

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成25年度第10回）

議事録

■重点審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・中部横断自動車道（八千穂～佐久南）

（上記事業について事務局から資料2-2-①により説明）

○清水委員長代理

この発生土につきまして、現地の状況を若松先生に御調査いただいたということで、事務局のほうからその説明があるかと思えますけれども、よろしいでしょうか。

○事務局

12月4日、若松先生に中部横断自動車道の現地視察をしていただいております。場所は2カ所見ていただきました。1カ所目が岸野地区で、切土と盛土の部分です。それからもう1カ所が佐久穂地区で、大規模な断面で100万立米の切土が発生する場所を見ていただきました。その中で粘性土や軟岩の地質状況の確認、それから実際に改良しています改良材の確認等々を行いまして、現地視察後に意見交換会も行いまして、いろいろとアドバイスをいただいたところでございます。

以上です。

○清水委員長代理

そうしましたら、若松先生、何か御視察いただいたことで御意見ございましたら、よろしくをお願いします。

○若松委員

12月4日に現地を見てまいりました。掘削した土というのは、実際に現地を見ますと、雨の後というわけではございませんが、非常にぬかるんでしまっておりまして、その上を歩くと靴の裏にベタベタとくっついて、だんだん靴底が厚くなるような、そんなような土でございました。

今回、発生いたしました火山灰性粘性土は、一般に東京や神奈川、関東地方全般に見ら

れる関東ローム、いわゆる赤土と言われる土の間でございます。中部横断自動車道ルート沿いの地盤条件でございますが、既に供用されている区間が砂れき質の台地という非常に安定した、かたい地盤を通過しているのに対しまして、今回事業評価の対象となっております佐久、小諸から八千穂にかけてのルートは、八ヶ岳連峰と一般に呼ばれる火山のすそ野を通っております。供用区間と今回工事中の区間は全く地盤条件が違っているわけでございます。

火山山麓の地盤の特徴でございますが、まず表層の堆積物が火山帯の岩盤ではなくて、火山から噴出した、火山灰や火山礫、あるいは火山性の土石流ですとか泥流ですとか、火山から流れ出したものからなっております。このため、長い火山活動の歴史の中で色々な方向に積もったり、流れたりするものですから、堆積物の種類や厚さが平面的にも深さ方向にも非常に均一というのが火山山麓の地盤の大きな特徴でございます。したがって、地層の状態を予測するのが非常に困難です。普通の堆積となりますと、水平に層をなして堆積しますが、非常に不均一の堆積構造になっておりますので、地層の予測が非常に困難。特に今回の事業区間の15キロに関しましても、当初は森林で覆われていて地層を観察できる場所が恐らく非常に少なかったかと思えます。また先ほど所長から御紹介がございましたように、限られた場所を手掘りで掘削して地盤調査や土質試験をされたということで、地盤の状態の推定にも限界があったものと思われま。

次に火山灰質粘性土でございますが、この粘性土に関しましても、先ほどちょっと御紹介がございましたけれども、一般論といたしまして、静的強度と言ひ乱さないときの強度、こね返さないときの強度は非常に大きい。例えば赤土を垂直に切りましても、その状態では崩れてこない。そのような状況でございますが、一度、地山を崩すと強度が著しく低下するという特徴がございます。これは佐久という場所だけではなくて、火山灰質粘性土の大きな特徴でございます。土が多孔質で水を多く含んでいるという特徴がございます。ふだんは安定しておりますが、一度こね返すとどこからともなく水がしみ出てきて、土が流動化して、絞り出された水によって非常に地盤が軟弱になってしまうということでござい

ます。先ほど関連資料ということで、写真がありましたが宮城県沖地震で現栗原市の築館町というところで滑った斜面でございますが、これも同様の火山灰質の盛土の滑りでござい

ます。その地震の前は全く乾いた状態でございましたけど、地震による揺れでだんだん水が絞り出されてきまして、最後はドロドロの状態流動滑りが発生して崖から離れた田んぼ

まで崩土が流れてきたような状況でございます。長さ80メートルにわたって滑ったわけ
でございます。火山灰質粘性土は、ふだんはある程度安定しているけれども、乱すと非常
に危険。特に振動を与えたり、ブルで転圧をしたり、さらには地震が来たりするときに、
非常に大きな危険をはらんでいるということがございます。

関連いたしまして、台風26号で発生しました伊豆大島の土石流というのも、三原山の
火山灰の土が原因でございますので、その怖さは想像していただけるかと存じます。

以上のことから、このような地盤の盛土に当たりましては、やはり石灰系の固化剤など
を使って地盤改良する、今後の災害の防止の観点からも、こういった対策は必須となると
考えております。

以上でございます。

○清水委員長代理

先生、ありがとうございます。

それでは今の御説明も踏まえまして、本件は発生土の処理に伴う事業費の増加から重点
審議案件ということでございますので、これから審議を進めたいと思います。御意見等ご
ざいましたら、よろしく申し上げます。

○加藤委員

今回の問題は2割5分から3割上がるという中心が発生土の処理というところにある
かと思います。14ページについてお伺いします。

14ページの上の四角囲いの中の②です。ここに、②のところに調整を進めていたが、
搬出時期が合わずということになっているんですが、契約は当然、計画の段階でやってい
る。新直轄になったから国が全部やってくれると考えて県がやらないのか。これは県のほ
うが調整できないわけですね。県で進める道路改良の現場に搬出するというのでやって
おられた。県の責任でやっておられた。それで県が相手が国だからモラルハザードが起こ
ったのかということをお聞きしたいんですけど。

○事務局

県の事業の改良工事に発生土を持っていこうと調整を進めていたのですが、県の工事時
期と中部横断自動車道の土砂が発生する時期が合わなかったということで、取りやめにな

った事例でございます。

○加藤委員

ということは、時期が偶然外れたということで、県の努力が足らんとか、そういうことではないんですね。

○事務局

ないです。

○清水委員長代理

ほかにございませんでしょうか。

では私のほうから1点お聞きしたいんですが、公共建設工事のリサイクル原則ということで、いろんなところに発生土を割り振りしなきゃいけないということですが、それは現時点でどんな工事が進められているか、あるいは中止になるかに依存して、このように、かなり発生土の処理については当初から予測不可能な分で、74億円ですか、発生したというように解釈していいと思いますが、今後もこういうことは十分あり得るんじゃないかなと思います。今後、事業進捗していく中でまた出てくる。当初定されていたところから、やはり受け入れられないというようなことがあれば、費用増額というのは今後も、避けられないと考えてよろしいんでしょうか。その辺はどうでしょうか。

○事務局

今回の場合、当初3カ所ということで事前に協議させていただいており、最短の箇所で計画していました。実際この場所については長野県を通じて市町村に、公共工事はありますかと意見照会し選定していたものです。工事の段階になったときに搬出場所が当初の計画よりも遠くなったということで、運搬費用が増加するという状況になってしまいました。

○家田委員長

だから今後はどうするんだという質問でしょう。

○事務局

今後は、県、それから市町村と事前協議しながら、場所の特定についてはなるべく、当初の段階から精度のいいものにして、確率を上げていければと思っております。

○局長

ちょっと事務局のほうに答えてもらいたいんだけど、要するにこういう事例というのが今後あるのかどうかということなんです。多分、先生がお聞きしたいのは。もちろんなるべく合うようにやるのは当然なんですけど、やってみた結果、こんな形で後からどんどん変更されるものが今後出てくるのかどうか。だから道路事業全体の中でこういうケースがまれなのか、あるいはよく起こるのかということをも、先生はお聞きしたいんだと思うんですけど。これは道路部のほうから答えられないですか。

○事務局

実態としてはですけども、既に関東だけで100以上の事業を今動かしているんですけども、こういったものが正直、出てくる可能性はあると思っております。まだそこから先、新たに事業化していくものもございますけれども、そういったものについて、例えば最近であれば計画段階評価などで事業の構想段階から広く県とか市にも入っていただいて、地域の住民と話をしながら構想を練り上げていく、そのような取り組みもしていますけれども、そういった場などを通じて、地域と計画全体、構想のあたりから議論していくわけですから、そういった受け入れ先との調整も、今後はもうちょっとスムーズにやっていけるのかなというふうに期待しております。そういったものを通して、こういった事態が極力発生していかないように努力したいと思っております。

○企画部長

この事業の中で、今後予定している変更後の予定箇所、やっぱり同じように時期が合わなくなって、また違うところを探さなければならない、そこはないんですかという御質問は。

○事務局

この8カ所については既に協議して、ほぼ、この計画で固まっております。

○清水委員長代理

なかなか難しいなというところで質問しましたが、これだけの切土が出てくる工事というのも珍しいのかなという中で、努力していただければと思ひまして、質問させていただきました。

ほかには何かございませんでしょうか、本件について。

○蟹澤委員

基本的なことを教えていただきたいんですが、運搬費用が少し遠くなったとかバラけたということで、やっぱり60億円というのは物すごい増えているのですが。計算の仕方というのは、例えば現場の常識で言うると立米幾らであるということで、距離が例えば何キロか伸びたところでそんなに、倍になるのかなという感じはしないんですけども、これは何か計算式というのが決まっていて、距離というのがそんなに効いてくるものなんですか。

○事務局

運搬距離に比例しまして、ダンプですと、運搬距離が10キロ延びると倍以上高くなる、単価的には。そういったオーダーで増加します。

○加藤委員

さきほどの話の続きになりますが、それをモラルハザードと言うのでは。県が責任を持って推薦されるわけですから、県に何のペナルティーもないというのはちょっと非常に不思議に思いました。場所は県が推薦されるわけですね。そのチェック体制はないのか。あるいはそういうことに関して、県には何もペナルティーがないのか。直轄事業として国に任せるから、つまりコストを全部国にお任せするから、もういいということですか。

○事務局

逆に、130万立米の受け入れ場所がこれだけ確保できた、そういう状況なのです。

○加藤委員

最初の段階で計画が変わったのですね。そうすると、今後また県が計画通りいかないと

言われたら、またこのようなことが起こるということですか。そのときのコストを県は何も負担しないということによろしいんですか。

○事務局

県は費用の負担はございません。

○加藤委員

こういうことがあったということの県へのフィードバックもないんですか。今度、県が甘い計画を出してきたら、どうなるんですか。またこういうことが起こるということですね。

○事務局

県の計画というよりは、県を通じて、こういった残土を受け入れる場所があるかどうかを照会してもらっているということです。

○事務局

県は協力しないとか、そういうことではなくて、まず県は直轄事業負担金事業を出しております。その上でさらに我々として土を何らかの形で処分しなければいけないんだけど、タイミングが合えば我々のほうで引き受けますよと言ってくれている立場なんですね。その中でいろいろと工程の調整をしても合わない場合にペナルティーとして事業費を取るとするのはさすがにどうかなというところもあります。その中で実際にほかに8カ所を用意したんですけれども、それは単に自治体、地元の小さい自治体ですから、自治体だけではやはり企画立案して提案していただけないんですね、かわりのところを8カ所つくっていただいたんですけれど、そういったときに県のほうに間に入ってもらって、実際に自治体と、かわりになるような、例えばこの地域からもっとずっと遠いところまで運べば、その分だけ運搬距離も伸びますので、やっぱりコストもどんどん上がっていくんですけど、そうならないように、せめてその外側ぐらいで受け入れる場所をつくってもらうような、そういうものに自治体と一緒に汗をかいていただいたりとか、そういう形で御協力いただいています。

○加藤委員

相手がNEXCOだったらどうなのかということなんですね。今回は新直轄になったからどうかということが根底にあるのです。県にとってはそのあたりはどうなのでしょう。

○事務局

それは関係ないと思います。

○加藤委員

制度上変更は関係ないのですか。

○事務局

関係ないです。単に事業の都合が合わなくて、残念ながら受け入れられなかったというだけです。それがNEXCOだったら事業スキーム的に費用負担が変わるとか、そういうものではない。

○加藤委員

県は国だからお任せできるとか、そういうことはないんですね。

○事務局

そういうことも実態としてはないです。地元の自治体としては、県も含めて、早くつくってほしいと、かなり強く、我々も要望を受けている事業でして、その中で土が受け入れられなくなったので、県はかわりに受け入れられる場所を8カ所を一生懸命自治体とつくるというのが実態だと思っていただいたほうがいいと思います。

○加藤委員

わかりました。

○清水委員長代理

よろしいでしょうか。かなり広域に受け入れてくれるところを探す段階で、県の協力もあったところだと思うんですね。なかなか大変な発生土の処理だと思うんですが。

ほかにございませんでしょうか。どうぞ。

○池邊委員

今の発生土壌の処理の問題はしようがないのかもしれないんですけども、要するにそのほかにもこれだけあるというのがどうも解せないんですけども。先ほど若松先生が現場視察をなさったということで、当初は手動というか、での調査しかできなかったからというお話なんですけど、この辺の火山灰質粘性土というのは広域にあるわけなので、そんなにボーリングができなかったから、ボーリングの精度が甘かったから、しかも非常に昔であればまた別なんですけど、平成17年ですよ、という段階から5年間ぐらいの間の中で、そんなに差が生じるほどの甘いボーリングだったのかという、そういうお話が一つと。

あと、そのほかにも埋文の話ですとか、あるいは関係事業協議とか、要するにそれが全体として積み重なって今回の非常に大きな額になっているのであって、関係事業の事業費の増加なんかも、粉じんだとか歩行者だとかというの、要するに平成10年以降ぐらいであれば、割と小動物だとか、そういう部分も当たり前かなとは思んですけども。あと埋文の辺も、この地域は非常に遺跡が多いというの、どういうものでもともと調査なさったのか、18カ所というのが上がってきたのかわからないですけども、道路事業のように、深さも違うようなものやっつけていけば、このような史跡は、この辺は非常に宝庫であるということは自明の事実という感じがするんですけども、その辺がどの程度、当初の事業費の積み上げの段階で精度が甘かったと言うべきなのか。

要するに搬入がだめになったということは、リサイクル方法とかいろんな関係でわかるんですけども、そのほかにもどんどんほかのことにも広がっているということに対しては、当初の事業費積み上げの時点での精度をどのようにお考えなのかということをお伺いしたいです。

○清水委員長代理

よろしいでしょうか。ボーリングの精度とか、あるいは埋蔵文化財にしても、この地域の特殊性とかを踏まえれば事前にもう少し読めたんではないかという御意見だと思うんですが。

○事務局

まず最初のボーリング調査でございますけれども、ボーリングだと試料採取が、試験をやるには土量的に少なく、当初は、浅い部分について試料採取して試験を行ったわけです。ですから最初の段階で、ボーリングでたくさん掘って調べれば部分的には可能なところはあると思うんですが、全てそれでやることは、当初の段階では難しいと思っております。

それから、用地が買えて、重機が入ることによって、試料採取もできますので、当時はコーン試験を、工事に入った段階でやるようになっておりました。最近はなるべく、こういったことがないように、調査についてはもっと精度を上げるようにはなっておりますけれども、平成17年度当時はまだ施工段階においてやるような状況もございました。

それから埋文調査については、県の教育委員会に照会しまして、既存の文献等々を、近場のところのものも勘案して、どれぐらいあるかという遺跡の数とか面積については、当初は 県からいただいて、うちで事業費を積み上げて実際に現地調査していただいたときに、新たなものだとか、面積的に増加になっているという状況でございます。

例えば先ほどありましたけれども、古型マンモス。これはトンネルを掘っているときに出てきたのですが、こういった、ほとんど想定されていないものが出ているような状況もございます。

あと動物の関係ですけれども、山地部については鹿が結構進入してきますので、当初の1.5メートルのものから鹿対策として防護柵の高さを変更しております。現在、市街地部について供用しているところについては、1.5メートルでもいいわけですが、供用してみて、山地部になると鹿が出てくることがわかってきまして、今回はこういった動物に対して防護柵を強化しております。

○事務局

何点か補足させていただきますけれども、ページで言いますと、例えば16、17ページあたりをちょっとごらんいただきたいんです。特に17ページの土砂の材料試験箇所という図面があるんですけど、この路線、山の裾野とは言いながら、かなり山側に入ったところを走っていきまして、現地に入ることがなかなかできない。平成17年ぐらいですと、まだ用地もほとんど買えていなかったですから、北側のこの間、23年供用したところに全力で取り組んでいきまして、ほとんどまだ用地を買っていなかったもので、なかなか入れなかった。どれぐらいの道路であれば入れたかという、1ページ前の16ページの環境整

備ですね。土砂を搬入するために、一部の場所においては、広げたり、下に砂利をまいたというふうに資料がありますけども、こんな感じのものが何本か、実際にこの沢に沿ってあるだけのところなんです。

ボーリングなんかも、近傍でこういったシャビーではありますけれども、入っていけるところがあるところでボーリングをして、せめてというところで何か所か地表で土をとれるところで試験をしてみたというのが、できることだったというのが。

その後、23年に北側が供用して、こっち側に入ってくるに先だってある程度計画的に用地を買ってきまして、それで実際に現地でこねくり試験なんかをやってみた結果として、これはだめだという話になってしまったということだというふうに、御理解いただければと思います。

マンモスの件につきましては、想定外という話だったんですけども、県のほうで埋蔵文化財の包蔵地などを公表しております。そういったものには載ってなくて、トンネルを掘っている中で変なものが出てきたので、教育委員会に預けてみたら、それがマンモスだったという話で、みんなで大騒ぎになったという事件がありまして、実際にそういう、かなり想定外のことが山のほうに実際にアクセスして掘ってみたら、いっぱい出てしまったということでございます。

それから、ロードキルの話なんですけれども、動物に対する対応というのは、それなりにやってきてはいるんですけど、供用しているところの北側でも、山に近くなってくると、小動物が、やっぱり鹿なんかを想定して、1.5メートルの高さでやると、下側を抜けて、それがべたっと轆かれて、それを少しでも避けようということで、より山側のところでは、下側にもそういったすき間をつくらぬような対策をしようということで、構造を見直したりとかですね。あと実際に用地買収の最終段階になって、想定していた工事用道路がどうしてもとれないのでとか、あと、実際に供用間際になって、最終的な周辺の道路の整備状況なんかも踏まえた、警察との協議の中で、やっぱりこれではまずいだらうみたいなのがどうしても出てくるんですけども、そういったものを事業の最終段階になってきて、その前に一式総ざらえをやらせていただいた結果として、いっぱい細かいものも含めて出てきたということでございます。

○池邊委員

ちょっと確認なんですけど、そうすると、この動物侵入対策の実施については、予算は

当初は全く鹿以外のものは計上されていなかったということでしょうか。

あと、埋文は、新たな遺跡という意味ではなく、そういうマンモスとかが発生するなど、18遺跡が、29遺跡にふえていますけれども、別に新発見の遺跡ができたというわけではなく、そういう遺跡を掘る段階で、埋蔵文化財の掘削の費用とか、調査費用そのものが拡大したということなんでしょうか。

要するに、当初、どのくらいを見込まれていたかということ、具体的にはお聞きしたいんですけども。プラス7億円というのが当初の何%増ぐらいなのか。

○事務局

大体倍くらいですね。

○池邊委員

やっぱり倍くらいですか。

○清水委員長代理

よろしいでしょうか。

○楓委員

参考までに教えていただきたいんですけども、八千穂から長坂の区間はNEXCOが整備されているのでしょうか。

○事務局

八千穂から長坂というのは、その南側のほうですか。それは、まだ事業として起こしていない状態です。先ほど私のほうで事業の構想段階で、計画段階評価という名称ですけども、やっておりますと。住民の方とかの意見を聞きながら、構想から練り上げていくという取り組みを計画段階評価と呼んでいるんですけど、この長坂から八千穂の間については、まさに今、それをやっている状況でして、ルート帯、道路は大体どのあたりを走っていくかというのを議論して行って、今後、都市計画とかを視野に入れながら事業を進めていく、そういう段階でして、まだ具体的に現場で何かやっているということではございません。

○楓委員

そういう意味では、ここも同じような火山灰などの非常に困難な地質であるという可能性があるということで、それも折り込んでこれから計画をされていくのでしょうか。

○事務局

今後の話になりますけれども、そういったあたりは考慮して、検討が進んでいくんだと思っています。

○楓委員

ありがとうございます。実は、観光面で申し上げますと、この中央道と上信越道を結ぶというのは、非常に重要な位置づけだと思っています。富士山周辺の観光客が一段とふえておまして、中央道からのお客様が広域に日本を回っていただくという意味では、非常に重要な道路です。できましたら、この八千穂、長坂間も早急に進めていただけたらと思います。

○家田委員長

やってみないとわからないというところは常にありますから、それが、だけど度を過ぎているかどうかの問題だと思うんだよね。

それから、事前の努力が十分だったかどうかという問題だと思うんですよ。それとも、地盤工学的な面から見れば、専門家の若松先生がおっしゃっていただいているので、そこはよくわかったなど。やってみたら、掘ってみたらこんなになっていたのも、しょうがないよねと。これはしょうがないって感じがするんだけど。ただ、ちょっと資料をもうちょっと充実したほうがいいと思うのは、先ほど蟹澤先生がおっしゃったところで、確かに距離は外れるけど、60億円になるのか、これを計算するというあたりは、やっぱり資料が足りないよね。だから、そこをちゃんとしていないとは言わないんだけど、説明できる資料を添付されたらどうですかね。それが1個ね。

それから、やってみないとわからないからこそ、感度分析をやっているわけですよ。事前の評価あるいは途中の評価でもね。コストが1割上がったらどうかとかやっているわけじゃないですか。だから、その範囲に入っている話ならば、まあ仕方がないとせざるを得ない。だからこそ感度分析をやっているんだから。だけど、そこから逸脱しているよ

うなことだとすると、その現場の特殊性ということを立証していただかなきゃいけないし、もしくは何かの事情で十分な調査がしかねる、非常に難しい状況であったみたいなのが欲しいですね。

だから、先ほどの非常に問題の多い土質であるということもマッピングして、なるほどここのところだけ、そこが妙に集中しているじゃないですかなんていうのを見せていただくと、運が悪かったねということになるんですけどね。ちょっとそこら辺のリアリズムが足りないような感じもしないでもないですね。

それから、純粹に1個質問なんだけど、確かにH17のころには、施工が始まってから調べてやりましょうねということだったというふうに、先ほど御紹介があったんだけど、前回の再評価は、3年前ですね。そのときに比べてコストが上がっている話でしょう。ということは、H17のころにはああでしたという話じゃなくて、じゃあその後、何か仮にルールが変わったのかどうか知りませんが、変わったにしても、前回のときには間に合わず、この3年間でこれを状況の変化として計上せざるを得なかった理由というのが、ちょっと聞きたい。特に、用地買収はH22で96%で、今回は全部終わっているということですから、わずかこの4%のところのおかげで調査に入れなかったのかどうかという質問でございます。

○事務局

例えば11ページの用地と工事の着手率といいますか、進捗率といいますか、青と黄色、中を見ると、前回の時点でそれなりに工事着手していたんじゃないかと思われると思うんですけど、どうしても工事最初に外から搬出入できるそれなりの道路から、大規模な切土をするところに向かって、長くなるときもあるんですけども、パイロット道路、工食用道路をまず入れていくんですね。そういった工事も含めて着手していれば工事中という表現にさせていただいています。

当時は、実態としては一番時間がかかるであろうトンネル部にだけは、それなりの工事が入っていたんですが、実態としてはまだ大した工事ができていなかった。要は表層にトラックを奥まで入れるための舗装とかをしていただけだったと。実際にそれができて、トンネルをそれなりにつくりながら、大規模な切土をしだしたのが、この二、三年だったということだというふうに御理解いただければと思います。

○家田委員長

だとすると、ここの資料で欲しくなるのは、この11ページの図で、この黄色と青がまだらになっているでしょう、バーコードみたいに。上の図で黄色いところで、今回この3年間で調べてみてやってみたら、いやいや出ちゃったんですよという図が欲しいよね。そこで説得ができるというものであって、いや、実は青いところでしたという、それは困るからね。そういう少し、ちょっとこうエビデンスをもう少し強化していただければどうかと思いますけどね。

○清水委員長代理

ありがとうございました。今の意見を踏まえて、特殊性とか、今回増額になった、もう少しエビデンスというのを充実させていただくということをお願いしたいと思います。

それで、本件、この辺でまとめさせていただきますが、火山灰質のところ、扱いにくい土であるということと、それから当初予定していたところで処理ができなかったこと、事業進捗に応じて埋蔵文化財が見つかったこと。全般的には、想定しにくいところで増額になっていると言われるのもわかりますが、こういう事例でかなり増額になったというのは、一つのレッスンとして、また同じようなところでこういうことが起きないように、十分、先ほど先生方が言われた資料、それから今回の特殊性とか、あるいは運搬費用の増加、60億円の内容がきちっと説明されるなどの、一連の資料と今後のレッスンになるものが充実されるということを前提に、この案を了承したいと思いますけれども、委員の皆様、どうでしょうか。

○局長

ただいいただいた貴重な御意見だと思います。この資料の構成もちょっとまた事務的に考えたいと思いますけど、その事業の必要性とか、そこら辺が結構あるんですけど、多分その辺はもう前回も見ていただいているので、必要性とか効果とかというよりも、今回のように、これだけ大きく動いた場合は、なぜ動いたのかというところを家田先生がおっしゃったように、もう少し数字も入れたりとか、それから、まさにおっしゃるように、それが何で3年前はわからなかったのかとかということについて、きちっと御説明できるような、そんな資料構成を今後考えたい。こんなに増えることはないと期待していますが、それはやってみないとわからないものですから、もしそうなったときは、そういうふ

うにすると。

結果的に、これでB/Cが1を超えているからいいじゃないかとか、そう開き直るのではなくて、ちゃんとやりたいと思いますので、また御指導お願いします。

○家田委員長

そのとおりだと思うんですね。去年だったのかな、おととしかな、とにかく過去の事例をみんな調べてもらって、再評価も含めてかな。それで、当初の事業費と、その後の事業費を比較してみると、決して大きく外れているわけじゃないんですね。失礼ながら思ったよりずっとよくまとまっていた。だから、全面的にひどいことになっているって感じはしないんだけど、時々、特に地盤系のところでえらく苦労しちゃっているところがあるねというのが、時々出るんで、それはやっぱり今後に向けて、なぜそういうことにならざるを得なかったのか、それが特殊なのか、何かマネジメントの方式を変えることによって、それをいくらかでもリスクを回避できるのかという、常に努力が必要だという意味で、きょうは皆さん、徹底的に御議論いただいたと思うんですよ。これは大変前向きでございましたよね。

それから、今、局長がおっしゃったように、何というんでしょうかね、3年たったらゼロから全部まで、何でもかんでも端から端まで全部見直したって、これはしょうがないんですね。というのは、3年前と今の状況で、何もほかの条件は変わっていないところについてもう一回計算したって、同じに決まっていますからね。もちろんルール上はそれをやってもらいますけども、やっぱり一番集中して審議すべきは、一番変わったところ。費用が上がっちゃった点もあるかもしれないし、あるいは用地買収が妙にかかっちゃっているかもしれないし、あるいは状況によっては、ほかのプロジェクトが状況が変わって、交通量が大きく変わってしまうかもしれないみたいな。要するに、変わるというところをチェックするからこそ、そして、それを将来に向かって活かすからこそ再評価なので、同じことを繰り返しやるなんてもったいない話ですから、ぜひ局長がおっしゃったようなところに重点を置いていきましょう。

資料のつくり方も、説明の仕方も、また議論の仕方もそこに力点を置いてというふうになると、大変建設的なものになると思うので、どうかよろしくお願ひしたいと思います。意見でございます。

○清水委員長代理

ありがとうございました。

それでは、本件は継続ということでした承したいと思います。

■一般審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・横浜港本牧地区国際海上コンテナターミナル整備事業
- ・横浜港南本牧～本牧ふ頭地区臨港道路整備事業
- ・一般国道17号 綾戸バイパス

（上記事業について事務局から資料3-2-①、3-3-①、資料2-3-①により説明）

○家田委員長

まず港の関係の2件につきまして、判定は1個ずつやりますけども、一般審議案件なので。だけど、議論は両方関連しているので、まとめてやりましょう。どうぞ、どなたからでも結構です。お願いします。

○清水委員

一番目の案件であるコンテナターミナル整備事業ですが、2年間、工期短縮としたということですが、この原因がその海上施工量を減らして、新たな工法を取り入れたと。これによって、工期は短縮していますが、実質、工期の短縮とともに施工量が減っているわけですから、当初予定されていた事業費よりもコスト削減になっているのか、それともそうでないのか、御説明をいただければというふうに思います。

○家田委員長

ほかにいかがですか。港の二つ、どちらでもまとめて答えてもらいますので、御質問いただければと思います。ほかにはよろしいですか。

はい、じゃあ、今の意見についてお答えください。

○事務局

御指摘のとおり、2年間短縮しておりますが、工法としては特殊な工法を採用したため、

通常の工法よりも割高な工法になります。よって2年間工期を短縮したことによりコストが安くなりますが、工法としては割高となり、結果として同じぐらいの事業費になりました。

○家田委員長

ほかにはございますか。よろしいですか。

それじゃあ、この2件の判定をしましょう。まず、海上コンテナターミナル整備事業でございます。本事業、継続というのが原案でございますが、これでよろしいですか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

ありがとうございます。

では、継続とさせていただきます。

では、続きまして、臨港道路、これについても原案は継続が妥当であるんですが、原案でよろしいですか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

はい、ありがとうございます。

それじゃあ、この2件は継続というふうにさせてもらいましょう。

そう決めた上で、何か言っておきたいことがあったら、どうぞ。

では、1点だけ。臨港道路なんですけど、マニュアルに従って走行時間短縮便益を出しているんだけど、もうちょっと継続勉強をぜひ、今後のプロジェクト評価のあり方ということで、していただきたいのですが、この物流は特にそうなんですが、信頼性が非常に重要ですよ。道路事業のほうについては、時間信頼性について、いろいろ勉強も始められているというふうに伺っておるところでございますけども、物流についてもなおさら必要になるから、そこをよくお考えいただきたいというお願いです。

それから、船の発着時刻と、それから届ける、あるいは到着してのタイミングというの

は、むしろ物のほうが厳しいんですよね。それから混んでいるタイミングだと、えらいその渋滞が下で生じちゃうなんて、そういうこともあるんで、もう、何というのかな、単に便益はこうでしたよとか、そういうことじゃない超えたところを継続・勉強、これは本件ともうちょっと一般化していいんですが、お願いしたいと思います。

ほかにはよろしいですか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長

はい、ありがとうございます。

それでは、今度は綾戸バイパスにつきまして、議論をお願いします。

○荒木委員

素朴な御質問なんですけれども、非常に危険性があるというようなところは、視覚的なところも含めて安全性がよく反映されていると思うんですが、交通量については、これから増加するだろうというところまでは考えていらっしゃらないでしょうか。対象路線の交通量のグラフをちょっと、拝見したので。よろしくお願いします。

○事務局

交通量ですけれども、今の17号は約2万台ぐらいであります。今、我々が将来的に配分しているのも、おおむね2万台ということでありますので、一定程度というか、2万台ぐらいは引き続きということで、急激に伸びたりということはないというふうには考えてございます。

○家田委員長

2万台というのは、一般道でこれだけ、地方部としては結構多いですよ。かなり使われる幹線級道路という感じですよ。

ほかにはいかがでしょうか。はい、どうぞ。

○清水委員

今、家田先生が言われたように、2万台という交通量で主要道であるということ。それから、防災上、とても問題になっていることは良くわかりました。それで、これだけ交通量がある中で、参考となっていますB/Cで評価すると、1っていないということですか。

○事務局

防災事業でございますので、参考とさせていただきましたけれども、B/Cとしては今1.1になってございます。

○清水委員

1.1ですか。わかりました。

やはり防災上、非常に重要なところで、群馬県の中ではこうした危険箇所というのがあって、この場合は2万台という交通量が確保されるから、B/Cは1を超えているという解釈ですが、むしろここで参考というように位置づけているB/Cが1を割っても、主要道の防災面、災害時の代替交通路になるところは進めていくべきという考えでよろしいのかどうか、その辺をちょっとお聞きしたいと思います。

○事務局

高崎の事務所長なので、地整としての発言じゃないかもしれませんが。綾戸バイパス自体がちょっと御記憶にあるかわからないですけど、21年の4月の段階で、B/Cが1を切っていて、全国で18事業一回凍結というようなものに巻き込まれたところでございます。ただ、防災面の効果が高い事業につきましては、なかなか三便益だけでは計れないということもございまして、防災上の必要性などをきちっとデータとかもお示した上で、事業を継続するかしないかというのを判断いただくということでございまして、それで、今回の資料では参考としてB/Cは記載させていただいております。基本的には、今、本省のほうでも防災面に特化したような評価手法も、一部では採用されながらやってございますので、基本的にはなかなか三便益だけで計れないものがあるという現状も踏まえまして、どういうやり方が一番いいのかというのをトライアルしているというような段階だと思っています。そういう意味で、今回新しくは防災の委員会で妥当性でありますとか、危険性

みたいなものを少し専門的な観点で見ていただくというのを新たな取り組みとして始めたというところでございます。

○家田委員長

だけど、防災の委員会で、これは欲しいものねという話と評価とは違うからね。それは技術の検討であって、ニーズの検討はもうちょっと違うやり方でやらなきゃだめで、それで、とにかくこれが事業として採択されたときには、まだ3・11以前だから、防災の事業としての取り扱いの中で採択されたわけでしょう。だけど、H22はぎりぎり合うとか、だけど今回は3・11より後ですから、例えば東北地整だと三陸縦貫道を検討するに当たって、暫定的な対災害信頼性の手法でやってみたときに、どのくらいになるのかなというようなことをやっているわけですよ、ほかの地整はね。関東では、まだそれでやったことがないから、やっていないだろうけど、それで計算したときに、この場所は恐らく非常に高いところになると思いますよね。重要な区間ですから。ぜひそれをバックアップの資料としてチェックしておいていただきたい。それをやらないままに従前のおりの検討でやっていくということじゃ、これはちょっと違うよね。

○事務局

それに近い検討は、一応やってはいるんですけど、東北などで使われた指標をそのまま適用すると、関越道が存在するので、悪く評価できないんです。悪く出てこないんですね。

○家田委員長

でも、そこでもう一つ言おうと思ったのは、関越道が多くのところでは通行止めになるようなときには、この17号はどうなっているのか。逆に17号が雨量や何かで、ここはとまるのかな、事前規制があるのかどうか知らないけど。

○事務局

とまりません。

○家田委員長

では、前後はこうなっているときには関越道はどうなんだとかね。要するに、そのところをもっと丁寧に調べて、ニーズのところを固めなきゃだめで、このここにある委員会のような、防災のエキスパートと地盤工学的視点のみから、この区間がああだこうだと言っていることだけから、ここが大事だと言われましたなんて言っているようじゃ、お金をかけるということに対する説明責任が、まだもう一つ頑張らなきゃいけないよという時代なんですよ。ぜひ、継続してそのところは勉強を続けていただきたいと思いますけどね。

○事務局

関越道の扱い方も含めて、今後考えていかないといけないと、そういう問題意識は持っております。

○局長

大変貴重な御指摘だと思います。それで、この事業自体が、いわゆるバイパスをつくるといっても、時間短縮のためのバイパスではない。今、道路事業の便益というのは、要するに時間短縮することが目的になっているんですけど、これは目的自体が防災ですので、その防災を目的とした図り方、定量的な計り方、これはみんな悩んでいるのですけれど、ぜひ先生方のお知恵もいただいて、これはかなり定性的なんですけど、これをもう一步進めて、防災の事業評価のあり方、ぜひ御指導いただければと思います。

○家田委員長

少なくともそういう目的で暫定手法がつけられたわけで、それがこのところにちょうどフィットするのかなどは、やってみないとわからないですけどね。

それからまた、もう一つ言おうと思ったのは、これはほかの事業に比べれば、157億円という比較的軽便な事業かもしれないけど、こういうものが積み重なることによって、いい道路ができていくわけですよ。だから、こういうものをおろそかにしてはいけないわけで、東北のくしの歯作戦なんていうのもうまくいったのは、こういう細かいのを営々とやってきたおかげですよ、東西方向のね。だから、ぜひこういうものを簡単に評価してしまうのではなくて、全体マップの中でこういう問題箇所があって、どのくらいどこに

あるのかなど。ここはもうこの10年間で改良したよと。次には、この辺が大事じゃないですかねというような表現とかね。ぜひ道路部隊、知恵のあるところでいろいろ工夫してみてください。お願いしたいと思います。

それでは、よろしければ、本件の対応方針を検討したいと思います。よろしいでしょうか。今のような継続・勉強を続けていただく前提で、継続ということでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

そういうふうにさせていただきます。

■一括審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

・一般国道20号 大月バイパス

（上記事業について事務局から概要説明）

○家田委員長

ありがとうございました。本件は、一括案件でございます。対応方針原案どおりということで、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

はい、ありがとうございます。それでは、原案どおり継続ということにさせていただきます。