

平成 28 年度第 7 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 対応方針（原案）の審議

- ・鹿島港外港地区国際物流ターミナル整備事業

（上記について、事務局から概要説明）

○朝倉委員長

ありがとうございます。最初の鹿島港外港の整備事業に関しましては事務局より説明がありましたように、事業継続ということの御提案がございましたが、何かこの場で御意見等ございますでしょうか。よろしいですか。

〔「なし」という声あり〕

○朝倉委員長

それでは、特にないようでございますので、この一括審議案件については継続で了承いたします。ありがとうございました。

■一般審議案件 対応方針（原案）の審議

- ・川崎港東扇島～水江町地区臨港道路整備事業

（上記について、事務局から資料 4-3-①により説明）

○朝倉委員長

ありがとうございました。それでは、今の説明につきまして、御質問や御意見がございましたらよろしくお願ひします。

○田中委員

13 ページについてです。通常、便益を出すときに走行時間短縮便益はこれくらいというのが、何かこのルートとこのルートを比較して、これくらい時間が短縮されるのでという

ような資料が通常あったと思います。ちょっとこの中に資料がないので、どこをどう比較してこの便益が出てきたということを説明いただければと思います。

○事務局

8ページをごらんください。左の図をごらんいただきますと、海底トンネルという青い線がございます。これが東扇島と川崎の内陸部をつなぐ一般道路としては唯一のものでございます。それが今現在はそれ1本しかございませんので、ここに交通が集中して、物によっては遠回り、あるいは渋滞にかかって輸送時間がかかるということになりますが、赤い点線のところがこの事業によって整備する道路でございまして、こちらのほうに交通量としては約1日2万1,900台が将来は通ることになると。また、海底トンネルのほうは今現在2万8,000台余りが通行してございますが、整備しなければ将来3万5,600台という大変大きな量になりますけれども、この臨港道路が整備されれば1万8,400台と軽減されるということが期待されてございます。

○朝倉委員長

よろしいでしょうか。要するに、現況ネットワークと整備あり、いわゆるWithとWithoutを比較して、その差分が便益ということだと思われま。ありがとうございました。他何か御質問ございますか。

1点だけ。非常に狭いところに重要な構造物を入れるということなので、当然のことですけれども工期短縮は重要なんです、安全に配慮するということが非常に重要なんじゃないかと思います。安全対策では何か特に検討されている項目というのはあるんですか。

○事務局

重要な点としましては、主橋梁部が京浜運河をまたいで架橋する予定になっております。この京浜運河というのが最大8万トン級のタンカーが通行する場所でございます。航路沿いには石油関係の施設でございますとか、発電所の施設、それからLNGの基地、そういったものがございまして、船舶航行に関して特に留意する必要がございまして、海事関係者と航行安全委員会をつくりまして、調整を行いながら進めていくことが重要なポイントになっております。

それから、あともう一つは15ページの資料をごらんください。水江町のところにアプローチ道路をつくるんですけれども、ここをごらんいただきますように、既存の道路の下にさまざまなライフラインが入っております。しかもここは大正時代に埋め立てられて工業地帯になったところでございますので、非常に通常の住宅街とは違う大規模なライフラ

インが埋設されておりますので、これの安全を図りながら施工する必要がございます、関係者と調整しながら進めていくということになっております。

○朝倉委員長

ありがとうございました。他に御質問等ございませんですか。

○加藤（浩徳）委員

現地着手に遅れが生じた理由は、利用調整に時間がかかったという御説明で、今後は工期短縮に向けて情報共有をより一層密にし、推進のための調整を図りますと書いてありますが、具体的にどういうふうに調整を変える予定なのでしょうか。何が問題でどう解決しようなのかというところを、もし可能であれば教えていただけないでしょうか。

○事務局

ありがとうございます。先ほどの安全性の御質問とも関係するんですけども、非常に狭い範囲にライフラインが密集したところへ橋脚の工事をする際に、ライフラインの移設をしっかりとやらないといけないという。今回5年を延伸した、この工期延伸の理由というのが、まさにこちらのライフラインの移設の調整に非常に時間がかかるということで5年を見込んでおります。さらに工期短縮に向けては、当然ながら、これは安全にやらなければいけませんので、例えば今どこに管が埋まっているかということも、古い図面で非常にふくそうして管が配管されてますので、試掘といたしまして、管を傷つけてはいけませんので重機ではなくスコップでわざわざ掘り返すなど、非常に手間のかかる調整を行うことが必要になってまいります。その結果、今回非常に時間が延びてしまうんですけども、その中でも工期短縮として事前に関係者で集まりまして、しっかりと調整を、こういう作業をしまして、こちらの車線を規制しますとあるとか、この管をこういうやり方で移設しますよということをさまざまな関係者がいる中で、整備局がしっかり事業主体として真ん中に立ちまして、いろいろな方と広く意見を共有しまして、なるべく最適な工程をつくると。これによってなるべく今、既に大変な作業が今後調整、発生する中でも、少しでも短くしていきたいと、こういう工期短縮を目指していきたいということでございます。

○朝倉委員長

ありがとうございました。それでは他に意見がないようであれば、本案件の対応方針ですが、継続ということによろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長

ありがとうございます。それでは、今御審議いただいた案件については継続ということにさせていただきます。

■一般審議案件 対応方針（原案）の審議

・一般国道20号 大月バイパス

（上記について、事務局から資料3-4-①により説明）

○朝倉委員長

ありがとうございました。それではただいまの説明につきまして、御質問、御意見等ありましたらよろしく申し上げます。いかがでしょうか。

○加藤（一誠）委員

B/Cを改めて計算するのは合理的じゃないというのは、不確定要因が多いからですか。ちょっと説明をお願いします。

○事務局

15ページをお願いします。前回評価をさせていただいたときから、事業費だとか、あとは開通時期だとか、そういった要因に大きな変化がないので、改めて再度、今回またB/Cを計算し直すということが効率的ではない。また、前回の評価のときに感度分析をしております、そちらでも1.0を上回っているというような状況なので、改めて再度計算をせずともというところでございます。

○加藤（一誠）委員

不安定な岩塊がコストにはほとんど影響しないだろうということですか。

○事務局

今後は、ちょっとそのあたりは、そういった形になってきたときには、またそういう見直しだとかというところは出てくるのかもしれないですが、現時点では現在の状況でという考えです。

○加藤（一誠）委員

そういう意味ですか。現時点の材料ではということですね。

○朝倉委員長

御説明にあったように、想定外の岩塊があったり、あとJ Rを横断するところで左折レーンをつくったり等々、幾つかコストの増加要因はあるけれども、現時点でそれを正確に評価することは難しく、したがってB/Cに乗っけることは難しいということかなというふうに思いました。僕の解釈間違ってますか。

○事務局

そう御理解いただければと思います。

○朝倉委員長

他、いかがでしょうか。

先ほどのJ Rの横断で現道にタッチするところに左折専用レーンが追加されるんですけども、これは交通運用は左折フリーの交差点というイメージですか。

○事務局

はい、左折フリーという形で考えております。

○朝倉委員長

そういった効率的運用をしていただくとなおよいかと思いますので、よろしく願いします。ありがとうございました。よろしいですか。

〔「なし」という声あり〕

○朝倉委員長

それでは、特にないようでございますので、本案件の対応方針ですけれども、継続ということにさせていただきますが、よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長

はい、ありがとうございます。それでは、ただいま御審議いただいた案件については、継続ということにさせていただきます。

■重点審議案件 対応方針（原案）の審議

- ・中部横断自動車道（富沢～六郷）

（上記について、事務局から資料3-2-①により説明）

○朝倉委員長

ありがとうございました。それではただいまの説明につきまして、御質問、御意見を願います。B/Cがなかなか厳しいので悩ましいんですけど、いかがでしょうか。

○加藤（浩徳）委員

ありがとうございます。24ページ目のところですが、隣のNEXCOの区間も含めて全体で評価するとB/Cが1.5になるというご説明でした。道路はネットワークで評価すべきだとなつねづね考えておりますし、全線が開通してこそ初めて効果が発揮されるということであれば、まとめて評価するという考えは悪くないと思っています。そういう意味で、全線開通がゆえに発揮される効果についてもし何か追加的な情報があれば、それも明確にしておくことが大切だと思います。何かそういう点で追加的な説明をすべきところがございますでしょうか。

○事務局

そうですね。当初の事業の目的といたしましても、いわゆる新東名、また中央道、上信越道、そういったところを結ぶという、そういった広域的な物流体系の確立というところを目的とさせていただいているところでございまして、そういった意味では、こういった、いわゆる一体の区間として評価させていただくことが重要なのかなというふうには考えているところでございます。

○朝倉委員長

ありがとうございます。関連してですけど、NEXCO区間は有料ですよ。直轄区間は無料かどうか、現時点はまだ何とも決まってない可能性があるんですけど、直轄区間は無料の可能性が大きいですか。

○事務局

直轄区間は無料になります。

○朝倉委員長

こういう考え方がいいかわからないけども、本当はこういった直轄区間は無料という形じゃなくて、きちっと料金を取って、その料金で少しでもペイするというんですか。

僕はそういったことも考えるほうが、本当は筋がいいんじゃないかなと思うけど、僕の考えが筋が悪いかもしれないので、ここの課題とは本質的なポイントではないかもしれませんが、御検討いただくといいかと思います。

○加藤（一誠）委員

この案件だけじゃないですけど、もともと歴史的に直轄がつくりましたよね。NEXCOから分けたわけですよ。残っているところって結構厳しいところで、人口も減少しているし、通行量も減っているし、今後もこういうことが出てくる気がします。加藤先生がさっきおっしゃったんですけど、ネットワークでこそ道路の効果が発揮するのに、B/Cのルールがもともとあったから、その中でやるからこういう数字が出てくるわけです。評価手法自体も、硬直的なものじゃなく、少し考えていく時代に入ったんじゃないかなという気がしております。評価手法という大きいこともお考えいただかないと、1.0を割ったと大騒ぎになりかねない。長期的に考えていただけたらというふうに私は思っています。

○朝倉委員長

ありがとうございます。工事費も最も高く、B/Cが最も出にくいところを直轄がおやりになって、結果的にそこはB/Cが1を切ってしまうと、じゃあ事業をやるべきではないという話になると、それは違うと思います。そういうところをうまく、悪い意味でうまくと言っているのではなくて、両加藤先生の御意見にあるように、ネットワークの中でどう位置づけて、どういう評価をしていくかということを考える必要がある。部分的にそこだけ見てB/Cが0.9だから、だめというようなことになってはつまらないので、そこらあたりの議論を、この場ではないかもしれないけども、やっていくということが大事なんじゃないかなというふうに思います。ありがとうございました。

○楓委員

ネットワークのところでは物流のネットワーク化が明記されていますけれども、このルートは、観光的にも非常に重要です。清水港に大型客船が入るようになり静岡、富士山へ、また、静岡空港から、日本の誇る山岳景観のエリアまでのアプローチが短縮されて、日本の隅々まで外国のお客様や、日本人も含めてですけれども、行きやすくなります。資料内に観光へ寄与するというような文言も入れられたらよいのではないかと思います。

○朝倉委員長

ありがとうございました。私からもお願いします。後でちょっと意見を申し述べようかと思ったんですけど、できた後どう使うんだというところの議論が本質的に重要だと思う

んです。それがよりアピールされる、もちろん先ほどから災害時の話であるとか出ていたと思うんですけども、完成した後の使い方について、より議論を深めていきたいというふうに思います。ありがとうございました。

他いかがでしょうか。他に意見がございませんようですので、この案件については、基本原案どおり継続としたいと思います。しかしながら、少し付帯の意見をつけて、さらに効率的に進めていただくのがベターかと思うので、提案なんですけども、三つほど付帯の意見を申し述べたいと思います。

一つは、早期供用です。山梨県からの意見にもありましたように、できるだけ早く供用してくださいということがありますので、早期に供用できるように工程管理を努めてくださいというのが一つ目です。

二つ目は、難しい地点なのでコストがかかることは重々理解できるんですけども、コスト縮減です。ですから、引き続きコスト縮減をしていただいて、また新たな事業費増加にならないように努めてほしいというのが二つ目です。

三つ目は、先ほどの楓委員の御意見とも大いに関係するんですけども、供用後にストック効果がより発現するように、地元と協調してフルに活用する方策、これを検討してほしいというのが三つ目です。そうするとこれをつくった価値があるよねということがより世の中にも理解されて、事業の価値も高まるのではないかというふうに思いますので、よろしく御検討ください。

先生方、もし差し支えなければ、こういった付帯をつけたいと思いますが、よろしいですか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長

それでは基本原案どおり継続ということですが、少しコメントをつけさせていただきました。ありがとうございました。

■重点審議案件 対応方針（原案）の審議

・中部横断自動車道（八千穂～佐久南）

（上記について、事務局から資料3-3-①により説明）

○朝倉委員長

ありがとうございました。それでは本件につきまして御意見、御質問ございましたらよろしくお願ひします。いかがでしょうか。

○加藤（一誠）委員

非常に細かいところで恐縮ですが、10 ページです。これも非常に美しいストーリーで書いてあるのですが、ヒアリングをもとに書かれたんですね。普通、供給をこれだけ増やすと値崩れが起こって、産業自体の収入減になるということはないのでしょうか。すなわち、地域産業が本当にこれにどんどんつくったからといって収入が増えるかどうかはわからない。価格が一定かどうかはわからないからです。川上村はとくに平均所得の高いところとして有名ですが、多くの人々がレタスを食べられるのはよいことですが、果たしてこれが社会全体の利益を押し上げるかどうかはわからないという気がします。ヒアリングでそうおっしゃったのであれば、値崩れは起きないということですからよいのですが、気になりました。

○事務局

私どもも、ヒアリングをもとに作成していますので、本当のところはどうかというのはちょっとあれですけども、収穫量も増えて、収穫の時間に回すことができるというのと、またいろいろな販路も首都圏だけじゃなくて、いろんな地域に拡大できるんじゃないかということで、非常に発展を期待されているという御意見は何っています。

○加藤（一誠）委員

地元の御意見ということですか。

○事務局

はい。そうです。

○朝倉委員長

ありがとうございました。他いかがでしょうか。農業の話があれば当然、先ほど楓先生がおっしゃった観光の話も定性的なコメントをするのであれば、最もありそうな事業の必要性の項目じゃないかという気もしますが。特に言及されなかったという理解でよろしい

ですか。

○事務局

はい。もちろん長野県は観光の県でございますし、非常に観光の面でも、実は佐久南 IC の近くに新たな道の駅が計画されていたり、そういう面でも非常に地元も力を入れているということで、観光客を呼び込みたいというようなことも非常に御期待いただいているというところでございます。

○朝倉委員長

ありがとうございました。他いかがでしょうか。若干細かなことなんですけど、68 億円の安定処理の変更に伴う増加ということがあって、やむを得ないとは思いますが、その中で 18 ページに掘削土改良のための改良ヤードの変更による費用の増加というのがありますね。68 億円のうち、こういったヤード変更というのは一体どれぐらいの割合で効いてきているのがちょっと参考までに教えてくださいませんか。

○事務局

この 68 億円の中に先ほどの改良ヤードとして 2 カ所新たに設けたという、そこら辺の運搬の費用ですとかが 17 億円含まれております。

○朝倉委員長

17 億円、わかりました。他いかがでしょうか。よろしいですか。本件につきましては、平成 30 年に供用開始ということですね。

○事務局

平成 29 年度開通で、供用開始年度は平成 30 年度です。

○朝倉委員長

ということで、もうすぐそこに開通が迫っているということでもありますので、もし他に御意見がないようであれば、本案件につきましては継続ということにさせていただきたいんですけど、よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長

ありがとうございました。それではただいま御審議いただいた案件については、継続というふうにさせていただきます。

■重点審議案件 対応方針（原案）の審議

・八ッ場ダム建設事業

（上記について、事務局から資料2-2-①により説明）

○朝倉委員長

ありがとうございました。それではただいまの説明につきまして、御意見、御質問がありましたらよろしくお願ひします。いかがでしょうか。

○田中委員

現地も見させていただきましたし、かなり進捗しているなということと、必要性も、それから事業費増加の理由も理解できてきたなというところではあります。多分、今の説明の中で省略されたところなので、それほど大きな変更ではないのかなという気はしますが、確認させてください。後で資料を見たときの理解という点で少し明確にしておきたいのが、例えば25分の11とか、14とか17とか18とか、地質条件の明確化等による変更、等と入っています。例えば、貯水池伐採範囲の精査というのが、地質条件の明確化とどうかかわってきているのかというのが若干ちょっと見づらいですね。

例えば25分の11です。

それから25分の14ですけども、これも水理模型実験で減勢工の構造を変更した。これは現地の地質条件に関係していたのかもしれないですけど、ちょっと資料を見ただけだとこれもよくわからない。それから25分の17も管理設備計画の精査によってというのも地質条件と何となく、ちょっとわかりづらいです。それから25分の18、これはいいのかもしれないませんが。その11、14、17ぐらいのところはどういう形で地質条件なり何かとかかわってきているのかということの説明いただければと思います。

○事務局

ありがとうございます。先ほど田中先生からも地質条件の明確化等というところというお話がございましたけれども、確かに伐採の話ですとか、減勢工の施設の話ですとか、管理設備というのは、直接地質とは関係のないところでございますが、事業が終盤を迎えまして、さまざまな条件が明確化をしてきたということで、そのスペック等が明らかになってきたということで、その代表的な事例として地質を挙げさせていただいているということで、この大きなくりにつきましては、事業が終盤を迎えたことによるそれぞれの設計等の確度が高まってきているということで御理解をいただければというふうに思ってお

ります。

○田中委員

特に細かいことですが、何かそれをもう少しわかりやすいくくりというのはないのでしょうか。こういうところに入れざるを得ないのでしょうか。資料だけを見ると何となく地質というふうに、後でこの資料を見たときに地質と関係ないんじゃないかというふうに人から指摘される可能性もあるので、それでちょっと今言ったんですけど。

○事務局

代表的なものとして地質を挙げさせていただいているというところでございます。

○朝倉委員長

よろしいでしょうか。他いかがでしょう。

○加藤（浩徳）委員

質問させてください。35 ページ目に消費税率の変更というのがあります。税をどう考慮すべきなのかについてはまだ研究者の間でも意見が分かれているところなのかもしれませんが、税はある人から他の人にお金に移転しただけという考え方をすると、キャンセルアウトするので考慮しなくてもよいという意見もあります。何かしらマニュアルがあって、税はコストに入れなさいということになっているからこうされているという理解でよろしいでしょうか。

○事務局

ダムの事業費を算定する考え方の中には、消費税に関する記載は、古いものですのでないんですけども、全国的にダムの事業費を算定するときには消費税の変更について考慮をして算定をさせていただいているというところでございます。多分ダム特有なんですけれども、事業が私ども関東地方整備局だけで完結しているものではございませんで、ダム使用权者として乗っていただいている利水の関係の方もいらっしゃいますので、そういった観点から、消費税の変更によるコストの増という部分についても、ある程度の確からしさをもって分析算定をさせていただいて御提示をさせていただいているというところでございます。

○事務局

例えば、今回特定多目的ダム法で総事業費というのを決めるんですが、当然、それが財務省からの予算の基本的なアップーの縛りになるんです。今まで積み上げてきた額がその額を越えてしまうと法律で決めたことに違反する、極端に言うともうそういうことになる。実

際、我々が予算を要求するときには、消費税についても発注するときには当然見込みますので、その観点から言うと総事業費の中に消費税を入れないと変なことになってしまうということになるので、特ダム法の中の総事業費については消費税を込で計算するということをさせていただいているということです。

○事務局

総事業費というものの定義が、実際にかかったお金を積み上げていくということであり
ます。

○加藤（浩徳）委員

私も理解しました。つまり費用便益分析で用いられる費用と、ここで総事業費と言っているものが異なるものだということですね。総事業費を計算するときには当然消費税がかかっているわけで、それをここで計上するという御説明だということですね。

○事務局

そういうことです。

○加藤（浩徳）委員

はい、失礼しました。

○朝倉委員長

ありがとうございました。僕もよく理解できました。他いかがでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○朝倉委員長

それでは特に他御意見ないようですし、わかりやすい説明だったものですから、この費用増加720億円。約15%ぐらいの費用の増加だと思いますが、それについてはやむを得ないものというふうに理解しております。

また関連の1都5県からの意見を拝見しましても、できるだけ早くコスト縮減に取り組みつつ、早期の完成を望むという意見もいただいております、また群馬県のほうからは、地元の生活再建に関して地元の意向を尊重して、地元住民が一日も早く安心して生活できるように早期に完了させるという意見もいただいております。これら非常に前向きに捉えて進めましょうという意見かというふうにお伺いしますので、本件については、継続ということではよろしゅうございますか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長

ありがとうございました。それでは、今御審議いただいた八ツ場ダムの案件につきましては継続ということとさせていただきます。

それでは、以上をもちまして本日の審議は全て終了ということになるかと思いますので、進行を事務局にお返しいたします。