

# 令和3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

### ■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

- ・河川事業における費用対効果分析について
- ・中川・綾瀬川直轄河川改修事業

（上記について、事務局から資料により説明）

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。

河川の改修事業ですが、河川整備計画が定まっている河川については、別途の委員会で議論され、この本委員会では報告ということになっています。今日の委員会でも最後のほうに鬼怒川や荒川等の御報告がありますが、それらは河川整備計画が定まっているのでそういうプロセスを経て議論されています。

それに対して、この中川・綾瀬川直轄河川改修事業については、河川整備計画がまだ未策定であるので、この委員会で直接審議する仕組みになっているということだと理解しています。その理解で間違っていないですか。

○事務局 はい。そのとおりでございます。

○朝倉委員長 はい。そういうことなので、今日この案件が出てきているということを少し補足させていただきました。どうして二つ種類が違うのかということ疑問に持たれる方がいらっしゃるかもしれないので、補足しました。

具体的内容について、あるいは一般的な河川事業の評価のプロセスについて、御質問や御意見があればお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

○田中委員 よろしいでしょうか。

○朝倉委員長 はい。お願いします。

○田中委員 中川・綾瀬川ですけれど非常に低平地ですので、ある意味では埼玉県でいつも真っ先に浸水するような非常に低い場所です。2019年のときは首都圏外郭放水路がかな

り活躍して大きな浸水被害が起きなかったわけですけど、江戸川の状態によっては運転調整がかかる可能性もあります。そういったことも考えると河川整備は、河川改修はここに書いてあるようなのをもちろんだん進めていってほしいわけですが、併せてやはり最近キーワードとなっている流域治水といいますかね、流域対策をできるだけ川に出でこないような対策を進めていってほしいなと思います。この改修事業と直接は関係しないのですけれども、併せて何か考えておられるようなことがあれば、ぜひ教えていただきたいなというふうに思います。

○朝倉委員長 はい。事務局いかがでしょうか。

○事務局 中川・綾瀬川流域につきましては、昭和 55 年に総合治水の特定河川に指定されておりまして、その頃から流域対策というのは実は実施しております。具体的には、大規模な宅地開発等がありましたら調整池を造るということで、条例等や要項によって実施しております。

また、雨水貯留浸透の機能も持たせようということで、例えば既存の学校の校庭に貯留したりとかそういったことも既に取り組んでおります。現在、流域治水ということが打ち出されまして、中川・綾瀬川につきましても、さらにこういう流域対策を進めていきたいということで、関係機関と協議、調整をしているところでございます。

○田中委員 はい。ありがとうございます。

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。ほか、よろしいでしょうか。

この中川・綾瀬川については、現在河川整備計画が策定中かもしれませんが、これは近いうちに、河川整備計画が策定されるような予定になっていると理解してよろしいでしょうか。

○事務局 現在、河川整備計画の策定に向けた協議調整を行っております。もともと総合治水河川でしたので、河川整備と流域対策を調整した上で、またこの河川は低平地でございまして、内水排除とかいろいろな流域の条件を設定して検討を進める必要がありまして、今そういったことを調整しているところでございます。

以上です。

○朝倉委員長 はい。分かりました。ありがとうございます。

それでは、ほかに御質問がなければ、特に何か問題があるということでもなさそうですので、この中川・綾瀬川直轄河川改修事業につきましては継続としたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○朝倉委員長 はい。それでは、特に御異議ないようですので、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

- ・明治記念大磯邸園整備事業の費用対効果分析について
- ・明治記念大磯邸園整備事業

（上記について、事務局から資料により説明）

○朝倉委員長 はい。御説明ありがとうございました。

それでは、今の明治記念大磯邸園整備事業につきまして、一般的な評価のプロセスも含め、御質問があったらお受けしたいと思いますが、事前に1点御質問をいただいております。先にその御質問の紹介と回答について事務局より説明をお願いします。

○事務局 1件御質問をいただいております。この基本計画において、歴史的遺産を活用した文化の発信や憩いと交流の拠点の創出というふうに盛り込まれていることから、本邸園につきまして、ユニークベニューとしての活用の検討も重要である。その検討状況について教えてほしいという御質問をいただいております。

我々としては御質問というより御提案というふうに受け取っております。ありがとうございます。

現在の状況でございますが、まだ検討には着手しておりません。この邸園の運営・維持管理に係る内容、手法等につきましては、今後検討していくこととしております。我々としていたしましても本邸園で会議やレセプションを開催することは地域特性、それから特別感の演出といったことに大変効果があるのではないかと考えておりますので、今後の検討の中でユニークベニューも含め、本邸園の活用をイメージしながら検討を進めていくものと考えております。

それから、運営・維持管理業務につきましては、民間公募によることを想定しておりますので、民間事業者から本邸園にふさわしい様々な活用等の提案を引き出すことのできる

ような公募方法等についても検討してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。

御質問いただいた委員の方、よろしゅうございますね。ありがとうございました。

それでは、ほかに御質問や御意見があればお願いいたします。

鈴木先生、どうぞ。

○鈴木委員 鈴木です。よろしく申し上げます。

今の活用のところで、今後検討ということなのですが、事業の期間が令和7年度までと決まっていますよね。そうであればやっぱり、今後の検討ではなくてそこまでに決めるべきじゃないでしょうか。というのは、これ令和何年度からオープンともう決まっていますよね。公開がもう決まっているわけで、先ほどの目的にもあるように、保存と活用という形できちんと活用というのも事業の目的として入っているわけなので、活用を今後の検討として先延ばしするのはよろしくないと思うのですが、その辺はどう考えているのですか。

○事務局 御指摘ありがとうございます。

説明足らずで申し訳ありません。いま映している5ページの一番下に、オレンジ色で大変見にくいのですが、民間事業者による準備という期間を見込んでおります。そのため、ここまでは、検討というかも公募をして事業者を決めるというようなことを考えております。公募の時期でございますが、令和7年度に公開するということを考えますと、令和5年度、遅れても令和6年度には公募をします。そのため公募条件等の検討はその前、すなわち来年度は、もう検討を行うという予定でございます。

既に一部民間事業者の飲食施設を導入してはどうかというような方向で御提案もいただいていますので、民間事業者からのサウンディング調査というものを昨年度から実施しておりますが、まとめて運営・維持管理業務としてどうあるべきかといったような検討は来年度からになると考えております。表示していなくて大変申し訳ありませんでしたが、そのようなスケジュールを考えてございます。

○鈴木委員 令和7年度は全てが公開されることになっていきますけれども、上の大隈別邸に関しては令和5年度で全てオープンされるので、別に令和7年度まで待つ必要はなくて、どんどん前倒しで、例えば上の二つであれば令和5年度から進めてもいいわけですよね。

○事務局 そうですね。

○鈴木委員 それはやっぱり活用が入っている以上、これだけお金をかけてちゃんと保存するということで進めているので、やっぱり令和5年度の段階で上の二つは進めていくということも当然考えるべきじゃないでしょうか。

○事務局 ありがとうございます。

できれば一体公募というのが一番いいのですが、御指摘のように先行して開園する部分でございますので、そこにつきましては、どのような公募にするかということも含めまして、こちらも令和4年度中にはもう決めていくというようなことを考えております。

○鈴木委員 79億円という物すごいお金をかけて保存に力を入れているわけですから、活用についてもそれ以上に頑張っていただかないといけないと思いますので、実施していただきたいと思います。

すみません。もう一つですけれども、最初のほうの御説明で、標準の価格で推算していったけれどもこれだけお金がかかりましたというような御説明をされていたのですが、標準とおっしゃられたこの標準というのがどういう意味の標準なのか。というのは、増額がどの位置の標準かによって、なぜ標準でやっているのにここまで増額をしなければならないのかというのがよく分からなかったのですけれども、標準について教えてください。

○事務局 規模が同等の都市公園の造成等に係る標準的な人工等をベースとした積算でございます。

○鈴木委員 ということは、このような古い日本家屋ではなかったということですか。

○事務局 建築物につきましては、ここまで大々的に手を入れるという事例ではなかったのですが、別途類似の事例から算出したということでございます。

○鈴木委員 逆に言うと、類似であったものが今回とは合っていなかったということになるかと思うのですけれども、違うのでしょうか。

○事務局 そういうことになります。それ以上に手がかかったということになります。

○鈴木委員 なので、標準と言われるとちょっと違和感があって、別に標準じゃなくて類似を持ってきただけのものなので、そうすると、今後標準というふうにおっしゃられているものをちゃんと精査しない、また今後このようなことがあったときに何十億と増額が進むことが容易に想定されるので、標準とおっしゃられているものを今後はきちんと精査することをお願いしたいと思いました。

以上です。

○事務局 分かりました。ありがとうございます。

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。いずれにしてもよいものをつくっていただいて、それを国民の多くがその成果を活用できるように、まず事前の準備というか調査と、それから今後の計画を速やかに策定してくださいということに尽きると思います。ありがとうございました。

加藤先生、お願いします。

○加藤委員 はい。ありがとうございます。

私も鈴木先生と同じ印象です。さすがに倍半分のオーダーで変化するのはいかがかという気がしましたので、精度の高い費用見積りをお願いしたいと思います。

2つ質問があります。一つは防火対策です。令和元年度時点でも防火対策が必要だということは分かったような気もしますし、実際 12 ページ目の整理を見ますと、調査・設計の結果として必要になった事項ではないわけですね。そうすると、なぜ防火対策が今回出てきて、今になって 15 億円も追加で必要になったのかが疑問です。前回ではこれが見積もれなかった理由を御説明いただけないでしょうか。

もう一つは便益計算のところです。有効回答率の定義がいまいち分かりにくかったので御説明願います。特に 16 ページ目のスライドにある負担反対という 6 番ですね。この回答の割合が 38.6%もあるのに、これが有効回答の中に含まれないのは、1 世帯当たりの支払い意思額を高める方向にかなり寄与している可能性があります。なぜこれを有効回答とみなさないのかについて、御説明をいただけるとありがたいです。

以上です。

○事務局 御指摘ありがとうございます。

まず、防火対策についてですが、当然一定の防火対策は見込んでおりました。ただ、この放水銃とか、防火水槽といったものはあくまでも任意のものでございまして、基準法の適用除外で設置義務といったものはないのですが、ただし先ほど申しました文化庁のマニュアル等を見てやはり文化財防災を強化すべきと。首里城火災等もありまして、任意ですがここまでやったほうが良いという検討の中で充実させたものでございます。

なので、当初から、そういった手厚い防火対策を見込めたのではないかと問われれば、それに対してはそうかもしれないなという点があります。

○加藤委員 そこは、やはりきちんと説明する責任があると思います。僅か 2 年間で防火対策を強めなければいけなくなった背景など、変更する積極的な理由がなければいけないのではないのでしょうか。一度は不要だと判断したわけですよね。いかがでしょうか。

○事務局 要らないという判断をしたわけではなくて、より充実させるべきという方向で詰めていったということでございます。

○加藤委員 なぜより充実するべきという判断に至ったかの説明が必要だというのが私の意見です。何か社会的状況が変化したとか、マニュアルが変更されたとか。

○事務局 はい。今説明申し上げましたように、社会的に、ノートルダム寺院の火災、それから首里城正殿の火災、当然文化財防災がより重視されたというところを鑑みてということでございます。

それからもう一つ、16 ページでございますが、有効回答率でございます。こちらも御指摘ありがとうございます。特に6番の一番数値が高い部分、こちら、有効回答率の分母には含んでおります。1,524 と書いてございますが、こちらの分母には含んでおります。

分子につきましては、これは負担反対でございますので、支払い意思額としてはゼロで計上しておりますので、高めには出しておりません。国交省のマニュアルでいきますと、特に6番のこれだけの情報では負担額を判断できないからというのは、いわゆる抵抗回答と呼ばれる部分でございます。なるべくこれを排除すべくいろんな情報提供をしてきております。前回より若干この部分の数字は下がっておりますが、やはりこういう高い割合が出ております。

○加藤委員 ありがとうございます。1世帯当たり支払意思額を計算するときには、6番も入っているのですね。ゼロとして計算した結果として平均値の3,464 という結果が得られていると、理解しました。それであれば過大に評価しているということはなさそうです。

○朝倉委員長 この有効回答率という、この表現がちょっと誤解を招く可能性があるのではないですかね。有効回答率の中に入っているけれど、支持するというほうには入っていないという、そういうことですか。

○事務局 そうですね。分母には計上しておりますという点ではおっしゃるとおりです。

○朝倉委員長 はい。通常アンケートで言っている有効回答率とはちょっと違う意味で使われているように思うので、ちょっと言葉を注意されたほうが良いかと思います。

○加藤委員 白いところがゼロであるならば、有効回答率という概念が要るのかなというのがそもそもの疑問です。

○事務局 すみません。前回評価時から関わっておりますので補足します。いま加藤先生がおっしゃったとおり、これだけの情報では負担額が判断できないということはこの平均3,464円の計算からは除いているということになります。

一方で、こういった回答について全く無視しているのかということ、これらが有効回答率のほうには反映させておきまして、それが有効回答率が下がったことによって、下の④の総便益の算出するときに世帯数に有効回答率を掛けて、いわゆる過大な見積りを減らすというような考え方を、大磯邸園では前回と今回採用しているということになります。

この背景としては、そもそもこれだけの情報では負担額を判断できないからというのは、マニュアル上抵抗回答とあって、無視していいものとされているのですけれども。一方で完全に無視してしまうと便益が高めに出るのではないかということで、それを有効回答率という形で総便益を計算する際にゼロとみなす、払う意思のない世帯とみなすというような形で配慮しているということです。今回明治記念大磯邸園は、全国で調査をするということでどうしても便益が過大に出るのではないかということをおもひもかなり懸念している中で、前回からこの有効回答率を最後総便益に掛けることによって、一定程度、過大に見ると抑えるというような考え方で出しているところがございますので、必ずしもこのやり方がどこかに正解と書いてあるわけではないのですけれども、一定程度便益を適切に見積もるような努力というか考え方を導入しているというふうに御理解いただきたいと思っております。

以上です。

○加藤委員 今の御説明は結構クリアだったので、よく分かりました。きちんと計算されていると私としては理解できました。御説明いただきありがとうございました。

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。

ほかに御質問、御意見ありますか。

志手先生、田中先生の順でお願いします。

○志手委員 はい。志手でございます。

1点確認ですけれども、5ページ目の事業の進捗状況のページですけれども、先ほどの説明の中で、今後の整備後の活用状況につきましては、来年度からまた活用の検討を始めていきますといったような回答をいただいておりますけれども、例えば下のほうの池田邸ですと、来年度から改修工事に入って行くというようなスケジュールになっておりますが、これは1回設計を確定した後に、またいろいろ活用の提案が出てきたら、また設計変更をしなければいけないというようなことで進めていかれる計画なのではないかという確認でございます。

この民間事業者による準備工事とありますけれども、将来的にはコンセッションか何かで



運営をされるという想定なのでしょうか。

○事務局 御質問ありがとうございます。

重なっているので分かりにくいのですが、文化財でございますので、所用の整備は国で行います。その後、特に池田成彬邸で飲食施設の導入を考えてございますが、その後の什器や設備、内装など民間事業者にやっていただく部分は、国の建築工事が終わってからやっていただくということで、手戻りはないようになるというふうに考えてございます。

手法でございますが、今どういうふうに入ってもらおうかというのは検討中なのですが、都市公園でP a r k－P F Iといって、P F Iに準じたような方法がございます。あるいは設置管理許可といって、我々管理者がある一定期間、施設の設置及び管理を認めるという都市公園法上の制度がございます。こういったものを活用しながらというふうに想定しております。

○志手委員 はい。分かりました。ありがとうございます。手戻りのないように進めてください。よろしくをお願いします。

○事務局 はい。ありがとうございます。

○朝倉委員長 志手先生、ありがとうございました。

続きまして田中先生、どうぞ。

○田中委員 教えてほしいのですが、耐震補強工事をされているわけですが、一応建築基準法の適用除外なんていう話もありましたので、どのぐらいのレベルの地震動に対しての耐震補強をされているのかということをお教えください。人も入るような施設ですしね。

○事務局 基本的には、通常の新築の同等規模の建築物と同レベルの耐震性能を持つように設計を進めることとしております。

○田中委員 分かりました。その部分に関しては、まさに建築基準法の範囲と同レベルでやっていると、そういうイメージでよろしいですかね。

○事務局 そうですね。適用除外にはなるのですが、適用除外する代わりにちゃんと代替措置を講じるようにということでございます。

○田中委員 はい。分かりました。

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。

ほかに御質問、御意見等ございますでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○朝倉委員長 それでは、ほかには御質問、御意見等ございませんようです。議論の中ではこの費用の算定についての検討について、十分説明していただいたと思うのですが、前提等についてより詳しく説明されればなおよかったかというふうには思います。ただ、特にそのこと自身が問題であるということではないと思います。

また特に、この事業について何か問題があるという大きな意見があったわけではないので、本案件の対応方針ですけれども、継続というふうにさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○朝倉委員長 はい。特に反対という意見はないようですので、今審議いただいた明治記念大磯邸園整備事業につきましては、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した。

○事務局 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

・浅間山直轄火山砂防事業

（上記について、事務局から資料により説明）

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。

それでは、今御説明いただいた浅間山直轄火山砂防事業につきまして、御質問、御意見等あればお願いいたします。いかがでしょうか。

はい。鈴木先生、どうぞ。

○鈴木委員 横浜国大、鈴木です。

18 ページですが、地盤の中に弱い層があったから地盤改良が必要だと幾つかこれまでもいろいろな事業で説明いただきましたけれども、今回のこれ表層ですよ。今まで深いところで緩かったから何か事後改良が必要というのは、何となくそうかなと思うのですけ

れど、表層に軟弱地盤というのがあるのに、なぜ当初は硬いというふうに御判断をされたのでしょうか。

○事務局 はい。御質問ありがとうございます。

表層といいますか、15m程度の砂防堰堤の支持層までの深さとしましては、10m程度となります。当初は、地質調査として、既往の文献調査で表面の露頭調査等をさせていただいておりまして、その中でおおむね数メートル下には礫層相当の地盤があるというふうに判断しておりました。

また、現在施工しているところにつきましては、自然公園法がかかっておりましてあまり施設はないのですけれども、少し離れたところにいろいろな施設があり、そこで多少ではありますけれども既往に地質調査等をされていたところがありますので、そういういただいたデータ等を確認しましても、対策が必要なところは今までは見受けられなかったもので、今回計画したところもある程度支持地盤があると判断しておりました。しかし実際、掘削等の現場に入ったときには、軟弱地盤がある程度出てきており、対策が必要になったということでございます。

○鈴木委員 ということは、今まだ計画段階でこれから施工するところもいっぱいあると思うのですけれども、今回 53 億円を増額していますけれども、もしかしたら支持層かもしれないということもあり得るということですね。全てが軟弱地盤ということはありませんということですね。

○事務局 全てのところが軟弱地盤だと判断しているわけではございません。

○鈴木委員 ですね。だから、今回の 53 億円というのは、残り全てが軟弱だという御判断での 53 億円なのですか。

○事務局 大小ございますけれども、ある程度、軟弱地盤が含まれていて、33 基中 21 基が軟弱地盤であると判断し、計上をさせていただいております。

○鈴木委員 それは右下にあるように、こういうボーリングをして確定したということですか。

○事務局 全てのところでボーリングをして確定しているわけではありません。

○鈴木委員 なるほど。ということは、53 億円はMAXということですね。

○事務局 現時点での必要額であると思っております。

○鈴木委員 まあこれ以上かからないけれども、これ以下になることは十分あり得るということですね。ボーリング調査の結果によっては。

○事務局 そうです。もともと浅間山の裾野のところですから、過去から複雑な噴火形態の溶岩とか火山灰とかが堆積しているところですので、掘ってみないと分からない部分があることは事実です。ただ、先ほどございましたように、9基ほどの堰堤を今まで造らせていただいた実績から踏まえて、今後、この額で対策できるというふうには現時点では考えているところでございます。

○鈴木委員 分かりました。

あとここの次のページですけれど、こちらは42億円の増額ですけれど、上の地盤改良の53億円と絡まって、また数年後に増額ですというのが来そうな気がしています。というのはこちらを見ると、変更後というのが堤体の高さを変更して土砂を極力搬出しない計画への変更とあるのですけれど、これを見ると、今までの砂防ダムの高さは変わっていませんよね。そうすると、自重が当然増えるので、多分地盤を安定させなきゃいけないとなるので、上で53億円と言っていますけれど、ここに影響するのではないかと思ったのですけれど、これは当然両方とも考慮して検討されているのですよね。

○事務局 考慮して検討しています。平成23年当初の調査の際には砂防堰堤の構造そのものはコンクリートを基本という形で考えておりました。

その後、発生土砂を有効的に活用しようという形で、INSEM工法という現場の発生土砂とモルタルを混ぜ合わせる工法としており、支持力につきましても当初考えたコンクリートとINSEMでは変わってきます。現在は新たに考えている現時点での計画での想定という形で考えさせていただいております。

○朝倉委員長 はい。よろしいでしょうか。その前の18ページの図を見ると、表層にまで支持層があるように見えますよね。左の図です。この図が誤解を生む可能性があって、決して表層に支持層があるわけではなくて、支持層は当初のところの躯体のすぐ下にある、つまり上のほうは黄色だったのではないですか、当初の想定は。それがもっと深いところにありましたということで、いろいろ改良が必要だったというふうになったのではないですかね。それがこの図を見るとときに誤解を生むかなというふうに思ったのですけれど、そうではないですか。

○事務局 堰堤の緑のこの図でいきますと、緑のところ当初考えていた堰堤の底板で、底板の数メートル下のところにN値がそれなりにある支持層が存在すると考えており、その上の層を支持層だと考えていたわけではありません。

○朝倉委員長 この一番左の図の下のところに黄色い層が見えないですよ。でも本当は

黄色の層があって、その下に茶色い支持層があるという想定だけれど、上のほうの黄色いところの層が思っていたよりも分厚かったということで、この変更があるという、そういうふうに見たほうがいいですね。

○事務局 委員長のおっしゃるとおりです。上の層は特に支持層と考えていません。当初もある程度黄色の支持層ではない層があると思っていたのですが、色塗りで誤解を招いてしまい申し訳ありません。

○朝倉委員長 はい。分かりました。ありがとうございます。

ほかに御質問、御意見等ございますか。1点だけ確認ですけれど、便益を計算するときに、噴火に対するシナリオというのは、この事業が行われている期間の間に一度は必ず一定規模の噴火が発生するという、そういうシナリオだということによろしいですかね。

○事務局 はい。最初に御説明しましたように、大体噴火規模が20年に1回程度起こるという形がそもそもの想定でございますので、事業期間中に1回程度の噴火が起こるかもしれないということを見込んだ形の計画になってございます。

○朝倉委員長 分かりました。つまり通常の防災のケースであると、ある災害がある確率で起こる、例えば10分の1とか20分の1とか50分の1とか、発生確率が想定されるのですけれども、ここでは確率1で、必ず一定規模の噴火が起こるということを想定しており、この事業があるかないかでその差分を便益にとっているという、そういう理解ですね。

○事務局 そういう形でございます。火山の噴火ですので、数千年、数万年という単位が一つのくりになってきますので、河川のように100分の1とか200分の1という話と同じようにはなかなかできないというところがございます。

○朝倉委員長 はい。分かりました。一応そうだろうと思いましたがけれども、念のために確認させていただきました。ありがとうございました。

○事務局 ありがとうございます。

○朝倉委員長 ほかに御質問等ありますか。

志手先生、どうぞ。

○志手委員 1点教えていただきたいのですけれども、16ページの件で、私がちょっと聞き逃しているのかもしれませんが、もともとの施設の計画地の掘削予定範囲という赤い中に、湧水場所が一定数確認されましたということで、ほとんど赤い線の中にあちこち点在しているわけですが、この影響で計画施設数を二つ追加することになりましたというふうにありますけれども、もともとの場所をなくして二つ追加するという話だったの

ですか。それとも、もともとの場所をかなり縮小して二つ追加するという話だったのでしょうか。

○事務局 もともとの場所につきまして、堰堤の規模は基本的には変わらないのですが、当初は堰堤の上流部のところの堆砂地を深く掘削してポケット容量を確保するということを考えておりました。

しかしながら、今回、湧水への影響がございまして、その堆砂域の掘削を当初考えたよりも浅くしましたので、その容量不足を上流側の小規模な堰堤で対応することとしました。この堰堤のすぐ下流には高速道路、市街地等が隣接しているところですので、下流部には施設を造ることができず、上流部に造らせていただく形になりました。

○志手委員 なるほど。そうすると、小さいものが二つ追加になって、その容量が減った分だけ追加になっているということですか。

○事務局 ここの箇所につきましては、上流に来る堰堤はそれほど大規模なものではございません。

○志手委員 なるほど。分かりました。そうすると、もともと計画されていたところの掘削量が減ってきているわけですが、その分のコストダウン分を見込んだ上での 38 億円の増額だということでしょうか。

○事務局 そうですね。ここの箇所だけではなく、ほかの溪流でも水道施設等の影響による数の増減がございまして、プラスになったところ、マイナスのところがあり、その総計の中で 2 基増になりました。ここの 1 箇所だけではなくて、ほかの箇所も含め、38 億円の増額となっています。

○志手委員 ほかの箇所もあるわけですかね。

○事務局 はい。

○志手委員 この 16 ページの説明されているもともとの箇所と、プラス 2 か所の計 3 か所以外にもあるということですか。

○事務局 はい。ほかの箇所もあり、5 基増えて、3 基減って、2 基増えているというような形になってございます。そこの総額を累計したお金が 38 億円という形になっていますので、ここの 1 か所だけのお金で 38 億円の増になっているわけではありません。

○志手委員 そういうことですか。

○事務局 代表箇所という形でお示しをしております。

○志手委員 なるほど。分かりました。16 ページの話だけで 38 億円は結構大きいなと思

って見ていたのですけれども。

○事務局 この関係する中の代表箇所という形でお示しをしているという形で見ていただければと思います。

よろしくをお願いします。

○志手委員 はい。分かりました。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

小野先生、お願いします。どうぞ。

○小野委員 ありがとうございます。

19 ページにつきまして、参考までにお伺いしたいのですが、この見直し理由のところを読みますと、当初、景観対策としてこの地形改変を抑えるためにこの発生土の処理を想定されていたようですが、それが今回見直しでこのような形になりましたが、結果として堰堤の高さが高くなったので、景観という意味ではより目立つ方向に変わったのだと思うのですけれども、有識者会議あるいはその国立公園を管理する環境省としてもそれはやむなしという、そういうお考えだったという理解でいいのでしょうか。

○事務局 はい。この内容で関係機関等に御理解をいただいているという形が答えですが、先ほどありましたように、当初コンクリートの堰堤を想定していましたが、発生土砂を有効活用しようという形で、下の堰堤は、土砂を混ぜた I N S E M 工法になっています。

高さは高くなっていますが、先ほどありましたページの例えば 24 ページの完成図の右下ですが、これは I N S E M 工法で造らせていただいているところです。このような堰堤の表面に植生マットを貼っており、最終的にはここが緑化したような形になってきます。

25 ページを見ていただくと、発生土砂を堰堤の袖の盛土に用いるといったことも行い、協議をさせていただいた結果、景観的に特に問題があるという御指摘はいただかなかったという形でございます。

○小野委員 了解しました。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 ありがとうございます。ほかにありますか。

はい。鈴木先生、どうぞ。

○鈴木委員 先ほどちょっとネットワークが悪くて落ちてしまいましたので、カメラオフでやらせてもらいます。すみません。

20 ページに、今後の見込み等と書いてあるのですけれども、今回事業が令和 8 年から

13年に5年延ばしておられますけれども、令和13年で終わるということで、何かこういうのってどんどん13年からまた5年延びて5年延びてというふうなことかなとも思いつつも、13年で終わる中でもうそれ以上の期間延伸や増額がもうないのだということがここで示されていると思ってよろしいのですか。

○事務局 はい。今考えております想定につきましては、中規模の27万m<sup>3</sup>と考えさせていただいて、施設としては先ほど御説明いたしました33基という形で考えていますので、現計画につきましては、5年の延長をお認めいただけましたら完成すると考えております。

○鈴木委員 分かりました。13年で終わることを願っています。ありがとうございました。

○事務局 ありがとうございます。

○朝倉委員長 はい。ほか、よろしいでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○朝倉委員長 はい。それでは、本案件の対応ですけれども、重要な事業であり、特に問題であるという御発言があったわけではありませんので、基本的には継続というふうにさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○朝倉委員長 特に御反対ないようですので、今御審議いただいた浅間山直轄河川砂防事業につい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した。

#### ■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

・東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）

（上記について、事務局から資料により説明）

○朝倉委員長 御説明、ありがとうございました。

それでは本件の審議に入りたいと思いますが、本件につきましては、事前に質問をいただいておりますので、まず、質問票で頂戴した御意見、御質問について、事務局より回答



をお願いいたします。

○事務局 2名の委員の方から御質問と御意見を伺っておりますので、御回答申し上げますと思います。

まず、古関委員のほうから。前回の再評価から2年弱しか経過していないのに事業費が大幅に増加した要因の一つとして、発生土の処理方法の変更があり、約200億円の増額となっている。切土など発生土の土質改良が必要となったとあるが、対象地域で過去に行った道路工事などの実績から、土質改良の必要性をあらかじめ予測できなかったのかという御質問をいただいております。

回答となります。今回200億円の増額は、発生土の処理及び運搬によるものであり、そのうち土質改良に必要な費用としましては30億円を見込んでおります。当初、過去の文献や既往のボーリング調査の結果を基に地質調査の確認をしておりましたが、対象地域で過去に行った道路工事などの実績は確認しておりませんでした。

また、今回の土質改良が必要となった発生土は、切土全体410万 $m^3$ のうち、一部の表土45万 $m^3$ で確認されたものであり、既往のボーリングデータでは確認できておりませんでした。

御質問並びに回答は以上になります。

同じく古関先生から御意見として伺っておりますので、御紹介申し上げますと思います。

今後は土質改良を必要としない良質な発生土について、採取・運搬工程の工夫や、改良を必要とする発生土の処理方法の工夫など、コスト縮減に努めていただきたいと望まれるという御意見でございます。

回答といたしましては、事業区間30.9kmのうち切土による発生土が410万 $m^3$ あるため、盛土に転用するための土砂運搬計画が課題であります。計画の策定に当たっては、運搬工が輻輳しないよう、土砂運搬の時期や調整が重要と考えており、また、仮置き土量を最小限にするため、効率的な施工に取り組んでいきたいというふうに考えております。

なお、関係者による月1回の事業進捗会議においても、できる限り運搬量が少なくなるよう工程などを工夫し、最適な土砂運搬工に取り組んでいきたいと考えております。

以上が、古関委員からの御質問並びに回答になります。

もう、お一方、平澤委員から御質問がいただいておりますので、御紹介申し上げます。

供用後にストック効果がより一層発現されるよう、地元との連携も考慮されて休憩施設の追加を打ち出しておられますが、本施設に関する地元の方々の意見、期待について御説

明いただければ幸甚に存じます。

回答となります。本事業は、東関東自動車道水戸線、延長約 143 k mの一部であり、その効果が最大限発揮できるよう、沿線自治体と協力しながら事業を推進しているところがございます。その一つとして、道路利用者へのサービス向上のため、休憩施設を計画しております。

一方で自治体については、高速道路の休憩施設に併設した地域振興施設の設置を検討しており、地域基幹産業である農・畜・水産物の販売やPRに活用することなどにより、地域資源の有効活用など、地域活性化に向けた施策の展開も検討しているところでございます。引き続き、休憩施設の整備形態及び地域振興施設の併設につきましては、茨城県沿線自治体と協議しながら検討、調整を進めてまいりたいというふうに考えております。

以上が、お二人の委員からいただきました御質問及び回答となります。

事務局からは以上となります。

○朝倉委員長 ありがとうございます。古関先生は、今日は御欠席だというふうに伺っておりますが、御質問に対して、何か事前に御説明いただいたりはしていますか。それとも、これから御説明していただくということになりますか。

○事務局 今日の結果を踏まえまして、今の回答は御説明申し上げたいというふうに思っております。

○朝倉委員長 分かりました。ありがとうございます。

それでは、各委員のほうから御質問、御意見をいただきたいと思うのですが、私のほうでお伺いしている状況によりまして、今回、事業費の各項目で増額が出ておりまして、いろいろな御質問、御意見等が出てくると考えております。

それで、結論を先に言って申し訳ないけれども、今日1回で審議を取りまとめるというふうには、あまり急ぎたくないと思っております。本日の時点では、各委員からの多様な意見をお伺いして、その中で明らかに誤解に基づくものがある場合には、この後の議論が難しくなる可能性もあるので、その点については、事務局のほうからできる範囲で御回答いただくことにして、まずは各委員からのいろいろな意見をお伺いする。それを踏まえて、次回もう一度、補足の説明をしていただく、あるいは質問に対して御回答いただくことを経て、この委員会の議論を取りまとめていくというふうにしたいと思っております。

ですので、今日はひとまず、各委員からの御意見を頂戴するというふうにさせていただきます。どなたからでも結構ですので、いろいろ幅広の御意見をいただ

くと幸いです。よろしくお願いいたします。

鈴木先生、どうぞ。

○鈴木委員 鈴木です。御説明ありがとうございました。

朝倉先生のおっしゃるとおり、最初に聞いたときは、おい、と思いましたが、いろいろ事前説明で御説明いただきまして、ありがとうございました。

一つ、最初、計画が決まったときは有料道路ではなくて、その後、途中で有料道路に計画変更になったという御説明が最初のほうであったと思うのですが、当初は900億円ぐらいの予算で計画がスタートしたと記憶しておりますけれども、その有料道路で今回、NEXCOさんも加わったことによって、そのまま、例えば有料道路でなく進んだ場合と、有料道路になったために、いろいろ工事が逆に増えている部分があると思うのですが、その差分というのはどれぐらいあるのでしょうか。

○朝倉委員長 今の御質問、ちょっとこれは調べてみないとすぐにそのところを説明できないかもしれませんがいかがですか。

○鈴木委員 そうですね。分かればお願いします。増額が今回600億円になっていますけれども、それが高速道路に変更したものであれば、そこで実は900億円はもともと、有料道路でない枠のお金だったはずですよ、恐らく。それが今回600億円になっていますけれども、それは有料道路に変えたことによる変更だとすると、僕も今思いついただけなので、ちょっとうまく整理できていないところもあるのですが、600億円でも、そもそも当初計画に入り得なかったものと、当初計画から有料道路じゃなかったとしても改良とかしなきゃいけなかったものというのが、何か切り分けるべきというか、切り分けられるのではないかという気がしてきました。

単純に、600億円というと、なぜ2年間で600億円も増えるのかというのが、確かに私も最初に聞いたときには、何でこんなこと2年前に分からなかったのかというのは非常に疑問に思いましたが、そこら辺も含めて他の先生方からも何か御意見があればなと思いました。

取りあえず、1回これで終わりたいと思います。

○朝倉委員長 ありがとうございます。今の点については精査していただいてから御回答いただいたほうがいいのかもしいかなと思います。

いずれにしても、当初、いわゆる新直轄の無料の高速という形でスタートしたことによって、少し表現は悪いですが、少し低めの予算でスタートしたということはあるか

もしれないですね。

そういった事情等もあり、また、関連して過去の経緯等もありまして、今回、大きな増額にならざるを得なかったという背景もあるかもしれないので、そのような状況を精査いただいて、次回、少し詳しく説明してくださるとありがたいと思います。

鈴木先生、ひとまずよろしいでしょうか。

○鈴木委員 はい。ほかの先生方も御意見があると思いますので、取りあえず、ほかの先生にお渡ししたいと思います。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

ほかの先生方、いかがでしょうか。

○事務局 朝倉委員長、1点だけよろしいでしょうか。

○朝倉委員長 はい。どうぞ、お願いします。

○事務局 先ほど、鈴木先生から御質問のあった当初予算ですが、平成21年度に事業化したときの事業費は710億円です。先ほど先生、900億円と言われていましたが、申し訳ございません。

以上でございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

それでは、いかがでしょう。どうぞ皆さん、遠慮せずに御発言いただくほうが、今日はいいいと思います。ありがとうございます。

志手先生、どうぞ。

○志手委員 それではちょっと発言ですけれども、当初の計画というか、当初の調査というか、18ページ目ですとか21ページ目ですとか、当初、当初という言葉が出てきますけれども、これは平成21年度ということではよろしいでしょうか。

○事務局 事業化が平成21年度になりますので、それ以前の調査になります。

○志手委員 それ以前の。なるほど。

当初というのがいつの時点なのかというのをはっきりと書いていただいたほうがいいかなと思っております。

○事務局 分かりました。

○志手委員 例えば、21ページ目の樹木の話にしても、当初3万本が13万本に増えているわけですけれども、例えば10年ぐらい前だったら、グーグルアースとかで確認すれば、そんなに少なく見積もることはないのではないだろうかとか、いろいろ思いました。それ

が 20 年前ですよという話であれば、ああ、それは現地に入らなければ分からなかったかもしれないねということかもしれませんので、いつの時点の「当初」なのかというのが、すごく気になりました。

あるいは、電線とかの話もそうですけれども、当初 100 件程度あったものが 460 件まで増えるという話で、これは「当初」というのはどれぐらい前の当初だったのか、10 年間でそこらの間に増えたのか、当初見込んでいなかったのかとか、何倍にも増えていますので、気になったというのがまず 1 点あります。

もう一点、確認というかコメントになってしまうと思うのですが、常磐道と国道 51 号線が、例えば災害とかでその両方が通行止めになった場合に、この道路が生きてくるというような御説明が、何箇所かあったような気がしているのですけれども、例えば前回の東日本大震災のときですと、ちょうど交わるところが恐らく被災していると思います。

多分、今地震とかも結構多いので、交わっているような場所が割と地震とか多いと思うのですけれども、例えば常磐道とかに比べて今回の道路は、常磐道が例えば被災したとしても、耐震対策上、何か今回のものが多少残るような工夫とか、あるいは何か考えとかされているのかどうかということも気になりました。全く同等だったら、結局全部通行止めになってしまうのではないだろうかというふうに懸念しましたということでございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

今、大きく 2 点頂戴いたしまして、前半におっしゃっていただいた、例えば樹木の本数の想定であったり、あるいは交差する支障物件の件数であったり、そういったことについては、もう少し事前にちゃんと調べたら分かったはずのことなのではないのかということだと思います。そのことについては、志手先生以外の先生も、多かれ少なかれ、そう思っておられると思うので、その調べ方ですね。

最初のときの調べ方について、補足していただく必要があるのですけれども、これは少し昔のことにもなりますので、当時、どういう方法で調べたのかとか、その調査のときに基づく資料等があれば御紹介していただきたい。その当時はそれで限界であったかもしれないという評価になるかもしれないし、いやいや、当初だって、もう少しちゃんとできたかもしれないねということにもなろうかと思います。次回までに可能であれば、その辺、調べていただいて御回答いただく方がいいのではないかなと思います。

2 点目の御質問のところ、今日もし可能なら答えていただくことができればと思いますけど、いかがでしょうか。

○事務局 2点目の、今画面に映っております代替路の件でございますが、現にバツがついたところが3.11のときに通行不能箇所になっているわけでございます。今回の潮来～銚田は丘陵地域かつ土工部、俗に言う盛土、切土の区間が非常に多く、構造物が比較的少ないエリアになっておりますので、そういった部分からしても十分に、災害時の代替路としては有効活用できるのではないかなというふうに感じているところであります。

以上になります。

○志手委員 なるほど。分かりました。じゃあ、同じように並行している、このバツ、バツ、バツがついている辺りであっても、今回の道路は切土のところで構造物が少ないので、多分大丈夫だろうという判断ということですね。

○事務局 はい。

○志手委員 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。

それでは、加藤先生、河野様の順にお願いします。

加藤先生、どうぞ。

○加藤委員 まず一つ目は、12ページ目でしょうか。跨道橋の幅員拡幅の件で、四つの自治体に関係している橋で幅員を広げるものが26もあるとのことでしたが、とても数が多いので、どういう事情によって急に26本もの橋の幅員を広げる必要が出てきたのかがよく理解できませんでした。その事情をきちんと御説明願います。

二つ目は、地盤改良の話です。地盤改良は、もちろんそれ自体で相当のお金がかかるようですが、クリティカルなのはそれが別のプロセスへ与える影響のように思われます。3か月間延びるといふ建設工程の変更が、その後の用水路の切り回しや迂回路の設置に影響するという、ほかのコスト増額の原因になっていることが今回の説明から読み取れました。建設マネジメントのプロセスで、地盤改良はとてもクリティカルな工程だったわけですけど、その最もクリティカルな工程の不確実性が、うまく事前に抑えられなかった原因を少し追及していただけるとありがたいです。

三つ目は、同じページについて、既存の区間では灰色の丸がかなりの頻度で出てきていたわけですね。にもかかわらず、右側の北浦、銚田のICのところではそうした可能性を何も考えなかったという、その発想が僕には理解できませんでした。既存区間の経験から予見されうることを、なぜすぐ隣の区間で事前に想定することができなかったのかについて、少し御説明をいただけるとうれしいです。

あとは、とても細かい質問ですが、計画交通量が前回から変化している点についてです。同じデータを使って同じ年度なのに、なぜ計画交通量が変わるのでしょうか。ページでいうと 35 ページ目ですかね。それほど大きく変わっていないので影響は小さいと思うのですが、100 台ずつ数値が変わっています。単なるミスなのか、それともこの2年の間に新たな道路がどこかで供用されて、それが影響しているのか。よく分からないので、その辺りの事情について御説明をいただければと思います。

取り急ぎ、以上、質問とさせていただきます。よろしく申し上げます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。これも少し調べていただかないと、正確に回答いただけないことがあるかもしれません。特に二つ目におっしゃった工程管理の影響により相互に、最初のずれが後に影響していくようなところの議論というのは、少し込み入った回答が必要かもしれません。今、加藤先生から御質問があったもののうち、今日、答えていただくことができるものについて、可能なら御回答いただくとありがたいです。いかがでしょうか。

○事務局 最後の御質問にありました交通量、計画交通量についてですが、R1年度とR3年度に事業化ネットといたしまして、供用区間とかいろいろ加味した全体のネットが変わったことによって、交通量が多少ですが変化しているというのが回答になるかと思えます。要は、事業化ネットが、元年と3年でデータが変わったということの御説明になるかと思えます。

以上です。

○加藤委員 できれば具体的に、どこの道路ができたせいで変化したかというのを教えてください。恐らく比較的近隣の道路が新たにできたせいで、ここを通る車の量が減ったということだと思います。次回で結構ですのでよろしく申し上げます。

○事務局 分かりました。御用意させていただきます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

それ以外に頂戴した御質問については、先ほどの志手先生の御質問とも、その項目それぞれは違うのですけれども、過去に評価したことと、それが今、どういうふうに変ってきたのかということとの関係性で議論すべきことかもしれないので、次回、再度、補足の説明をいただきたいと思えます。この後出てくる質問も、大いに関係しているかもしれません。

すみません。河野様、西山様、山崎様の順に申し上げます。

○河野委員 ありがとうございます。河野です。

全体的なところで2点ほど、御質問させていただけたらと思います。

まず、用地取得に関してですけれども、現在98%の用地取得完了ということで、残りも見通せているので供用時期も公表できるというようなお話だったと思います。これまで、用地取得後に詳しい調査が入って事情が判明して増額になるというケースが多々あったわけですが、今回の議論というのは、あくまでもこの用地取得した98%の中身において議論されており、未取得の2%部分においては、今後、また何か調査等々によって増額の可能性があるということでしょうか。あるいは、その2%も、もう見通せている状態であるということなのかを、1点目、お伺いしたいです。

それから2点目です。そもそもの事業の概要の部分で、車線数を、計画自体は4車線だけれども、当面2車線で整備というふうに書かれてございます。先ほど、説明もそのように伺ったかと思うのですが、この意味合いを確認したいです。今回の費用等々はこの2車線を整備するものではなくて、あくまでも4車線の計画に係る費用であって、また、B/CのBの効果の部分についても、それを見越したものである、そのように理解しているかどうか。この点について教えてください。

○朝倉委員長 ありがとうございます。今日、今の御質問2点は答えていただけたと思います。

○事務局 1点目の98%につきましては、基本的に民地はもう数件でございまして、あとは官地といたしまして、市などが持っている道路の分が率として上がっておりません。ですので、設計等は十分に予測の範囲内でできておりますし、これに伴って2%が起因して金額が増額ということはないというふうに考えております。

2点目でございますが、暫定2車線供用の現況を申しますと、今御覧になっていただいています、ちょっと方位が逆ですが潮来ICから北側につきましても、今暫定2車線で来ております。そういった関係と、あとは当面、計画交通量に見合った形での事業実施ということで、2車線で計画しております。

ただ、実際の事業費につきましては、用地につきましては全て4車線分を取得してございまして、工事のみ2車線分を計上しているということが1,760億円の内訳となります。

簡単ではございますが、以上でございます。

○河野委員 ということは、今後、供用してみても2車線で十分足り得るということであれば、計画が変更されて2車線のままいく場合もある、そういうことですか。



○事務局 一般的な考え方といたしましては、そういうのもあり得るというふうに思われます。

ただ、先生御指摘のとおり、今後の計画交通量等、どのぐらいなのかという部分も十分に勘案した上でやっていくという形になろうかと思えます。

すみません。以上です。

○河野委員 ありがとうございます。

○朝倉委員長 ありがとうございました。

続きまして、西山様、お願いします。

○西山委員 本日前の会議が遅れてしまいまして、入室が遅くなりました。申し訳ありませんでした。

私のほうからは、2点ほど質問といいますか、ちょっと素朴な疑問といいますか、ちょっと疑問に感じた点についてお伺いしたいと思います。

1点目は、25ページから28ページ辺りのことですが、事業の投資効果の説明のところで、この鹿行地域の銚田から茨城空港までの開通についてということなのですが、これ、もう少し、25ページのスライドでは、広域的な、より北関東地域への広がりとか、そのリダンダンシー的な効果というものを見込んでおられるというふうに位置づけられていると思うのですが、28ページでは、例えばですけど、潮来から茨城空港までの所要時間が約8分とあります。この約8分というのは、これほど投資効果として評価できる数字なのかどうか、下の道もそんなに混んでいないしということで、約8分ということなのかもしれませんが、意外と、え、こんなものかという感じがするのですよね。

ですので、もう少し広域的な効果、例えば、圏央道だったり、北関東道だったり整備されることで、以前に委員会で伺ったのですが、群馬のるるぶが静岡で売れるみたいな、そういうような広域的な地方分散型の追い風になるような整備なのだというような御説明をしていただいたほうが、本当に一般市民的には納得できるかなというふうに思いました。

その辺、もう少し広域的な視点というのは、どうなのでしょうかと、もう一つは、37ページ、38ページのスライドについてなんです。37ページ、ここでは地方のこういった高速の整備によって、農業のほうの振興にも役立つということで、地元の自治体の長の方も、ぜひ継続して早期に完成させてほしいというような意見を寄せられているので、もちろん、そのことは理解できるのですが、農業の現場の目線で言いますと、例え

ばここの 37 ページのスライドでは、製造業に関わる雇用者の伸び率で、製造業が新たにできると雇用がこのように増えるということなのですが、そういう生産現場におきますと、例えば工場立地すると、ああ、また農業をやめる人が増えるねというような話がよく出るんですね。

ですので、そういった部分的なエビデンスというものを、何か継ぎはぎ、ちょっと言葉が悪くて申し訳ないのですけれど、そういうようなことを組み合わせて説明されるということが、何かすごく違和感があるんですね。

本当に農業の効果に対して、どのように、どういう意味で効果があるのかということをもう少し深掘りしていただきたいなというふうに思いますし、例えば 38 ページのほうも、1 年間に 20 億円のこの短縮した時間を製品出荷に充てた場合というふうにしたら、50 年間でこのぐらいの効果が見込まれますよというふうなことなのですが、この同じような経済構造の体制が、今後、50 年間続くというのも、少し考えにくい世の中になっているというふうに思いますので、この辺も、一国民としてはとても違和感のあるエビデンスの算出の仕方だというふうに思うんですね。

こういうところから、疑問が広がっていくのかなというふうな感じがしますので、もう少し、別な方法のほうの方がよろしいのではないかとというふうな、素朴な疑問です。すみません。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。せっかくの、この広域的な効果があり、ネットワークの形成の効果があるといっているのに、その後に並んでいる項目が、ちょっとこれも表現が悪けれど、たかだか 8 分の短縮だとか、あるいは個別に何かこういう事例だとかうだとかという説明になっています。そういう見せ方ではなくて、より包括的に効果を述べるというふうに、効果の示し方をもう少し考えたほうがいいのではないかと御意見だろーと思ひます。

これは、ちょっと事務局のほうで考えていただかないといけないと思ひます。今すぐ、即こう変えますという答えはさすがに難しひと思ひるので、もし可能なら、次回までにそういう効果のより分かりやすい国民への提示の仕方について、今すぐは出せなくてもそれを考えるための仕組みであったり、体制であったり、その辺について事務局のほうでも御検討いただひて、次回御紹介いただひというようにいたしましよーかね。

○西山委員 ありがとうございます。よろしく願いいたします。

○朝倉委員長 山崎先生、田中先生の順にお願いいたします。

○山崎委員 山崎です。20 ページと 21 ページの増額 50 億円の話ですが、まず、猛禽類の保護対策の追加ということで、今、こういう計算をしたけれど、生き物相手なので、今後もしもいろいろなところに出現する可能性もあるのですが、そういうのも見込んで予算を立てられているのかという質問です。

あと、立木の本数が 10 万本増えたということ、ちょっと聞き取り忘れていたのかもしれませんが、10 万本増えたことによって、いわゆる用地買収の金額が上がったのか、それを処理する金額が上がったのかということをお聞きしたいです。

あともう一つ、これだけ、あまり調査していない中で、要は 3 万本が 13 万本になっているぐらいなものですから、例えば遺跡が出てきたりとか、今後まだ、何か未確認のことがあるのではないかと。その辺の確率じゃないですけど、状況については、今どのように考えているのかを教えてくださいたいなと思いました。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。前半の猛禽類等の議論ですね。今の時点で議論されていることがあれば、御紹介いただきたいと思います。

後半の立木のボリュームの推定、あるいは今後、またこのエリアで伐採してみたら、また何か違うものが出てくるなんてことも考えられるという話ですけれども、これは検討されていることがあれば説明してください。そうでなければ、次回までにその想定を御紹介いただくといいと思います。

事務局のほう、いかがでしょうか。

○事務局 1 点だけ、補足説明させていただきます。

最後に出ました伐木の件で、伐採した後に文化財等が出てくるのではないかとのお話がありましたが、現在までに約 50 の遺跡が出ておまして、それにつきましては今年度までに全て終了しております。ですので、伐採により文化財等が出るということはないということでございます。

ただ、いろいろな先生方から伺っているとおり、3 万本から 13 万本につきましては、先ほど委員長から御指摘がありましたように、そもそもの経緯等を含めまして、次回までには御回答させていただきたいというふうに思っております。

以上になります。

○朝倉委員長 よろしいでしょうか。山崎先生。

○山崎委員 はい。ありがとうございます。

○朝倉委員長 じゃあ、続きまして、田中先生、お願いします。

○田中委員 縄文海進の頃の地図でこの辺りを見ると、北浦と西浦が南のほうの潮来の辺りにつながっていて、ただ、行方の辺りは確かに出ているのですよね。ですから、当時、そこは海だったようには見えないような地図がたしかあったと思います。なので、ある程度、少し小高い丘もあって、軟弱地盤層がどの辺りかと推定するのは、難しかったのかなという気がします。

ただ、現地の地形は、少し高い丘にはなっているけれど、それほど高いわけではないし、小川もたくさんあったりするので、場所によって地質は大きく異なるであろうと。少なくとも潮来のほうと行方のほうでは、地質はだいぶ違うのではないかとか、いろいろ想定はされることは結構あるのかなと思います。

それでお聞きしたいのは、当初、ジャストボーリングはないにしても、どれくらいのボーリングデータを参考に計画を立てられたのかですね。ある程度、何本も参考にしていれば、やっぱり深いところには軟弱地盤層はそれなりにあるのではないかという気はするので、どれくらいのボーリングデータを参考に、当初計画を立てられたかということをお教えいただければと思います。

○朝倉委員長 分かりました。これも、当初の計画時点のことなので、ボーリングそのものができていたかどうかということも確認しないといけないのですけれど、もし、今の時点で分かっていたらですが、もし、分かっていたら次回でも結構ですが、いかがでしょうか。

○事務局 次回、まとめまして御回答申し上げたいと思います。申し訳ございません。

○朝倉委員長 田中先生、すみませんけれど、そういうことでよろしゅうございますか。

○田中委員 はい。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

それでは、手塚先生、お願いします。

○手塚委員 手塚です。これはB/Cが0.6をということで、1以上というハードルを越えておりません。今まで、B/Cはあくまでハードルだから、例えば1をはるかに大きく超えていようと、あるいはその近傍であろうとも、超えているかどうか重要であるというスタンスで私は評価をしておりました。

したがって、このケースでは、ハードルを超えていないために、このような議論が出ていのだと思います。

その一方で、私個人的としては、ある特定区間だけじゃなくて全体を評価すべきとも考

えます。全体を評価するとB/Cが3.2であるということで、それはそれで考慮してよいのではないかと思います。あとは、ストック効果を項目に加えて、B/Cを計算すれば、一応、費用が便益をと上回っている可能性もあると思います。

加えて、令和8年度開通というのを目標に明示していることを考えると、この事業を止めるという議論にはならないと考えております。したがって、事業継続で進めるのが良いとを考えます。その際、残事業B/Cが1を上回っているというのも事業継続の根拠になると思います。

ただし、おそらくこの委員会の範疇を超える話になりますが、B/Cが1を下回った場合の処理を、どこかで考えた方が良くと思います。この委員会のスタンスは、議論を尽くすというものです。つまり、本当にこれ以上に改善の余地がなかったのかなどについて、再度いろいろな質問を受けてさらに調べた上で、改めて検討するという形で議論を進めています。これはおそらく、B/Cが1を下回ったことに対するひとつの適切な対応であると考えます。

しかし、一方で、この委員会の範疇を超える話になりますが、B/Cが1を下回った場合、一般的な手続きとしてどうするかという対応については、別途議論する必要があると考えます。以上です。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

確かにおっしゃるように、この個別の案件ではなくて、全国津々浦々でB/Cが厳しい数字になっているところはたくさんありまして、そういうものについて、この再評価の委員会でどう議論するかということと、それから、そもそも事業採択時にどう議論するかということがもう少し包括的にリンクしていないと、なかなか再評価の議論は難しいということも私も認識しております。おっしゃるように、少しこの委員会の枠を超えますが、それはしかるべきところで議論していただくように、この委員会から申し伝えることは可能かと思いますので、そういうふうを受け止めたいと思います。ありがとうございました。

鈴木先生、どうぞ。

○鈴木委員 すみません。鈴木です。多くの先生方から、なぜこんなに数が増えたのかというような御質問がありましたが、私も同様のことを思っていましたので、御回答いただければと思います。

一つ、サービスエリアですね。22ページになりますけれども、確かに事前説明でいろいろな御説明もしていただきまして、距離が長いと分かるのですけれども、これ今、60億円

の増額になっていますけれども、これはパーキングエリアをイメージされているのか、サービスエリアをイメージされている、どちらをイメージされているのでしょうか。

○朝倉委員長 これはお答えいただけますか。この休憩施設は、いわゆるPAですかSAですか、どういう想定でしょうか。

○事務局 現状では、PA、SAにつきましても、近接します地域振興施設等を調整しながら、今後決めていくということになります。

○鈴木委員 これも純増ですよ、おそらく。純増だと思うので、既にかかなりの金額が増えているので、当然、ミニマムでいくというのはベースに考えなければいけないと思うのですが、この場所の選定というのも、何か理由があるのでしょうか。

要は、例えばうまく出口のインターとくっつけるとか、何かしら極力、もうこれだけ増加が増えている中で、あの辺、畑が多いので、用地取得は終わってしまっているかもしれませんが、何かどういう基準でこの場所というのが決まったのでしょうか。

○朝倉委員長 まず、この休憩施設については、最初に鈴木先生が御質問されたように、有料道路でなかったら要らないはずですね。無料の道路が有料道路化されたことによって、こういったものも必要になったということがまず一つですね。

それから、場所の選定について、本当はコストをかければもっといい場所があったかもしれないのだけれど、コストを考えて場所を移したという議論があったかと思います。そういう種々の検討でこの場所に収まったのではないかというふうに、私は推察しています。できるだけ、周辺にあるSAやPAとの距離も見ながら決めるということになっているかと思いますが、その範囲内で最適な位置を選ばれているということなのだろうと思います。

僕が答えると変ですけど、きっとそういうことだろうと思います。もし、僕の説明が正しくなければ、また御訂正いただきたいと思います。

○事務局 今、画面に出ております49ページになりますが、まさに委員長がおっしゃっていただいたとおり、場所、まず距離につきましては、周辺の佐原PAと友部SAがございまして、中間に位置するような位置でやっているというのと、今、御覧になっていただいています49ページのとおり、コスト縮減に努めながら最良の場所という形で、今回、候補地1に決めたということでございます。

○鈴木委員 すみません。ここのところを聞き逃していました。これで分かりました。

○朝倉委員長 よろしかったでしょうか。

ほかは、よろしいですか。

まず、じゃあ、そうしたら小野先生、お願いします。

○小野委員 ありがとうございます。先ほどから樹木の話が何度か出ているのですが、事前説明のときに、伐採した樹木をどう処理しているかをお伺いしたところ、普通に処分していますというようなお答えだったのですけれども、今回、こういう形でこの樹木の伐採が議論に上りましたけれども、ほかの道路事業にも必ずこの樹木の伐採というのは発生していると思うので、関東地方整備局の考え方としてお伺いしたいのは、今、カーボンニュートラルとか、盛んにこれだけ言われている中で、このバイオマス資源みたいな、そういう有効な活用をお考えではないのかどうか辺りを、次回でも構いませんのでお聞かせいただきたいと思います。

以上です。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。むしろ積極的に、ある種のリソースとは言わないけれど、処分の仕方にもよるのですけれどね。もう少し考えたらどうだという意見だとも言えます。現時点で整備局のほうで、体系的に伐採した樹木の利用の仕方について議論されていることがあれば、次回でもいいですけれども、御紹介いただくといいかと思います。よろしくお願いします。

○事務局 回答としては、また次回、少し中身を確認させていただいた上で御回答できればと思います。

いろいろ道路事業、やはりこういう樹木の間接関係を伴う事業が多いものですから、そういうので全体的にどうしているかという趣旨の御質問だと思っておりますので、少し内容を確認して、また、お答えさせていただければと思います。

以上です。

○朝倉委員長 はい。ほかにいかがでしょうか。

あと、今日、特別委員として御参画いただいているNEXCO東日本の監視委員でいらっしゃいます後藤先生、もし何かコメント等ございましたら、お願いできますでしょうか。

○後藤特別委員 朝倉先生、ありがとうございます。

もう、既に先生方にはかなり御議論いただいているところで、重複するところですが、1点あります。私は経済学を専攻しているので、B/Cの0.6というのは、かなり重いところというのはすごく認識をしている一方で、やっぱり高規格道路ですね。こういった道路というのが、やはり重要な港湾であったり、あるいは空港であったりとか、そういった

重要施設を結ぶものというのは、やはり高速道路の一つの大きな意義になっていると思いますので、この0.6というのをこれからどういうふうに認識というか、これを改善していくのかどうか、事業額を削減していくのか、便益のほうを上げる、便益を上げるのはなかなか難しいかもしれないですが、少なくともそういった形で0.6というのを重く受け止めながら、どういうふうに活用していくのかという議論も併せて、御議論いただけるとありがたいかなと個人的には思っております。

以上です。

○朝倉委員長 ありがとうございます。おっしゃるように、コスト削減を努めることによって、B/Cの分母のほうのCですね、これをできるだけ節約していくということが重要であることは、これもそのとおりだと思います。これが、この後継続して進められて完成すれば、せっかく造ったものを地域でうまく使っていただいて、そのBのほうですね。これは計測できるBもあれば、計測できないBもありますが、それを最大限発揮できるように、どういうふうに道路を使っていけばいいのかという議論、ここをやっていただくことというのがすごく大事だと思います。

そのための仕掛けをどういうふうにつくっておくかということが、この現時点でのB/Cの評価は小さいけれど、この道路をうまく使うということの議論につながっていくかと思えます。これも、今すぐその方向性を示せなんてことは言いませんけれども、そういう議論をしていく仕組みづくり、体制づくりを検討していただく必要があるのではないかなというふうな御意見だと受け止めました。ありがとうございます。

ほかに、御意見いかがでしょうか。よろしいですか。

〔「なし」という声あり〕

○朝倉委員長 それでは、冒頭に申し上げましたように、本件につきましては、コストのいろいろな項目にわたって増額がありまして、これは採択時の状況と今の違いで、中には確かにやむを得ない項目もありますし、また、実際マニュアルどおりに、採択当時はコストを算定されたということだとは思いますが、そのときにどういう調査をして、どういうふうに判断したか。当初想定されたものについて、今の時点でそれを精査されることによって、コスト増ということになったわけで、その原因というか要因について、できる限り調べていただいて御紹介いただくと、より理解が深まると思います。



実際、やむを得ないコスト増だということは推察されますけれども、そのことがより理解できるように、次回御紹介いただきたい。また、それ以外のことも、今日いろいろ御質問、御意見が出ました。今日御説明いただけなかったことについては、次回補足で説明をいただいて、それでこの委員会としての最終的な判断をまとめていくというふうにしたいと思います。

委員の先生方におかれましては、次回までの間に、また御質問、御意見等があれば事務局のほうにお寄せいただいて、次回の議論がうまく進むように、御協力をよろしくお願い申し上げます。もし、御意見がなければ、本案件については、次回、もう一度議論させていただくというふうにさせていただきたいと思います。ありがとうございます。

それで、一応、これで今日の審議案件は終わりなのですが、報告案件が幾つかありますので、進行を事務局のほうにお戻しいたします。

#### ■報告

- ・鬼怒川直轄河川改修事業
- ・荒川下流特定構造物改築事業（京成本線荒川橋梁架替）
- ・富士川総合水系環境整備事業
- ・鬼怒川総合水系環境整備事業
- ・小貝川総合水系環境整備事業

（上記について、事務局から資料により説明）

○事務局 ただいまの報告5件につきまして、質問等ありましたらお願いいたします。

○鈴木委員 すみません。横浜国大、鈴木ですけれども、よろしいでしょうか。

○事務局 お願いします。

○鈴木委員 荒川下流特定構造物改築事業の事業費が倍になっているのですけれど、これ、今回でも東関東自動車道水戸線の件で600億円増額についていろいろ御意見があって、今回は決まっていませんけれども。この、倍になるというものもフォローアップ委員会で認められたと思うのですけれども、どのような議論がされて、どういう形の変更があって、合意を得たのでしょうか。

○事務局 先生、ありがとうございます。今、資料を画面で共有しておりますけれども、

もともと本架け替えに当たっては施工の効率性を一番に考えて、かなりの範囲において用地買収をするというようなルートを想定しておりました。

その上で、地元に入って、地域のお声を聞いていく中で、やはりそれでは合意形成とか、あるいは社会への影響というところが大きく、なかなか難しいとことがあるということで、最終的に御覧のように、現在の鉄道の用地を最大限活用して、新たな用地買収を最小限にして、施工するような手順といたしました。

これによって、仮の線路を造って、一度切り替えて、また本線を造り直すとか、あるいは橋梁の区間が長くなり、盛土であった区間が橋梁形式になったこととか、このような仮設とか、あるいは段取り変え、また、橋梁の構造とかスパンが長くなったとか、このようなことで事業費は増えています。

また、フォローアップ委員会の中でも当然その部分に関しましては、どういった経緯であったとかの意見がありましたけれども、最終的には、やはりここ首都東京を流れている荒川であり、このような事業費の増はありましたけれども、引き続き、この切り欠きとなってしまう、この低い箇所を何としても解消しなければならないということで、了解をいただいた状況でございます。

○鈴木委員 分かりました。理解できました。御説明ありがとうございました。

○事務局 ありがとうございます。そのほか、ございますでしょうか。

平澤委員お願いします。

○平澤委員 同じく荒川の件で質問させていただきます。変更の趣旨は理解できたところですが、そのために事業期間が13年ほど長くなっております。そうすると、災害の危険が、その間継続してまいりますので、新しく防災対策を加えられたと思います。その辺りについて簡単で結構ですので教えていただければと思います。よろしく願いいたします。

○事務局 ありがとうございます。まさにそこが地域の合意を得る上でも重要な観点でして、今、資料を共有しておりますが、まず、令和元年東日本台風を踏まえて何かできないかということで、令和2年度には地元の葛飾区、足立区さんも主体的に関わって、低い下部部分に水害が予想されるときには、土のうや水のうを設置するという対応をしております。

さらに、本年令和3年10月には、周辺の堤防の高さに比べて低い部分に特殊堤のパラペットと呼ばれるようなものを設置いたしまして、土のうを設置しなくても軌道部以外のある程度の部分では高さを確保いたしました。

さらに軌道部に関しましては、引き続き河川の水位が上がりそうなときは、水のう等を設置するという、こういった対策もしております、しっかりした堤防が完成するのは、かなり先になってしまいますが、地域の安全度を上げるための対策として、このようなことに取り組んでいるという状況でございます。

○平澤委員 よく分かりました。ありがとうございました。

○事務局 ありがとうございます。

そのほか、質問等ございますでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○事務局 ないようですので、報告につきましては以上で終了いたします。

閉 会