

平成 27 年度第 6 回 関東地方整備局事業評価監視委員会 議事録

■一括審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

・平塚税務署

（上記について、事務局から概要説明）

○家田委員長

それでは、一括審議案件の平塚税務署は、資料を事前にご覧いただいたと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

それでは、継続ということで、よろしいですね。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4号 春日部古河バイパス

（上記について、事務局から資料 2-2-①により説明）

○家田委員長

それでは、ただいまの春日部古河バイパスについて、質疑をお願いします。

いつものとおり、一通りご意見をいただいてから、まとめてお答えいただくようにしましょう。いかがでしょうか。

○池邊委員

今回の事業が大事だということは分かるのですが、災害、それから東京オリンピックの開催決定以降、いろいろなものの費用が上がっています。今後もまた、3年でこのような

増額になるのかどうかというあたりの見通しがわかれば、教えていただきたいと思います。

○家田委員長

15ページですけれども、鋼床版の疲労対策に伴う事業費の増加についてお伺いします。開通している新利根川橋（下り線）において疲労損傷が確認されたということですが、供用してから約30年ということですのでよろしいですね。

大型車混入率が大体6割、日交通量が約2万6,000台ということなので、台数も多く、大型車も多いとは思いますが、それにしても早いのではないかと思います。当初の設計上の予想と比べて、どこが当初の予定と違うからこの時期に疲労損傷が発見されているのか。それは、過積載のようなものが顕著なのか、あるいはどこか施行にあたって不安な事項があったりするのかなど、その点を説明して頂きたいと思います。今回はこういうことだけでも、また開通した後は、思いのほかの損傷でという話にならないでしょうか。

これを単に8億円の増加の事態と考えるのではなく、内在的にある課題とお考えいただくと、より真剣に取り扱う必要があるのではないかと思います。その点のご見解はいかがでしょうか。

○楓委員

14ページですが、追加の費用で①と②は後から分かったということで理解ができるのですが、この3番目の、あくまでも4車線は暫定で最終的には6車線にするということは、最初から決まっていたと理解しております。この段階でこれがなぜ予測できなかったかを、もう一度説明して下さい。

○大野委員

前回は疑問だった点がまた出てきまして、16ページの事業費についてですが、例えば平成27年度を基準にしたとき、事業費332億円ということで、一方、総費用の基準年次における現在価値化前の合計が519億円となっていて、この違いは何かということがよく分からないので、教えていただきたいと思います。同じ金額になるんじゃないでしょうか。

○加藤委員

12ページです。もし法律改正されなかったらこのような調査もしないということでは

うか。

そうすると、今後もこういうことがいろいろなプロジェクトで出てくる可能性があるのかということをお教えいただきたい。

○鈴木委員

二つ質問いたします。一つは、今のご質問と同じく、12ページの汚染土壌の話は、国道16号で発生しており、春日部古河バイパスで使用したわけですがけれども、関東地整圏内でこの発生土により、同じような汚染土壌の処理経費が他の事業で発生しているかどうか。

あるいは、こういった平成22年の改正土壌汚染対策法が施行されてから、こういう公共事業で使おうとしていた土砂の処分にどの程度の費用がかかっているのかということが、もしわかれば参考までにお答えいただきたい。

あるいは、こういった改正土壌汚染対策法で、ほかにも経費がかさんでいる案件があるのかということも、総事業で分かれば教えていただきたいのが一つ目の質問です。

それから、もう一つは、13ページの軟弱地盤なんですけれども、いろいろな事業で進んでいる間に、当初の予測とは異なって、地盤が軟弱であったといった内容が、何度も出てくるという印象を持っているのですけれども、今回のボーリング結果は事前に分からなかったのかどうか、そして、今後、こういう事前にわかって適切な見積もり、適切な地盤改良を工事着手前にきちんと対応するような措置、検討はどういうようになされるのかということをお聞きしたい。以上の二つについて、お願いいたします。

○清水委員

9ページで、春日部古河バイパスが4車線で開通した効果として、この括弧の中の3ポツ目に、国道4号の現道がバイパスの転換により交通量が約1割減少したという書き方があります。最終的には6車線を目指して計画交通量相当を目指す中で、暫定とはいえ、この4車線の開通でこのぐらいの1割の減少というのが最終的な目標値に対して着実な値なのかどうかということ、この段階で当初見込んでいた効果がきちんと得られているのかどうか、その点をお聞きしたいと思います。

○家田委員長

ありがとうございます。ここまでお答えください。

○事務局

まず、池邊先生からご指摘がありました、今後の増額の見通しでございますけれども、今回、6車の立体について詳細設計等をしていまして、それによる事業費の増は見込んでいるところでございます。

今後、大きな出来事が起きない限りは、これ以上はあまり増額しないのではないかと考えてございます。

○事務局

家田先生からありました、鋼床版の件について、15ページの右上に写真がございますけれども、青くなっているところ、ちょうどリブと言われているところの下側、それから、右側の写真では溶接部に亀裂が入っています。

当初、30年前に想定していた交通量がどの程度かということですが、大体12時間で3,200台という交通量がありますから、24時間にすると5,000台程度の交通量だと思います。

その後、やはり非常に大型車混入率が多いということから、大型車の影響、繰り返し荷重等がありまして、こういう影響になっていると思います。今回、この資料の中で、もとの鋼床版の厚さが12ミリのところを16ミリに変更しておりますが、12ミリでは薄く、これによって亀裂が発生する状況が見られるということで、16ミリに道路橋示方書も変更になっております。もともと12ミリではこれだけの大型車交通量があると、疲労損傷が起きるという意味で、このような事象が発生したという状況でございます。

今回、上部が架け終わっている部分につきましては、その上の部分に鉄の繊維を入れたコンクリートを打ちまして、SFRC舗装という特殊な舗装を使っています。

もう一つの鋼床版の厚さを変更している部分は、鋼橋の製作に間に合いましたので、鋼床版の厚さを厚くすることによって、今後の疲労対策に対応できると考えてございます。

○事務局

大野先生からご質問がありました事業費と、総費用Cのところは、同じ金額になるのではというご質問にお答えします。

まず※印、基準年次における現在価値化となると、過年度に支出したものの割り増しがかかってくるというところでございますので、3年過ぎた分について、今回、増額も込みになりますので、428億円から519億円に増えているということでございます。

○大野委員

そうではなくて、その2行上に事業費ということで約332億円というのがありますよね、この332億円というのはこの現在の価値化前の費用と同じことではないのですか。

○事務局

そうです。そのとおりでございます。前回の平成24年の再評価時点の事業費をもとに算出したものでございまして、前回の評価から今回の27年度の評価に当たっては事業費を増額させて計算させていただいています。

○大野委員

すみません、それは、前回の評価は事業費244億円で、そこに88億円を足し算して332億円になりましたということですよ。

○事務局

そうです。

○大野委員

そうではなくて、総費用を計算するとき、もう既に発生したものも、これから発生するものも、現在価値に直さずに単純に合計したものが519億円、平成24年のときは428億円でしたね。

それを現在価値換算したら、今回は381億円になりましたということで、519億円の単純合計に対して現在価値化すると381億円ということはいいのですが、事業費の332億円とは単純合計した519億円のことはありませんかという、そういう質問です。あるいは、用地買収の金額が入っていない等、事業費としてみなす部分が違うといったことでしょうか。

○事務局

計算の方法としては、同じでございます。すみません、ご質問の内容をもう一度お伺いさせていただきます。

○家田委員長

事業費のところは88億円足しているのだから、現在価値化前の総費用である428億円と519億円も88億円だけ増えそうだけれども、計算が合わないということでしょうか。

○大野委員

それもあります。要するに事業費の内訳は何かということをお答え頂きたいと思います。

○事務局

調べて、追って回答させていただきます。

○大野委員

わかりました。

○事務局

加藤先生からご質問のあったの地盤改良の件でございますが、全体については、すみませんが、今の段階では関東地整全体では分かりません。

それと、平成22年の改正により、3,000㎡以上の形質変更を行おうとする土地に土壤汚染の恐れがあった場合は、土壤汚染調査が義務化されたということで、小淵立体から持ってきた時点では問題はないということで、そのまま全部積もうと思っていたのですが、平成22年のこの法律の改正により、土壤調査をしたら自然由来の砒素が出たということで、処理をする必要がある42,000㎡の不適合土砂が出たということでございます。

○加藤委員

今のご説明ですと、法律が変わらなかったら、そのままだったということでしょうか。

○事務局

そうです。

○事務局

引き続きまして、鈴木先生から頂いた、軟弱地盤のボーリングのご質問について説明さ

せていただきます。

経緯を申し上げますと、事業化が平成18年です。昭和50年代に地質調査を実施していますが、その結果をもとに概算で改良の工事費を出しています。13ページの資料を見ただけだと立体交差施工予定箇所が5カ所ある他、利根川がございます。

この利根川の周辺はもともと軟弱地盤が想定されたので、大体100メートルに1カ所程度の地質調査をやっています。

その他の5カ所の立体につきましては、おおむね200メートルに1カ所の地質調査をやっています。

結果としまして、もともとがジャストの位置に対して少し位置がずれているところもありまして、細かくやり直すと、もともとの地質調査データと差異が出てくるということが1点です。

その関係で深くなっている部分と、延長方向です。道路の縦断方向に軟弱地盤が広がっているところは範囲が広がります。

当初からそれが想定できなかったかということが論点だと思いますが、これに関しましては、ある程度、詳細な構造物の設計を行うができた段階で、詳細な地質調査をやるということが一般的になっております。当初から詳細な地質調査、また軟弱地盤解析をしっかりやるかという、そこまではやっておらず、現実的にはこのような差異が生じてくるということでございます。

○事務局

続きまして、清水先生からご指摘がございました、9ページのところで、今回、暫定供用したということで、当初見込んでいた効果がどうかというご指摘だったかと思えます。

9ページのところ、真ん中左に1万9,800台から1万8,100台になったということで、1割減少と見込んでございます。

8ページでございますけども、平成22年のセンサスの交通量だと、2万3,000台程ありました。

上の赤書きは全線完成した場合の計画交通量でございます。これにつきましては、センサスの交通量から徐々に暫定4車線に伴って交通量は減ってきております。

今後、6車線化を進めるにあたって、1万6,100台まで下がるのではないかと考えてございます。

暫定供用の効果がどうかということにつきまして、そこまでの想定はしておりませんでしたけれども、車線数がふえたことによって転換は図られたものと考えてございます。

○清水委員

4車線で分担したときの交通量とか、そういうのは計算していない。最終形は6車線だけれども、今、これは実測値ですよ。4車線でバイパスになった場合の、そこが代替する交通量で現道4号のほうがどのぐらいになっているか、緩和をされるかとかいう、そういう計算というのはされていないということですか。

○事務局

そこまでは計算しておりません。

○家田委員長

大野先生からのご質問についてはいかがですか。

○大野委員

自分で何とか解決できそうです。資料2-2-②のところの14ページに細かい数字が書いてある下のほうに全体事業費ということで331億5,000万円というのがあります。

ここに用地及補償費が入っていないということですので、多分、用地費は事業費から除いている、費用便益分析のところでは、入れているということですよ。

○事務局

そうです。

○大野委員

分かりました。

○事務局

楓先生からのご質問にお答えします。

もともと6車線計画があるので、それに沿ってやればいいのか、無駄なお金を

かけなくていいのではないかということにつきましては、この説明資料にもございますとおり、圏央道の開通にあわせて、とにかく早く供用効果をあらわすために実施しております。

暫定整備に伴うコスト増の部分については、早く供用することによる便益に対して低いということも精査した上で、平面の4車線化をまず実施するという決断をしております。

○楓委員

4車線で開通したほうが便益が大きいとの判断の中に、今回の24億円も含めてたということですか。

○事務局

事業当初は、一気にでき上がることを想定して2車線から6車線という形で全体事業を計算しておりますので、このような形で2車線が4車線、平面4車線が、また完成の立体の4車線なり6車線になるということまで想定した事業費は計算しておりませんでした。

○楓委員

でも、この暫定4車線にする、いずれ6車線にするということで費用がかさむことは、この段階で想定できるわけですね。

○事務局

今の平面の4車線の段階から将来、今、この14ページにありますように、立体のほうに現道を切り廻しながら移しかえるという作業が必要となります。そのときに全部盛り土をつくり上げて、そこに最初から通した場合に比べて、1度平面から上にのせなければいけない作業があるので、それに伴って増額が生じてしまうということは今の時点で判明しましたので、これを増額として今回、ご説明させていただきました。

○家田委員長

そういった、ある種の手戻り的なコストのかかることは当然、誰でも分かるのですが、事業の進捗の都合上は、この事業の再評価のときに積み上げるという方式でやっておりますということではないでしょうか。

よく考えたら、費用がかかるということが、今分かったわけではないでしょう。実情を踏まえて、何かご説明頂きたいと思います。

1点、私から追加で伺いたいと思います。13ページでは、地盤条件により、事業費が増加するとあります。

掘ってみて、それは増えざるを得ないと言われればそうなのですが、年がら年中このような案件ばかり出てくるので、やはり地盤条件というものに対して、何らか手を打たなければいけないと思います。

これは、常に言っていることなのですが、具体的なビジョンなり、アクションなりが将来ないといけないと思います。

それはこの案件の可否とは、別の独立した話になりますが、事例をご紹介させていただきます。

関西圏では、大学の先生が発起人となり、関西地盤情報ネットワークという、官民のいろいろな主体が、地盤情報データベースを共有化しようという動きがあります。

関東でも、そういう動き、むしろ率先垂範してできるところから共有し、またできないところについてもだんだん拡大していくというアクションがいますと思いますが、そういった動きがあるのでしょうか。

○事務局

今、地質のデータにつきましては、各県からいただいたデータを取りまとめるシステムがあり、それは活用しているところでございます。

また、直近でやっているかどうかということは分からないため、自治体に照会をかけたりとといった取り組みはしております。

事業化の前にそのようなデータ収集は可能な限り実施していくものだと考えています。今後、そういった取り組みを率先してやっていく必要もあるかと考えております。

また、地質調査に関する増加が多いということもありますので、今、どういう調査がいいのか、事前の把握の仕方は今、道路部のほうで検討させていただいているところでございますので、今後の事業評価監視委員会でご紹介させていただければと思っております。

○家田委員長

ぜひ、お願いします。

関東地区地盤解説書、関東の地盤を出版されているということですがけれども、関西はそれに加えて民間のいろいろな事業をやっている、その地盤条件も、もちろん協力してくれるところに限るんですけれども、入れていくらしいです。

それが事実だとすると、関東はおくれてしまったかもしれません。こうやっていますというだけではしょうがないので、前に向けて考えなければいけないし、これは古い情報かもしれないので、ぜひ時期を見て教えてください。

○事務局

今の話について補足いたします。業界とそういった意見交換会の中で、そのような問題も出ていますので、地盤調査のデータ、地質調査等を整理して進めていこうという話は出ているところです。

○家田委員長

ありがとうございます。

それでは、今のような大変力強い取り組みをしつつあるということですので、先ほどの地盤条件の話は、そういうことも頭に置いてご判断に入れていただければと思います。

○事務局

楓先生からあった、何でこの段階で分かったのかということですが、暫定整備することにした段階では、まだどのように分割して施行するのかというところまでは把握できておりませんでした。その後、詳細設計をして、どのように積み上げていくということ前回の再評価以降に分かりましたので、今回、増額をさせていただいているところでございます。

○家田委員長

質疑は以上でよろしいですか。それでは、20ページに対応方針がございまして、事業継続するという原案になってございます。

ただし、幾つか出たポイントについては、今後、善処していくというのを前提にして、継続ということではいかがと思いますが、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。それでは、ご了解いただきましたので、事業継続するということにしましょう。

■重点審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

・一般国道16号 八王子拡幅

（上記について、事務局から資料2-5-①により説明）

○大野委員

先ほど、質問した件と同じところですが、18ページの事業費と総費用の現在価値化する前の違いです。先ほど、用地代が入っていないということで、一旦は納得したのですが、今回は用地代が入っています。これは、どちらかに統一してほしいと思います。費用便益分析するときは、土地代は機会費用を奪うということなので、費用としてみなしますが、企業会計上、減価償却しないので、財産とみなされるわけです。

従って、お金で持っているか、土地で持っているかということで、財産にはかわりないので、それは事業費とみなすか、みなさないか、という議論があるということです。

財産とみなせば、土地を売って事業費から外してもいいかとは思ったのですが、今回は入っているので、これはどういうことでしょうかということと、それは統一して書いてほしいということです。

さらに、その上で197億円と312億円で16億円の差がありますよね、これは一体何でしょうか。

数字が追えない状況ですので、統一した書き方ということと、数字が追えるようにしてほしいという、その2点です。

○事務局

今の費用と事業費の関係、これは資料の19ページを見ていただきますと、2) 事業全体

でございます、費用（C）とあります。事業費296億円とありまして、維持管理費9.3億円、これを足して総費用と、費用というのは維持管理費も入っています。事業費というのは、いわゆる投資的経費で投資分と、これは用地費も入っています。

先ほどの春日部古河は用地が初めから取得してあつての拡幅事業ですので、用地費が入っていないということでございます。

○大野委員

初めから取得してあるということはどういうことでしょうか。

○事務局

これは前の事業の段階で将来の拡幅分を取得しております。従って、今回の春日部古河バイパス、いわゆる4車線を6車線にする事業については、用地は取得しなかったということです。たまたま春日部古河については用地費が事業費に入っておりませんが、今回の八王子確保は拡幅事業をやるときに用地を取得しましたので、用地費が事業費に入っているということでございます。

一般的に用地を買うのであれば、用地費は事業費に含まれます。維持管理費は入っております。

○大野委員

では、費用便益分析のときは、用地費も入っているのでしょうか。

○事務局

事業費、投資的経費の中に入っております。

○大野委員

分かりました。

○家田委員長

事業費は要するにアクションであり、幾ら費用がかかるかということですので当然、用地費には入れるでしょう。

そして、費用と便益を計算していくときには、最後に残存価値のところ用地をもう一回売り飛ばせるようなものだったら、入れないと考え方もあると思うのですけれどもその頭の整理はしておいたほうがいいと思います。

道路では、どうなっているのでしょうか。

○事務局

例えば、八王子拡幅でしたら、資料2-5-②の10ページがご指摘の箇所かと思います。費用の現在価値算定表というふうになってございますけれども、表の下、注2にございますが、評価対象期間最終年において、用地残存価値（割引後の用地費）を控除しております。

事業の段階で、取得した用地については、最終的に控除する形でB/Cの計算をさせていただきます。

○池邊委員

2点、お伺いしたいと思います。

一つは、16ページの緑地保全区域のところに機能補償道路が追加されるということですが、当初計画のところ、マンションの下のところについて、狭隘かつ急勾配で一方通行区間ありというのは、当初計画で分かっていることですので、民地のもちろん狭隘道路を拡幅するというのは難しいということはわかるのですけれども、緑地保全区域のところに機能補償道路をつけなくてはいけなかった理由をお伺いしたいというのが1点でございます。

それから、8ページを見ますと、自歩道の空間が分離され、間に少し小さな植栽帯が入るようですが、13ページを拝見すると、ほとんど道路の中には街路樹はおろか、植栽帯も見えないのですけれども、こういう形で4車線道路が八王子のような緑の多いところで、景観も考慮されずにつくられていくのでしょうか。以上の二点についてお伺いしたいと思います。

○事務局

大野先生のご質問についてですが、維持管理費分がプラスされます。その部分がその二つの数字、現在事業価値化する前の数字の差異になります。

用地費に消費税が入る、入らないといった細かい計算はございますけれども、ほとんど

がその事業維持管理費分とお考えいただければ結構だと思います。

それから、今、池邊先生からご質問が2点ございました。当初計画機能補償道路を、分かっていたのではないかというご指摘かと思います。まさに、おっしゃるとおりではございますけれども、当初、我々が考えていたのは、あくまでも狭隘かつ急勾配などはいえども、一応、アクセス道路がございますので、そのアクセス道路を何とか曲がって行っていただきたいと、そういった形で地元にお示ししておりました。

ただ、地元にお示しをしたところ、やはりどうしてもひよどり山は多くの方が住まわれて、ふだんの生活の道として使われておりますので、毎日毎日が不便になるというのは勘弁してほしいといった切実な声をいただきまして、事業費は増えることにはなりましたけれども、計画の変更をお願いしたいと思うものでございます。

それから、もう1点、自歩道の関係でございますけれども、13ページ、この写真は平成27年9月の写真でございまして、まだ途中段階の写真でございます。

今から、あと1年半かけまして、整備いたしまして、最終的には植栽帯も含めた断面構想絵に整備していきたいと考えております。

○家田委員長

それでは、ただいまの案件、最後のページに、対応方針がございます。

事業を継続ということになってはいますが、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。

■一般審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・一般国道14号 亀戸小松川立体

（上記について、事務局から資料2-3-①により説明）

- ・一般国道15号 蒲田駅周辺整備

（上記について、事務局から資料2-4-①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、審議をお願いします。まず、一般国道14号亀戸小松川立体につきまして、ご質問、ご意見がある方はご発言いただきたいと思います。ございませんか。

それでは、18ページに対応方針がございます。事業継続とするが原案でございますが、よろしいですか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

ご了解いただいたようでございます。

では、続きまして、一般国道15号蒲田駅周辺整備、これについてご質問やご意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

○楓委員

11ページですが、工事が延びる理由として、呑川の中の仮設物の撤去が挙げられていますが、具体的になぜ、この撤去で工期が延びるのかというのを教えていただけますか。

○事務局

工期が延びる原因として、呑川も一部含まれるということで記載をさせていただいています。ここについては、この呑川のくいを抜くというだけではなくて、呑川沿いの遊歩道を東京都で整備をしております、それとの事業調整等に時間がかかるということで、プラスで1年弱、それから京急蒲田駅の部分が2年おくれるということで、3年弱ということで、まるめて3年ということで、計上させていただきました。

○楓委員

それを資料に記載していただいたほうがよろしいと思います。

○家田委員長

記述してください。

私からも1点お伺いします。費用便益比で見ると1.1というぐらいになっており、意外と低いと思いました。この部分は、京急線と環状8号が15号とダブルでクロスしていて、とんでもない渋滞箇所でした。

それが15号の改良と、京急空港線の連続立体化といった二つの事業を合わせ技でやることによって、ほとんど渋滞がなくなるという、そういう事業だと思います。

そうすると、このごろ議論があるのですけれども、何か続いていく道があって、この区間だけのものだけとってみると効果が薄いかのように見えるけども、セットで見ると大きいということが道路ではよくあると思います。

それと同じように、この事業そのものだけで見ると、薄いかのように見えるけれど、実はこれは京急の連続立体交差化という街路事業とセットであって、それまで含めて考えるとすごく効果があるという感覚ではないかと思います。その辺の状況について定性的で結構ですのでご説明いただけたらなと思います。

○事務局

家田先生のおっしゃるとおり、本事業には2つ、連立事業があります。

まずは、京急本線のほう、これは環状8号線に踏切があったものを上へ上げる事業であり、平成21年度に完成しています。

その次のステップとして、空港線が平成24年度に完成しています。

それと同時期に、蒲田立体が立体化し、15号線と環状8号線の双方で通過交通が通らなくなったということで、相当大きな効果が発生しています。

交通量で言いますと、15号の本線の交通量が完成前後で約6,000台ほど増加をいたしております。8ページ目にそれに関連するデータをつけております。

それによりますと、旅行速度が大幅に改善されたということもありますし、環状8号線についてもその効果が認められています。

それから、羽田空港のアクセスということにつきましても、蒲田駅からの便が増発されたということもございます。ごく一部の効果だと思いますけれど、データとしてお示ししているのは、以上です。

○家田委員長

ここで便益として算出しているものは、連立事業もセットにしたときの効果として算出

するのか、連立事業はやらない前提でこれだけやった場合の便益として算出するのか、現実には両方一緒にやっているのですから、相乗的に大きな効果が出るはずです。

もちろん、費用も両方も含めればかなりの額になりますが、この事業は、東京の南部では、かなりピカーの事業だと思imasるので、B/Cは1.1、と淡々と説明されますと、そんなものなのかという印象を受けます。今回は、いいとしても、いずれ全体として表現していくというときには、ぜひその点も心していただきたいと思imasました。

○川崎国道事務所長

わかりました。

○家田委員長

それでは、本件の対応方針についてです。16ページ、事業継続でございますが、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した。

それでは、道路は以上でございます。

■一般審議案件 再評価対応方針（原案）の一括審議

・千葉港葛南中央地区国際物流ターミナル整備事業

（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

それでは、ただいまの千葉港の案件につきまして、ご質問、ご意見をいただきたいと思imasます。いかがでしょうか。

○池邊委員

私も企業ヒアリングによって、先ほどご説明のあった、大型化に伴う水深の確保というのが非常に重要だということは、認識しております。

ただ、三番瀬の防泥柵の補修の必要性は、これも最初の案件でご説明があったものと同じですが、耐用年数50年ということは、当初から予想されていたことではないかと思えます。これが事業内容の追加となっていることについて、ご説明をいただければと思います。

○清水委員

教えていただきたいのは、13ページにある、赤い点線のところが全部、防泥柵になっているのでしょうか。

○事務局

防泥柵につきましては、13ページの写真ですと、その点線で書いてあるところ全体が防泥柵でございます。

○清水委員

そうすると、今回のように防泥柵が非常に摩耗している、劣化しているのは、この点線にわたって他のところも十分考えられるということになるのでしょうか。

○事務局

おっしゃるとおりです。

○清水委員

特に、赤丸のところが損傷が激しいということでしょうか。

○事務局

当該事業では、赤丸のところについて対策を実施いたします。

○清水委員

同じように、全部劣化しているということはどうですか。

○事務局

可能性はございます。

○家田委員長

他にいかがでしょうか。

それでは、池邊先生のご質問にお答えください。

○事務局

最初から分かっていたのではないかというご指摘だと思います。そのあたりのチェックが万全でなかったというのは、否めないと考えております。

○池邊委員

三番瀬は前知事のときもいろいろ問題があったりもしましたけれども、要するに船舶の航行に重大な影響を及ぼすほどの泥土が入るといようなことは、三番瀬のことをやっている段階で、干潟ということもありますので、想定内だったのではないかと思います。

○家田委員長

海の構造物は複雑ないろいろな問題を伴うから、陸上よりはさらには難しくなると思うのですが、一般的に50年程度経過するとこのようになってしまうのですか。

○事務局

ものによりけりだと思いますけれども、このような施設ですとこの程度の劣化だろうと感じております。

○家田委員長

そうですね。とりわけ早いわけではないということですね。

他にいかがでしょうか。

○池邊委員

今のお話について、ずっと不思議に思っているのですけれども、海外、特にアメリカで

すと、こういうものをつくったときに、50年後にやり変えなくてはいけないということで、それを見越していわゆる団地等は大規模修繕費のような形で、公共のところでも、当然積み上げていくべき費用だと考えるのですけれども、ライフサイクルコストという考え方はなくて、今後も50年がもうすぐ経つから、何億円追加というやり方でいくのでしょうか。

○事務局

今のご指摘について、回答致します。

実は、防泥柵の施設につきましては、当初、千葉県企業庁の財産としてつくられた施設でございまして、もともと三番瀬を埋め立てる計画があったときに、埋め立てるための護岸としてつくった構造物でございました。

今回、こういうように追加させた背景をきちんとご説明しますと、千葉の企業庁がつくった護岸ではあるのですけれども、我々のつくった航路に対する砂の流入を防ぐような効果もございました。

千葉の企業庁が解散することに伴いまして、この財産が国へ移管をするということが県と合意されたのがちょうど今の段階でございます。今回、企業庁から財産を譲り受けるところで、きちんと構造物の状況を調べた結果、こういうような劣化が判明しまして、このような形で事業の追加をさせて頂いたということでございます。

○家田委員長

ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、最後のページの対応方針、継続が適当であるというのが原案でございますが、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。

本日、予定している案件は以上でございますが、委員の皆さんから、全体を通して、あるいは別件でお話されるようなことはございますか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長 よろしいですか。

それでは、私の司会を事務局にお返しいたします。