

平成 27 年度第 3 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 再評価対応方針（原案）の審議

- ・一般国道158号 奈川渡改良

（上記について、事務局から資料 3 - 5 - ①により説明）

○家田委員長

まず、一括審議案件で、一般国道158号奈川渡改良につきまして、何か御質問があれば  
お願いしたいと思います。よろしいですか。

それでは、承認いただくということで、よろしいですか。

[「はい」という声あり]

○家田委員長

それでは、継続ということに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

- ・一般国道18号 坂城更埴バイパス(延伸)

（上記について、事務局から資料 3 - 2 - ①により説明）

■一般審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・一般国道18号 坂城更埴バイパス(坂城町区間)

（上記について、事務局から資料 3 - 2 - ①により説明）

○家田委員長

それでは、ただいまの重点審議案件と、それから一般審議案件、あわせて審議をしてい  
ただくようにいたします。

御質問、御意見のある方は一通り言っていただいて、まとめてお答えいただいて、その  
上でさらにというようにしたいと思います。

○加藤委員

事業自体は非常にシンプルで18号につなぐアクセス数が詰まっているため、それを広げようということによろしゅうございますか。

○事務局

はい。

○加藤委員

17ページの問題は、便益が落ちているということなんですけれども、計画交通量は減っていますよね。なぜ便益が減った理由をお聞きしたいというのが一つです。それから、12ページの青いところ、この用地取得率が33から73にふえているわけですよね。そうすると、この青いところが40ふえているということによろしいんですか、どれを100として全体とされているのか、教えていただきたい。

○家田委員長

他にいかがでしょうか。

○堤委員

今のこともかかわる用地取得の21ページですけれども、今1%ですが、どのような進捗で用地が取得されていくか、具体的に教えていただきたいと思いました。

○家田委員長

今後の展開の見通しですね。

○堤委員

はい。

○家田委員長

他にいかがでしょうか。

○清水委員

7ページで横並びで見せていただくと、更埴バイパス（延伸）は結構渋滞して、損失時間が13万7,000時間になっています。

一方で、坂城区間のところは損失時間が6万5,000ぐらいです。

損失時間が圧倒的に更埴バイパス（延伸）のほうが長い。B/Cを見てみると、延伸のほうが1.7で、坂城区間のほうが2.5なんですね。何か延伸のほうが高いのかなと思って、まず一つは、費用が書いてある18ページを見ると、延伸のほうは損失時間が非常に大きいにもかかわらず、走行時間短縮便益が85億円で、走行経費減少便益が43億円。

一方で、損失時間がこれに比べて低い坂城区間のほうは、これに対応するページが23ページにあります。こちらのほうは、走行時間短縮が203億円で、走行経費減少便益が20億円。前者に比べてどうして坂城区間のほうがこんなに走行時間短縮便益が上がってくるのかというのと、ここの走行時間便益と走行経費減少便益が大体何割増しぐらいの関係なのかと思ってみると、こっちのほうはかなり開きがあって、前者の延長のほうは倍ぐらいしか変わらないという。この横並びで見ると違和感を感じるのところを、説明していただければと思います。

○家田委員長

今おっしゃった、今の清水先生の御質問に関連して、7ページで見ると、現道がこの千曲川の右岸を走っていて、それが連担している市街地もあるから混んでしまうわけで、だからバイパスを千曲川の左岸につくりましょうねと、こういう全体構想ですよ。

それで、上田のあたりとか、篠ノ井塩崎（終点）付近というのは混んでいるわけですけどね、現道はね。この左側のバイパスをつくっても、それだけだと、また同じところに車が寄ってきちゃうわけだから。そうすると、ちょっとはましになるけども解消するわけじゃないよねって見えるわけなんだけど。実はあまりはつきり書いていないけれども、このバイパスの図でいくと、左のほうに塩崎バイパスという県道ですかね、このバイパスがあって、それでそっちに吸い込むから、いくらかこの上河原というところの混雑は減るんでしょうけども、そこで質問なんですけども、11ページを見ると、その塩崎バイパスも込みにして今度はこの辺の拡大図があるんですけど、塩崎バイパスでいくと、今度はずっと先に行って篠ノ井橋を渡ったあたりの18という番号がついているあたりのところで合流す

るわけですね。そうすると、これまたここに今度は渋滞のポイントが、要するに渋滞のポイントがずれるだけで、だけは言い過ぎかな。解消はなかなか難しく、位置がずれていくと。そうすると、では今度は、この塩崎バイパスの一番北端のところからはどういう対策が構想としてあるのか。一遍にはできないわけですが、いずれこういうふうにしていきたいので、その一つの部品として今回の事業をやるうじゃないですかという御説明じゃないと。

もう一つ、このつけ焼き刃みたいなことを始終やっているだけに聞こえてしまうのですが、その辺のその次の全体構想というのを教えていただきたいというように思います。

他には御質問ございませんか。よろしいですか。

では、ここまでお答えください。

#### ○事務局

順番が逆で申しわけありません。家田委員長の御質問からお答えしますと、11ページをごらんください。

先生からもお話がありましたように、今回の延伸の対象区間の端部、これが塩崎バイパス、県道ですね、主要地方道長野上田線の塩崎バイパスにつながっております。これが18号のほうに取りつくわけでございますが、実を言いますと、この取りついているところは4車化されております。

ですから、この上信越道の高速インターの上田市側がまだ2車でございます、ここを迂回するような形でバイパス、今回の坂城更埴バイパスの延伸と塩崎バイパスで迂回ができるということで、効果はあるのではないかとこのように考えております。

坂城町の区間につきましても、確かにその端部は切れているわけでございますが、橋を介して対岸に渡ってまた戻ってくるというようなこともできますので、バイパスの整備効果というのは暫定的ではありますが、発現できるというふうに考えております。

続きまして、堤先生の御質問の用地買収の話でございます。21ページでございます。こちら今後の展開でございますが、本格的に今年度から用地の御説明、地権者への説明を行っております。全て、全線に、3.8km行うことはなかなか大変ということで、大体、上田市側のほうの基点側から3分の2ぐらいの範囲について用地調査、物件調査等を行いまして、御説明をして、交渉をしているという状況でございます。こちらのほうがある程度め

どがついた段階で残りの3分の1の区間ですね、そちらのほうに調査等入っていくという手順を進めたいというふうに考えております。

それと、加藤先生の御質問、これは12ページでございますが、延伸区間の用地の買収率33%、24年度から今回27年度73%ということで、どこが変わったのかということでございますが、これは青いところでございます。青く塗ったところがふえているわけでございますが、この区間で40%ほど面積取得率が上がったと、用地取得率が上がったということでございます。

確かに加藤先生おっしゃるとおり、青いところの面積が少ないということで、わかる範囲で、今、事務局のほうで調べますのでもう少しお待ちください。

#### ○事務局

御説明させてもらいますと、例えば24年のところで、左側の区間で青になっているところあると思います。ここは路線全体を買えてというところにもなります。

一方、黄色の部分でも用地が、例えば道路で半分だけ持っている人、もう半分持っている人がいて、片側だけ買えて片側買えていないという場合は黄色にさせてもらっています。なので、黄色の中でも買収しているものはあります。模式的に見せているので、路線、幅ですね。

#### ○加藤委員

黄色は、二重の意味があるわけですね。

#### ○事務局

そうですね。路線、例えば今回の幅は13mありますけども、13m全線を変えたのは青という表現をしますけども、例えばそれがまだ10mしか買えていません、残り3m、他の地権者がいらっしゃって買えていませんというものは黄色にしていますので、そういう意味で、青の量がふえたから用地買収率とあまり連動していない表現にはなっています。

#### ○加藤委員

黄色も含めて考えるということですね。

○事務局

はい。

○家田委員長

面積だということ。

○事務局

そうです。あくまで面積を変えた率は33%から73%にふえていますけども。

○加藤委員

用語をちょっと書いておいたほうがいいかもしれないね。

○事務局

はい。それは見直させていただきます。

○加藤委員

誤解を与えますね。

○事務局

はい。すみません、あと加藤先生から、17ページのところで計画交通量のお話がありましたけども、まず、計画交通量が減るとというのは、周辺ネットワークの整備というのも十分考えられるところでございます。

11ページをごらんいただければと思います。既に開通した国道18号の坂城更埴バイパス、こちらは今暫定2車線で開通しているところでございます。

ただ、24年当時は、まだ休止していなくて、4車の計画がまだ残っていました。となると、ネットワーク的には4車のものが残っていますので、やっぱり流れやすくなる。となると、昔は交通量は少し多目になっているというところでございます。

それから、B/Cについては、事業費がふえたということもありますので、それで2.5から1.7に減っているというところでございます。先ほど埋蔵文化財調査でふえたのが、若干、Cにきいているというのがあります。

○加藤委員

便益がふえたほうが大きいですね。

○事務局

そうですね。それも影響はあります。

○加藤委員

それは通行料に依存するということで考えてよろしいのですか。

○事務局

はい。それは依存します。便益ですので。 それに関連して、清水先生のほうから、延伸部の渋滞と坂城町区間の渋滞というふうにございましたけども、例えば7ページでございます。

こちらは国道18号の渋滞状況を示しております。便益の算出の仕方とすると、渋滞が解消するのと、要はある地点からある地点まで到達する時間が短縮されたことというのが便益になるわけですけども、例えば延伸部のほうだと、確かに18号はすごい渋滞していますが、例えば迂回距離が長くなってしまふ交通については、やはり便益が余り発生しにくい。

一方、坂城町区間のほうは、現道自体は確かにそんなに損失時間は高くないですけども、先ほど申しました並行する長野上田線などの渋滞にも寄与する、そちらからも転換が大きいというのもあって、便益としては、坂城町区間のほうが大きくなると。単純に18号の転換だけではなくて、その周辺道路の転換も考慮すると、そういう形になるというふうにご理解いただければと思います。 以上でございます。

○家田委員長

先ほどの清水先生がおっしゃったので、走向時間短縮便益とその他の便益のウエートが随分違う感じがするんだけど、これはなぜなんだろうという御質問はどうですか。

○事務局

それにつきましても、まず、延伸部のほうというのは、暫定2車線の整備にしています

ので、もともと、先ほど言った交通量が、やっぱり転換が少ないというのが便益の大小にはきいてくると思います。

一方、坂城町区間のほうは、4車線を前提に計画していますので、やはり交通量が多いというのもありまして、やはり便益は高く出やすいという傾向かと思えます。

#### ○家田委員長

いやいや、大きさの問題じゃなくてウエート。比率が違うでしょう。走行時間短縮便益が総便益の中で占める比率が違うではないですか。

#### ○事務局

ウエートで言うと、8ページをごらんいただければと思いますけども、交通量だけウエートが高い・低いというのは、現道の渋滞の状況、事故の状況、全体に関連するものかと思えます。確かに走行時間便益の割合というのは、坂城町区間のほうが大きくなっておりますけども、例えば死傷事故率的に言うと、結構、18号現道のほうが事故は高い。そういったもので便益が高く出やすいということはあろうかと思えます。

転換した交通量によって、どれだけ例えば時間短縮効果が発揮されるか、また、車が減ったことによって事故が減るかというような便益になりますので、一概に割合がどうこうというのは非常に難しいですけども、現道の状況によって推計した結果、そういう割合になってしまうと。多分、恐らくですけども、走行時間短縮となると、やっぱり迂回距離というのも結構勘案しなければならないので、そういったことも多少あるのかと思えます。

#### ○家田委員長

今のところについては、なかなかこの数字だけから、あるいは現時点でお答えも難しいと思います。計算が間違っているというわけではないのですが基本的には、原単位を掛けて計算しているだけなので、そんなに現地がこんなふうに事故が多いものねとか、そういうところまで反映できる手法じゃないので、流動の特性から出てしまうのだと思います。あるいは、大型車の混入率とか。

清水先生は大変鋭いところを御指摘になっていて、18ページと23ページ、ぜひ勉強課題として、どういう理由でこういうふうな差がつくのかというのは、勉強しておいたらいかがですかね。



○事務局 わかりました。

○家田委員長

清水先生、宿題的ですけど、よろしいですか。

○清水委員

はい。

○家田委員長

それから、7ページの渋滞の図がありますよね。このプロジェクトが要るよねというときには使うのですが、一方で、このプロジェクトをやったら、この図はどう変わるんだというのは、なかなか難しいわけですよね。

つまり、これは現状を示しているわけであって、シミュレーションの結果じゃないですから。だけど、交通量については、ネットワークの中でシミュレーションをやっているわけですよね。そうすると、交通量を表現するのは、現時点のも再現してシミュレーションをやるとこうだし、プロジェクトをやった後だとこうなるはずだというようなものは、並べて出せるじゃないですか。そうすると、さっきのお答えのように、ここだけやってしまえば、それなりにもう渋滞はありませんということになるのか。それとも、いやいや、長野の入り口のところで、また渋滞が発生する可能性がありますよということになるのか、もうちょっと冷静な判断が表現できると思うんですよ。やはりこれは、インフラのプロジェクトというのは、人間がやっていることですから、1個やったら、それで全て片づくなんて甘いものではなくて、ましにはなるけども、やはり継続して課題が残って、それについてはまた考えなくてはいけなくなるということは普通ですから、このプロジェクトをやったらもう万全だみたいなことを強く言うよりは、少し冷静な表現をしていただくように、今後、お願いしたいと思います。

委員の皆さん、いかがでしょう。他に御質問、御意見はございませんか。よろしいですか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長

それでは、今後の対応方針をごらんいただきたいと思います。

29ページと30ページにございますが、対応方針、事業継続ということで、両方原案になってございますが、この案でよろしいですか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

それでは、御異論がないようですので、ただいまの坂城更埴バイパス（延伸）、それから（坂城町区間）、両方とも継続ということにしたいと思います。

■一般審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・一般国道18号 長野東バイパス
- ・一般国道18号 野尻IC関連

（上記について、事務局から資料3-3-①、資料3-4-①により説明）

○家田委員長

まず一般国道18号長野東バイパスについて、御質問をお願いしたいと思います。

○加藤委員

資料の7ページでございます。沿線事業所数を示す折れ線グラフがございますが、都計の決定があつて、オリンピックを間に挟んで事業化とつづいて右上がりに増えていく。これが効果と考えるわけでしょうが、付近に上越自動車道があり、この道路はアクセスという位置づけもあろうかと思ひます。本来は上越自動車道の影響も考えるべきで、その完成はいつでしょうか。

○家田委員長

他にいかがでしょうか。

○鈴木委員

長野東バイパスで、11ページで、新たに電線共同溝を同時整備するというので、事業費が約14.9億円増加したことが述べられているんですが、ここで、この事業については電線管理者がいて、共同の事業を実施しているのではないかと読めるんですけども、この共同溝整備にかかわっては、他の電線管理者との事業負担のようなものがあるのかどうか。その総事業費に対する道路側で支出予定している額という理解の仕方でいいのかどうかをお聞きしたいのと、この増加分が今回の事業費の総額に入ってくるとすると、事業便益のところ、共同溝を整備することによって利益が得られるというか、便益があるということとをどのように考えるのかというのをお聞きしたい。その2点をお願いいたします。

○家田委員長

以上の御質問でよろしいですか。

[「はい」という声あり]

○家田委員長

それでは、今の鈴木先生の質問をお答えいただきたいと思います。

○事務局

それでは、鈴木先生の御質問にお答えいたします。電線共同溝のお話でございますが、電線管理者のほうからは、負担金を取るということになっております。メーター当たり、決まった額がございまして、入溝の条数に応じて費用負担をいただくということになっております。それと、共同溝の便益については、この計算式の中には入れていないということでございます。共同溝の便益のほうは、額としては計上しておりません。以上でございます。

○家田委員長

他にはよろしいですか。

○堤委員

今の長野東バイパスに関して、無電柱化の方向というのが既に平成23年に計画があつて、平成26年に予備設計を実施という、3年もかかってやっぺらっしやる。事業費の増加になるのであれば、前の評価委員会的时候に提案はされなかつたような気がするのですけれども、こういう電線の他との協議ということになると、かなり時間がかかるものなんですよということ。何か事業の進捗がこのためにスローになっているのかどうかということをおしえていただきたいと思ひました。

○家田委員長

いかがでしょうか。

○事務局

今、堤先生の御質問でございますが、前回の評価の委員会に諮っていないわけでございますけど、これはその後の経緯を申し上げますと、平成23年に電線管理者と電柱の整備について合意をいたしまして、その後、事業者側、長野国道で、概略の設計を行うと。それに基づきまして、電線管理者と、先ほど少し触れましたが、どの区間で何条必要か等、そういう細かい調整を2年ほどやりまして、その結果に基づきまして、予備設計、詳細設計を行つて、この約15億という事業費を算出したということで、年間の具体的な計画が固まっていなかつたということで、評価委員会のほうには上げておりませんでした。

それで、もう一点、この共同溝の事業によって長野東バイパスの進捗がスローになるかと、スローダウンするかということでございますが、こちらのほうは、事業の工事のほう、当然、重複しながらやるわけでございますけど、電線共同溝の工事によって本体工事がおくれることのないよう、これは十分調整できますので、予定のスケジュールで工事のほうは進めてまいりたいと。これは、共同溝は障害になりません。

以上でございます。

○家田委員長

よろしいですか。

○事務局

先ほどの加藤先生の上信越道の整備時期についてお答えいたします。 7ページ目をごらんください。7ページ目、この航空写真の下のほうに須坂長野東インターチェンジというのがございますが、このさらに東京側に長野インターというのがございまして、そちらの長野インターまでが平成5年の完成でございます。長野インターから、この須坂を含めた中野のインターが平成7年の完成ということでございます。

○家田委員長

よろしいですか。

○加藤委員

はい。

○家田委員長

それでは、本件について、対応方針を御検討いただきたいと思います。

原案は事業継続とするでございますけども、いかがでしょうか。よろしいですか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

ありがとうございます。では、続きまして18号、野尻インターチェンジ関連、こっこのほうについて御審議をお願いしたいと思います。

○横木委員

最後の14ページのところの完成までの流れの表の中で、用地買収率が、今年度のところで、現時点で46%ということで、これまで御紹介いただいたものの中ではちょっと低いかなと思ったんですが、それが平成23年のときに46%で、その後4年間、用地の状況がふえていなくて、今後、事業期間を延ばしましたけれども、5年間で完了するというのは、どういう見込みなのかというのを、わかる範囲で教えていただければと思います。

それから、これは質問というよりも、書き方の問題だと思うんですけど、5ページに、

信濃町が特別豪雪地帯に指定されていて、年間で5日に1回降雪とありますけど、これは5日に1回と書かないで、普通、2カ月降雪とか、年中降っているわけじゃなくて、やっぱり冬の間だけ降るので、書き方の問題なので、資料を出されるときに注意されればと思います。以上です。

○家田委員長

他にいかがでしょうか。では、私からも1点なんですけども、6ページの写真を見ると、雪のときに赤いのを着た人が車道を歩いていますよね。これはたまらないよねと。その上の写真を見ると、3mの歩道と、それから2mの側帯をつくと上手になるでしょうと。こういうことになっているんですけども。

次に、断面の絵があったな、2ページ。2ページを見ると断面図があって、現況が左側8.3mの幅員に車道を二つ入れて、歩道はないよねと。こういうことですね。これを右側のように幅員を約倍にして、それで車道はちょっと広くするけど、2車線のままで、側帯を十分とって堆雪場をとれるようにし、しかも歩道をとると。こういうことでいいですよ。

そうすると、質問は何かというと、大いにこれは結構だと思うんだけど、若干心配になるので言うんですけども、2ページの図の上の図を見てもらうといいんですけども、バイパスですよ。だから、まちの中を走るわけじゃないんですよ。そうすると、歩道というのがどういうリアリティがあるのかなというのが。要らないとは言わないんだけど、3mの非常にリッチな歩道というのは、どういう使い方になるのかなというのを聞いておきたいのと、それから、除雪したときには、堆雪帯はもちろん堆雪場になるんですけど、側帯はね、歩道というのは、どういうふうに除雪するようになっているのか。これは素朴な質問です。この辺のところを教えていただけたらと思います。

他にはいかがでしょうか。よろしいですか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長

では、ここまでお答えください。

## ○事務局

それでは、まず横木先生の御質問にお答えをいたします。

14ページでございますが、46%、全体の進捗率が4年ほど変わっていないということでございます。こちらは先ほど来御説明しております1 kmの区間ですね、線形改良区間について、ここにお金と労力を投入しております、その部分について事業を進めてきたということで、その区間につきましては、今、1 kmの区間、98%の用地買収率ですが、そこは難航案件がありまして、これは区間の一番端のほうで、本線の工事には影響ないんですが、その部分については、用地買収がほとんど進まなかったという状況でございます。ここについては、今後の課題ということで残っていくものと思っております。そういう理由で46%動かなかったわけでございますが、今の1 kmの整備区間にめどがついたということで、今後、未整備の区間につきまして、地元信濃町と住民の調整を行いまして、計画が順調に進む、用地買収が順調に進むような形で事業を進めてまいりたいというふうに考えております。

5ページ目の図面のほうにつきましては、今後配慮いたします。雪の降る日ですね。これは今後改善するようにいたします。

続きまして、家田先生の御質問でございます。バイパスのほうに3 mの幅員の歩道をつくるということに関して、必要性ということでございますが、こちらは観光地でもありませんし、全てのところで市街地を迂回するような農地等を通るわけではございませんので、人も歩くだろうと。あと、そういう散策といいますか、観光で、自転車等で移動する方もおられるというように思っております、歩道につきましては、利用価値があるんじゃないかというように思っております。

歩道の除雪でございますが、こちらのほうは、現在整備されている区間もそうでございますけど、車道だけではなくて、歩道除雪という、これは全幅を歩道除雪するのは大変なんですけど、人が歩ける範囲については、手押し式の除雪の機械で、冬期の期間については除雪するように心がけていると。特に今、通学路等になっているところは、優先的に除雪をしております。

以上でございます。

## ○家田委員長

ありがとうございました。 加えて御質問ございますか。よろしいですか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長

それでは、対応方針を検討したいと思います。

この資料の一番後ろ、16ページに対応方針（原案）でございます。原案は、事業継続でございますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

お認めいただいたようでございます。それでは、18号、野尻インターチェンジ関係も継続というふうにしたいと思います。

それでは、引き続きまして、最後の案件でございます。一般審議案件で、利根川総合水系環境整備事業（霞ヶ浦環境整備）、これについて御説明をお願いします。

■一般審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・利根川総合水系環境整備事業（霞ヶ浦環境整備）

（上記について、事務局から資料2-2-①により説明）

○家田委員長

それでは、本件につきまして、御質問をいただきたいと思います。

○若松委員

浚渫土の利用についてお伺いしたいのですが、霞ヶ浦は一時、非常に環境が悪化したということで、湖底にはヘドロのようなものも堆積しているのではないかと想像いたしますが、その浚渫土を例えば5ページにございますように、干拓地の埋土に利用するに当たり、何らかの処理をしてから土をリサイクルするというようなことの配慮はしておられるのでしょうか。



○家田委員長

他にいかがでしょうか。

○鈴木委員

3 ページで、この事業は平成32年まで実施すると。事業実施の自然再生と水辺再生は、もう平成29年で終わって、その後、モニタリング等調査をすることになっているんですけども、水質管理事業は、平成30年で事業を終えて、もうモニタリングもここでやめてしまうのでしょうか。31、32が、もう何もなっていないんですけど、ここの見解をお伺いしたい。

○家田委員長

他にいかがですか。

○楓委員

CVMで地域住民の方からのアンケートをとり、それを数値化していますが、最近、おかげさまで、環境が良くなり、都市部からのお客様が参加する体験型のプログラムも整ってきています。ですので、例えば17ページのところに、この地域利用だけではなく、外部からの利用増を示す数値もあったらよいと思っております。

○堤委員

今、楓先生がおっしゃってくださったようなことと重複しますが、私は、17ページの本事業を通して得られた知見で、環境学習に寄与したり、あるいは市民の維持管理の取り組みがあるということは、評価をしたいなど。今後も、さらにこういうことを進めていっていただきたいと。今、楓先生の質問と同時に、もう一つ、プラス面の評価を申し上げたいと思います。

○家田委員長

他にいかがですか。

○横木委員

最後の22ページの関連自治体等の意見の中に、茨城県からの意見に、コストの縮減の徹底の他に地元の意見に配慮しながらというように書いてあって、これは他の案件ではなかったかなと思うんですけども、もし、何か具体的に、三つの事業の中のどれかとか、どこか地元の意見に配慮しているとか、しなければいけないような課題などがありましたら教えてください。 以上です。

○家田委員長

他にはよろしいですか。

[「なし」という声あり]

○家田委員長

それでは、お答えください。

○事務局

まず、若松先生のご質問についてお答えします。

浚渫土の件でございますけども、土については、おっしゃるとおり、湖の底泥を浚渫して吸い上げまして、それを乾燥させて、5ページにございますような、土の処理をするヤードへ運んで、使えるように処理をしております。

この例では、農地をまた新しく再生していますので、茨城県の農政部局と連携した共同事業になっておりまして、上の覆土等については、畑等で使う農地ですので、それはこの浚渫土を使わずに、別の改良を行うなど、農地に使える土を上に乗せて整備している、そういう状況でございます。

それから、鈴木先生からご質問のモニタリングの件でございます。

メインこの水質改善の事業については、浚渫が平成24年に終わっておりますので、平成24年まででまずはモニタリングをやってございます。

ただし、平成29年、30年の事業が終わりのときに、事業の全体的なモニタリングというか、この事業の効果をしっかり整理して、どういう効果が発揮できたのかという、そういう調査をやる予定でございます。

今、他の水質浄化対策についても調査・研究等をしていますので、そういったものも含めて、事業の終わりの平成29年、30年ぐらいで、しっかりこの事業効果を調査をして、整理をしていきたいと考えてございます。

それから、楓先生等から御指摘の、他地区の人たちの状況ということでございますが、地元の自治体に関係するようなイベント等の参加者から御意見をいただいておりますのでございます。

ただし、やはり霞ヶ浦については、他地区からも非常にお越しになることがございまして、そういった方の声をどう拾っていくか、整理していききたいと思いますので、その辺については、引き続きようしっかり勉強して、そういった声が反映できるよう、やっていきたいと考えてございます。御指摘ありがとうございます。

あとは、横木先生からご質問のあった、茨城県の御意見でございますけれども、3事業とも密接に地元と関係してございます。特に水質改善については、土砂の処理のところまで農地の再生みたいなことをやっていますので、地元との関係がございまして。ここについては、茨城県の農政部局と一緒にやっているところでございます。

それから、自然再生についても、地元とともに、自然再生の協議会というものをつくってございまして、そこでは関係する市民の方々と一緒に再生の取り組みをしていますので、そういったところでは、地元の自治体や、そういう市民と一緒に事業をやっているということで、そういった御意見も反映しながら進んでいるところでございます。

それから、水辺整備については、当然、地元の自治体との共同事業であり、我々が河川管理施設に資するような基盤を整備しまして、上物のようなものを地元の自治体が整備しますので、地元の自治体や利用の方々を考えながら事業を進めているということでは、地元とよく調整していることを踏まえての、茨城県の御意見だとよう理解してございます。

○家田委員長

よろしいですか。加えて御発言ございませんか。

○清水委員

説明があったとは思いますが、3ページの事業実施工程表を見ていると、先ほど御説明があったように、口頭では事業進捗率が、例えば水質改善は93%とか言われているんですけども、やっぱりこの図だけ見たら事業進捗率がどのぐらいかというのはわからないので、

これは、この図にわかるようにしてほしいと思います。

それと、例えば常陸川水門のところでは、これは魚道をつくるという内容ですよね。水門自体を何かいじるという話じゃない。そうすると、魚道を1本つくるのに12年かけなきゃいけないのかという議論があるわけです。

だけど、この中で、魚道としての機能はもうできていて、その後の監視とかモニタリングとかに時間を費やしているのであれば、どこで機能が発揮できて、その後、どんなふうに移っているかということが、この棒1本の中では読み取れない。それは丁寧さに欠けるかなと思います。

#### ○家田委員長

そうなんですよ。この800万 $m^3$ がどういふようにふえていったとか、いろいろあり得るんでしょうね。

では、私からもなんですよ、一つは、今の3ページにも関係するんですけど。

一応、あと3年で終わると書いてあるので、本当にこれで終わりなんですよ。つまり、ずっと、何か昔からずっとやってきて、その都度、何かまたこれもやります、あれもやりますと、たらたらたらたらとふやしながら、いつ果てるとも知れない、しかも、そのペースも非常にゆっくりとしていて、グラウンドプランが見れないという感じも否定できないところがあるんですよ。だから、これで終わりですねということをちょっと確認させていただくと、いや、そうじゃないんだったら、グラウンドプランというのは何かあるんですかというのを伺いたい。これが一つですね。

それから、もう一つは、今後少し分析をしたほうがいいんじゃないかという意味で申し上げるんですけど、例えばCVMでも、10ページの左側の天王崎というところへ行くと、ほとんどの人は、「こんな事業、何ぼのもんじゃない」という答えをしているわけですよ。ごく少数の人が300円とか幾らとかなって、平均が95円だとかなっているんですけど、これは、この地区の水辺環境のこの状況というものの内容が、「どうもちょっとね」という話なのか、それとも地権者たちが「どうもちょっとね」という相手なのかね。やっぱりこれは単に平均とって、それでいいでしょう話じゃなくて、もう少し継続して勉強しておかないと、この方法自身が怪しげだということにもなりかねないので、勉強を続けていただきたいと思いました。二つ目は単なるコメントです。

では、今の二つのことについて、お答えいただけたらと思います。

○事務局

1点目のグラウンドプランみたいなものがあるのかどうかと。

現在、霞ヶ浦の水質の改善に向けては、3ページの上段の四角の中にちょっと書かれておるんですけども、「湖沼水質保全計画」というのが、千葉県と茨城県のほうで策定される法定計画になっておりまして、その法が「湖沼水質保全特別措置法」ということになっています。現在、これは5カ年の計画になっておりまして、第6期が平成23年から平成27年ということで、県は流域対策、国は湖内対策と、おのおの役割を持って進めておるといふところであります。

何を申したいかと申しますと、この湖沼水質保全計画は、6期が終わりますと、これから第7期の準備に入ります。先ほど申し上げましたとおり、それぞれの役割分担をしていくというようなことになりまして、国の中でも、計画策定と一緒に入っていくということなんですが、現在のところ、これからなのでちょっとわからないということで、その保全計画上の位置づけの中で、国の位置づけがどうなっていくかというのは、今後、よく詰めて考えていきたいと考えております。

○家田委員長

清水先生の質問についてはいかがですか。

○事務局

清水先生からご指摘の3ページの表現が、各事業の途中での進捗があらわれているかどうかというのは、わかりにくい資料になってございます。この辺の資料の作成のことは、よく見直して、わかるような資料を今後心がけていきたいと思っております。

また、魚道については、魚道本体は既にでき上がっていて、水門をいじるものではなくて、今、効果的にどういうふうに応用していったらいいか、あるいは魚の遡上状況から水路の形状を少し研究したり、そういったもののモニタリング等をやり、あるいは、ここは塩分を遡上させないで魚を遡上させるという、上側の湖が水源地になってございますので、塩分を遡上させないという条件の中で、そういうやりとりをしているということで、最適な運用を見つけるという、そういうモニタリングもやっているもので、少し時間がかかっているところですが、そういうことがうまく表現できるよう、少しその辺は今後もよく考え

ながら資料をまとめていきたいと思います。 御指摘ありがとうございます。

○家田委員長

どうもありがとうございます。

この関東の事業評価というのは、なかなか積極的でして、委員のいろいろな建設的な意見は大いに反映してきているのが伝統なので、ぜひ、今、清水先生がおっしゃっているようなところも改善の余地があるかと思しますので、お願いしたいと思います。

それから、先ほどのプランについては、5カ年計画という中でやっている中でしょうか、地元ともよく相談しながらと思いますが、一方で、節目節目というのは必要で、何でもかんでも継続でずるずるやればいいでしょうというものではないと思うので、どういうものは新規採択として仕切り直しなのか、どういう範囲のものはそうでもなくていいのかというのは、よく御検討いただきたいところだと思っております。よろしく願いいたします。

それでは、今の件につきまして、対応方針を御検討いただきます。あと3年くらいなんですけど、引き続き継続でよろしいですか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

ありがとうございます。それでは、継続とさせていただきます。

今日の議題は以上だと思います。私からの司会をお返し致します。