

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成25年度第11回）

議事録

■重点審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・一般国道298号 東京外かく環状道路（千葉県区間）

（上記事業について事務局から資料3-2-①により説明）

○家田委員長

それでは、これから審議に入ります。

この案件は、せんだって、現地の調査を委員会の委員の皆さんにさせていただいた場所でございます。

その場でもいろいろと御質問されているところではありますが、改めまして御質問をお受けして、まとめてお答えいただくというふうにしようと思えます。

どうぞ、御質問のある方は御発言いただきたいと思えます。いかがでしょうか。

どうぞ、荒木委員。

○荒木委員

先ほど、工事の遅延についての御説明で、供用開始が2年延びるということでございますけれども、一方で、B/Cについて、1.3から1.2になっている原因として、やっぱり総費用が上がっていると思うんですけれども、今後、今の建設関係の人手不足とか、資材高騰とかという状況の中で、2年延びることでさらに費用が上がる可能性があるのかどうか。それをお伺いしたいと思えます。

以上です。

○家田委員長

まとめてお答えいただきますので、少し待ってください。

ほかにいかがでしょうか。皆さん、よろしいですか。

それでは、私からも1件だけつけ加えさせていただいて、以上2件についてお答えいただくというふうにしたいと思えます。

17ページのところでありますけれども、今後の対応というところで、最後の行、開通後、

環境基準を上回るような状況が確認された場合は、必要な環境保全対策等を適切に行うということが言われてございますけども、この場合、「必要な」というのは、どんな環境保全対策を心づもりにしているのか。その辺の具体につきまして、できる限り具体的にお答えいただければと思います。

私からは一点です。ほかには皆さんございませんか。

どうぞ。

○若松委員

資料の15ページにお示しいただきました地盤改良の変更箇所は、寸法がよく読めませんが、大体、面積にしてどのぐらいなのでございましょうか。

○家田委員長

面積ね。

○若松委員

大体で結構でございます。どのぐらいの四方なのか。

○事務局

これは平面ですので、13ページですけれども、ボックスの大きさのイメージを載せております。

このボックスが入るぐらいの面積ということになりますので、A-A断面で言いますと37m以上ということになるのか。長さ37mになります。

高さにつきましては、ボックスだけで18mございますので、それ以上ということになります。今、面積の掛け算が。

○若松委員

面積じゃなくても、大体寸法のオーダーがわかれば、今の御回答で結構です。ありがとうございました。

○家田委員長

ほかにいかがでしょうか。

○清水委員

17ページで環境影響予測の実施、予測結果の説明・周知というのが、前回からのこの間でやられたということが書かれてありますが、環境予測法は最新の技術のものを用いたということが、その間になされたのかどうかということの確認です。

それから、その結果を説明した上で、以前から地元住民の方々が不安に思われていたところが解消の方向に向かっているのか。また、新たな問題点は上がっているのかどうか。この辺は、かなり新しい手法を用いて、より合理的に評価されている取り組みが、プラスの方向に働いているのかどうか。その辺をお聞きしたいと思います。

○家田委員長

ほかにはありませんか。

池邊委員。

○池邊委員

先ほど、手続の期間が長くなったとか、いろいろお話をいただいたんですけども、この中では、高架がこういう環境植栽帯、掘割式になって、環境の配慮という意味では、それなりの効果があったかと思うのですけれども、この地域では結構コミュニティの分断ということに対して、今も含めて、千葉県内の公共事業評価のときにも少し問題にされた部分がございます。

こういうコミュニティに対しての、事前事後の分断とか、そういうものの影響というものについては、どのような指標あるいは効果、対策とかに対して対応なさっているのか。それが効果をあらわしたもののなかどうかということについて、お伺いしたいと思います。

○家田委員長

ありがとうございます。ほかによろしいですか。

それでは、以上ということにさせていただきます。

どうぞお答えください。

○事務局

順番にお答えさせていただきます。

最初にB/Cの御質問がございました。

今回、実は遅延しない場合、どのぐらいになるかといったら、本当に微妙なところなんですけれども1.3だったわけです。遅延することによって1.2になったということは、これは内々の検討ではございました。ただ、それが大きな要因ということだけではないんですけれども、一つの要因としてございました。

それで、今後の件でございますが、今回は、まだ途中段階で、間に合わない部分がございますけれども、今後の人材のコストアップだとか、もっと言えば残事業費だけですけども、消費税の増税だとかもございまして、それにつきましては、今、コスト削減を一生懸命やらせていただいております、土砂のリサイクルだとかということも中では御説明させていただいておりますけれども、それは結局コスト削減になったりしますので、そういうものを取り組んで、当然、事業費の中におさめるとともに、なるべく、要するにCを上げないという努力を継続させていただいております。

○家田委員長

今のところ、荒木さんからの御質問ですけど、この表を見る限り、基準年次を変えるから、当然数字は変わってしまうから。25ページ。

それで、1.3が1.2になっているんだけど、だから総費用も7,300億が7,900億で、600億もふえているという感じになるんだけど、括弧内の基準年次を合わせたときには、40億円ふえています。

でも、パーセントから言ったらほとんど変わらない。むしろ変わったのは、便益が2兆6,679億円だったのが、2兆5,365億円で、むしろ便益が減っているほうが、このB/Cの変化には寄与していますね。恐らく。

だから、今の荒木さんの御質問には、費用のところでお答えするより、便益のほうでお答えしたほうが適切だと思うんですけども、内容的には。

つまり、B/Cそのもののことよりも、便益が減っているということのほうが気になりますね。基準年次を合わせているのに。

それは後でお答えいただいで。

○事務局

後ですみません。

環境のほうでございます。

環境で二ついただきましたけれども、今後の対応ということで、開通後、環境基準を上回るような状況が確認された場合ということで、必要な対策でございますが、今回の対応の中で、遮音壁ですとか、そういうものの精緻な設計のために、高さ等を設定させていただきました。

ただ、これはあくまでも予測ですので、実際に交通を走らせたときに、それが不十分なことがわかりましたら、遮音壁の高さですとか騒音関係、あと、振動、その他あると思いますけれども、舗装とかという方法もありますので、そういうことをやらせていただけるのではないかと考えております。今後の対応のところでは。

もう一つの、最新の技術を用いた環境影響予測を実施というところでございますが、今回、新たに、昨年3月に発表させていただいた対策の中で、この地域の方に御説明いただいて、これまで新たな問題が発生したということはありませんが、引き続き、こういう環境対策については地域の関心もございますので、そういうものを地元で説明を継続的に行っていくということでございます。そういう問い合わせに対して、真摯に対応させていただくと考えております。

もう一つ、地域分断対策について、御質問がございました。

これも非常に大きな話題でして、もともと外環道の都市計画のところは普通の住宅地でございますので、分断対策については地元からの声も非常に大きいということで、これにつきましては18ページ、それに向けた資料にはなっていない部分があるんですけども、一般の説明会を昨年行ったんですけども、この中に、真ん中あたり、地元住民の関心が高い一般部の施工に向け、設計内容を説明ということで、これは簡単に言いますと、歩道橋ですとか、今、歩道橋にしますと少子高齢化で、なかなか渡れないということで、平面の横断歩道にしてくださいという声も多くございました。

我々の案を示して、それに意見をいただいたということでございます。そこで、例えば、エレベーターという話も、ここにも書かせていただいておりますけれども、設置要望ですとか、そういうことも部分的にはあるということでございます。

そのような御要望になるべくこたえる形で、これにつきましては今度の春に、地元
に意見をいただいて検討した結果、関係機関と調整した結果を示すという予定でございま
す。

先ほどの件ですけれども、27年供用として便益を出しますと1.3になるということ
でございます。

仮に27年供用として便益を出しますと前回のオーダーに近くなってくるということ
あり、丸めると1.3になるということでございます。

○荒木委員

多分、数字としてぎりぎりのところで分かれたという、そういう形ですが、数字として
は余り変わっていないという部分ということで。

○事務局

数字としては変わっておりません。

○家田委員長

この数字の意味合いや何かについては、もう少し御丁寧な御説明もあろうかと思いま
すけれども、それは、全体の大局の一番重要な話題でもないと思いますので、また後ほど荒木
さんに御説明いただければと思います。お願いします。

○事務局

わかりました。

○家田委員長

ほかにいかがでしょうか。あるいは、先ほど御質問された方々はいかがでしょう。よ
ろしいですか。

清水先生、よろしかったですか。

○清水委員

新たな最新の技術手法を用いた環境影響予測法をこの間に実施して、環境基準を満足し

たと記述があるのは、その手法を用いて、より合理的に、環境基準が達成していることを確認できたということで、それはよろしいんですけども、そうやってより合理性を持って住民の方に示された中で、それがうまく、プラスの方向に働いているのかどうか。新たな課題はなかったのかという、その辺で何か。

例えば、ここで説明会をやったときに、主な意見として「環境に関する新技術の適用は行わないのか」とか、「開通後のモニタリングは実施するのか」という意見が出ていますけれども、やはり、せっかくこういう新たなもので評価したものが、住民にとってどのように受けとめられているのかということについても、御説明されたらよろしいかなと思って、質問させていただきました。

○事務局

環境に関する新技術の適用につきましては、確かに御指摘がありました。

それで、これも、まだ今後ということになるんですけども、千葉外環にとって最新技術を導入すべきで、例えばコストが安いですとか、それが地域のためになるものであれば、今後、いろいろと調整もございますけれども、適用していくということは、まだ検討段階でございますけれども、やらせていただきたいと思っておるところでございます。

開通後のモニタリングにつきましても、自治体との役割分担というものもございますけれども、特に市川市などからは強く要望もございますので、これも費用とかの関係もございます、大きな道路ですので何かしらの対応はさせていただくべきだと思っております。

○家田委員長

よろしいでしょうか。ありがとうございます。

では、続きまして、どうぞ。

○加藤委員

市川市から要望が何か出ているようで、今、モニタリングの話が出たんですけど、そのほかの市川市からの要望についてはどういう対応をされるのでしょうか。

○事務局

市川市からは、たくさん要望をいただいておりますけれども、この中で、記載のとおり

りですと、エレベーターですとか環境の話、対策を万全にすることです。

あとは、細かい話ですと自転車道だとか、「みどりの道」という、我々で機関紙を出しているんですけども、緑豊かな道路にしてくださいという要望をいただいたりとか、ちょうど鉄道交差部で、菅野の駅に駅前広場があるんですけども、その基盤整備なども道路でやることになると思いますので、そういったところを協働してやらせていただきますし、以前、平成8年の都市計画変更の前に受け入れていただいたときの経緯などもありますから、その中での御要望はたくさんいただいております。

○家田委員長

それでは、質疑はこのぐらいにさせていただいてよろしいでしょうか。

それでは、対応方針のところをごらんいただきたいと思います。

事業継続という原案になってございますが、本案件につきましては、3年前の再評価の際に、付帯意見をつけてございます。

委員会として付帯意見をつけてございますが、それは何かというと、一つは環境保全対策に万全を期すこと、ということ。それから、もう一つは、周辺交通に与える影響にも十分対策に努めることと、こういう二つでございます。

今回、この委員会の少し前に、工期が、いろんな事情から、一つは工学的な工事上の問題、もう一つは、用地の収用が遅れたということから、工期が延びてしまうということになっているわけですけれども、2年遅れるというのはわかったけれども、しかし、それでも、それ以上遅れないように努めてもらいたいと思うんですが。

以上の3点を付帯意見にして、事業継続ということではいかがかと思うんですが、皆さんいかがでしょうか。よろしいですか。

[「はい」という声あり]

○家田委員長

それでは、そういうふうさせていただこうと思います。よろしく願いいたします。

この後は、今度は事後評価ということになります。

■事後評価対応方針（案）の審議

- ・新河岸川直轄河川改修事業（朝霞調整池）
- ・小貝川特定構造物改築事業（J R水戸線小貝川橋架替）
- ・一般国道18号上田バイパス
- ・東京湾臨海部における基幹的広域的防災拠点の整備

（上記事業について事務局から資料2-2-①、2-3-①、3-3-①、4-2-①により説明）

○家田委員長

それでは、4件の事後評価につきまして意見交換をお願いしたいと思います。

先ほど局長からもありましたが、事後評価というのは、その事業がどういう意味を持ったのか、本当に効果を上げているのか、これからなのか、あるいは、そこからいろんなレッスンがあれば、それを、その事業にも、類似の事業にも、それはもちろん関東地整の範囲を超えてどんどん活用すべきなので、それを誰でも見えるように、アーカイブのようにしようではないかと、関東独自の試みとしてお考えいただいているわけなのですが、こういう事後評価のレポートを、もう少しこういうところをこういうふうにした方がいいとか、本件だけではなくて外側にも評価するような御意見もどうぞ歓迎でございますので、御発言いただこうと思います。

全般的なお話でもいいし、個別のことに対する質疑でも、どちらでも結構です。

まず、新河岸川（朝霞調節池）と、それから小貝川の橋梁、どちらも河川案件ですので、この二つから、まず御意見をいただきましょう。

いかがでしょうか。

○堤委員

小貝川を例にお伺いしたいと思います。

全体的なところにもかかわるかもしれませんが、大体、工期が長くなる、そうすると費用も増大するというのが普通の実態だったと思うのですが、その場合ですが、小貝川につきましては、工期が伸びたけれども費用は縮減したという説明だったと思います。

そういう場合、例えば工法の変更があったためという御説明だったと思うのですが、小貝川の資料の13、14、15あたりに、具体的にはなろうかと思いますが、例えば新し

い技術で変更したので費用が縮減されたというふうに見ていいのか、新技術のことはよくわからないので、この辺のことをもう少し御説明いただければありがたいなと思いました。この1点です。

○家田委員長

ありがとうございました。

ほかに、河川の2案件につきまして、御質問はございませんか。

加藤先生。

○加藤委員

これもレッスンということなので、ほかに、こういう、もし案件があったら、継続的にJRとやっておられるのか教えてください。

○家田委員長

ほかにどうですか。

池邊先生。

○池邊委員

すみません。小貝川の方については、16ページの環境の変化についてお伺いいたします。

出現種数の減少は確認されませんでしたということで、13年と21年、14年と20年の種数だけのものが表現されているわけですが、片方は1種類だけということなのですが、これらの代表指標としての正当性は確立されているでしょうかということと、出現種数だけでは、そこに外来種などが含まれていれば、当然、種数だけが維持されていればいいというような問題ではないですけれども、その辺についてお伺いしたいと思います。

それから、新河岸川につきましては、20億円の事業費の増加ということで、表土の移植、重要種が確認されということで、4年の工事延期と、20億円の事業費ということで、これは二つの河川が両方合流しているところで、湿地帯としての、環境としての重要な種数、植物が出てくるというのは、事前に想定されていたのではないかと思うのですけれど

も、これが、当初に全く対応策が練られていなくて、掘削工事前の環境調査でこういうようなものが発生するということに対して、事前調査で対応というか、予想されていなかったのかどうか、あるいは全く調査をしなかったのかどうかについて、お伺いしたいと思います。

○家田委員長

ありがとうございます。

ほかに河川の案件についてございませんか。

佐々木委員。

○佐々木委員

小貝川の件で、5ページ、6ページあたりの話なのですが、6ページのところで、洪水が、平成16年には起きたけれども、整備後の平成20年にはもう起きなくなったということなのですが、これが確率規模で何分の1ぐらいなのかというところも合わせて書いていただけるといいかなということと、それから、この整備をする前は何分の1ぐらいでもうだめだったのかというような情報も合わせて載せておくと、明確によくわかるのではないかなと思いました。

以上です。

○家田委員長

続けて、清水先生どうぞ。

○清水委員

小貝川の4ページを見ていただくと、鉄道がかかっていると、それによって堤防が低くなる、計画高水位に達せられないというだけではなくて、かなりボトルネックに狭めていたのですね。これによって、流下能力が61キロでは圧倒的に少なかったわけです。

こういった中で災害を見てみると、かつては57年、61年と、これは明らかに、2ページを見ると、その小貝川の水戸線の橋梁が問題になっているということが明らかになっている中で、これが新規事業採択として評価されたのが平成12年です。なぜ、そんなに時間がかからなければいけないのかというのが、私は少し不思議だなと思います。

こんな明らかに、流下能力が局所的に満足されていないのが、新規事業採択でどうして優先順位が低かったかというのは、やはり関東地整の中で、こういった懸案があったときに、これは多分本省が決めているのかと思いますけれども、その辺が少し不思議だなというところで、何かあればということが1点です。

もう1点は、新河岸川の方で、やはり湿地帯があって重要種が出てくれば、それを保全しなければいけないというのが今の環境の流れかもしれませんが、それにしても20億円というのは、かなりかかっているのではないかと一般的に見て思います。

そういった中で、どんな仕組みで保全をしようかという、例えば地域とか学識経験者とか、多分、この環境保全に何かしらの仕組みがあるのかなと思ひまして、その辺がどうだったのかというのが1点です。もう一つは、遊水地というか、調節池ですから、基本的には掘削するわけですね。掘削するということは、湿地は掘削されるわけだから、より湿地に近くなる方向ですね。これは盛土するのであれば、湿地がなくなるけれども。

そうすると、その調節池の中で、うまく掘削の仕方を考えれば、湿地の保全、あるいは再生が、これだけのお金をかけなくてもできたのではないかという気もしないでもないのですが。図でいうと、新河岸川の14ページで真ん中に図がありますけれども、湿地環境の創出というところは、これは容量確保のために、これは掘るわけです、このところ、斜線のところは。つまり、ここはより湿地になるというわけですね。そういうところの検討はなされたのかどうかをお聞きしたいと思います。

以上です。

○家田委員長

ありがとうございます。ほかにはいかがですか。

今、清水先生が御質問されたので、私も聞きたいと思っていたところなのです。どうしてこういう時期になったのかなというところで。

川の改修は下流からやっていくのが原則というふうに伺っているところでございますけれども、これは下流から攻めていったとして、そして、「ああ、ここに橋があるね」、「まあ、いいや、もっと先から上流をやっちゃおう」ということになったら、当然、そこであふれますよね。

そこら辺の意思のプランニングというのか、順番などもいろいろとお考え、あるいは事情があるのだから、それと関連してお答えいただけたらなと思います。

それでは、よろしいでしょうか。では、お答えをお願いします。

○事務局

小貝川から御説明させていただきます。

5点ほど、「工期が伸びたのに事業費が減った理由」、「同様な事業が他にもあるのか」、「環境評価で植物相の動植物評価について、これだけでは足りないのではないか」、「ご要望として、洪水規模等をわかるように明記して欲しい」、そして「河川改修を進める中で、何故ここが残されてしまったのか」、この点について御説明致します。

まず、工期が伸びた点ですが、改修方法と相まっていますけれども、4ページにお示したとおり、平成11年7月洪水を契機に河川改修を実施しております。これは床上浸水等の被害が発生したことから緊急的に実施した事業です。この事業に合わせて橋梁改築を5年間で完了させるということで、本事業は始まりました。

小貝川は、昭和61年に洪水規模100分の1を超える大災害が発生しております。本事業箇所の数キロ下流の地域で被害が発生しまして、被害が発生した地域では、遊水地や河道を100分の1以上の規模に整備しております。

ただ、小貝川につきましては、災害発生毎に事業を実施しており、たまたま、昭和61年の災害による、河川改修が平成5年、6年に終わり、安心だなと思っていたところ、今度は上流部で災害が発生したことから、平成11年に本事業が実施されました。

そういうことで、予算が潤沢であれば危ないところを随時整備するのですけれども、他に危ないところがたくさんあり、そこまで手がまわらなかったというのが本音でございます。

それから、他の同様な事業につきましては、大河川及び、その他の都道府県の河川でも鉄道橋の架けかえ等は実施しております。この様な事業は、計画を作成した上で鉄道事業者と協議を始めます。本事業は、平成11年7月の洪水を契機に5カ年で整備するという事で事業採択されました。河川の事務所としては、橋梁による洪水流下阻害を早期に解消したいことから多少、費用がかかっても仮設橋梁を1年間で仕上げ軌道を切り替えた後で現橋梁の盛土箇所を撤去するという方法で協議を開始しました。

しかし、JR東日本さんは、鉄道事業者として人の安全の確保が第一となります。よって我々が考えていた仮設橋梁においても現橋梁と同じ安全を確保しなければならないから上流に新設橋梁を確保して、それから撤去するという事で、工期が2年間延びるのです

が、上流に新橋を建設する方法が最善ということになりました。

それから、環境影響評価ですが、河道内といいますか、水辺内を改変するわけでもありませんし、盛土箇所の撤去と、新設橋梁も、直上流に設けるということで、自然環境を改変するような工事ではないということで、その地点をピンポイントでこういう評価をしてございます。

全体につきましては、5年に一篇の、環境調査は実施してございます。

○家田委員長

続けて、新河岸川に行きましょう。

○事務局

新河岸川につきまして、環境調査、あるいは重要種が発見された後の対策に関する御質問ということで、合わせた形での御回答になろうかと思えます。

まず、調節池、工事対象区域内における環境調査につきましては、平成8年、いわば工事实施と同時に行っておりました。

基本的には、いろんな植生があるということは把握しながら、なかなか対策をどうするかということがどうも決まらなかったというような記録になってございます。

それも含めて、どんな仕組みでこれができたかという、清水先生の御回答にもなりますが、平成14年度、15年度あたりに、この調節池の計画検討委員会というものが立ち上がってございます。

資料で御説明したとおり、これは直轄事業で実施したものの、関係機関が非常に多うございまして、恐らく通常の、単純に掘って、そこを湿地環境として保全するというような計画では当初はなかったもので、うまく保全ができるかどうかというものが当初はわかっていなかった。それをするには費用の増加も見込まれたこともありまして、検討委員会での検討に、少し時間を要していたかと思えます。

そんな中で、引き続き、調査を毎年実施しながら重要種の確認をしつつ、確認できた重要種をどう保全するかということを検討しました。20億円の費用につきましては、その保全対策として、先ほどもご説明したとおり、表土をある一定の、1mだったら1m四方ごとに切って、そのままの形で仮置きして、それをまた置き戻すという、少し手間のかかる工法を採用したということで、その表土ブロック移植に約1.5億円、それから、表土

の移植のための掘削、下に掘り下げる部分の掘削に約3億円。それから、湿地環境を保全する、地下水位といっても上がったり下がったりしますので、継続的に、その地下水、湿地環境が保全できそうなところまで掘るための9万³m³の掘削に約9億円。

ちなみに、掘削により発生する土砂は泥土になりますので、その処理も含めて工事費が少しかさんでございますが、それも含めて約9億円。環境保全対策のための調査・検討・設計に約2.5億円ということで、約16億円を要したということになってございます。

合わせた回答になりましたが、以上でございます。

○家田委員長

ありがとうございます。

時間の都合もあるので、重ねての御質問は控えたいと思うのですが、それぞれ大事なところを聞いていただいたので、さっきも申し上げたように事後評価レポートというのは極めて重要ですので、よく、先ほどの質問を飲み込んでいただいて、じっくり咀嚼した上で少し手直ししておいてください。

それで、皆さん、いかがでしょうか。小貝川と新河岸川の最後の対応方針というか、まとめというのか。

いつものとおりの、少し紋切り型の表現になっていますけれども、制度としての事後評価というのを今後やる必要はなかろうか。それからまた、特段の改善の措置はなかろうかということなのですから。

当然のことながら、所管しているのは今後もこちらの局ですので、ちゃんと見守って、十全の機能が今後も発揮されるように努力していただくのは言うまでもない、そういう理解の上で御了解いただけますでしょうか。

〔「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。それでは、さっき十分答え切れていないようなところは、それぞれ御質問された方に、また後ほど追加の説明等も努力していただきたいと思います。

○家田委員長

それでは、続きまして、今度は道路で、上田バイパスについて御質問いただきたいと思
います。

楓先生。

○楓委員

二つございます。

最初の1点目は教えていただきたいのですけれども、9ページです。

上の括弧で囲まれているところに、「暫定2車線整備に必要な地元調整」という記載が
ありますが、4車線から2車線にすることを、地元の方に理解していただく難しさとい
うのはどういうところにあるのか教えてください。

それから、12ページです。

効果で観光動向を入れていただいたというのは非常に私としてもありがたいと思っ
ておりますし、これからもどんどんこういう視点でレポートしていただきたいと思
うのですが、そうは言っても、上田城趾は地味で指標となるのかやや疑問です。観光動向は本当にさ
さいなことで数字が変わります。テレビドラマ一つで変わったり、新しい宿泊施設ができた
ことで変わったりとか。

こういうレポートの際には、例えば、長野県平均はどうだとか、長野県の県東部全体
の入れ込みがどうだったかというような比較を入れた方がいいのではないかなと
考えます。これは私の考えです。

以上です。

○家田委員長

ありがとうございます。

ほかにどうでしょうか。

○清水委員

7ページを見ていただくと、当初計画の交通量が4万2,300台で、今回の事後評価
が1万7,000台です。こういう値であると、解釈が間違っていたら指摘頂きたいの
ですが、暫定2車線で十分だという考えでよろしいのかどうか。

当初は4万2,000台で4車線を考えていたのだけれども、交通量がこれだけになったので、暫定とは言いながら十分な機能を発揮しているのかどうか。

それから、もう一つは10ページで、交通事故の分布状況が、整備前と整備後でこういう違いが出ているのはよろしいのですけれども、一方で、その隣の中で、全体としての棒グラフではなくて、交通事故状況と同じように、この路線の、最初に整備前だとこんな分布の交通渋滞が道路に沿って起こっていて、今回、整備後になるとこんなふうに分布が変わりますという、そういう見せ方があったらよかったかなというふうに思いました。

というのは、それで一目効果が出ているところと、どうしても暫定2車線では解消できないような課題が分布の方から出てくるのかどうか。そういう見せ方も、この10ページでもし可能であれば、あるといいかなというのを思いました。これはコメントです。

○家田委員長

ありがとうございました。

池邊先生。

○池邊委員

11ページについてです。11ページの表記について、全面的に改定が必要ではないかという意見です。

基本的には、できたのは大型量販店だけで、企業立地の促進ではありませんし、むしろ地域の市街地の中の消費が長期的には減ることも考えられるので、地域の産業活性化に貢献ということは言えないのではないのでしょうか。

以上でございます。

○家田委員長

ありがとうございます。

ほかに、どうですか。

○大野委員

同じく11ページの件ですけれども、バイパスができて、店舗が立地していくということは大変結構なことですが、これが事業評価の中に反映されているかどうかをお伺いした

く思います。

道路事業の評価のとき、「With」と「Without」の状況で、OD交通量は一定だというふうに認識しています。その場合、どちらに合わされたのか。

つまり、こういう店舗の立地を見込んでODを設定されたのか、あるいは意外だった、要するに、設定せずに「With」と「Without」で配分したのか。

もし設定していないと、これは明らかに過小評価になっているわけで、逆に、道路があってもなくても立地が進むという、これは過小か過大か、少しよくわからないところがありますが、その設定について教えてください。

○家田委員長

ほかに。

加藤先生。

○加藤委員

資料の関係で、私も11、12ページが気になっていて、「目的達成状況」と書いてあるわけですが、その目的は2ページの目的のところには書いてないわけですね。

その齟齬というか、地域開発効果というのは書いてないわけで、それをどう考えるかという、資料の整合性を。

○家田委員長

その他の効果という意味で書いたのでしょうか。

ほかには、いかがですか。

では、私からも。私も池邊さんの御意見に本当に賛同するところでありまして、この下の「地域の声」とか書いてあって、上田市の観光商工部はどういう考えをしているのだという感じだよね。

一方で、お城があるあたりの中心市街地がだめだと言ってやっているわけじゃない。そっちが混むからこっちのバイパスをつくるという。

つまり、地元としては、この上田市というのは、中心市街地はもういいのだと、もうこっちのバイパス沿いにいいまちというか、新しいまちをつくるんだという根性を決めた上でこういうふうに地域の声で言うのだったらそれはいいけれども、どっちつかずのことを

言っているのだったら許さんぞという、事後評価というのはそういう厳しさが無いとダメだからね。

そこは確認して、このページを、池邊さんが言うような意味で「けしからん効果」として書くか、「けしからんことに、こんなに立地している」というふうを書くのだったら中心市街地重視だし。

逆に、「いや、もう中心市街地はもう無理だ。こっちでいくんだ」というんだったら、それはそれで結構だし。それからまた、どっちも大事だというんだったら、一方で、中心市街地のほうは、こういう観光活性化や何かをやっているから両方が相まって伸びていくことがうちのプランですよというのだったら、そのぐらいのことを書いてもらわないといけないなという感じがしますね。

その辺はコメントでございますけれども、御配慮いただけたらと思います。

以上で、よろしいですか。

では、お答えください。

○事務局

それでは、まず、1点目の9ページの地域の調整状況ということですが、これについては、排水処理を全体として計画をしています。それともう一つは、上田市と一緒に排水もやろうと考えたわけですが、この1.8キロ区間が優先になったために、暫定的に中央分離帯の調整池で流末の排水を抑えた計画にしております。そういった計画の見直しがありましたので、地元や上田市との調整に時間を要したところでございます。

次に、12ページの上田城趾の利用者数についてです。

これについては、長野県全体だとか、平均だとか、その伸びとも比べながら、また整理させていただければと思います。

それから、3点目。7ページ、交通量の関係です。

当初平成12年の新規事業化のときは4車線で4万2,000台。今回、平成22年度の実態交通量で1万7,000台でございます。

これについては、全体が通って、4車線化になったときには4万台になりますけれども、今の段階では部分的な供用、暫定2車でありますので約1万7,000台ということで、2車線道路であれば1万7,000台は結構多いですけども、今のところ、部分的な渋滞はありますが交通の流れを確保している状態でございます。

○事務局

補足しますけれども、13ページの右下の図を見ていただきたいのです。もともと計画で、4車線で行ったときには4万5,000台に乗るという想定であります。

今、暫定2車線で部分的につないだ段階で1万7,000台ぐらいまで既に乗ってきている。将来、今つくっている延伸部がつながって全部2車線につながるとさらに延びるであろうという、そういう状況下で今どうかといいますと、この13ページの右下のような、それなりにまだ赤とか橙が多い状況でございます。

具体的に言いますと、全国平均の2倍から3倍の時間損失が発生しているところは、交差点を中心に上田の市街、北側バイパスに抜けているのですけれども、その内側にまだこれだけ残っている状態なのです。

こういったものをまだ解消しなければいけないですし、先線がつながって2車線で完全につながって、さらに乗ってくれば、恐らく4万5,000台ぐらいの交通が本当に乗ってきて、それを処理するために4車線化というものを将来的にやっつけていかなければいけないのだろうというふうには思っております。

ただ、現時点でこういう市内の状況ではございますけれども、そもそもつながっていないと交通というのがしっかり展開してこなくて効果が限定的にしか発揮されませんので、まずはこの事業を4車線で起こしましたけれども、2車線で一回とめて、残った部分を2車線で全部つなぐというのに注力していきたいということでございます。

○事務局

続きまして、11ページでございますが、企業立地ということで促進ということを書いていますけれども、これについては、大型小売店の立地だけで地域産業の活性化でないということで、できれば、精査して表現を見直ししたいと思います。

以下、同じように、当初から立地を見込んでいたのかということも含めて、さらに目的のところに地域開発ということが入っていないということなので、それから地域の声も、再度整理させていただければと思っております。

以上です。

○事務局

大野先生からODに見込んでいるのかという御質問がありましたけれども、一般論で御回答させていただきますが、基本的に、こういう道路を整備しました、沿道に何らかの大きい工場であるとか販売店が出てくるというのは、ODではなく、結構広域的な目線で整理しますので考慮し切れない。

我々の方で考慮するのは、それなりのしっかりとした計画がある、産業団地の整備計画があるとかそういったものです。道路ができて、すぐ近くにそういった産業団地を整備しますという計画があるものについては見込んでおります。

ただ、こういった今回の上田バイパス、2車線をつないだ時点でこういう点がこうやって出てきたんですけれども、そこまでは見込み切れていないという。個別に将来を予測する中で拾っていき切れないですから、そこは見込んでいないという、そういう感じです。

○大野委員

見込むというのは、いいのですけれども、それは「Without」のときにも見込んでいるのか、どうか。

○事務局

そこは、条件として同じになっています。

○大野委員

要するに、道路ができなくても、そこに産業が立地するということですね。

要するに、需要変動型になっていないので。私は、予測するとき、便益を計測するときには需要変動型であるべきだというふうに思っているのです。要するに、道路整備というのは土地利用を変化させる可能性、あるいはそれを目的としている場合が結構あるので、そう思うのですが。

今のマニュアルではそれが固定されているので、どっちに固定されたのかなということです。

○事務局

その部分は、推計のゾーニングのサイズの問題にもよるのですが、基本的には、ここに

大規模なものが、工場であるとか販売店が出てくるということは織り込まずに「With」 「Without」を設定しているというのが正確です。

それに対して、こういう道路をつくったところ、中心市街地が活性化できないと、巷でそういう御指摘がありましたけれども、この地域全体としては、車社会の中で、アクセスしやすいところに、それなりの便利なものができたという、そういう観点での産業活性化的なものはあったと思うのです。

そういったものが出てきたという副次的な効果として見込んでいる。B/Cにはそういう形で反映されていないのですけれども、プラスであったという、そういう整理の仕方をしているのがこの資料です。

○大野委員

わかりました。ありがとうございます。

○家田委員長

よろしいでしょうか。

では、本件もさっきと同じような理解でまとめ、今後、もう一回、事後評価をやる必要はないと、そういうことでよろしいですね。

〔「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。

それでは、最後に、東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点整備について御意見、御質問をお願いしたいと思います。

○若松委員

まず、この有明の丘地区と東扇島地区の二つの埋立地の平均地盤高を教えてください。地盤高は、津波ですとか高潮の絡みがございませう。また、地下水も地盤高に影響してまいります。

○家田委員長

高さですね。

○家田委員長

とりあえず、今のご質問をご回答いただきましょう。続けて、先生に御質問いただきます。

○事務局

お答えします。

有明の丘地区は8メートル、東扇島地区が約6.5メートルという地盤高になってございます。

○若松委員

ありがとうございます。

最後の16ページ、17ページに耐震対策についての液状化対策が記載されてございますが、今、有明の丘の液状化対策箇所は、ヘリが離発着する部分と道路部分だけとなっておりますが、この地域はヘリの離発着と道路、車が走行できればよろしいのでしょうか。ほかの地域で液状化が起こるということは想定されないのでしょうか。

液状化が起こりますと、地盤が泥濘化しますので、防災拠点の役目を果たさなくなってしまうと思うのです。

もう一つの質問は、これに関連しまして、東扇島の液状化対策について何も触れられておりませんでした。東扇島は、東日本大震災の際、一部の地域で液状化が発生しております。震災当時は震度が5弱程度だったので、一部の液状化で済んだと思いますが、これが6弱や6強といった震度のときに、さらに広域的に液状化するというようなことが懸念されていないのかということ、少し明確にしていいただければと思います。

○家田委員長

ほかに御質問がありましたら。

○蟹澤委員

一つは、今の御質問にも関連するのですが、特に有明の重要な防災センターという機能もありますけれども、例えば周辺地域と交通が遮断された場合に、例えばここでの電源施設や上下水道等、そういう場合のインフラというのが確保されるような考慮はされているのかというのが1点あります。

それからもう一つは、便益の計算が15ページにあります。これはどういう内容をお聞きして、このような支払意思額を求めたのかというのが、例えば対象世帯が1,600万世帯となっていますが、埼玉とか相模原の人は、基幹的広域防災拠点がどこにあるかわからないようなことだと思うのですが、それに対してどうお聞きになって、これらの回答を得たのか。実施の回答率も非常に低いのですけれども。

○家田委員長

資料②の方に、アンケート用紙とか、そのときの説明資料があるから、これをごらんになった上で御質問されるといいかもしれないですね。

○蟹澤委員

もう一つは、私の個人的な意見としては、これはもう広域的に非常に大事な施設なので、例えば、一般の住民の方はそこにすごくいい公園ができて、私もこれは両方とも利用したことがあります。親水公園であったり、バーベキュー場であったり、いいものができたなというところの評価が高ければ、そこに、実は防災拠点の機能を持っているよりも、公共施設としては奥ゆかしくてそっちの方がよいのではないかなというような感じもします。

そこで無理やりこういうアンケートでお聞きになるよりは、そちらの評価をしていただいてもいいのではないかなという意見でございます。

○家田委員長

ありがとうございます。

ほかに、どうですか。

○大野委員

同じく便益評価のところ、今、アンケート票を拝見して、最初に平常時の利用状況を

聞かれているわけですね。実際に何人利用されたかというデータもとっておられるわけです。

ですから、平常時、いわゆる公園としての便益というのがこれで測れるのではないかなと思うのです。

つまり、いわゆる旅行費用法を使って便益をはかることができるのに、なぜされなかったのでしょうかということです。

○家田委員長

ほかにいかがですか。

○楓委員

この防災拠点の取り組みという、この事例は、国際的に非常に先進的な事例なのでしょうか。それとも、遅ればせながらやっているのか、少しそこを教えてください。

○家田委員長

ほかに、どうですか。では、私からも。

両方で約30ヘクタールで1,200億円なのです。だから、ヘクタールあたり40億円でしょう。1平米40万円です。平米40万円ということは坪130万円ぐらいでしょう。別段とんでもない建物が建っているわけではなくて、これは地盤改良に使っているのか何だかわからないけれども、どういう内訳の費用なのかを教えてください。これが1点。

それから、もう一つは、私は、こういうプロジェクトに費用対効果分析そのものがなじまないという感覚を持っています。もちろん常時の効果について、ついでながら公園になるから、それはどのくらいの意味があるかなというのは、それはCVMでも何でもやったらいいけれども、それだけの話で。

例えば、京都に、しばらく前に迎賓館をつくったでしょう。ものすごく豪華ですよ。あのような施設は、一体、B/Cなどはやっているのか。それから、皇居の事業なんていうのは、宮内庁はそんなことをやっているのかといたら、多分、やらないでしょう。自衛隊はどうかとか。要するに、国家として決めたもののうち、ある種のものはB/Cではかれるようなものではないと理解していますよね。

この事業はB/Cではかれると思っっているのかというところが、スタンスの問題としていかなものかという感じもしないでもないのだけれども、その辺、国交省として、政府としてどのような基本的な理念でやっているのか、その辺を少し教えていただけたらなと思います。

以上でよろしいでしょうか。

それでは、お答えください。

○事務局

それでは、有明の丘地区から御説明させていただきます。

まず、一つ目の液状化対策の件でございますが、当初は全面液状化対策をしようということで計画しておりましたけれども、その後の詳細な地質調査及び機能整理の中で、重量物が乗るヘリポートと、重量トラックが乗るような園路については液状化対策をやる。

ほかの園地につきましては、ここの有明の丘の場合は、基本的に自衛隊が幕営する、いわゆるテントを張るといようなことが主になるために、液状化や変異があった場合には、応急対策によってしのぐ方が全体として効率的、効果的であろうという判断をいたしまして、特に重要な点のみ液状化対策を施してございます。

それから、二つ目の、この施設自体が震災時に大きな被害を受けて電源喪失や上下水道の損失があるのではないかと御指摘でございますけれども、この本部施設そのものは、灯油の給油等は必要でございますが、おおむね1週間、上水、あるいは下水が切れた場合でも単独で運用できるようなしつらえになっております。

また、先ほど御質問がありましたけれども、ここの地盤高は8メートルでございますが、東京都の津波の想定からは外れておりますが、万が一に備えて発電装置を2階に上げるなど、万全の対策を施してございます。

それから、公園のB/Cのはじき方の基本的なことですが、委員長からも御指摘がありましたけれども、仮に、この部分の一般公園としての機能の部分だけをうまく事業費が分けられれば、旅行費用法などでの算出も可能かも知れませんが、もともと都市再生プロジェクトで、防災公園ということではなく、防災拠点を公園手法というものを道具に使ってつくるとい成り立ちなものですから、今回はCVMでさせていただきます。

また、今後の改善、あるいはB/Cのところにも書かせていただいておりますが、まさに、こういうものをB/Cではじくことについては私どもも大変苦慮しておりますが、仮

にということで算定させていただいたという立場でございます。

それから、世界的に先進的かということでございますと、この施設は、海外からの視察も大変多く、まさにこういったもの、政府としてこういうオペレーションルームを持っているところは余らないと聞いておりますので、地震が多い我が国の背景として、そういう意味では世界に誇るといいますか、お示ししているような施設になっているのではないかと存じます。

○若松委員

今の御回答の中で、東扇島は液状化対策しているのでしょうか。

○事務局

東扇島の液状化対策ですが、基本的には、有明の丘地区と同様に、建物部分、それからヘリポート、ここを液状化対策してございます。

また、全く液状化しないとは言い切れませんが、東扇島は全体的に液状化しにくい地盤性状であり、仮に液状化した場合でも、碎石、あるいは敷鉄板等による応急復旧で通路としての機能を確保すれば使用可能と判断しており、そのように対応するというので液状化対策箇所を削減してございます。

○事務局

委員長から、費用の御指摘がございました。

資料2ページのところの総事業費をご覧いただきたいのですが、総費用のところには維持修繕費が入ってございますので、2ページの総事業費で申し上げますと、1,188億円のうち用地費が1,000億円でございます。

○家田委員長

用地費があるんだ。

○事務局

はい。有明港湾部は、都心部に近いところの、ある意味で一等地でございまして、このうちの1,000億円がおおむね用地費でございます。

以上でございます。

○家田委員長

だれから買ったのですか。

○事務局

この土地の従前所有者は、東京都の都有地で、港湾用地でございます。

○家田委員長

わかりました。ありがとうございました。

○池邊委員

CVMについては、防災拠点について何か学術的論文とか、根拠があるのでしょうか。もしそうでなければ、最後のところに、いろいろと適切な方法が確立されていないことから、CVMを採用いたしましたという文言を書けるのかどうかというところについてお伺いしたい。

○事務局

ここは、逆説的な書き方になっているのですけれども、ほかの方法で代替する適切な方法がなかったために、やむを得ずCVMで算出したという意味です。

CVMですと、支払意思額で測定が一応可能なものですから、という意味でこの表現をさせていただいております。

○池邊委員

防災拠点に関するCVMの事例はないと思いますが、ないということでもよろしいでしょうか。ないけれども、あえて採用していたということでしょうか。

○事務局

基本的には、そういう考え方でございます。

○家田委員長

この意味からいくと、この15ページは全面的に削除。それで、これは国家が決めたことで、それを事業としてやって、それが、本当に効果が発現されるかどうかはそのうちわかるというのが筋だ、と私は個人的には思いますけれども。

事務処理的に、どうしてもこういうものを入れないと気がすまないというのだったらあれだけれども、どうなんだろうねと思いますが。

多分、きょう、皆さんの感覚がそういう感じだと思うのですけれども。

○事務局

その点については、内部でもう一度検討させていただきます。

御指摘の趣旨はよくわかりました。

○家田委員長

つまり、誰もこの事業が要らないとか、ひどい仕事をしているとは思っていません。液状化の対策だってきちんとやっているし、費用がそういうこともわかったし。ここの部分で、こんなものが入ってB/Cが1.0だとか1.1だとか言ってみたって、だからどうだというのだと。しょせんアンケートで言っただけの話だろうと。わけのわからないアンケートで400円だとか言っているだけでしょ。そんなものに人数を掛けてみたって、どれほど意味があるのかということじゃないですか。

○事務局

わかりました。発災時に万全の機能を果たせるよう努めてまいります。

○家田委員長

御検討ください。要するに、我々としては今の提示を、それほど重視する感覚ではないよという感じだと思いますので。

ありがとうございました。

それでは、きょうの審議事項は以上にさせていただきます、私の司会をお返しいたしたいと思います。