

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成 26 年度第 3 回）

議事録

■一括審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・相模川直轄河川改修事業
- ・那珂川直轄河川改修事業
- ・久慈川直轄河川改修事業

（上記事業について事務局から概要説明）

○家田委員長

まず最初に、一括審議案件、河川案件の三つの審議を始めたいと思います。

○事務局

それでは、一括審議案件でございますが、これは、昨年度より審議を効果的・効率的に行うことを目的として取り入れさせていただいております。

本日の一括審議案件は、河川事業の相模川、那珂川、久慈川の直轄河川改修事業の 3 件でございますが、お手元の資料については、各委員に事前送付させていただき、前回の評価から事業にかかわる情勢の変化が軽微であることを既に御確認いただいております。

また、委員から御質問及び特段の御意見はございませんでしたので、対応方針を原案どおり事業継続とさせていただきたいと考えております。よろしく願いいたします。

○家田委員長

はい、どうもありがとうございます。

今の相模川、那珂川、久慈川でございますけれども、事前にごらんになってはいただいておりますけれども、そのときに思いつかなかったけれど、今思いついたという御質問でも結構ですし、もしございましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。特にありませんか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長

それでは、対応方針につきましては、事業継続という扱いでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

はい、ありがとうございます。

では、御異議がないようですので、一括審議案件3件につきましては、いずれも事業継続とすることにさせていただきたいと思えます。

■重点審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（五霞～つくば）
- ・一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（つくば～大栄）
- ・一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（茂原～木更津）

（上記事業について事務局から資料3-2-①により説明）

○家田委員長

続きまして道路事業、重点審議案件、いずれも圏央道の案件でございます。

対応方針のほうは後でまとめて議論するとして、まずは以上3件につきまして御質問をいただいて、お答えいただくというふうにしたいと思えます。

どこからでも結構です。3件に共通する事柄でも結構です。どうぞ御発言いただきたいと思えます。

○大野委員

53ページの事業の見込み等のところで、一つ意見があります。二重線の枠で囲った最後の四つ目のポチで、「今後の交通状況を踏まえ、全線4車線整備について検討する」と、これはこれから検討をされるのでしょうか。さっきの御説明の最後にありましたように、これはやはり4車線で整備すべきもののように思えます。ですから、ここの表現はこ

れでよいかどうか、それをお伺いしたいと思います。

○家田委員長

もう少し御質問いただいてから、答えてもらいましょう。

ほかにかがですか。

○楓委員

今のお話に関連しますけれども、ここの部分は非常に観光的に重要なルートでございまして、平成42年でいいのかというところも思うぐらいで、成田・羽田のこれからの発着量がふえたときに、まずは4車線を早期に進めて、それから、できれば早期の供用を目指していただきたいと思っております。

○家田委員長

途中で口を挟むのも何ですけれども、今やっている事業の再評価というパートと、その先をどう考えるべきかというのは、またちょっと分けた議論が要るかと思えますけれども、この先をどう考えるべきかということは、最後の対応方針のところに出てくるかと思うので、そのときに議論することにして、まずは、ここまで進捗中の事業についての御質問、レポートに関する御質問がありましたら、もう少しお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

素朴な質問を私からも。

9ページでいくと、この3件については、都市計画決定の年次と事業化の年次がそれぞれ、都市計画決定のほうが1年ないし数年遅いんですね。それは、通常の都市施設の整備では逆なわけだけでも、都市計画決定しておいてから、さあ事業化するかだと思えますけれども。この場合は、この圏央道のどの部分が、何の部分が、都市計画決定が必要なものであって、それは事業化よりも遅くていいというところを御説明いただきたいと、これが1点目。

それから2点目は、例えば21ページを見ますと、事業の評価。表がついていて、例えば事業全体と残事業とを見比べていくと、総事業費でいくと2,435億円に対して残事業が682億円、大体28%残っているんですね、残事業がね。それで、今度は維持管理費というところを見ると、339億に対して312億、92%残事業に残っている格好

になりますね。それで、例えば最後の52ページを見ると、同じく三つ目の区間について、総事業費の2,336億円中285億円、12%が残事業で残っていて、維持管理費だと、220億円中17億円という、8%が残っていると。

これを、例えば最初と次のを見比べてもらおうと、随分これは維持管理費の残事業におけるパーセントが違うじゃないですか。一つ目は92%ですし、三つ目は8%ですよ。これは、残事業の維持管理費というのはどういうふうに入れているのか、それ自身がよくわからないんですけど、解説いただけたらと思います。

ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

では、ここまでの御質問にお答えいただけたらと思います。

○事務局

まず、大野先生、楓先生から御質問のありました4車線化の検討について、御説明させていただきますと、現在、東北道より東側の区間、まずネットワークの形成を図ることを推進しておりまして、まずつなげるということを前提に整備をさせていただいております。それで、42年が遅いじゃないかということですが、まず全線をつないだ後に、交通の状況を見ながら検討していくと。

先ほど、53ページの表現の話がございましたけれども、4車線の整備の検討というわけではなくて、4車線の整備着手時期です。どういう交通状況のときに着手すべきかというようなところについて、引き続き検討していきたいという趣旨でございます。

それから、家田先生から御質問がありました、事業化の後に都市計画が打たれたりしているところで御質問がございましたけれども、昔のことで言うと、事業に全面的に着手する前に、その準備期間とあって、先に事業化して、例えばいろんな地質調査をやったりとか、そういった調査をした上で都市計画の手続に入ったりするような事例もあります。なので、この3区間についてはそういったケースが考えられると思われまして、それが一つ目の御回答でございます。

二つ目の維持管理費の件でございます。まず21ページのところで申しますと、こちらにつきましては、Cのまず全体事業と残事業の割合というところですが、事業費が大分少ないと、小さくなっているというところがございますけれども、こちらについては、割引率等がかかったお金ですので、単純に比較することはできない数字になってはございます。

○家田委員長

いや、いいんだけどね、何でかという、維持管理費というのはできた後、使うわけですよ。だから、この21ページのほうは維持管理費予定額の339億中、92%も残っていますよというのはわかるんだよね、理解できるわけ。だから、こっちはわかるんですよ。

それを、だけど比較すると、今度は52ページのほうを見ると、維持管理費予定額222億円中のほとんどは、92%はもう使ってしまったと言っている図でしょう、絵でしょう。8%しか残っていないんだから。それってどういうことということがわからない。

○事務局

残事業の考え方としまして、今から、これから整備するものに対してどれだけの維持管理費がかかるかになります。なので、これまで事業が大半進んでいると、残りの残事業というのはやはり少なくなりますので、できる構造物等が少なければ、例えば維持管理費は小さくなります。

○家田委員長

ああ、そうか、そうか。本当にかかる額じゃなくて、フィニッシュした部分についての維持管理費は……。

○事務局

見ていないわけです。

○家田委員長

そういうふうに見ているわけね。

○事務局

はい。なので、この区間ですとほぼ全線できておりますので、比較的、全体に比べて小さくなっていると。

○家田委員長

なるほどね。それにしても随分違うなと思うんだけどね。この21ページと52ページでは、ほら、総事業費の比は28%と12%だから、ざっと倍あるんでしょう。だけど、維持管理費のパーセントは、92%と8%ですから、10倍以上でしょう。

○事務局

はい。

○家田委員長

これ、感覚的には合っているの、実務者の感覚からすると。

○事務局

まず、52ページのほうは、28.5キロが全線できていると。一部、暫定2車線の部分がありますので、残り2車線の部分ということで、非常に少ない量でございます。一方、21ページのほうでございますが、こちらにつきましては、まだ開通していない区間が多く残っていると。全線で39.6キロありますが、まだ開通しているのが4.3キロ。

○家田委員長

そうか、そうか。ほとんど仕事が終わりつつあるけれども、最後一步、開通するかどうかのアクション次第で、残事業側に維持管理費が入るか、そうじゃないかという差が出ちゃうのね。

○事務局

出ます。

○家田委員長

わかりました。

○清水委員

今回は圏央道だから規格が大体同じ。道路の規格が同じだから、単価あたりは大体同じ

と思いますが、五霞～つくばの場合は、40キロ区間で事業費が2,435億円、つくば～大栄も40キロで、こちらは事業費が3,041億円、約600億円ぐらい割高になっているのは、何が理由かというのが1点です。

それから、52ページを見ていただくと、これが茂原～木更津の事業評価の事業全体ですけれども、これも確認したいのですけれど。走行時間短縮便益というのは、かかる時間が短縮されたから、ガソリン代はそれに連動して、走行経費の減少便益につながると考えると、これがこの茂原～木更津で走行時間短縮の分に対して、走行経費の減少便益は大体10%ぐらいかなと思って見えています。

そうすると、次の34ページを見ると、これがつくば～大栄ですね。これも3,488億円の走行時間短縮便益で走行経費の減少便益が307億円だから、9%か10%ぐらい。ところが、21ページの五霞～つくばを見ると、走行時間短縮便益が2,900億円に対して、走行経費減少便益が427億と、これは若干高いんじゃないかなという、15%ぐらいですね。その差が、この走行時間減少便益が結構高いのは、何か前の二つの、さっき言った二つの傾向と違うという理由がどういうところにあるのか。その辺を教えていただければと思います。

○家田委員長

ほかにはいかがですか。よろしいですか。

では、お答えください。

○事務局

まず、一つ目の規格が同じで距離単価が非常に違うというところかと思えますけれども。距離単価が違うという感覚でよろしいですか。

○清水委員

いや、一つは、五霞～つくばとつくば～大栄は同じ40キロぐらいで規格が大体同じなんだから、どこに600億円ぐらいの差が事業費に出てくるのかというのが1点ですね。

○事務局

やはり、規格が同じではございますけれども、例えば盛土が多かったり、橋梁が多かつ

たりで、それなりに事業費は変わってくるものと思います。

それに、例えば横断する市道などがあつたりすると、例えばボックスでつくるとか、そういう数が多かつたりすれば、それなりに事業費が変わってきたりすることはあり得ます。それから、土を持ってくる先の距離であつたりとか、そういったことも若干影響してくるものと思います。

二つ目の御質問であつた、走行時間短縮便益と走行経費減少便益の割合というか、その傾向の違いということでございますけれども、基本的に走行時間短縮は、ある地点からある地点までの時間短縮の効果になりますので、それが単純に積み上がります。それに合わせて、多分経費も変わるんですけども、例えばA地点からB地点へ行くときに、バイパスが迂回して距離が長くなる場合ですと、やはり時間短縮は結構図られるんだけど、距離が長くなる分、走行経過が非常にかかってしまう場合がございます。その逆もあり得ます。

なので、走行時間短縮と経費の傾向が少し違うというのは、恐らく、転換されるルート距離が少し違うことが大きな要因かと思ひます。

○清水委員

よろしいですか。五霞～つくばの場合は、時間短縮が2、900億円で、マイナス30分という例示がありました。つくば～大栄のほうは、走行時間短縮が3、488億円で、600億円ぐらい高い効果が出ています。この差が、五霞～つくばはマイナス30分で、つくば～大栄はマイナス40分だと、10分の差が大体600億円ぐらいという感覚なんですかね。

○事務局

10分の感覚プラス、多分交通量の台数が大きく効いてくると思ひます。なので、その区間が10分短縮で、交通量が非常に多いと、やはり便益というのは多く出る傾向になります。

○家田委員長

典型的に挙げているODペアの時間の効果と、あらゆるODペアの、そこに交通量を掛けたものを足したものが、必ずしも一致していないという面もありますね。

それから、今言われたとおり、走行費用減少便益だと、例えば34ページは残事業だとマイナスになっていますから、距離がふえているんですね、残事業の部分についてはね。というのが出たりするという効果になろうかと思えますね。

よろしいでしょうか。はい、ほかにいかがでしょうか。はい、どうぞ。

○楓委員

参考までに教えていただきたいと思うんですが、企業立地のところなんですけれども、茨城圏央道産業コンプレックス基本計画というのは、恐らく県でおつくりになっていらっしゃるんだと思いますが、その計画に対して、現在実際に進出されたところというのは、計画どおりなのか、それとも計画を上回っているのかという、この指標がわからないんですけれども、教えていただければと思います。特に五霞〜つくばとつくば〜大栄のところですけど。

○事務局

御質問のコンプレックス基本計画の進捗状況といいますか、活用されているのかというところでございますけれども、すみません、詳細な数字は当方でも持ち合わせていないので、なかなかうまくいっているのかというのはわかりませんが、開発面積に対して、結構企業さんはどんどん手を挙げていらっしゃるという声は聞いていますので、それなりに順調には進んでいるんじゃないかと思えます。中にはもう開業されている会社さんもおられますので、順次その辺は拡大していくものと思っています。

○家田委員長

よろしいですか。はい、ありがとうございます。

朝香委員が御退席しますので、先に御発言いただきたいと思えます。

○朝香委員

一番最後のほうに関連自治体の意見等が出ていまして、継続してやっていただきたいという意向が非常に強いようでございますし、4車線化ということも多く望まれているかと思えます。

そういうことでは、対応の方針としては、原案どおり進めていただければと思います

ので、どうぞよろしく願いいたします。

○家田委員長

どうもありがとうございました。

対応方針以前のところで、ほかに御発言、御質問はございますか。

質問なんだけど、22ページの例でいくと、スケジュール表があって、今回のH26の次の年にH27、「暫定2車完成」と書いてありますよね。だけど、その上のほうを見ると、設計業務は今後も38年まで書いてあって、その後は「土工橋梁」、「完成」と書いてあるんだけど、ここのH39からH41の部分は、これは暫定2車じゃなくて4車のことを言っているんですか。

○事務局

はい、そのとおりでございます。

○家田委員長

そういうことですね。何を言いたかったかと言うと、この表の表現そのものだと、4車のことというのがわからないということが言いたかったんですけどね。わかりました。

それで、それが区間によって少しずつそのタイムスケジュールが違ってつくってあるのは、例えば22ページと35ページは、これはまあ、おおむね同じですよ。だけど、53ページは、あ、これも同じか。あれ、何か長さが違うんだけど、何でかな。どれも41年になっていますね。だけど、これ22ページと35ページは途中が長くて、53ページは途中が省略してあるのは、これ何でですかね。スタート点が早く書かなきゃいけないからですか。

○事務局

すみません、その区間は全部同じなので、単純に省略してしまっただけです。

○家田委員長

そういうことですか。いや、何か期間が違うのかなと思って見たんだけど。

○事務局

上のところに「～」と書いてありますが、事業期間が長いと少し潰れてしまうので、こちらはこういうふうに表示させてもらいました。

○家田委員長

わかりました。

それにもう一つ関連して、「今後の交通状況を踏まえ、全線4車線整備について検討する」というのは、53ページには書いてあるんだけど、35ページとか22ページには書いていないけど、これはどういう気持ちの違いなんですか。

○事務局

前の2区間についてはまだネットワークとしてつながっていませんので、そちらをまず一生懸命頑張りますというところがございます。一方、木更津から茂原長南のほうは、もう既に暫定2車ですけども、開通、全部つながっております。なので、引き続きやることとしては、4車のタイミングを検討すると。

○家田委員長

ああ、そう。だけど、今後の対応方針のところの表現は一緒なのね、三つ。そこは矛盾していると思うんだけど。

○事務局

五霞～つくばのほうもつくば～大栄のほうも、暫定2車がつながれば、次に4車化のタイミングの検討にはなります。

○家田委員長

ああ、そうか、そうか。その中でも特に三つ目のやつが、ここは強く気持ちが入っていると、そういうことですか。

○事務局

今、事業が、当面ネットワークがつながったのでということです。

○家田委員長

はい、わかりました。理解いたしました。

ほかに御質問ございませんか。

はい、どうぞ。お願いします。

○若松委員

今出ました事業の経過から完成までの流れについて、お伺いしたいのですが。前回の再評価は平成23年ということですが、今年度に至るまでに東日本大震災があり、特に圏央道の茨城県を横切る区間は、随分、地震の影響があった区間ではないかと思いますが、その後、事業の工期に全く震災の影響を全く受けずに粛々と進行してきたのでしょうか。

○事務局

震災の影響があったかというところでございますけども、施工中のところにつきましては、それほど影響はなかったというところがございます。先ほど写真でもありましたとおり、まだ構造物等がそんなに建っている状況ではなかったというのもありますので、それほど大きな、工事自体に被害があったということはありません。進捗についても、それほど影響はございませんでした。

ただ、東日本大震災のときに、やっぱり向こうの復旧工事とかでダンプトラック等が東北のほうにずっと行っていたこともあって、なかなか手配が難しかったというのはあります。

○若松委員

そうですね。あと、資材の調達が大変だったとか、神崎大橋を初めとして不通区間が出たとかということがございますので、そういったことで、事業自体に被害を受けなくても、それ以外の影響を受けたんではないかということが気になった次第でございます。ありがとうございました。

○家田委員長

よろしいですか。

それでは、よろしければ、今度は対応方針について御検討いただこうと思います。57ページから59ページまでのところでございます。

この中の(1)、(2)の表現は、必要性等とか見込みとかそういうのは、まあまあ今まで議論したことを繰り返しているだけだからいいとして、(3)の対応方針(原案)、それぞれ事業継続ということと、それから、「全線4車線完成整備を図ることが適切である」と、書いてあるんですけども、この辺について御意見を賜りたいと思います。いかがでしょうか。

○大野委員

まさに、このとおりで結構かと思います。全線4車線化というのは、多分必須だと思います。だから、それをいつの段階で取りかかるかということを検討されるということですよ。できれば早期に実現されることを望みます。

○家田委員長

ほかにどうですか。楓先生も、先ほどそういう御趣旨の御発言がございましたけども。私から、単純に質問するんですけども、この総事業費は、4車線の費用ですね。

○事務局

はい、そのとおりです。

○家田委員長

そうですね。だから、事業全体というところの、内部収益率なり費用便益比なり云々のところは、全部でき上がった場合にはこういう効果になっているよということですね。

○事務局

はい、そのとおりでございます。

○家田委員長

はい。それを考えると、なるべく早く完成してほしいよねというのが、この「適切であ

る」という表現の趣旨であるということでございますね。

御意見はございませんか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長

それでは、原案どおりということでもいいですか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

はい。皆さん御了承いただいたようですので、対応方針は3件とも原案どおりということにさせていただこうと思います。

この圏央道はスーパー重要プロジェクトですので、対応方針は以上ということにしたいと思っておりますけれども、この案件に関連して、ほかに御意見がございましたらつけ加えていただいて、議事録に残すというふうにしたいと思っておりますが、何か御発言はございますか。

それでは、私から一言。もちろん、この事業中の区間については当然なんですけれども、実を言うと、成田空港を重視してやっていくという場合に、まだいつできるかよくわからないねという区間が、成田空港からすぐ南の区間に残っているわけですね。これができないと、実はアクアラインルートへのダブルルート化というのはできないわけでありまして、それを考えると、ほかの区間についても、検討はされていると思っておりますけれども、ぜひ御検討を進めていただきたいことと。

そうなってくると、今度はボトルネックになるのはアクアラインなんですよ。アクアラインが、今でも混んでいますからね。それに対する対応はどうとるべきかというのは、やっぱり関東地整にとって非常に重要な、私からすると最も重要な検討課題じゃないかと思うんですけれども、それも念頭に置いていただきたいと思います。

ほかにはございませんか。よろしいですか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長

はい、ありがとうございました。

それでは、道路の3件の重要案件は以上で審議を終了させていただきます。

■一般審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・荒川直轄河川改修事業
- ・多摩川直轄河川改修事業

（上記事業について事務局から資料2-2-①、2-3-①により説明）

○家田委員長

引き続きまして、今度は河川事業の一般案件、2件ございます。

まず最初に荒川のほうからいきましょう。御質問や御意見をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

○清水委員

荒川の資料の6ページを見ると、荒川はすごく大事な川だという前段がありながら、本川堤防が余りできていないというのが、目につくというのがあります。そこで、支川、特に入間川系がかなり堤防が進んで、上流が進む分、下流に負担がかかる中で、こういった経緯がどうして生まれているのかを簡単に御説明いただければと思います。

それから、7ページのほうを見ると、荒川下流もやるということがいっぱいあるという中で、特に目立つのは、橋梁の架替というのが、例えばJRの東北本線とか、それから京成本線とか、いろいろあるわけですね。6ページ、7ページを見ながらいろんなメニューがあり、当面7年間、何をやるのか、それを示しているのが12ページ、13ページ。12ページを見ると、とりあえず緊急に荒川本川の右岸の、入間川の下流の右岸をやってきたから、左岸を築堤しますという7年間の、この辺は明確だと思うんですが、13ページで、赤く書いてある箇所が、これを当面7年間でやるという意味合いだというふうに凡例は書いてあるけど、それでよろしいんですか。

というのは、この赤い箇所を当面7年間でやるというのを見ると、上流からいくと、川口の高規格堤防、これは、なかなか時間がかかる中でその実現性が7年間であるのかとか、

その下に橋梁の架替等、J R 東北本線。下流にいくと、やはり橋梁の架替、これは鹿浜橋というのですかね、それから西新井橋の橋梁の架替。それから、下流のほうに行くと京成本線の橋梁の架替、さらに行くと四ツ木橋の橋梁架替と非常にメニューが多いわけです。これを本当に当面7年でやるという位置づけなのか、そのあたりをお伺いしたいんですが。

○家田委員長

はい、ありがとうございました。ほかにいかがでしょうか。

ついでに聞いておきますけども、この当面7年と言っているのは、今から7年だから2021年のことを言っているという、そういう理解ですよ。

○事務局

はい。

○家田委員長

ですね。だから、来年になると今度は当面6年という意味になるんだよね。はい、わかりました。

ほかに御質問はございませんか。

それでは、今の清水委員の御質問についてお答えいただきましょう。

○事務局

清水委員のほうから2点、御質問をいただいていたと思います。

1点目でございますけども、資料の6、7ページのところを見ていただきまして、特に6ページのほうだと思いますけども、ほとんどが水色という形に堤防がなっていて、一方、その荒川に合流してくる入間川のほうが黒くなっているという形に対しての御意見だったと思います。

荒川につきましては、過去もそうですけども、やはり下町を守るというところがありまして、堤防は下流部のほうを逐次やってきていまして、この右側の下流部におきましては、堤防はもう9割を超えるような整備状況でございます。下流から上流に向かって進めているところでございますけども、この入間川につきましては、平成11年のときの洪水で甚

大な被害が生じたというところでございます。こちらにつきましては、平成11年に被害を受けまして、対策を行っていきまして、特に平成15年からは緊急対策事業という形で集中的に対策をしてきました。その下流部につきましては、もともと川幅が下流に比べれば広いというところもございまして、過去に横堤という形で洪水を貯留するとか遊水させるとか、そういうところもありました。さらに、その下側の荒川第一調節池というところもございまして、こちらは平成16年に完成してございまして、入間川から流れてくる洪水につきましても、大部分がここでカットできるという形になっております。ここにつきましては下流から整備を進めていって、ようやくここにたどり着いたというのがありますし、もともと川幅が広い、それから池を整備していたことなどもありますので、バランスを見ながら整備を進めてきた状況でございます。

2点目でございますけれども、たくさんメニューがあるという形で、特に荒川下流のほうの資料を見ていただきまして、御意見をいただきました。

まず、その橋梁の架替というところでございますけれども、基本的に、現在、橋梁の架替をやっているのは京成本線のところでございます。ほかの部分につきましても、一部、堤防の中に橋梁等が入っているようにも見えたりするんですけども、ハイウォーターレベルより高いところでございまして、そういうところは暫定対策として、その架替的な抜本ではなくて、切れかけているようなところを盛土するという形で、そのすき間から漏れるのを防ぐというような、そういう対策も考えております。

たくさんメニューがあって、7年だというところがございまして、今ここで書かせていただいているのは、水門耐震対策とか、こちらオリンピックに向けてもございまして、力を入れているところでございまして、抜本的な対策ではございませんで暫定的な対策でございますので、そういう中で、7年間で一応実施できるということでその計画を立てさせていただいております。

○清水委員

やはり、その暫定か完成形かというのは区別できるようにしておいたほうが、資料としてはいいですね。やはり架替と言われると相当なものが入ってくるという気もするし、それから堤防も当面、完成堤ではないけれども暫定で高さだけを確保するとか、それから浸透対策とかいろんな幅を持たせていくとか、多分、順序があって、それに対してかかる費用も優先順位も変わってくると思うので、そういう意味ではわかりにくいかなと思います。

○家田委員長

それでは、必要な資料の充実を今後も図っていただくということにしましょう。

ほかに御意見はいかがでしょうか。はい、どうぞ。

○池邊委員

今の優先というお話で、今後の7年間というのは、皆さん御存じのように、東京オリンピックもありますし、被災地に関しても土木工事が非常におくれているということもあり、資材あるいは人材、全てが不足するというようなことが今のところもう既に予想されていて、実際に被災地でもおくれているという状況にありながら、確かに荒川での重要性というのももちろん、荒川流域についても大事なんですけども、そういった意味ではこの今後の改修方針、当面7年の間でのやはり優先順位というようなものを少しきちっと吟味していただいて、7年なのか10年なのか、ずらせるものはあるのかというあたりも含めて、もちろん住民の安全対策という部分もありますけど、そのあたりについてはかなり重要な視点になってくるかと思しますので、ぜひとも優先度みたいなものをきちっと図っていただけるようお願いいたします。

○事務局

池邊委員からの御意見ですけれども、荒川につきましては首都圏を流れるということで、我々も大変重要な河川だというふうに思っています、その中で、おっしゃるとおりに、オリンピックとかそういうイベントもございますので、メリハリをつけて、優先順位をつけてやっていくというところでございます。

荒川下流につきましては、やはり過去からも堤防整備してきたところもありまして、流下能力的には、堤防自体は9割以上のところがございます、足りないところにつきましては、先ほどの橋梁の構造物周りとかそういうのをやっていくと。一方で、ここはゼロメートル地帯で合流しているところもありまして、高潮が来たときや首都直下地震が来たときに、水門が閉じれなかったときというのは、甚大な被害が出るというふうに思っていますので、そういう地震対策とかそこら辺も重点的にやっておりますし、その関係で、船着場の整備だったり緊急的なところというのをも力を入れていると。

一方、荒川の上流に向けましても、こちらを見ていただきますと、下流からやってきて

いるところもございまして、荒川第一調節池の上流につきましては、堤防はあるものの、まだ完成しておりません。しっかりと首都圏を守るためにも、堤防を上流につくっていくというところで、計画を持ってやっていきたいというふうに考えております。

○池邊委員

ありがとうございました。

○家田委員長

はい、よろしいですか。ほかにいかがですか。

では、この資料の最後、20ページに対応方針がございます。ここに書いてあるように、当該事業は、要するに継続することが妥当ということで、それが原案でございますけども、この部分について御意見はございませんか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長

よろしいですか。それでは、継続していただくことにしましょう。どうもありがとうございました。

続きまして、今度は多摩川のほうをお願いします。資料2-3-①でございます。

○清水委員

多摩川のほうは、何年でしたかね、整備計画ができたのが。

○河川部長

整備計画ができましたのが、平成13年です。

○清水委員

13年でしたね。荒川のほうは、先ほど優先順位の話があったときに、やはり整備計画ができていないから、どんな段階でどういう予定で進めていくかというのがなかなか決まっていない。多摩川のほうは整備計画が決められた関係から、例えば8ページ、7ページ

で、今後の改修、当面やるものについての優先順位というのがあると思うんですね。こうメニューを書かれてきて、いっぱいあるわけだけど、この中でやはり多摩川としてどんな優先順位で構造物、治水対策をやってきたかという、その辺の御説明がもしあればと思います。

整備計画があるから、必ず、あるスパンの中でどういうものをしていくかというものがしっかり決まっていると思うんですね。ここには説明が最初のほうで、いわゆる多摩川の破堤の問題で、堰の問題から多摩川はとても順序よく固定堰を可動堰に変えてきたという経緯も順次やられてきた中で、やはり優先順位があるわけですね。ですから、ばらばらにやっているわけではなくて、そういういろいろな対策の中でどんな優先順位をつけてやってきたかということがこの資料の中にあるほうが、整備計画のある河道と、ない河道との差というんですかね、そういうものがあつたほうが良いと思いました。これはコメントです。

○事務局

多摩川につきましては、河川整備計画がございまして、これに基づきまして整備を進めているところでございます。堤防につきましては、無堤箇所がございまして、そういうところを優先的に今、整備してきております。

あと、委員からお話がありましたけども、多摩川はやっぱり堰が一つ大きなポイントとなっております。資料の5ページの右下に、前回事業評価以降の主な整備状況という中で、堰のところの図面を、ポンチ絵的なものでお示ししておりますけども、どうしても堰のところにつきましては土砂がたまりまして、洪水が流れにくいというところがございます。この整備計画の中にも5カ所の堰がございまして、それにつきましては下流のほうから堰の改築、それから改築したところにつきましては土砂を取るという形で、二ヶ領の宿河原が終わりまして、上河原に行きまして、大丸に次行くという形で、だんだんと上へ上がっていくというような計画で堰については対策していくというような考え方で整備を進めています。

○家田委員長

はい、ほかにいかがですか。はい、どうぞ。

○大野委員

この3ページの多摩川水系河川整備計画というのが右下のほうに書いてありますけれども、整備内容について、先ほどの荒川のほうはおおむね50分の1規模相当の洪水を安全に流すと、支川では30分の1規模となっていますが、たしかこの集水域というのはお隣さんだったと思うんですけども、この辺の整合性はちゃんととれているでしょうか。

○事務局

荒川につきましては、まだ整備計画が策定されておきませんので、基本方針が1/200でございますので、ほかの本川のレベルと合わせて1/50としていますけれども、こちらの多摩川につきましては、河川整備計画では戦後最大の洪水を安全に流せるという計画にしております、それが多摩川の本川につきましては昭和49年の9月の台風16号、浅川では57年9月の台風18号という形で計画させていただいております。荒川につきましても、これから河川整備計画をつくっていく際には、その過去の洪水とか、そういうのを踏まえて目標を設定していきたいというふうに考えております。

○大野委員

はい、ありがとうございます。

○家田委員長

はい、ほかにどうですか。

そういう意味では、この基本方針なり整備計画がどういうスケジュールでどういうふうにつくられるかで、やるべきこと、あるいはやらないでいいこと、どんな順でやるかって変わってくるわけですね。関東管内でその整備計画まで至っている川と、そこに至っていない川というのは、どこがどうなっていて、それはどういうスケジュールなんだというのは、それはどういうふうになっているんですかね。

○事務局

関東管内の河川につきましては、整備計画ができましたのはこの多摩川と、あと鶴見川と富士川そして先日、御説明させていただきました利根川の本川で策定しております。

この荒川につきましては、基本方針が平成19年にできておきまして、21年の9月か

らダム検証が始まりまして、荒川の上流のダム群につきましても24年12月に対応方針が、中止という形で決定したという形になりまして、それを踏まえて今後、河川整備計画の策定を進めていきますけれども、それぞれ地元との調整とかがこれから必要になってきますので、明確にいつというところは、なかなか言うのは難しいと思います。

○家田委員長

でも、その目標がなかったら、ここで何をしますという説得力ももう一つ欠けるという面がありますよね。きょうはこのプロジェクトだけの話だけど、関東の川はたくさん重要な川があるわけで、それが一体どういう状況にあるのか、そこの整備計画の進捗なんかも、やっぱり市民からすれば大いに関心のあるところで、広島のと砂災害で、いわば危険箇所の指定はできていたけども、警戒区域のところまでは検討中でしたというところが決定的に大きな意味を持ったわけですね。それに近い要素があり得るわけであって、ぜひプロジェクトそのものの話のみならず、その前座の位置づけとなる計画についてもぜひ状況がわかるようお願いしたいなと思いますね。このプロジェクトからは離れますけどね。

はい、ほかに多摩川について御質問はございませんか。よろしいですか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長

それでは、最後のページ、15ページになりますけれども、対応方針、「引き続き事業を継続することが妥当」ということでよろしいですか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

はい、ありがとうございます。それでは、お認めいただいたということにいたしましょう。

それでは、本日の一括審議案件、重点審議案件、一般審議案件、いずれも完了したことになります。