

平成29年度第2回関東地方整備局事業評価監視委員会

議事録

審 議

■一括審議案件 対応方針（原案）の審議

- ・利根川総合水系環境整備事業（渡良瀬川環境整備）
- ・利根川総合水系環境整備事業（中川・綾瀬川環境整備）
- ・一般国道16号保土ヶ谷バイパス（Ⅱ期）
- ・一般国道16号八王子～瑞穂拡幅
- ・一般国道17号本庄道路
- ・一般国道17号上武道路
- ・一般国道17号渋川西バイパス
- ・一般国道17号新大宮バイパス
- ・一般国道18号高崎安中拡幅
- ・一般国道246号都築青葉地区環境整備
- ・横浜港南本牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業

（上記について、事務局から、資料1-2により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。それでは、今、説明いただいた一括審議案件につきまして、御意見または御質問等がありましたら、お願いいたします。

どなたでも、あるいはどの案件でも結構ですが、いかがでしょうか。

1点だけ確認です。保土ヶ谷バイパスは、今回、評価をする理由が、社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業であり、3年はたっていないけれども評価の対象になっているのは、具体的に、何のことを指しているのか、確認させてください。

○事務局 保土ヶ谷バイパスは、事業費の増がございまして、今の事業費の中で、この事業を遂行するのが困難ということで、今回、事業評価監視委員会にかけさせていただいたというところでございます。

詳細につきましては、資料の3-2-①の7ページに、幾つか項目を挙げさせていただいております。

○朝倉委員長 わかりました。今の御説明によると、事業費とか、事業期間について変更があるけど、変更のレベルとしては軽微である。3年はたっていないけど評価の対象にはなり、一括審議だと、そういう理解ですね。ありがとうございました。

ほかに、何か御質問、御意見等ございますか。よろしいですか。

それでは、これら一括審議案件の対応方針ですが、いずれも再評価につきましては、対応方針は原案どおり、いずれも継続ということにさせていただいて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、全て継続ということでお願いします。

■重点審議案件 対応方針（原案）の審議

・鶴見川総合水系環境整備事業

（上記について、事務局から資料2-4-①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、今の説明につきまして、御意見、御質問がありましたら、お願いします。

楓先生。

○楓委員 資料1-1で、特に重点的な審議を要する案件の（a）のところに丸がついていまして、（a）が、事業計画が顕著に変更された事業となっています。今のお話では、顕著に変更されたところが聞き取れませんでしたので、教えていただけますでしょうか。

○朝倉委員長 私も同じ意見です。どこがどう計画変更されたのかを説明してください。

○事務局 資料の3ページ目をごらんください。今回、自然再生事業ですけれども、完了箇所として1カ所、鶴見川生物生息環境改善実験事業というものがございましたが、そこに新規事業として、二つ目、鶴見川流域自然再生事業というものが新規で追加となっております。ここが大きな変更となっております。

○朝倉委員長 わかりました。今日の評価の対象はピンクの新規のところと、それからグリーンの継続も評価の対象になっているということですね。

だから、顕著な変更は赤だけど、審議の対象はグリーンのところも対象になっているということですね。

○事務局 はい。評価の対象は全体になるのですが、大きな変更というのはピンクのところとなります。

○朝倉委員長 わかりました。よろしいでしょうか。

田中先生。

○田中委員 環境事業のベネフィットを出すのは難しいということで、CVMでアンケート調査をして、算出したということなのですが、それに関してお聞きしたいと思います。よく言われていることですが、金額の支払い意思額に幅があると思います。アンケートの仕方によって大分幅がある、場合によっては恣意的に金額を上げることもできなくもない、という中で、国交省あるいは関東地方整備局として、恣意的にならないようにしたい。ある意味では、事業説明では良い面を説明しますから、何か恣意的にならないような工夫は何かされているのでしょうかということ。

それから、算出された金額、B/Cが50、そもそも環境事業にB/Cがいいかどうかという議論もあるとは思いますが、B/Cが50というのは非常に大きい。そこで、支払い意思額300円というのは、ほかの事業と比べてみて大体同じような金額なのでしょうか。そのあたり、もしわかっていたら教えてください。

○朝倉委員長 はい、お願いできますか。

○事務局 資料の6ページ目をごらんください。まず、このCVMですけれども、式としてはWTP×受益世帯数×評価対象期間となっております、やはり数字を出すときにWTPと、受益世帯数が大きく影響してくることとなります。

まず、WTPが、アンケート調査によって恣意的にならないようにという御質問でしたが、それにつきましては事前の予備調査を実施しまして、その支払い意思額の選択肢として適切な選択肢となるように、予備調査の結果を踏まえて、設定をした上で本調査を実施するというような形をとっております。

また、今回、鶴見川のB/Cとしては大きく出ているということですが、それにつきましては、鶴見川の周辺は非常に市街地化が進んでおりまして、人口密度の高いところとなっております。

今回、受益範囲というのは、自然再生につきましては3kmと水辺整備2kmというような範囲ではございますが、非常に人口密度が高いということで、受益世帯数が非常に

大きくなっているような事業となっております。

そこが、B/Cが大きく出たことに影響していると考えております。

○田中委員 支払い意思額は、同じようなのだけど、受益世帯数が多いということ。

○事務局 そうですね、支払い意思額としては大体 200 円から 300 円台とか、そういったような数字がよく見られますので、今回、出てきているような、WTP というのが異常に大きいとかというものではないかと思えます。

○朝倉委員長 もし可能なら、WTPの今回調査されたときの、平均値じゃなくて分布と、それから類似の調査もされていると思うので、そのときの分布も出していただいて、大体類似していて、平均値をとっても、特に問題ないことを確認したいですね。例えば、両側にピークがあるような分布の平均をとっても余り意味がないので、分布がどういうふうになっているかということを確認していただくということ。

それから、受益世帯数は具体的に何世帯ですか。20 万世帯ぐらいですか。アバウトに掛け算すると、そんな感じかなと思うんですけど。

○事務局 40 万ぐらい。

○朝倉委員長 40 万世帯ぐらい。それもどこかに書いておいていただくと、スケール感がわかっていいと思うので、トータルの金額だけじゃなくてそれも書いてください。附帯の資料にありますが、見えるところに書いておいてくださると、ありがたいと思います。

○事務局 資料 2-4-②の中に記載があるのですが、今後、わかるように説明をさせていただきたいと思います。

○朝倉委員長 ほか、いかがでしょうか。

小野先生。

○小野委員 今のお話の関連で、受益世帯数が非常に多いために、便益のほうが非常に大きな数字になるのですけれども、そのときに、アンケートの回答率というのを少し考慮したほうがいいように思います。20%に満たないわけですけれども、これは関心の度合いをある程度示しているのではないかと思うわけです。

つまり、このアンケートに答えなかった方に、仮に聞くことができたとしたら、もっと低い額になるはずなので、今はそれを考慮せずに、まるごと世帯数を掛けているわけです。これはやっぱり過大に数字が出ているのは当然かなという気がしますので、その辺、今日のこの結論に異議を言うわけではないのですけれども、今後の課題として、この検討の仕方、通常、CVMはそういうふうにするのは存じていますけれども、少し検討いただけた

らいいかなと思います。それが1点と。

もう一つは、質問ですけれども、B/Cが大きいもう一つの要因は、Cのほうが小さいわけですね、コストが。お安くできるのはいいけれども、安いというのは、ある意味、規模が小さいということも意味していると思います。

湿地と干潟ですね、例えば4ページの干潟の整備イメージなんて見ますと、普通イメージされる干潟とはちょっと思えない、非常に小ぢんまりとしたもので、この湿地もそうなのですが、規模をどのように決めたのかというのを教えて下さい。

○朝倉委員長 特に後半のところですね、前半のところは、サンプリングしたものの分布と実際の分布が違うので、そのずれは、今回のマニュアルに従って計算すると、ちょっと注意してくださいということですね。

後半のところは、御質問なので、御回答、お願いします。

○事務局 4ページに干潟のスケールがございますけれども、この整備イメージに書いてありますように、護岸が下流に向かってちょっと広がっている区間が現地でございます、そこを対象にしました。土砂をためて流下能力に影響があってはいけないので、こういった広がっているところの下流、また、そこは洪水のときに流速が遅くなりますので、こういった土砂をためておきやすい、干潟が造成しやすいといった場所を選びまして、つくらせていただいたといったところでございます。

○小野委員 これ河口部ではないのですか。

○事務局 河口部です。

○小野委員 それで、B/Cの見方によっては、これだけ市民の期待が大きいというわけですから、この規模では小さいと、もっと充実した整備が必要なんじゃないかと、そういう読み方もできないわけではないですね。

ですから、この自然再生をどのような考え方でどのように整備を進めたかという、進めるのかという、情報もできればいただきたいと思います。

○事務局 御指摘のとおり、B/Cの値だけではなくて、ふだん地元の方とつき合っていると、やっぱり河川の利用が非常に高い河川ですので、こういった自然環境が欲しいといった意見をいただいております。

ただ、やはり治水とのバランスの中で、いろいろ考えていかななくてはけませんので、そういったバランスも考えながら、適切な場所にいい環境を、今後もできるだけ増やしていこうということで考えていきたいと思います。

○朝倉委員長 ありがとうございます。これは、WTPのアンケートに答えるときに、これぐらいの干潟のスケールとか、これぐらいの湿地環境というのは提示されていたのですか。それが、これだったら300円はよう払えないということになるかもしれないのですが、そこは大丈夫ですか。

○事務局 もう一つの資料2-4-②、この縦のものを見てください。実際にアンケートで使ったときの資料でございまして、表紙をめくっていただいて、2ページに、アンケートに答えていただくときに、事業説明資料というのを見ていただきまして、右下のほうに先ほどの絵と同じものが含まれていまして、大体この絵でイメージしてもらって、答えていただいているといった次第でございます。

○朝倉委員長 わかりました。小野先生の御指摘にあるように、市民の方々はこういったものに大変期待は高いと思うので、期待に見合うものをきちっとつくっていくということが大事かと思っておりますので、よろしく願いいたします。

ほか、いかがでしょうか。お願いします。

○楓委員 河川案件では、いつもお願いしていますが、住民の方の関心が非常に高いだけに、この事業の意義や、スケジュールなどを地域の方たちに的確に伝えている広報手法について、もう少し資料の中に入れていただけると良いと思います。また、ボランティアの方が参加をされているようですので、皆さん方にどう周知しているかというところもポイントだと思います。

○朝倉委員長 そういった広報はどのようなふうに、具体的にやっていますか。この事業の広報ですね。

○事務局 まず、住民の方とかの意見も聞いて、いいものをつくらなくてはならないので、NPOの方とかにまず意見を聞いたりして、広報が始まります。具体的につくるとなると、また工事の説明会という形で、段階を踏んで、その時々で行っていくと思います。

○朝倉委員長 お願いします。

○西山委員 2点、お聞きしたいのですけれども、1点目は、鶴見川が自然再生事業、先ほども人口密度が高いとか、都市化が大変進んでいる地域だということはあったのですが、この辺、みんなそういうところだと思います。特に鶴見川がこういう自然再生事業の対象になるという代表性といいますか、鶴見川が何で代表して重点的にやられているのかお聞きしたいということが1点目。

もう一つは、全体的な都市化の中で、こういう自然を再生されるというのは一握りのピ

ンポイント的な、自然空間を維持する小さな取り組みだと思しますので、こういうものを、国交省の広報として、どういうふうにお考え、どういう位置づけになっているのかということをお聞きしたいと思います。

○朝倉委員長 お願いできますでしょうか。

○事務局 二つ御質問をいただいたかと思えます。なぜ、こういった都市の中で鶴見川が重点的にやられているのかということですが、端的に言ってしまうと、私たちの事務所で管理しているのが、横浜市のところの鶴見川をやらせていただいているといったことでありまして、鶴見川も、ほかの支川とか、都で管理している区間や市で管理している区間はありますけども、そのところでも、それぞれの取り組みはなされていて、我々の管理している区間だけではなく、いろんな取り組みがなされているといったようなことでございます。

その中で、私たちの管理しているところは干潟だとか、湿地だとか、面的広がりを持った区間だったわけですが、これが失われていく中で、これを何とか再生し、またはあるところについては保全していこうという試みを重点的にやらせていただいているといった次第でございます。

二つ目の広報で、こういった場合をもっと伝えてもらえるような形にするのではなかろうかということには、御指摘のとおりでございます。鶴見川は先ほど流域の人口密度が非常に多いということを言いましたけども、やはり関心も非常に高い河川でございます。積極的にかかわってくださるNPOの方々が多いと思っております。

そういった方々と一緒に、こういった干潟を使っていこうかといったことについて議論して、また住民の方にもミズベリングという言葉がありますけども、そういったものの取り組みも踏まえて積極的に利用していただけるように、これからも広報に力を入れてまいりたいと思っております。

○朝倉委員長 ありがとうございます。実際、地域住民の方からの意見であるとか、資料の13ページのところにあるように、あるいは学識の方の意見とか、こういったものを今後の整備に、具体的にどういうふうに反映するのかというところが、すごく大事だと思うので、広報とあわせて御検討いただくようお願いいたします。ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

○加藤（浩徳）委員 気になるところはいくつかあるのですが、一番気になるのはB/Cの数値が大変高いことです。これだけ高い数値だとどう見ても目立つので、なぜこれほど

高くなるのかについて、きちんとした説明が求められると思います。

そういう意味で言うと、例えば水辺整備の利用に関わる便益の計測では、なぜCVMを用いたのでしょうか。利用価値の計測ならば、CVMでなくても例えばトラベルコスト法でもよかったです。CVMは適切なやり方で行わなければ、B/Cが高くなる恐れがあることが知られているわけですから、なぜそのような傾向のある手法をあえてとったのか、ほかの手法を使ったときとの比較はされたのか。もし、手法の選択に関して何か御議論されているということであれば、教えていただければと思います。

○朝倉委員長 お願いできますか。

○事務局 確かに御指摘のように、水辺整備に関しましては、要は利用価値といったところは大きいと思いますが、やはり利用価値だけではなくて、非利用価値というところも整備の中では含まれてくるということで、CVMという手法を採用してきているところではございます。

○朝倉委員長 多分どなたも、これをごらんになってB/Cが50、「えっ」というふうに思われると思うので、そのことについての、やっぱりきちんとした説明が必要です。値が大きいだけに、かえってどうなのですかということと言われかねないので、そのところの説明はちゃんとできるようにしてくださいということです。

大きいからだめとか、信用できないとか、そういったことを言っているのではなくて、そのことの説明をちゃんとしなさいといけませんということなので、よろしく願いいたします。

ほか、いかがでしょうか。

○加藤（浩徳）委員 もう一つ申し上げると、気になるのは予備調査で、変化が見られる距離帯が3kmとか2kmであるという結論を、わずか50～70票の調査データから導いている点です。これほど少数のデータで結論を出してよいかと、誰が見ても疑問に思うのではないのでしょうか。

例えば、これほど少規模の調査サンプルだとすると、1km当たり平均しても5票ぐらいの回答数しかないわけです。五、六票ぐらいの中の違いで、これで変化がありますと結論づけるのは、精度の面から見て信頼性が高いとは言えません。こうした点も含めて、採用した手法がきちんと説明できるものかどうかを一つ一つ確認されたほうがいいというのが、先ほど申し上げた趣旨です。

○朝倉委員長 ありがとうございます。こういった方法論を適用されるときは、いろい

ろ吟味されるのですけども、より精度の高い検討をしていただくということがありがたいと思うので、そのようにしてくださいということです。ありがとうございました。

それでは、ほかに御意見がなければ、本案件の対応の方針なのですが、これはいかんという意見はなかったと思うし、また、市民の方にきちっと説明して、今後展開していただきたいということだったと思いますから、継続ということにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 ありがとうございました。それでは、本件継続ということで、進めてまいりたいと思います。ありがとうございます。

■重点審議案件 対応方針（原案）の審議

・一般国道 20 号日野バイパス（延伸）

・一般国道 20 号八王子南バイパス

（上記について、事務局から、資料 3-9-①により説明）

○朝倉委員長 御説明ありがとうございました。それでは、御質問、御意見ございましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。

お願いします。

○横木委員 お話を伺っていて、やむを得ないことかなと思いましたが、埋蔵文化財の調査、試掘の結果、当初の見込みより多いということですが、これは事前にも結構調査をされた後、工事にかかられたと思うのですけども、やっぱりそんなに見込みというのは変わるものなのですか。

○事務局 当初の埋蔵文化財の調査費用については、事業費に対してある程度のパーセンテージで出したものでございます。

例えば 10 ページでございますけども、この辺りは、都内でも有数の、多摩丘陵の昔の海沿いの地域だったということもございまして、例えば、古墳時代の建物の跡等が出土した関係で、東京都が重要な文化財だと判断し、対象範囲全てにおいて本掘調査になったということでございます。

次に、八王子南バイパスでございますけども、19 ページになります。ここでも、日南田遺跡近傍では、写真にありますとおり、縄文時代の土偶や、ジョッキ形土器等が出土したということで、本掘調査となっております。

以上でございます。

○横木委員 最初から何かしらの遺構というものがあるだろうという見込みはあったけれども、ここまで出てくるとは思わなかったということでしょうか。

○事務局 我々も、事業に着手する際、包蔵地は確認しておりますが、どの程度のものが埋蔵されているかは分かりません。

○朝倉委員長 ありがとうございます。発掘した重要な出土品は、その後、どういうふうに保存するのでしょうか。

○事務局 東京都の方で保管されるものだと思います。

○朝倉委員長 まさか、そのコストまで道路事業が持つということはないですね。

○事務局 ありません。

○朝倉委員長 ほか、いかがでしょうか。楓さん。

○楓委員 電線共同溝ですけれども、これ、非常に時宜にかなったことだと思います。

私は、3年前のこの事業評価にも関わっておりますが、この電線共同溝化は、平成 21 年から調整が始まっているようで、恐らく3年前も、電線共同溝前提に進めていたと思います。

その費用は算出されていなかったとしても、必ず費用が増えると予測できていたはずで、3年前に何らかの提示はあっても良かったのではと、少し残念かなと思いますが、いかがでしょうか。

○事務局 当然のことながら、当時、平成 26 年でございますので、東電、NTTとも調整は進めておりましたが、入溝者数や設置延長等の調整に時間を要しており、やっと調整が整ったということございまして、計上させていただいた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す。大体コストは、往復8 km弱で、トータル 42 億円ですから、キロ単価で5億円ぐらいですけど、大体そんなものですか。

○事務局 そういうものだと考えてございます。

○朝倉委員長 お願いします。

○加藤（浩徳）委員 ちょうど、そのページがスクリーンに映されているので、その内容について質問したいのですが、緊急輸送道路に指定されたかのような説明がありました。

資料を見る限り実際に指定されているのかどうかがよくわかりませんでした。もし指定されているということならば、その重要性を前半の説明の中で触れるべきではないでしょうか。災害が起こったときに、避難したり、物資供給をしたりする応急活動のために、この道路は大事だということを、前半で明確に説明したうたったほうがいいと私は思いました。

○事務局 緊急輸送道路でございますが、当該区間も候補路線になっておりますので、当然なるものだと思います。

また、おっしゃるとおり、その点についてしっかり説明するように、今後は考えていきたいと思えます。

○朝倉委員長 そのほうが、より説得力が高まると思うので、そのようにしてください。

○事務局 はい。

○朝倉委員長 ほか、いかがでしょうか。

若干、聞きづらいのですが、今回の評価の対象ではない第Ⅱ期だけ事業化が平成 29 年着手ということで、遅れているわけですね。全体で言うと、真ん中のところがおくれているという、若干ちょっと違和感があるのですが、ここが今回の評価の対象となっている 2 区間と比べて遅くなっている理由は何かあるのでしょうか。

○事務局 わかりやすいのが 2 ページになります。八王子南バイパスも含めてなんですけれども、16 号と東京方で交差いたします。

八王子バイパスと交差する箇所については、構造変更の都市計画変更を行っており、平成 27 年の都市計画変更決定を待って、それから事業化の手続に入り、地域の方々の応援もいただきまして、今年度の 4 月に新規事業がなされたということでございます。

○朝倉委員長 わかりました。関連して、今おっしゃった、土地区画整理事業と道路整備事業が連携しているということなのですが、土地区画整理事業と連携するというと、ついつい減歩で道路用地を確保したりするということをイメージするのですが、今回、そういったことはないのですね。連携というのは具体的に何を指して連携というふうにおっしゃっているのか、ちょっとわかりやすく説明してください。

○事務局 国のほうで公管金を拠出したしまして、土地区画整理事業組合のほうで土地をあけていただくというものでございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

私ばかり聞いて申しわけないのですが、今回、事業費がふえた大きな要因が、文化財

調査をしたり、あるいは日野バイパスのほうは電線の地中化等ということで、このことを行っても便益は絶対ふえないわけです。つまり、走行時間短縮には、このことは関係ないわけです。

これを普通のB/Cではじくということについては、若干違和感があるのですが、これは制度上、仕方がないのですけどもね。こういった埋文の調査とか電線の共同溝化はすごい重要なことなのですけども、道路事業のB/Cをどう考えるかということについては、今後、どこかで議論したほうがいいのではないですかね。

絶対、時間節約のベネフィットにははね返ってこないのですよね。このことによって費用がふえました。だから、事業継続はしんどいですねという議論になると、これは非常につまらないことになる。そここの論理を、これはどちらかという本省マターかもしれないんですけど、御議論いただくようにするといいいのではないかなと感じます。これは感想でございます。

お願いします。

○事務局 ただいま御指摘された点ですけれども、電線共同溝だとか共同溝を、B/Cの対象にするかどうかというのは、最初、B/Cマニュアルを考えたときから議論になっていたものでございます。

当時は、道路の改築事業と電線共同溝事業が一体でやる事例は少なく、完成している道路に対して電線共同溝を埋めていくという事業でして、電線共同溝事業のみでは、B/Cは当然、算出されませんので、B/C算出対象事業ではないという整理をしております。

ただ、そのときの整理というのは、本来、一体的に整備するときであれば、そのときの費用に入れるべきものというような考え方もあったということでございます。

また、今回のように一体整備をする場合は、電線共同溝についても、管理的要素だということで費用に入れてしかるべきという考え方で整理しております。

○朝倉委員長 コストばかりふえて、ベネフィットには反映しようがないですね。まさか、これ、CVMでやるというわけにいかないと思うので。

お願いします。

○事務局 今、御指摘のように、文化財とか、電線共同溝は、Cのほうは入るけどBのほうは入らないということでございますので、Bに何を含めるかというのは、十分議論した結果、なかなかほかのものに拡大できずに、今、三つの要素しかございません。

しかし、少しそういうことも、どういうものが今後は入れていけるかというのは本省と

ともに、相談していきたいというふうに思います。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

ほか、いかがですか。よろしいですか。

それでは、ほかに御意見ないようでございますので、今御議論いただいた本案件の対応方針ですが、特によろしくないという意見はございませんでしたし、また、地元の東京都からも継続という御意見をいただいておりますので、継続ということで進めさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 ありがとうございます。それでは、今、御審議いただいた、一般国道 20 号の案件につきましては継続ということにさせていただきます。

それでは、以上、これでもちまして、本日の審議は終了ということになりますので、進行を事務局にお返しいたします。