

**関東地方整備局事業評価監視委員会（平成15年度 第3回）
議事概要（議事録）**

運営要領の改定について

（中条委員）

「委員会の事務」と書いてあるところが委員会の役割と考えてよいか。

（事務局）

はい。

（中条委員）

その場合に第2条1項で、「整備局が作成した再評価及び事後評価を実施する事業の対応方針の提出を受け」という文章について、整備局が作成した対応方針というのは、整備局が選んだというように読まれることはないか。これは委員会が選ぶのではないのか。それとも別途、何らかの基準があり、この委員会にも上位のところで決められた基準に基づいて対応方針を出してきたものということなのか。つまり、整備局が作成したという言い方をすると、整備局が恣意的に持ってきたというようにとられるとよくないのではないかということ。

（森地委員長）

基本的に対象事業はルールに従って選んでおり、ここで選定しているというのは、審議案件の説明時間の配分を効率的にするために選定しているのであり、方針や説明などについては全部ルールに従って選定したものと理解している。

（事務局）

整備局が作成したというのは、対応方針にかかるところであるが、例えば具体的に道路で見れば、戸部拡幅の11ページにこの事業を継続するかどうかという案を整備局として示し、議論していただくという意味での対応方針である。

（磯部委員）

最後の3ページに附則で、「本運営要領は、平成15年10月 日から適用する」というのを載せているが、これは今日付けということか。

（事務局）

今日付けになる。

（森地委員長）

異議等がなければ、運営要領の改定について、改定案どおり了承ということにしたいが、いかがか。

〔 異議なし 〕

(森地委員長)

改定案どおり了承する。

道路事業

重点審議内容の選定(2人の委員により事前に重点審議内容を選定)

(中条委員)

今回、対象事業は4事業ある。個々の事業に関して言えば、いずれも関東地域の重要な整備道路であり、早く事業をすべきということが中心になる議論である。要するに事業の優先順位ということ考えた方が良くということ。今回の4つの案件についても、それぞれ重要性はあり、必要な改良整備であるということは分かるが、重要なことは、関東地域のような道路の場合には優先順位をつけ、必要なものについては早く整備をするということを考えていかなければならない。その点で、今回の東埼玉道路。埼玉県の国道4号のバイパス事業であるが、これは平成11年1月、4年前の事業評価監視委員会で審議されており、その際にも、関東地域の道路は個々の路線としての必要性は理解できるが、道路網全体を考慮して優先的に整備すべき路線を検討すること、そのような指摘を委員会から受けている。であるから、前回の委員会の指摘に従い優先順位ということを考えていくべきである。この点について今回意見を申し上げた。

(森地委員長)

私の方が先に説明を受け、優先順位中心という中条先生の意見に従い、その趣旨に沿った説明をするようお願いをしている。

質疑応答

(中条委員)

優先順位についての説明は大変よく分かった。よく分かったというのは、今整備している道路というのはこのような理由で整備をしているということでは分かったが、どこを重点的にやっていくのか。もっと別な言い方をすれば、10年経過し、まだ事業を実施していないところが幾つもある。仮に2つのプロジェクトを1つにしたからといって5年でできるということではないと思うが、できるところからどんどん先に行っていく。あるいは、ある道路については先に整備するというような優先順位をつけて事業を実施したらどうかということを書いていた。

(事務局)

言われたとおりだと思う。左上の千葉柏道路というのは、千葉県は東西問題でいけば、東側よりは西側に人口が集まる。そして、南の房総よりは北に集まり、人口の重心が千葉県の中では左上になる。また、千葉の中心地は真ん中ぐらいである。それらを結ぶところが千葉柏道路であり、千葉の地域問題、都市問題から言っても最優先で整備すべき道路である。

実際にピーク時の旅行速度が遅く交通量が多いということは、造れば便益が非常にあるということであり、本当はこのようなところが事業化になっていなければならないということで、中条先生と認識は全く同じである。ただし、非常に大きいバイパスで計画をしており、一部区間だけ、少しずつというわけにはなかなかいかなかった背景もあり、もう1つ、その地域は16号沿いにずっと都市化が進み、一方で手賀沼が相当入り込んでいる地形的な制約もあり、現在もPIをやっているというのが実態。中条先生が言われたように、そのようなところをもう少し何とかしなければということで、いろいろな方法を考えながら、できるだけ最優先に行っていきたいと思っている。

(森地委員長)

恐らく、中条先生の話は、事業化された事業の優先順位だが、あの中で予算がなく遅れているのと、用地買収に入る、その作業人員のネックで遅れているのといろいろな理由がある。もちろん、地権者がどうしてもだめだと言われるのは、なかなか制御しにくい話かも知れない。

(事務局)

要素はいろいろとある。まず、千葉県内の直轄の事業というのは、大体3分の1が千葉県負担である。千葉県の中で集中的に行うことは可能だが、1都8県あるいは日本全国の中で千葉県全体に予算を集中的に投資するというのには一定の限度がある。千葉県は、現在、どこを最優先にしているかということ、湾岸沿いと圏央道。つまり、千葉県の東西問題、南北問題を劇的に改善しようとして圏央道、南の方の館山道に集中的に予算を投入しており、B/Cで見れば非常に高いが、そのような全体バランスの優先順位とルートの問題があったということもあり、結果的に時間がかかっている。問題認識は全く一緒である。

(中条委員)

事業評価監視委員会をやっていると、何年もできてない道路や前に審議した案件がまた審議の案件で出てくる。整備すべき道路であることは分かるというのがたくさんある。何とかもっと早くできないか。早くといっても、全部を早くするわけにはいかないのだから、集中的に早くする道路と少し待ってもらう道路と、そのようなものは少なくとも2つのグループぐらいに分けて重点的に行うということではできないのか。その際には、これも評価委員会で何度も出ている話だが、地元が協力してくれるところは早く行うなどの方法もあっていいと思う。千葉の場合、地元がもめている話でなかなか進まないというのは、もちろん通過交通も便益を受けるが、地元が協力してくれるところは早くするなど、そのような軸を1つ作らないと、事業評価監視委員会で同じ道路について何回も同じ議論を聞いて同じ説明を受けることになる。それぞれ現場では苦労しているのは分かるが、事業評価監視委員会は、何をやっているのかという気がするので、あえてバランスを考えないでできないのかという要望をした。

(森地委員長)

運営要領等を決めた事後評価のときも、ぜひそのような目で見ただけであればと思う。横浜青葉IC関連だが、中条先生が言ったようなことからいうと、立体ができないと用地交渉に応じないというの、どのような論理なのか。

(事務局)

地元からは、長い区間の現道を工事すると、地域としては非常に迷惑であり、少し区切って行ってほしいという要望があった、また、立体部と拡幅部の両方に土地を持っている方は、先に立体をやるべきだという持論であり、こちら側は売らないと言っているため、そのようなところに手を広げると、結局、虫食いで用地だけ買って事業は進まないということが考えられ、地元の要望により2つに区切り立体を優先している。ただし、反対ではないため、立体ができれば次の計画には応じると言っており、全体の事業のスムーズさから考え、工区を区切ったというのが実態である。

(森地委員長)

普通は向こうのボトルネックは解消し、自分のところがボトルネックになったら、もっと被害を受ける。こちらを先に行い、あちらを行うというなら理屈が合っているように思うが。

(事務局)

車線は4車線確保されている。交通の大きなボトルネックが生じるというのは交差点であり、その他に環境問題や歩道が非常に狭いなどということになっているが、いずれにしても、現道の長い区間を一気に手をつけるのはやめてほしいというのが地元の意見である。

(櫻井委員)

中条先生の意見と事務局の意見というのを両方聞いて、両方よくわかると思ったが、試しに少し考えてみたらどうかと思うのは、最初に関東エリアにおける道路の優先順位のお話をしてしたが、総論的な話との関係では、今回の4つの事業というのはどのように位置付けられるのかということの説明をいただきたい。例えば4つの事業はそれぞれいろいろな要素があり、単一の基準で優先順位をつけていくということは非常に難しいが、4つのうち、事業の重要性などを優先順位でつけるということはできるのか意見を伺いたい。

(事務局)

今回の4件は、このグラフでいくと、さいたま新都心の隣にできる与野大宮道路というのがここである。1車線当たり1万2,000台になっているところが戸部拡幅になる。千葉柏道路、まだ調査中の路線のすぐ脇になるが、ここが横浜青葉インター関連の拡幅事業。そのすぐ下が東埼玉道路であり、今回の4つの案件は、いずれも第2事象の中に入っている。我々が一番考えるのは、調査から事業にするときにいろいろ予算の手当ても変わるため、白から黒に変わるときに厳しく見ているが、一度黒になると、その黒の中で優先順位はどうなったというのは、とにかく事業化した以上は進めていく、できるだけそこを全力でおこない、その中では優先順位というのは特段つけていないというのが実態であり、あえて言えば、スピードが遅くて交通量が多いところではできるだけ早くしていきたいと考えている。

(櫻井委員)

そうした場合、交通量などはどのような順番になるのか。

(中条委員)

今回の4ケースだと、どのように。

(事務局)

今回の4件は、速度がほとんど一直線上にある。今まであまり順位付けをしたことはないが、交通量だけからいけば、横浜青葉、東埼玉、それから戸部、与野大宮となる。

(中条委員)

左の黒の第2象限で、全部順番をつけるとは言わないが、2グループ、3グループぐらいに分けて予算を集中的に投下するというような方法をとった方がよいのではないか。

(事務局)

補足するが、事業化をして、横浜青葉と同じようにインターが来るから、予算をつける。それから、一番混雑しているところを立体交差するというところはB/Cから見れば、圧倒的に整備効果が高い。その間は、歩道など住んでいる方には申しわけないが、B/C上は低い。そのようなところは、逆に事業の中でも、なけなしのお金を使っており、集中投資区間と少し様子を見ながら行う区間というのをつけており、結果的に集中的に事業しているところが一つで終わらない。だから、事業化をしていても数十kmのものだと、そのうちの5kmが非常に優先順位が高ければ、そこを集中的に行い、そのほかの区間は少し置いておく。そのため、事業化の中も細分化される。事業評価監視委員会の中でもいろいろ見ていると思うが、非常に大きいバイパスと小さいバイパスが入り乱れている。これは事業化をするときに一定のいろいろな考え方がありそのようにしているが、中条先生が言われるように、一連事業化をしたからといって、それを全部最優先で行うということでは必ずしもないところが結構ある。

(中条委員)

それはよくわかった上で言うが、まずは通過交通をいかにして排除するかというところが一番大きいというご説明があったが、今の事業区間の細かいところではなく、それに対応した道路について、先にもっと人とお金を配分するということができないものか。

(事務局)

3環状を整備すると中の負荷量が相当緩和される。今、人的資源と改築予算の3分の2は、いわゆる環状道路に集中投資している。3分の1の予算で一般のバイパスやボトルネックの交差点改良など、そのようなものを行っている。

(中条委員)

分かりました。1つだけ言うと東埼玉道路。要するに国体のために道路をつくることより、東京の通過交通をどうしたらよいかという部分にお金を使った方がよいのではないかというのがきっかけである。説明はよくわかったが、事業評価監視委員会のところにも、そのような形で優先順位がこうだから、したがって、本当はもっと早くやらなければいけないが、このような理由で遅くなっているという説明をしてほしかったので、そのようなことを注文した。

(森地委員長)

中条先生からも話があったように、それぞれのプロジェクトはみんな必要だということは、私も事前に伺い、とにかく何でこんなに遅いのかという思いばかりしている次第である。したがって、鋭意行うという最終的な対応方針(案)については、原案どおり了承したいと思うが、いかがか。

{ 異議なし }

(森地委員長)

それでは、対応方針(原案)どおり了承する

河川事業

重点審議内容の選定(2人の委員により事前に重点審議内容を選定)

(櫻井委員)

河川事業については、重点審議事業として、荒川上流の直轄河川改修事業と綾瀬川の事業の2つということをお願いした。その趣旨は、何かを評価するという場合には、あらかじめきちんとした評価基準というのがあり、その基準に照らしてどうかという作業ができていないと評価しているとは言えない。現時点においては、評価基準自体が試行錯誤の過程でできていないこと、発展途上であるということが大前提になっている。

そのことが1つ気になっているが、そうはいつでも、常識的な感覚で評価していくということが一方で必要だろうと思う。行政の内部では細かい評価基準というのは、ミクロの目で見ると、かなり細かく詰めた形で行っているということはよくわかっているつもりであるが、いわゆる公共事業批判、国民から見て税金をむだに使っているのではないのかということが基本的なベースに政策評価や事業評価にはある。国民の側から見るとどうかというと、行政で行っていることが全然外部化してないというか、そのギャップはかなりあるというか、全く縮まってないのではないのかという感覚を持っており、そのような前提を含めた上で選定したというのがこの2つの事業である。

そのうちの荒川について、5つの中で人工的でかつ都市河川という鶴見川と綾瀬川があるが、残りの3つについては、それ程人口が稠密という感じでもなく、割と似たタイプの川ではないかと思っている。公共事業的として、本当にそのような事業を行う必要があるのかという感じで関心を持つことができ、田畑が広がっているところで事業をするというようなイメージではと思った。

そのうちの1つということで荒川を取り上げたが、特に荒川の事業についての関心は、たまたま霞堤があり霞堤を締め切るという事業になっていることから、クリティカルな争点になり得る話。つまり河川事業として、きちんとした人工的な施設を工事して整備していくということだが、それによりいろいろな効用があるということは間違いないが、一方においては、霞堤のようなものというのは、周りは洪水になれば被害が生ずることは間違いないが、いつ、どのような形で被害が生ずるのかというのは災害の話であり、まず予測ができない。確率としても、評価の問題はあると思うが、それほど頻繁に来るといってもいいものでもない。そうした場合、高いお金をかけて人工的な堤防をつくっていくということに対して、別に仕切らずにそのまま置いておく。それで何がしかの被害が生じたときには別途手当をするという対応は当然あり得ることで、その点について、この荒川の事業に関しては行政側がうまく説明できるかということで選定した。仮に全く違う感じで説明していただいたとすると、行政と国民の側のギャップが明らかになるのではないかと思っている。

綾瀬川に関しては、全く川のタイプが違う話であり、川といっても非常に人工的なものであり、1から10まで人間が作らなければならないし、また、河川環境にかかわる事業であることから、そのような意味では治水の話は、差し当たり対象外ということになっているようであり、人工公物、道路などと近い。やればやるだけメリットがあるということなので、河川事業の類型として違うタイプということで選定した。

(西谷委員)

櫻井先生の説明に尽きているかと思うが、川の場合は工事を行っていく優先順位というのは道路と違い割合ははっきりしている。仮に上流だけ整備してしまうと、下流の整備ができてない場合は大きな洪水が出てしまうため、下流はしっかり整備した後、上流を整備するというのが多分原則だと思う。荒川の場合、本川はしっかり守るということで行ってこられたが、それがそろそろ上流のこれから都市化していくようなところにやっと手が回ってきたかなという感じ。入間川というのは、昔、荒川の本川だったことは皆さん承知のとおりであり、今の荒川は入間川につけかえてしまった。それで下流をしっかりと守っていきながら改修を行ってきた。入間川は少し田園的なところを残しながら今まで置いてきたということで、順番としてはそろそろということで、今言ったような霞堤などが残り、環境としてはよいと思うが、都市化が進むと都市の利用形態が変化してくる。その結果、洪水になれば困るところが増えてきており、土地利用規制をしっかりとすれば、櫻井先生の言ったようなことは可能だと思うが、日本社会ではまだ宿題というような形になって残っている。洪水のないようにしていくということであっても、そこに住んでいる人の責任ということで、放っておくわけにはいかず、少しずつ整備をしていかなければならず入間川の改修に入ったということだと思う。

もう1つの綾瀬川は、完全に人工的な要素が多いが、水質については入る方を制御するというのであれば、下水を完全にシャットアウトしてきれいな水だけ流せばいいが、下水整備というところに少し問題があるように感じている。今の下水普及率というものは、幹線整備で評価されているようなもの、例えば仮に普及率が90%ということになるとほとんど下水は完成しているのではないかという話であっても、今度、各末端ユーザーの下水の接続がしっかりしていないなど、支線のところがうまく幹線につながっていないという場合は、普及率というのはかなり高くても、まだまだ整備していかなければならないところがある。金額的に細かいところになるが、多く残るという結果になり実効が上がらないというところがあるので、その辺を少し説明していただき川だけでは環境はよくなるということを認識した上で、ほかの事業との取り組みの連携を保っていければよいと私は思っている。

質疑応答

(西谷委員)

櫻井先生が発言した中に、霞堤を閉め切るとはどのようなかというような意見があったが、私も説明を聞くと川の対応というのが堤防をつくるということと浚渫ということだけで洪水に対応する。もちろん上流のダムはあるが。堤防というのが今まで行ってきた一番簡単というか確実な方法ではあるが、堤防が今までなかったところに行くとすることは大分景色が変わってくる。美しい国土をつくっていくという観点からすると、堤防が果たして唯一の解決策なのかという気もするので、ほかに考えてもいい治水の方法はないのか。

冒頭にあった鶴見川というのは、都市化した河川の対応の典型的な例として、ほぼ完成に近いような形の手法であり、他のところに持っていっても、ひな形としていろいろなものがそろっている。それは都市型河川の対応策の1つとしてあるので、これから中都市の支川などは鶴見川のような手法が用いられるかもしれない。それに対して入間川というのは、人口が増え少し無理かもしれないが、自然の残っているパストラル、あるいはルーラルなリージョンに対して、どのような手法があるのかということ。自然再生推進法などで今まで直線化した河道を戻すということを試みる時代なのだから、そのように直線化したものを戻すというようなことをしないようにするにはどうすればよいのかという手法がどこかにあってもよいのではないかと考えた。そのようなモデル的な地域というのはないのか。もしなければ、そのようなものを作りこのようにやれば、これからうまく堤防をつくっていくのに参考になるということを考えてみてもよいのではないか。

(事務局)

非常に難しい話だが、確かに霞堤をできるだけ残すということで、全国的に対応している。昔は事例が非常に少なかったが、最近は建築基準法上の災害危険区域を指定して、開発させない、建物が建たないようにするなどできるだけ堤防をつくるということ、締め切るということ以外の手法を土地利用規制等も含めて行うということについての努力は全国的に行っている。ただ、合意形成というのは非常に難しく、最近、ようやく話がついたと聞いているのは、片一方のあるところについては堤防を作るから、その代わりにここは建物が建たないような規制をかけてくれという交換条件で地域と合意したなど、いろいろな駆け引きの中で行っている。

合意がうまくいかないの、そのような場合によく使うのは、地役権を設定して河川管理施設ということで遊水地として明確に位置づける。我々が権利を取得すれば、そこに新たな家が建つというようなことはないの、そのような遊水地という位置づけにして、できるだけこのような機能を残していくというところも行っている。ただ、都市部に近いところだと、開発意欲等もあり早く閉めてくれという要請が非常に強いところが全国的に多々ある。そこをいろいろな手法を組み合わせながら、できるところについてはできるだけ残すという方向で対応できていると思っている。

この地域については、昔から早く閉めてくれという要望がずっとあったが、荒川本川の下流の方が大事なので、そちらの方の遊水地ができるまではということで、今まで着手しなかった経緯があり、このような段階に来てしまった。合意形成という非常に難しい問題があるが、まだ遊水機能が残っているところも多くあるので、そのような箇所も一律閉めていくという考え方ではなく、いろいろな手法の組み合わせの中で新しい治水の方策というものは考えていきたい。

(西谷委員)

話が飛ぶが、先年、ミシシッピ川で氾濫洪水があった無堤地区がテレビなどで報道されたが、あれは無堤地区だということを地域の住民が宣伝し、無堤地区で風景みたいなものを売り物にした地域だったらしいが、そのような場合にどのような補償をしているのか。

(事務局)

基本的には補償はない。水害保険で対応している。アメリカの土地利用というか、土地の所有形態が川から短冊状に形成されている。だから、水が浸くのも自分の土地だし、助かるのも自分の土地ということもあり、ある人間だけが助かりある人間は助からないなどということではなく、個人個人が受益者でもあり景観が悪くなったら何とかという問題なども合意形成がうまくいっている。それと、水害保険がかなり充実されている。

以前、水害保険を日本でもできないかと損保会社と随分議論したが、アメリカの場合、川が掘り込みというか氾濫区域のエリアが狭いので水害保険という制度が適用できるが、日本の場合、例えば利根川の堤防が切れたというと、膨大な被害額が出てしまい損保会社で受けるような世界にならないということで、地震の保険と同じような枠組みをつくっていくしかないのかなという議論まではしたが、損保会社もあまりよい商品にならないということで、一度話がとん挫したことがある。我々も、水害が発生した場合、何とかしたいが、そのために莫大な予算を使うということ以外の手法というものもいろいろ試行錯誤していきたいと思っている。

(小澤委員)

洪水時の流下の年度が150年、100年を、それぞれの河川によって15年、10年、30年という設定をしているが何か基準があるのか。今、気候変動がかなり激しくなってきている。そのあたりは河川によって、どうして違うのか。あるいは、今、異常の状態での間隔が非常に短く起こっている対応なのか。そこを伺いたい。

(事務局)

河川の場合は100年に一度や200年に一度など、これは河川の重要度に応じて決まっている。では、当面の整備を例えば10年に一度は全部行い、次は20年に一度という形で行っているというよりも、実は大きな水害があり少なくともその水害ぐらいは被害が出ないようにしようという、どちらかといえば、災害があったときに集中的に行うという形がかなりある。そうした場合、かなり大きな水害を受けて大被害が起きたというところは、その水害の規模が、例えば20年に一度になっていたとする。ところが、最近、余り大きな洪水がなく被害がないということになると、どうしても整備が遅れてしまう。その結果、10分の1と20分の1があったり、15分の1があったり、若干ばらつきが出ている。できるだけ整備水準を合わせたいと思うが、大きな被害があるとその被害を起こさないでくれという要望が非常に強くなるので、その対応をするために整備水準が上がっていくというのが実態である。

(櫻井委員)

今の点について、その数字の決め方というのは、具体的にはどこで決まっているのか。

(事務局)

何分の1は、どこで決めているというか、データを処理すると、例えば1,000m³/sの洪水が出るような確率というのはどのくらいあるのかは、雨のデータを過去から持っているので、それを統計処理すると算出される。我々は10分の1対応でやるというような説明をしているが、これは逆であり、どちらかといえば、何m³/sの洪水が起きた、被害があった、それを確率で評価してみると10分の1だと言っているだけのものである。確率を先に決めて、対応しているというよりは、ある洪水を想定して、それに対応しているというのが実態である。

(櫻井委員)

そうすると河川整備基本方針や河川整備計画などに入っているということもないのか。

(事務局)

その部分は入っている。

(櫻井委員)

基本方針は入っていないのではないか。

(事務局)

基本方針で決めたものの内書きではある。

(櫻井委員)

内書きというと何か。

(事務局)

それより規模が大きいということはあるので、200年に一遍の洪水が例えば1,000m³/sだとすれば、それを最大にし、その中の計画でやっている。

(櫻井委員)

各河川で例外なくあるというようにに思ってよいか。

(事務局)

あります。

(西谷委員)

今の事務局の答弁は、基本方針の中で決めるのは幹線の大きく基本的なところを決めるのであり、先ほど10分の1とか15分の1と出てきたのは、そのようなところではなく、応急的な考え方で対応していると考えた方が良いのではないかと。細かいところまでは基本方針に入っていないと思う。

(櫻井委員)

当面というのは河川整備計画の中には入っているのか。

(事務局)

入っている。

(櫻井委員)

なぜ、このような質問をしたかということ、評価基準ということが気になっているが、本当は基本方針など計画の中である程度時間軸や設定すべき目標みたいなものを作り、それからプロセスを踏んでいくべきではないか。実際にはいろいろな諸制約があるので本当はそういうことを入れ、それとの関連で、今、10年後どうなっているのかなどということを考えるというのが1つかと思う。政策評価などや事業評価の中で、大元のところに返るというプレゼンテーションを伺ったことがないので気になった。

(事務局)

本来であれば、荒川などについての整備計画ができれば、整備計画の中で当面、20年、30年の間にこのようなメニューをやり、このような目標で何をやり、何をその中で決めていくことになっている。現在、順次整備計画を策定しているが、まだここまで至っていない。その中で住民の合意など、あとは我々が進もうとしている方向についての議論をしていただくという手順をしようと考えている。

(磯部委員)

鶴見川の説明の中で、6ページに150年確率が1,800m³/sで当面の目標として1,050m³/sというふうに書かれているが、その後の8ページでは総合治水対策を考えたときに、末吉橋地点での流下能力が1,050m³/sで、それに遊水地、流域対策を加えて1,900tぐらいになるのか。そうすると河川整備で1,050m³/sという数値は、実際には10年という考え方なのか、総合治水対策を考えて150年という考え方なのか。その辺はどのように整理されているのか。

(事務局)

1,050m³/s については、10年に1回、総合治水の計画になる。

(磯部委員)

これは、そのほかがなかった場合ではないのか。総合治水対策をやらなかった場合でも10年確率になっているという理解ではないのか。

(事務局)

この絵は総合治水対策をやって1,050m³/sになる。

(磯部委員)

6ページの図は総合治水対策ありの図なのか。

(事務局)

下側の1,050m³/sについては、これは流域対策、総合治水対策を行って、河川の持ち分が1,050ということをつくってある。

(磯部委員)

8ページを合わせて10年確率ということか。

(事務局)

そうです。

(磯部委員)

わかりました。もう一つ、綾瀬川の件で、19ページでB/Cを計算しているが、これは基本的には1を超えればいいものだから異存はないが、河川の終末というか、終端としては海があり東京湾に対する負荷というのがここから出てくるが、この計算には全く入っていないのか。

(事務局)

入っていない。

(磯部委員)

それはできないから入れないということなのか。東京湾をきれいにするというのも、都市再生というプロジェクトの中で大きなファクターの1つとして考えられていると思うので、評価すべき効果の1つということになるのではないかと思う。

(事務局)

できないからということではなく、評価しようと思えばできるのではないか。今回は綾瀬川流域の方にしか環境改善に関するアンケートはしていないが、流域の対象を広げ、例えばアンケートの質問の内容を変えれば技術的には可能だが、事業の直接的な目的として綾瀬川をきれいにするということがあり、そこまで効果の範囲を広げることせず、まずは綾瀬川に住んでいる方に、綾瀬川がきれいになることについてということで効果の方を測定している。

(森地委員長)

私も東京港の方のプランに係わっており、水質をきれいにすると、必ず、川がだめだ、下水がだめだという話で、個別河川ではなく、全体のプランをどうしてあと何年たったら東京港はきれいにしてくれるのかという話をだれもが答えられないというのは、非常に変な社会である。そのようなことはなぜ考えないのか。

(事務局)

確かにそのような意味でのアプローチができていないと思う。ただ、今、関東の中のプロジェクトとして、東京湾の水質を改善しようということで、いろいろな方との情報交換を始めた段階であり、それを具体的にどうするのかという中で、そのような役割分担が出てくるのではないかと思う。言われるように、そのあたりの部分について、今、正確に対応しているということではないのではないかと。必要性があるということは認識している。

(櫻井委員)

感想だが、霞堤の話に少し戻るが、霞堤を仕切っているのかどうかということに対してプレゼンテーションしていただいたが、言われたことは、人が住んでいるからという一言だけだったわけであり、それでは非常に不十分であり、私が投げた素朴な疑問に答えられていない。だから、もしB/Cを使うのであれば、霞堤を締め切ったときにどうなって、締め切らないとどうなるかというのが、それこそが全体のB/Cよりは算出しやすいのではないかという気がするが、回答として説明された以上のものはないということなのか。

(事務局)

締め切ったB/Cというと、締め切る分の事業費でCは算出できるし、Bの方は氾濫があるので、そこだけの氾濫被害というのも算出できるかと思うが、その場合、逆に下流の方がマイナスになるので差し引きもしなければいけない。今回は算出してない。

算出しようと思えば算出できる部分だと思う。過去に霞提を締めないと言った時期があるが、そのときに聞いて思ったのは、古い家というのは高いところにあるので、水がつかないところがある。新しく住んで作った方が水がつかないのは、それは来た方が悪いということを書いていたが、今は古い家まで浸るようになってしまった。というのは、周辺が開発されたことから浸水被害が拡大している。周りにゴルフ場ができたなどで、昔は浸らなかったが最近浸るようになったということから、昔からそうだからいいのではないかとするのはなかなか通用せず、ある程度何らかの対策はせざるを得ないかなということも思った時期があり、昔からの長い治水の中で、一挙にこれはこうだというのはなかなかやりづらいという経験をしたことがある。

あと、経済効果については説明できると思う。ここだけ見たらどうかと。その際によく議論になるのは、ある部分、今まで宅地としては余り使えないような土地が、土地利用が高度化できるという部分など、もう少しそのようなものも含めて評価すればできるのではないかと思が、今のところ、そこまで行っていないので通常のB / Cということであれば、田んぼの状態でのB / Cというのは算出出来ると思う。

(西谷委員)

これも感想だが、B / Cでいくと、それは必ず答えが出てくるが、美しい国土ということでいろいろと考えていくときに、閉めた方がよいのか、閉めない方がよいのかという議論もどこかでしていく必要があるかもしれない。

(新町委員)

これも感想だが、西谷委員が指摘になった環境の問題、美しい国づくりというのは、これはこれから大切な1つの大きな目標ではないかと思う。まさに今度の新しい石原国交大臣も観光立国担当ということもあり、承知のように日本の国を挙げて観光立国、それから外客誘致で1,000万人という目標を掲げながら行っている。それを実現させるためにはいろいろなことがある。やはり美しい国、美しい町、美しい地方、川も含め、そのようなものに心がけていかないと、いわゆる総合的な立派な国際競争力を担う国にはなかなか行かないのではないかと感じている。したがって、環境の問題もあわせ考えながら行っていくというのは非常に大切なことであると感じている。

(森地委員長)

河川事業について対応方針(原案)どおり了承するというところでよろしいでしょうか。

[異議なし]

(森地委員長)

いろいろな意見、感想をいただいているので、そのようなことも踏まえて事業の推進していただきたい。

港湾事業

重点審議内容の選定（2人の委員により事前に重点審議内容を選定）

（小澤委員）

今、美しい国、あるいは国土という話がり、海という遠景で考えたときは非常によいイメージを持っていたが、港湾ということになると、国民、あるいは東京湾を囲む住民から見ると近景だがなかなか見えないところがある。説明を伺ったときに、安全面と海域の環境への影響ということの視点で伺った。そのような中で、東京湾口航路については重点的に説明していただきたいと思っている。

特にこの事業は、事業採択が昭和53年であるが、工事着手は平成12年12月からであり、おそらく、関係者へのいろいろな交渉というのがあったと思うが、そこにも環境、あるいはそれぞれのここを使っている方たちの漁業権などが、あったのではと思う。そのような意味で貨幣換算できないところの費用便益の計算について詳しく説明していただきたいのと、道路、河川と違い、割とすぐに貨幣換算できないものという項目だけが出てきているが、今後の努力としてもお願いしたいのは、そのような貨幣換算できないものに対しても考慮していくことを願いながら伺いたいと思っている。

（磯部委員）

私も詳しく説明いただきたいのは開発保全航路であり、もう一つは木更津港の多目的国際ターミナル整備事業、簡単に言えば、国の事業としては岸壁と泊地の整備による港湾の機能拡張ということ。これは最近の船舶の大型化に対応して7.5m岸壁から12m岸壁にするということで、一部は供用の段階に入っているようであり、その結果を見ても、船舶の大型化などやあるいは取扱貨物量の増加などということが実績としても出ているので、この事業は長年かかる整備事業の中の1つの時間的な区切りとして再評価を受けるという位置付けかと思うので、通常の港湾機能拡張の事業としてとらえたらよいだろうということで、簡単に説明をお願いしたい。

湾口航路については、開発保全航路なので東京湾の港湾区域ではないところの航路を工事によって開発し保全していくということで、安全性ということ。特に東京湾は船舶が非常に輻輳しており、それをどのように緩和するか、かつ、環境とも調和させながら行っていくかということで、具体的な事業としては第三海堡の撤去と中ノ瀬航路の浚渫に入っていると思う。事業そのものの内容と効果などについて、普通の港湾区域内で普通の港湾機能の拡張とは違ったものなので、詳しいご説明を伺いたい。

質疑応答

（中条委員）

木更津港について、便益計算の9ページで、陸上輸送コスト削減というのは、どういう意味でなのか。

(事務局)

With, WithoutでB/Cを考えている。木更津港の今の-12m岸壁がなかった場合、東京湾に-12m岸壁が既に整備されている箇所というのは千葉港、東京港、川崎港である。港の場合、どんな貨物でも扱うということにはならないので、現在、特に金属くず、原木といったものの扱い実績があり、かつ能力的に余力があるであろうと考えられる港を代替港と設定し、使う企業は直背後の企業になるので、そこまで運ばれた場合の輸送コストの差を便益として計上している。

(中条委員)

千葉港と、東京港と、もう1つはどこか。

(事務局)

川崎港もあるが、川崎は遠過ぎるので、千葉港からの横持ちと東京港からの横持ちということで計算している。

(中条委員)

千葉や東京に入れれば横持ちは少なくなるのではないか。

(事務局)

貨物を取り扱う金属くず等を出す企業と原木を輸入して使う企業というのは、木更津港の直背後の企業であり、逆にこちらから運ぶとそのような想定になっている。

(中条委員)

普通、港湾の便益を計算するとき、そんな計算はしないのではないか。

(事務局)

普通、このような形で代替港を設定しており、当該岸壁を整備しない場合にはどうなるかという計算をしている。

(中条委員)

そうではなく、通常、便益計算をするときに東京湾全体について輸送需要がどれだけあるか、港湾需要がどれだけあるか、その配分をしてそれが木更津港の輸送需要になるわけであり、どこから持ってくるかという話は配分のときに決まる話ではないのか。

(事務局)

港湾で取扱う貨物は大きく分けて2つある。中条先生が言われているのは、恐らく背後圏の広いコンテナ貨物をイメージされているのであり、コンテナ貨物はそのような考え方に基づいて算出している。

(中条委員)

やっている、やっていないではなく、普通どのように算出するのか。

(森地委員長)

金属くずで、もともと木更津で上がっているもの、すべて新日鐵関連のところから出ているものだけが今も運ばれているということか。

(事務局)

現在もあり、将来的にも増えていく。

(森地委員長)

だから、ほかのエリアから広く集めてきたものは、便利であれば東京に既に揚がっているということか。

(事務局)

はい。

(中条委員)

金属くずだけ算出しているのか。

(事務局)

金属くず、鉄鋼の輸出等もあるが、主として直背後のエリアの企業が使うというものだけを算出している。

(中条委員)

直背後の企業が今ほかの港を使っていて、木更津ができればそこを使うであろうと、その分の便益しか計算しないのか。

(事務局)

今は、まだそこまで増えてはいない。

(中条委員)

将来予測は別として、木更津の周辺の企業が今ほかの港を使っている分、それを木更津で受け取るということによって発生する便益と考えてよいか。

(事務局)

考えていただいて結構です。ただ、現在は立地をしてない企業もあり、それは新たに新規として出てくる需要になる。

(中条委員)

将来需要は別として、要するに木更津がなければ他の港を使っているということか。

(事務局)

はい。

(中条委員)

かつ、それはトラックでもって運んでおり、その部分が節約できるという便益は見ないのか。

(事務局)

カウントできない便益として地域経済への貢献などはあるが、そのようなものは手法が確立されていないので、今のところ一般的な港湾の事業評価(陸上輸送コストの削減)で便益を計上している。

(中条委員)

逆にそれだけしか見ないのに、何でこんなに多くの便益があるのかというのが不思議であり、これは何年間見ているのか。

(事務局)

50年間見ている。

(中条委員)

50年先まで予測するのか。

(事務局)

はい。18年度に完成してそれから5年間かけてこの目標貨物量になる。そこから45年間、同じ貨物量が輸出されるという想定をしている。

(中条委員)

そうすると、2号岸壁というのは耐用年数50年で計算するという話なのか。

(事務局)

はい。

(中条委員)

逆に、この便益は過小にならないかというのが1つ。そのところの伸び率は非常に多い。19年から23年の伸び率が常識的に考えられない。

(事務局)

港湾の場合、大きな企業が1つ張りついたり大きな企業が生産能力を上げたりするとこのようなことは普通に起こるので、道路等の需要予測とは違う。

(中条委員)

木更津の周辺はアクアラインができてもなかなか立地しなくて状態ではないか。そのような状態のところ、それまでのところは横ばいだったのがあれだけ増えるというのは、常識的になかなか納得できない。

(事務局)

背後企業の生産活動の増強というので例を挙げると、新日鐵関連の貨物だが、最近、新日鐵の高炉の生産能力は上がっている。それにより、今、中国向けへの輸出というものが非常に増えている。もう1つは金属くず。今、中国が非常に建設ラッシュである。通常、建設に使う鉄鋼というのは金属くずからつくられるものであり、今後も主に中国向けの貨物が今後急速に伸びていくと予測している。かなり確実な予測だと思っている。

(中条委員)

しかし、新日鐵の生産量が2倍に増えるというのはいかがか。

(事務局)

これは2倍ではない。当然、新日鐵は自前のバースを持っているので、そこで扱う。その中で取り扱えない部分を公共岸壁で扱う。そのような考え方になっている。

(中条委員)

よくわからない。新日鐵は自分のところのバースを使っているのだったら、公共岸壁で使う分はもっと少なくなるはずであり、何で2倍もいるのか。逆に新日鐵のバースだったら新日鐵でつくればよいのであり、なぜ国のお金を使ってやらなければならないのかという話はある。

(事務局)

後者については、新日鐵だけではないので、原木を取り扱う新規立地が決まっている企業もありこれらの企業が利用することとなる。また、別の会社もあり、金属くずなどは新日鐵以外の企業も運んでくると予測しており、必ずしも新日鐵だけではない。

(中条委員)

総便益について、どのように計算したのか、と需要予測が2倍になるということについての根拠をもう少し示してもらわないと、数字だけ出されても分からない。以前も河川で数値だけ出されてもわからないというので、もう少し詳しい説明をお願いしたことがあったが、これだけでは納得はできない。

(事務局)

需要予測の細かい内容として頭の中に入っていないので一般的な話になってしまうかもしれないが、1つは先程の公共と専用バースの考え方の整理という観点でいうと、あくまでも大量の原料を海外から輸入しそれで製品にしていくというところについては、企業が大量の貨物を一遍に入れるというスケールメリットを追求するという面から専用岸壁をつくり、それを使っているというのが大勢である。それは中条先生の指摘のとおりである。ここで見込んでいるのは、製品に実際にした後、いろいろな仕向け先に船で積んで出していくというときに、専用岸壁でもよいがそれは企業の判断であり、公共岸壁を使うこともある。それは専用岸壁の能力の限界ということもあるし、どのような航路が出ているのかというところがある。中国向けに適当な航路がもしあるのであれば、そこに積んでいくという判断に企業としては傾くというところはあるというのが1つ。

もう1つ、木更津については金属くずの話は先程から出ているが、リサイクルポートというのを港湾局の施策として行っており、ごみや廃棄物などというが、それが国、あるいは地方によっては必ずしもそうでなく、リサイクルの原料として十分に活用できる資源ということがある。現に中国あたりに向けては金属くずというが、日本では要らないごみだという扱いをされているものが、そのまま使えるということで、100万t規模の輸出の貨物として伸びてきている。一種の静脈物流という言い方をしているが、木更津についても、その静脈物流の拠点として、これから伸ばしていきたいというのは県の非常に大きな施策の1つであり、それを受けて本省港湾局の方で指定した。指定を受けて、いろいろ情報を得ながらリサイクルポート、あるいはリサイクルの貨物としてふさわしいもの、木更津の場合は金属くずが多いが、そのようなものを扱う企業の立地も見られるだろうということで、相当強気の需要予測になっていると思う。いずれにしても、もう少し詳しいデータを示して説明させていただきたい。

(磯部委員)

湾口航路について、総便益を3つ持った便益項目というのがあり、その中で一番主要なものは何か。

もう1つ、貨幣換算しない効果というのが幾つか挙げられているが、これらについて、再評価としてはこれで構わないと思うが、社会に対する説明という意味では、このようなものを例えば数値シミュレーションして効果を測定するなど、あるいは、行ってからモニタリングをして、そのような効果があったかどうかを明らかにするということがよいのではないかと思う。

(事務局)

便益項目として、これだけ計上しているが、一番大きいのは流出油による環境汚染に伴う損失が大きくなっている。もう1つは輸送効率の向上というののもかなり期待できるが、これについてはいろいろな航路体系で、例えば東京湾海上ハイウェイネットワークということで、海上保安庁等も含めて東京湾の航行を円滑化していくという動きがあるが、まだ決まってない部分がかかなり多く、現状の航路体系のままシミュレーションしている。まだ比較的小さな値にしかかってないことから、現在のところは、流出油による海洋環境汚染に伴う損失というのが一番大きいです。

(森地委員長)

中条先生の指摘の需要予測、倍になるというだけでは分からないという点の取り扱いをどうするか。

(事務局)

次回の委員会で、その辺の内容を具体的な数値を含めて説明するという事で、継続審議という扱いにさせていただきたい。

(森地委員長)

今、中国の鉄が日本より高く急に多く輸出している状況で、何か特別なことがあるのだと思う。ただ、時系列のデータだけ見せるのは、時系列で納得がいくときに見せるのであり、特殊な事情があれば、それにふさわしいデータを見せないと理解ができないのは当然と思うので、再度説明するという事で継続審議ということにさせていただく。

輸出だけではなく、幾つかの指摘もあった。もともとの貨物がどこから出てくるのか。単純にイメージすると、鉄くずはもっといろいろなところから来て、それを集めているのではないのか、東京で出したらもっと安くなるのではないのか、このような指摘が最初にありほかの貨物はどうなのか、あるいは立地する企業はどうなのかなど指摘があったので、その辺も踏まえての説明をお願いしたい。

木更津は継続審議、開発保全航路の方は原案どおりということによいか。

[異議なし]

(森地委員長)

開発保全航路については、対応方針(原案)どおり了承する。

次回委員会の選定委員について

河川事業：西谷委員、岩崎委員

道路事業：森地委員長、櫻井委員

営繕事業：小澤委員、中条委員