

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成16年度 第5回）
議 事 録

報告

北千葉導水事業 事後評価の報告

（事務局）

北千葉導水事業は、ダム等の管理にかかわるフォローアップ制度の対象となる事業で、この制度に基づき、事後評価の手続きが行われた場合は、この結果を事業評価監視委員会へ報告することとなっている。2月15日に開催した関東地方ダム等フォローアップ委員会において、北千葉導水事業の事業評価が審議されたので、報告する。

横浜ベイブリッジ一般部(国道357号)及び本牧・大黒臨港道路 整備効果の報告

（事務局）

横浜ベイブリッジ及び本牧・大黒臨港道路は、暫定供用後約1年が経ち、非常に整備効果が上がっている。道路事業の整備効果事例として紹介させていただきたい。

質疑応答

（西谷委員）

千葉導水事業だが、B/Cの値が8.5と非常に大きい。よく見たらCVMで出している部分がかかなりあり、水質の部分は数字で出すのが難しいと思うが、治水効果だけを見ても、はるかに1を超えている。環境部分についてはお金よりも、臭い、色、住民の健康という観点から、もう少し評価したほうがいいのではないかという気がするが、そういう情報が何かないか。

（事務局）

今回、定量的にそういう調査は行っていないが、手賀沼が全国ワーストワンを脱却したということで、これも定性的な評価だが、地元の方々は非常に喜ばれている。CVMの評価についても、以前から指摘をいただいております、引き続き勉強を続けていきたいと考えている。

（西谷委員）

環境については、何かやると必ずいい効果が出るので、是非こういうことは、水を流すだけですむわけなので、きれいにさせていただきたいと思う。

（中条委員）

この委員会の領分の話ではないが、参考までに教えていただきたい。事業評価監視委員会のほうではCVMは参考としている。ダムのフォローアップ委員会のほうではCVMをカウントするということになっているのか。そういうことは、ある一定の共通性があったほうがいいのではないのかと思う。私はCVMについては、西谷委員とまったく同じ考えなので、そのへんはどうなのか。

もう1つは、事業が遅れているが、事業が遅れた場合は便益の計算の基準点は遅くなるのか。

(事務局)

1点目のご質問について、B/Cの算出においては、CVMしか今のところやり方が無い部分については、CVMで評価している。ただ、この事業を最終的に評価するときに、B/Cも1つの評価であり、ほかの要因も評価の要因であるということで、そういうものを総合的に評価して、最終的に本事業についての評価を行っている。

2点目の事業が遅れたときのB/Cの考え方だが、本事業のB/Cは、事業完成後の効果というものを算定している。付け加えると、完成後50年間という区切りをつけて、B/Cを算出している。従って、もし本事業が早く完成した場合は、早くできた場合の建設費がもう少し安くなるので、B/Cは変わってくる可能性がある。本事業については、遅れたことによる評価はしていない。

(森地委員長)

道路は、環境はカウントしないで参考値にしている。河川はこういうかたちか。

(中条委員)

河川では、CVMは、参考資料としてだけということで指標になっていて、B/Cの計算のときには入れていなかった。

(事務局)

いま河川事業の、特に環境関係の評価については、なかなかほかに手法がないということで、CVMをベースにB/Cを出している。CVMについてもいろいろ改善余地があるし、今後、まだ研究しなければいけないという認識でいるし、我々もそういう意味で、いろいろ手法の開発等に取り組んでいる。

(森地委員長)

時間軸の話は、基準点だから手前にするか後ろにするかで、相対的に変わらないが、実際の事業が始まってから50年がどこかで切れてしまうので、それでいまのような措置をしているという意味か。

(中条委員)

前から議論になっていることだが、事業が遅れたことによって、やはり何らかの損失は発生しているはずだ。だからもっと早くやれということだ。ダムの場合などは別だが、道路の場合だともっと早くやれという話が当然あり、その部分が、事業が遅れても全然カウントされないとすると問題だ。

(磯部委員)

北千葉導水事業について、水質が浄化されたということがモニタリングをやって出てきたというのはよくわかったが、やる前に期待をしていた、予想をしていたものと比べて、全体として期待通りのものが得られたのかどうかについて、教えていただきたい。

(事務局)

水質について、当初の目標値 COD 5 mg/L というのは、下水道整備などすべてを含めて5ということで、北千葉導水事業による手賀沼浄化では、8くらいが目標であった。ほぼその目標値を達成している。水質浄化の結果、アオコの発生がまったくなくなった。昔は臭くて手賀沼の周辺を散歩もできなかったのが、最近は散歩するとか、サイクリングする人が増加している。そういう効果も出ている。

(森地委員長)

環境基準を満たしていないのに良かった、良かったと言っているのは、達成できていない部分は、ほかの事業でやるということか。もっときれいにすることは、ほかの事業をやらないとできないということか。

(事務局)

環境基準を満たすには、北千葉導水事業単独でというわけではない。下水道整備、ならびにその他浄化槽など、周辺の自治体の努力等を総合して環境基準を満たすという、当初からの計画だ。北千葉導水事業に必要な効果は発揮している。

(森地委員長)

どうもありがとうございます。これは報告事項なのでこれまでにして、次にベイブリッジのほうで何かございますか。

(中条委員)

料金を払う首都高のほうの通行量はどう変化しているか、教えていただきたい。

(森地委員長)

恐らく、その後、南のほうに延びているから、少し変わっているかもしれないが、答えていただきたい。

(事務局)

一般部供用前は、11万台/日くらいで、一般部供用後、7000台/日くらい減っている。

(櫻井委員)

コンテナ車が非常に減って、街の中がきれいになりましたという話だが、伺いたいの新しいルートをつくったから、つくって特段のことはしていないけれども、自然とそっちにコンテナ車と大型車が流れるようになったということか。あるいは大型車などについては、前から申し上げているが、事業者に対するもので、業界を通じた指導などが本来できる構造がもともとあって、単に道路をつくるだけではなく、車の流し方を考えるときに、ハード面だけではなく別のセクションからの事業者指導、ないしは誘導あるいは規制みたいなことがあると、本当はもっと劇的に変わるのではないかという気がしている。そのあたりはいかがか。

(事務局)

今回、特別に誘導の施策をしたかどうかは、わからない。専用部で料金をかけるより

は、今回一般道で無料になったので、料金抵抗の違いで、上を通らず市街地を通過していた車が、一般道のほうを通過してくれた。それ以外に特別なPRをやったかどうかは、今、すぐにはわからない。

(森地委員長)

料金抵抗については、本牧と大黒ふ頭の間を行き来をしている港湾関係のトラックは、そこだけにお金を払うのにランプまで戻ってまた乗ってというよりは、ぐるっと回ってもという感じだったのか。

櫻井委員の意見は、もっと制御ができるのではないかということか。

(櫻井委員)

道路は自由使用という観念がずっとあり、つくって放っておけばいいということだったが、そこをもう少し人為的にコントロールするのだったら、そこは道路管理者の権限を少し越えるが、総合行政ということからいうと、違う方法があり得るだろうということだ。

(中条委員)

道路を単につくったと言われるけれども、私は道路をつくるのはものすごく大変なことだと思っている。確かに道路を単につくただけなのだが、単につくったことによる便益だけをいま見ている。だから制御の話は、たとえば横浜市内に大型車が入ってくることに對して課金をするかどうかとか、そういう議論でやっていけばいい話なのではないか。

(森地委員長)

櫻井委員は、もう少し行政指導的なことをイメージしておられるのか。

(桜井委員)

そうです。

(事務局)

補足すると、確かにコンテナ車の7割は市街地を通らなくなったが、2~3割残っている。これは確かに言われるように、うまく行政指導をすると、もっと減らすことができる可能性があると思う。

ただ、このベイブリッジの一般部の整備を本当に待ち望んでいたのは、あの地区でコンテナを取り扱っている運送事業者の各社の皆さんで、自主的にというか、このベイブリッジの一般部を大事に使おうという気持ちを、運送事業者の皆さんはみんなお持ちだ。ルールを守って、交通事故をできるだけ起こさないように、みんなで使いましょう、という気持ちになっていただいているので、そういう効果は一定程度現れていると思う。そこはさらに協力をお願いするということも、これからやっていかなければいけないとは思っている。

(森地委員長)

ありがとうございます。

道路事業の審議

重点審議内容の選定

(磯部委員)

高速横浜環状南線について、私のほうからは1点、環境影響評価というか、環境問題について、住民の皆さんからもいろいろな疑問や質問が寄せられているという状況もある。私が見たところでも、環境アセスメントをやった時点がいわゆる閣議アセスでやった時点であって、その後、都市計画決定がなされてから10年経っている。

その間に環境アセスメント法による環境アセスメントが行われるようになり、社会的にも変化があるということで、そこらへんの社会的なバックグラウンドなどを踏まえて、環境問題に対してどのように取り組んでいるかというあたりが、1つの焦点として、説明を詳しく聞きたいという点だと感じた。そのへんのところから、説明をお願いしたい。

(森地委員長)

基本的に歴史的な経緯があって、大幅に遅れている。それは沿道の方々の強い反対があって、その原因をいったいどのように分析して、これからどうやっていこうとするのかというところがクリアでないと、いつまで経っても事業は進まないのだから、このへんについての説明を聞くのが、環境と並んで今日の重要なポイントだと考えている。

質疑応答

(磯部委員)

環境の問題について伺いたい。環境照査の手法等について、従来オーソライズされているような方法を用いて適切にやっているとは思いますが、そこらへんのところがどのように検証されているのかについて、説明をいただきたい。

この委員会は、個々の大気汚染や騒音といった問題について、具体的に詳細なところまで議論する場でもないし、このメンバー全体としてそういうメンバーになっていないと思う。むしろ、そういった照査というか、検討がリーズナブルに行われているかどうか、ということを見せていただきたいと思っている。

そういう意味で、環境照査がどのように検証されたのか、あるいはこれから検証されようとしているのか。検証という意味は、専門家が見てもおかしくない、あるいは住民の方が見てもおかしくない、理解できるということではないかと思うが、そのような観点からどのように検証したのか、していくつもりなのかということについて、説明をお願いしたい。

(事務局)

今回の環境照査は、手法としては道路環境影響評価の技術手法ということで、通常、アセスメントで行われている手法を用いている。住民の方々からは3次元シミュレーションでやりなさいということもあったが、通常のやり方で行っている。用いた技術手法は、専門家の意見を聞いてできあがった手法で、その手法に基づいて行っている。今後の検証方法だが、今回の照査結果は記者発表もし、ホームページでも公開してい

る。いつでも住民の方々もご覧になれるし、意見も受け付けている。ですから、住民の方々から疑問や意見が出された場合には、事業者のほうで疑問や意見に応えるべく努力していきたいと考えている。

(磯部委員)

もう1点伺いたい。重点審議内容の選定で言った、閣議アセスと法アセスの関係だ。環境照査の項目と現在委員会を立ち上げている項目を加えて、閣議アセスのときにやった、最初にやった環境影響評価を加えると、現状の法アセスにおける標準項目がすべてカバーされると考えてよいのか。

これは非常に大事な事業でもあるし、大規模な事業でもあるので、法律や規則という立場からすると閣議アセスでいいという話になるかもしれないが、10年経って社会的な状況も変わったということからすれば、私は可能な限り現在の環境アセスメント法に基づく環境アセスメントに近い格好で、準用する格好で、環境影響評価をやっていく、必要ならばその対策を取っていくということがいいのではないかと思う。

そういう観点から、これを全部やっていくと、現状の法アセスにおける環境アセスメントをほぼ準用するような格好になっているかどうかを教えてください。

(事務局)

今回の照査の内容だが、平成7年の評価書でやった項目、アセスメント法で追加された項目をもとに、照査するものを選定し、アセスメント法制定後に対象になった項目を追加している。

追加になった項目と、もともとのアセスメントであった項目について、地盤沈下や生態系、触れ合いの場については、ほかの委員会で議論する。それ以外の大気、二酸化窒素、SPM、騒音、振動、低周波空気振動については、今回照査を行っている。この2つを合わせることで、すべての標準項目は網羅していると考えている。

(磯部委員)

こういう調査をやっていったところ、対策が必要になれば、その対策は取るという方針だと考えてよいのか。

(事務局)

必要であれば対策を取り、照査についても、また状況が変わった段階とか、いま現地調査を引き続きやっているの、現地調査の結果等が出たら、必要であればまた調査を行っていききたい。それで対策が必要であれば、対策もやっていききたいと考えている。

(森地委員長)

磯部委員の質問について、照査がリーズナブルな結果かどうかというのは、それぞれの専門家がチェックしていると考えていいのか。

(事務局)

今回の照査については、国土技術政策総合研究所と相談しながらやっている。もともと手法が専門家の意見を聞いて確立された手法なので、それに忠実に、今回行っている。

(中条委員)

磯部委員の質問の最初のほうは、私も、もう少し聞きたいところがある。いまやられている手法は、いまの技術水準のもとで一番安定的であるという手法を使うのが重要だと思う。

環境の影響評価、われわれの分野でいうと需要予測というのは、非常に難しい作業なので、需要予測が後で当たらなかったからといって、決して悪いわけではなく、その当時に使える一番安定的な手法であったかどうか重要になると思う。そういう点で、それが安定的な手法で確立されているということについて、もう少し説明なり、資料なり、あるいは世界の水準から見てもこうだ、普通はこういうやり方はやらないという説明があると、私たちは納得しやすいだろうし、住民の方も納得しやすいだろうと思う。

もう1点、私が不思議なのは、なぜ高速道路をつくと環境が悪くなるのか。高速道路をつくと、たいがい環境はよくなる。この環境影響評価のときに、高速ができたことによって一般道路の渋滞等がなくなって、それによって発生する環境改善の効果はカウントされているのか。そのへんが不思議なので、それを教えていただきたい。

(事務局)

まず1点目の今回の手法について。今回、通常のアセスメントで用いる手法として、道路環境影響評価の技術手法ということで、通常使っている技術手法に基づいて行っている。それはブルーム式・パフ式が、現況再現性が十分検証されている標準的予測手法とされているので、それを用いている。

住民の方々から3次元シミュレーションでやったらどうか、というご指摘もいただいているが、3次元シミュレーションでやる場合に、パラメータの設定や境界条件の設定など、まだ再現性の検証ができていない部分もあり、手法として確立されていないのではないかと。現段階ではまだ一般的な手法ではない、ということで、今回は標準的な予測手法であるブルーム式・パフ式等を使って、通常のアセスメントで行われている手法を用いている。

2点目、高速道路の環境への効果だが、B/Cの便益の中ではなかなか貨幣換算できていないが、今回も排出量の削減効果、温暖化対策に資するCO₂、NO_x、SPMの排出量が減っていると考えている。こうした環境への排出量の効果と、高速道路で交通を吸い上げる、高速道路がなくて幹線道路が渋滞していて、幹線道路から生活道路に車があふれているものを、生活道路から幹線道路、幹線道路から高速道路と規格の高いほうに車を持っていくことによって、生活環境がよくなるかと考えている。

(森地委員長)

私自身は、環境のシミュレーションの論文は1編も書いていないので、本当の専門家とは言えないが、同じ分野なのでしょっちゅう論文発表は聞いている。

間違っていたら言っていたきたいが、基本的に3次元シミュレーションは、スパコンを使って、たとえば環八雲はなぜできるのかということをやっている人がいる。ただし、どういう立方体を1単位とするか。ものすごく広域でやろうとすると、いまのスパコンを使っても、わりと粗いものでやることになる。それと微地形がどのように関係するかということについては、そのスケール感がなかなか合わない。ただし、そういう研究を一生懸命やっている人たちがいる。

それから微地形の話は、東大の石原先生が、世界的に一流の人だが、山と谷があるよ

うなところ、建物がないようなところで風力発電をするときに、風がどうなるかということ、予測しなければいけないという研究をしておられる。いままでそういう論文がなく、風力発電を設置される方々はその人に相談しているようだ。ところが、普通のビルがあって、下が自然地形でないようなところの話は、さっきのスケール感の話と山の話ともう1ランク、微視的にどういうことが起こるかということについて、難しい問題になる。これも論文でトライをしている人はいるが、そこがまだもう1つ一般論になっていないというのは事実だろうと思う。

排出したあとの乱流がどうなるかという流れの話は、そういう格好だが、そもそも発生源がどうなっているかという話について、どこの交差点でどんな加速度のときにどんな車種だったかというデータが、まだものすごくばらついていて、発生源のほうとシミュレーションのところがなかなかうまく説明できない、という状況にあると思う。もう1つ、環境への影響がトータルでどうかという話は、全体として環境をよくしなければいけないというのはそうだが、外環をつくらないと環八も環七もひどい、あるいは16号の沿道がひどいので、トータルとしてはよくなる。だけど、その道路の沿道の人達から見ると、向こうが困っていたのがこっちに移るといって、環境と環境の配分の話が問題になる。従って、排気トンネルをつくと、その周りをどうするかということがあって、その浄化ができるかという議論になると思う。ちょっと一般論で恐縮です。

(磯部委員)

予測手法について参考になるかどうかはわからないが、申し上げたい。まさに終わったところだが、環境省で環境アセスメントの基本的な事項について議論をして、その中で、アセスメント法が始まって基本的な事項について、若干の見直しをしようという議論をした。

たくさん議論したが、その中で予測手法についても議論した。そこで、やる時もわかりやすく、あとから検証する時もやりやすいようにするためには、手法の前提となる条件、パラメータをしっかりと記述して、その手法を使った結果、どうなりましたという、入口と出口をはっきり記述する。それによって、その時もみんなに理解しやすくするし、あとからも検証することが容易になるようにしようという議論をしている。この問題についても、どんな前提条件でどんなパラメータを使って、どういうふうにやったかということ、それを明確にし、その結果として、何が出ましたということ、それを明確にしながらやっていただきたい。

(中条委員)

いまの点は私も大賛成だ。要するに、私が地元の人間だったとしたら、私はそういったものは全然知識がないわけだから、道路をつくる人がそう言っても、それは信用できないということは当然ありうる。ですから、こういうものが、きちんとした定説だということについての客観的な資料を提示されれば、これが客観的なやり方なのかということになる。いまやっている手法なのだから、というのはあまり説得力はなくて、いまやっている手法が本当にいいんだ、あるいはいまの技術水準では仕方がないという部分もあるだろうが、それが一番安定的なものなのだ、ということ、これを第三者的に示したものがあると、地元の方もわかりやすいだろうと思う。

2つ目の話は、私はやはりトータルで、と思う。ただ、これによって東京の環境が変わるかどうかが、これはあまりに大きな話なので、この沿線に関してだけ考えても、

環境改善がなされる部分が当然ある。そっちを考えないで、環境が悪くなる点だけ考えているのはおかしいだろうという意見だ。

(事務局)

中条委員の意見の1点目だが、私どもも大気の予測において、標準方法で決められた方法だからそれでやったというだけではなく、住民の皆様方が3次元シミュレーションという意見をお持ちだということは前々からわかっていた。3次元シミュレーションは環境省ではどういう研究がされているか、また学会でも大気環境学会があり、そうした学会で3次元シミュレーションについて、どのような論文があるかということは、我々なりに調べている。いろいろな論文を見たり、環境省の見解、文献を見たとえ、まだまだ現段階では残念ながら使えないと、我々として判断した。そのへんも地域の皆さんにきちっと説明する努力が必要だなと思っている。

特に3次元シミュレーションについては、先ほど委員長も言われたようなパラメータの問題、メッシュの切り方の問題、境界条件の与え方の問題、そういったものによっては非常に大きな誤差が出るということで、論文によっては±100%ぐらいの誤差があるという論文もあった。いまの段階では、実用的なものとは、私どもも考えていない。そういったことで、結果としては標準手法であるモデルを使ったということになっている。

(岩崎委員)

道路ができることについての環境悪化の問題だが、この点については環境影響評価書等に基づいてNO₂、SPM、騒音、振動、低周波等々について一定の基準をクリアする、ということ調べたことはわかった。しかし今回の道路は住宅地を通っているという点に特色があるので、今回、調べた環境基準は住宅地であることを踏まえたうえで、調べたものなのかということ、第1点として伺いたい。

第2点としては、その基準を満たすために、この道路については具体的にどういう工夫がなされているのか。ほかの一般道とは違った基準を満たすための工夫なり、ほかには見られない措置なりが、どれだけのお金を投下してつくられるのか、ということを紹介していただきたい。

(事務局)

まず1点目の住宅地であることを考慮したかということは、今回環境基準と照らし合わせて環境保全目標を守れるという結果は、当然この地域に合わせた環境基準と照らして調査している。その結果、環境基準は十分守れると考えている。

2つ目の基準を満たす工夫だが、いま現在考えている保全対策としては、今回の道路は延長8.9kmあるが、そのうち約半分がトンネル構造になる。トンネルで出る排気ガスについては、換気所2箇所を集約して、集塵効率の高い集塵装置を設置することも考えている。このほか、よくある話だが、遮音壁、環境施設帯も適宜設置を検討していきたい。特にトンネルから出る空気については、集塵装置を設置して対策していきたいと考えている。

(西谷委員)

いままで議論されたようにシミュレーションはあまり効果がないというのは、ほかの流体関係の研究を見ても、いろいろな点で問題があって、やり方によって違いがある

ことは確かだ。それよりも現物でどうかということで調べなければいけないが、これはまだ実際にできていないので、そういうわけにはいかないということだ。

私が知りたいのは、いま岩崎委員が言われたように、どういう対応を考えているのかということが、一番重要と思う。特に、トンネルの出口の排気はやるけれども、もう1つ問題があって、オープンカットのところ、谷間を通ったりするような地形的に空気がよどみやすいところもないことはない。そういうところをどうするかということも、もしかしたら問題が出てくる可能性がある。そういうことも考えたうえで、計画をしているのかどうかを聞きたい。

(事務局)

平成7年の環境アセスメント、今回の環境照査においても、オープンカット部分も含めて環境基準を守れるとは考えている。ただし今後まだ環境調査もやるので、照査も必要があればやっていきたい。その中で対策等が必要であれば、その対策方法も考えていきたい。いま現在では、いまの計画で環境基準は十分守れると考えている。

(西谷委員)

いま環境基準を予測でやっているということは、中条委員が言われたように、予測はずれることもあるということで、恐らく、それが争点になっているのだろうと思う。はずれてもこういうかたちで担保するぞというところもあったほうが、工事をしていただく方としては安心できるという観点で発言している。

もしそういうことを考えていないとすれば、そんなことはないと思うが、それも考えたうえでネゴシエーションをしていただかないと困るという気がする。

(事務局)

通常、往復分離のトンネルの場合、車の進行方向にガスが出てくるので、山から谷のほうに車が走れば、当然、谷地形のところではガスが出てくるのが普通だ。しかし、トンネルの坑口からガスが出ないように、そのガスを引っ張って、換気所まで持っていくというようなことも検討はしている。それから、いくら引っ張っても、どうしても坑口から漏れ出すものがあるので、漏れ出しもある程度過去の実験結果などから把握しており、漏れ出し量を考慮しても、予測上は、環境基準は守れるという結果になっている。

これからも気象条件、現地の環境調査を継続して、状況の変化があればその都度適切な保全対策を再検討していくということになるかと思っている。

(櫻井委員)

話を伺っていると悩みが深くなる。私が思うのは、いまの専門的な議論が住民の方にとってどのくらい説得力があるのかなと、根本的に疑問がある。外から見たときにどうかということだ。たとえば道路があって、高速道路であれば、先ほど中条委員がいいこともあるじゃないかと言われて、むしろ環境がよくなるという話もあったが、いよいよそれでは納得ができないということになって、最終的に裁判に行きますという話になる。

そうなったときに問題になるのは、高速道路の場合は地域住民にとっては、自分が必ずしも道路を使うとは限らないということで迷惑施設なので、その迷惑施設の側面に対して十分理解していただけるようなかたちの施策が打っているかということだ。

たとえば事業認定の取消訴訟が起きたときに考えるのは、東京全体の公益という話ではなく、むしろ住民が暮らしていて、その目線で見たところの利益としてどうか、迷惑施設の部分がどうか、排ガスや騒音、地盤沈下というところが問われる。

実際には43号線訴訟もあり、結果としてどうだったかということが大事だ。そこは環境基準を遵守していればいい、行政基準を守っていればいいということではなく、人間の生活というレベルから見たときに、ちゃんと受忍限度以内に収まっているかどうか。しかもそれは結果責任というかたちで問われる。検討会をつくって一生懸命やっていますということでは全然免責にはならないので、最終的にどうなるかというところできちんと理解を得るということが必要で、そこが客観性ということだと思う。

もう1つは、事業評価をやっていくときに、理解が得られないとそれだけ手間暇がかかる、時間がかかるということで、コストがどんどん増えていく。その部分がどうなのかということがある。合意を得る、合意を得ると言うけれども、相談の窓口をつくりますよと言って、それで本当にニーズに応えたことになっているのか、根本的に疑問なところがある。

そもそも道路が嫌なんだと言われているとすると、恐らく、もう合意できない。そうすると別のところという話になる。反対の主な理由の2番目のところで不信があるということについての対策が、どうもずれているのではないかと。ずれているのだったら、ずれているということをも前提に対応するということになるのだろうと思う。

そんなことを思っており、事業評価監視委員会は行政内の機関ではあるが、ある種の第三者性を持っているということになるので、そこは外部の視点があつてしかるべきではないか。コメントだが、これに対して考えがあれば伺いたい。

(事務局)

まず1点目の、地域住民にとっては迷惑施設であるし、結果責任もあるのではないかと。というご意見だが、地域住民にとっては迷惑施設と考えていない部分もある。高速道路ができることによって、生活道路の安全性が増すというメリットもあると考えている。そういうメリットも地域の住民の方々に説明して、理解を得ていきたいと考えている。環境について予測するだけではなく、これから照査もやるので、そのあと事後調査もやっていきたいと考えている。

住民の方々の不信への対応について、ニーズとずれているのではないかと指摘もあった。今回窓口を設置して、一方的ではなく、住民の方々から聞きたいことを聞いてもらう。それでもう少しニーズが見えてくるのではないかと。そこでもしずれていけば、またニーズに合った対応は考えていきたいと思っている。

(中条委員)

櫻井委員の意見について、1点目は意見が合わない。成田に反対している人だって、成田空港が便利になってあそこを使っており、私は必ずしも迷惑施設ではないと思っている。ただ、迷惑を受ける人がいるということだと思ふ。しかし、必ず利益も受けるはずだと思っており、そこはちょっと違う。

しかし2点目は同じ意見で、恐らく、環境上のことがOKだと言っても、反対しておられる方は、論理の問題ではなく、不信感という部分は、こうした公共事業をやっていくうえでは、地元の人々ときちんと話し合っ、時間をかけてやっていく話だと思ふ。もちろん時間をかけてやる間に便益はどんどんなくなっていくわけで、社会的にはもちろん望ましくないが、しかし何もできなかった場合に比べれば、時間をかけて

説得をしていくのは大変大事なことだと思う。

そういう点からいうと、裁判で行き違いではなかったということが出ているということだが、裁判でそうだからといって、それを示すのではなく、仮に裁判ではそうだとしても、最初は言い方を間違えたんだ、ときっちり謝るほうが、話が早いだろうと思う。普通の人間と人間のコミュニケーションのときに、私が森地委員長に何かお願いして、森地委員長が聞き間違えていたということもあるわけだ。でもお願いするときには、聞き間違えていたというところは反故にして、こちらは申し訳ありませんでした、何とかお願いしますと頭を下げてやるわけだ。

そういう部分は、たしかに非合理であるかもしれないのが、道路やこれからの公共事業を考えていくうえでは、地元の協力は必要なもので、少々時間がかかってもP Iのやり方でやっていってほしい。それをやらなかったがために道路がいつまでもできないと、ものすごい便益の損失になってしまうと私は思う。これは意見だ。

(櫻井委員)

裁判うんぬんの話は、行政裁判も機能不全で、ちゃんと動いてなかった。やっとなんか少し動かそうかというところだ。その意味では、公共事業に反対する人は、どこに行っても言うことを聞いてもらえないという閉塞した状況があって、そうした閉塞感が回り回って公共事業批判になってきている。だから、回り回って事業評価監視委員会もできているわけだ。その部分について、理解ができる、きちんと話を聞いてくれるという感覚を持っていただく。これまでずっと入口で蹴飛ばしてきたので、大変よろしくなかったということで、行政事件訴訟法も42年ぶりに改正され、もう少しちゃんとやりますということになった。

この裁判の話だが、これは民事裁判で、しかも裁判は個々に事案の整理が違って相対的なものなので、この判決を前提にしても、この判決はこう言っているからこうだよということにはならない。そこは行政の方は行政として、把握している事実を前提にして交渉するのは当たり前のことだろうと思う。

(森地委員長)

外国も同じ問題をずっと抱えてきていて、最終的には裁判になって、そこで判断されてというケースが多い。そのときにベストを尽くしているのか、一番いい方法で、一番考えられる対策が取られているか、もちろんコストのことも考えたうえで、社会的に見たときにベストかどうかで、最後は決着がつく。行政の方は、恐らく、外国の事例をたくさん見ているから、知っていると思う。

(西谷委員)

いま環状道路が問題になっていて、環状道路といっても、最初の道路の報告で出たように、交通発生源の交通整理はものすごく大切だ。ベイブリッジの下を使う話は典型的なもので、それは遠くでそうした分離をしても、トレーラーなど大きなものは数少ないから効果は薄い。だけど、産業上の重要な拠点である横浜港の近くで、環状道路の発端になるようなところは、きちっと入口をつくっておかないといけない。遠くに行って、この区間がどうこう言うのだったら、ちょっと迂回すればいいじゃないかという話で済むが、そういうところではないということを認識しておかなければいけないと思う。

産業の骨格、国土の骨格をつくる道路としては、首都圏に環状道路が1本も完成して

いないということは、ちょっと異常ではないかと私は思っている。とにかくそういうものが1つほしい。そのためには弊害をなくしてつくらなければいけない。ここで1番問題になっているのは環境問題だ。

環境問題で3つ、大気と振動と地盤の問題があったが、その3つに対して対策、こういう場合はこういうふうにするということを示したうえで、いまの予想ではこうなっている、いまの調査のことと、もし最悪の場合はこういうふうにするということを示しながらお話しして、是非、これを完成したほうがいいという気が個人的にしている。

(森地委員長)

たくさん意見をいただいた。このような格好でまとめたいと思う。

まず事業の必要性等については、特段の意見はなく、理解を得たのではないかなと思う。特に、今の西谷委員の話にもあったが、私自身も東京の環状道路の必要性は局地的にも、広域的にも大変重要だと思っている。これについては、必要性は十分あって、従ってこの事業を継続にする必要がある。

ただし、関連することについて、主として環境の問題と合意形成の問題について、いろいろ意見をいただいた。環境の照査については、今時点のマニュアルではなく、今時点のベストの方法かどうかということが大変重要だ。もしそれがもっと新しいものがあるという定説になってくれば、当然それで見直していくということが1つ条件になる。

環境について、住民の方からいろいろな疑問や意見が出ているという話があった。これについてどうお応えするかということについては、これから体制をつくり出すという話だったが、相談事務所うんぬんが問題ではなく、むしろちゃんと応えるかが問題であり、疑問に対してきちっとした対応をし、議論をしていく、誠意を持って対応することが必要だ。

環境の対策が万全であるのかという議論があった。これについては、事務局からトンネルの対策についての話があったが、それだけではなく、今日ほとんど議論がなかったが、景観の話や農地の話もあるので、これについて十分な対策が取られるのかということかと思う。

当然のことながらコストの問題もあるが、コストと社会的にそれが受け入れられる対策であるのかどうかということはもちろんあるわけだが、それも含めて評価の対象として意識をしながら、万全の方法を進めていただくということではないかなと思う。

合意形成については、環境以外にもいろいろな合意形成の話、これから用地の話、立ち退きがあるのかどうか、少なくとも用地買収の問題はあるはずで、そういう面でも対話を図って、理解を得ながら進めていくことが必要であるということではないかなと思う。

櫻井委員から話があった、時間の遅れコストの問題、これは中条委員と少し意見が違うが、私はどちらかというと櫻井委員の意見に同感で、これについては、いつも言っているとおりだ。少なくとも時間をかけたことがどれくらいの公共事業費のコストにかかっているかということ、専門家でなければわからないわけだから、いつも計算して、それを示す。ここで5年遅れたことがいったい何を意味するのかということが、今まであまり説明されてこなかったもので、時間管理概念、そのコストのことも十分勘案しながら進めていくべきではないかなと思う。

その話と住民の理解を得るということは、一見矛盾するようだが、何も住民の方も時間をかけることが望みではなく、駄目なものは駄目なのか、いいものならもっとよく

すべきなのか、どちらかで、駄目かどうかは社会的に意味がある一定の対策のもとに合意が取られるかどうかの問題であって、時間をかければいいという話ではないはず。このへんも勘案していただければと思う。

そういうことを付帯案件にして、この事業を継続して、さらに努力を続けていただくということでまとめたいと思う。

いかがでしょうか。どうぞ忌憚のないご意見を伺いたいと思います。

(森地委員長)

よろしいでしょうか。それでは、ご了解をいただいたということで、これで審議を終了いたします。