

## 平成 27 年度第 5 回 関東地方整備局事業評価監視委員会 議事録

### ■重点審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚）

（上記について、事務局から資料 3 - 4 - ①及び第 4 回資料 3 - 3 - ①により説明）

### ○家田委員長

資料 3 - 4 - ①の14ページ、一番下に、道路利用者の安全性・利便性、住環境等への影響、施工性等についてと書いてありますが、安全性・利便性については、大変よくわかりました。合流、分流が連続するような輻輳が生じて、利便性もさることながら、安全上のネックになることが懸念事項であるということはわかっていますが、その書いてある住環境等への影響、施工性等というところは、簡単で結構ですので、どういう状況になるのか、教えていただけたらと思います。

### ○事務局

住民の皆様との話し合いの中でも、メリットもあり、デメリットもあるんだということで、表形式で整理をしていこうというお話をさせていただいております。当然、安全性・利便性については、明らかに我々の原案のほうがいいだろうと考えております。住環境については、一番近隣の地区となるのが庄戸という地区なのですが、逆に代替案のほうがいいという結論に至っています。ただ、施工性になりますと、図を見ていただくと分かるのですが、短いトンネルがたくさんできたり、線形も非常に複雑になるということで、施工性は悪くなります。また、これをつくりますと用地を追加買収しなければいけない範囲も出てきます。そのメリット、デメリットを総合的に判断した結果、現計画のほうが妥当だろうという判断をしたということで、全てが勝っていたということではないということでございます。

### ○家田委員長

ありがとうございました。

○清水委員

前回私が質問した事項についてもう一度お聞きしたい。

5 ページで、大断面トンネルの検討状況がありまして、右側の見直し前の図には、地盤改良をすべき範囲として大きく灰色のハッチがかかっています。見直し後は、灰色のハッチが小さくなっている。これは平成26年度の盛土のボーリング調査をした結果を受けてということで、想定していたより地盤改良すべきところが少なく、良い地盤だったという解釈でよろしいのかと思うんですが、見直し前のところでこれだけ広い地盤改良の断面を設定したという根拠はどこに基づいていたのかということが一つ。

それからもう一つは、平成26年のボーリング調査によって、この断面の地盤がよかったということは得られたわけですが、トンネルは縦断方向にずっと長いわけです。いろいろなところでボーリング調査をやってみて、ここではこういう結果が出ましたというのが、必ずといって出てくるような気がします。平成26年ではこの断面でこういう結果が得られて、このまま進んだときに、必ずしもこういう状況ばかりではないと思います。縦断方向にやっていく中で、どんなタイミングでボーリング調査を検討しながら随時見直し、あるいは工事の地盤がよくなる、悪くなるというところをしっかりと見きわめながらやっていくのか、その点の計画性について伺いたい。

この2点について御説明いただきたいと思います。

○事務局

まず一つ目の、範囲のお話ですけれども、これは既存のボーリングを掘った箇所がございます。平成26年に追加で掘らせていただいております、平面的な、横断的な方向だけではなくて、縦断的にも掘っております。

今回、ここは造成盛土ということで、谷や山があるところを真っ平らにするために、山を切って谷を埋めるというような構造になっているところで、この下に一本、黒い線が入っていますけれども、ここが造成盛土と現地盤との境目ということになります。

この境目になる造成盛土の範囲は、やはり地盤が締め固まっていないので、その範囲を地盤改良しようということで、この見直し前というのは、この造成盛土よりも上の部分、かつトンネルの上部から4メートルとか5メートルの範囲を地盤改良するという範囲を、絵をかくとグレーの形になるということがございます。

下の図は、実際にボーリングを追加で掘ったときに、そこまで造成盛り土が深くないということが判明したため、見直したものです。造成盛土の範囲が、追加ボーリングによって詳細に明らかになったという経緯でございます。

それから、平面的な範囲について、どういう範囲になるのかということですが、これも既存のボーリング並びに追加ボーリングを面的に掘っていますので、今わかっているのは、恐らく100メートルぐらいの範囲が縦断的、路線の方向というんですか、こちらの方向に100メートル程度、深さは最大で30メートルぐらいだろうということはわかってきています。

ただ、おっしゃるとおり、一部急に地盤が変わるというようなことがないとも限りませんので、当然、施工に当たっては、現地モニタリング、要は観測を常に続けながら、我々が想定どおりということを確認しながら進めてまいりたいと考えております。

#### ○清水委員

今お聞きしてわかったのですが、横の左側のフローチャートですね、パイロットトンネルというものを掘りながら、照査、必要に応じて見直しという意味合いは、パイロットトンネルを掘りながら、地質とかいろいろな障害があったときにもう一度調査をかけて、フィールドバックするという意味合いですか。

#### ○事務局

おっしゃるとおりでございます。

#### ○清水委員

わかりました。結構です。

#### ○楓委員

先進事例を皆さんに見ていただいているということですが、神戸橋はルーバーがかかる予定になっています。この事例を見ていただいたのか、または今後、見ていただくような計画があるのかを教えてください。

## ○事務局

先進事例の見学会は、千葉の外環自動車道で開催しております。こちらが掘割と違って、公田インターと同じような構造でできるものが現地ででき上がっており、実際に見ただけ、体感していただけるということで、お連れしております。

ルーバーは、現地を御案内するということまでは至っていません。今後、住民の方々にこういうところの事例、前回の資料にお示しさせていただきましたけど、横浜横須賀道路に長浜トンネルというのがありまして、前回の資料の17ページになりますけれども、そういうところに皆様をお連れするというのも可能かと考えておりますので、積極的に取り組んでいきたいと思っております。

## ○横木委員

地域住民との対話の状況ということで、計画段階や、施工のときの見学会、パトロール等、いろいろ御紹介いただきまして、これは大変いい取り組みだと思いますけれども、一方で、住民の方のいろいろな要請書を見ていると、完成後の環境、住環境や、自然環境、そういうものの影響にもかなり懸念を持っておられるような感じも受けますので、気が早いですが、完成した後にまた同じように、何か説明会やモニタリングといったことができればと思います。もちろん事業の一環としてやれるかどうかということわかりませんが、そういう御予定があるのかなのか、お聞きしたいと思っております。

## ○事務局

開通後の地域住民の方々とのコミュニケーションについては、当然必要だと考えております。NEXCOで将来にわたり道路を管理させていただく中で、住民の御意見を賜るということも必要だということは考えているのですが、今は建設をまだ始めるところでございまして、そこでまず地域住民の方々とのようにコミュニケーションをとるのかということが問題になっております。これについては、今後、まだ考えていかなければならないなという段階で、具体化はしていないという状況であります。

ただ、先生からモニタリングというお話も出ましたけれども、環境影響評価の手続の中で、開通後から1年間の間に事後調査を行わなきゃいけないという規定がございます。この事後調査の結果については、報告書を取りまとめまして、横浜市に提出するというところまでは定められております。

これにつきましても、横浜市に届けるだけなのか、地域の住民の方々にもその資料を周知していくのかということにつきましても、今後また考えていかなければいけない課題だと考えております。

#### ○清水委員

もう一点、質問させてください。

4ページを見ると、事業費に係る事項として、コスト縮減等の状況があります。この中で、Ⅲ、新たに必要となった追加対策というのが大体60億増えている。これは先ほどの、蓋掛け等の環境対策も入っていると思います。

それから、シールドの単価が上がっているということ、この増減はわかるのですが、教えて頂きたいのは、補償費の見直しで576億減っているという内容と、それから調査・設計の熟度向上、調べたらよくわかったからという解釈だと思うのですが、この点を概略でいいので、もう一度確認させていただければと思います。

#### ○事務局

補償費の減額につきましては、当初、大規模工場の全面移転が発生するのではないかと、いうことを想定しておりました。3工場ほどありまして、一つにつきましては、全面移転をしました。残り二つにつきましては、調整の中で、内容を一部変更するだけで対応可能ということで、補償費が大幅に減ったということでございます。

また、橋梁の増額につきましては、以前からもいろいろ出てはいますが、やはり用地買収が終わった後に、構造物のジャストボーリングによって、現地の支持層の位置、あるいは地盤性状が当初想定よりも変わっていたということで、増額になっているというのが大きな要因だと思います。

#### ○家田委員長

わかりました。それでは、本件の対応について検討していただきたいと思います。

第4回資料3-3-①の、35ページというスライドに今後の対応方針（原案）がございます。

(1) 事業の必要性等に関する視点、(2) 事業進捗の見込みの視点、それから(3) が対応方針でありまして、これから対応方針につきましても、皆さんにコメントをしていた

だきたいと思います。

一人一言ずつと考えていますので、お願いします。

#### ○若松委員

地元環境への配慮等、随分検討していただいて、ベストを尽くして今後工事に当たっていただけるように私は受けとめました。

実はこの工事区間というのは、私の大学のすぐ近くでございます。三浦半島のつけ根にございまして、非常にアクセスが悪いところです。大学の教職員、あるいは周辺の地元住民も、この圏央道が通れば、東名や中央道へのアクセスが各段によくなりますので開通を待ち望んでいる次第でございますので、ぜひ今後、早期に工事推進していただきたいと思いますと思っております。

#### ○清水委員

平成24年度の事業評価監視委員会のときに、私が印象に残っているのは、やはり住民の方々に説明してもなかなかそれを理解してもらえないということ。それから、とても良い住環境のところですから、環境対策に対しては予算が増えてもできる限りの対応はするべきだということ。以上、2点が24年度の事業評価監視委員会から印象に残っていた点です。今回の説明を受けた中で、まず住民との対話につきましては、前回の資料にもありましたように、相当な回数、地域住民と対話の取り組みがやられていること。コミュニケーション等を通じながら、現場見学会等を作り、事業のいろいろな理解、あるいは問題点等を住民と話し合っているということが伺えました。

特に下越え案につきましては、住民から出された意見について、それを検討案として取り入れながら、構造上、安全上の問題を丁寧に今回の資料でも説明いただきましたし、住民の意見を踏まえて、相当な対応をされていることがこの資料からも見えました。

一方で、また環境対策につきましても、蓋掛け構造というものが今回出てきましたし、こういうものが事業増にはつながっているものの、住環境に対する非常に良い対策になっているということで、前回の事業評価から比べると、各段に進歩しているということがわかりました。

これらのことを踏まえまして、よりさらに住民の意見、コミュニケーションをとりながら事業進捗に努めていただければと思います。

以上です。

#### ○楓委員

圏央道がつながるということに関しては、観光面で非常に大きな期待がございます。特に東京圏に集中する、海外からのお客様に圏央道を通して地域のすみずみまで訪ねていただくという意味でも、つながるといことは非常に大きなメリットがあります。

ただ、やはりお住まいの方たちにとっては、観光面だけでは捉えられない非常に重要な問題だと思いますので、道路ができるできないということとあわせて、地域づくりや、その地域のまちづくりについての話し合いの中に、ぜひ事業者の方たちが積極的に入っていていただきたいと考えております。

以上でございます。

#### ○青山委員

前回と今回と、大変詳細な御説明をいただき、また日々事業者側も、それから住民の皆さんたちも双方、大変な努力をもって向き合っておられたということがよくわかりました。

コスト縮減に関しましては、新たな縮減策なども御検討していただいているということですが、資材価格に伴う、高騰するという見込みのものも、今後も、質を落とすことなく、コスト縮減を図るという努力を忘れずに続けて頂きたいと思いました。

また、住民の皆さんたちは、専門家の方にとっては当たり前だと思われることも、不安に思うこともありますので、そこは本当にできる限り丁寧に御説明を続けて、今後とも工事に向き合っていたいただきたいと思います。

一方で、丁寧にではありますけれども、やはり日本の経済や、全体の利便性を考えますと、あまりに悠長なことは言っていただけないと、やはりできるだけ速やかにこの圏央道が開通するように本当に全力を挙げて頑張っていたいただきたいと思いました。

それで、事業継続ということで結構だと思います。

#### ○横木委員

多くの委員の方が言われたとおりですけれども、圏央道に限らず、環状の道路というのは、その環状が完成しないと機能が100%発揮されないということもありまして、できるだけ、ここの部分だけではなくて、ほかの部分も含めて、完成をさせていただきたいと思

います。

一方で、本日、前回御説明いただいたように、現場の住民の方の、多岐に渡る懸念等に、これまで丁寧に対応されているなど率直に思います。

そもそもの計画が始まってからもう大分たっていますので、技術も大分進歩しました。最新の技術を使って、より一層住民の方と丁寧に対応されて、完成していただければと思います。

先ほど質問させていただきましたが、現場見学会の開催状況を見ましても、多くの方が見学に参加されているような印象を受けます。要望書をいただいていますけれども、一方で言うと、これは完成したときの利便性や利益というものに対する期待の裏返しでもあるとも考えられますので、丁寧に対応されて、より早期の完成を期待いたします。

以上です。

#### ○堤委員

前回も今回も、事業評価監視委員会で現場見学をさせていただきました。その点から見ると、随分工事も進んだ印象と、それから地域住民の方たちがかなり理解をしてくださってきたような印象を受けました。ちょうど現地へ行ったときには、盆踊りを、事業者のところでもともに実施し、相互の歩み寄りを感じました。また、看板も少なくなった等、そういう外見的なところでは、かなり住民の方たちとの相互理解は深まってきていると思えました。

しかし、やはりそこに住む人にとっては、大変な御心配や安全の不安などはもちろんぬぐえないところはあるかというようにも思います。

そういった意味で、今までどおりのコミュニケーションを十分とって、満足がいくということはなかなか難しいところもあるかと思いますが、デメリットとメリット、両方ある中でいい着地点を見出しながら、事業者と地域住民の方たちやいろいろな方たちが共に、道路というのは協働で造るという意識で臨めばいいかなと思えました。そのような視点の重要性を改めて勉強させていただきました。

道路づくりは地域づくり、そして私たちの生活の動きも変える、それをどう便利に、あるいは安全に、事故もなくというところを一生懸命考えていただいているということ、私はいろいろなところで拝見しました。この道路に限らず、そういう姿勢で臨んでほしいと思いますし、また今まで見てきた範囲では、とても真摯にやっただいただいているという

姿を見まして、その意味では、大変感激したというところは多々ありました。

できるだけ、ここの神奈川県や横浜市からの意見もありますように、コスト縮減や早期にということは全体的な意味で大変重要だと思っておりますので、よろしくお願いします。

以上です。

#### ○大野委員

圏央道が首都圏のみならず日本国にとって重要な道路であるということを、この委員会での御説明を通じて改めて認識しております。したがって、この事業の継続については、賛成いたします。

ただ、今問題になっているのは、NIMBY (not in my backyard) 問題でございます。道路自体は、この社会に、日本の社会に大きな効果をもたらすものの、周辺の住民の方々には、大変な損失を与えるものであるかもしれないため、それを不安に思われて、いろいろ御意見や御提言などが出されているものと拝察いたします。

それに対して、丁寧に対応されているようにも思いますが、要請書を読ませていただきますと、一方的に打ち切られたとか、無視されたとかというような、どうも感情的なものが多分に含まれているように思います。先ほどのご発言にもありましたが、専門家にとっては当たり前で、明白なことなだけで、素人の住民の方々にとってはよくわからないことが多くあると思います。

従って、このあたりは出された意見に対してどう対応したかを一覧表に整理し、それに対して専門家のコメントを付け、情報を公開するなど、わかりやすく皆さんに示していただくことが必要かなと思います。恐らくやられているとは思いますが、要請書を見る限り、どうもその点が足りないような気がいたしました。

事業自体には賛成いたします。しかし、地域住民の方々への対応をしっかりとされることを希望いたします。

以上でございます。

#### ○家田委員長

どうもありがとうございました。

ただいま各委員からいただいた御意見も斟酌しまして、最後に私から、委員長のコメントとして話をしていきたいと思っております。

言うまでもないですけれども、この案件は3年前に再評価したわけでありまして、そのときに、環境への配慮を頑張りたいという話と、それから地域の住民の人たちに、できる限りの対話を充実したいという2点を中心の付帯意見をつけ、事業継続と致しました。

従いまして、今回の事業評価委員会の主たる任務は、この付帯意見について、この3年間、どのようなことになっていったのかという点と、それからこの事業を支えているところの社会条件が何か変化があるかと、この2点になると思っています。

後者については、大きな変化があるわけではありませんので、事業そのものの必要性のようなところは特段の変更が必要ないと思います。前半について、特に私は注視したわけですけれども、この3年間にこの用地買収なんか見ますと、94%にまで進捗しました。また、工事についても本線にかかわる本格的な工事に着手しているというようなところがあります。

また、前回の付帯意見に関する内容につきましては、もちろん依然として一部の人たちからは、要望や意見が多々出されているわけではありますけれども、実績として、この関係事業者の皆様が一定の努力払ってきたこともまた認められるところだと考えております。

以上のことを全体勘案しますと、前回、私どもが付与したこの付帯意見という内容を今後も継続して関係事業者が十分に尊重していただいて、そしてまたなお一層、それに努力を払っていただく。この点を基本に置きながら、事業継続とするのが適切ではないかと思うところでございます。

委員の皆さん、そういった理解で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、継続とさせていただきます。

■一般審議案件 再評価対応方針（原案）の説明

- ・一般国道16号 保土ヶ谷バイパス（II期）

（上記について、事務局から資料3-3-①により説明）

- ・一般国道4号 東埼玉道路（延伸）

（上記について、事務局から資料3-2-①により説明）

○家田委員長

ありがとうございました。

それでは、今の2点のうち、まず保土ヶ谷バイパスについて、御質問がありましたらお願いしたいと思います。特にございませんか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長

それでは、対応方針、継続ということによろしいですか。

〔「異議なし」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、保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）継続とさせていただきます。

ちなみに、私の意見ですけど、この施工中の渋滞の緩和については、大変立派に努力していると感じます。こういったものを大いに世間にアピールするところをお勧めしたいと思います。以上です。

続きまして、今度は東埼玉道路（延伸）について御質問、御意見をお願いしたいと思います。

○楓委員

このエリアに当社出版物の印刷工場がありまして、この道路ができると締め切りが延びるのではないかとずっと期待感を持っておりました。4年も延びるのかということで、いささかがっかりしているところがございますけれども、実際にこの用地の買収についてここまで御苦労されるというのは、何か特別な事情があるのでしょうか。

#### ○事務局

資料では、26%ですが、松伏町、春日部市さんから、協力をしていただいております、10月段階で46%まで上がってまいりました。細かい部分での地権者さんの御理解をなかなかいただけなかったのですが、今はもういただいたということで、逆にあそこがああやってきちんとやってくれるのなら、こっちも大丈夫かということで、今年度は、松伏、春日部で、用地説明会等をさせていただいて順調に進んでおりますので、できるだけ早く工事にかかりたいと思っております。

以上でございます。

#### ○清水委員

東埼玉道路の案件で、時間がかかるということはわかったのですけれども、11ページの用地取得状況で、付け替え水路等の検討をこれから実施して、なかなか時間がかかる。それから12ページで、大落古利根川に河川整備等の整合性を保って橋梁の詳細設計は決まってきた。こういうものに時間がかかるのはわかるのですけれども、こういった追加的なものが出てきた中で、13ページを見ると、費用は変わらないとなっているのですが、これはまだこの先増えるかもしれないという意味なのか、それも見込んで費用は増えないという解釈なのか、その点はいかがでしょうか。

#### ○事務局

用地取得に関しましては、時間はかかっておりますが、基本的に総事業費としては、今工事にかかっていないところもございますので、できるだけ事業費はこのままと思っています。また実際に工事にかかったらどうなるかというところでございますが、前回の委員会でもありました軟弱地盤でお金が増えたりという点につきましては、これから工事に入りますので、一生懸命検討して、できるだけコスト縮減を図りたいと考えております。今の段階では事業費は変化しないと考えております。

#### ○堤委員

今の件はわかりましたが、例えば、給排水とか、出入り口が困難となる水田等の補償とありますけれど、こういった面での工事費の上昇は見込んではいないということですか。

○事務局

付け替えについて、特段値段は変わらないのですが、そこに地権者さんの思いであるとか、どこにつけるのか、どういうことをするのかといったところの合意形成ができなかったということですので、お金としては同じだと考えております。

○大野委員

13ページの事業費について、これは総費用とは違い、現在価値化前の費用の合計です。つまり、総費用の欄の括弧書きにある数字に近い数字が入るはずですよ。よろしいですか。

○事務局

13ページで、私が事業費ということで、134億と言いましたが、実際に工事にかかる費用は、その二つ下の総費用括弧書きで約195億円ということで、基準年次の現在価値化をすると、207億円から195億円になっておりますが、総費用としては変わらないということをお説明したかったのですが、私が事業費と言って御説明をしたので、誤解を招いたということですよ。

○家田委員長

これ134という数字となっているのは、これはたまたまですか。

○事務局

たまたまです。

○家田委員長

たまたまですか。はい、ありがとうございます。

ほかにはよろしいですか。

○若松委員

2ページに断面が出ているのですが、この区間は盛土となるのでしょうか、橋梁ではなくて。

○事務局

橋を渡る、大落古利根川のところだけは橋梁でございますが、後は盛り土区間でございます。

○若松委員

ここは関東平野で最も軟弱な地盤でございます、盛土で通しますと、その盛土による圧密沈下が懸念されているところでございます。御存じとは思いますが、大落古利根川というのは400年前の利根川の本流でございます。軟弱層も特に厚くなっておりますので、コスト削減も大事ですが、後になって「想定外に軟弱地盤だった」ため地盤対策に時間がかかるということがないように、地域特性を見据えて進めていただきたいと思います。

○事務局

ありがとうございます。前回の御指摘をいただいたとおり、軟弱地盤における改良計画というものについては、細心の注意を払ってやらせていただきたいと思います。ありがとうございました。

○家田委員長

次回のときに、よく調べてみたらなんていうことのないようにお願いします。

ほかにはよろしいでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長

本件につきましては、最後に原案が出ていますが、継続ということでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

ありがとうございます。継続とさせていただきます。

■一括審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・多摩川総合水系環境整備事業

（上記について、事務局から資料２－２－①により説明）

- ・相模川総合水系環境整備事業

（上記について、事務局から資料２－３－①により説明）

○家田委員長

まず、最初に一括審議案件ですが、多摩川総合水系環境整備事業と相模川総合水系環境整備事業については、あらかじめ資料をご覧いただいたと思いますが、継続ということでのよろしいですか。

〔「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す。

■一般審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・譲原地区直轄地すべり対策事業

（上記について、事務局から資料２－４－①により説明）

- ・思川開発事業

（上記について、事務局から資料２－５－①により説明）

○家田委員長

御説明ありがとうございます。

まず一つ目の譲原地区直轄地すべり対策事業、これにつきまして御質問をいただきたいと思えます。

○横木委員

地すべりということで、土砂崩れとは少し違う感じかと思いますが、これはモニタリン

グが非常に難しいんじゃないかと思います。モニタリングをしながら抑制工をして、その範囲や、量を最終的には少なくするというのですが、モニタリングについてどのような時間間隔や、精度、細かさでお調べいただいているのかということをお紹介いただけますでしょうか。

#### ○事務局

12ページをお開きいただきますと、地すべりのモニタリングということで、右下のほうに変位量等も示しております。

こちらアンカー工を施工することによりましてその変位量がおさまっているということを確認して、これでこのブロックについての対策は終わっていくというものになります。

このほか、変位だけではなく、地下水の状況を見つつ、そこをねらって集水ボーリングを打っていくとか、そういった技術的に少し難しい面もございますけども、随時そういうモニタリングを見ながら専門の先生にも評価を見ていただきながら、事業を進めているという状況であります。

#### ○横木委員

専門の先生が見ていらっしゃるのならばいいかもしれませんが、全体が一体となって滑るというよりは、部分部分で滑るんですね。そうすると、どこで見るかというのが結構重要と思います。宅地のあるところで見るとか、それともいかにも起きそうなところを見るのかということですけど、モニタリングのポイントというか、どこが滑りそうなのかということについて、もう検討されているということでしょうか。

#### ○事務局

地すべりブロック全体があるんですけども、その中でも、どういう部分で一体となって動いているかという分割したブロックをまず特定しておりまして、そのブロックごとにモニタリングをしているということでございます。

#### ○横木委員

分かりました。

○清水委員

モニタリングでしっかり計っているということがわかりました。下久保地区にしても、栢ヶ舞地区にしても、地すべり地形の結果、地形がフラットとなってその上に集落ができやすくなる。ですから、地すべり地形を許容しながら住まれているのかもしれないけれども、一方で、モニタリングにより、今のところこの動きがないから、抑止工は中止にしようという方向性になったとき、これは地域の人たち、地すべり被害をこうむるような方々にはどのように説明されているのか、その点を御説明いただけますか。

○事務局

事業にあたりましては、毎年事業説明会を地元に対して行っております。その中で、その年にやる工事の内容ということを説明いたしますし、それに計画が変わればその計画についても説明をさせていただいて、地元の方の理解をいただいているということでございます。

○清水委員

そうすると、住民は計画変更をきちんと納得して理解しているという形でよろしいですか。

○事務局

説明会の中では、地元の方にも納得してもらっていると理解をしております。

○若松委員

地域の方は地すべり地形の真ただ中に自分たちが住んでいるということは理解していらっしゃるのでしょうか。リスク・コミュニケーションがどの程度できているかということをお伺いしたい。昨年の広島のと砂災害のときも、知識がある人から見れば、その沢は土石流危険渓流ということがすぐわかるような場所に人が住んでいらして、被害に遭ってから、こんなことなんて起こるとも全くわからなかったとおっしゃっていました。

従って、今後はこういう地盤災害に関しましては、リスク・コミュニケーションが非常に大事になってくるかと思いますが、どのように地元の方とつき合っていらっしゃるかを教えてくださいたいと思います。

○家田委員長

今の御質問に関連しますので、私も質問をしておこうと思います。土石流や、急斜面の災害みたいなものと、この地すべりは様子が違いますよね。5ページに全国のあちこちから直轄の地すべり対策を行っているところがあり、そこにある芋川は中越地震の旧の山古志村のエリアですよね。あの辺で、中越地震のときに現地に行った都合でいろいろと話を聞いてみると、地すべりというのは、大変な災害でもある一方で、地すべりがゆえに新しい土が出てきて、それがゆえにいいコシヒカリができるというんです。だからこそ、ああいう地域に住んでいるんだと言う。そしてまたそれによって小さなため池がいっぱいできてきて、それによってコイを飼っているんだと言う。いわば、生業と災害とが表裏一体のようなものだと伺って、ほほうと思ったんです。質問のポイントは何かというと、もちろん長い時間の中で地すべりしていくというのは、住民は重々承知だと思うのですが、譲原地区に何らかの生産的な意味合いを込められているんじゃないかかと思います。その点も含めて、若松先生の御質問にお答えいただけたらと思います。

○事務局

まず、住民の方が、地すべりを理解しているかということですが、8ページで、災害事例ということで載せさせてもらっており、この地盤が動いているということは、地元の方はよく理解しております。やはり石垣が少しずれたり等は、この災害の前にも少しずつ事象はございましたので、その点は地元の方はよく理解していると思っております。

委員長の御質問なんですけれども、この譲原地区で生産性のあるものがあるかどうかというご質問ですが、芋川みたいなところから見ると、少し谷が急なところがありますので、コイを飼うための池があったりという事例はここではございません。

○家田委員長

それでは、どうして住民はここで暮らしているのでしょうか。

○事務局

この土地の経緯を言わせていただきますと、もともとこの方たちは、もっと谷の下に住んでいたのですが、下久保ダムというのが上流にありまして、その下久保ダムができた

きに、この地区に移転してきた方々がほとんどだという経緯がございます。

○家田委員長

わかりました。

○大野委員

地元の定義ですが、6ページを見ていただけますか。地元とは、赤で囲まれたところを地元とおっしゃっているのか、その下流の右上のほうにある市街地も地元なのですか。この被害軽減額の588億というのは、どこで発生しているものですか。

○事務局

地元と言っているのは、そこの今、赤で囲っておる栢ヶ舞地区と下久保地区、こちらのほうを今地元という形で説明させていただきました。

9ページの右側を見ていただきますと、地すべりが滑ったことによって河道閉塞が起きて、それが決壊したことによって被害が発生するというを想定しておりまして、その被害想定が神流川川筋で、利根川本川の合流まで影響するというので紫色の範囲も含めて被害額を出させていただいております。

○大野委員

便益としては、そちらがかなりの部分を占めるのですか。

○事務局

そうです。

○大野委員

地元の被害額はほとんどないという意味ですね。わかりました。

○家田委員長

他にはよろしいでしょうか。

それでは、本件は継続ということでよろしいですか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

ありがとうございます。

続いて、思川開発事業です。これは去年実施した再評価の際には、継続という判断をこの委員会としてしているのですが、先ほど御説明されたような、制度的な事情から、今回この事業実施計画の改定をしないといけないんだと、それをこの事業評価委員会に諮ることになっているので、いかがでございましょうということでございます。

したがって、事業継続かどうかというところを判断していただくというよりも、この事業実施計画の変更を同意していただけるかということによろしいですね。

そういう観点から、どうぞごらんになっていただきたいと思います。

○清水委員

この事業をやるかやらないかは、まだ答えが出ていないので段階で、今後、いろいろ詳細な検証が行われなければいけないというところで、ここではその材料が提示されてもいませんし、単なる計画改定の事務的な作業の一つという認識しております。

以上です。

○家田委員長

ありがとうございます。

ほかの皆さん、御質問、御意見とかございますか。よろしいですか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長

それでは、本件は事務局の御提案のとおり、了承するということによろしいですか。

〔「はい」という声あり〕

○家田委員長

ありがとうございます。

継続と致しますが、先ほど、道路の案件でも出てきましたが、時間がかかっているという印象は否めません。このダム検証もそうですし、河川の整備計画もそうです。予算を確保して、そして事業を一刻も早く完了して効果を上げるということがインフラ整備の使命であるにもかかわらず、事情はあるとは思いますが、もう何年も何年もかかっているということについて、極めて遺憾であるということは、やはり認識しておくべきかと思えます。多分皆さんも同じような御意見ではないかと思えます。

本日予定しました事業に関する対応方針の検討は、以上でございますけれども、委員の皆さんから、ほかにもお気づきの点等がありましたら、御発言いただきたいと思えます。

いかがでございましょうか。

○堤委員

全体を通しての感想として、予定工期の点で、いろんな面でおくれていくという説明がございました。現場の実態を踏まえた予定工期と思いますが、その遅れはある程度予測されていたものなのか、予測できなかったのか、早くなることはないのか、その遅れも加味した事業を計画してもよいのではないかという印象を持ちました。仕方がない面もあるかとも思いますが。

それからコスト縮減にも努力していらっしゃることもよくわかります。一方で、可能な限り新技術に挑戦してほしいと思えます。そのための費用は盛り込んで良いのではないかと思えます。そのとき、多少費用がかかっても、耐用効果があるものなど、必要なことは費用がかかってもしなければならぬ時にすることは重要です。将来にわたった見通しのもとに、しておかなければいけないものは、やっていただきたいというように思えます。

以上です。

○大野委員

地元の方々とのコミュニケーションの中で事業はなかなか進まないといったときに、それを民主主義の社会的費用と割り切ってしまうのではなく、前に進めるために合意形成を専門に扱われるようなチームをつくっていただいて、早く前に進める検討も必要かなと思

いました。

以上でございます。

#### ○家田委員長

私から、一つだけ。やはりインフラというものは、やるからには最大の効果を上げると、それから後顧の憂いのないようにならなければいけないし、無駄な金を使うことはもちろんいけない、いろんなことを考えていくわけです。

そして、この委員会の使命も、いわば事業を継続か否かということ判断するのみならず、そこで得られたいい経験、先ほどの渋滞がないように工事をするなんて、いいじゃないですか。ああいったものをいいものはいいと言い、それを関東地整の中では、もちろんこういう経験を皆さん生かしてくださるだろうし、それを全国に広めるというのもぜひお願いしたい。そういうところをチェックするというのもありますし、一方で、もう少しこういうところに気を使ったほうがインフラをつくり上げたときにいい効果が上がるんじゃないかなということもお気づきの点があれば、大いに言っていただくのも大事なところだと思っています。

そういう視点で言うと、例えば、圏央道、先ほども南の区間の検討がありましたけども、少しずつでき上がっていて、例えばインターチェンジの名前が、長いんです。何とかかんとかインターとって、漢字で書けば5文字ぐらいですけど、ローマ字で書いたらとんでもないことになってしまう。しかも、地下鉄の駅の番号と違って、インターに番号はついていないから、よくわからない。ああいうところは、なるべく短い名前にして、ローマ字にしてもぱっと目に入るということを考えないというのは、どこかピントが抜けているという感じがします。

それから、4号線の話もありましたが、4号線とか17号というのは、バイパスがあちらこちらにあったり、旧道があったり、本道があったりして、どこもここも17号だったりします。海外の方に聞いてみると、おかしいのではないかという意見が出たこともございます。例えば17だったら17Aというのが別についたりして、とにかく使ってもらう人に不便があってはいけないと思います。少しでも知恵を使っていいものにしようというところから考えれば、こんなことを平然としていること自体がどこかおかしいと考えていくと、まだまだというところが、いろいろあると思います。

ぜひそういうところを率先して改めていく、少なくとも運動をするというのは、日本の

推進エンジンであるところの関東地方整備局の使命だと思しますので、ぜひ道路部長、いろいろ御検討もいただきたいと思えます。すぐには変わらないと思えますけれど、そういう発議をするというのは、ぜひよろしくお願ひしたいと思えます。

ほかに皆さんからよろしいですか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長 ありがとうございます。

私の司会を事務局にお返しいたします。