

## 関東地方整備局事業評価監視委員会（平成 26 年度第 5 回）

### 議事録

#### ■一括審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・一般国道 1 号 新湘南バイパス
- ・西ヶ原研修合同庁舎

（上記事業について事務局から概要説明）

#### ○事務局

本日の一括審議案件は、道路事業の一般国道 1 号新湘南バイパス及び営繕事業の西ヶ原研修合同庁舎の 2 件でございます。お手元の資料については、各委員に事前に送付させていただき、前回の評価から事業にかかる情勢の変化が軽微であるとのことを確認いただいております。その際、若松委員から、新湘南バイパスの液状化対策について御質問をいただきました。それに対しては、今後、詳細設計を行う際に検討してまいりますと回答させていただきました。そのほか、委員からの御質問はございませんでしたので、対応方針を、原案どおり事業を継続とさせていただきたいと考えております。

#### ○家田委員長

はい、ありがとうございます。

若松先生、御質問の件については、これからもうちょっと進むときで、また検討して御説明させていただきたいということですが、よろしいでしょうか。

#### ○若松委員

はい。

#### ○家田委員長

それでは、本件、この 2 件につきまして、原案どおりということによろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○家田委員長

ありがとうございます。

それでは、以上、二つの一括審議案件は、そういうことで進めさせていただきます。

■重点審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

・一般国道17号 渋川西バイパス

（上記事業について事務局から資料3-4-①により説明）

○家田委員長

それでは、本件について、御審議いただきたいと思います。途中にもありましたように、本件が重点案件になった理由は、顕著に事業費がふえたと、ふえそうだとということでございます。したがって、その辺に重点を置きながら議論していただけたらと思います。どうぞ、どなたからでも結構です。お願いいたします。

地盤の件もあったので、まず若松先生から、いかがでございましょうか。

○若松委員

地盤の件の事業費増加はやむを得ないのではないかと思います。一度崩壊などが起こってしまいますと、復旧に費用も時間も要してしまいます。細かい金額についてはよくわかりませんが、これは妥当な費用の変更だというふうに考えます。

○家田委員長

はい、どうもありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ、楓先生。

○楓委員

このバイパスは、資料にあるとおり草津を初め観光に大変重要な位置づけになっております。特に草津の場合は首都圏から大型バスで往復するお客様が多いということ、それから八ツ場ダムを観光地として活性化させるためにも重要なバイパスであると理解しております。

質問でございますが、一つは、用地買収が現在どのくらい進んでいるか。先般見せていただいたところをみると、なかなか進んでいるという印象は受けませんでした。現在の比率を教えてください。

それから、当初は空中写真で、見積もりをしたようですが、空中写真で測量後、地元との話し合いで、大きな違いが生まれるというのはよくあることですか。それとも、これは特別なケースなのでしょうか。

#### ○事務局

用地買収の取得のお話からさせていただきます。全体としてバイパス区間、今、2割程度、10月15日現在の最終2割まで進捗をしております。用地買収のほうにつきましては、今、測量は全て終えまして、物件調査も終わっております。予算の状況を見ながら、いろいろ交渉を進めているというところがございますけれども、全体としては、用地買収のほうには御協力をいただいているというような認識をさせていただいているという状況でございます。それから、あと物件のほうでございますけれども、物件も108件ほどございまして、こちらにつきましては、今、7%ほどということでございます。これから、まずは去年から用地買収をスタートしてございますけれども、まずは、物件のないところを優先してございますが、これから物件のほうも調査を進めまして、順次入っていくというような状況になってございます。

それから、もう1点が、空中写真測量のお話をさせていただきます。通常であれば、事業化というのは、都市計画を決定した後に事業化をするというのが通常の形なんですけれども、今回、現道の拡幅だとか活用の区間もございまして、そちらの整備を進めながら、バイパスのところは都市計画の手続に必要な調査をしてきたという経緯がございます。一般的に、昔ながらのやり方というか、私の感覚でいきますと、最低限必要なものを我々としては用地、地元の設計協議で提示をさせていただいています。そういう意味で、多少の不快感があるものというのも集約したような形で提示をさせていただいているというところがございまして、その手順上、ここもそういうような形でやらせていただいたというところはあるんですが、いかんせん、その土地の持ち方までということまでは、空中写真測量ではわからないところがございまして、バイパスで切ってしまうと、一部区間、どうやってもアクセスできないような、道路からアクセスできないような土地が残ってしまうようなところについては、何かしらのアクセスの機能を確保しなければならないという

ようなところがございます、そういうところを見直した結果というのが今のところになっているところがございます。

それから、もう一つここでいいますと特徴的なものが、先ほど、用地のお話をさせていただきましたが、8万平米ほど全体でございます。その中で地権者が300人ほどのところがございます。そういう意味で言うと、1平米当たりが多分二百七、八十平米ぐらいということで、群馬のその一般的なところと言うと、農地とかもありますけれども、それでいくと、1人当たりで換算すると80坪ぐらいというところになって、かなり小さい区画の方が全体的に多いというのは一つあると思います。そういう意味で、大規模な農地開発とかがされているようなところであると、機能補償道路とかというのはこちらのほうでは設定しやすいところがあるんですが、そういう細かい方がおられたときには、なかなか、個別に当たっていかないといけないというところがございます、こういう結果になっているというふうに考えてございます。

○家田委員長

よろしいですか。はい、ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

確認ですけどね、74億ふえますよということですよ。それで、21ページのところを見ると、総費用というところが、あ、そうか、事業費か。失礼、事業費のところの差ですね、これね。

○事務局

はい。

○家田委員長

だから、パーセンテージからいくと91億がプラス74億になったんだから、パーセンテージでいえば大きいねということですよ、はい。これは、事業費は基準年次における現在価値化とかやってない。

○事務局

ここに記載しているものは生の数字になって。

○家田委員長

生数字ですね。はい、わかりました、ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ、佐々木先生。

○佐々木委員

確認をさせていただきたいんですが、最後の埋蔵文化財の調査でも20億ぐらいということで、かなりかかっているんですけども、これは、そういうものが出たときにはこういう対応をするというのが従来から標準的な対応であるという理解でいいのかということをお教えください。

○事務局

埋蔵文化財調査の関係でございますけれども、役割分担といたしましては、試掘調査は、いわゆる県のほうが、文化財当局が実施をします。試掘調査に伴いまして、本掘と我々と呼んでございますが、実際の調査をする費用というのは事業者側で負担をするというのが原則になってございます。通常でございますと、もともとここに、20ページに書いてございました埋蔵文化財の包蔵地というのが、過去の知見でわかっておりまして、通常は、そういうところにつきましては、何かしら出るというような想定をしてございます。ただ、今回でいきますと、埋蔵文化財の包蔵地外のところでそういう貴重な資料が出たということもございまして、県のほうで、ここ一帯を全部調査をすべきというようなことで文化財担当部局から指摘をされてございます。そういう意味で言いますと、基本は現地保存なんですけれども、道路が通ってしまうこともございますので、発掘調査をせざるを得ないというようなことになってございます。

ちなみにですが、この金井バイパスで、県のところで出たところの遺跡につきましては、県は現地保存、現状保存ということで、橋梁で飛ばすことにしております。そういう意味で言うと、その包蔵地はそのまま保存をするという形で、掘り切って包蔵物を対応することではなくて、高架橋でその部分は現地で保存するというような取り組みをしてございます。

○家田委員長

よろしいでしょうか、はい。じゃあ堤先生。

○堤委員

一つだけ確認をさせていただきたいと思います。これだけの事業費変更ではあるんですけども、開通年次は平成37年度ということで、変わらないという見通しですか。

○事務局

ここの完成は4車線になってございます。今、当面は暫定2車線での開通を目指そうと思っております。そこにつきましては31年度を目標に整備を進めてまいりたいと考えてございます。その後、一度通した後に、4車線の部分を加味しますと、先ほどの37年度の開通というようなことで考えているところでございます。

○堤委員

ありがとうございます。

○家田委員長

よろしいでしょうか、はい。じゃあ鈴木先生、どうぞ。

○鈴木委員

今の佐々木先生の御質問に関連して、先ほどお答えになった埋蔵文化財調査をして、もしこの追加調査範囲の中で、さらに貴重な文化遺産とか歴史遺産が発見された場合は、また、そのときに判断して、それを保存するなどの措置をとる用意があるという理解ですか。

○事務局

今でいきますと、金井バイパス、今の埋蔵文化財調査の1億円の算出根拠は、隣接工区でかかった費用見合いのものを計上してございます。そういう意味で、もしかするとそれよりも下がる可能性もございます。で、それぐらいが、見合いが出てきても整理できるようなものを計上してございますが、先ほど言ったように、さらに重要なものが出てきた場

合には、構造変更とかが伴う場合があれば、ここから増加することが絶対ゼロかと言われると、今の段階では言えないところがあるかなと思います。具体的に出てきた段階で、文化財の担当部局と調整をするということで手法が決まるということになってございます。

○鈴木委員

はい、結構です。

○家田委員長

よろしいですか、ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。はい、清水先生。

○清水委員

いろいろな物事が決まってない段階で最初にその事業費なりの計画を立てていって、事業が進展してた中で詳細調査に入り、いろんなものが決まっていくから事業費が変わってくるというのは、これは仕方ないと思います。ある意味、これを単に事業費が上がったという様に言うのは少し酷かなとも思います。この種の事業はそういう性格を持っているのかなど。ただ、1点だけ言うと、やっぱりパーセンテージで見ると高くなっているというところで、43.6億円がこれだけ上がっているというのが、先ほど説明されたように、ここの特殊な事情なのか、あるいは群馬県で同じようなところで、やはりこういう事業費が上がりそうな、同じような性格を持っているところがほかにもあるのか、その辺、今回は特殊な場合として理解していいのか、あるいは、今後、この先のルート、例えば長野までつなぐわけですね、とても夢のある道路なんですけれども、同じような懸念材料はあるのかどうか、その辺を教えていただければと思います。

○家田委員長

はい、いかがでしょうか。

○事務局

今の状況でございます。少し説明が不足していたところがございますが、ここは事業化を先ほど平成16年度と言いましたけれども、制度的には新規着工準備採択といいまして、

いわゆる工事費とか用地費を計上する以前に、まだ計画が決まってない中で、計画を進めるための予算づけをしているというのが平成16年度の段階でございます。そういう意味で、ルートも未決定のまま出しているというのが実態ではございまして、最近は、そういうことはやっていないところがございまして、基本的に、近年、事業化するところにつきましては、しっかりと都市計画が終了して、事業がちゃんと実施できると見込みが立ったところでやっているというところがございます。そういう意味で、ここは少し状況が違うというのが、1点、御紹介させていただきます。

それから、先ほどの用地の関係とかでもございましたけれども、山手のところでいきますと、非常に、ある程度道路も絞られてきているところもありまして、機能補償の道路はというのも、余り我々とそごがないような形でコミュニケーションできるケースがあるんですが、やはりここは生活道路でもあり、農道でもありというところが非常にありまして、また道路自体も数メートル、2m、3mぐらいの道路しかないようなところも、地形上、また、昔のまちの成り立ち上そういうところがあるというところもございまして、私の中で言いますと、ここに特別な、レアなケースだというふうに考えてございます。

我々の直轄事業でやっているところでも、ここまで大きく見込みが違うというようなことというのは、私も余り経験がないですし、今、高崎でやっている事業については、ここまで大きいということはないというふうに考えてございます。

#### ○家田委員長

それじゃ、1点だけ、また、さっきのところに関連して確認なんですけど、21ページですけどね、事業費のところは91億が665億になって74億円の増加ですね。その内訳は御説明いただいたと。

#### ○事務局

はい。

#### ○家田委員長

今度は、総費用のところは現在価値化前のところでいうと121億円が185億円になって、64億のプラスですよ。で、ここのプラスが74億じゃなくて、64億になるというのは、どこか10億セーブしているんですか、維持管理費とか。何か、どこのところ

でこの数字が違うのか、教えていただけますか。

すぐにはわからないかな。

○家田委員長

かかりそうですね。

○事務局

すみません。少しお時間をいただければと思います。

○家田委員長

わかりました。

ほかにいかがですか、御質問は。

それじゃ、質問もないようですので、本件の質問はそれだけにしておきまして、答えていただくのは後にして、これは保留して、それで次の案件に行ってしまいましょうかね。よろしいですか、そうしましょう。では、重点案件だから、お答えいただいてから審議したほうがいいと思うのでね、はい。

#### ■一般審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・一般国道17号 上武道路
- ・一般国道18号 高崎安中拡幅

（上記事業について事務局から資料3-3-①、3-5-①により説明）

○家田委員長

続きまして、一般審議案件に入りましょう。4件ございます。砂防が2件に道路が2件でございます。

まず道路の2件について、二つまとめて審議し、その後、砂防についてというふうにしたしたいと思います。

それでは、一般審議案件、17号上武道路と18号高崎安中拡幅につきまして、審議いただきたいと思います。

まず17号上武道路について、御質問はございませんか。よろしいですか、はい、どうぞ。

#### ○鈴木委員

上武道路は、用地が全て買収、取得済みですということですね。それで、用地がもう既に確保されているのであれば、なるべく早く工事を終えて道路が開通することが、やっぱり事業としては一番ベターなことだと思うんですけども、17ページの事業の見込みのこの年次進行表を見ると、上のほうの国道50号以南、この工事が、今回再評価のところで、平成26年のところで工事が一回白になっていて、早く工事すればいいのに、どういうわけか31年から工事が入っていて、設計も入ってないと、これ、何で早くやらないんですか。

同じように下のほうも、工事はやっておられるんでしょうけども、平成28年に設計をされて、その先のことをやられるという段取りになっていますけど、このところの関係がわからないんですけども、なるべく急いだほうがいいと思うので、お答え願えますか。

#### ○事務局

上武道路のほうでございます。2ページ目の図を使って御説明したいと思います。50号以南というのが、ちょうど真ん中の上から3分の1ぐらいのところにあるところが50号から南側と北側で分けさせていただいてございます。50号以南につきましては、残っているところが群馬県境、利根川を渡る橋の4車線化が残っている状況でございます。こちらのほうが、埼玉側がまだ2車線だということもございまして、そこにつきましては、そちらの整備状況を踏まえて4車線化のタイミングを検討していこうというふうに考えているところでございます。

それから、50号の以北のほうでございますけれども、まずは暫定2車線でございますが、まずつなぐことが優先だということで、28年度にまず田口のところまでつなぎたいとは思ってございますが、もう現道のほう、2車線のところでも2万台を超える交通が走っているというような状況もございまして、恐らくでございますが、引き続き4車線化を進めていくということは十分に必要だというふうに考えてございます。そういう意味で、北側のほうは、まずつなげた後、交通状況を見ながらですけども、折り返し、4車線化のほうを考えていくというようなところを、今、工程として示させていただいているとこ

ろでございます。

○鈴木委員

専門的には、そのどちらが優先して早く工事着手して完成すべきかということは、ちょっとよくわからないんですけども、要は、既に事業を完成させて、交通をスムーズに流すことをもくろむのであれば、早く優先的にやるところはどんどん完成させるべきだというふうに思いますので、そういう効率性のある事業計画をお願いしたいということでございます。

○事務局

すみません、承知いたしました。まだ4車線化以降、暫定供用以降というところが明確にお示しできてないところがございますけれども、今の先生の御指摘、もったもなことでございますので、効率的に事業計画を進めていきたいというふうに考えてございます。

○家田委員長

ほかにございませんか。

それでは、17号上武道路につきましては、対応方針、原案のとおり継続でよろしいでしょうか。

[「はい」という声あり]

○家田委員長

はい、ありがとうございます。

では、続きまして、18号高崎安中拡幅につきまして、審議をお願いします。

はい、加藤さん。

○加藤委員

非常に一般的な話です。先ほど来、お聞きして、この18号にしましても、非常に地域的な、地元密着のローカルな事業だと思うのです。それは非常に大事な仕事ですけど、私の知る限り県とか市が担当されています。それを国がやっておられます。教えていただき

たいのは、このようなことを分担せずにはすべて国がされるのは群馬県だからなのか、あるいは地元で体力がないからなのか、あるいは一般的なことなののでしょうか。地元との対応は大変なことだと思います。教えていただければと思います。

#### ○事務局

まず、国でやるか、やらないかという事業ですね、同じようなところでございますけれども、国でいいますと、指定区間といまして、国道の中でも直轄で実施すべき重要なネットワークのところは指定区間ということで直轄、国のほうで事業を進めさせていただいております。国道18号も、こちらにつきましては、群馬から長野、新潟のほうに向けてというようなところの重要な区間だということで、国のほうが直轄で管理をしているというようなところ、整備・管理をしているところでございます。

それで、実際に事業の進め方でございますけれども、渋滞の状況等を見ながら事業を進めていくところでございますが、手順的には。

#### ○加藤委員

ルートではなくて、12ページの通行者の安全とか、そういう事業内容のことです。

#### ○事務局

いえ、それで、こういうところでございますと、一度整備してしまいますと、なかなか、例えば、このボックスカルバートを延ばしたままで整備をしたときに、ふぐあいがあったときに、また掘り返したりというところもございますし、当然のことながら、地権者さんの御要求もそうですし、地区、自治会長さんとの協議も進めながら、構造等を丁寧にやっているというのが現状でございます。こちらは、ここというよりは、どの事業でも、道路事業の関係でいきますと、道路の使われ方、また通学路とかの指定の状況等も踏まえまして、改善できるものは一緒にあわせて改善していくべきだということで、丁寧に対応しているというのが実態でございます。

そういう意味で、当然のことながら、事前に地元の市町村の方々とも調整させていただきますし、場合によってはPTAの方とか、学校の方ともお話をさせていただくケースはございますが、基本的には、直轄国道の道路の通す機能ということは重要なんですけれども、それをつくることによって、周りの人たちもより安全になるということも念頭に置きなが

ら、説明のほうをさせていただいているというところでございます。

○家田委員長

他に、18号高崎安中拡幅、御質問はございますか。よろしいですか。

それでは、本件につきまして、対応方針、原案のとおり事業継続ということでよろしいですか。

[「はい」という声あり]

○家田委員長

はい、ありがとうございます。それでは、そういうふうに取り計らいましょう。

■一般審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・利根川水系直轄砂防事業（鬼怒川）
- ・利根川水系直轄砂防事業（渡良瀬川）

（上記事業について事務局から資料2-3-①、2-4-①により説明）

○家田委員長

それでは、砂防の案件、2件について審議をお願いしたいと思います。

まず鬼怒川のほうについて御質問はいかがでしょうか。はい、鈴木先生。

○鈴木委員

基本的なことなのかもしれないですけど、きょう最初の御報告での広島で、砂防堰堤で土石流を防いだという御報告があったものですから、土砂で堰堤がうまくおさめていると。それは、このきょうの最初のレクチャーの資料2-2の「砂防事業とは」の4ページ目、砂防施設の機能のところを見ていくと、これがまさに土石流、土砂堆積を防いだと。そうすると、砂防堰堤が一回土砂で埋まって、埋まった場合、例えば、この利根川の、鬼怒川の直轄砂防事業の資料2-3-①の8ページには、大正7年からずっとその砂防堰堤を234基つくってきたと。そうすると、埋まってなければ、どかっとながれてきても受けとめ

るけれども、埋まっちゃったやつは受けとめられないから、また、その下に新しいのをつくるほうがいいんですかね。その辺の関係、どこにどういうふうにつくっていく。それから、234基も砂防堰堤つくってきたんだけど、現在は、どかっと土石流が来たときに、ちゃんと受けとめられるやつと、そうではないやつがあるのでしょうか。というのは、短期的な事業評価だけど、こういう砂防事業というのは、もっと長いスパンで考えるものだろうと思うので、その辺のことを教えていただけると、今やっていることの意味がよくわかると思うので、お願いしたいと思います。

#### ○事務局

まず、砂防堰堤につきまして、たまった土砂に関する御質問ですけれども、一般的にこの砂防堰堤につきまして、土砂がかなりひどくたまった場合は、取る事例もございますし、あと、この土砂がここに少しずつたまっていくことによって河床の勾配が緩くなるという、この絵を見ていただきますと、点線のものに対しまして、貯まることによって勾配が緩くなるので、下に余り行きにくくなるというところもございます。

砂防事業とはという資料の4ページのところでございますけれども、実際にその土砂が堆積しますと、河床が緩やかになるというところがございます、その結果、一度に行きにくくなるというところがございます。このたまったものにつきましても、中小工事のときには徐々に、徐々に下に行くようなところもございます。そこは状況に応じて対策をしているというところでございます。

#### ○事務局

先生からもう一つ質問のありました砂防堰堤が234基、大正7年から整備していて、それがどのような状況になっているかという御質問でございます。我々でも、最近、維持管理という言葉で公共事業、非常に重要なキーワードだと思っているんですけども、毎年一度、この砂防堰堤234基を目視で、どのような状況になっているか、例えば、もう土砂がたまって、除石をしなければいけないのか、それともまだ余裕があるのか、砂防堰堤にひびが入っているのかということ全部チェックしまして、問題がないということや土砂の空き容量があるということも確認して、状況も把握しながら、次の砂防堰堤が必要かどうかというようなことを計画、調整しているところでございます。

#### ○鈴木委員

そういうことがちょっと聞きたかったんです。かつてつくったものが機能が低下していて、新たにつくる必要があるんだろうと思うんだけど、複数でうまく抑えられるのか、あるいは、今度はもっとでっかいのをつくらないといけないのか、あるいは、旧来のやつをもっと役立てるような方策はあるのか、もちろん、全部総合的に治山までやるんでしょうけれども、その辺の効率性が図られて、この事業が成り立っているのかどうかという確認をしたいんですけどね。

#### ○事務局

先生のおっしゃるとおりでございまして、一つ一つの溪流、川ごとに砂防堰堤が何基あるのかというような状況と、あと、どれぐらい土砂がたまっているのか、どれぐらいその空き容量があって、この次に土石流とか土砂崩壊が来たようなときにどれぐらい止められるのかということのを毎年確認しておりまして、それで足りないということであれば、土砂整備率全体からすればまだまだ足りないんですけども、至急つくらなきゃいけないというところであれば、そこをつくりまして、あとは流域の状況ですとか、砂防堰堤のその整備の状況を全体的に勘案しまして、計画を一つ一つ立てているというところでございます。

#### ○家田委員長

要するに、砂防堰堤というのは、その性能が、つくったときのままずっと同じというわけじゃなくて埋まっていく、埋まっていくけど、その後、段々になるから、家の中の2階に行くのに、スロープだったら落ちてしまうけど、階段になっているから上れるようなものでね、階段になっている効果はその次に発揮されて、だけど、それも埋まっていくとまたうまくないんで、それを維持管理的に直していると、そういう手間かけながらの性能発揮という、そういうシステムなんですね。その辺もまた、もうちょっと表現していくとおもしろいですね。どうもありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

#### ○清水委員

教えてほしいのは、この水系直轄砂防事業だから、結局、下流に、直轄の河川に影響を及ぼさないような、その沢で縁が切れているような個別の沢、だけど、その辺に多くの人

が住んでいるようなものはこの直轄事業の中に入らないのかどうかです。被害想定、多くの土砂が出てきて、河床が上がって氾濫するという、本川に大きな影響を与えることでB/Cを評価しますね。一方で、土石流みたいなもので、一発で人が亡くなるようなものも計上していると思いますが、水系の直轄砂防事業というのは、(直轄)本川に影響を与えないようなつながりがないものは、この事業の中には入れてないという位置づけなのか、その辺を教えてくださいんすけれども。

#### ○事務局

「砂防事業とは」という資料2-2をごらんください。その1ページ目の土砂流出に伴う土砂災害というところをごらんいただくと、先生の質問にありますB/Cを出すときに、その水系砂防という、河川の洪水、土砂がたまることによって洪水や氾濫を防ぐものと、あと、土石流による人的被害というようなものの二つございまして、B/Cの算出上、土石流につきましても、先ほども話が出ていましたけれども、人的被害というところがございまして、まずはそこを切り分けて出します。ただ、土砂の整備率というところにつきましても、当然、この土石流も下流河川に流れてきまして、鬼怒川資料の6ページの水系砂防という、河川での土砂流出による河床上昇による氾濫というところにつきましても、この土石流の土砂が当然出てきますので、土砂量として計上しています。ただ、B/C、便益や費用の分け方としては、それぞれ分けているというような形ですので、その表現の仕方として分けて表現させていただいているということでございます。ですので整備土砂量は、日光砂防につきましても、4,315万m<sup>3</sup>のうち1,608万m<sup>3</sup>が整備済土砂量となっていますけど、土石流危険渓流から出てくる土砂というものも含みということでございます。

#### ○清水委員

それは分かりますが、それは土石流危険渓流から出てきた土砂が本川まで到達するというような水系のつながりを持ったところが事業の対象で、そこで、例えば、鬼怒川の流域のどこかで崩れたものが、直轄本川まで出てこないというところは、直轄の砂防事業としては入らないという意味合い、理解でよろしいかどうかを聞いているわけです。

○事務局

鬼怒川本川に入らないものは入っていません。そういう意味でございます。

○清水委員

最初に、広島の土砂災害の話がありましたが、たぶん、国土交通省が何か施設整備を行うことが紹介されました。よくわかっていませんが、あの辺の沢は、その直轄の河川まで到達しないようなところもあるのではないかと、そうであれば、必ずしも下流の氾濫・土砂堆積に影響を及ぼさないものであっても、直轄砂防事業としてはあり得るのかなと思ってですね。で、なぜこんなことを聞くかという、下流の氾濫のところまで入れれば、必ず、結構、Bが上がる可能性がありますよね。危険渓流といっても人が住んでいるのが少なくとか、なかなかB/C評価できない。過去に災害の大きいものがあれば、再度災害防止の観点もあるから、必ずしもこういう評価のマニュアル、評価の筋道じゃなくても、砂防事業はやるべきだなと思ってお聞きしました。

○事務局

質問の趣旨を取り違えておまして、すみません。

基本的には、我々、鬼怒川流域の砂防ということですので、最終的には鬼怒川につながる、直接つながる、流域から鬼怒川に土石流が出るというような渓流については対象にさせていただきます。ただ、同じ日光市の中でも少し鬼怒川、もうちょっと下流というか、事業対象区域外というところがございますので、そこについては県のほうで土石流危険渓流対策ということをやっていますので、基本的に、あの図面でいきますと。

○清水委員

あ、わかりました、直轄をそこで仕分けているということですね、わかりました。

○事務局

はい。

○清水委員

もう1点だけ、よろしいですか。

○家田委員長

どうぞ。

○清水委員

鬼怒川で、14ページのところに、平成24年と53年の鬼怒川全体での効果というふうに、左下に棒グラフがありますよね。土砂・洪水氾濫範囲が、平成53年には現時点から100ヘクタールぐらい減る。しかし、実態としては2,150ヘクタール、氾濫する土砂が、土砂・洪水氾濫区域があると。例えば、土砂が流れてこなくても、堤防の高さが足りないとか(流下能力不足)、そんなものも全部含まれているという意味ですか。それとも、単純に土砂だけ、100分の1のやつで出てきたら、53年たっても残りとしてこれだけの2,150ヘクタールは土砂の影響で氾濫しますという図なのか、その辺を教えてください。

○事務局

この14ページとあわせて、資料の2-2の1ページをごらんいただきますと、下のほうに茶色の河床上昇というところがございます。ここが、その水系的なところで我々がここを上げないようにするために土砂を止めているところがございます。今の先生のお話で言いますと、14ページの図でございしますが、河川の流水の計画断面はできております。堤防の高さもあって、流水は流れるんですけど、土砂が出てくると通常の河床よりもずっと高くなってしまいますので、その分、あふれてしまうため、それを止めようというのがこの茶色のところということでございます。

○清水委員

その影響でという考えでいいんですか。

○事務局

はい、そこは切り分けてやっております。

○家田委員長

後ろの渡良瀬も込みにして御質問がありましたらお願いしたいと思います。

私から、一つ、二つ確認させてください。

この土砂整備率という概念でいくとね、片方が37%、片方が44%で、どっちにしても半分はまだいってないねというぐらいなオーダーなんですけども、この値は世間のほかの直轄砂防の中ではね、例えば立山砂防とか、富士山の砂防とか、樽前の砂防とか、いろいろあるわけでしょう。そういう中では、相場で言うとどんなぐらいのあたりなのかなというのを知っておきたいのね、1点は。

もう一つは、今、清水先生の御質問とも関係するんですが、河川整備のほうの仕事では、さあ100年に1回ですねとか何とかやって、全体の治水の計画がああですね、こうですねとやっているんだけど、そこでは、だけでも、上流の砂防の方ではまだ土砂整備率が3割だ、4割だなんて言っているのが頭に入った計算になっているのかね、こっちの砂防のほうはできる前提での、もう今回はできていますという話なのか、あるいは、そこでのハザードマップというのは、その上流での効果というのは込みにして表現されているのか、してないのかとか、その辺の整合性というのを教えていただけたらと思うんですけども。

○事務局

一つ目は、今、手元にございませんで、確認をまたさせていただきたいと思います。

二つ目の、河川と砂防とのというところでございまして、今、砂防のほうは、実際にその河床の上昇というところで行っているという形でございます。で、河川のほうにつきましては、その100分の1の雨が流せるかどうかというところにつきましては、砂防との事業の切り分けとしまして、河床の上昇とかそこら辺は、一応考慮はしてないというところでございます。河川の場合、その100分の1とかありますけど、当面20~30年の計画という形、整備計画に基づいてやっていくということでございまして、砂防のほうも、100分の1というところにつきましては、今、30年で切っていますより、もっとかかりますので、砂防の事業もやっていくという形で、その砂防のほうで事業をとめるというのを期待しているような計算でございます。

○家田委員長

はい、どうぞ、部長、お願いします。

○河川部長

少し補足します。

河川の計画につきまして、最終的な目標を検討する場合、例えば、いわゆる100分の1の雨が降ったとし、上流でためたり、堤防を整備したりという、そういう数値を整理するときは、そういう意味で考慮はしていません。ただし、日常的に管理をするとき、どうしても土砂のたまりやすいところだったり、洗掘しやすいところというのがありますので、当然そういうところは手当てをしながら、例えば、洗掘しやすいところだったら、必要な対策もしながら、あるいは土砂がたまりやすいところなら、そういうところを維持的に掘りながらということは、実際の管理では行っています。先ほどの説明は最終的な目標の計算のときの話です。誤解されるといけませんので、補足させていただきました。

○家田委員長

そうすると、確認させていただくと、要は、最終形ではね、河川だってちゃんとこういうふうにやりますよと、それは上流だってやりますよと、全部ちゃんとやるとこうなっていますよというのは、今、部長がおっしゃったような話です。だけど、例えば、当面10年についてはね、砂防だって、まだこれだけしかできてないんだから100%になるはずもないし、川のほうだってそうだし。それは、例えば10年のところでは10年なりのお互いの整合性をとりながら整備計画や仕事をして、あるいは日々の管理もしておると、というような理解をすればよろしいですね。はい、どうもありがとうございました。

ほかにはいかがでしょうか、よろしいですか。

○清水委員

もう1点、よろしいですか。

○家田委員長

はい、どうぞ。

○清水委員

ぜひ砂防ダムの、きょうは事業評価なので、流木の捕捉とかね、伊豆大島の話もされた

から、ぜひそういう効果を、こういう資料に盛り込んでほしいなと思います。マニュアルに従ってやる、避難とか停電とかもあるかもしれないけれども、やはり流木の効果は、捕捉の効果は（下流被害軽減にとって）大きいと思いますので、よろしくお願いします。

○家田委員長

流木をとめると。

○清水委員

とめるという効果ですね。

○事務局

伊豆大島の土砂災害においても、かなり流木災害ということでクローズアップされましたが、本省でも、便益も含めて周知もしていこうというふうにしていますので、また反映し、対応していきたいと思っております。

○家田委員長

ありがとうございます。

それでは、今の2件につきまして、今後の対応方針を御検討いただきたいと思います。

両件とも、原案は継続、引き続き事業を継続するというところでございますが、いかがでしょうか。よろしいですか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長 はい、それでは、渡良瀬川、鬼怒川両方とも継続するというふうにさせていただきます。ありがとうございます。

#### ■重点審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・一般国道17号 渋川西バイパス

（上記事業について事務局から資料3-4-①により説明）

○家田委員長

それでは、戻りまして重点審議案件、道路でございます。

○事務局

資料の3-4-②の資料をごらんいただきたいんですけども。その10ページをごらんいただきたいんですけども、こちらに費用の現在価値算定表という縦長の表が入っております。先ほどの説明資料の中に、括弧書きで185億という数字がありまして、これが全体事業費が74億ふえたにもかかわらず、10億ぐらいふえていないと、65億ぐらいにしかなくていいけど、それは何でだということなんですけれども、この185億というのは、この表の中の単純価値のところを合算した数字になります。単純価値を割引率で現在価値に戻したものが括弧書きの外の185億とかそういう数字になるんですけども、この単純価値は、実際に事業にかかったお金を、まず消費税で割り戻していると。途中で、前回ですね、5%だったものが8%になった分というものが、ええ、小さく出る方向にまず働くということと、あと、GDPが、今回のこの表ですと、例えば平成16年が101.0という数字が入っていて、今が大体91.3なんです。要は1割ぐらい社会価値が下がるという形です。当時、前回の再評価のときは、大体平成16年が94.4ぐらいで、平成23年とか26年というのが大体90.0ぐらいで、5%ぐらいの社会価値の下落があったと、その差分が合計して7億ぐらいになっています。あと管理費が、この3年間で実績、実際に現場管理でかかった額の実績というのが下がってまして、その積み上げた分というのが3億あって、その合計で大体10億ぐらいになります。

○家田委員長

清水先生、どうですか、今ので。

○清水委員

実質化をしているということなんですか。

○事務局

GDP変動の分を現在価値に基づく前にして。

○清水委員

そこは入れているわけですか。

○事務局

この括弧書きの数字は、それが織り込んであるということです。

○清水委員

割り引きはしないけど、現在価値化はしているということですね。

○事務局

あと、税金の分の変動も考慮しているということです。

○清水委員

そういうことですね、変動ですよ。非常によくわかりました。

○家田委員長

で、維持管理費は実績をとっているというわけだ。それが減ったというわけだ。

○事務局

それが3億下がっていますので、伸びていないと。

○家田委員長

はい、わかりました。どうもありがとうございました。大変緻密にお答えいただきまして、ありがとうございました。

はい、それじゃ、今の重点審議案件につきまして、渋川西バイパスですね、御検討いただきたいと思います。いかがでしょうか。ほかには御質問とかはございますか。よろしいですか。

では最後のページ、25ページのところに資料3-4-①ですが、対応方針、事業継続ということがございますけれども、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

はい、ありがとうございました。それでは、そういうふうに使っていただきたいと思  
います。

本日用意している議題は以上のおりでございます。

委員の皆さんから、加えての御発言はございませんか。

〔「はい」という声あり〕

○家田委員長

よろしいですか。

私からの感想を申し上げますと、評価はこれでいいとして、今後の勉強課題だと思うん  
ですけれどもね、例えば、きょうのこの渋川のであったわけだけでも、地元といろいろ  
協議していってみると、こういうふうにしたほうがこの道が使い勝手がよくなるねと、ク  
ロスするやつとかね、こういうものはいわば、事前、途中ではあるからパブリック・イン  
ボルブメントという言葉がいいかどうかわからないけれども、少なくとも地元と協調しな  
がら仕事をしていくがゆえに生じるものであって、このコストの面からいえばコストなん  
ですけれども、だけど、それがゆえにいい道路にもなっているわけでしょう。だけど、道  
路の便益はもちろん三便益、要するに幹線道路としての便益しかカウントしませんのでね、  
地元の人たちの満足感みたいなものを仮に念頭に置くとすると、これは何もコストだけふ  
えているわけでもないですよ。そういうものですよ。

それから、また埋蔵文化財についても、これは日本のルールとして、何か仕事する人の  
負担でやるというルールになっているからやっているわけで、したがって、これは義務的  
経費といってもいい状況であるし、じゃあそれで、何でそれが何の検討もというか、ルー  
ルとしてそういうふうに使業者がやることになっているかということ、そうやって掘ったほ  
うがいい物が出てきて、日本のためだろうと、文化にとってね、だからこそやっているわ  
けであって、それが掘る費用よりも極めて大きいという共通認識が多分あるんでしょ  
うね。だからだと思えますよ。そういうふうにと考えると、道路事業としてはコストであるんだ

けど、日本社会としていえば、しかるべきメリットがないわけではないと、かといって、それをカウントしろという意味じゃないですが。そういうものを費用対効果分析で見るときに、費用として見るべきものなのか、それとも、それを除いた場合の計算も併記しておくべきなのかというあたりは、少し勉強の余地があるなというような感想を持っているところでございます。これはここだけで決まる話じゃないので、常にこういう話題は関東から発信して、全国で検討していただくことになるので、ちょっと御記憶いただいてはどうかと思います。

それからもう一つは地盤関係なんですけれども、きょうも若松先生の御活躍の場所がたくさんあったわけなんですけれども、やっぱりコストの上がる場所は、どうしても地盤が関係しますね。ここまでのいろんな分析でも、これは道路に限らないですが、地盤絡みのものが常に出てくるので、その都度、その都度、今後は何とかこれが減る方向で勉強しましょうということになっているんですが、まあ、それなりの時期には、じゃあ今後はどういうふうなことをやると、もう少しこの地盤関係のコスト変動を低くすることができるか、要するにより精度を高く、事前に見当がつけられるかについて、少し何らかのまとめをしておく必要があるかなんていうような感想を持ったところでございます。継続勉強課題にさせていただけたらありがたいと思います。

皆さんからはございませんか。よろしいですか。

[「はい」という声あり]

○家田委員長

はい、ありがとうございました。それでは、私の司会の部分を以上にしたと思います。