

平成 30 年度第 4 回関東地方整備局事業評価監視委員会 議事録

■事後評価案件 対応方針（原案）の説明・審議

・前橋地方合同庁舎

（上記について、事務局から資料 4 - 1 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、説明いただいた案件につきまして、何か御質問、御意見ありますでしょうか。

○加藤委員 一点、質問させてください。資料の最後に事業目的は果たせるという評価が示されていますが、最初のページに書かれている事業目的と見比べたときに、例えば、耐震安全性の確保や、行政サービスの向上という観点は評価がきちんとなされたのでしょうか。

特に耐震性は、きちんと評価できているのでしょうか。例えば 5 ページには、災害防止・環境保全と書いてありますが、これは自然的条件から見て良いと書かれており、つまり建物が変わったからではなく、場所が良いから問題ないということのように見えます。この事業によって、事業目的はどのように達成されたのについて、どのように考えれば良いのかを教えてください。

○事務局 事業目的につきましては、今お話がありましたように、1 ページのほうで耐震安全性の確保とか、行政サービスの向上等を掲げております。特に耐震安全性の確保の評価をどこでしているかということでございますけれども、6 ページの「事業計画の効果」

（B 2）に関する評価というところで、項目として、機能性の中の一つ、防災性というのがございます。この中で、官庁施設の総合耐震・対津波計画基準に基づいた取り組みがなされているほか、特に防災に配慮した取り組みが行われているということで、この前段の部分、総合耐震・対津波計画基準に基づいた取り組みがなされているほかというところで、基準に基づいてしっかり整備はできたという前提の上で、それ以外の付加機能についての整理をさせていただいているといった形になります。

○朝倉委員長 1 ページ目に事業の目的が四つ挙がっていて、この目的と後の評価の項目との関係性が直接的にはわかりにくいことになっています。というのも、後のほうの項目

は、全ての施設に標準的に用意された項目なのです。この施設の目的は1ページ目の四つあるわけですので、それをより強調した形で後の評価がなされると、加藤先生の質問が解けると思います。

せっかく最初に事業の目的と書かれてあるので、そのことに対して、どの項目で評価したかというのを補足していただいたほうが、よりわかりやすいかと思います。ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、本案件ですが、再度の事後評価や、特段の改善措置について、特にそういったことは必要ではないと思われますので、この13ページの対応方針の案のように進めていただければと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 では、そのように進めてください。ありがとうございました。

■事後評価案件 対応方針（原案）の説明・審議

・一般国道1号 小田原箱根道路

（上記について、事務局から資料4-2-①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、今、御説明いただいた案件について何か御質問、御意見ありますでしょうか。

○田中委員 2ページ目の図について少し教えて下さい。事後評価対象区間で一般国道1号の現道と小田原箱根道路を合わせると、2万台ぐらいが通っているわけですが、西側とか東側を見ると4万台ぐらいありますが、このインターチェンジで2万台ぐらいがおりて毎日利用しているというイメージで見ればよいということでしょうか。

50%ぐらいがそこで出たり入ったりしているのですか。

○事務局 実はおっしゃるように左側から2万8,000台、1万1,000台ということで、4万台近く、右側も4万台近くということで、私ども、実はこの御当地の断面交通量としては、もう少しあるものと認識しておりますし、別の調査等でももう少しあるというような

ことは把握をしているのでございますが、今回センサス上のデータとしては、この 7,755 台と 1 万 3,424 台という数字になってございまして、原因分析は必要かなと思っておりますが、もう少し断面上、通っているというふうに認識しております。

○田中委員 もし 50%もおりているのであれば、もっと観光客が伸びそうだと思いますので。わかりました。

○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。よろしいでしょうか。

本件につきましても、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないということで良いかと思っておりますが、資料の 10 ページの下に同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性というところで、事業評価手法自体は見直す必要は特にないとも書かれています。

ここは観光地の道路ですが、例えば B/C の評価などは平日の交通量に基づいて評価されています。観光地の道路の評価のときには、休日の交通に関する項目を入れていくといったことも検討していただいて良いかと思いました。

それでは、よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 それでは、特に御意見がなければ、本案件については、この対応方針の案のとおり今後進めていただければと思います。ありがとうございます。

■事後評価案件 対応方針（原案）の説明・審議

・一般国道 4 号 小山石橋バイパス

（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す。

それでは、本案件につきましても、御質問、御意見がありましたらお願いします。

いかがでしょうか。

○手塚委員 10 ページです。基本的にこういう評価、費用便益分析をはじめとした経済評価の目的で、特に道路は、混雑が緩和されたり、スムーズな交通流が達成するという意味

で、この事業ではそれが達成され得るものと十分理解できましたが、その上でお聞きします。費用便益比で 10.0 から 5.1 と結構落ちており、これがなぜそうってしまったのか。事業としてそうなのか、あるいは他の事後評価を見てみても、やはり再評価時と事後評価では値が落ちる傾向が見られ、そもそもマニュアルとしてそういう値が出がちな傾向があるのですか。

質問は、10.0 から 5.1 に落ちた理由かを教えていただきたいということです。

○事務局 原因は、事業期間が長く伸びてしまっているというところがあるかと思えます。これにつきましては、先ほど御説明もさせていただきましたけれども、暫定供用することによって、2 車線ではあっても、あるいは 4 車線であっても、早期に全体の交通の流れを確保できるという効果はあったものの、完成・供用に向けては、どうしても長い期間を要してしまった、逆に延ばしてしまったという問題もあったというようなことから、今後のレッスンのところでも御説明申し上げましたけれども、例えば、もう少し暫定形態を工夫できたというふうに、後で考えれば思うところがございます。

本線を切り回した上で 6 車線化へ向けての工事をするわけですが、その暫定時での本線の計画そのものも、もう少し両脇に振って整備するような、そのようなことも一つは考えられるのかと思っておりますが、それはしっかりとした検討が必要でありますけれども、そういったことも今後は検討していければなというふうに思っております。

○事務局 先ほどの 10 ページですが、ちょっと小さい文字ですが、下の再評価時の総費用、あるいは総便益のところ※の 3 と※ 4 と書かせていただいております、この※ 4 が平成 13 年のみに入っています。

これを見ていただくと、「評価基準年次以降に生じる便益及び費用により算出」というふうに書いてありまして、平成 10 年から再評価が始まっていますが、その当時は今と若干考え方が違っており、いわゆる今で言う残事業の費用を使った B/C というのを算出しております、今回は残事業費用ではなくて、全体費用で B/C をはじいたものを示していますので、そういう意味では、純粹には、正直、比較はできないですけれども、平成 13 年の当時にこのような評価をしたということで、参考までに載せさせていただいているということでございます。

○手塚委員 ありがとうございます。

○横木委員 6 ページの交通事故の発生件数が激減した理由についてお伺いしたいと思います。

まず、新道につきましては、交通量が増えていて、混雑時の旅行速度も増えているにもかかわらず、交通事故の発生件数が半分以下になっている。それから現道については、交通量が3割減少とおっしゃいましたが、新道では混雑時の旅行速度がすごく増えているのに比べると、現道は旅行速度がそんなに変わってなくて、それなのに交通事故の数はすごく減っています。良いことだとは思いますが、これについては何か理由はあるのでしょうか。

○事務局 交通事故削減の状況を見ますと、一番減っている交通事故類型がやはり追突事故でございます。今まで渋滞していた関係から、渋滞が解消することによって追突事故が減少するといった大きな削減効果があったと考えております。

あと一つ、現道のほうの交通の状況ですけれども、旅行速度のほうはそれほど大きな旅行速度が上っている状況にはございません。

一つ考えられるのは、その現道のほうにつきましては、現状がやはり通過交通というよりも地域内交通で、店舗が非常に多く張りついてございます。その関係で出入りが非常に多くて、交通量が仮に転換したとしても、店舗への出入り、それから信号交差点が非常に多いということもあって、なかなか旅行速度の改善には至っていない。ただし、通過交通である大型車も減っているようなことから、事故そのものに対してはやはり効果があらわれているんだろうと考えております。

○横木委員 ありがとうございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。現国道4号については、これまでそこを使っていた人は新バイパスに移動して、今回の数値にはないのですが、抜け道を使っていた人たちが、実は現道ににじみ出した可能性がある。なのであまり現道の交通量が変わっていない。

直轄ではないので調べようがないのかもしれませんが、にじみ出した交通によって、生活道路でどういったことが起こったかということを見れば、より効果も明確になるかと思えます。

先ほどの箱根のケースがありましたけれども、周辺の生活道路の交通への影響なども調べていただくと、なお効果がわかりやすく説明できたという気はいたします。ありがとうございました。

今後の対応方針ですが、今後の事後評価及び改善措置の必要性はないと考えられるという対応方針でよろしいのではないかと思いますけれども、いかがでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 ありがとうございます。

それから、同種事業の計画調査のあり方や事業評価手法の見直しの一番最後にいいことが書いてあります。道路は事業化した部分部分で評価していくのですが、本当はもっと長い一連のものとして評価すべきなので、全区間を一つの事業単位として評価することを検討すると書いていただいています。ぜひとも前向きに検討していただくのが良いのではないかと感じました。

ありがとうございます。

■事後評価案件 対応方針（原案）の説明・審議

・一般国道20号 竜王拡幅

（上記について、事務局から資料4-4-①により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。

それでは、本件につきまして、御質問、御意見がありましたらお願いいたします。

○小野委員 5ページのネットワーク強化の効果というところで、宅地開発が進行しましたという御説明だったのですが、これはこの事業が意図したことですか。

○事務局 もともとの事業効果として、ネットワークの強化があり、交流を促進することを目的としております。交流が促進されることにより、商業開発とか、あるいは住宅地の利便性が高まるということで商圈が拡大したということについては、その目的に沿った効果が出るということは考えていました。

○小野委員 ありがとうございます。この事業が目的とした直接の効果なのか、結果としてあらわれたものなのかは書き分けていただいた方がいいように感じました。また、先ほどの箱根は観光客が増えて、4号線は工場が増えて、この事業では宅地が増えたといったように、何か地域振興関係の評価がやや一面的過ぎないかという気はします。これは今後のことかとは思いますが、もう少し、特に地域振興あたりの評価の仕方について、工夫の余地があればお願いしたいと思います。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

今回、一つの例として、土地利用、人口増加に関する宅地開発に着目されておりますが、実は業務的な土地利用の進展等々もあるかと思うので、そういったことも少し言及されると、なお良いと思います。ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。

○加藤委員 最近、交通インフラ整備によるストック効果として、多様な商業施設ができたとか、住宅が増えた等という結果が示されることが多いです。これらは正の外部効果だと思っておりますが、今回の事例では、さらに外部不経済として、事故が増えたとか、それほど混雑緩和が起こらないということが起こり得るのだという印象を持ちましたが、そういう理解で良いのでしょうか。

といいますのも、事故が減らなかったところが出たのは、交通需要の誘発によって、道路の改良が行われてないところで事故が増えたからかもしれないと考えたからです。事故が減らなかったメカニズムについて、もし何かわかっていることがあれば教えてほしいと思います。交通量が増えているので、その分だけ事故が増えそうな気がしています。

○事務局 そうですね。当該事業は、拡幅事業ですので、当然、本線の交通量は増えていきます。

一方で、この双田交差点は国道 20 号と国道 52 号の交差点になっていまして、国道 52 号でも甲西道路を同時に整備しています。

そういう形である程度回遊と回遊がぶつかって、甲西道路も 1 万台ぐらいの交通があるので、非常に交通量が多い交差点になっています。また、交差点東側を見ると、比較的信号が少なく、走行性が良い上、カーブがあるという構造になっており、そういう意味でいくと、こういった問題を抱えているというのは整備前後で変わっていないところがありますので、交通安全事業を通して対策が必要かどうかというところを今後検証したいと思っております。

参考ですが、この後、再評価でも説明する新山梨環状道路ですが、この道路のバイパスとして北側に整備する事業をしておりますので、この事業の再評価なども通じて、こういった課題がどうなるかということを検証していきたいと考えています。

○朝倉委員長 ありがとうございます。結局は、まだ朝から晩まで、下り方向は双田の交差点の直上流部は詰まっているから、その辺の渋滞が取り切れていないというところはあるわけですね。ありがとうございました。

ほかに、もしなければ、本件につきましても、今後、さらなる事後評価とか、改善措置の必要性はないということで、そのように進め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す。

それでは、今後の進め方につきましては、対応方針のとおり進めてくださるようお願いいたします。

■事後評価案件 対応方針（原案）の説明・審議

・東京港中央防波堤内側地区複合一貫輸送ターミナル整備事業

（上記について、事務局から資料4-5-①により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。

本件につきまして、御質問、御意見がありましたらお願いします。いかがでしょうか。

念のために確認しますが、コストの削減効果について、10ページの船舶大型化による海上輸送コストは年間8億円の削減が50年間で割引後に198億円になるというのはよくわかりますが、その下の大規模地震時の輸送コストについては、年間38億円の削減が50年間で割引後に10億円となっています。これは地震発生確率を考慮された結果でしょうか。

○事務局 そのとおりでございます。

○朝倉委員長 簡単な概念を示してくださると、理解できるかと思います。

○事務局 わかりました。

○河野委員 13ページですが、「浚渫土砂を浅場造成に活用することで環境創造に寄与」という、因果関係が理解できないのですが、この部分の意味を教えてくださいませんか。

○事務局 浚渫土砂については、埋め立てに使うことが多いのですが、浅場造成に活用することによって、生物が棲みつきやすくなるなどの効果がある場合は、コストが上がらない範囲において努力しているものでございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

同種事業の計画調査のあり方として、生物生息環境創造に寄与できるような浚渫土砂の

活用や、スパッド式グラブ浚渫船による施工といった、有益なことを記載していただくと、良いのではないかなと思った次第です。

それでは、本件の対応方針ですが、基本的にはこのまとめに書いていただいたことよろしいかと思いますが、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、本件につきましても、対応方針のように進めていただけるようお願いいたします。ありがとうございます。

それでは、これで事後評価案件5件は終わりました。

■一括審議案件 対応方針（原案）の説明・審議

- ・一般国道17号 新大宮上尾道路（与野～上尾南）
 - ・一般国道20号 新山梨環状道路（広瀬～桜井）
- （上記について、事務局から資料2-1により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。

この一括審議案件2件につきまして、何か、御質問、御意見等ございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、この一括審議案件2件の対応方針ですけれども、原案通り、継続とさせていただきます。よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 それでは、この原案どおり進めてくださるようお願いいたします。

ありがとうございました。

■重点審議案件 対応方針（原案）の説明・審議

- ・荒川直轄河川改修事業（荒川高規格堤防整備事業（西新小岩地区））
 - ・利根川・江戸川直轄河川改修事業（江戸川高規格堤防整備事業（下妙典地区））
- （上記について、事務局から資料3-2-①、3-3-①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2件について、御質問、御意見がありましたらお願いいたします。

○田中委員 荒川の3ページについて、共同事業の予定範囲は青で、被害軽減額の式上の0とか、Aははこの青い範囲で計算しているということですか。

○事務局 はい。青い範囲の200mの範囲です。

○田中委員 現場の写真を見ると、ここは、高潮区間ですか。ブロック張りしてあって、耐越水堤防とまでは言えないのかもしれないけれども、越水や波に対しても強い構造になっています。例えば荒川右岸の高潮区間は土堤なので、堤防を30Hにするとかなり強化されるという位置付けはあると思うのですが、この区間において本当に30H必要なのかという気もしています。今のブロック張りしているところに、ある程度土を被せた段階でかなり強いものになるので、この中川左岸の高規格堤防において本当に30H必要だという整理で良いのか、教えて下さい。

○事務局 基本的に、浸透、越水に対して決壊しない堤防である、高規格堤防の整備を進めていくということで計画を位置付けて進めているものでございます。

今回の高潮区間のところで、現状に対して決壊しないのかどうかということまで個別の箇所として具体的検討には至ってはございませんが、基本的には、先ほど申し上げましたように、決壊をしないための堤防の整備としての必要性は、しっかりとした幅でなだらかな堤防を整備していくということを計画に位置付けているということでございます。

○田中委員 そうですね。もちろん理解していますが、川裏側のブロックは剥がさないで、そこに土をかぶせるようなイメージなんですか。

○事務局 詳細な設計は今後検討していくことになります。また、現在の堤防の管理者である東京都とも調整して決めていくことにはなるかと思いますが、当然、高潮区間でもございますので、いわゆる通常の高潮に対してもそうですし、超過高潮として影響する範囲に対しても安全な構造となるように検討していくということでございます。

土堤としてしっかりと密着させなければいけないので、間に構造物が入ったような状態

で土を被せるということはないとは考えますが、いずれにしても、詳細な構造等については、今後検討して決定していくということでございます。

○田中委員 なるほど。地震とか考えると、取り除く可能性もあるということですね。その場合は、確かに既にブロック張りしてあっても、やはり 30H 必要だという整理になるのかなという気がします。わかりました。

○志手委員 荒川と江戸川の比較で教えてほしいところがあります。荒川の 11 ページと江戸川の 10 ページでコスト縮減の資料のところ、流用土の単価が、荒川は 1 立方メートル当たり 1,430 円で、江戸川は 1 立方メートル当たり 510 円で、大体 3 倍ぐらい単価が違うのですが、この理由がなんででしょうかというのが質問です。

もう一つは、事業費が荒川は約 30 億円で、江戸川は 2.7 億円で、約 10 倍あります。おそらくこの手の事業は、面積ではなくて体積だと思うのですが、体積が荒川のほうが 10 倍多いということでもよろしいでしょうか。この 2 点を教えてください。

○事務局 はい。まず、コスト縮減に関してのそれぞれの単価の違いでございますが、こちらは流用土ということで、他事業で発生した土を我々の事業で現場まで持ってくることを考えておまして、そのときの運搬距離というのが、直接、単価に関するイメージで考えていただければと思います。

一方で、受入土となった場合には、相手先の方で、この堤防まで基本的に持ってきてもらうのですが、その中でも場内運搬が発生します。そのときの費用の違いが出ているというところでございます。

次に、体積と事業費の関係でございますが、全く同じ内容であれば、当然体積に比例するところでございますが、特に荒川の西新小岩地区の場合は、都道の取り付け部の道路整備が関わってくるというところが、江戸川の下妙典地区と大きく変わってくるかと思えます。

あとは、詳細な調査、検討は引き続き進めることとなりますが、地盤改良の必要性や内容などの条件等が、地区ごとに違うといったところも費用に差が出ているかと思えます。

○志手委員 わかりました。

○手塚委員 高規格堤防整備事業における費用対効果算出方法等について、資料 3-1 の 8 ページですが、直接被害、間接被害で、黄色いところを新たに被害指標として加えましたということで、実際にこういう形で 2 事業とも加えて評価をされているという理解で大丈夫ですか。

この運用の仕方ですけれども、そのページでは、この黄色く塗られた直接被害の2番、間接被害の4番、5番、6番を今回の再評価では加えたけれども、次回は入れないとか、それとも、これからは直接被害には2番の人的被害も入れ、間接被害には4番、5番、6番を含めて評価をしていきますという理解でよろしいでしょうか。

これは、あくまで今回に限った話なのか、今後もこれを加えていくのかということを確認させていただきたいということです。

○事務局 資料3-1の8ページの青い部分が、現在、現在価値化、いわば被害軽減額として見込んでいる内容であり、手引きで試行的に評価ができる内容が黄色でございます。

さらに、今回、被害指標分析としては最大孤立者数と、ライフライン関係では電力の影響人口を出していますが、それらがこの8ページの黄色いところでいうと、直接被害の②に当たる部分と、⑤の波及被害のライフライン停止の部分が今回の事業で出しているところでございます。

こちらに関しては、先ほども御説明させていただきましたが、手引きの中で出せることになっておりますので、今回、電力と最大孤立者数を出してございますが、試行という中で、ほかの取り組みについても必要に応じて検討していくということになるかとは思いますが。

○手塚委員 「試行」とは書いてあるけれども、実質的にはこれを加えて評価していくというイメージで良いでしょうか。

○事務局 通知の中で「当面の間」ということで試行という位置付けなので、本省から現在の方針が出ているものになりますが、この試行が後に本格運用になっていくとかというタイミングで、何をしっかりと出していくか、全てになっていくのか、一部になっていくのかというところは状況を見定めて我々も追随していきたいと思っています。

○手塚委員 ありがとうございます。

○朝倉委員長 青のところはB/Cで評価をし、黄色のところは定量化をするけれどもB/Cの中には入っていないということですね。

○事務局 おっしゃるとおりです。

○手塚委員 ありがとうございます。

○加藤委員 二つの事業を改めて見て気になったのが、被害想定をするときに、破堤する箇所をどうやって想定したのかです。

越流は堤防の高さで単純に計算可能だと思うのですが、実際にどこで破堤するかはわか

らないし、対象としているエリア以外のところでも破堤するかもしれません。資料3-1の7ページにある l/L の l の計算で、単に割合で便益計算しているところとも関係しているような気がしているのですが、どういう仮定を置かれているのかという計算の前提を教えてくださいませんか。

○事務局 今回、被害指標分析で示している図のイメージでよろしいでしょうか。例えば荒川でいうと、10ページにそういった被害指標を載せてございますが、破堤地点の設定は、基本的に当該地区の整備の事業箇所を破堤地点として考えています。

10ページの図のこのバツテン(X)のエリアのところ、今回の整備の箇所になってございまして、そこで破堤した場合の氾濫計算結果がこの水色なり、青色なりで示されている範囲でございます。低平地でございますので、破堤してからも上流側にも浸水が行くし、下流側にも当然伸びて行くしということで、氾濫のエリアになっているというところでございます。

○加藤委員 それは、ある一定の仮定をしたらこうなりますという計算をしているにすぎないのですね。

○事務局 そうです。

○加藤委員 一方で、便益を計算するときには確率を計算されているわけですよね。この場所で実際に破堤する確率というのをどうやって計算したのでしょうか。

○事務局 そういう意味では、今回の計算方法としては、その地点で破堤するということを設定していて、そのときに発生する確率は基本的にその雨の大きさが発生する確率をそのまま生起確率として、確率に応じた被害額の出し方をしているということで考えていただければと思います。

なので、個々の洪水の発生に関して、その洪水が起こる確率がそのまま生起確率として、年平均被害軽減額を出すときの最終的な確率の計算として書き直している内容になっています。

○朝倉委員長 破堤する場所については、そこ以外はないという前提ですよね。

○事務局 そうですね。

○加藤委員 でも、少し違和感があります。流量と破堤する場所はかなり相関がありそうです。すると、ここだけで破堤するわけではなくて、もっと上流で破堤しているかもしれないです。いろいろな箇所で破堤することも想定しないと、誤った評価をしていることにならないのですか。

○事務局 計画高水位を上回っている区間の延長をLでとって、今回の整備延長の部分を l でとっているという形になっているということで、氾濫する可能性、いわゆる超過洪水で越水してくる可能性のある区間全体はLでとっているような形になっていて、そこが割合にもなっています。

○手塚委員 横からすみません。割合というのは、100年に一回とか、300年に一回とか、500年に一回とか、そのようなイメージですよ。

○事務局 ええ、生起確率という意味では、あくまで洪水の発生確率で掛け算をしているという形です。

○朝倉委員長 どこで破堤するかわからないので、その確率分布みたいなものも当然考慮すべきであるし、その確率分布は流量とも関係するので、その関係性も本当は検討すべきであるけれども、そこまでの想定は難しいので、ある場所を固定して、そこで起こるという形で決めたと。

○事務局 はい。厳密にやり始めると、いろんな仮定を置き過ぎて、よくわからないということと、 l/L と A'/A を掛けているのは、あまり過大に評価しないように、控え目な数字になるといったら変ですけども、あまり便益のほうを過大評価しないようにということで、便宜上、これを今、事業評価の中では採用しているということになるかと思っています。

先生がおっしゃるとおり、色々なことを考えて、本当にどこで破堤するのかということまで考慮しようとする、色々な考え方があって、色々な手法論というのが、まださらにあると思いますけれども、今のところ、全国统一でやる中では、こういうやり方を採用しているというふうに御理解いただければと思います。

○朝倉委員長 ついでに一つお伺いすると、荒川と江戸川では、氾濫計算条件のインプットが少し違うんですね。

つまり、対象波形も違えば、対象規模も違う。これは各河川ごとのくせみみたいなものがここに反映されているという理解でよろしいんですか。

○事務局 そうですね。河川の特長、河川の能力にも関連します。

特に、無害流量以上になると被害が発生してくるという流量があるのですが、それが確率にするとどれぐらいかというのが、当然、河川によって違ってきます。

そのあたりの結果も反映されており、さらに想定最大の規模というものがどのような確率になってくるかという点でも、結果的に、荒川の場合だと1/500、江戸川の場合だと

1/1,000 という計算をしているということで、河川による違いということになります。

○朝倉委員長 もっと言うと、荒川のほうが起こりやすいということですか。起こりやすいほうをケアしておかないといけないということですか。

○事務局 今回の対象区間では荒川のほうが計画高水位を上回ってくる年超過確率がより大きいということで、1/80 という、確率とすると大きい数字が入っているということで、単純に今回の対象区間を比較すると、荒川のほうが計画高水位を上回る確率が高いということでございます。

○朝倉委員長 ほか、いかがでしょうか。

ちょっとこの辺は、もう少しテクニカルなところも我々も勉強しないといけないので、また改めて教えてください。ありがとうございました。

○志手委員 例えば資料3-2-①の7ページにありますように、事業完了計画中というものをプロットで示していただいているんですけども、赤いところは最終的には全部やるということなんですよ。

なので、全体の中の今の進捗が何%なのかというマネジメントは、こういうタイプのプロジェクトというのは必要ないんでしょうかというのが質問なんです。

○事務局 今回の資料の中には示してございませんが、参考までにここでお知らせします。

荒川でございますが、区間延長が 51.9 km で、その中で、断面全部が整備されていないものも含めまして、現在、整備できている延長が 6.2 km で、12%程度ということになります。

江戸川でございますが、こちらは区間延長が 22 km で、整備済みの延長が 1.9 km で、8.4%という進捗状況となっております。

○志手委員 わかりました。

○朝倉委員長 それでは、ほかになければということなんですけど、まず、荒川のほうですが、御質問はいろいろありましたが、この原案に出ているように、基本的にはこれはまちづくりと一体として継続実施するとありますが、このように進めていただいてよろしいですか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 それでは、まず、荒川については、原案どおり、このように進めてくださ

い。

それから、続きまして、利根川・江戸川ですが、こちらについても、これは江戸川の下流部ですけれども、まちづくりと一体となって、こういった堤防整備事業、河川改修事業を進めていただくということが原案でございますが、特に御異議はございませんか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 それでは、利根川・江戸川についても、原案どおり進めていただくようお願い申し上げます。ありがとうございました。

■重点審議案件 対応方針（原案）の説明・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3-4-①により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。

それでは、本件につきまして、御質問、御意見がありましたら、お願いいたします。

いかがでしょうか。

○志手委員 コメントなんですけども、8ページの事業費の内訳の中で、コストの縮減項目の中の一番上に、歩道及びエレベーターの一部取りやめというのがあります。コスト縮減も非常に大切だとは思いますが、約1,000億の中の8億円ですので、歩道とかはあったほうが良いんじゃないかなと思います。例えば大震災とかがあったときに、車が大渋滞しているときに歩いてしか帰れないとか、あるいは通勤のときに健康のために走っていきたいとか、そういうようなことを考えたら、この8億円のために歩道をやめてしまうのはどうかなと思うのですが、いかがでしょうか。

○事務局 御質問ありがとうございます。

ちょっと説明を端折ってしまったのですが、今ご覧いただいているページの右側のほうに、地元要請を踏まえた歩道の追加という項目が一番下にございまして、運河をまたぐ主橋梁部については、川崎市さんからの要望などもあって歩道を追加してございます。

その後、いろいろとコスト縮減について検討した結果、アプローチ部というのは東扇島

にかかる陸上の部分なのですが、ここについては歩道をなくして、要は主橋梁のところは歩道を渡ってエレベーターなりで、また地上に降りられるということで、最小限にしようといういろいろ調整を行った結果、若干わかりづらいのですが、追加コストと縮減コスト両方に記載させていただいております。

○志手委員 橋梁のところは歩道があって、渡った後は道路のところに行くということですか。

○事務局 渡った後は道路があり、東扇島内を移動できることになります。

○志手委員 わかりました。

○朝倉委員長 これは 36 億円から 8 億円を引く分だけ新たに積んだというほうが正しいですね。今おっしゃったように、地元からの要請だけれど、地元も負担するところが重要だと思います。

地元が負担しなくても、頼んだらつくってくれるのかと誤解されるとよくないのですが、川崎市も応分の負担をされるので協力して一緒にやりましょうということだったと思います。

○事務局 歩道の分について、臨港道路全体と同じように、川崎市さんから 3 分の 1 の負担をいただいているということでございます。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。

○池邊委員 質問です。臨港道路の東扇島のところから 4 車線を 6 車線に拡幅ということで、川崎臨港警察署前の交差点まで行くわけですがけれども、ここはおそらく産業道路とかに連結しているところだと思います。この 6 車線に増やすところまでは良いのだとは思いますが。その先のどこまでをネットワークというか、影響を捉えるかという部分なんですけれども、ここについては特に問題がないということによろしいのでしょうか。

○事務局 拡幅事業としては、今ここにお示ししている部分ということになりますので、ネットワーク上は問題がないと思います。

○池邊委員 おっしゃった車両台数がこの交差点に入っていくということに対して問題はないのかということでお聞きしています。

○事務局 今の質問で、6 車線としたところは単純に車線をふやして容量をふやしたということではなくて、実態は、水江町側から交差点のところ右折車線が非常に渋滞するというので、右折レーンを設けるという意味合いがあって、結果的には 1 車線ふえたような形だというふうに理解していただければと思います。

○池邊委員 わかりました。ありがとうございます。

○朝倉委員長 ほか、いかがでしょうか。

事業費増については、耐震設計の見直し等、ある意味やむを得ないものによるものかなり大きな割合を占めているので、確かに非常に大きな事業費増ではありますが、いたし方ないと思います。

その一方で、便益を計算するとき、OD表を見直すわけですが、この見直すOD表というのは、道路局が将来需要予測されるときに使われるOD表の上に、臨海部の開発による分を乗せたということですか、それともOD表の内側に開発関連交通が含まれているという理解でしょうか。

○事務局 全体のOD表そのものは、道路局のOD表でございます。

ただ、我々臨海部のこの臨港道路の延長3kmと非常に短いものですから、特に臨海部の交通渋滞の緩和に非常に効果があるということで、東扇島の中を細分化した上で、別途、先ほど御説明した大規模物流施設の立地とか、貨物の伸びなどを勘案してOD表を見直しております。

ですから、本当にごく一部のOD表を見直しているということで、その部分は元のOD表よりは新しい値に切り変わっております。

○朝倉委員長 もちろん私も道路局のOD表を絶対に守らなければならないと言っているわけではなく、しかるべき根拠があれば、より適切なものにしていただく分には構わないと思います。

ただ、便益を積み増すために、局所的にあるところだけOD表を積み増したと変に理解されるのはよろしくないので、そのことについての合理的な説明はできるようにしていただければと思います。

それはほかの道路事業も同じで、標準的な将来OD表を使いましょうと言っているのに、便益を増やすために、あるところの周辺だけ理由なくOD表を積み増すのはよくない。ゾーニングを適切に取ることも含め、場合によっては道路局の将来需要の予測の中には反映されてなかったような項目もあるので、それを便益計算の際のOD表に乗せましたということであれば、それは別にまずいということはないと思います。そのことは明記された方がいいと思います。

○加藤委員 資料の6、7ページを拝見すると、平成28年から平成30年のたった2年間で、こんなに変わるのだろうかという気がします。ただし、資料を見ると、平成29年と

30年で急激に物流施設がいろいろ建ってきているということですので、需要がすごく増えてきているのは確かなようです。さらに言えば、今後も増えそうだということも見込めそうです。そう考えると、以前の時点においてこうした増加が見込めたかどうかというのを少し聞きたいところです。急に増えたという事実があるということであれば、需要が増えてしまうということの計算はやむを得ないのかなという印象を私は持っていますけれども、その予見性についてはどうだったのでしょうか。

○事務局 予見性という観点でいいますと、物流施設については民間の施設でございますので、なかなか前回の再評価時はここに色を塗られている三つについては予見できなかったということでございまして、その後のいろいろな行政手続、環境アセスの手続などから情報を収集した上で、今回、見直したということでございます。

○事務局 少し補足させていただきますと、同じ6ページの左上のところに、コンテナ貨物の航路数が出ておりますが、特に、例えば29年度までは航路数が5航路だったのが東南アジア航路も非常に増えたことにより、30年度には10航路に増えております。それに伴って、東南アジアからの食品輸入が非常に増えており、当然、冷蔵ものですので、倉庫だとかも必要になってくるということで、このあたりが非常に大きいと思われます。

その背景は基本的には、東京港が非常に限界に達していて、物流施設も含めて、立地余地がないということかと思えます。

○加藤委員 港を建設する側はパブリックかもしれないけども、それを活用するのは民間なので、民間の行動を予測するのがなかなか難しいということの典型例なのかもしれません。予見が難しかったんだなというのをよく理解できました。ありがとうございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

ほかはいかがでしょうか。

それでは、特にほかに御意見がないようであれば、本件の扱いなんですけども、費用は確かに前回よりも大きく増えたところはあるんですが、便益を精査すると十分な便益があるということでもあり、その他さまざまな効果もあり、かつ関連自治体等からもポジティブな御意見も出ていることから、原案としては、引き続き事業を継続していただくということが出ておりますけれども、その方向でよいでしょうか。

〔「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、本件につきましても、対応方針原案どおり進めていただくということで取り扱いたいと思います。ありがとうございます。

本日の案件は以上となりますので、進行を事務局にお返しいたします。