

令和元年度第3回関東地方整備局事業評価監視委員会 議事録

■再評価案件（一括案件審議） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

- ・一般国道298号線 東京外かく環状道路（千葉県区間）

（上記について、事務局から資料により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。この事業は、既に車道部分は完成して供用はされていますが、自転車道に関連するところに電線共同溝の整備というのがペアになっていて、電線共同溝整備のための費用が増えるので、今回審議する。こ ということは、B/Cのベネフィットは増えないということですね。何か御質問はございますか。

それでは、この案件の対応方針ですけれども、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〕

○朝倉委員長 ありがとうございます。

それでは、今、審議いただいた案件については継続とさせていただきます。

■再評価案件（重点審議案件） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

一般国道6号千代田石岡バイパス

（上記について、事務局から資料により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。

それでは、今、御説明いただきました一般国道6号千代田石岡バイパスにつきまして、御意見、御質問がございましたら、お願いいたします。

どうぞ、田中先生。

○田中委員 6ページですが、当初2カ所のボーリングで支持層を想定していたものが、軟弱層が出てきて支持層が想定より薄いということだと思います。しかし、霞ヶ浦に流れている川なので、やはり川の近くに軟弱層があり支持層が薄い、予想できるのではないかと思います。川の近くをボーリングする、そういうことは当初考えなかったのでしょうか。

最初の段階で川の近くをきっちりボーリングしておけば、こういう層の存在というのは、ある程度わかるのではないかという気がします。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。

○事務局 御指摘のとおりでございます。そういった霞ヶ浦に近い場合、こういった地層だと考えられたことでございます。ボーリングデータが少なかったということが一つの大きな要因と考えておりますので、今後の新規事業を考える場合には、既存ボーリングデータを幅広く収集するだけでなく、どうしても事業化前のボーリングは難しいところがございますが、借地等を地域の方の御理解を得て、ボーリングデータ等を増やし、より精度の高い推定をしていきたいと考えております。

○田中委員 水害地形分類図とか、いろんな過去のデータを見ながら、決定していただきたいと思います。

○朝倉委員長 よろしく申し上げます。ボーリングだけではなく、もっとほかの方法も使えるものは使っていただくことが大事だと思います。いろいろ新しい手法も開発されていると思うので、有効に使っていただくということを、今後、御検討いただく必要があるのではないのでしょうか。

ほか、いかがでしょうか。お願いします。

○加藤委員 8ページ目の排水施設等を追加したというところで、道路排水は既存の水路と排水施設とを活用するということですが、既存水路の使用料というのは払わないものなのでしょうか。

○朝倉委員長 いかがでしょう。

○事務局 これまでの事例では払っていない例のほうが多いというふうには認識しております。

今回、この土地改良区との協議にあたりましては、当然、排水機場等の負荷の増加もありますので、道路管理者として検討する旨も話したところで、最近の、特に雨量の増え方が大きく想定を上回っており、もともとこの土地改良区の水路もかなり、排水の余力がな

く、土地改良区の水路、あるいはポンプの負荷を非常に気にされておられて、了解が得られなかったということでございます。

○加藤委員 普通に考えると、ほかの人の施設を使わせてもらうのならその使用料を払うのが当然で、それが新規に整備される施設のコストと入れかわったと考えるのが自然な解釈のような気がします。そうすると、コスト増はそんなに生じないだろうと思っていたので、先ほどのような質問をするにいたりしました。さらにいえば、水路管理者側にも便益が生じている可能性があります。なぜならばこの整備によって既存水路の容量が空いたわけで、今後予想される水量増加に対して彼らはその分だけ投資しなくて済むからです。そう考えると、その便益に当たるコストを全額こちらが負担していることの妥当性にも疑問を感じます。

○朝倉委員長 そのあたりの費用負担の実際と、あるべき費用負担のあり方、確かに道路事業と河川事業と微妙なところの費用負担の問題ですが、少し総合的な視点から検討していただくということが大事に思います。

何かありますか。

○事務局 事業化した後に、河川管理者と協議をしながら、どのぐらいの流量を流すのか。それが、従前、構造物がなかったことに比べてどれぐらい速く流れるので、それに対しては流量をちゃんと増やしてほしい、調整池をつくってほしいなどの話を事業をしてからしっかりと調整するというのが実情になっており、事業の前の段階でそこまで調整ができていくかという、正直できていないことが多く、これもその事例だと思います。道路管理者側の思い込みここなら大丈夫だろうとか、あるいはここまで大規模だと足りないのでやっぱり調整池をつくりましょう、その分の事業費を見込んでおくといったことがなされることがありますので、事業前の段階で、想定できることがあるのではないかと思います。

雨量をどこまで想定するのかは、エリアが変わるわけではないので、流れる量は恐らく変わらないですが、そのスピードが変わるということで、その部分の費用を道路側で見ているところが現状になっていると理解しています。

○加藤委員 それで結構だと思いますが、少し考えてみれば、これによって洪水が減っているはずですね。道路事業により結果的に洪水を減らせるという便益も本当は発生しているにもかかわらず、その便益を道路事業の便益としてカウントしていないという意味では、固めに便益を計算しているとも解釈できると思いました。

○朝倉委員長 ありがとうございます。今後、検討しないといけないポイントかもしれ

ません。

横木先生、どうぞ。

○横木委員 同じところでお伺いしたいのですが、この排水施設の位置づけですが、今、議論をお聞きしてわかったのは、従来使われている排水施設をアップグレードして、道路からの排水と、それから従前の周辺の土地の排水も含めて排水機能を持たれるということによろしいかということとあわせて、8ページの図で見ると、道路の周辺の土地から集めた排水を全部流末処理するという事なんです、これは、現在計画されている道路全体をカバーされているということですか。道路を新しく計画するたびに、その周辺の排水も全部面倒を見るとなると、結構大変かと思ったんですが、その辺の位置づけを教えてください。

○事務局 1点目の質問ですが、あくまでもこれは道路から出る排水のみを処理するための施設ですので、土地改良区のポンプまでは周辺の水を集めることはなく、道路からだけの水を集める施設でございます。

2点目でございますが、今回この対象としているのが、図面で言いますと、左側の(1)、(2)の橋の区間になります。

○朝倉委員長 この8ページ目の左下の図で矢印が右から来ていますが、青い矢印のところに道路があるのですか。道路からそこに入ってくると見ればよろしいのですか。

それであれば、道路排水ということですが、左下の図の一番右のほうには別のエリアがあって、そこから青い矢印が入ってきているなら、筋が違ふことにもなりますが、道路から来ている青い筋だという理解ですか。

○事務局 はい、そうです。道路から来ている青い筋ということです。

○朝倉委員長 そういうことですか。

○横木委員 すみません、道路に降った雨だけを集めて排水されるということなんですか。

○事務局 はい。

○横木委員 そうすると、何か所か排水がありますが、その排水機能が使えなくなると道路はいきなり冠水したりするということなのではないでしょうか。道路というのは常に周辺の水路に流しているものだと思っていたのですけども、排水がうまくいかなくなった時は道路だけが冠水してしまうような、そんなこともあるということですか。

○事務局 雨の量にもよりますが、基本的には道路に降った雨が法面を伝って、真ん中の全体平面図の赤の範囲に集まってきます。それが、下の断面図になりますが、集めた水が

小さい青矢印からこのポンプに入り、まとめて川に排水することです。設計上、例年の雨ならば対応できます。ものすごい雨が降った場合は、道路が冠水するというよりは、法面を下った水が周りを浸してしまうことになると思います。

○横木委員 法面の下に用意されているということですね。わかりました。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。合理性から考えると、道路も周辺地域も一緒にして排水するところに、しっかりしたパワーのあるポンプを設置して、それで排水するのが効率的な気はいたします。さすがにそこまでの調整が本事業では難しかったということであるならば、今後、類似の案件が出てきた場合には、守備範囲を超えて、合理的な事業の進め方を検討していただくのがよいですね。

他、いかがでしょうか。お願いします。

○上田委員 地域産業振興の観点からも非常にストック効果の高い道路でございますし、計画交通量も増えていることから、是非、早期に開通していただきたいと思いますが、先ほども御説明がございましたが、用地取得率 91%で、前評価時からコンマ幾つの進捗ということで、何か課題がおりなのか、不安になります。また、事業化からかなり年月が経過しておりまして、これからいろいろと大変な工事も追加で行われるということですが、完成時期の目途を示すことはできませんか。

○朝倉委員長 2点いただきました。いかがでしょうか。

○事務局 今、まさに御指摘いただいたとおりで、用地は地域の方々に、交渉をしておるところでございます。この3年間での進捗は12件となっております。条件が折り合わないということで、厳しいところもございますので、引き続き、用地交渉は頑張っておりますが、場合によっては状況を見ながら、事業認定といったことも検討しながら、事業の促進を図っていきたいというように考えております。

○朝倉委員長 厳密な開通はいつごろというのは、なかなか言えないかと思うんですけど、いつごろの想定ですか。

○事務局 今申し上げた、難航している土地交渉が仮に順調に行けばというのは、相手のいることですので、ここで何年ごろというのを示すのは難しいということをお理解いただければと思います。

○朝倉委員長 部分供用というのはあり得るんですか。

○事務局 今の状況ですと、構造的に部分供用は難しいというのが実情でございます。

○朝倉委員長 どうぞ。

○事務局 今後の事業用地の進捗状況、それから工事の状況を見ながらということになりますが、道路の整備効果を早期に発現するというのは非常に重要なポイントだと思いますので、御指摘いただいた件、どんなことができるのか考えてみたいと思います。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

○事務局 先ほど、田中委員、朝倉委員長から、地質調査について御指摘、御意見がございました。事務所からも回答がありましたけれども、道路部からも少し御説明させていただきます。

関東の事業では、地質、地盤などの自然条件、関係機関との協議などによって、地盤改良ですとか残土処理、などの増加、あるいは構造物等の設計変更等が生じまして、当初予定していた事業費、あるいは工期の増大というものが生じております。

事業化前の地質調査におきましては、用地取得ができないことから、計画路線近傍にある既存データを活用して構造物の設計を行っております。

今後につきましては、これまで活用してきました既存資料、あるいは、近年、地質調査データのデータベースなどもあり、そういったものを活用したり、現地踏査などをしながら、地質調査結果の確認を増やし、これまでの実績も参考にしながら、必要となる対策、こういったものの事業費を算出して、検討したいと思っております。

また、道路部では、関係各課が集まり、適切な事業費の設定について確認等を行う体制を構築したところであります。事業の進捗管理等を含めまして、道路部一体となって管理を行っていきたいと思っております。

○朝倉委員長 ありがとうございます。事前の調査が不十分、積算が甘いなどの批判を招かないように、引き続きよろしくお願い申し上げます。

それでは、本案件の対応方針ですが、御質問は幾つかありましたが、より精査して事業費の増加がないような形で対応していただくことで、基本的に継続ということをお願い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、本案件につきましては継続ということにさせていただきます。

一般国道 17 号渋川西バイパス

(上記について、事務局から資料により説明)

○朝倉委員長 ありがとうございます。

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します。
いかがでしょうか。

どうぞ、古関先生。

○古関委員 当初、想定していた地盤条件をジャストポイントで、センターラインで想定しているのに、路肩等でデータを増やしたら、地盤改良の深さも規模も大きくなったということで理解したのですが、まず、当初想定していた地盤改良では設計が成立しないということは確認されたのでしょうか。新しい地盤条件で。

○事務局 設計が成立しないというのは。

○古関委員 安全率が 1 を切るとか、円弧すべりが起こるとか。

○事務局 センターラインで調査したところにつきましては、当然、安全性についても計算はして、支持層の設定はしてございます。

○古関委員 スライドの 7 枚目の右側の上と下の前後の図で、さらに右側の法尻がわかりやすいのですが、当初、浅いところまでで、地盤改良をとめる想定でされていたわけで、そうしたら下の軟弱層が出てきてしまったのですが、上のところで地盤改良をとめていたら、やはりだめだということは確認されたのでしょうか。

○事務局 構造計算はしておりますので、支持層を決定する際には、道路土工、擁壁工の指針で砂礫層、砂層に限りまして、N 値で 20 以上の層を支持層とするということを示されていますので、前回のボーリングの時もそうですし、今回のボーリング結果につきましても、そういった層が安定的に出てくるというのを確認して、その層を支持層として設定させていただいております。

○古関委員 では、確認したという返事でよろしいのですね。

○事務局 はい。確認しております。

○古関委員 その場合に、何が何でも固化処理で支持層まで届かせようとして、それで大

きい玉石が抜けて、かつ深くまで施工できる改良仕様に変更されたんですけれども、ほかの代替工法は検討されたのでしょうか。

○事務局 このときは支持層まで届くという、それほど大きく、現実味がないような工法をとらないともたないという形ではないと判断していますので、特に代替工法みたいなことは検討していないと思います。実は今、地盤改良で、なかなか掘れない状況も現場では出ていますので、それに対して、部分的ではございますけれども、ほかの工法を現在は検討しております。

○古関委員 わかりました。そうすると、今後の検討の中で、例えば、パイルネット工法とか、軽量盛土工法とか、固化工法以外にも工法はございますので、地盤条件が当初と違っている場合には、それも選択肢において検討していただけるのがよいかと思います。

○事務局 おっしゃるとおりでございます。ありがとうございます。そのように検討させていただきます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。世の中で一般的に使われている工法以外にも、新しい工法で、より有効なものがある可能性があるもので、比較していただいて、より効率的なものを採用していただくということに尽きるかと思います。ありがとうございます。

また、先生方からも色々お知恵をいただいて、やっていただくということがいいのではないのでしょうか。

他、何かございますでしょうか。

○横木委員 ボーリング調査の間隔なんですけど、先ほどの6号のバイパスの時は、遠い点で2本やって、そのあと工事開始とともに調査したら軟弱層が出ましたというのだと、仕方がないかもしれませんが、これを見ると、当初でもかなり密にやられているように見えるんですけれども、それでも路肩の方で調査すると、全然違うという、こういうのは、先ほどの説明では、県区間で工事されている様子をご覧になって、何かを感じられたのでしょうか、どうしてこう密にやろうとしたのか。逆に軟弱がわかってよかったのかもしれませんが、かなり密にされているように見えるんですけど、その点に何かあるのでしょうか。

○事務局 地質調査の経緯を御説明させていただきます。事業化する時点では、実はそんなにやっていなくて、起点側の0.99km区間の現道拡幅区間、こちらのほうで、平成6年のボーリング調査結果がございましたので、そこで非常に強い地盤が確認されています。地下1mぐらいでN値が50出るような。なので、このバイパス1.9km区間につきまし

でも、安定した地盤だろうということで、当初、事業費設定をした時には、軟弱地盤対策工法は全く事業費の中に組み込んでいない状況でございました。

ここで、上で示しているのは、平成 24 年から 5 年にかけて実施したボーリング調査になりまして、これは事業化した後、道路の詳細設計を行うに当たって、道路のセンターラインで、大体 100 メートル間隔で掘るとというのが、一般的にやっていることでございます。その結果として、柱状図をベースに引っ張ると軟弱地盤がセンターラインでは見えてきませんでした。

平成 30 年、今度は工事に着手する前に通常であれば、調査設計の結果を踏まえて工法を選定して工事に入っていくのですが、その前に、隣の県区間で、かなり複雑な層、軟弱地盤層も出て、すぐ隣で複雑な層になっていることがわかりましたので、工事に着手する前に、もう一回、センターだけではなく、両脇もボーリング調査を行い、その結果、センターでは出てきませんでしたが、横断方向にかなり複雑に軟弱層があるということがわかりました。そういう経緯になっております。

○横木委員 今、見せてもらっているのは、極端に違うところだけを見せてもらっていて、ほとんどのところは、中央で調査した結果と同じような分布だということによろしいですか。頻繁に同様のことが起こると、ボーリング調査をどうするかということ自体の信頼度にかかわってくると思うのですけれども、今回かなり特殊で、かなり極端に出てくる場所がありましたというような理解でよろしいでしょうか。

○事務局 はい。この地域の地層は、決して一般的ではなく、特殊なケースとっております。

詳細設計の時点で、この上のセンターラインの地層が出てきていますけれども、ここは代表的な断面でございますが、ほかの区間、地点に関しましては、部分的に軟弱層も出ていまして、この結果を踏まえ、平成 26 年の事業再評価のときに、軟弱地盤対策工の増加ということで、約 10 億円の増をさせていただいております。その後、新しい地質調査を工事に入る前に行った結果として、さらに想定外の地盤がわかったということで、今回、約 50 億円の事業費の増とさせていただいております。

○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 2 車線の道路の幅の範囲内で、軟弱地盤があらわれたりあらわれなかったりするという、地盤条件のところですね。これは道路の、いわゆる長手方向に、軟弱地盤が入ったり入らなかったりしているという理解でよろしいですか。

○事務局 そうです。

○朝倉委員長 はい、わかりました。

他、いかがでしょうか。お願いします。

○加藤委員 11 ページ以降で示されている観光の活性化や安全性・信頼性の向上というのは望ましい効果だと思うのですが、これらは、渋川西バイパスのものではなく、上信自動車道全体の効果であるように見えました。

その一方で、費用便益分析については、渋川西バイパスの部分だけを対象に行われているはずなので、少しかみ合っていない印象があります。可能ならば、渋川西バイパスによって生じるストック効果のみを示すことによって、対象の範囲を整合させたほうがよいのではないのでしょうか。

○事務局 資料としては、11 ページは、渋川西バイパスが整備されているかどうかのところで、24 分間の短縮というのを書かせていただいております。

どうしてもネットワークとしての効果というのが非常に大きいものですから、渋川西バイパスを構成する上信自動車道の話もさせていただきました。

12 ページは、渋川西バイパス云々という話ではないかもしれませんが、これもネットワークの効果という意味で説明させていただきました。ちぐはぐしている感覚もよくわかりますので、今後、説明する際、気をつけていきたいと思います。

○加藤委員 それで結構だと思いますが、もう一つのやり方として、B/Cの方もネットワーク全部で計算してしまうのもありえるかもしれません。

○朝倉委員長 この道路区間は、上信越道の一部を構成するという位置づけでやるとすると、そのほうが自然だと思います。ただこの区間は名称が一般国道 17 号ですが、17 号とは、若干向きが違うほうにも向かっています。もし 17 号のバイパスというのだったら、17 号のバイパスとして、どういう機能を発揮するのかという視点で評価するほうが自然です。若干どっちつかずのところがあるから、少し整理されたほうが、より説得力が出るように思いますね。ありがとうございました。

○事務局 ネットワークの評価については、前回の中部横断道の議論にあったと思います。今回の上信道という意味では、当該区間は直轄でやっていますが、その先は県がやっているということでありまして、事業主体が違うので、B/Cをネットワークでという視点が足りないのかもしれないので、事業主体という意味ではなくて、まさにネットワークの効果として、おっしゃるような数字を示すということもあるかなと思いますので、その辺は

検討していきたいと思います。

○朝倉委員長 ありがとうございます。他、いかがでしょうか。

どうぞお願いします。

○古関委員 一つ前の案件の終わりに、今後の対応方針について御説明いただいたんですけども、今回の例を拝見すると、仮にジャストポイントのボーリングデータがあったとしても、もっと細かく調べていくと事業費は上振れすることがあり得るということのように思います。そうすると調べれば調べるほど事業費が上振れすることがあり得るということで、やはりこれまで事業費が上振れした例、あるいは逆に安く済んだ例も含めて、分析していただいて、当初、あるB/Cで事業化の決定をする際にボーリングデータの数が少ない場合、あるいは地質条件によってその状態が変わることが想定される場合には、あるリスクを考慮して、それでB/Cが高目じゃないとゴーサインは出さないみたいな、一般論としてそういうことも検討が必要かなと思いますが、いかがでしょうか。

○朝倉委員長 これは本案件にとどまらず、特に道路事業について、事業採択時のB/Cの議論のときに、ベネフィットの方はともかくとして、リスクを見込んだコストによる評価ということが必要になってくる可能性がありますねという御示唆だと思います。

今のマニュアルにはそのようにはなっていないと思いますし、現時点でマニュアルに沿ってやっておられるかと思えます。全体の考え方自身について、今、古関委員のほうから御指摘があったような点を踏まえて、コストの中にリスクを見込んで事前の評価をしていくということは大事で、これからさらに検討していただく必要があると思います。そうしないと、案件が出てくるたびに少しずつコストが増える可能性がある。そうすると、先ほど申し上げたように、事前の調査、もしくは評価が不十分なところがあったというようなことになりかねない。不確実性について、事前に見積もっていただくことができないかどうか、検討いただく必要があるんじゃないでしょうか。お願いします。

○事務局 今、御指摘いただきましたけれども、色々道路事業の案件を評価していただいているのですが、やはり地盤条件だとか地質の条件、それから特にトンネルの工事、土が絡む工事については事業費が大分変動している傾向にあるというように思っております。

先ほどご紹介いただいたとおり、事業評価の基準の中では、感度分析をすることになっていて、事業費増を見込んで、プラスマイナス1割でしたか、このベースでB/Cがどう変わるのかある程度分析はしているのですが、今言ったような個別の要因については、分析できていない状況だと思います。

今回の2件も支出の条件が大きく変わっていることでありますので、先ほど、事務局が申し上げましたけれども、どういった状況になっているのかを改めてしっかりと見た上で、道路部の中でしっかりと体制を組んで、どういったことを考えていったらいいのかを改めて検討していきたいと思っております。その際には、ぜひいろいろな知見をアドバイスいただきたいと思いますと思っております。

こういうボーリングというのは、細かくやればやるほど精度が上がるというものでありますけれども、一方で、それにかかる費用もありますし、特に、事業化の前はボーリング調査に御協力いただけないといった部分もありますので、そんな中で、地形、地質の調査を踏まえながら、どこまで調査をしたらいいのか、あるいはどういうふうに、どこまでリスクとして見込んでいくのか、ぜひアドバイスをいただきながら、勉強してみたいと思います。

○朝倉委員長 ありがとうございます。ぜひとも、色々な先生方の知見等も、特に、リスクに対してどういうふうに評価していくかということですね。そのことについて、色々な知見をいただくようにして進めていただければと思います。

ありがとうございます。他、よろしいですか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 本案件の対応方針でございますが、今後に向けて、本案件に限らず、幾つかの課題があるということは、御議論いただいたとおりでございますが、本案件につきましては、地元からの早期の完成を望むという声もあり、基本的には継続ということにさせていただきたいと思っておりますが、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、本案件、継続ということにさせていただきます。

第2回事業評価監視委員会

一般国道357号東京湾岸道路（千葉県区間）の訂正

○朝倉委員長 前回、第2回の事業評価監視委員会の案件の中で、少し補足で事務局から説明されたいことがあるようですので、お願いいたします。

○事務局 スクリーンをご覧ください。第2回の10月の委員会の際に、357号東京湾岸道路（千葉県区間）、一括審議で御審議いただいたところでございます。一部、訂正がございまして、本日、御説明するところでございます。内容としては、残事業費を書く欄がございます。こちらが10月の説明では235億円、残事業のB/Cが8.0と記載していたのですけれども、それを189億円、B/Cは9.9ということで、訂正させていただきたいという御説明です。

357号については、20km区間を段階的にやっているところで、複数の事務所で作業等々をさせていただいておりますが、残事業を計算する様式の中で、ルール上、今年度の事業費は含めないことになってはいますが、含めたまま、前回、提示してしまい、今回、それを除いた形で訂正してあります。

それに伴いまして、様式の修正が生じるところを、修正させていただきまして、ホームページのほうにも再度掲載させていただきたいというところでございます。大変お恥ずかしい話でございますけれども、今回御説明させていただいた上で、訂正させていただきまします。お時間いただき、御説明させていただきました。

以上でございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。ただいまの説明につきまして、何かございますか。よろしいでしょうか。今後、慎重に検討をしていただくということをお願いしたいと思いますが、基本的には、御説明の内容につきましては了解ということと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。

それでは今の御説明、修正について、委員会で了解、了承ということにさせていただきます。

それでは、これで道路案件が終了しましたので、河川のセクションの方と交代させていただきます。

〔説明者交代〕

利根川総合水系環境整備事業（鬼怒川環境整備）

利根川総合水系環境整備事業（小貝川環境整備）

（上記について、事務局から資料により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいま説明いただきました、鬼怒川・小貝川の総合水系環境整備事業ですが、御質問、御意見、いかがでしょうか。

田中先生。

○田中委員 川にさまざまな形で親しむし、まちづくりにも貢献するというところで、その範囲が増えて、数が増えた。これ自体はある意味でよい方向だと思います。

ただ、皆が感じるのだと思いますが、その範囲ですね。今、変化点は7 kmなんですけど、これを7 kmというふうに見るとするのは、万人が納得できるものでもないように、グラフ上は見えます。例えば1 kmだったらどうだったのかとか、多分、鬼怒川も、川沿いの自然堤防にしては結構進んでいるので、少し範囲を減らしても、大幅にB/Cは変わらないのかもしれませんが。そういう論が分かれそうな変化点の場合は、両方試しに算出してみるとか。

あるいは、事務所でも、様々な環境事業でCVMもやられているので、どういう事業だったら受益範囲がどれくらいで支払意思額はこれくらいだと、データがそろってきていると思います。今までのリストの位置づけも含めて、今回は7 kmでこれくらいの額だったという見せ方。あるいはそれが事務所にとどまらず、関東地整の例なんかも含めて見せると、このグラフは1 kmではなくて7 kmぐらいでとるのが妥当なのかなというふうに、判断しやすいと思います。そういうのもあわせて見せると良いかなというふうに思います。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。

○事務局 おっしゃるとおりで、平成29年度の予備調査では4 kmで設定しております。今回も感度分析のために4 kmでも計算しております。そうしますと、7 kmだと鬼怒・小貝一体で10.0のB/Cですけれども、4 kmに縮めると約6.4ということで、6ぐらいのB/Cに落ちてきます。1 kmでも1を切ることはないんですけれども、実際には、そ

ういうところも見ながら、感度分析はしているところです。

○田中委員 ぜひ、他の事業との比較も見ながら、我々が考えられるようにしてもらえると、次回以降でもいいと思うんですけど、ありがたいなという気がします。

○朝倉委員長 ありがとうございます。せっかく支払意思額の分布が得られているのだから、この分布をそのまま生かすことを考えた方が良い。メッシュの人口もわかっているわけですから、わざわざオールオアナッシングで7 kmでエリアを切らなくても、メッシュの人口と支払意思額をかければ簡単にできるのではないですか。そのほうが簡単だし、エリアを決める距離の設定、変化点についての検討も不要です。一番都合がいいんじゃないかと思いますが、そういうことは不可能なんですか。

○事務局 マニュアル上、変化点を用いてということになっていまして、御意見は、上部機関のほうには伝えてまいりたいと思いますが、今の時点でやり方が統一されているので、ちょっと厳しいものがあるかなと思ってございます。

○朝倉委員長 確かに、マニュアルどおりにやらないと叱られるかもしれないけど、マニュアルよりもベターな方法があれば、それを採択することは、決してためらう必要はないと思います。今、私が申し上げたことがベストであるとは言いませんが、少なくとも、納得がいくのではないかなとも感じますので、御検討いただいたほうが良いという意見です。

○事務局 多分、総論として、B/Cに幅値があっているのであれば、そういう示し方も可能だと思いますので、その辺は我々も勉強しつつ、感度分析はやっていると思うので、感度分析したらこうだけでも、こうだみたいな示し方は多分できるのではないかと思うので、検討させていただきたいと思います。

○朝倉委員長 この種の水辺整備事業が駄目だと言う人はほとんどいないと思います。それが皆さんに受け入れられやすいような評価の方法をやるとすると、余り難しい判断基準を閾値の中に入れず、素直に積み上げるほうが、説明力はあるのではないかと感じます。

○小野委員 前回の予備調査では4 kmだったということで、今回は7 kmだったということなんですが、こういうものはそんなに変化するものではないと思うんですよね。予備調査の回収率も7%と極めて低いですし、余り信頼性を感じられないんですけども、このCVM自体にもコストが結構かかるわけなので、以前、委員長が、この事業評価のコストも考えたほうが良いとおっしゃっていたんですが、そのことを考えると、前回、多摩川のときも申し上げましたけれども、これは誘致圏みたいなものですから、ある程度、固定的に何kmというふうに設定することもありだと思っただけなんです。そのことで予備調査も省

けますので、今後のこととして検討もいただけたらいいのではないかと考えます。

○事務局 予備調査を入れているのは、CVMを郵送とか面談とかで最初やっていた時代の名残かなという感じがありまして、今はWeb調査になりましたので、多分これは予備調査なしで一本で調査できるだろうなという気持ちがありますので、その辺はまだ、やり方のほう、我々も工夫したいと、中では議論している最中なので、そこは検討したいと思います。

○朝倉委員長 ぜひとも、そういった検討をお願いいたします。

ほか、いかがでしょうか。

○加藤委員 この事業の評価があまりしっくりきていないのは、今回の評価が事業全体の再評価をしているはずなのに、一番下の白いところは、ほとんど独立して見えますし、平成30年から開始といたら、まだ開始してからほとんど時間が経過していないわけで、再評価する必要がなぜあるのかがよくわからなかったところ。

事業をどういう枠で捉えて再評価を行うのかという問題かもしれないと思うのですが、無駄に評価をする必要はない気がしますので、今回の事業とかは、再評価はしなくてもいいのかもしれないと感じてしまいました。

○事務局 基本的に、当初は2市の取り組みとして、かわまちの水辺整備ということで立ち上げさせていただいたところなのですけれども、先ほど御説明をさせていただいたとおり、7市町のそういった取り組みという形で追加になる、費用的なもの、整備箇所の範囲が広がる、また費用等も上がるということなので、今回再評価という形で上げさせていただいたというものでございます。

○加藤委員 今の御説明だと、7市町が新たに協議会をつくって、それが前回と条件が何か違うから再評価する必要があるということだと思っておりますけど、その条件が違ったということの説明が、少しわかりにくかったように思います。

○朝倉委員長 一番最初に説明いただいた審議案件一覧によると、整備箇所が追加されたので再評価が必要です、こういう理屈のようですね。なので、それに従ってやっていただいていることだと思います。追加された整備箇所については着手されたばかりで、まだ何かが動いているわけでは必ずしもないということなので、本当はもう少し後でもいいのかなと思わなくもないということなんだろうと思います。

○加藤委員 始まって事業が何年かたってから、それがうまくいっているかどうかを評価しているというより、今回一部事業が変更されたので、変更したものが妥当かどうかを改

めて評価していますということですね。

○朝倉委員長 それでよろしいですか。そのようでございます。ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。

堤防に植栽を植えてはいけないことは私も理解はしているんですけど、サイクリングロードなんかで使うのなら、日影がないなど、余りサイクリストにとっては嬉しくないんじゃないですか。堤防に木を植えろとは言いませんけど、そういうスポットを堤防の外というか内というか、都市側にそういうスポットを上手に入れて整備されるとサイクリストの方には良いのではないのでしょうか。これは、真夏に走ると命の危険があります。

○事務局 この全体計画の中で、14カ所のリバースポットというふうになってはいますが、このリバースポットは、それぞれ町との結節点で、自転車がとめられるようになっています。そこには東屋的なものを設けたりとか、自動販売機を設置し水が飲めるようにしたりとか、そういうようなことを今、市町と協議しております。そういう場所がないと、本当に、40kmも50kmも日向を走っていくのはなかなか辛い話ですし、そういうところを設けて、そこから町におろしたいというところもありますので、そういうふうに行きたいと思います。

○朝倉委員長 ありがとうございます。他、いかがでしょうか。

それでは、本案件、2件ありますけれども、その対応方針でございますが、河川的环境整備としては非常に有益と思いますので、本案件2件の対応方針、まとめて御審議いたしますが、まとめて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 ありがとうございます。

それでは、今、御審議いただいた利根川総合水系環境整備事業の鬼怒川環境整備及び小貝川環境整備については継続ということにさせていただきます。ありがとうございました。

以上で本日の審議は終了といたします。