

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成24年度第7回）

議事録

■重点審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

○家田委員長

それでは、東京湾岸道路と大井合同庁舎の2件につきまして、まとめて審議をお願いします。

○笠委員

資料3-5-①で東京湾岸道路の事業には、内陸部の渋滞状況を緩和することと、地域開発の強化の2つの目的がありますが、内陸部の既存の幹線道路が非常に混んでいるということはわかりましたが、今回の再評価区間で2カ所の間は事業化がされていなく、つながっていませんが、全国平均の1.2倍に達している損失時間は短縮できるのか。

少しずつ切れ切れに供用されているが、最終的な目的に対してどの程度の利用があるのか教えていただきたい

○事務局

今の事業区間だけでは路線が切れてしまうため整備効果は限られると思いますが、今回の便益の算定に当たっては、例えば首都高を通じて並行する路線と連携しながら利用すると考えました。その結果、所定の方式で計算するとこれだけの時間短縮や交通事故の減少、走行経費の削減になるという効果が見込めるということです。

○笠委員

要するに、この未事業化区間のところは、別の道路と接続しているということですか。

○事務局

そうです。湾岸部のこの357号や首都高の湾岸線を通れば、より早く内陸部の渋滞にかからずに行けるという利用者にもメリットがあり、沿道の環境や交通事故の減少などの効果が見込めると思っています。

○家田委員長

要は高速道路は比較的足の長いものが乗るし、それと併設される一般道には、相対的に足の短いものが乗る。どちらも現道であるところの内陸側の道も通ります。

今の計算は、開通している部分が限定的なものなので、発生する便益が限定的ですが、前やっていた計算は、全部通したときの前提で計算したので便益が多かった。

○鈴木委員

東京湾岸道路の資料3-5-①13ページで、用地取得率が92%で供用開始年次が平成33年度になっていますが、東扇島は一部暫定供用、横浜ベイブリッジも一部暫定供用と図表にあります。東扇島は平成28、29年度に工事が完了します。平成33年度まで待たずに供用開始するところがあるのか教えていただきたい。これによって便益が変わってくると思われます。

○事務局

本牧や磯子は平成28年度に一部供用します。来年度、根岸区間も一部供用する予定となっています。従って、最終の平成32年度までにも部分的に供用する区間があります。

○家田委員長

質問の趣旨は、計算されている便益の中には事前に開業する部分が入っていないのかという質問でしょう。それは入っていない。その部分を入れるとこれより高くなるが、そこまで細かい計算をするのがすごく工事の事情によって大幅に変わるので、マニュアル上はこのプロジェクトが全部終わってから50年の供用という計算になっています。だから、鈴木委員より指摘のあった部分は、便益を上乗せする余地があるということで、小さ目に見積もっているという話だと思います。

鈴木委員、今の点はよろしいですか。

○鈴木委員

はい、わかりました。

○大野委員

資料4-2-①で既存の庁舎の改修等で対応できるということであれば異議・異論はありません。分散している施設を集約化するときの引っ越しする今ある場所は当初どのように利用されると考えておられたのか。例えばこれ、民間に払い下げるとか、他の施設、国の機関とかに有効利用するという形で何らかその跡地の利用も考慮すると、もしかするとこれ集約化するという事は重要な事業になると思われませんが、教えていただきたい。

○事務局

趣旨としましては立体集約化、移転・再配置することにより財産処分していく。実際に、またその跡地に集約化できるものは集約化していくということで、できるだけ効率的に移転・再配置計画をしていこうと財務省で決められたものです。大井合同庁舎につきましても、大井税関出張所自体はその敷地で大井合同庁舎を建てようということになっていますので、現地建て替えと考えています。

○佐々木委員

東京湾岸道路の資料3-5-①で基本は利用の観点で主に書かれていますが、防災面でこの道路が非常に重要だということが触れられていないような印象ですので、もう少し強調されてもよいと思います。

○事務局

資料3-5-①7ページ左の絵のところに基幹的広域防災拠点がある東扇島地区にあると示しています。こういった防災拠点との連絡にも役立ちますし、さまざまな防災面での効果もあると思います。

○家田委員長

防災拠点への接続性だけではなくて、極めて重要な地域に関する代替路線の確保という意味もあるという指摘だと思います。

○事務局

代替路線としての効果について 資料に追加させていただきます。

○家田委員長

資料4-2-①5ページの不具合状況という中の文言にある「分散」というのは不具合なのでしょうか。

○事務局

不具合と考えています。実際に本来業務をやるために必要なものが面積を確保できないということで別地に庁舎を建てたりとか、あとは借りたりということでやっているものについては、やはり庁舎の機能として分散を解消するというものが急務だと考えます。

○家田委員長

わかりました。そうするとこれは分散による非効率という意味ですね。

○事務局

そのとおりです。

○家田委員長

文言を直しておく、よりわかりやすいと思います。

○堤委員

この分散ということに関して、大きな地震直下型が起こった場合に、この現事業計画地は非常に海辺にあります。むしろ分散は非効率かもしれませんが、逆にバックアップ機能をきちんととられているのか教えていただきたい。

○事務局

バックアップ機能については業務を実施する入居官署の判断もあると思います。海辺に近いところで地震や津波は懸念されますが、東京都の被害想定では、津波高は2メートル程度であり、敷地は海面から5メートル程度ありますので、津波による浸水は発生しないものと考えております。

○蟹澤委員

資料４－２－①で結論としては事業を取りやめて耐震補強ということですが、耐震補強もこれだけ古いものの補強をすると結構お金がかかるのではないかと思います、東京税関単独での耐震補強費用と、全体を耐震補強するのはどれくらいかかるものか教えてください。

○事務局

全体までは把握できていませんが、東京税関につきましては耐震補強を２．６億ぐらいで対応できると考えます。

○蟹澤委員

単独で２億ぐらいというと、もともとの計画の約９０億に比べると安価だと思いますが、全体的にやると、それなりにかかるということは予想できるということですね。

○事務局

そのとおりです。今回の合同庁舎の不具合解消というのは、もちろん耐震性能の不足もありますが、それ以外に分散の解消とか、実際にそもそも老朽して４０年経って老朽化している庁舎を新しく建て替えるというところもあるので、まずは早期に必要な耐震改修をやるということで、その合同庁舎の機能そのものがそれで代替されるというものではないと考えています。

○鈴木委員

先ほど大野委員より指摘ありましたことと関連しますが、関東地方整備局管内では耐用年数が過ぎて建て替えを迫られているような施設はたくさんあって、計画的に統合して新しくするという手続きは決められているのか教えてください。

○事務局

実際に建物の状況を見て、築年数や老朽化等の劣化の状況を見たらうで建て替えなのか、改修で対応するのか判断しています。

また、官公庁施設の建設等に関する法律では、建て替えるときにも可能であれば立体集約化、合同化して建てるという考えがあります。本案件は、大井税関の出張所がかなり老

朽化しており、不具合解消のため建て替えを行うにあたり、他の庁舎もあわせて集約化して建て替える計画がされたものです。

○営繕部長

築後30年以上経過している建物が全体の3分の1ぐらいあります。それから、築後20年以上経過が約半分という状況です。そういう中で耐震はもとより、いろいろな不具合の改修等を厳しく優先順位をつけながら順次実施していく。その中の選択肢として建て替えもありますが、なかなか進まないというのが現状です。

○楓委員

平成21年度に予算が見送りになり、それから24年度でも計上が見送りになっていますが、中止をするという決定は事業評価監視委員会を経ないとできないものなのではないでしょうか。もっと手前で収拾をしていれば、より早く耐震の手当てもできたのではないかと考えます。

○事務局

中止の判断ですが、社会情勢の変化や事業の進捗見込みがたらず中止せざるを得ないという場合におきましても、事業評価監視委員会の審議に諮り、最終的には本省になりますが、委員会にて中止の対応方針（原案）の了承を得ることになっております。

○家田委員長

予算の事情からやむを得ず中止という感覚ですが、一方で、一刻も早く耐震補強をしないと危ないということなので、是非一刻も早く実現するような努力をしていただきたいというのは、中止を決める以上、不可欠のアクションとして付帯意見にしていきたい。

また、東京税関大井出張所については京浜港の主要な機能である税関機能を担っている物流施設、港湾施設です。もしこの施設が地震等で、税関の機能が停止すれば大井埠頭や晴海埠頭の機能停止につながり、我が国にとっての大きな損失にもつながります。庁舎の耐震補強にとどまらない、改修を行っていただきたい。

よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○家田委員長

以上2件は、原案のとおりとさせていただきます。

■重点審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

○家田委員長

資料3-6について、質疑をお願いします。

○加藤委員

アンケートの件ですが、Q3の1から4までが期待ということになるのでしょうか。

○事務局

必ずしも期待の選択肢ばかりではなく、Qの2では、環境影響・対策・事例といった項目を設けています。

○加藤委員

ネガティブな答えを出せるのはQ3の6だけですよね。

○事務局

Qの2の5では環境影響の項目もあり、6のところではトンネルについてと必ずしも効果だけではありません。

○加藤委員

アンケートをつくられるときに何が不安ですかというのを書いておいたほうがはっきりすると思います。普通アンケートは、これを選んだ場合には選んだ理由を書き、選ばれなかった場合には、選ばれなかった理由を書くものなので、答えにくいアンケートであったと感じます。今後もしやられるのであれば、そういうことも書かれたほうが書きやすいかな、答えやすいかなという気はしました。

○佐々木委員

大気汚染に関してですが、まず3ページ以降で、他の似たような地形での実測値や予測値を示していただきましたが、まず年平均濃度で、これはバックグラウンドと道路寄与濃度を含んでいる全体ですね。これに関する実測値や予測値は、大体0.014ppmから0.031ppmの間にありました。1点目の質問として、横浜周辺における年平均濃度は、このような値の範囲内に入っているという理解でいいか教えていただきたい。

そのような場合であるとして、トンネルというのが1つ懸念になっていて、トンネルの中で濃度が上がって、それが谷地形のところへ出てくると濃度がより高くなりやすいのではないかという懸念があるわけですが、それに関しては、この3ページを見ますと、より厳しそうな条件のところではバックグラウンドに比べて道路の寄与分というのが2、3分の1、それくらいの値という予測になっていて、圏央道のほうですと、道路寄与分がバックグラウンド濃度に比べて10分の1程度という予測になっています。

2点目の質問としましては、この道路寄与濃度が近畿自動車道と圏央道で数倍ぐらい値が違いますが、このような相違は地形条件の違いによるものと理解すればいいのか教えていただきたい。

いずれにしても、圏央道の道路寄与濃度の値が全般的なバックグラウンドの値、日本全国の似たような地形のところでのデータに比べて1オーダー低い値で予測されているということです。予測が例えば10倍外れた場合でも環境基準を概ね下回るという理解はできると思います。

○事務局

横浜市の自排局の平均値は0.025ppmです。最大でも0.031ppmで、一般局の平均は0.018ppmです。

3ページの左と右の、近畿自動車道と圏央道の道路寄与濃度の違いですが、主な要因としては、予測計算に用いる排出係数の違いが大きな原因と考えます。左は平成8年のアセス時で、右は平成24年です。例えば圏央道の場合も、平成6年のアセス時は0.002ppmだったのが、平成24年では0.0012ppmと大きく減少しています。

○佐々木委員

横浜の中には比較的高い濃度が出るところもあるということだと思いますが、これは測

点によって相当ぶれることだと思えます。この場所は圏央道のほうで年平均濃度0.017ppmという予測値だと思えますが、実測値でしょうか。

○事務局

予測値です。バックグラウンド濃度の0.016ppmは実測値です。道路寄与濃度が予測値で、その両者を足し合わせた平均濃度は予測値になります。

○佐々木委員

実測値が現状のところでは0.016ppmという値で、横浜の中で見るとかなり低いほうにあるということですね。

○事務局

環境の現地の状況を把握している場所は大きく2つあり、1つは道路の影響を把握するために設置している箇所、もう1つは一般的な大気環境を把握するために設置している箇所があります。一般的な環境を把握するところの平均的な実測値は、平均値0.018ppmで、今回の予測値0.017ppmは、おおむね横浜の標準的な状況と変わらないと考えます。

○佐々木委員

大気は基本的には非常に拡散性が強いということで、それを反映して日本全国で見ても濃度の空間的な変化はあまり大きくないと理解できます。

道路寄与濃度ですが、仮に過小評価だったとしても数倍以内の誤差にはおさまっているという理解であれば、このデータから見る限りでは環境保全目標を下回っているとは理解できると思えます。

○鈴木委員

資料3-6-①17ページの「その他の検討項目」で、事業用地内の有効活用、トンネルの地上部についての有効利用や施工費用がありますが、住民の方々と対話する内容なのか教えていただきたい。

○事務局

事業用地内の有効活用につきましては、現計画であれば神戸橋が地上にありますので、高架下の利用についての検討や、地下の場合は換気のための施設の検討など、地上が何らかの用途に使われてしまうことも含めて検討の対象にさせていただいています。

施工費用につきましては、過去の技術検討会の中で住民の皆様から、こういう案に変えたときにどれぐらいの費用がかかるのかという質問があったため、評価の中に含めています。

○鈴木委員

要するに施工方法によって費用がかかることを説明するという理解でいいのか。

○家田委員長

ポイントはこの内容が何という話よりも対話をするというところが最大の眼目です。

地元との対話の日程は決まったのですか。

○事務局

まだ日程は決まっていますが、年明けで調整中です。

○家田委員長

是非真摯な対話をとっていただきたいと思います。

○笠委員

大気汚染の要素は他にもあると思いますが、他の項目についても、二酸化窒素と同様であると理解してよろしいでしょうか。

○事務局

他に浮遊粒子状物質（SPM）も項目としてありますが、それも基準を満たしています。

○田邊特別委員

住民との対話が不十分だったという点について、事前からかなりもめている案件にもか

かわらず、なぜ説明が不十分だったのか。例えば下越えが適切かどうかという意見が住民説明会で出たときに、どういう返答をして、どうしてこじれてしまったのか。

また、どのような工夫をして住民の方に納得していただく対話の進め方を考えているのか教えていただきたい。

○事務局

技術検討会において下越えについて、過去10回議論を重ねてきておりますが、住民側から提示していただいた案を幾何構造的になかなか満足しませんという形で口頭で説明しています。そのかわりに事業者側の案をベースに議論させていただいた経過があり、住民側の皆様からしてみると、自分たちの案を具体的に議論していないと思われているようです。

今後は、住民の皆さんが不安に思っているところをしっかりと聞き取りして、話し合いをさせていただく形で進めていきたいと考えています。

○局長

今まで当該区間を担当する事業者はNEXCO東日本ということで、対応はNEXCO東日本で主にやっていたわけですが、関東地整は事業者にお任せしていた部分もなきにしもあらずだったと思っております。

説明時にも申し上げましたが、今後は対話をするに当たって、横浜国道事務所、関東地整も連携して、一緒になりながら話を進めていきたいと考えます。

○家田委員長

大変力強い言葉でしたが、両者協力して、連携して、真摯に対応していこうと、局長からの決意のほどを伺いました。

他に質問・意見はございませんか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長

一旦質疑を中断し、休憩時間を取りたいと思います。

休憩時間中に委員の中で協議させていただき、再開後、本件に関する結論を出したいと

思います。

再 開

○家田委員長

それでは、再開します。

本件、一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚）につきまして、休憩時間中に委員の中で審議をし、次のような対応方針を決めさせていただきました。

これから読み上げますが、この文章は、事前に私がたたき台をつくって、各委員に回送し修正を加えてきました。さらに、本日の先ほどまでの審議を経て、休憩時間に再度修正をしたものです。

それでは、読み上げます。

一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚）対応方針。

以下の付帯意見を付して事業を継続とする。

以下が付帯意見です。

1、首都圏の高規格幹線道路ネットワークの一部を構成する本件は、首都圏内陸部と京浜港をつなぐ、我が国の将来にとって極めて重要な事業ということが出来るが、事業開始以来、今日まで既に24年を経過しており、できる限り早期の完成と供用が強く望まれる。

2、本件は良好な住宅地に、主として地下に幹線道路を建設しようとする事業であるから、地域住民との十分な対話を基礎に置きつつ、環境対策や安全対策に現実的な範囲で最善を尽くすことが不可欠である。

3、本件の用地買収は、地区や土地利用にかかわらず、全体として約74%にまで進んできている。しかしながら、地区によっては住民と事業者との間で円滑な対話が行われているとは言いがたい状況にあった。このたび、道路構造の比較検討について地域住民との対話を行うこととなったと聞くと、今後は本件の重要性に鑑み、こうした対話をさらに進め、事業を進められることを強く期待する。

4、本件に関する環境対策については、所定の手続に基づき検討が進められてきたところである。しかし、特に本件が良好な住宅地に建設される、我が国の将来にとって極めて重要な事業であることに鑑み、これまで蓄積されてきた高規格幹線道路の整備における環境対策の経験を十分に活用し、環境対策に積極的に取り組むことを望む。

この際、国土交通省と東日本高速道路株式会社は協力し、その担当区間にとらわれず、

地域住民との十分な対話を実行することが必要である。

以上です。

各委員からつけ加えて発言はございますか。よろしいですか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長 それでは、この件に関する審議は以上とさせていただきます。

■一般審議案件 継続審議案件 再評価対応方針（原案）の一括審議

○家田委員長

まず道路の3件について質問やコメントをお願いします。

○堤委員

坂城更埴バイパス資料3-4-①で事業進捗が20年も遅れたというのはどういう理由だったのか。それから平成24年度より、まとまった用地取得ができた箇所から埋蔵文化財調査に着手とありますが、これによってまた遅れは生じないのか教えていただきたい。

○楓委員

用地買収がまだ33%しか進んでいません。計画表ではあと2年間で100%となっていますが、実現性はあるのでしょうか

○事務局

都市計画決定は昭和60年で、事業化になったのは平成20年度です。用地取得については平成22年度から、着手しているところです。

文化財については、まとまった段階で発掘を行う予定にしています。平成24年度には文化財の発掘ができるように、県と調整中です。

用地取得が33%と非常に少ないということでございますけれども、今現在、平成24年度の段階で約半分ほどまで来ていますので、これから千曲、信濃を含めて、全面的に用地を展開していく予定です。用地取得を含め、早期完成を目指しています。

○鈴木委員

春日部古河バイパス資料3-2-①11ページで、昭和60年度に用地は100%取得済みで、このうち2車線を現在供用していますが、事業化となった平成18年まではその土地はどうなっていたのか教えていただきたい。

○事務局

昭和60年までに用地取得完了、昭和59年に2車線暫定供用し、一旦暫定供用の時点でこの事業を休止をしまして、その後、交通重要の増加や周辺の開発の進展、圏央道の進捗を踏まえ、平成18年度に再開しています。

○家田委員長

その間、用地をずっと持っている必要がどこにあるのだという質問です。

○事務局

その間、用地を有効活用していませんが、将来的な計画を見越しまして、途中だと用地を買い足すことは非常に困難ということもあり、将来計画に基づいて取得していました。

○道路部長

将来的には6車線、あるいは、4車線という通行になるだろうということで、用地は一筆で持っておられる方が結構いますので、最初から4車線、あるいは6車線と全部取得させていただいています。4車線、6車線の需要がない時期が随分ありましたので、その時点では2車線を供用し、残りの土地については適切に管理をしつつ持ち続けてきました。そのうち交通量が増えた段階で、その土地を利用して4車線から6車線への追加を進めていきます。

○家田委員長

例えば2車線分だけ用地を買い、その沿線にいろんなものが張りついて、広げるときにはとんでもない値段になったり、住民にとっては迷惑をかけることがある。だから、とりあえず交通量が増えるまでは、土地は使わないけれども用地だけは確保しておこうという典型例です。

○大野委員

東埼玉道路も坂城バイパスも延伸ということですが、このバイパス一本を幾つか細切れにして、事業評価を行うのは非常に非効率のような気がします。評価する上でも一体的に評価すべきものと思いますが、なぜ細切れにされたのか教えていただきたい。

○事務局

ある程度は一定の整備効果が見込めるような単位で評価をしていくことが理想だと思いますが、現時点の事業評価のスキームではそれぞれ事業化した単位ごとに評価をするようになっています。

将来的な課題としてしっかりと承らせていただきます。

○家田委員長

資料3-4-①で今回対象になっている区間の前後はまだ調査中区間ですが、今回対象区間を最初にやる意味は、どのような理解になるのか教えていただきたい。

○事務局

資料3-4-①2ページ目の図面で、現道の杭瀬下交差点の渋滞が一番激しいです。

赤い点線部分が対象区間で、その左は暫定2車線で既に供用しています。

また、今回事業をしている終点部には県道の塩崎バイパスがあり、この県道とつながることによってネットワークとして各区間が強化されることで、それにあわせて整備を進めています。

塩崎バイパスは一部用地が買収されていなく、県で収用手続きを同時に進めています。

○家田委員長

それでは、道路事業3件とも特段の付帯意見はなしで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〕

○家田委員長

引き続きまして、霞ヶ浦の案件につきまして議論をお願いします。

○笠委員

非常に詳細に調べていただきまして、ありがとうございました。かなり納得しています。従来の段階では理解できていなかったところもはっきりしてきました。要するに、霞ヶ浦での汚濁の要因というのが、外部要因と内部要因とあって、今回の調査の対象になっているのは浚渫であって、国土交通省がやっているのは、内部要因の底泥からの溶出のところだけであって、このプロジェクトは非常に包括的なプロジェクトで、それ以外の省庁であるとか、広域自治体、基礎自治体を全部巻き込む形で、それ以外の国交省以外のところは外部要因をやっていると理解しています。

内部要因の底泥からの溶出については、19ページで窒素についてはほとんど目標を達成しており、リンについては微妙ですが全体としては減っており、全体としては国交省の立てたプログラムの目標に近い達成をされています。しかし、16ページで窒素とリンから構成されるCODについてはほぼ横ばいであるということは、5ページに戻って、外部要因は機能していないのではないかと思います。

自治体や他省庁と連携して、底泥への蓄積が進まないように、努力をしていただきたい。

是非何らかの、PFI等を使うということも含めて、助言をするなりしてコントロールをしていただきたい。また、CODという指標の信憑性に疑問があるのであれば、国際標準として新しい環境基準をつくっていただきたい。

○鈴木委員

単純に浚渫効果というのは、どこを見ればいいのか補足して説明していただきたい。

○事務局

資料2-2-①19ページの溶出速度が、計画で7割削減しているのが直接的な効果になります。

資料2-2-①6ページ、T-Pのグラフを見ると底泥溶出の割合がかなり半分以上もあるということで、アオコとか透明度、その複合的な効果になっていますが、こういった溶出が占める負荷の割合から見ると、相当程度、透明度やアオコに対する効果も浚渫の効果から一定の部分はかなり含まれていると考えます。

○事務局

補足ですが、18ページに底泥浚渫の効果を示していますが、底泥浚渫をすることによって底泥部分の貧酸素状態がよくなってきており、また底生生物の確認種が増えてきています。底生生物を魚が食べ、その魚を人間が食べるという物質循環の経過で、その負荷も正常な物質循環に戻ってくるという期待があり、このような効果も一つの指標として示しています。

○楓委員

整備局管内で霞ヶ浦、印旛沼、手賀沼という3つの湖沼が特別措置法に制定されていますが、他の2つの湖沼と比べ、霞ヶ浦というのはどういう湖沼になるのか教えていただきたい。それから、日本が持っている底泥処理の技術というのは、国際的にどのレベルのものであるのか参考までに教えていただきたい。

○事務局

手賀沼の状況ですが、霞ヶ浦と比較するとN、Pは2倍に近い状況で手賀沼は推移しています。

流域でも頑張ってもらっていますが、相対的には霞ヶ浦のほうが数値的にはいい状況です。

それから、下水道、上水道は高度処理でN、Pの処理をしておりますが、日本の技術が相当進んでいると思われまます。

ただ、もう少し違う物質を除去しないと低減できないということもあり、技術的な研究が進められていると聞いています。

○事務局

補足ですが、高度処理型の下水の一步上に行く、リンの分子を吸着する処理を、霞ヶ浦の流域センターにおいて民間と技術提供しあい去年から実験しています。それから、浚渫の技術では、一旦、船に土の底泥を上げて薬品で処理する技術も瀬戸内海では試験的に活用されている状況です。

○佐々木委員

資料 2-2-① 2 ページの経年変化のグラフですが、最近の情報を入れていただきたい。

それから、16 ページで国立環境科学研究所と書いてありますが、国立環境研究所ですので訂正をお願いします。

18 ページではDOが改善されている効果が出てきて、それにあわせて、底生動物の種類は増えていることが明瞭に示されていますので、非常に貴重なデータであり、効果が発現しているといえると思います。

このときに動物の数も一緒にモニタリングされていたのでしょうか。モニタリングは非常に大事なので是非お願いしたいと思います。

それから18 ページ左側のDOの図面で、平成12年を過ぎたあたりから突然改善していますが、浚渫自体は前回委員会（11月26日）の資料の2 ページ目を見ると、平成3年ぐらいから浚渫量が増えており、かなり時間が経ってから改善したように見えますが、モニタリング点周辺で浚渫をした直後にDOが上がっている。つまり、測点の問題ではないのかなと思われることからコメントを入れておかないと誤解を招かないかなという気がします。

浚渫に関しては効果がどのぐらい持続するのかという懸念があると思われませんが、是非長期的にモニタリングをしていただき、大学や研究機関等興味をもってモニタリングをするということであれば協力をいただいて、環境がよくなるというのは、どういうプロセスで起こっていくのかということが、今後明らかになっていって今後の環境事業に反映されていくと非常にいいと思います。

○家田委員長

18 ページ左のグラフが、平成13年もしくは14年以降が、何かこれ以前とこれ以後で、どこが顕著なインパクトなのか教えていただきたい。

また、17 ページの透明度の図で、縦軸の単位を教えてください。

○事務局

先に委員長より質問いただいた透明度の縦軸単位は深さ方向にどこまで見えるか表示メートル（m）です。

佐々木委員より質問いただいた資料の作り方については、この事業の着手までにどの

ような背景があったか、当然データを我々は持っていますので、きちんと作り込みはさせていただきます。

それから、底生動物のモニタリングについては、種類のみで量についてはやっております。

18ページ左側のグラフですが、このデータは溶存酸素という水のデータですが、霞ヶ浦の西浦中央のデータで、西浦全体を測定している地点となります

それから、持続性の件ですが、800万立方メートルという大量の浚渫をやった経験は、他の湖でもありませんので、今後のモニタリングについては充実を図っていきたい。

委員長より質問いただいた平成13年地点で飛躍的に変わっている背景についてですが、外的要因は特段考えられませんがこの時期にプランクトンの種類が若干変わっています。

これ以前はアオコの原因になるプランクトンが多く見られたが、それから若干大きめの珪藻類というプランクトンに遷移をしています。

なぜそういう遷移をしたのかというのは解明できていません。

○家田委員長

まだよくわからないということですね。

○事務局

はい。

○楓委員

WTPが上昇してきている背景の中で、例えばウォーキングや教育学習のプログラム等充実してきている状況も資料に記述されてもいいかと思います。

○佐々木委員

DOの値は西浦の中央での値だと説明いただきましたが、この場所は浚渫した場所とは違います。そこでこれだけの効果が出ているというのは、相当すごいことだと思います。多分、これだけの改善が見えるのは、世界的にも極めてまれなケースではないかと思います。

○鈴木委員

これだけお金をかけて環境改善をして、自然再生をしており、これをきちっとモニタリングをした結果とそれに投資効果があるということをアピールしていただきたい。きちっとしたモニタリングと技術蓄積、こういったものをまた他の全国の湖沼に応用できるような形で持続されることを希望します。

○家田委員長

事業が非常に長期にわたってやっていかなければいけないものですが、どこかの時点で事後評価ということになるのでしょうか。

○事務局

平成30年に浚渫土の処理が完了するので、その後に事後評価の報告をさせていただきたいと思います。いろいろな波及効果等も指標に入れながら、効果の報告をさせていただきたいと思います。

○家田委員長

平成30年というともものすごく先ですが、浚渫が一段落したことで、浚渫についてはこうでしたみたいなことを、何らかの格好でまとめをしておくことを私個人としてはお勧めしたいと思います。

それから、佐々木委員からも、この事業はかなり画期的に成果を上げている可能性も高いというようにお話でしたので是非、モニタリングをしながらレポートもまとめて、報告いただけたらありがたいと思います。

○事務局

県の環境審議会と一緒に計画もつくっておりますので、そのような場に情報発信させていただきながら、広くPRをさせていただきたいと思います。

○局長

今は第6期の水質保全計画になっています。これが平成27年度までのため、浚渫以外のいろいろな対策も含めて、効果なりフローアップなりをして、水質保全計画全体とし

て県、環境省、関係機関が検討していき、その結果は公開していきます。

○家田委員長

もろもろの資料を整えていただくという前提つきで、継続ということでいかがかと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○笠委員

国交省だけで2, 300億円で、他の省庁、あるいは、全体でのプロジェクトでまとめると、相当な額を重ねていると思いますので、何かトータルで評価するようなことがあってもいいと思います。

浚渫だけで評価するとか、下水道だけで評価するというばらばらではなく、トータルで効果があったかどうかということをしていただきたいと思います。

○家田委員長

ポイントは、関東地整の事業としてだけで考えるのではなく、いろんな他の合わせ技もトータルで判断できるような、いろんな仕組みを考えていただきたい。恐らくはその諸施策のバランスや何かについてもいろいろ検討する余地があるのではないかという指摘からの発言だと思います。どうか議事録に残して、そして今後の事業に活用していただけたらと思います。