

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成 17 年度 第 3 回）  
議 事 録

道路事業

重点審議内容の選定

（櫻井委員）

○圏央道についてはこれまでも議論がされてきたところもあるので、新しいパターンということで、国道 246 号秦野インターチェンジ関連を重点審議の対象にお願いした。これは第二東名と一体の事業ということだが、第二東名自体がいつできるのかよくわからないという中で、どうかたちでナチュラル（合理的）に説明ができるかというところを重点的に検討いただきたいと申し上げた。

（森地委員長）

○私も櫻井委員の趣旨に賛同し、国道 246 号秦野インターチェンジ関連を重点審議の対象とさせていただいた。

質疑応答

（進士委員）

2 つ質問がある。1 つは、環境対策、特に今回の説明ではオオタカがあちこち出ているようだ。説明では高速道路のそばにオオタカの生息地が多いということだった。道路のそばへわざわざオオタカがくるわけではないので、恐らく道路の立地がオオタカのほうに寄ったのだらうと思う。高速道路は地価の安いところを通すので、結局オオタカが住んでいるような、どうしても環境質の高いところに道路が通ってしまうということだと思う。

道路事業は、そういうものを取り込んでいく時代だと思う。その場合、環境保全費というのは道路整備によって質の高い環境を維持するお金として使われている、という理解も成り立つ。つまり便益というものを走行による時間短縮とか、道路そのものに由来する機能や便益だけに限定するのか、環境対策のようなものをもっと積極的にとらえるのか考えていく必要がある。

その中間に、CO<sub>2</sub>やNO<sub>x</sub>のような環境改善ということを示しているが、一覧表になると、走行時間短縮、走行費用減少、交通事故減少の 3 つに便益を分けてしまい環境改善の便益がない。そのことが 1 つ。

2 つ目は、知識の整理のため教えていただきたいことだが、私には第二東名の全体像がわからない。第二東名は、いまはどういう状況でどういうビジョンを持ってやっているのか。

（事務局）

1 つ目の質問について説明する。便益については、貨幣換算できるものについてだけ B / C に加味している。

もちろんそれ以上のいろいろな便益があると考えている。これをどう貨幣換算していくのかという手法もいろいろある。環境の保全対策で生み出される環境改善効果みた

いなものも少し整理できればと思っているが、いまのところは技術的な評価手法の限界と考えており、定性的な説明になっている。進士委員の指摘を踏まえ、次回以降、定性的とはいえ、そういう効果もできるだけ整理していきたいと思っている。

#### (事務局)

2つ目の質問の第二東名は、東京から名古屋までの約300キロの計画だ。このうち横浜から名古屋までは整備計画が決まって、一部区間を除き、施行命令も出ている。愛知万博に関連する区間の豊田から名古屋の間は、すでに全線開通している。その次に進んでいるのが御殿場あたりから浜松あたりまでの静岡県内で、早期供用を目指して事業が進んでいる。

関東地方整備局の管内は神奈川県内で、厚木の圏央道から伊勢原の間は比較的用地買収も進んでおり事業も一部着工されている。

首都圏中央連絡道路や既存の東名自動車道とのジャンクションのようにネットワークを形成する部分から、用地買収など事業を進めている。

#### (進士委員)

第二東名はよく分かった。

最初の質問に戻るが、最近は(広域幹線道路では)環境施設帯を全部つけるようになってきた。私はもう少し環境に対し、積極的に、地球温暖化で森林税、炭素税に取り組んだり、政府全体として生物多様性の国家戦略を具体的に推進したりということが大事と思う。ドイツでもそうだが、ビオトープネットワークを国土レベルでやる時には、リニア型の自然の連続がものすごく大事だ。

しかし、事業として特別にやれるわけがないので、そこで道路の国土幹線が国土レベルのビオトープネットワークとして整備できないか。そういう価値観を持ったほうが道路事業もやりやすいし、国民的理解も得られる。それと同時に、実質的に生物多様性や環境保全の事業を社会資本として考えられる。むしろ積極的にそう考えたほうがいい。

そう考えると、概念も拡張するし、国土幹線については両サイドに緑地帯を一緒に確保していく。それを樹林にすれば、即、地球温暖化の抑制になるわけだから、そこまで踏み出したほうがいいのではないかと。ここで何となくやれる話ではないと思うが是非やってもらいたい。

いま別のところで、海岸林、日本の松原の再生を考えているが、国土レベルでそういうことを考えることが今までほとんどなくて、非常に消極的だった。

従って、むしろそれを積極的に取り込んで、環境改善あるいは環境保全便益を道路事業の重要な目標にして計算していったほうがいい。計算は、炭素税などの議論を持ってくれば、森林帯であれば、即、数字で出せる。意見だが、是非研究していただきたい。

#### (森地委員長)

私も事前に違う観点で事務局に申し上げた。鶴ヶ島から川島～五霞区間は平地林のところを通っている。かつては農地が大変重要で、森林部分は余っている土地で、土地も買いやすいという発想だったし、地元も農地を取られるよりはそっちがいいということだったが、しかし本当にそうなのか。

平地林の価値と農地を一体どの様に考えるか。従前の路線の線を引くときは、常識で

低利用の箇所では計画されていた。今後どう考えればいいのか、ということを経務局と議論した。

(中条委員)

第二東名の話で質問したい。国道 246 号秦野 IC 関連の便益をどうやって出しているのかわからない。第二東名ができた場合を想定して、これをつくれば、これだけ便益があるという計算なのか。

(事務局)

第二東名があるという前提で、秦野インター関連の今回審議対象になっている 750m 部分のあり/なしで比較し、便益を試算している。

(中条委員)

要するに、これは第二東名がなければ、何の意味もないプロジェクトだ。圏央道の場合は、全部ができなくてもその区間だけで、それなりに便益が発生するので議論してもいいが、これは事業単位になっている。なぜこれをここで議論しなければならないのかが、私にはよくわからない。恐らく機械的にあがってきてしまったので、時間の無駄ではないかという意見だ。

(櫻井委員)

問題意識はまさに中条委員と同じで、それで審議をお願いしたいと言った。第二東名があるということはどうして前提にしているのか、ということがよくわからない。主体も違うし、それからさらに不確定の要素がいくつかある。費用便益分析で、こういう基準設定は許されているものなのか。

(森地委員長)

第二東名ができれば、秦野インターチェンジがないと機能しないから、当然つくらなければいけない。しかしまだ第二東名が未確定だから、それまで未着工でいる。しかしながら 5 年間に経過し未着工のときはちゃんと評価しなさいというルールになっているから、ここをやりましたということだ。

(櫻井委員)

だからトータルに意味がないのではないかと。理論の前提が成り立っていない。第二東名があることを前提にしているのかというところが不可解だった。

(中条委員)

第二東名があることを前提に計算はしている。しかし第二東名がまだできていないのに、そういう計算をしても意味がないではないですかということだ。第二東名が必要かどうかという議論はまた別問題だ。

(岩崎(美)委員)

私は事業評価監視委員会の委員としては、今年からなので、教えていただきたいことがある。今回、再評価の理由で、道路については 事業採択後 5 年間に経過した時点で未着工の事業、 事業採択後 10 年間に経過した時点で継続中の事業、 準備・計

画段階で5年間が経過している事業と3つある。

質問は2つあるが、1つ目に教えていただきたいのは、再評価理由 の事業として、国道50号前橋笠懸道路と国道468号圏央道(大栄～横芝)がある。準備・計画段階で5年間が経過してという、スタートの時点はどこをとっているかがまずわからない。再評価理由 と は事業採択後とあるが、再評価理由 については準備か計画段階か、何をもってそのスタートとして、それから5年間と見ているのかがわからない。

たとえば前橋笠懸道路では平成11年度に計画概要の公表・意見募集があって、平成13年度に新規着工準備とある。それから国道468号圏央道(大栄～横芝)については、平成13年度に新規着工準備箇所採択とある。

平成13年度がスタート時点であれば、まだ5年間は経過していないのかと単純に思った。何をもって、準備・計画段階で5年間が経過している事業という再評価の理由 のスタート時点としているのか、というのが1つ目の質問。

それから2つ目は、再評価理由 事業採択後10年間が経過した時点で継続中の事業に関するものだ。これは工事を着工していて、まだ終わっていないということで理解していいと思うが、遅れることによる損失をどういうふうに考慮に入れるか。

事業費の損失もあるだろうし、本来、開通していると便益してとらえるものが、とらえられないという損失もあると思う。問題意識としてあげたいと思う。

(事務局)

1つ目の、準備・計画段階で5年が経過している事業の基準となる準備計画段階の着手は、道路事業の場合、着工準備費を予算化した段階である。今回の前橋笠懸道路と圏央道(大栄-横芝間)の基準年は、新規着工の準備費を予算化し、準備に入った平成13年で、平成13年を含め17年度で5年が経過するので、今年度の審議対象となる。

(事務局)

2つ目の、事業採択後10年間が経過した時点で継続中の事業ということで、国道468号(川島～五霞)があるが、ここで言う事業採択は、都市計画決定ということで整理されている。これは平成8年度に都市計画決定とともに事業化されている。平成8年度から10年経過して現在継続中ということで、審議対象となっている。

先ほど事業遅延の理由を説明させていただいたが、現実的には想定していた年度から少し遅れる見込みだ。その損失なりデメリットは想定されているが、いまのところそれをきちっと試算する手法がまだ確立できておらず、これから勉強していかなければいけないと思っている。

早期に整備されることによって効果が発現されるので、岩崎(美)委員の指摘のように、その整備が遅れる分、効果が発現できないというデメリットはあると思っている。

(森地委員長)

事後評価のときには、遅れの評価をしていたか。

(事務局)

最終的な事後評価の段階では遅れの評価をしている。ただ進行中の現段階でどういうふうにしていくのかということころは、もう少し議論が必要かと思っている。

(山岸委員)

住民参加の問題で言うと、たとえば高崎河川国道事務所のパンフレットでは「前橋笠懸道路は住民参加 PI 方式でつくられます」と書いてある。実は私も、最初から関わっている面もある。ほかでも地方対策協議会とか、オオタカ保護対策検討委員会というかたちで、いろいろな住民参加のところが出ている。

そういう方式を、最初からかなり積極的に取り入れようとしているのか。日本ではまだ過渡期で、合意形成をどう図るかというのは難しい問題だと思うが、そういう統一したものを持ってきているのか。1件1件個別に対応しているのか。

大きな問題となっている事業では、明らかに最初から住民は参加していない例が多い。それが大きくもめている元だと私は思っている。住民参加について、統一した見解とか、あるいはこれから政策としてこういう方向性に持っていこうという見解があるのかどうかを聞きたい。

(事務局)

従来から都市計画では計画段階から、公告・縦覧をしたり、公聴会をしたり、ご意見をいただいたりという住民参加の場がある。

われわれにも反省があり、計画段階からオープンにしていくと、いきなり計画図がどんと出てくる。「変える気があるんですか」と言われると、「意見によっては、これから変えることもあるけれども、私はこれが一番いいと思います」という説明になるので、非常に押しつけた感じになる。

従って、計画段階よりもっと早い構想段階で、まだ複数案、あるいはやらない場合どうなるのかという企画まで含めて、そのへんから議論させてほしい。それでないと、やはりいきなり「案ありき」ではだめだというのが非常に強くある。

その後、構想段階のPIをやろうということで、平成14年10月にヨーロッパやアメリカの構想段階のPI制度を研究して委員会で立ち上げた。道路が一番先だったと思うが、東京外環とか、大きなプロジェクトから複数案を提示して、構想段階から参加いただくという仕組みに切り換えた。

いまは道路はもとより道路以外の事業も、一定規模以上の今日対象になっているような事業は基本的にすべて、構想段階で複数案の段階から参加をいただいている。これは制度としてやっている。

(山岸委員)

この前の会議でもいろいろな問題が起きたところでNPOが参加しているが、どういう方式で参加しているかというのは、私は全国をまとめる役割だけで、まったく知らない。従って、それは透明性を高めて、こういうルールでやるということを明示したほうがいいと思う。

NPOにもたくさんあり、どういうNPOを選んでいくかというのも、これから問われることだろうと思う。もっと透明性を高めたほうがいいのではないかという考えを持っている。

(西谷委員)

オオタカのことについて質問したい。国道468号圏央道(川島~五霞)の資料の12ページに「5箇所について検討完了」と書いてある。この検討完了という意味は、生息環境に対して対策を立てたので検討完了という意味か。

(事務局)

グリーンネットと呼んでいる保護ネットとか、それからオオタカの生息域を確保するために、緑の再生とか緑の連続化みたいなもので、道路沿線に保護対策をするということだ。それによって生息環境を確保できるだろうということで、この5箇所については具体的な対策をご了解いただいた。

(西谷委員)

生息環境を確保すれば、大丈夫ということか。わかりました。

(森地委員長)

それでは以上で道路事業について審議は尽くされたということでよろしいでしょうか。

それでは道路事業について原案どおりお認めいただけますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

(森地委員長)

ありがとうございます。それではそういうことにさせていただきます。

## 河川事業・ダム事業

### 重点審議内容の選定

(萩原委員)

今回は多摩川水系多摩川直轄河川改修事業と荒川流水総合改善事業の2つの事業が提出されているが、重点審議の対象としては、多摩川水系多摩川直轄河川改修事業についてお願いしたい。理由としては、これは平成12年度末に河川法に基づいて多摩川水系河川整備計画策定以来初めての再評価であること、また、多摩川流域は沿川の都市化が進んでおり人口も多い地域で水害のポテンシャルも高いこともあり、治水は必要だろうと考える。

説明のポイントとして、いくつか挙げたい。この改修事業については、河川整備計画に基づいて実施されているとのことだが、この計画策定の際に、先ほどの道路の場合にも出てきたが、どのように市民意見を反映したのかという点について、計画の中身とともに説明していただきたい。整備計画策定後の多摩川水系多摩川直轄河川改修事業において、事業執行上、特に工夫した事項を説明していただきたい。特に多摩川流域周辺は河川環境への市民の関心も高いところと思っているが、地域住民とのパートナーシップとして実施している具体例を紹介していただきたい。

(西谷委員)

2つの事業はそれぞれ特徴がある。多摩川は首都圏の川でありながら、治水用の専用ダムを持っていない。治水ダムなしで下流の堤防あるいは河積の増大確保で治水対応していこうとしている。もう1つは市民参加型の河川管理がわりとうまくなされている。そうしたことから、全国的にもおもしろい川かなという気がしている。

荒川は流水改善事業ということだが、土砂そのものは全国的に課題になっており、下

流に流して海岸線の保全をしなければいけないということが、いずれは大きくクローズアップされると私は思っている。そういう点で、土砂の対策をどうするかということでもある。副ダムの嵩上げという対策が示されているが、そのあと何年くらい経ったらどうなるのかという見通しが私には分からないので、それを含めて説明していただきたい。

質疑応答

(中条委員)

荒川流水総合改善事業は、2年前にこの委員会で審議しているはずだ。なぜ2年の間にこんなに変わったのか。あるいは2年前にはなぜこの新しいやり方が議論されなかったのか。

(事務局)

荒川流水総合改善事業は、平成15年度の事業評価監視委員会で継続の承認をいただいているが、16年度の事業再評価のときに、荒川上流ダム再開発事業のところで新たな方針が出たということがまず1点。また、維持事業の場合、ダムの機能アップは対象としていないが、今年度から本来ダムにあるべき選択取水施設については、維持事業でもそこまで実施できるという事業の拡充があった。

従って、維持で選択取水施設を実施することにより、ダムから放流される冷水、濁水現象を解決することができ、本来の趣旨に合い効率的な事業が執行できるということで、今回審議させていただいた。

(西谷委員)

流入土砂がどの程度どうなっていて、上流の副ダムを嵩上げすれば、これくらい持ちますよという見通しみたいなものはあるのか。

(事務局)

20年度までには、荒川上流ダム再開発事業で堆砂について答えを出していきたい。今回荒川流水総合改善事業を、事業評価監視委員会にかけたのは、新しい堰堤改良の制度の改善もあったので、事業を実施する枠組みを変える。堆砂対策については、大洞ダム、二瀬ダムの嵩上げも含めて、昨年度継続を認めていただいた荒川上流ダム再開発事業で引き続き実施する。選択取水による濁水あるいは冷水対策については、新しい仕組みの堰堤改良事業の中で継続して検討する。内容的には他の事業で継続して実施するが、この事業が予算費目上は、なくなるということで、報告に近いと思うが、委員会に諮った。

(中条委員)

事業区分の見直しについて委員会に諮ったと考えてよいか。

(事務局)

そのとおりです。

(森地委員長)

堤防が壊れて、災害復旧で原状復旧するときの考え方はどうしているのか。神戸の地

震のときに、耐震基準が変わって別の改築事業と併せて強くしているような事業もあれば、港みたいに耐震バースはあるがほかはそのままつくっているとか、いろいろ違っているように思う。川の場合はどうかを教えてください。

(事務局)

考え方は2つある。純粋な災害復旧事業は元に戻す、原形復旧が原則だ。ただし災害になった基本的な要因を除去しないと、その災害が再度発生する可能性がある場合は一応災害復旧の範疇でやる。また、当然それを上回るような外力も想定される。もともと計画的に実施している中で、元に戻すよりはさらに改良を加えたほうが事業も効率的にできるという場合は、災害復旧費と通常の改良費を合併して施工するということもやっている。その辺りはケースバイケースということになる。

(森地委員長)

一般に、同じ外力が来たときには壊れないようになっていると思っていいのか。

(事務局)

先ほど説明した昭和49年9月の台風16号による粕江水害の場合、元に戻しただけではまた壊れるのは間違いないと思う。従って、根本的な原因になっていた宿河原堰の抜本的な改築を併せてやっている。元に戻すだけでは、同じ外力が来てまた同じことが起こることは十分考えられる。

(森地委員長)

その場合、より強くするときにはどれくらい強くするかというのは、どうやって決めるのか。

(事務局)

河川整備基本方針なり整備計画なりで対象とする流量が決まっていれば、どのくらいの流速になるということは算定できる。想定した外力に対して、ある程度の安全率も見つけて施設の設計をする。これは河川事業だけではなく、ほかの事業も同等の考え方だと思う。従って、ただ被災流量だけではなく、いまの基本方針や整備計画で想定している外力に対し設計を行う。

(森地委員長)

川の場合は常に原状よりは上の計画を持っているから、それに合わせてやっていけばいいという考えか。

そのほかよろしいでしょうか。それでは、これで河川ダム事業について審議が尽くされたということでもよろしいでしょうか。

それでは河川ダム事業について対応方針等、原案どおり承認いただけますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

(森地委員長)

ありがとうございます。それではそういうことにさせていただきます。



## その他

平成 17 年度第 4 回関東地方整備局事業評価監視委員会の日時は未定

### 重点審議委員

道路事業：森地委員長、中条委員

港湾事業：磯部委員、岩崎（政）委員