

令和2年度第5回関東地方整備局事業評価監視委員会 議事録

審 議

■再評価案件（一括審議案件） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

- ・一般国道6号 牛久土浦バイパス（Ⅲ期）
- ・一般国道17号 上尾道路
- ・一般国道357号 東京湾岸道路（神奈川県区間）
- ・横浜地方合同庁舎
- ・国営昭和記念公園

（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。一括審議案件5件ということです。事前の御質問はないと事務局から聞いております。

それで、私から念のために確認しておきたいんですけども、1番の一般国道6号牛久土浦バイパスは、一括審議案件になっている区間と、それから重点審議案件になっている区間に分かれているということですし、2番目の一般国道17号上尾道路も同様に、一括審議案件と重点審議案件の区間に分かれているということなんですけども、一つの一連のバイパス、あるいは〇〇道路というものを一括審議案件と重点審議案件に分けて審議するということについて、もしかすると分かりにくいというご意見をお持ちの方がいらっしゃるかもしれないので、同じ道路であるものの、それを分割して、一括審議案件と重点審議案件に分けるということについて、少し補足で説明をお願いできますか。

○事務局 御質問の件、御説明させていただきます。

○朝倉委員長 お願いします。

○事務局 4ページを見ていただきます。御質問いただきましたのが、例えば、牛久土浦バイパスでいうと延長15kmとございますが、全体でⅠ、Ⅱ、Ⅲ期と三つに分かれて事業化という形で進めてございます。

どうしても道路事業で延長が長いバイパスを整備することになりまして、整備効果が高い場所から順次事業化して、事業に着手しているという状況です。

例えば、今回のⅢ期ですと、直近平成 30 年度の事業化になりますが、Ⅰ期は平成一桁台の事業化ということで、順番に進めているという状況です。

事業単位が分かれておりまして、事業の進捗状況、例えば、用地買収がどれだけだとか、暫定開通がどれぐらいしているかだとか、そういったところも区間によって大分異なってくるものですから、事業の進捗、事業期間がどうだとか、あるいは、それに伴う事業費の増加がどうだとかといった、区間ごとに異なる部分がございます、今回区間ごとに分けた形で事業評価をさせていただいているというのが通常のやり方になってございます。

少し、名前が一緒なので分かりづらい部分があるかとは思いますが、この場の審議という点では、進捗状況等々、違うことを勘案しまして、分けて審議をさせていただいているという状況でございます。

以上です。

○朝倉委員長 分かりました。制度上そうなっているということで、よく理解できるんですけど、審議する会が違うとあまり気がつかないんですけど、同じ会に、同じ道路が出てきて、一括と重点というふうに分かれていると、いや、一緒にやればいいんじゃないのというふうに思う委員の方がいらっしゃるのが自然かと思うので、もしそういうことによって、より説明全体が効率化できたり、あるいは議論自身がより深まるというのであったら、今後そういったことも検討していただいてもいいんじゃないかなと。

ただ、これは、ほかの案件もそういう影響を受けますので、本当にそういうふうによっていいかどうかは、ちょっと御検討いただきたいと思っておりますけれども、そういう感想を持ちました。

以上です。ありがとうございました。

委員の方々から、ほかに何か御質問はございますか。

〔「なし」という声あり〕

○朝倉委員長 それでは、特にないようですので、この一括審議案件の対応方針ですけども、いずれも特に問題があると思いませんので継続ということにさせていただきますが、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、今御審議いただいた一括審議案件については全て継続というふうに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 牛久土浦バイパス

（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、委員の皆様方から、御質問、御意見を頂戴したいと思います。いかがでしょうか。

○田中委員 田中です。

○朝倉委員長 お願いします。

○田中委員 遠山川の事業費増加ですが、河川整備計画に関連して必要になるということで、増額というよりは、決まらないので、要は見込めなかったものを今回計上したということなのかなと思いました。それで、このとき遠山川のところが、例えば、引き堤のような形で川幅を広げるのではなくて、この図を見ると何かバイパスのようにツーウェイ化されているように見えます。いろんな選択肢を比較して、拡幅した引き堤みたいな方法ではなく、こちらのほうが事業費において安かったというふうに考えてよろしいでしょうか。どのように検討されてこうなったかということですね。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。

○事務局 遠山川につきましては、牛久市の管理にございまして、牛久市さんの整備によりまして、このような断面が決められているという認識の中で、今回、事業者であります私ども国土交通省のほうで、事業費を盛り込んだ形で増額するというような形になっております。

○田中委員 ここをツーウェイ化するのも、牛久市のほうからそういう計画でいきたいという話だったんですか。

○事務局 基本的には、牛久市の計画の下に構築されたものというふうに認識しております。

○田中委員 分かりました。河川整備計画の中で、いろんな選択肢があるので、本来その比較等をしながらやるべきものなのかなと思ったんですが、それはもう牛久市の段階で、これでやってくださいという話だということによろしいですか。

○事務局 すみません。言葉足らずのところでしたが、基本的には、牛久市さんと河川改修計画が平成 26 年に構築されまして、その後、設計協議という形で、私どもも協議している中での決まった断面と認識しているところでございます。

○田中委員 ですから、それが、通常はいろいろな工法を検討した上で決めますので、これが要はベストだったのか、どういう形で決められたのかということですね。

○事務局 申し訳ございません。当然のことながら、経済比較をした上での結果というふうに御理解していただければというふうに思います。

○田中委員 分かりました。

○手塚委員 よろしいですか。

○朝倉委員長 お願いします。どうぞ。

○手塚委員 今のことに関連しまして、60 億と 10 億、70 億の増額なんですけれども、これ、事前に何らかの形で費用として盛り込むことというのはできなかつたんでしょうか。

○事務局 まず、交差点形状について、6 ページを御覧ください。

先ほど一括審議になっておりました牛久土浦バイパスⅢ期の新規事業化を踏まえた結果、交通需要率が 0.89 と右折レーンの交通量比が 1.11 ということで、立体交差の整備が必要になったというのが一つ目の変更内容、増額要素になっております。

二つ目に、次のページ、遠山川につきましても、これも事業化後の河川管理者との協議の中で、河川改修計画が新たに判明したということですので、当初から 2 点とも事業費の中に盛り込むことができなかつたというような形になります。

以上でございます。

○手塚委員 ありがとうございます。

○朝倉委員長 関連して、地図で見たほうが分かりやすいかと思うので、13 ページのスライドを出していただきますか。

今回の整備費用の増額になった国道 6 号とのタッチするところ、あるいは、遠山川とのクロスするところというのは、この図面の一番左端のところですよ。

○事務局 そうなります。

○朝倉委員長 そこですね。今の手塚先生の御質問は、確かにⅢ期を考えて、そういうふ

うに変更になったのは分かるけど、ただ、このところについては、バイパスのさらにこの左側がどうなるかがちょっと見えないんですけど、ここだけが単独で交差点として存在するということはありませんで、左のほうから来るルートを受けて、最初はそこが平面交差だったんだけどというのだったら分かるんですけど、そのようにはちょっと見えないんですけど。つまり、Ⅲ期ができてからそこが立体交差になるというのは、なかなかこの地図を見る限りは、やや理解が難しいんですけど、その辺ちょっと補足で説明してくださいませんか。

○事務局 事業化時は、事業化ネットワークについて交通量推計を行っていたところですが、牛久土浦バイパスのように、工区が先ほど来から御説明しております、Ⅰ期、Ⅱ期、Ⅲ期という形で分かれているということで、現在実施しているバイパス全体で評価することも考慮いたしまして、事業化時の事業費を検討してきたということになりまして、やっぱり3段階に分けたということによって、事業展開がなかなか図れなかったことによって、当初は事業化ネットワークで推計をしていたという結果から、このような形になってしまったということがございます。

○朝倉委員長 分かりました。そうすると、それは整備のルールがそうなっているので、そこはいかんともしがたいところではあるけれども、今後、こういう全体が整備されて、一体として機能する道路の事業を計画したり、あるいは、評価したりするときは、やはり一体として、それをきちんと計画して評価するというふうにするべきではないかということ、ルールを議論される場所に持って上がっていただいたほうがいいんじゃないですかね。

そうすると、今、問題とはなっていないけど、少し、議論しているところについて、もう少し事前に見通しのよい議論ができるように思いますので、よろしくをお願いします。

○事務局 はい。

○事務局 すみません、同じ内容なんですけど、補足というか、御説明させていただきます。

これ、根元の一番左手の区間の立体化というのが、もともとの立体化する計画になってございました。なので計画という意味では、元からあったものを今回追加するという、そういう言い方になってしまうんですけども、どうしても事業を着手するといったら、大きなお金をつけてやっていくに当たりまして、最初、着手しましたのが、このⅠ期の区間ということで、圏央道がこのエリアはございますので、そこのアクセス性を高める箇所と、

あと、ネットワークとして少し渋滞が多い一番左手の箇所をⅠ期という形でやり始めたというような経緯になってございます。

やり始めのときは、どうしても早期の効果発現という意味で、最終的な計画自体は立体化であったんですけれども、事業として最終につなげるに当たって、着手したときに平面で交差する計画だったという、事業計画としてそういう形で着手したというところでございます。

やりながら、ほかの箇所も、やはり必要性という意味で高かったので、事業としてお金をつけて、着手するということが決まってきた中で、今回、最終的な計画を目指してつくることになったというところでございます。

最初から、もちろん計画としてはあったんですけど、それをやることにするかどうかというところの判断というか、そこら辺は非常に、最終的にどこまでやるかみたいところで機微なところもあるんですけれども、今回については、やりながら全体として必要なバイパスだということで、全体の事業計画も立ってきたので、今回改めて追加するというところで御理解いただければと思います。

先生が御指摘のとおり、それをどういうふうに最初に見込むかという視点も大事だとは思っていますので、引き続き、我々もどういうやり方があるか考えさせていただければと思います。

○朝倉委員長 ありがとうございます。よく分かりました。

ほかに御質問、御意見はございますでしょうか。よろしいですか。

ありがとうございます。

それでは、本件については、やむを得ない変更だということ、経済的にもB/Cが比較的保たれているということもありますので、本件の対応方針でございますが、継続ということでよろしゅうございますでしょうか。

〔「異議なし」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、今御審議いただきました一般国道6号牛久土浦バイパスにつきましては、継続というふうに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17号 上尾道路（Ⅱ期）

（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案件につきまして、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。

今、説明いただいた、都市計画決定後に処分場を造って、それを道路事業で後で何とかするということについては、僕もちょっとこれはどうなのかなというふうに思いましたが、ただ、都市計画法上、これは違法とは言えないということであれば、それはやむを得ないことだと思いますが、そうすると、こういったことは、ほかのところにもたくさん起こり得るわけで、都市計画法上、こういったことを認めておくということの問題点がありますよということを、どこかで発言というか、これはむしろ、どちらかという都市計画サイドに申し上げることかもしれないけど、言う必要があると思うし、その一方で、それをあまり厳しく言うと、都市計画決定をした後にもうできないというところも実はあるわけですね。道路局の事業は、そういったことはあまりないと思いますけれども、一般の都市計画決定した道路について、できないところもたくさんあって、そうすると、そういうところをどうするのかという問題と、また非常にそういった問題とも絡んでくるので、難しい問題であることは重々承知しておりますが、こういったことが今後も出てくる可能性があって、そうすると、それはあまりよろしくないと思うので、何らかの形で都市計画サイドに、こういった問題についての是正というんですか、改善というんでしょうか。あるいは、こういったことが起こらないようにすることについて、何らかの形で発言することが必要なんじゃないかなというふうに思う次第です。地元のほうにも、要するに、地元がこれをイエスと言ったからこうなっちゃったわけなので、そうじゃないように、きちんとしてくださいということは言う必要がありますけども、この案件だけじゃないと思うので、今後、どういう形でこういう問題に対して対応していくかということは、ちょっと考えないといけないなというふうに感じている次第です。

あまりよいコメントでないかもしれませんが、一つ申し上げておきたいと思います。

○事務局 よろしいでしょうか、それに関して。

○朝倉委員長 どうぞ。

○事務局 本件ですね、御指摘はごもっともでございますけども、いわゆる都市計画法上、瑕疵がないかというところは、いわゆる本省のまさに都市計画法を所管している部局に問

合せをしてございますので、そういう意味では、こういったことが実際に地元で問題になっているという問題提起は一応させていただいておりますので、そこを直してくれとか、なかなかそこまで言えないんですけども、一応こういう課題がありますよというところは、担当部局には伝わっているんじゃないかということで認識をしてございます。

以上です。

○朝倉委員長 ありがとうございます。ほかいかがでしょうか。

○河野委員 河野です。

○朝倉委員長 お願いします。

○河野委員 1点よろしいでしょうか。

今のところで、昭和44年の都市計画のときには、もうこの処分場も織り込んであった、そういう都市計画だったというふうな位置づけ、理解でよろしいでしょうか。

あるいは、その当時から、この道路計画の中で、この処分場を今後何とかせざるを得ないという認識があったということでしょうか。その点をちょっと教えてください。

○事務局 事実で分かるものは、44年もそうですし、平成元年に都市計画変更されていますけども、このときに、この処分場という話は一切ございません。地元のほうで、そういった構想をもしかしたら持っていたかどうかというところまでは、ちょっと当時の確認はできておりませんが、それは、そもそも計画の中には、この処分場という話は一切ございません。

○河野委員 なるほど、理解しました。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。ほかいかがでしょうか。

○田中委員 田中です。

○朝倉委員長 お願いします。

○田中委員 埼玉平野の奈良・平安時代の歴史はあまりよく分かっていないと聞きますので、こういう公共事業のときに埋蔵文化財が明らかにされていくというのは非常に重要なとは思っております。

それで、この件に限らないんですけども、24億円も余分にお金がかかるということであれば、やはり何か調査で明らかになったこと、何かそういうものを、どういう形で、要は一般の方にも目に触れるような形で報告されているかとか、というのを今どういう形でされているかということをお教えいただきたい。なかなかこういうのって、本当に専門の人しか、その情報を知り得ないようなところもあると思うんですが、この件に関して

は今後だと思うんですけど、これまでの状況について、どういうふうにされているでしょうか。

○事務局 よろしいでしょうか。

○朝倉委員長 お願いします。

○事務局 まさに、今、北側のほうから、絵でいうところの左側でございますけれども、ここから順次、実際、埋蔵文化財の調査をしてございまして、一番左側に平右衛門遺跡というのがあるんですけども、こちらで実際、もう本掘の調査は終わってございます。

それで、つい先日、まさに地元の住民向けに、この埋蔵文化財でどんなものが出たというところのお披露目式というか、コロナ禍ですので入れ替わり式でやりましたけれども、ちょっと私も専門じゃないんですけども、聞くところによると、竪穴式住居が平安時代ぐらいいまで使われていたみたいなの、そんな結構関心高いものだったというように聞いているんですけども、地域の方々にも、そういった見学会というところは、これは我々の事業だけでなくほかの事業でもやられていますけども、発掘作業のほう为主体ですけど、我々も協力しながら、そういった準備を引き続きやっていきたいなと思ってございます。

以上です。

○田中委員 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。

ほかいかがでしょうか。

○小野委員 よろしいでしょうか。小野です。

○朝倉委員長 お願いします。

○小野委員 8ページになりますけれども、湧水のところの話なんですけど、当初、擁壁で考えていたのが、湧水の位置が分かったので橋梁にしますということで、ぜひそうしたほうがいいとは思いますが、これ地形、コンターをみただけで湧水がありそうなのが分かるぐらいの、かなり特徴的な、谷戸の腹、一番頭のところだと思いますので、これ、つまり現地を見ずに設計されたということでしょうか。

○事務局 現地踏査は当然しているんですけども、そのときはちょっと見つからなかったという。この絵でいうと、まさに下側でございますけども、自然観察公園ぎりぎりのところは湧水があったんですけども、道路が架かるところは見つからなかったということですので、基本的に、その影響が出ないように擁壁を建てて、その部分には影響がないようにしていたんですけども、今回はさらに道路の部分にかかるところが見つかったというところ

ろでございます。そういう意味で、現地の調査の時期とか含めてだとか、反省すべき点はあるかもしれません。

以上です。

○小野委員 今後、ぜひ、事前の当たりをもう少しつけられたらいいのかなと思います。

○朝倉委員長 私もそう思いますね。これは道路用地のところだけを見て何かの判断をするということはきっとないと思うんですね。この周辺の地形や、地物や、この道路の沿道のかなり一定の幅を持ったエリアについて、どういう状況かということは事前に必ず精査されているはずなので、それを見れば、山がこっちから来ていて、こうなっていれば、ここにこんなことがあるんじゃないかということぐらいは分かるはずなんですよ。それはどこまで実際に調査をして調べたかどうかということになれば、それはもう道路の用地に限定してということかもしれませんけども、なので、もう少しその道路を計画される際、あるいは事業を進められる際に、道路用地だけじゃなくて、もう少し周辺のところについても幅広く見ていただくと。これはもう、この湧水に限りませんが、これまで議論されている、ボーリングしてみたら実はこうだったとかというのを、しなくたって分かるでしょうというのが結構たくさんあると思うので、そういうことについては事前に、もう少し幅広く見て判断していただくように、私からも重ねてお願いを申し上げます。

ほかいかがでしょうか。

○加藤委員 よろしいでしょうか。

○朝倉委員長 お願いします。

○加藤委員 私は、ストック効果についてコメントしたいと思います。この事業では積極的に多様なストック効果を示そうとする努力が感じられました。ただし、この事業はⅠ期がすでにあつた上でⅡ期を評価している状態なので、もう少しⅠ期で行われた効果を丁寧に見てストック効果を評価すべきだと思いました。例えば道路周辺の地価が上昇したと言っていますが、もしかしたらほかのところも地価が上昇しているのかもしれないので、この道路の近隣とそうでないところとを比較してほしいと思いました。また、リダンダンシーの確保というのは、なかなか他の事業では見かけない評価項目だと思いますが、単に倒壊建物による通行障害が懸念されるということだけが書かれていて、これが本当に起こるのかどうか分かりません。いかにそういう障害が起こりやすいところかということや、それによって発生する不便益をもう少し丁寧に分析した方が説得力が増しますし、またほかの道路事業の評価でも役立つと思います。ぜひとも御検討をお願いします。

以上です。

○朝倉委員長 ありがとうございます。コメントということで承っておいてよろしいでしょうか。

○加藤委員 はい、それで結構です。

○朝倉委員長 私も加藤先生おっしゃるとおりだと思います。すぐ手前に既に通したものがあつたわけなので、その分析を踏まえてどういうストック効果があるのかということをはきちつと評価してほしいということだらうと思います。ありがとうございます。

ほかいかがでしょうか。

この案件につきましては、事業費増加の要因というのが、先ほどの処分場の対策であつたり、埋蔵文化財であつたり、環境保護であつたり、調整池の整備であつたり、5ページ目にまとめてあるんですけども、これ、いずれもこのことにお金を使ったからといって、B/Cのベネフィットが何か上がるというものじゃないんですよ。なので、そういった意味では、これらの対策というのは、これが不必要だということは全くないんですけども、このことと、それからB/Cを評価するということの間に、ちょっとリンクがないような気がするんですね。なので、先ほど田中先生の御指摘もそのうちのひとつなんですけども、こういうお金を使えばこういうことに効果があるよということが、B/Cじゃないところでもきちつと評価できるように考えていかないと、この案件に関する限り、ベネフィットがもともと大きかつたので、この160億円を積んだとしても特にB/Cが厳しくなるということはないんですけども、ただ、ここで上がつているこの項目と、それからB/Cのベネフィットを評価するという、現在のですけれども、そのことの中にちょっとリンクが薄いような気がしますので、そこをどういうふうには評価するかということは、この案件に限らなくても、今後ちょっと御検討いただいたほうがいいんじゃないかなという感想を持ちました。ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

それでは、特にならぬようであればなんですけども、この案件自身、もちろんこれが問題があるかということではないと思いますので、ただ、いろいろ考えないといけないことがたくさんあるということが分かつたという意味ではよかつたと思います。結論として、本案件の対応方針でございますが、地元からの要請もあることでもあり、継続ということにしたいと思つたんですけども、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、御審議いただきました一般国道 17 号上尾道路（Ⅱ期）につきましては、継続というふうにさせていただきます。ありがとうございます。

■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

・港湾整備事業の費用対効果分析について

（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。

今、御説明いただきました港湾整備事業の費用対効果についての御検討につきまして、何か御質問、御意見がありましたらお願いします。

港湾に係る道路整備の評価につきましては、一般の道路を整備されるときに費用対効果、あるいはその分析と基本的には同じ方法でおやりになるということの理解でよろしいでしょうか。

○事務局 はい。

○朝倉委員長 そうすると、将来の予測されたOD表を使うわけですがけれども、港湾のところの分析をするときにはもう少し、例えば発生集中のゾーン分割を細かく取りたいとか、あるいは将来見込むべき物流量を考慮すると、もう少し実は発生集中量が多いパターンを検討する必要があるんじゃないかとか、そういったことも起こるかと思うんですけども、その場合も、いわゆる道路局が将来予測されたOD表をそのまま使って、特にそういった積み増しとか、ゾーンの分割とか、そういったことはしていないという理解でよろしいでしょうか。

○事務局 積み増しはしてございます。

○朝倉委員長 分かりました。そのときに、例えば、道路事業との整合性を見るには、どれぐらい積み増したかとか、あるいはどういうふうにゾーン分割したかということをやっぱりきちっと見ておく、つまり後で検証ができるようにしておくことが必要かと思えますけども、そういったことはできる仕組みになっていますか。

○事務局 はい。

○朝倉委員長 分かりました。ありがとうございました。

○加藤委員 私も質問してよろしいでしょうか。

○朝倉委員長 お願いします。加藤先生。

○加藤委員 国際海上コンテナに関してですが、便益としては基本的に陸上輸送コストの削減便益だけがカウントされるようですが、例えば、代替港から当該港に代わることによって、港で扱える船のサイズが大きくなって平均輸送コストが下がる、つまり海上輸送ほうのコストが下がることによって便益が発生しそうな気がします。このような海上輸送の便益は特に考慮しないで、陸上部分だけを便益として考慮するという理解でよろしいでしょうか。

○事務局 今回の説明のほうにつきましては、陸上輸送コストの削減のほうは一例ということで挙げさせてもらっています。

○朝倉委員長 海上輸送に関する分も、便益もしくはコストの中に算定される仕組みになっているという理解でよろしいですか。

○事務局 そのとおりでございます。

○加藤委員 分かりました。

○事務局 ちょっと補足なんですけど、船舶が大型化して、その大型化に対応して施設を整備すると、その船が直接日本に入ってくれますが、それに対応しないと、海外の港で一回積み替えて小型船で日本に入ってくることになります。今の、その船の大型化に関しては、そういった海外で積み替えて、さらにまた小型船で持ってくると、そういったコストの増分を便益として考えております。

○加藤委員 そこは考慮されているわけですね。

○事務局 考慮されています。

○加藤委員 分かりました。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。

ほかはよろしいでしょうか。

それでは、今、御説明いただいた港湾整備事業の費用対効果分析に基づきまして、具体の案件の評価がなされるので、その説明に移りたいと思います。

■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

・横浜港南本牧ふ頭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、事務局から資料により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。

本案件は、事業費は変更ありませんが、令和2年度で事業が終了予定だったところ、令和7年度までの5年間、事業期間が延長になる案件だという理解でよろしいですね。

○事務局 はい、そういう案件でございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

そのことを前提に、御質問、御意見があればよろしくお願いします。

○上田委員 朝倉先生、質問ではありませんが、よろしいですか。

○朝倉委員長 お願いします。上田委員、どうぞ。

○上田委員 上田でございます。

国際競争力においては、京浜港の国際的な地位の回復というのが何よりも重要で、このコンテナターミナル整備事業の早期完了が本当に望まれているところでございます。我が国で最大、唯一、水深18mで、しかも耐震強化岸壁を備えて、しかも延長連続バースで世界最大級のコンテナ船に対応できる高規格ターミナルで、しかもMC1から4の全てのターミナルの一体運用が可能で、船の形やスケジュールに応じて施設全体を柔軟に利用できる、こういう画期的な運用を実現している素晴らしいものができていると産業界、非常に歓迎しておりますので、整備をとにかく早く進めて、早期の最大限の能力の発揮をお願いしたいと思っています。

今後でございますけれども、物流動線の円滑化など、港湾物流関係者の生産性向上に資するような機能強化も併せて進めていただきたいと思います。あわせて、このコンテナターミナルの能力ですとか国民生活を支えるということは、一般市民にはあまりなじみがないものでございますので、しっかりとその辺をストック効果をアピールしていただきたいと思っております。

以上でございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

令和7年度までといわず、もっと早くやってくださいという意見であるとも言えますね。

○上田委員 はい。よろしく願いいたします。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

○事務局 どうもありがとうございました。

私どもとしても、こういった港湾施設を整備する際に、全て完成してから供用するのではなくて、使える部分から供用し利用していただきたいということで、そういった利用者の声に応じて施設を整備しております。現在、MC 4 も暫定的に船が係留できるということで供用を開始しまして、使えるところから利用していただくということで努力しております。残りの事業についても令和7年とはいわず、極力前倒しで頑張りたいと思いますので、よろしく願いいたします。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

ほかに御意見、御質問はいかがでしょうか。

○横木委員 横木ですけど、いいですか。

○朝倉委員長 お願いします。横木先生から、まず、どうぞ。

○横木委員 横木です。御説明ありがとうございました。

今見せていただいている7ページの予定表を見ると、MC 3はもう既に供用開始していて、MC 4は今年度、暫定供用を開始したということなので、後に出てくる残事業の便益の計算はこの暫定供用から完全に完成するまでの差分で見ているということになるのでしょうか。

○事務局 そういうことになります。

○横木委員 分かりました。ありがとうございます。

○朝倉委員長 今の御発言の趣旨は、いや、もっと早くから便益が発生するのなら、その部分も計算して良いのではというふうにも理解できますけど。

○横木委員 いや、何か細切れに、暫定供用しているので、それも含めて残事業のほうに入れるのか、それとも残事業がだんだんかわいそうになってきたなと思ったわけですけど。

○事務局 暫定供用分は暫定供用としての貨物の取扱能力分で便益はカウントしております。

○横木委員 それが最後完成すると便益が総計されて、それと今と引き算すると残事業の便益というふうになるんですか。

○事務局 そういうことになります。

○横木委員 そういうことでいいのか。何か常に、どう細切れにしても費用と便益は必ず見合うようになるというのはなかなか難しいかなと思っていて、残事業は1.8になってトータルで3.1なので、ちょっと、これはいいですが、何か最後のほうで、暫定供用でかな

りの部分を供用しちゃって、残りの工事をするのにあまり多額の便益が出ないと何かあまり、不要な工事じゃないかと言われかねないかなと思いましたが、うまく計算できているのであればそれでいいと思います。やっぱりトータルでちゃんと評価されているということで担保されればいいと思います。

以上です。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

事業の種類によっては、残事業をやることで、便益が増えるものもあれば、最後の部分の積み増し分がそんなに出ないのもあり、その辺の事業の特性というか、そういったものも評価のときは見ながら評価しないといけないのかなというふうに、ありがとうございます。

○横木委員 ありがとうございます。

○手塚委員 今の話にも関連しますが、延長するということになると、その分だけ便益というのは割り引かれるので、便益はどんどん下がっていくということになります。したがって、その後ろ倒し、後ろ倒しになっていくという可能性というのは、そもそも何でこういうふうに遅れてしまったのですかということが1点と、それを確認させていただきたい。

もう一点は、もう今後はそういう後ろ倒しになる見込みというのは大丈夫そうですかねという確認を一応させていただきたいですけれども、いかがでしょうか。

○事務局 まず、遅れたということですが、埋立てのほうは基本的に横浜市が公共事業で発生する建設残土を入れております。無理やり土地をつくるのではなくて、そういった埋立てのスケジュールがありまして、それによって遅れてしまったというふうに聞いております。

あと、これ以上遅れるかということですが、当事務所としては、これ以上遅れることはないということで、事業を進めていくということで考えています。

○手塚委員 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。

ほかいかがでしょうか。

○加藤委員 これは明らかに、東京圏の国際競争力向上に寄与する重要プロジェクトですので、基本的に問題ないと思いますが、先ほど上田委員からもご指摘があったとおり、港が一般市民から見て遠い存在になっていて、影響がどう帰着するのかが見えにくい気がしました。一見すると、港湾整備によって海外の船社が便利になって儲かるだけではないか

とも見えなくないので、そうではなくて日本の経済に大きな影響を与えることを、もっとアピールできる資料をつくっていただいて、その重要性を一般の方々に理解してもらえよう御検討いただければと思います。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

そうですね。確かにこういった重要な案件についての説明を、広く国民に対する説明を、より分かりやすい形でやっていくということも大事なので、そういうことも今後さらに、これまでもやっていただいていると思いますけども、さらに充実していただきたいと私も思います。ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。はい。

○山崎委員 14 ページ目で、コスト縮減などということで三つのパターンが水際のつくり方として検討されていますが、より快適に船が接岸することということは第一優先であり、ここまで埋立てしてしまった海の中の話なので今さらという感じもしないでもないですが、いわゆる環境配慮型という、今それこそSDGs だの生物多様性だのという話で、水際の開発の仕方ということも一つ、経済優先ではなく生物とかそういう自然環境に関しても、何か、取り入れとか何かがあると、よりいいことをやっているなという雰囲気がしますが、そのような検討というのは、今後そういうことについても述べられるようなことというのがあるのでしょうか。

○朝倉委員長 いかがでしょうか、大事なポイント。

○事務局 御質問ありがとうございます。今ちょっとパワーポイントで出しています図面の新本牧ふ頭というところがあります。こちら令和元年度から事業に着手をしております、海上埋立てをしておりますが、こちらのほうは埋め立てる際に水際線の部分を環境共生型の護岸にして生物多様性に寄与できるよう配慮する計画であり、現在工事を進めております。埋立てをする際、護岸のその設計を生物多様性に配慮した構造にすることを考えております。

○朝倉委員長 港湾事業全般には、そういった生物多様性等に対する、あるいは環境に対する配慮というのは相当されているとは思いますが、そういったことも先ほどの国民に対する説明と併せて、そのこと自身は特に広く経済効果を生み出すようなものではないかもしれないけども、そういった配慮がきちっとしているということを説明できるような形にさせていただくと、なお良いのではないかと御意見だろうというふうに理解しました。

○山崎委員 はい、そうです。ありがとうございます。

○事務局 どうも御意見ありがとうございます。

○朝倉委員長 ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、本案件でございますが、この横浜港南本牧ふ頭国際海上コンテナターミナル整備事業につきましては、重要な案件であり、今後とも進めていただくのが適切かと思うので、継続というふうにし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、本案件につきましては継続というふうにいたします。

■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

・横浜港南本牧～山下ふ頭地区臨港道路整備事業

（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、委員の先生方から、御質問、御意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

○上田委員 すみません。

○朝倉委員長 はい、お願いします。

○上田委員 上田でございます。

本牧の港湾道路の整備というのは、物流効率化においても極めて重要でございまして、ぜひとも進めていただきたいと思っておりますけれども、2019年の台風15号で、はま道路がかなり被害を受けましたけれども、今後もその規模の大型台風等風水害が予測されているため、今回の事業においては、風水害対策などは考えておられますか。

○事務局 I期区間のはま道路、こちらにつきましては、29年3月に開通しておりますが、現在、防衝施設という、橋脚の前面に杭構造の施設をつくりまして、走錨した船舶が直接橋梁に衝突しないように、そういった工事を進めております。杭等の構造部材の設置は12月中に既に終えておりまして、あとは電気防食や標識灯などの工事を行っております。こ

のように本事業では過去に起きた災害の教訓を踏まえまして、風水害対策を行っております。

以上です。

○上田委員 II期については特に、その必要はないということによろしいですか。

○事務局 こちらは基本的に、大型船が近づかない場所です。ただ、当然、橋梁形式にする場合は、設計をする際に防衝施設の設置の必要性を判断しながら対策を取っていきたいと考えております。

○上田委員 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。

そうですね。要するに、高潮に対する対策と、それから風ですね。これも結構、最近大きな風が吹くので、それに関連する対策ということですけども、なかなか橋梁部は風対策というわけにはいかないもので、そういうことに備えて、どういう、どちらかというマネジメントになるかもしれませんけども、どういうことを検討しておくかということは大事だろうと思います。ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

○加藤委員 一言よろしいですか。

○横木委員 横木ですけど。

○加藤委員 どうぞ、横木先生。

○朝倉委員長 お願いします。

○横木委員 すみません。じゃあ先に。

ちょっと素人的な質問で申し訳ないけれども、II期の事業費の増加の理由に延伸というのがありましたが、その延伸が大体300億から400億ぐらいで、トータルの事業費の3割ぐらいを占めており、かなり大きな増額だと思うのですが、この道路事業で当初決めた区間を延伸するというようなことが、事業費の増加という形で処理されるものなのか。そもそも道路って、都市計画決定されるなど、手続きを経て道路をつくられているので、何か簡単に延伸されるというのはちょっとびっくりしたのですけれども、それは今回のことについては問題ないのかということと、もしそうであれば、では逆に、もともと、例えば第III期みたいな形でそういう道路の延伸が計画されていたのかどうか、それを今回延ばすようなことにしたのかと、ちょっとその経緯を、もし詳しい説明があるのでしたら、お願いします。

○朝倉委員長 お願いできますでしょうか。

○事務局 もともと平成 26 年の港湾計画で、臨港道路としてこちらのほうに示します黄色いⅡ期区間、あと赤のⅡ期（延伸）区間、こちらのほうは位置づいております。ただ、そのⅡ期区間の延伸区間については予算化されていませんでした。一方で、平成 26 年の港湾計画では、ふ頭の再編ということで、新本牧地区とかそういったところのふ頭整備が計画されていました。道路の整備とふ頭の整備のスケジュールでは、ふ頭のほうはかなり先行しまして、ふ頭が整備されると当然貨物量も増えて臨港交通も増えるということで、今回こちらのほうのⅡ期（延伸）部分を早急に整備しないと円滑な交通が確保できないということで追加させていただいたということでございます。なので、御質問に対しては、もともと計画というのはございましたが、まだ事業化されていなかったというところがございます。

○横木委員 これ、呼称が（延伸）となっているので、これを今回の計画見直しに合わせて延伸したのかというふうに理解される可能性があると思われまして。でも、そうじゃなくて、この部分は延伸と呼んでいるだけであって、当初から計画にはありましたと、ただ、事業費がついていませんでしたという、その理解が正しいということですね。

○事務局 さようでございます。

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。ということでございますね。

○横木委員 ありがとうございます。

○朝倉委員長 加藤先生、どうぞ。

○加藤委員 ふ頭の再編や物流施設の移転があつてやむを得ず延伸したということですが、費用便益分析をするときに、withoutをどう設定したのかを教えてくださいませんか。物流施設の移転がないという状態をwithoutと設定していたのか、移転してしまった状態をwithoutとして、それに対して道路ができたと設定したのか。延伸なので、少しややこしくなっている気がします。もともとは、物流施設の移転はなかったはずで、その状態で便益計算していたものが、今回はそれをどう取り扱ったのかを教えてください。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。

○事務局 withoutは物流施設の移転ありで計算しております。

○朝倉委員長 ということは、道路区間だけのあり・なしというのが、with、withoutということですか。

○事務局 そういうことになります。

○加藤委員 なるほど。確認ですが、費用便益分析はあくまでも延伸部分だけを対象に行っていて、Ⅰ期、Ⅱ期も含めた全体ではしていないという理解でよろしいですか。

○事務局 全体はやっております。

○加藤委員 だとすると、少し違和感があります。

○手塚委員 これ、加藤先生、すみません、横からの話で。多分、with、withoutのところの、withoutのところに物流施設の移転というのが前提なのはどこに反映されているかと、恐らく走行量ですよね。交通走行量というか、交通量に反映されているということですよ。

○加藤委員 おっしゃるとおりです。

○手塚委員 ですから、多分、走行量自体はもう物流施設ありきで両方ともカウントしているという、そんなイメージですかね。

○加藤委員 はい。延伸の部分だけなら私もそれで問題ないと思うのですが、Ⅰ期、Ⅱ期も含めて全体で便益計算をするのならば、もともと物流施設の移転はなかった状態だったはずなので、便益を過小評価している可能性があるのではないかという気がいたしました。

○手塚委員 なるほど。

○加藤委員 withoutを物流施設がない状態として、全体で便益を計算するのが本来あるべき姿かなという気がしました。

○手塚委員 すばらしい。僕も何か、すみません、ちょっと会話形式になって恐縮ですけども、その物流施設のあの絵を見た段階では、これは移転されてないもの、真っさらな状態のものという前提で見ていたのですけども、どうも、これ、そもそもある程度整備がされていて、移転というのが具体的に起こり得るような状態で事前の評価がされていたのかなという印象を持っていました。なので、それを加えてというのはそういう意図なのかなと思うんですけど、とはいえ、そうだとすると、ちょっと図が見にくいなという印象があります。すみません、ちょっと横から余計な口を挟みました。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。今の先生方の御質問は、僕の理解では、こういったことを評価するときに、ネットワーク側の条件と、需要側の、OD表側の条件と二つあって、通常の道路事業は、OD表は固定です、ネットワークだけがwith、withoutで違います、これで評価するわけですね。港湾事業については、実はOD表もその整備の前と後で別のOD表があって、なので、OD表も二つある、それからネットワークも二つあ

る、もちろん二つあるというのは、with、withoutで二つあるという意味ですけど、それで比較するような仕組みになっているのではないかと思うけど、そうではないのですねということの確認だったということだと思います。

○加藤委員 ありがとうございます。私の質問は、withoutの設定のときに、OD表が、物流施設が移転された後のOD表を使っているのか、移転される前のOD表を使っているのか、いずれにせよ、固定であることには変わりないと思うのですが、どっちだったのかを確認したかったのです。今の話ですと、施設が移った後のOD表を使って計算しているということだったので、Ⅱ期の延伸の部分に関してはそれで問題がないですが、Ⅰ期、Ⅱ期の全体までそれで計算すると、過小に便益を評価しているのではないかという印象です。

○朝倉委員長 そうだと思います。今のルール上そういう、ルールというか方式にのっとって計算されているのだろうとは思いますが、本来あるべき評価の仕方からすると、加藤先生がおっしゃっているように、言わば需要も動く、ネットワークも動くという中でwith、withoutで評価しないと過小評価になると思います。ありがとうございます。

すみません。ちょっと我々ばかりしゃべっていますが、事務局のほうから何か御発言はありますか。

○事務局 今の先生の御指摘、おっしゃるとおりだと思います。ただ、今回はマニュアルに基づき、with、withoutを設定しB/Cを計算したものでございます。ご指摘いただいた便益の過小評価ではないかという点につきましては今後の課題として検討させていただきます。

○朝倉委員長 ちょっと関連してなんですけど、先ほど一般の説明のときに、道路局がつくっておられるそのOD表と、それからこの港湾事業の評価のときに何かのプラスアルファを乗せたかどうかということを確認したかと思いますが、僕は決して、乗せてはいけないというふうに言っているのではなくて、もしその道路局が将来予測のOD表をつくっておられて、それにいくらか上乗せしてOD表をつくりましたというのであれば、それがどれぐらい乗ったのかとか、そのことの影響がどうだったのかというのを分かるようにしておかないと、後で道路局がおやりになっている道路事業と港湾のところの道路事業との接点になるところで、トラフィックの整合性がつかなくなっちゃって困ることになるのではないかと思うので、もしそうであれば、そこがきちっと分解できるようにしてほしいと思うのですが、ちょっとそのところの事実関係はどうなっていますか。もう一度、確認

させてもらってよろしいでしょうか。

○事務局 今のODの件ですが、オンした部分分かるような形で整理しています。

○朝倉委員長 分かりました。もしそうであれば、例えば、今回のこの整備区間に比較的近いところで、また例えば道路事業がやられていて、そうすると、そこでもやはり交通量の予測をするわけですね。そうすると、港湾のほうで計算されたトラフィックと道路事業で計算されたトラフィックが微妙に違うことは、これ、あり得ると思うのですが、そのあり得る理由として、港湾のほうでは何ぼかの発生交通量、もしくはOD交通量を積み増して計算しているのです。そのずれが起こるのであると、なので、それはもうある意味仕方がないことだということが説明できるようにしておいてあげないと、どこかのコンサルタントが計算するときに、こっちに合うようにしろとか、こっちはおかしいじゃないかと言われて大変困ることになってはいけませんので、そこところはクリアにしておいたほうが良いというのが私のコメントです。ありがとうございました。

○事務局 ありがとうございました。

○朝倉委員長 ほかに何か御質問、御意見等はございますか。

それでは、本案件でございますが、重要な整備事業であることは確かでありますので、本案件の対応方針ですけれども、継続ということに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した。

それでは、今、御審議いただきました横浜港南本牧～山下ふ頭地区臨海道路整備事業につきまし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。

■報告

- ・富士川直轄河川改修事業
- ・小貝川直轄河川改修事業
- ・利根川総合水系環境整備事業（利根川・江戸川環境整備）
- ・利根川総合水系環境整備事業（渡良瀬川環境整備）

(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。

河川のほうから4件の報告がございました。いずれも各河川の整備計画フォローアップ委員会の議論を受けて今日御報告いただいているものであります。せつかくの機会なので、もし御質問がありましたら先生方から質問を頂戴したいと思います。いかがでしょうか。よろしいですか。

○田中委員 じゃあ、1点だけ、ちょっと。せつかくなので。

○朝倉委員長 お願いします、田中先生。

○田中委員 富士川のほうで、微地形を考慮したらBが増えて、小貝川ではBが下がったという話でした。おそらく、以前は富士川の場合は山のほうの高い土地で人の住んでないところを平均化して、人の住んでいる土地の地盤高が高く評価されていたのが、細かくしたら地盤高が低くなり、人の住んでいるところの水深が上昇し入り込むようになったと。それから、小貝川のほうはどちらかというと平地で、逆に人が高い自然堤防の上に住んでいるので、平均化するとそこが潰されて地盤高が低くなり、水深が高かったのを、細かいデータを取ったら人の住んでいる自然堤防帯の水深が下がるとか、何か逆だったということですね、多分、微地形の考慮が逆のほうに働いたというような理解でよろしいですか。

○事務局 そうです。そういう、地形上の特性というのもあると思います。小貝川については、それと併せて、前回の再評価時は地盤のデータメッシュが250mとかなり大きなメッシュでやっていたものを、25mメッシュで小さなメッシュにすることで、より精密なデータに更新したことにより、今まで把握できなかった、道路が少し高くなっているとか等の地形の反映が進んだ結果、氾濫が少し狭まるような傾向が出たというふうに見ております。

○田中委員 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。

今のことと少し関係するんですけども、こういったシミュレーションの精度を上げることによって、もし整備をしなかった場合の氾濫域が広がったり狭くなったりするんですけども、その結果というのは、例えば地元自治体がつくっているハザードマップのようなものには反映されたり、あるいはそれが一般の市民の方に伝わる仕組みにはなっていますか。ちょっと趣旨が違うかもしれないので、私の質問が変かもしれませんが。

○事務局 いえ、とんでもないです。ありがとうございます。

現在の浸水想定区域図については、27年度の水防法の改正の後に、28年、29年、30年とかで随時更新されているものが、今、一般の方に見ていただいているものですが、今回の小貝川で説明させていただいたような25mメッシュなど、できるだけ細密なデータを使ってお示しをさせていただいているところではありますし、その浸水想定区域の最新のものをもって、今、順次、自治体にもハザードマップをつくっていただいているという状況でございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。より精度の高いアウトプットが出れば、できるだけ早く、広く知っていただくことには大変大きなメリットがあると思います。ありがとうございます。

○事務局 ありがとうございます。

○朝倉委員長 ほかにいかがでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、この報告案件4件については、こちらでも、了解という大変ですね、話をお聞きしましたということにさせていただきます。ありがとうございます。

○事務局 ありがとうございます。

○朝倉委員長 それでは、本日の議事は以上で終了ということで、進行を事務局にお戻ししたいと思います。

閉 会