

平成29年度第4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

- ・久慈川直轄河川改修事業
- ・小貝川直轄河川改修事業
- ・多摩川直轄河川改修事業
- ・利根川水系直轄砂防事業（鬼怒川）
- ・一般国道20号 新山梨環状道路（北部区間）
- ・一般国道139号 都留バイパス

（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 はい、ありがとうございました。

今説明いただきました資料1-2の6件の一括審議案件について、何か御質問、御意見等ございませんでしょうか。

河川事業の中で、B/Cが大きなものと2程度のものとありますが、スケール感に、大きなばらつきが出る理由は何ですか。

○事務局 御指摘いただいている中では、例えば小貝川のB/Cが非常に大きい数字になっております。流域の氾濫域にどのような地域が含まれるかが、かなり地域によって違っておりまして、この氾濫域に含まれるところに、比較的小貝川ですと、利根川に合流する付近の下流部に市街地などがあることから、資産が大変大きくなっているということもございまして、氾濫計算によって被害額を算定することによって便益を算出しておりますので、そういう関係で大きくなっている川もございます。

そういうことから、ばらつきが幾つか生じているという状況にはあります。

○朝倉委員長 そうすると、1程度から50ぐらいまでばらつくこともあるという理解でよろしいですか。

○事務局 そうですね。少なくとも今の算定の仕方ですと、そのような現状になっており

ます。

○朝倉委員長 はい。わかりました。スケール感の差が大きいものですから、どういう理由なのかなと思った次第です。

ほかございませんか。

それでは、特に御意見がほかにないようです。

事務局からの原案としても、事業の継続が妥当であるという御意見を頂戴しておりますので、本案件の対応方針は、いずれも継続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す。

それでは、今御審議いただいた一括審議案件、合計6件については、いずれも継続にしたいと思います。

■重点審議案件 対応方針（原案）の審議

- ・ 国営昭和記念公園
- ・ 国営常陸海浜公園

（上記について、事務局から資料2-2-①、資料2-3-①により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。

それでは、今説明いただきました案件について、御質問、御意見をお願いいたします。

お願いします。小野先生。

○小野委員 どうもありがとうございました。

どちらもマニュアルに従ってB/Cを出されたということで、結論としては、この事業継続に反対するものではありません。質問として、例えば昭和のほうの16、17ページあたりに、この便益の間接利用価値の出し方を、40kmを圏域ということで計算されているということですが、その間接利用価値の内容は16ページの右側の表の中を見た限り、これらの機能が40kmまで及ぶというのが、なかなかイメージしにくいです。この17ページの一番下に、40kmを超えるとほとんど価値が生じないモデルとあるのですが、どういうモデルなのか、少し御紹介いただきたい。それと、何か検討課題がさらにあるようでしたら、今後のこととして少し検討いただきたいと感じました。

○朝倉委員長 お願いできますか。

○事務局 すみません。私のほうからちょっと申し上げ忘れてしまったんですが、今回資料2-4というのをつけていまして、この資料2-4に少し詳しい費用対効果の分析の方法が記載されているところがございます。

間接利用価値につきましては8ページから記載されております。

40kmというのは、マニュアルにこのような記載があるということで、そのまま記載させていただいています。

式のほうが、具体的に記載されているところが、10ページに、ちょっと小さいですが、左上の箱に、「各ゾーンの世帯が検討対象公園・競合公園に対して持つ効用値」ということで、このような計算式にのっとり効用値を計算しているということがございます。これでいくと、距離が長くなってしまとなかなか効用が出てこないということがございます。

○小野委員 2-2-①の16ページで、間接利用価値の中身が、緑地の保存、動物の生息、ヒートアイランド現象の緩和が並んでおりまして、その下のほうは防災のことが書いてありますけれども、これらの機能が40km離れた公園に発揮できると、市民感覚からはなかなかイメージできないと思います。しかも、昭和の場合、立川から40km東に行ったら、もう千葉に達しようかという、23区全部が入るくらいのところですから、ちょっと違和感を感じました。

○朝倉委員長 そうですね。ここで言っている間接利用価値というのは、この公園を実際は利用しないけれども、この公園が存在するというので、その便益がどこまで及びますかということで評価するものです。

ところが、都市景観とかということになると、40kmも先は見えないのではないかとということです。

なので、こういったものが存在するというものの価値が距離とともに低減するというのは、一体どういうことなのかということが多分質問の一番大きなところだと思います。

それはマニュアルがそうなっているからということであれば、ここで詳細な議論をするわけではないけれども、そういう疑問があるということは上位の委員会に言っていただいて、よりわかりやすい説明をしていただく、あるいは今後の方法論の修正か改良に役立てていただくということがいいと考えられます。

それは、ほかの項目も同じです。存在するということの価値というものが並んでいる割

には、随分遠くまで影響が及ぶという考え方について、より論理的に説明する必要があるということです。

ほかよろしいでしょうか。

お願いします、楓先生。

○楓委員 具体的な運営の面に関わることですが、昭和記念公園の 17 ページ、それから常陸の 13 ページの年間の利用者数の推移では、昭和記念公園は、月間 70 万人を超える月が 3 カ月間あります。常陸海浜公園は、40 万人に近いところが年間 4 カ月ぐらいいる。ピークは 5 月ということですが、この 70 万人、40 万人というお客様が快適に過ごせるためには、例えばトイレなどが適正に配備されているのかどうか。恐らく、常陸の 5 月の 50 万人を超えたピーク時には随分御不満があったと私は聞いておりますので、その辺の整備の状況を教えて下さい。

また、両方とも今後外国人のお客様が、増えると想定されますので、多言語も含めてのサービスがどの程度整っているのか。

この 2 点、教えてください。

○朝倉委員長 はい、お願いいたします。

○事務局 常陸海浜公園のほうから御説明をさせていただきます。

利用者の月別のところで、特に 5 月の混雑時は、お客様が非常に多いということで、トイレにつきましても、常設のトイレも徐々に整備はしつつありますが、それだけでは不足いたしますので、仮設トイレをかなり充実させてきております。

今、いろいろ工夫をしている段階ではありますが、常設トイレと仮設トイレが近くにあったほうが、常設から並んですぐ行っていただけたらと思っはいるのですが、なかなか仮設トイレを水洗にしても、なかなか使っていただけないこともございまして、また、さらに一つ工夫として、女性専用の仮設をしたほうがいいのではないかとか、いろいろ試行錯誤をしながら、徐々に混雑の解消ができるように工夫しているところでございます。

また、外国人の方が最近ふえてございます。その対応としまして、ホームページとかパンフレットに、外国語のものも用意させていただいておりますとともに、園内のサインにつきましても、徐々に多言語化の整備をしております。

まず、日本語のバージョンしかなかったところには、日本語表記の下にテプラで英語表記をしております。あと、主要園路につきましても、今、現在工事で多言語化の看板に徐々に取りかえている段階でございます。

○朝倉委員長 よろしいでしょうか。ほかいかがでしょう。

はい、追加でお願いします。

○事務局 昭和記念公園事務所でございます。

今の常陸と同様でございまして、たくさんいらっしゃる時のトイレの対応ですが、やはり人気のあるスポットとないところのスポットが非常に較差がありまして、例えば、すいているトイレはこちらですよという細やかなアナウンスということは今やっております、やはり昭和ですと狭いエリアで仮設はなかなか難しいというところがありますので、そういう運用の中で対応しているというところではあります。

それと、やはり和式のトイレがまだ残ってございまして、洋便化の取り組みも進めてまいりたいと思っておりますのでございます。

また、多言語化については、既に券売機は多言語化になっておりますし、園内のサイン、案内についても既に多言語化されております。

以上でございます。

○朝倉委員長 よろしいでしょうか。

加藤浩徳先生。

○加藤（浩徳）委員

昭和記念公園のほうの資料でいいますと、16 ページ目のところに、便益評価の方法が書かれています。ここで使用されている「効用関数法」という方法が、あまり一般的でないように思うのですが、そのわりに内容に対する記述が少なく、具体的にどういう方法なのかがよくわからないので、丁寧に御説明いただけないでしょうか。また、その中でどういう情報をこの公園に固有のデータとして入力しているのかも、丁寧な説明をしていただければと思います。

○朝倉委員長 御要望ということなので、そういったことがわかりやすく説明してください。どうしても、大学にいる人たちは細かなところまで知りたいので、そういうことをでき得る限り示していただくほうが、より納得して理解できて、議論もできると思います。

私からも評価の方法について質問があります。マニュアルを更新して評価期間が長くなった結果、前の方法で算出したB/Cと、新しい方法で算出したB/Cの変化を知りたいです。それから、直接便益と間接便益をとっているから、一体どれぐらいの比率になるのかも知りたいです。

そういうアウトプットがあればそれを示していただくほうが、より説得力が上がるし、

より納得して議論ができると思う次第です。これも要望ということでお聞き届けください。

ほかいかがでしょうか。

はい、お願いします。

○若松委員 まず、昭和記念公園の 11 ページの入園者数の件ですが、常陸海浜公園ともに全体的には年々増加しているのですが、昭和記念公園の平成 26 年あたりから、ちょっと下がり出してしまっています。もしかしたら来年回復するかもしれませんが、このことの要因分析をされているのか。

逆に平成 4 年 5 年、昭和記念公園で入園者数が上がっているところがありますが、これは何がよかったのでしょうか、もう少し何かきめ細かい分析が欲しいと感じています。今すぐ回答していただかなくても結構です。

それから、常陸海浜公園のほうは車でのアクセスがいいからという御説明だったのですが、あそこは、逆に言えば車でしかなかなか行けないようなところですよ。

ですから、車でアクセスがいいから常陸海浜公園の入園者数が増えたということだけではないような気がしますので、数少ない国営公園なので、もうちょっときめ細かい分析の上、これから入園者数の増加に努めていただきたいと思います。

もう時間が押していますので、今日、回答いただかなくて結構です。

○朝倉委員長 もし分かることがあれば、入場者数の減少について一言だけお願いできますか。

○事務局

昭和記念公園の入園者数についてですけれども、近年の少し減少傾向というところは、イベントが実施されないものがあつたり、実施されるものがあつたりということで、公園内のイベントの参加者数によって、ちょっと増減が見られるところがあるという部分がございます。

また、平成 5 年のところで一時的に上がっているというお話がありましたが、これは、その当時、多摩地域は東京編入 100 周年ということで、「TAMAらいふ 21」という大きいイベントがございまして、その際に、本来開園していない部分を臨時的に 1 年間あけまして、そこで特別なイベントを実施していた関係で増加しているものと考えられます。

○朝倉委員長 はい、ありがとうございます。よろしいでしょうか。

○若松委員 どうもありがとうございました。

○朝倉委員長 それでは、ほかに特に御意見がなければということですが、いずれの先生

からも幾つかの質問は出ましたが、基本的には継続していただいたらどうかと受けとめました。したがって、本案件の対応方針ですが、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 はい、ありがとうございました。

それでは、今審議いただいた国営昭和記念公園と国営常陸海浜公園の2件については、継続ということでお願いいたします。ありがとうございました。

■重点審議案件 対応方針（原案）の審議

・渡良瀬川直轄河川改修事業

（上記について、事務局から資料3-3-①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、ただいまの説明につきまして、御質問、御意見がありましたらお願いいたします。

お願いします。田中先生。

○田中委員 河川整備計画でも議論されていますし、マニュアルに従って計算していますので細かい点はないのですけれども、例えば9ページについて質問します。堤防の整備と橋梁の架け替えがあって、それで河川整備に非常に時間がかかりますので、立派な堤防ができた区間もあれば低いところもあります。そういうのが住民側から見ると、あそこは立派で、ここはまだできていないと、こうなるわけですね。

それで、堤防の低いところが長期間残っていると会計検査院あたりに指摘されることもあります。そういうことになると思うので、例えば堤防の整備について、9ページに上下流バランスを考慮しつつ築堤をすると書いてあるのですが、例えば部分的、段階的な整備状況においても、1番の堤防の整備をすることによって、少なくともその区間は浸透破壊とか、洗掘の危険性が軽減されているとか、何かかけないでしょうか。段階的な整備途上においてその効果は発揮していても、橋梁の架け替えとか低いところがあったら、意味がないと思ってしまう人が多分いると思います。そうではなくて、整備した段階でやっぱり効果があるということがわかるような資料の見せ方をしていた方が良いと思います。あ

まりにもここがあっさりしすぎているという気がするのですが、どうでしょうか。

○朝倉委員長 はい、いかがでしょうか。

○事務局 堤防の整備も基本的には下流側から順次行うようにしていて、どれぐらいの流量が流せるか、例えば今、目標にしていますのが 30 分の 1 から 40 分の 1 というのを 30 年間の目標にしていますけれども、現段階で例えば 20 分の 1 ぐらいの洪水であれば安全に流すとかという、現在の整備の状況というのは、お示しすることはできると思います。

○田中委員 余り細かな資料じゃなくても、例えば小段があるような断面を一枚法にしたと、それで堤防の幅が広がったので浸透破壊の可能性がちょっと軽減されているとかです。何かこの図の持つ意味を補足するようなものが資料に入っていると、段階的であっても効果はそこだけでもあるのですよという意味が、もう少し伝わりやすいのかなという気がします。

○事務局 そうですね。

○田中委員 特にここの河川だけの話ではなくて、全体的な話かもしれないですが。

○朝倉委員長 今の先生の御指摘の意味ですが、ステップ・バイ・ステップで整備が進んでいくので、堤防整備が進むと便益がこれぐらい出て、次に橋梁が架け替えられるとこれぐらい便益が出て、最終的に全部整備されるとこのレベルまで便益が発生するとうことが時系列的に示されると、それぞれの効果もより分かり易いと理解しました。もちろん時系列的に整理することは大変ですが、そうするとより整備が分かり易いのではないかという御指摘かと思ったのですが。

○田中委員 そうですね。そうでないと一般の人にそういうところがなかなか伝わっていないのではないかなという感じがします。どうしても時間がかかって、立派なところとそうでないところがどうしても部分的に残ってしまいます。その整備途上の効果発現状況をもう少し考えてみるといいかなという、コメントに近いですね。

○事務局 はい、ありがとうございます。

○朝倉委員長 すみません、何か今、説明されようとしていましたよね。

○事務局 資料の 3-3-②というのが中にございまして、B/C を算定するときには被害額を計算するようにはしております、例えば 3 ページ目をごらんいただくと氾濫ブロックで計算しているのですけれども、例えば 3 ページ目の一番上の右に書いてあるのですが、流量規模で 5 分の 1 の流量だと被害はゼロで、その下には 10 分の 1 という規模になっています。10 分の 1 だと第 5 ブロックのところ少し被害が出ているというふうに見ていき

ますと、ブロックごとにどれぐらいの規模の洪水まで流れるかというのがわかるようにはお示ししています。

○朝倉委員長 わかりました。ありがとうございます。

ほかいかがでしょうか。

加藤先生。

○加藤（一誠）委員 事実確認だけいたします。3-3-②の資料の中で、B/Cのコストは現在価値に直して出しておられて、それが13ページ以降の資料から出てきて、20ページに結論があって、それを本編の資料3-3-①の15ページにまとめてある。こういう理解でいいわけですね。

そうしたら、21ページは、今度はこの事業費別につけてあるのですね。この数字とこの後段の工費との関係の整合性がないように見えます。21ページの数字は工事別に分けてありますが20ページまでと合わないです。

それでいいのかという確認でございます。

○事務局 B/Cを算定するときに現在価値化しますので、社会的割引率を4%ずつかけて毎年計算していくと、21ページの全体事業費とは合わなくなってきます。

○加藤（一誠）委員 ということは、21ページは現在価値に直さずに単なる合計をしたと。

○事務局 そうです。今考えている全体事業費の値です。

○加藤（一誠）委員 そういうことですか。わかりました。

○朝倉委員長 よろしいでしょうか。

○加藤（一誠）委員 はい、結構です。

○朝倉委員長 加藤浩徳先生、はい。

○加藤（浩徳）委員 ありがとうございます。まず整備期間が30年で、プラス完了後50年ということは、最大で80年後のことまで考えているということで間違いないですね。

そこで質問ですが、たとえば、最初7年で整備された大古屋橋は、80年の間に再度架け替えられるのでしょうか。

橋の寿命をどう想定して80年後までの状況を計算されているのかがわかりませんでした。橋の寿命を何年と想定されているのか次第ですが、さすがに80年間のうちにもう一回架け替える必要が生じるのではないのでしょうか。あるいは、その時にはもう橋がないという想定で30年整備のときの被害想定をされているということなのではないでしょうか。

その辺がよくわからなかったので、7年と30年との関係を教えてください。

○事務局 まず費用便益分析の考え方として、当面7年、30年というのはその期間に改修、整備として施設を新たにつくるとか、堤防を大きくするとかそういう手を加える部分に関して、それができればどのぐらいの便益が発現するかというのを当面7年間でやるメニューに関してはそのぐらい。さらにその後30年の間に実施する部分については、全体としてはこうだというものをお示ししているものです。

維持管理費に関しては、そういったこれから整備をするということによって維持管理の費用が増加する部分について、このB/Cの中にコストとして算定をしておりますので、例えば橋梁を新たに架けたりするという部分に関しては、その架けた橋梁に関しては、その分維持管理費が変化するというのを整備後の維持管理費の中に計上しております。

ですので、その橋梁をさらに架け替えるという内容に関しては入っていないということになります。

○加藤（浩徳）委員 私の理解では、今回の計算では、7年の事業に加えて30年の事業を計算しており、そのとき30年の事業の評価では評価期末が80年も先なので、7年でつくった橋梁については架け替えのタイミングが必ずやってくるはずだと思ったのですが、そうではなくて、架け替えはせずかつ橋はないという前提で80年後の計算をしているということですか。

○事務局 整備計画の中に入っている橋梁の架け替えにつきましては、河川管理者として、流下能力が不足しているものに対して、我々と道路管理者とのこれからの調整になってきますけれども、そのタイミングを合わせて架け替えを一度やりますということになります。

そうすると、一度架け替えが終わりますと、当然のことながら河川管理的には流下能力の支障にならない橋梁が架け替えられることになりますので、その後は、例えば老朽化等起こった場合については、河川管理者で事業をすることはなくなるということになります。

例えば、老朽化橋梁を維持管理していく場合には道路管理者の方で維持管理していくことになりまして、例えば架け替えが必要ということになれば、そのときに何がしかの対策がとられるということで、まだこの河川改修事業の中でやるということは想定はされないということでございます。

○加藤（浩徳）委員 つまり2回目の架け替えは想定せずに、30年後の被害等が計算されているということですね。

○事務局 そのとおりです。一度河川改修というか、流下能力の疎外にならないように架け替えというのは、桁下が問題にならないようにかさ上げするような事業を想定してござ

いますので、そのときには堤防もあわせて計画上必要な堤防をつくり上げていくということになりますので、次にその架け替えをすることは、河川改修上は想定はされないということになります。

○朝倉委員長 わかりました。当面7年間と30年で、その整備が完成すると、その後さらに50年間は同じサービスレベルでずっと続いていると。

○加藤（浩徳）委員 いや、今の話だとそうではないようですよ。

○朝倉委員長 そのためにはコストが発生するけど、そのコストは計算していないということですか。

○事務局 河川事業としては計上していないということです。

○加藤（浩徳）委員 この事業としては対象外となるということですね。

○事務局 河川管理施設、例えば堤防は河川管理施設ですけども、橋梁は道路管理者が管理する道路施設です。今回3橋の架け替えを計画の中に入れていますが、それは治水上流下能力阻害になっているので、河川管理者と橋梁管理者で協働して架け替えようとしています。それで、架け替えてしまったら安全な施設になるので、維持管理費はそこからは見ていません。

ただ堤防等は、我々維持管理して機能を確保していかなければいけないので、維持管理費はこのB/Cの中では算定しています。

○加藤（浩徳）委員 わかりました。橋がなくなるという前提でもいいのかもしれないですが、橋の有無で被害の額は変わらないという理解でよろしいですね。そうでないと計算が合わなくなるので。

○事務局 はい、結構です。

○加藤（浩徳）委員 わかりました。

○事務局 ありがとうございます。

○事務局 それと1点、私の説明の中で、先ほど、橋梁を架け替えてその維持管理費を50年間計上しているというような御説明をさせていただきましたが、橋梁の架け替えについては附帯工事として実施するものなので、維持管理費の中には計上していないということでした。失礼いたしました。

○朝倉委員長 はい、わかりました。ありがとうございます。

ほかよろしいでしょうか。

それでは、本件の取り扱いでございますが、特に事務局原案は継続で、かつ地元の栃木

県、群馬県からも事業継続という御意見をいただいているということもあり、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 はい。ありがとうございました。

それでは、渡良瀬川直轄河川改修事業については、継続ということにさせていただきます。

■重点審議案件 対応方針（原案）の審議

・相模川直轄河川改修事業

（上記について、事務局から資料3-6-①により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。

御質問、御意見、ございませんでしょうか。

○田中委員 17ページです。最大孤立者数が8,000人から6,900人と減っているわけですが、この効果があらわれているのは、その上流側の河道を掘削して水位が下がっているからということですか。その破堤する時間が遅れたので氾濫するボリュームが減って、被害が軽減されているということよろしいでしょうか。

○事務局 ありがとうございます。11ページ等でご覧いただいたように、河道掘削または堤防をつくって、水位を下げるなどをやってございますので、その効果が出まして、17ページの左下にありますように、浸水域が小さくなるといったことの効果の結果として、こういう効果があらわれるといったことでございます。

○田中委員 この破堤の想定をしているところは工事をしている断面ですか。あるいは工事している箇所ですか。この破堤の×がついている4.6kmは、先ほどの樋管の赤くなっている今回の整備箇所なののでしょうか。

○事務局 すみません。これは、全体の中で整備した後のどこが最初に氾濫するかといったことを見まして、あと、被害が大きくなるかといったことを総合的に勘案して決めている場所でございます。工事をしたからそこだとか、そういう形ではないといったことでございます。

○田中委員 わかりました。整備前、整備後では堤防の状態は同じもので、純粹にあらわれているのは河道の掘削等の効果ということですね。わかりました。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

すみません。同じところを聞きたいのですが、左岸 4.6 kmが破堤するというのは、どこか1カ所破堤するとしたらここが破堤することが最も被害が大きくなるのでここにしました、という説明でよろしいですか。

○事務局 はい。

○事務局 確認しますと、破堤点の選択については先ほど御説明しましたとおり、被害が大きくなる場所で選んでおりまして、この地点に関しては堤防整備も予定されている箇所ということで、堤防が上がるということによって氾濫開始がおくれるという、そういう効果もあるということでした。

○朝倉委員長 わかりました。

○田中委員 両方入っているということ。

○事務局 この地点に関しては両方入っているということでした。

○朝倉委員長 関連してもう一つ。7ページ目、想定最大の氾濫域の右下の図です。これは右岸も左岸もあふれている図なのですが、これと17ページの図は何か関連があるのですか。

○事務局 この7ページの浸水想定区域図の氾濫範囲との関係でございますね。

○朝倉委員長 はい。

○事務局 浸水想定区域図に関しては、例えば1破堤の地点を選んで、その破堤による被害というのを示しているわけではなくて、ある規模の洪水が来たときに、破堤する可能性のある地点を全て網羅的に破堤が起こってしまったという場合に氾濫する地域を重ね合わせた図になりますので、1点の破堤で被害が起こるというのを示した先ほどの被害軽減の図とは、意味合いが異なるということでございます。

○朝倉委員長 なるほど。要するに堤防がない状態で川が流れている状態ということですか。そういうふうにとってはいけない。

○事務局 そうですね。それとは少し、厳密には違うことをやっているのですが、破堤する可能性がある地点を全て破堤させた状態、それを重ね合わせたものと同じような範囲が使っている図になっているということと、それから、想定している洪水の規模も想定最大規模ということで、先ほど被害軽減をお示した図とは、そういった条件も異なっているということになります。

○朝倉委員長 同じような図で違う意味のものが出てくると、ご覧になった方が誤解され

るかもしれないので、補足の説明があったほうがベターかと思います。ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。

お願いします。

○横木委員 先ほどの破堤点の仮定ですけれども、被害が大きくなることを仮定するというのはよく分かるのですが、逆に破堤しやすいというか、破堤する可能性があるというようなことというのは分かるのでしょうか。堤防が低くて水が越えるというのは理解できると思うのですが、破堤しやすいというか、破堤する可能性があるところを破堤点として仮定することはできないものかと思いましたが、どうでしょうか。

○事務局 一つには、堤防の高さ、こういうのを考えるときにどういう考え方でやっているかという一つは、堤防の高さや幅の関係で、ある程度の堤防の断面が確保されていないと、ある高さまで、例えば、堤防が完成していれば計画高水位ということになりますが、その高さまで水位が達してしまえば、氾濫する、破堤する可能性があるというふうに考えます。ですが、水位と堤防の断面の関係以外にも、堤防への浸透などの場合もありますので、そういったいろいろな要因で破堤をする可能性はあると考えられております。

○横木委員 非常に確率の低い話だと思うのですが、そういう情報がもしあるのであれば、差し支えない範囲で、堤防の低いというのと同じぐらい危険度がある情報なので、何らかの形で出されることを考えられたらどうかと思います。

以上です。

○事務局 ありがとうございます。水防上はそういった堤防の高さや断面以外にも、過去に被災した実績があるとか、そういった意味も含めた重要水防箇所というような情報を水防管理者等に御提供しているという取り組みをしております。ありがとうございます。

○横木委員 わかりました。ありがとうございました。

○朝倉委員長 ほか、いかがでしょうか。

1点だけ。直接被害と間接被害に分けて計上されていますけれども、間接被害の中に、営業停止損失がありますが、直接被害ではないかと思えます。これが間接被害に入っている理由を教えてくださいませんか。普通、一般資産被害や農作物被害があつて、営業停止は直接被害ではないかと思えるのですが、なぜ間接被害なのでしょう。

○事務局 家屋の浸水とか家庭用品というのは、水につかたら損失がある直接被害であるとわかりやすいのですが、営業停止は、何日間営業ができない、水にどこまでつ

かると、例えば1週間とか、さらに水深が上がると2週間とかというふうにしますので、直接的ではないと考えています。

○朝倉委員長 なるほど。

○事務局 水に浸かるというのは直接浸かるのですが、その規模によって営業停止期間が前後するということになります。

○朝倉委員長 これも意見ですけど、一般の方が、これをご覧になった場合、その地域の機能が止まってしまうことによって、例えばサプライチェーンがうまく動きませんでしたとかというのが間接被害なのはわからないでもないですが、実際浸かっているわけだから、その場所についてやっているのだとしたら直接被害というほうが分かりやすいかと思えます。マニュアル上こうなっているので、今ここでどうこうと言うつもりはないですけど、より分かりやすく説明しやすいように、カテゴライズを考えていただくのもいいかと思えます。コメントでございます。

ほか、いかがでしょうか。

○加藤（浩徳）委員 一点だけ確認をさせてください。16 ページ目の表が当面7年と全体とで2つ出てくるのですが、当面7年の表のデータは全体の表のデータの内数だという理解でよろしいですか。

○事務局 内数です。

○加藤（浩徳）委員 わかりました。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

ほか、よろしいでしょうか。

それでは、本件の対応方針ですが、特に事業の実施そのものについて、問題であるという意見はございませんでしたし、地元の神奈川県からも、事業を継続してほしいという御意見もいただいておりますことから、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 ありがとうございます。それでは、相模川直轄河川改修事業につきましては、継続ということでお願いいたします。

■重点審議案件 対応方針（原案）の審議

- ・一般国道20号 大月バイパス

(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す。

委員の先生方から、御質問、御意見いかがでしょうか。

○加藤(浩徳)委員 費用が思ったよりもかかったということですが、便益のほうは、特に計算をやり直していないということでしょうか。

○事務局 便益の計算は、やり直しておりますが、便益は大きく変わっておりません。

○加藤(浩徳)委員 でも、それは少し矛盾した説明のような気がします。少なくとも、事業費変更の理由の一つは、当初の予想よりも需要が伸びたことが原因ですね。需要が変わっているのであれば、便益も変わってしかるべきというような気がします。そこを変えない理由は何かあるのでしょうか。

○朝倉委員長 はい。いかがでしょう。

○事務局 将来交通量については、見直しております。

○朝倉委員長 そのまま理解すると、交差点交通容量を増強するわけですから、ベネフィットとして、例えば左折に要する時間が節約されて、時間節約便益が発生するというふうなことのほうが自然です。そうではないと、交通容量を確保する必然性がないので、従前どおりの函渠の大きさでいいのではないですかということになると考えられます。

○加藤(浩徳)委員 そこまでは言うつもりはありませんでしたが、結果的にそういう意味になるかもしれません。

○朝倉委員長 なりますね。なので、論理として、そういう筋が通るのですかという御質問です。

○事務局 当時の需要予測と比べると、近年の需要は大きく変わりますが、前回評価時点の平成28年度から比べるとそこまで大きい差にはなっていないという状況です。

○朝倉委員長 そういった意味で、本当は便益がもっと出るとすると、そこを計上すると、少なくともB/Cに対して不利になることはないという理解もできます。そういう解釈が正しいですか。

○加藤(浩徳)委員 どのような結果になるのかは実際に計算するまで分からないと思います。いずれにせよ、需要が増加したことによって左折レーンをつくったのならば、その効果を計算しないというのは、筋が通らないような気がします。

○事務局 交通量推計は、最新の事業化ネットワークに基づき算出しているため、需要の増加については反映されています。

○朝倉委員長 わかりました。ここはどちらかというと、数値計算することよりも、理屈としてそうになっているかどうかということの方が重要で、こういう理屈を投げて事業変更をするというのだったら、それに見合う便益はこのように計上されておりますと言っていたかないと、理屈としては、ちょっとクエスチョンと言わざるを得ないということです。

○事務局 交通需要と設計について補足します。当初、幅員 11m の設計が、昭和 50 年時点です。当時の計画交通量が 5,000 台程度で、現在の計画交通量は 1 万台を超えていることから、JR や警察と左折レーン設置の協議をし、20m に変更する協議が平成 28 年度に整ったため、今回、事業費増加について審議に諮ったところです。現在の計画交通量をもとに計算しているため、便益の伸びは計上されております。

○朝倉委員長 これ昨年度に再評価を実施しましたよね。そのときは 11m で計算した、新しい交通需要が 11m にのったときの B/C を計算したのですか。それとも、昨年度の段階で既に、左折レーンがある状態でベネフィットを計算していたのですか。

○事務局 B/C を計算する際に、大月バイパスの整備のあり、なしについてそれぞれで交通量推計を行います。その際、左折レーンのように、交差点の飽和度、通りやすさというところは考慮していないため、B/C 算定上も計算されないということになります。

○朝倉委員長 なるほど。わかりました。

より説明をロジカルにするためには、もう少し、一工夫必要だと考えられます。今後再評価をするときは注意されたほうがよいと思います。ありがとうございました。

ほかいかがでしょうか。

○若松委員 B/C の話とは全く違う話ですが、資料の 10 の地すべりブロックですが、岩塊等が見つかったという話は工事を進めていく上で遭遇する想定外のことでありますが、地すべりブロックが、どうして今ごろになって予想より大きいと分かったのか合点がいかないですね。詳細の測量とか書いてありますけれども、地すべりのブロックというのは、そもそもは現地の山林に分け入って調査するよりも、最初は、詳細地形図や空中写真判読で範囲を把握して、あとは現地で、例えば立ち木が曲がっているとか、そういったことで検証するのですが、この大月バイパスの工事がかなり進捗した段階で、こういう事態が発生したと言われているのかよく分からないので、御説明をお願いいたします。

○朝倉委員長 お願いします。

○事務局 当初、一部の地権者から、土地の立ち入りについて御了解いただけなかったことから、航空写真測量や、立ち入りを了承いただいた箇所の測量、ボーリング調査の結果

を踏まえて判断をしていました。用地買収完了後、それまで立ち入れなかった土地も含めて詳細測量、現地踏査、及び追加のボーリング等を行い精査した結果、地すべりブロックが当初の想定よりも広範囲で確認されたため、見直しが必要になった次第です。

○若松委員 根掘り葉掘り伺うようになるのですが、この地すべりブロックのベースマップになっている地図というのは、相当、大縮尺な地図だと思いますが、こういうものからある程度、地すべりブロックというのは判断できます。現地に行くと、かえってブロックの全貌がなかなか把握しづらいので、現地に立ち入れなかったとか、ボーリングができたということもあるのですが、今段階で分かりましたというのは、地質や地盤の観点から言うと、少し了解しかねる部分もあると思います。

○朝倉委員長 よくわかりました。高い技術力を持っているわけだから、こういう地すべり地帯であれば、図面を、地図を見て、現場を見れば、ある程度想像できるので、あらかじめ費用に反映させておくべきではないかという意見だと理解いたします。

○若松委員 はい。

○朝倉委員長 ほか、いかがでしょうか。

ちょっと一つ、辛口ですけど、去年再評価をして、今年 80 億増えたということが、去年の段階で、分かっていたのではないかと思います。事業自身が必要ないとかを言うつもりはないけど、費用の増分が全体の事業費の中で結構大きな割合を占めているので、もう少し事前の精査きちんとやっていただく必要があると思います。いかがですか。

○事務局 この増加要因につきましては、昨年の事業評価監視委員会において、こういった事象が生じているということ、その対策等について関係機関と協議中の段階であり、数字上お示しすることができなかったこと、そして、それらが精査できた段階でお示しする、ということで御説明をさせていただいていたところでした。その精査の結果、今回あらためて、再評価をさせていただいたという状況です。

○朝倉委員長 そういうことですか。わかりました。

しかしながら、1年後によく調べてみたらという、理屈は分かりますけども、やはり先ほどの御指摘と同様で、事前にある程度想定されているのであれば、その想定に見合ったコストがかかりますということはおっしゃっていただいた上で、コストはかかるけどやりましょうという話のほうが、より明確になって、精査した精度のオーダーが、より確からしくなりましたという話にさせていただいたほうが、理屈がより通ると思う次第です。ありがとうございました。

ほかに意見はいかがでしょうか。

それでは、ほかに御意見もないようでございますし、この本案件につきましては、山梨県知事からも、早期完成とおっしゃっていて、かつ、もう既に記者発表で 32 年に開通ということをおっしゃっていることもあり、継続というふうな形で進めていただければと思いますが、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。それでは、本件継続ということで、お願いいたします。

■重点審議案件 対応方針（原案）の審議

・茨城港常陸那珂港区外港地区国際海上コンテナターミナル等整備事業
（上記について、事務局から資料 5-2-①により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。

先生方、御質問、御意見いかがでしょうか。

お願いします、加藤先生。

○加藤（一誠）委員 9 ページの記載内容に対する疑問ですが、2 点あります。石炭灰処分場の整備は、茨城県の事業ということですが、前回評価の時には分からなかったのか、ということが 1 点目です。

それから、東京電力の話ですが、国の事業を遅らせるに足る重要性があるという認識のもとでの対応と思いますが、この点をもう少し説明していただきたいということが 2 点目です。お願いいたします。

○事務局 前回評価は平成 26 年度に行っており、石灰の処分場の整備は 27 年度から始めているものです。26 年度の再評価時点では、どういったスケジュールでこの石炭灰の処分場の整備を進めるのか、ヤードの利用をどのように調整するのか等は、まだ決まっておりませんでしたので、反映できなかったということです。今回、実際に整備も始まり、ヤードの利用調整もなされたところですので、具体的な期間が判明したということです。

石炭灰の処分場の整備を優先することにつきましては、この写真で示しております常陸那珂港区には、既存の石炭灰の処分場がございますが平成 31 年にはいっぱいにな

ってしまうということでございまして、それまでの間に、この赤い場所で新たな石炭灰の処分場を整備しなくてはいけないためです。平成 27 年に始めないと、平成 31 年に終わらないということでしたので、まずはこちらを優先して対応するということにしたものです。

○朝倉委員長 よろしいですか。

ほか、いかがでしょうか。

この岸壁の水深であれば、将来においても、例えばコンテナ船の大型化等が進んだとしても、概ね対応できる深さの、あるいは長さの岸壁であるという理解でよろしいですか。

○事務局 そのような理解で、問題ございません。

○朝倉委員長 何年後ぐらいまでの想定ですかね。

○事務局 供用期間中は特段、問題になることはないと考えております。現状でも一番深いところで水深が 14m ございまして、北米向けのコンテナ航路が就航しているところでございます。必要水深が 14m の船が利用しております。

その他の RORO 船につきましては、12m 程度の水深があれば、今のところ問題ございません。

○朝倉委員長 はい。わかりました。コンテナは輸入ですか、それとも輸出、両方ですか。

○事務局 コンテナにつきましては、輸入も輸出も両方取り扱っております。

○朝倉委員長 両方ですか。はい。わかりました。

加藤先生。

○加藤（浩徳）委員 結論自体は、特にこれで問題ないと思っておりますが、懸念だけ申し上げます。確かに、「地域の基幹産業のため」というところでいわれている「地域」が茨城県に該当しますので、茨城県が、きちんと周りの関係者と合意形成する前提ならば、事業期間の延伸もあってしかるべきだと思うのですが、この事業の特性を考えれば、やはり日本の国際競争力の強化という側面が関係しているはずで、茨城県だけの問題として議論すべきかという点が気になります。この 14m の水深の岸壁ができないことによって日本の企業が国際競争力を失うようなことがないように、うまく県の方と相談していただきたいです。

○事務局 はい。承知いたしました。

○朝倉委員長 お願いします。

ほかいかがでしょうか。

○若松委員 一言よろしいですか。岸壁の水深が 14m あれば、将来的にも大丈夫というよ

うな御発言がありました。以前、横浜港の南本牧埠頭の事業を審議した時に、もう既に、大型コンテナ船に対応するために南本牧では、水深 18mの岸壁を整備しているとお聞きしたかと思います。また、将来を考えると、水深 18mの岸壁でないと大型船の受け入れができないという御説明をいただいたと思います。今回整備する岸壁は最も深いもので水深が 14mですが、国際競争力に対応できるのでしょうか

○朝倉委員長 いかがでしょうか。

○事務局 今の港湾政策では、「選択」と「集中」の考え方にに基づき、コンテナを扱う港湾につきましても、国際コンテナ戦略港湾というのを決めまして、そこに対して重点的な投資を行っているところです。具体的には、今、先生がおっしゃられた京浜港と、阪神港となっております。両港には、欧州や北米と日本を結ぶ、いわゆる基幹航路と呼ばれる航路を就航おり、かなり大型の船でもしっかり受け入れられるようにするために、お話のあったような 18mの水深を有する岸壁整備を行っているところでございます。

一方で、常陸那珂港区につきましても、そのような位置づけの港ではございません。どちらかと申し上げますと、京浜港に貨物を運ぶ港となっているところです。そのため、そこまで大きな水深が要らないということです。

○若松委員 はい。わかりました。

○朝倉委員長 すみません。お待たせしました。

○横木委員 確認ですけれども、今回の御説明では、整備期間が延びることだけで、費用とか、便益というものも全然影響を受けないと考えてよろしいですか。

○事務局 費用等についての影響はございません。ただ、現時点で貨物の動向等、改めてこの事業評価にあわせてヒアリングを行っておりまして、時点修正を行わせていただいております。

○朝倉委員長 ありがとうございます。お願いします。

○上田委員 1点だけすみません。加藤（浩徳）委員と同じような話になってしまうのですが、この茨城港、北関東自動車道など高速道路ネットワークの充実で、今後、関東全域における物流拠点として、重要な港湾でございまして、近隣の大手機械メーカーですとか、幾つか事例はございましたけれども、そのほかの事業者の利便の観点からもお考えいただき、延期ということで残念な結果でございますけれども、鋭意作業を進めていただいて、少しでも前倒しするようにしていただくのがよろしいかと思っております。

以上でございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

これは港湾をつくるというよりも、その後、これをうまく使っていくためのマネジメントについての考え方が示されると、なお、事業効果も発現されることにつながっていくと感じた次第です。

ありがとうございます。

○蟹澤委員 先ほど、事業費は変わらないというお話ご説明がありました、例えば、便益等を計算するときには現在価値化をしていると思います。御存じのように、労務費も、色々な資材費も、ずっと上がり続けている状況の中で、事業費を変えないで計算するということが、現状のルールなのでしょうか。

○朝倉委員長 いかがでしょう。

○事務局 マニュアルに沿った考え方でやっているものですので、この方法で御理解いただければと思っております。先生おっしゃられましたように、事業期間が延びた分につきましては、総費用C（割引後）という数字でございますけど、割引率等の影響もあり若干増えています。事業期間の延伸による影響は、考慮されていると考えています。

よろしくをお願いします。

○事務局

若干、補足となりますが、ケーソン等を製作するに当たって、人件費の増加は、それほど大きく影響しないため、若干ふえている可能性はありますが、大きく額が異なるということは想定しておりません。

それから、9ページ目のところで、この27年から31年まで、ヤード調整からケーソン製作を休止としていて、茨城港の事業が遅れているように見えますが、実は資料に出ていない中央埠頭地区のプロジェクトで、もう一つ岸壁を整備しておりまして、地元からのニーズを踏まえて、そちらを優先して整備しているため、防波堤の整備を少し遅らせているという状況でございます。

以上です。

○朝倉委員長 よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、本案件の取り扱いでございますが、これも、特に事業継続に問題があるという意見はなかったように思いますので、この本案件につきましては、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す。

それでは、茨城港常陸那珂港区外港地区国際海上コンテナターミナル等整備事業については、継続とさせていただきます。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

・東京港中央防波堤外側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5-3-①により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。

それでは、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。上田先生。

○上田委員 御説明ありがとうございます。東京港は、貨物コンテナの取扱割合が多く、首都圏はもとより東北から信州まで広範の経済活動を支える重要な港湾でございます。船舶の大型化、増大する貨物事情を踏まえまして、国際基幹航路としての寄港など、我が国の国際競争力を向上させるためにも、当該事業は極めて重要な事業だと認識しております。事業を鋭意推進されることはもとより、ストック効果の最大化を果たすためにも、早期にこの事業を推進する必要があると考えております。なお、東京港につきましては、東京2020年大会が開催されることから、港湾道路の整備は、開催に、確実に間に合うよう進める必要があると思っております。

こうした認識のもと1点確認です。Y2の方でございますけれども、借受予定者にちょっとトラブルがあったように承っておりますけれども、その後の影響等、進捗状況、交渉状況などはいかがでございますか。

○事務局 先日、専門紙の報道でもございましたが、この韓進海運との契約の解除が整ったと伺っております。今後、東京都と埠頭株式会社におきまして、新たな選定の手続に入っていくと聞いてございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

今のことと若干関係しますが、バースの借受者が決まらないと、ヤードの整備、どういうふうに整備すればいいかが決まらないということなのではないかと思うのですが、ヤードの整備というのは、そこまでパブリックセクターがやらないといけないのか、その説

明が要ると思います。つまりプライベートセクターがそれを借り受けて使うわけだから、そこはそこがしかるべきコストを支払って整備すべきではないかという理屈もあるかもしれない。そうじゃなくて、使うのはプライベートセクターが使うけど、そのためにパブリックのお金を使いますという理屈が必要かと思いますが、そこはどのような議論になっているのでしょうか。

○事務局 まず、このバースは船社等が借りて利用するということになりますが、扱っている貨物はあらゆる企業の貨物でございます。また、実際に借りるときは当然必要な対価として貸付料を支払って、その上で借りるという形態になってございます。

○朝倉委員長 はい。わかりました。ただ、そのことによって、借受者が本来、今の契約の場合にも、仮に契約を破棄にすると、どれだけのコストを負担するかということは明示的に書かれていると思うのですが、こういうパブリックな施設をプライベートセクターがお使いになって、それがしかるべき正当な投資になっているということの説明を、もう少ししていただいたほうが分かりやすいのではないですか。つまり、経営破綻したから遅くなり、事業全体も遅くなりますという理屈だと、なかなか納得しない人もいないのではないのでしょうか。

意見でございます。失礼しました。ほかいかがでしょうか。

お願いします。

○加藤（浩徳）委員 ありがとうございます。私も、大変大切な事業だという認識を持っています。事業による効果を説明する際に、今は費用便益分析に従って、便益によって効果を提示しようとしているわけですが、もともとこの事業の目的の一つは、北米の基幹航路をいかに国として維持するのかがであり、これは日本パッシングを防いで、日本経済を支えられる航路をどうやって維持するのかがという点が本質的な狙いのはずです。このことは3ページ目に政策目標としては書かれているのですが、できれば評価のところでも、本事業の政策目標への貢献を定性的でもよいので記述するほうが、なぜ政府がこの事業に投資するのかへの疑問に対して丁寧に答えることができると思います。ですので、定量的な効果の分析を加えて、定性的な意味でも政策にどう寄与するのかということについて記述を追加してはいかがでしょうか。

○事務局 今の基幹航路の維持という意味では、資料の20ページで、便益の二つ目として、基幹航路で船舶は大型化することによる便益ということで、少しわかりにくい形でございますが、定量的にさせていただいています。今、先生おっしゃったとおり、それをも

っとはっきりと書くといった工夫は、今後させていただければと思います。

○加藤（浩徳）委員 追加で申し上げれば、この事業は広い意味での安全保障を含む問題を取り扱っていると思うのですが、これを時間の短縮便益だけで語れるとは、とても思えません。その部分の定性的な効果についてぜひとも記述していただきたいです。

○事務局 ありがとうございます。

○朝倉委員長 3ページ目大変すばらしい国際コンテナ戦略港湾政策が書いてあるわけだから、これを受けたのが最後B/Cですよということになると、ちょっと何か尻すぼみだなという印象なので、ここまで3ページ目を書くのであれば、最後もそれに見合うように、その必要性をきちっとたわないと、若干インパクトとして弱いのではないかと思います。ありがとうございます。

ほかいかがでしょうか。

○蟹澤委員 質問です。私も、この事業自体、そういう国家戦略的な意味ですごく意義があると思うのですが、先ほど、賃料が入るからという話ですけども、これはもう数値の上ではどこにも出てこないのですか。

○事務局 この便益の計算上では、特には出てこない形になっております。

○蟹澤委員 それはもう、お財布が違うからという意味なのですか。

○事務局 実際にトータルでかかるコストについては、整備費用、また維持管理費用の実額を積んでいます。その費用の一部は貸付料として返ってきている状況でございます。

○朝倉委員長 できれば、そういった貸付料が入ったりする計算が、B/Cの中にどのように反映されているのか。反映されていないのであれば、いないと反映されているのであれば反映されていると言っていたほうが、分かりやすいと思います。

○事務局 そういう意味では、実際にかかった費用国、都が整備している費用をそのまま書いてございますので、直接的にはここには計上されていないということでございます。

○朝倉委員長 はい。わかりました。

○加藤（浩徳）委員 私も反映されるべきでないと思います。当然収入は入りますが、それだけ支払っている人もいるので、社会全体でいくとキャンセルアウトされるからです。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

これは料金収入を伴うようなインフラ整備、一般に言えることですね。

ほかいかがでしょうか。

臨港道路の勾配をちょっときつくして、トンネル延長を短縮したとありましたが、4%

のトンネル勾配というのは、実は小さくないですよ。これが原因で渋滞が発生したら、あっという間に、このマイナス 10 億円が吹っ飛ぶかと思うのですが、4%で大丈夫ということは検証されたのでしょうか。

○事務局 まず、基準上は当然でございますが、満たした値でございます。この道路に並行します第2航路海底トンネル。資料の1ページの位置図の青い線で今回の南北線トンネルを書いておりますがその左側が、第2航路海底トンネルでございます。この勾配が、今回変更後と同じ4%の勾配でございますが、特に運用上、その勾配が何か使用になっていることはない、確認をしております。

○朝倉委員長 わかりました。トンネルの中の勾配は、かなり気をつけないといけないところなので発言しました。ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。お願いします。

○蟹澤委員 すみません。この事業だけじゃなくて全体にかかわることですけれども、元号を使った表記がされていて、もう平成がなくなることは分かっているのですけれども、これは、国交省の方針としては、これ、どこかから括弧にするとか、何か対応はあるのでしょうか。

○事務局 特に、方針では聞いてございません。確かにわかりにくくなっていると思います。以後そういったことがわかりやすい、両方書くとか、そういったことをしっかりと取り組んでいきたいと思っております。ありがとうございます。

○朝倉委員長 恐らくいずれかのタイミングで。

○事務局 事務局としても検討させていただきたいと思っております。本省にも確認した上で、検討させていただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

○朝倉委員長 ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本件につきましても、事業の継続について問題があるという御意見はありませんでしたし、むしろ、国際的に、日本のプレゼンスを高めるためにも、必要な事業なので、それに見合う説明をしていただいて事業継続とさせていただくことが、よりベターではないかということです。したがって、本案件の対応方針ですが、継続ということで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、東京港中央防波堤の国際海上コンテナターミナルの整備事業については、継続ということとさせていただきます。ありがとうございます。

それでは、長時間ありがとうございました。

本日の審議は、以上で終了でございます。

進行を事務局にお返しします。