○事務局

はい。

○家田委員長

それは配付資料にはなかったけれども、資料は整っていてそのB/Cを計算すると、配付資料の残事業1.1に相当するというわけですね。

○事務局

残事業に相当するものです。

○家田委員長

残事業と言ったら、最後まで残っている部分を言うのであって、これから優先的に行う事業が残事業という言葉からはなかなか類推できないので、少し用語を考えていただいたほうがいいと思います。

○笠委員

今の話に関連して、最近、大雨などにより土石流とかになると、そういう危険な場所に老人福祉施設が建っていて死者が出るというケースが非常に多くて、おそらくそういうところは地価も安いし、大きな規模で安く建てるためにはそういう場所に建ってくるのだらうと思いますが、そういう場所に立地させないように土地利用規制などをかけないと、安いところにどんどん建ってその上部を税金で砂防事業するというようなことでは、結局、トータルの社会的なコストは非常に高くなると思います。土地利用規制を日本でかけるのは、所有権がものすごく強くて大変だというのは家田委員長がおっしゃっていたとおりで難しいと思いますが、そこをもっと強化していただけたらと思います。

○事務局

1つは、施設の立地に当たって民生部局の許可等が要りますが、昨年の山口の防府であった高齢者施設の土石流災害等を受けまして、国土交通本省と厚生労働省で、許可するに当たってその地域がどういう地域なのかという情報もあわせて判断してほしい、情報提供してほしいというような取り組みは最近行っているというところ です。

もう一つは、土砂災害防止法という法律がありまして、平成13年度から国土交通省を中心に各県で実施されています。これは、危険な場所にむやみに住まわないように、その危険な箇所を明らかにして、仮にそこに住む場合には土砂災害に対して安全な施設をつくりなさいというような法律でして、これを今、各県で鋭意指定を進めているところ です。

○家田委員長

これから10年に相当するもののB/Cは大体1.1くらいで、全体のB/Cは1.2くらいになるということは、もちろん優先的に効果の出るところからやっているはずだから、これまでやってきたところが1.2と1.1の間くらい、あるいは1.2より大きくて、今、1.1くらいのものをこれからやろうとしていて、もっと先のものは、相当このプロジェクトとしては厳しいものが想定されているという理解をしいですか。

○事務局

人口の動向もありますし、外力の雨の話もおそらく30年後とかでは出てくるかと思いますが。そのような要素、今の時点では予測し得ないような要素も多くありますけれども、B/CのBが高いところを優先的にやっていきますので、事業としてはBが小さくなっていくのが自然な流れ

になるかと思っています。

○河川部長

今、3年ごとに事業再評価を行っていますが、短い期間で絶えずチェックをしながらこの事業をこれから進めていくということだと思います。

○家田委員長

それでは、委員長の案としましては、砂防というのは非常に長い期間かけて少しずつやっていくものなので、ぜひ長期的な展望と同時に、今、何からやるべきかを十分常に把握しながら、そしてまた、やってきたことについて常にその効果をモニタリングするというようなことをやっていく前提で、当面の10年くらいやっていくことについては継続とするが、今後、定期的に見直しを積極的に図っていくと、こういう理解でいかがかと思いますが、よろしいですか。

それでは、そういう結論にさせていただきます。ほんとうにいろんな種類の社会基盤の中でも、砂防事業のように長期的展望に立たない限り手も足も出ないがあるので、ほかの事業に対するB/Cの値と見方を少し変えたほうが良いと思っていますが、それにしても、よく見ていくようお願いしたいと思います。

## その他の案件の審議

○家田委員長

まず、資料2-3の利根川水系直轄砂防事業について、先ほどの資料2-2の富士川水系直轄砂防事業とほとんど同じなので、リクエストとしては、先ほど言い忘れましたが、当該事業が10年でやるものは具体的にどこで何をするのか分かるように資料を整えること。それから、富士川砂防で言ったことは本事業にも共通の話でして、そういう前提つきでいかがでしょうか、継続ですが、よろしいですか。

それでは、そうさせていただきます。

○家田委員長

では、次に道路の案件につきまして、資料3-3-①の国道51号大栄拡幅の10ページの進捗で用地の取得率が平成21年と22年で同じ数字になっていますが、どういうことでしょうか。

○事務局

平成22年度の予算編成に当たりまして、非常に厳しい予算状況の中で、全国で予算計上を必要最低限の額にするという事業を選んでいきます。その中で、事業の進捗状況や周辺の状況を踏まえて、この事業に対する予算配分は最低限の調査・設計に必要な金額だけに絞り込んでいきますので、事実上、用地買収が行われていないということです。

○家田委員長

道路関係の案件については、継続ということによろしいですか。

それでは、そうさせていただきます。

○家田委員長

それでは、最後、港湾関係についていかがでしょうか。

○岡部委員

資料4-4-①の茨城港常陸那珂港区中央ふ頭地区複合一貫輸送ターミナル整備事業の8ページで、便益のBの②の残存価値（ふ頭用地）を清算するとありますが、これはどちらかに売却するということですか。

○事務局

売却する予定ではありません。

○家田委員長

これは、マニュアルの中のルールに基づいてやっているもので、実際は売却を想定しているわけではないということですね。

○事務局

はい。

○家田委員長

前回の評価と今回の評価を比較すると、B/Cが上がっています。道路事業でも、色々な見直しをすると結構下がっていくのが多いが、この事業のB/Cが前回に比べて上がっているのはどの辺のところが一番大きい寄与ですか。

○事務局

同資料の6ページをご覧くださいますと、当初、苫小牧航路が就航して週6便の貨物量を想定したところ、道路事情なども格段によくなってきて、船社から常陸那珂港をもっと利用したいということもあり、実際に昨年8月に便数を倍に増やし貨物量も大体倍になっています。こういったことを加味し、将来の便益を計算させていただいたところです。

○家田委員長

わかりました。それでは、この事業ももうすぐ完了ですので継続という扱いでよろしいですか。それでは、そういうふう処理致しましょう。