

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成21年度第3回）

議事録

河川事業の審議

重点審議の選定

進士委員

河川事業の重点審議としては、5件のうち富士川水系直轄砂防事業を選定した。

この夏、山口県の防府で土砂災害で亡くなった方が大勢おられる。砂防事業はそういう意味で大変重要であり、砂防事業に注目してみたい。審議案件に富士川水系と利根川水系の直轄砂防事業があるが、富士川のほうが大武川床固群など幾つか砂防事業が完成しており、議論のできる内容になっていると思われるので、富士川水系にさせていただきたい。

西谷委員

河川事業5件のうち、3件が砂防・地すべり関係で、2つが環境整備事業であるが、重点審議としては富士川水系の直轄砂防事業と、環境事業の利根川水系総合水系環境整備事業（江戸川地域連携事業）を選んだ。

砂防の富士川水系直轄砂防事業は、フォッサマグナの近辺を通過しており、砂防としては非常に基本的で重要な事業になっている。これを基本にして砂防事業の説明をしていただきたい。

環境事業は、環境事業そのものの評価方法は大変難しく、特に便益の評価が大変難しいので、まだ試行錯誤的な面もあるが、事業としてはやらなくてはいけないので、B/Cの評価のところは話題になるかと思う。

質疑応答

中条委員

地すべりの確率規模というのはどういう意味か教えていただきたい。

事務局

確率規模というのは、河川の場合であれば、降雨規模が1/200なら、200年に1回起こるような洪水と考えており、地すべりの場合も同様に土砂災害が起こる確率がどのぐらい

かというものをあらわした数字で、どのぐらいの規模で起こるものなのか、というものを
あらわす指標の一つである。

中条委員

それはマニュアルで決められているのか。

事務局

地すべりについても、マニュアルで決められている。

中条委員

本委員会は、マニュアルの内容について議論する場所ではなく、マニュアルに従って計
算した結果について議論をすると考えてよろしいか。

事務局

はい。

中条委員

確率規模が、河川災害の場合は1/100で、地すべりの場合は1/50なのはなぜか。

事務局

流域ごとに確率規模を設定している。例えば利根川であれば1/200、富士川であれば、
川も砂防も同じ、1/100としている。

中条委員 河川によって確率規模が異なる理由は何か。

事務局

流域ごとの資産や重要度、事業の必要性など総合的に勘案して、特に重要な河川では1
/200とか、1/100といった確率規模を設定している。

河川部長

補足になるかわからないが、河川の背後のその河川の流域内の社会的あるいは経済的な
重要度など、そこにどれだけの資産があるのか、その川が氾濫したときにどれだけの機能
が麻痺しそれが国民生活にどれだけ影響を与えるかというあたりを評価して、重要な川に
ついては確率規模の高い、かなり大きな洪水に対しても大丈夫なように整備するようにし
ている。

西谷委員

中条委員の質問は、上流と下流の川がなぜ確率が違うのかという質問だと思うが、お答えいただけますか。

事務局

利根川においては、上流の砂防事業も下流の河川事業も同じく 1 / 200 で事業を進めている。富士川も同じように、上流の砂防事業は 1 / 100、下流の河川事業についても 1 / 100 である。ただ、流域ごとに見ると、1 / 100 であるとか、1 / 200 であるとか、その対象とするものが異なるため、違っている。

事務局

地すべりの B / C を算出する場合の確率規模は、マニュアルの中で 1 / 50 の設定である。利根川の砂防では 1 / 200、富士川では 1 / 100 の確率規模であるが、資産の集積状況や荒廃状況等々を勘案し、その流域の重要性を対象の規模として決めている。それに比して、地すべりは 1 / 50 であり、比較的小さな降雨を対象としている。これは、B / C を算出する場合の地すべりの移動を想定しており、地下水位の上昇が地すべりの活動に大きく影響するという事実と、既に地すべり活動を起しているエリアを対象に対策事業を行っているということから、規模の小さな降雨においても地すべりの活動が活発化することが十分予想されるため、マニュアルでは 1 / 50 に設定して B / C を算出する手法になっている。

西谷委員

中条委員の質問は、「一つの川で確率規模は 1 つでなければいけないが、上流と下流で規模が違っているというのはなぜか。」ということだと思う。1 / 50 の場合は、小さな降雨で被害が幾つか出る。それが下流に即影響することはないので、1 / 50 ぐらいを対象にしても大丈夫だ。上流で起こったことが下流に被害を同じような程度で及ぼすのだったら、1 / 100 にしないといけないと思う。つまり、上流側の被害はまだためがあると思ったほうがいい。だから、下流は 1 / 200 になっている。

事務局

水系の砂防事業と譲原地区の地すべり事業という 2 つの事業があり、混乱させてしまったと思うが、土砂災害を行う上流の砂防事業に関しては、上流の計画規模も下流の河川整備でも、同じ、利根川であれば 1 / 200、富士川であれば 1 / 100 としている。譲原の地すべり事業に関しては、確率規模を 1 / 50 と設定している。なぜ、この事業だけを 1 / 50 と設定するのかに関しては、水系全体としてではなくある地点のある箇所対策を行っているという事業の性質から、この事業については 1 / 50 を設定している。

進士委員

富士川で 1 / 80 流量、利根川で 1 / 50 流量という数字があるが、わかりやすく説明して

いただきたい。

事務局

現在の整備率をあらゆる一つの例として記載している。例えば、富士川であれば 1/100 相当を計画の規模としているが、現状では大体 80 年に 1 回ぐらいの災害に対しては、甲府地域が守られるとご理解いただきたい。これに対して利根川は、下流の渋川において大体 1/50 という安全度が現在の整備において守られている。計画に対してどのぐらいまで現在の施設整備が進んでいるのかをあらゆる指標である。

進士委員

B / C は富士川は 2.9 で利根川は 1.1 だが、整備状況とは単純に比例しないものなのか。

事務局

総事業費としては利根川水系砂防のほうが大きく、特に利根川水系砂防の場合には、上流の地すべりエリアで事業を行っているが、地すべり災害対策について多くの残便益があり、総建設費や上流でこういった保全に関する事業があるのかといったことから、差異が出てくる。

西谷委員

譲原の地すべりをとめるのに、アンカーボルトとあるが、それを行うことで地すべりが完全にとまるのか。それとも進行が遅くなる程度か。

事務局

譲原の地すべり対策事業については、目標の安全率を 1.2 に設定して事業を進めている。現時点では、抑止工、アンカー工で地下水を排除する工事を中心に展開している。この地下水の排除工を実施し、その効果を確認した上で、目標安全率 1.2 に対して必要が生じた場合には、アンカー工あるいは杭工等の抑止工の対策を実施する。工事等を実施した後は継続的に観測を行い、地すべりの活動がおさまっているかを見極めながら事業を進めている。

岡部委員

それぞれの評価の視点の中に、コストの縮減努力のことが書かれている。ご説明の中で、B / C ですと現在価値化の中での判断だろうと思うが、コストの縮減の努力あるいは新しい工法とかいろいろ書かれているが、このぐらい将来的に B / C を高めていくとか、希望的観測でもいいが、お答えいただきたい。

事務局

コスト縮減については、再評価の視点の中にも入っている。各事業でコスト縮減を何%、将来にわたって何%というのは決めていない。省全体の中でのコスト構造改革の一環で、何年までにコスト縮減何%というものは決められており、現在も行っている。

佐々木委員

砂防のえん堤などの構造物をつくるということなので、それなりの投資になるかと思うが、時間がたつと土砂で埋まってしまうのか、排砂などの配慮はどのようになっているのか。砂、土砂の供給をとめるのは災害を減らすという意味で大事だが、一方で海岸浸食や海岸への土砂供給を減らすように思うが、そのあたりについてどのような配慮がされているか。その辺のコストなども見ておられるのか説明をお願いしたい。

事務局

砂防事業で、砂防えん堤をつくるにあたっては、スリット型と呼ばれる穴空き構造のものがある。大規模な土砂災害が起こったときには、土砂をとめないといけない。通常時であれば特に砂をとめる必要はなく、流砂工で下流に流し海岸の浸食を少しでも防ぐという工法がある。富士川の場合も、総合土砂管理を行っている非常に重要な河川であり、スリット型で下流に流すという努力を現在も行っている。

西谷委員

砂防ダムは、砂がたまってから初めて様々な効果が出てくるわけで、その途中の間にたまっているのを流すのがスリットダムの役割。砂防ダムは満砂になって初めて機能すると理解していただきたい。

森地委員長

2つ聞きたいが、1つは、道路の場合、全体と残事業のB/Cが前後するのは、例えばある断面でボトルネックがあり、最後にそこを解決したら残事業の効果が大きく上がる。後で歩道だけつくると、残事業のB/Cはすごく下がってしまう。今のマニュアルは自動車しか考えていないから。2つの砂防事業で、そのB/Cの数値が逆転しているのも同じような問題があるのか。

事務局

例えば利根川の水系砂防だと、実際、砂防で事業をやっているエリアが上流のほうに広くある。砂防事業では、地すべりによる家屋の倒壊、人的被害への対策という部分で残便益が多く出る。利根川の水系砂防の場合には、そういった人家が上流のほうにかなりある。現在、整備は30%ほどで、整備を進めるもののそういったところの手当てがまだ行われておらず、残事業便益が高い理由となっている。

森地委員長

富士川のようなところは表面が崩れると土砂が流れて、何年かたつとその表面が風化するような、長期にはそういうことが起こっている。そういうときの整備率という概念は、そもそもどういうことか。がけ崩れが起こったら、全体計画をそこでもう一回見直して計画を立て直すのか。

事務局

富士川砂防だが、今の整備率の考え方として、山に崩落地がたくさんあり一定規模の雨がふると、最大これだけの土砂が出る、ということが計画の対象の土砂量と考えている。その点は雨と基本的に変わらない。よほど大きな災害があり、流域の状況が原形をとどめないほど変わってしまうことがない限りは同じ計画土砂量を使うことになっている。ただ、流域の状況により、基本計画というのは必要に応じて見直すこととしている。

進士委員

江戸川ですが、一つ目は、淀川みたいに公園としてとらえたほうがわかりやすいと思う。河川のことは河川の専門家がやらなければいけないと思うが、利用にあってはほとんど公園ではないか。もう一つは、土木の事業がよくわからないのは、建築だと大体坪当たり、100万、200万だといって常識がわかる。岡部委員がB/Cの話がされたが、B/Cと同時に、この事業にかかる費用が一般市民にはわからない。国民的なコンセンサスを得るには、B/Cと同時に全体額。それで、国民がわかる物差しとしていただきたい。建築と違い、土木事業はお金がかかるのはわかっているわけで、ただ、標準がわからないと、わからないと思う。ぜひ、少し研究していただければと思う。

森地委員長

先日、北陸地方の立山砂防の現場に行った。永久に崩れ続けるのではないかとこのころは、川の洪水とまた違って、何か永久にやっていけないといけないというこの国の状況もある。標準コストといってもなかなか難しい状況もあるなと感じた。

進士委員

永久にやる必要があるものもあるかもしれないが、永久に幾らずつ費用がかかるのかというのが気になる。本当に必要でがちょっとやればいいのかというならいいが、永久にかかるとなると本当に国民が納得するかということだと思う。ほかの政策を考える必要もでてくる。日本中の山がみんな平らになるまで崩れるのを待っているわけにいかない。プロはプロの見識があると思うが、それが伝わる何か仕掛けをしないといけないと思う。

森地委員長

河川事業の再評価について、ご提案どおりお認めいただけますでしょうか。それでは、

継続ということでお認めいただきました。

公園事業の審議

重点審議の選定

岩崎（政）委員

公園事業については、国営アルプスあづみの公園の事業1件だけであり、これを重要審議事項にさせていただいた。

この公園事業は、昭和62年前後に計画され、着手された。当時は確かに好景気を反映して人々はお金もあり、働き過ぎはやめて、いろいろなところに出かけて行って余暇を楽しむ時代で、国、公共団体、民間、いろいろなところに公園やリゾート施設をつくっていた時代である。その当時、計画されたということは合理性があったと思われる。その後、バブル経済は崩壊して、国民はお金を失い、生活を守るためにきゅうきゅうになっている。税収は落ち、赤字国債を大量に発行して、国の負債が非常に大きい時期の公共事業は、制限されざるを得ないと思われる。公共事業というものは、国民の安全とか財産を守るために必要欠くべからざる事業から着手すべきであり、優先順位を決めて実施していくというように考えて、公園事業を検討した。

今回の再評価に係る事業部分については、B/Cで1を超えており、多くの方が利用されている実態もあるので、有効性はあると思った。残事業が残っており、それをしなければいけないのかとなると、全体の予算などを考えて、慎重に検討すべき余地があるのではないかと考えている。残事業等の有効性について特に説明をしていただきたい。

進士委員

公園が2つに分かれている。その2つの関係性や、相互の補い方をご審議いただきたい。

質疑応答

西谷委員

イ号国営公園というのは、国定公園という国立公園に関連性があると思うが、オーバーラップして範囲を想定されているのか。

事務局

国立公園、国定公園というのは、自然公園法に基づく地域を指定した利用制限をかけた公園である。イ号国営公園は都市公園法に基づき国土交通省が整備している公園であり、

基本的にオーバーラップはない。

岩崎（政）委員

今回の再評価の事業で主たる施設部分はほぼ整備が済んでいて、残事業についても用地取得はほぼ済んでいる。現在、暫定開園をして利用者があり、有効があるわけだが、今後の整備段階のときに、できるだけ予算をふやさないように工夫をすることも考えられるのではないかと。コスト縮減の可能性という項目を入れていただいたが、こういう努力をすることで、今後の予算はどのくらい縮減可能なのか。一体これでどのくらい当初予算を縮減できるか伺いたい。

事務局

お金をかけずに整備する部分として、ひとつには園路がある。森の中で市民参加でつくっていく園路や、チップをまいて市民参加でつくっていく散策路などがそれにあたる。森の中で楽しみながらつくっていく中での部分がコスト縮減になる。

中条委員

費用便益との関係がよくわからないが、費用の中で維持管理を除いて用地費と施設費で800億。次に事業費600億とあるのは、プラス用地費がかかるということか。

事務局

用地費も施設費も過年度整備してきた部分を現在価値化に置きかえている。計画での事業費とB/Cで使っている費用部分については、若干差が出てくる。

中条委員

進捗率が94%なので、あと36億だが、この36億を50年間で延ばしていくと、もっと額が出るのか。用地費と施設費で800億だが、全体金額600億と書いてある。その差の200億はどこから出てきたのか。あと36億で完成と説明している。どうしてB/Cの費用の部分は維持管理費を引いた部分が800億なのか。

事務局

細かいバックデータ資料に、費用についての現在価値化をしている資料が載っているが、現在価値化して、50年間で見ているため800億となる。

中条委員

公園供用開始後50年というのは、いつになるのか。

事務局

平成 16 年に供用を開始しており、平成 66 年までを見ている。

中条委員

そこまで延ばすと、現在価値に直すと 200 億円ふえるということか。

事務局

用地費と施設費で 800 億円になる。

中条委員

600 億円と書いてあるけれども、それが現在価値化すると 800 億円になるということか。600 億円というのは何年時点の価格か。

事務局

はい。600 億円は、計画段階の平成 2 年時点の価格である。

中条委員

平成 2 年の価格が 600 億円。今は違うのか。

事務局

今現在は、600 億円で事業を行っている。

森地委員長

計画と実際にかかった金額が違うという問題と、現在換算して減額するという話は別ではないか。600 億円は平成 2 年の現在価値でいいのか。

事務局

はい。

森地委員長

564 億は、今まで使った分の引き戻した金額とすると、工事費と計画事業費は全く同じ、と考えていいか。

事務局

計画事業費と今現在使ってきている額は同じである。

森地委員長

そうすると、この 800 億は何年価格なのか。一般的には事業開始年とあるから、これが

平成2年ではないのか。

中条委員

平成2年に600億というのとは200億の差が出てくるが、どうしてか。200万の違いの話じゃない。200億の話ですからそれは別途説明していただくとして、防災価値というのがある。これは、通常の防災事業としての費用便益ということか。

事務局

間接利用価値の防災部分である。

中条委員

その防災部分というのは、例えば河川だとか、地すべり、いろいろあると思うが、その防災事業の費用便益を当てはめているということか。

事務局

間接利用価値の防災については、防災施設、耐震性貯水槽などがあるか、ないかということ、世帯の満足度として評価している。

中条委員

河川防災の防災とは違い、公園に防災施設があるのでそこを使う人は安全ということか。

事務局

その公園に防災施設があることによって満足度が高くなる。

中条委員

それが平成27年度で6億もあるのか。環境価値は増えているが、防災価値は年々減少していくように記載されているがなぜか。

事務局

環境価値は、これからかなりの部分を開園するので、緑地機能として効用が出てくる。

森地委員長

議論が混乱するといけないので、事実関係をはっきりしておきたい。便益のほうの計算があるが、平成16年、21年には一部開園している。このときの需要推計では、便益額しか入ってない。普通に考えると、需要は何人とか数字が来て、マニュアルに従って便益額が出る。P.21の上には実績と書いてあるがどうして下は推計だけ書いているのか。一般的に観光地のお客は景気の変動を受けるから、減ったりふえたりしているはずで、この推計値

では補正したにもかかわらず、ふえていっている、1、2、3、4と。過去の部分で補正しているのは、2つ目か、1つ目までか。

事務局

全部補正をかけている。

森地委員長

予測に対する実績や、段階的な整備による客の増加といったデータはあるのか。

事務局

バックデータにはそこまで載せていない。

森地委員長

絵だけ見ているといろんな施設があるが、p.24の白い部分、これは何か。

事務局

堀金・穂高地区であるが、白い部分は休耕田になっており、計画では市民参加等によって田んぼを復元するようなエリアになっている。一部は駐車場等で、現在整備を進めている。残りの事業費で安全柵とか、園路部分の整備をしていく予定である。

岩崎（美）委員

費用対効果の便益のほうの算定の方法だが、公園整備によって生じる価値の体系があり、利用価値に直接利用価値、間接利用価値がある。この価値を適切な評価手法により貨幣換算し、事業費との比較を行う手法が、TCMととらえているが、便益のところ、直接利用価値で幾ら、間接利用価値の環境で幾ら、間接利用価値の防災で幾らと、価値がお金で載っている。わからないのは、そういう価値を足して行って、それで便益としているがそれでいいのか。直接利用価値での算定手法としてTCMを使うとすると、その便益がどうなるのか。河川環境事業のところで、それぞれの評価手法でB/Cを計算して出して、CVMも問題があると指摘があり、ほかの手法も試みており納得はできた。公園事業に対する便益はどんな計算をしているかはよく理解してないので、費用はまだわかりやすいが、便益の方がわからない。間接的に公園を利用することによって生じる価値などはよくわからない。山の中にある公園の都市防災も、よくわからない。便益のわかりやすい説明をお願いしたい。

事務局

間接利用価値については、環境の維持・改善、都市景観、都市防災という観点ではかっ
ていくところである。一般的に国営公園では、旅行費用法と効用関数法、今まで足した数

値を使っている。今回は参考としてCVMを用いた計測も行っており、結果については次回、報告させていただきたい。

進士委員

間接利用価値というのは、わかりにくい。昔は、存在価値といった。緑地というのは存在価値と利用価値があり、存在するだけでも意味がある。一般の都市公園の概念でやっているから合わなくなるんだと思う。

森地委員長

そうしたら、森林の存在価値なら、もうあるのではないか、36億かけなくても。

岩崎(美)委員

公園が存在すること自体の価値はあることは分かるが、間接利用価値はよくわからない。

森地委員長

緑地があるというが、もともと田んぼだったり森林であった。その存在価値はもともとあるから、マージナルな分だけ取らないといけないということになるか。

公園を整備することによる増加分だけがカウントされるべきで、それがここにある9億という大きな数字なのか。

事務局

環境と防災を足すと、219億と185億という金額になる。

中条委員

申しわけないが、退席しなければならない。もう一度、利用者数の推定とか数値も出していただいて、説明をきちんとしていただきたい。

笠委員

砂防とか地すべりなどのように国民の生命とか財産を守るというものと、公園では少し性質が違うと思う。この事業でも36億円残りがあり、これを行わないと完成しないとは思えない。例えば外周柵がこういう場所に必要なのかどうか。先ほどの河川の場合でも、公園的な整備はあまり国がすべき仕事ではなく、公園管理者である都道府県がむしろ適しているのではないかと。また川沿いにしても、こういう場所にしても、コンセプトとして少し手を入れ過ぎているのではないかと。川べりにいすとかが並んでいる必要があるかどうか。アクセスするための安全性とか、階段を緩やかにつくるかということが必要だろうと思うが、いすをつくったり、柵をつくったりするのは、お金をかけて、むしろ、自然を破壊しているとも考えられるわけで、転落防止柵にしても、写真を拝見する限りでは必要ない

と思う。ウッドチップで散策路をつくれれば、あとは必要なのはトイレくらいではないか。これは質問というより、意見とお考えいただきたい。

事務局

残りの区域については、公園のテーマ等にある自然体験のフィールドとして、田園部分の復元等もお金をかけない形で復元していく予定である。景観の保全の場についても、公園として今後も、整備が必要であり、実施していきたいと考えている。転落防止柵等については、過大にならないよう安全上必要な部分を整備していきたいと思っている。

河川部長

川のことでご指摘があったが、国として環境整備を川で行っている。公園をつくる場合は、公園事業者に土地を占有していただき、市町村に公園を整備をしてもらっているという例が多い。国として環境整備をやる必要性は、水辺におりやすいような階段となっているか、治水上の支障がないか、そういう2つの面できちんと見ていかないといけないということから、この辺は河川管理者である国が行い、公園のようなところは市町村が行っているとご理解いただきたい。

菊川局長

数字なども明確に説明できていませんので、根拠資料を整えたうえで、別途委員に説明させていただきたい。

森地委員長

それでは、ぜひきちんと説明できるように準備をしていただいて、検討していただきたいと思う。

それでは、きょうは結論は出さないことにしたいと思います。

道路事業の審議

重点審議の選定

岩崎（美）委員

一つは国道 468 号首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚）を重点審議案件とした。理由は、首都圏における環状道路、圏央道の一部区間として、社会的、経済的に影響の極めて大きい事業であること。また、前回の事業再評価のときに環境保全対策や住民との合意形成についての付帯意見が付されており、その後どういう対応がされたか。その後の取り組み

みについて審議が必要であると判断し、これを一つ目の重点審議案件とした。

二つ目は国道 18 号野尻 IC 関連を挙げた。この事業は、豪雪地帯での事業であり、雪対策として堆雪帯や、安全のために広い歩道が計画されている。一般的な事業と比較すると、費用が増加し B / C が低くなる傾向にある。日本のように、極めて地理的、季節的にも、気候的にもいろいろ多様性があり、地域性が強い事業で、かつ、それへの対応が B / C に影響するという事業評価について審議が必要だと考え、重点審議案件の 2 件目とした。

森地委員長

最初の金沢～戸塚については、特に前回から議論になっている地元対応や、広域の環境をどう考えるのか、このようなことが前回、議論になったと記憶している。その後のデータ等も見て議論いただきたい。

もう一つの野尻 IC 関連は、地方部の道路で、安全や防災目的などいろいろな意味があり、観光地でもあったり、こういう道路をこれからどう考えていくのか、大変重要な案件として、そういう視点からぜひ議論をお願いしたい。

質疑応答

岩崎（政）委員

5 年を経過した再評価の事業すべてに共通していたことだが、平成 16 年当時の計画交通量に比べて、今回の計画交通量がほとんど減っているのはなぜか。測定方法の変更などがあったのか。

事務局

平成 16 年の評価時には平成 11 年の道路交通センサスをもとにした将来予測をしている。今回は平成 17 年のセンサスをもとにした将来予測をしており、平成 11 年と 17 年を比較すると、全国的に交通量が落ち込んでいることと、あとは将来のフレームについても見直しがあり、必ずしも人口が伸び続けるというフレームを使っていないので、それらが両方影響して計画交通量がすべての事業について下がっていると思われる。

岩崎（美）委員

国道 4 号石橋宇都宮バイパスについて、全区間の用地取得は既に完了していて、計画的な工事の推進が可能である、と書いている。一方で、供用開始年度が少し後ろにずれ込んでいる。既に用地の取得が完了していて、計画的な工事の推進が可能でありながら、後ろにずれ込む理由は何か。

事務局

用地の取得はすべて完了している。前回の評価時には平成 23 年の供用を目指していたが、

そこから5年間の時間の経過の中で進んだ事業の量を勘案すると、平成23年度までに残りの事業を終わらせるのは困難であり、平成26年の供用となった。用地等も特に難航した状況ではなく、残りの事業を再度精査するとこのようになった。

岩崎（美）委員

おくれてしまったことの主な理由として何があるのか。

事務局

現場の実情として、工事の難易度や、関係機関と協議をしたとき規制できる時間帯の制限などがある。また、予算の事情もあり、ここ5年間必要な予算が完全に計上されていたかということも含めて勘案すると、少し事業におくれが生じている。

岩崎（美）委員

468号の件は、前回の付帯意見として、環境の問題と合意形成の問題と2点あった。これについてはそれぞれ対応してきたという説明だが、前回と比べて合意は形成されつつあるのか。環境保全に対して新しい手法ができたのか。その手法を導入しながら、よりよい環境対策が進展しているのか。5年間の結果、実績というものを説明いただきたい。

事務局

一点目として、合意形成がすべての住民と完全になされているかということ、そのような状況ではないと思っているが、地元横浜市の栄区が行っているまちづくり行動計画の中に横浜環状南線が盛り込まれ、合意形成に向けた努力は着実に実っていると考えている。

環境保全の取り組みでは、新しい技術が出ているものは当然、真摯に取り込む努力をしている。一つの例だが、植樹の際に、地域性の苗木という外来種ではないこの地域でのものを育てて植樹しようということで、環境保全のためにできる努力はいろんな専門家の方のご意見を聞きながら実施しているという状況である。

西谷委員

前回、環境に関してシミュレーションの結果を使っている議論されていたが、シミュレーションの結果を検証するようなデータというのは、その後とられたのか。

事務局

今回も、前回同様、シミュレーションの結果である。交通量が置きかわったので、新しい交通量で算出したとお考えいただきたい。

前回、さまざまなご議論をいただいたが、きょうまでの間に、この内容の妥当性について一般的な手法を超えて何か検証するような作業は行っていない。

事務局

前回の再評価のときに、話題になった三次元シミュレーションについてだが、シミュレーションは平成 16 年に出されていた道路環境影響評価の技術手法に基づいている。このマニュアルが、2007 年（平成 19 年）に更新になったが、その後も三次元シミュレーションの採用は行われず、従来の手法を採用することになっており、今回も前回同様の手法を使用している。

西谷委員

亀戸小松川立体では、T 型（橋脚）の一体化になっている図が出ているが、阪神・淡路のときの教訓は、T 型は転倒するので危ないということだったと思うが、この形でも大丈夫なのか。

事務局

現在の計画を示しているが、実施する前に今のような指摘も踏まえ、再度設計を精査します。

岡部委員

468 号では、安全・安心な国土づくりに関する視点が述べられているが、2カ所の医療センターに対する搬送時間の短縮など、これは大きなベネフィットになると思うが、これは2カ所だけなのか。それから、地元の自治体としては安全・安心なものに対してしかるべき評価があるかと思うが、その点について説明をお願いしたい。

事務局

資料で例示をした件については、網羅的に記載することが困難だったので例示とお考えいただきたい。

後段については、救命救急医療という観点で、災害時のことも含めて、命に関連する問題として、道路整備に期待する声は多数、自治体からいただいている。

岩崎（政）委員

同じく 468 号に関して、住民から反対があった部分について、どのように改善がなされたかということに関連して、橋梁部分になる部分を地下構造に変更できないかという住民の方の意見があり、いろいろとご検討した結果、それをうまく取り入れることはできなかったという説明だった。具体的にどういう検討をして、その結果、どういう理由でこれがうまくいかないという結論になったかをもう一度ご説明いただきたい。

事務局

相当たくさん議論をしているので、象徴的な部分を説明しますと、p.14 の右側の図の

赤が現在の計画線で、青が住民の皆様が希望されている構造です。青の構造に変更しようとする、右側の釜利谷ジャンクション、横浜横須賀道路とのジャンクションの構造が大きく変更になり、釜利谷ジャンクション周辺の改変面積が非常に大きくなるということが1点。

また、施工の際も地下で分合流する構造となることから、トンネルの安全性にも非常に影響が出るということで、技術的にこれは困難であるという結論に至ったということである。

岩崎（政）委員

その判断の課程で、第三者による委員会が開かれたと書かれているが、具体的にはどういう委員会なり検討会が行われたのか。

事務局

学識経験者として、トンネル技術の専門家の先生を中心にご議論をいただいた。技術的に住民の希望する構造をとり得るのかどうか。とれるとしたときに、どういうリスクがあるのかということをご議論いただいて、今のような構造になっている。

佐々木委員

大気汚染の問題だが、この468号を整備することによって地域全体としては相当環境がよくなるだろうと。それでよろしいですか。

事務局

はい。

佐々木委員

実際道路をつくる場所は、もともと道路はなかったわけであり、その周辺はかなり大気汚染の問題が出てくるということで、それに対して予測をしてみたところ環境基準は満たすということだが、本当にそうなのか。(地域の皆様は)多分不安になるころだと思う。過去の事例で、同様に都市部でないところに道路をつくったというような事例があるかと思うが、そういうところはその後どうなったかという検証は実際されているのか。

事務局

ご指摘の件は、道路により、整備がなかった場合とあった場合の比較ということになると思うが、道路以外も整備が周辺でなされる場合があり、その影響というものを別の箇所に当てはめるのはなかなか難しいところがある。既に開通した区間でそのような検証をすることがあるが、特に環境基準を超過している箇所について原因を分析し、その結果を他の事業中の区間に当てはめることについては、手法が確立しておらず難しい問題になる。

一般的には、バックグラウンドが違うので、似たような構造でうまくいっているから、こちらもうまくいくとか、うまくいかなかったからうまくいかない、とはならないだろうと思われる。

佐々木委員

実際に完成した場合、その後にモニタリングということはされるのか。

事務局

個々に環境影響評価法や条例に基づいて行っているアセスの中で、アセスの事後調査の計画を県と国が相談しながらつくっており、その内容に沿って事後調査を行うことがある。

佐々木委員

万一、想定外のことが起きてよくない結果が出てきた場合には、またそれに対する対応をするのか。

事務局

アセスの計画書などに、追加的な環境保全措置を講ずるとうたわれている。

秋山委員

トンネルの工法は難しいという技術的な判断が出たということだが、資料には施工法を引き続き検討する、と書いている。例えば技術的によりよい施工法があるのか、その辺の見通しはどうか。

事務局

不断の努力によって、施工が完了するまで常に最新の技術に目を光らせるということになる。例えば、今考えられるだけでも低騒音、低振動の重機を使うとか施工する際の工夫というのものもある。現時点のものは当然のこととして、それ以降のものについても、順次開発されるものを比較検討しながら取り込んでいこうとしている。

秋山委員

今のお答えは、施工期間中の対策であり、むしろ住民は施工期間中は我慢できてもその後を心配されていると思うが、その辺のとり得る可能性というか見通しがあるのかどうか。もし検討対象として挙げられるようなものがあるなら、教えていただきたい。

事務局

地元との話し合いの中で既にもうお話ししているものもあるが、例えば一般的に、遮音壁を設置するとか、遮音壁の高さをより高くする。あるいは遮音壁の素材を変える、舗装の

素材を変えるなど、そういったことについてはコストとの関係は当然意識しなければならないが、一般的に実施可能だと考えている。それ以外にも、これから新しく出る技術についても、取り込む余地があるのならば積極的に検討していきたいと考えている。

森地委員長

私のところに要望書が来ている。局長あてにも、同文と書いてある。また、先ほどこの会場に入りたいという要望があった。理由は東日本道路会社が入っているのではないかとということだったが、委員会の映像が流される前にご説明があったが、その辺の説明がされていなかったかと思うので、事務局からこの要望書の中で今までの説明にはないことがあればお答えいただきたい。

事務局

いずれにしても適切に施工し、引き続き住民との合意形成に向けての努力をしてまいりたいと考えている。

事務局

東日本高速道路株式会社がこの委員会に参画している理由は、この 468 号高速横浜環状南線については、当整備局と東日本株式会社の共同事業ということであり、合同審議としている。

森地委員長

それでは、この案件について、審議は尽くされたということによろしいでしょうか。

それでは、468 号についてですが、前回付帯意見としてつけた事項、これはまだ継続中の案件であると思う。それから、事業全体について、ここでストップするという理由は今までの審議の中で出ませんでしたので、引き続き環境対策、それから住民との合意形成、こういうことについて努力を続けていただく。こういうことにしたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、そういう付帯条件付で事業継続にさせていただきたいと思います。

この厚いレポートを、随分時間をかけて読ませていただきましたけれども、議事録がきちんと入っているので、雰囲気がよくわかりました。中に、もうちょっとちゃんと説明したほうがいいのに、という箇所もいろいろありましたので、ぜひ現場のほうでも誠実に対応していただければと思います。

それでは、大変時間が超過して恐縮でございました。以上で議事次第 3 . の審議を終了したいと思います。