

## 関東地方整備局事業評価監視委員会（平成26年度第4回）

### 議事録

#### ■一括審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・渡良瀬川直轄河川改修事業
- ・鬼怒川直轄河川改修事業
- ・小貝川直轄河川改修事業
- ・常陸利根川直轄河川改修事業

（上記事業について事務局から概要説明）

#### ○家田委員長

それでは、まず河川の4件、一括審議案件について議論をしたいと思います。

お手元にありますように、渡良瀬川、鬼怒川、小貝川、常陸利根川でございます。

資料は、あらかじめお送りしてありますけれども、事務局から何か御注意いただくことはありますか。

#### ○事務局

はい、一括審議案件4件については、事前に委員の方々に資料を送付させていただいており、各委員から、御質問及び特段の御意見等はございませんでしたので、対応方針を原案どおり、事業継続とさせていただきたいということで御提案させていただきます。

#### ○家田委員長

はい、ありがとうございます。

まず資料2-3-①の渡良瀬川で、13ページに今後の対応方針、引き続き事業を継続することが妥当ということでございます。

同じく、資料2-4-①で、鬼怒川、最後のページですね、14ページ、同様でございます。

それから、資料2-5-①で小貝川、これが15ページで同様でございます。

常陸利根川が資料2-6-①、これはページが13ページですけども、同様に引き続き継続ということが妥当ということでございます。

いかがでございましょうか。

よろしいですか。

〔「はい」という声あり〕

○家田委員長

はい、どうもありがとうございます。

それでは、以上4件の一括審議案件は、事前にお読みいただいた上で、継続という御判断をいただいたということにしたいと思います。

■重点審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

・利根川・江戸川直轄河川改修事業

（上記事業について事務局から資料2-2-①により説明）

○家田委員長

それでは、引き続きまして、本日の重点審議案件であるところの利根川・江戸川直轄河川改修事業に入りたいと思います。

○家田委員長

それでは、これから審議に入りたいと思います。

利根川・江戸川ですので、我が国を代表する河川でもあるし、本件の何というんでしょうか、事業そのものの継続云々を超えて、河川事業というものがどうあるべきかというような審議、もしくはこういうものの評価のあり方等々についても、あわせて御審議していただきたいと思います。

それでは、どうぞ。どなたからでも結構でございます。よろしく願いいたします。

大野先生から行きましょうか。

○大野委員

二つあります。一つは、費用対効果分析のところ、14ページです。

全体事業費に対する総便益が10兆2,000億円ほどで、残事業費に対する総便益がそれより大きくなっているんですが、これはどういうことでしょうか。全体のほうが大きくなるんじゃないでしょうか。

それと、後は歴史的なことで、もう今さらどうしようもできないことなんですけど、この4ページに、利根川の東遷ということで、徳川家康が来る前は、利根川、渡良瀬川、鬼怒川が分流、交わらずに海に流れていたんですね。それが今は利根川を太平洋側に流すことで、渡良瀬川、鬼怒川、小貝川ですか、これが途中で合流していると。そうすると、洪水が余計起こりやすくなるということはあるのでしょうか。これは分流させておいたほうがよかったとか、そういうことはあるのでしょうか。もうこれは歴史的なことですので、今さらどうしようもありませんが、もし何か今の知見でコメントをいただければと思います。

○家田委員長

はい、ありがとうございます。

今の大野先生の御質問、御指摘の点に関連して、御発言はございますか。

それじゃ、とりあえずお答えいただきましょう。

○事務局

まず初めに、B/Cの関係で、全体事業よりも残事業のほうが便益が高いんじゃないかという御意見につきましては、全体事業から現在が始まって、年数がたっており、現在価値化の時期が1年ずれておりまして、その関係で便益のほうが大きくなっているというところでございます。

○大野委員

全体事業に対する総便益というのは、残事業も含んだ形で便益を計算していますよね。ですから、少なくとも残事業の便益より大きくなるはずだと思います。

○事務局

確認させてください。

2点目でございますけども、利根川東遷によりまして、流路を東へつけかえたということによるというようなところで御意見いただいていたと思います。

やはりまず大きかったのは、江戸のほうに洪水が来ていたものを、徳川家康が入府しまして、それを守るといふところもございまして、つけかえたといふところもございまして。

ただ、もちろん鬼怒川、小貝川からの水が来るといふことでもございましてけれども、今この辺には、資料の10ページで、左のほうに、そういうようなところに対しても対策が必要といふことは、我々も認識してございまして、鬼怒川の合流点のところには、菅生調節池とか、稲戸井とか、今ここに資料がございまして、三つで本川のピークの流量がふえないように、そういうような取り組みも行っております。

それで、下流のところに対しても、支川が出てくる流量が影響しないように、一応そういうものは治水取り組みをさせていただいております。

#### ○家田委員長

前半のところは、もう少し確認してからにしますか。

続けて、別の件から行って、後でまた戻りましょう。

いかがでしょうか。

蟹澤先生、さっき家屋の価値のところ、何で高くなるのかと思つて、安くなるんじゃないかと思ふんだけど、どうなんですかね。

#### ○蟹澤委員

確かに、確認申請の厳密化といふのは、ありましたけれども、それよりちょうどいわゆるリーマンショックの前のミニバブルの時期なので、それで単価が上がっているといふことは、影響しているんじゃないかなと思つます。いわゆる姉齒問題の影響は構造体を強くしなきゃいけなくなつたとかいうよりは、確認申請を厳密化したことの影響が大きいと思つるので、それほどコストアップの主要因にはならないんじゃないかなといふ感じがします。それも時代的な景気のものかなといふふうな気もいたしますが、いかがでしょう。

#### ○事務局

この関係について、ホームページでも、いろいろ見ていると、より安全側で設計をするといふところもございまして、部材寸法が大きくなつたとか、そういうところも出たり、あと審査期間が長期化によりまして金融資金の借入期間が長くなつた分のとか、そういうようなものはありました。

○家田委員長

あのころだけ高かったということの説明にはならないよね。その後のチェックはちゃんとやっているんだから。それ以降、高くなったというんだったらわかるんだけど、今回また下がったんでしょう。

だから、蟹澤先生の御説明のほうが何か妥当な感じがするけどな、説明としてはね。

○事務局

今のところでございますけども、審査の厳格化というところもあったかと思ひまして、それで物件数が一時的に減少したことによる影響というのも多少あるのかなとも思ひます。

○蟹澤委員

そうです。あのころ1年近く確認の審査がほとんどとまっていたとかいうのもありますけども、それが原因で値段が高くなったというのは、微妙なところかなと思ひます。特に大型物件ですから、とまっていたのは。数的には多い小さい物件には、それほど。特に、いわゆる4号建築物の範囲、普通の住宅ですと、それほど確認の厳密化というのはないので、それも考慮すると、いわゆる単価の時代的な変動ということなのかなと思ひます。この時代からついこの間までは、ずっと単価は落ち続けていましたので。また最近上がってきていますけれども。

○家田委員長

蟹澤先生、この評価の手法として、もちろん資産価値をなるべくそのときそのときの社会情勢を反映するというのは、いいことではあるんだけど、一方で、何十年というオーダーで仕事をしていくプロジェクトの便益が、そのときのちょっとしたでこぼこで、2割から便益が上がったり下がったりするというのは、安心して評価できませんよね。評価手法というの、ある一方で、もう一方で何というのかな、敏感さとは別の安定さというものも要ると思うんだけど、その辺、先生どうお考えですか。

○蟹澤委員

そうですね。だから、建物価格のようなものは、どういう評価基準を使うかという問題

があると思うんですけれども、特にあまり建築単価のようなもの、短期的に変動するものが、委員長がおっしゃったように、評価額に大きく出てくるというのは問題があるかもしれません。路線価とかあれはそんなに変わらないですよ、大きくは。

#### ○家田委員長

何かちょっとコンビニでもつくってみるかなというときだったら、ばっちり反映しなきゃだめですけど、何十年というこの利根川の百年の計をやるときに、ちょっと検討事項のような感じもします。こういう巨大河川についてはね。

このプロジェクトそのものの話じゃありませんけど、今後の勉強課題ということで少し話題に残しておきたいと思います。

ほかにいかがでしょうか。

どうぞ。楓先生。

#### ○楓委員

総費用のところの一つ教えてください。烏川の費用が加わったので、この総費用が上がっているようですが、その費用というのは、約600億のうちのどれぐらいを占めるんですか。

それから、烏川は、以前は別プロジェクトとして動いていたという理解でよろしいのでしょうか。

#### ○事務局

前回の評価のときは、改修の評価の単位のとり方でございますけれども、利根川・江戸川というもので一つというところと、烏川で分けさせていただいていたというところがございます。

ただ、整備計画の策定をしていくんですけれども、一連としてそこはさせていただいて、別々の単位でしていたんですけれども、整備計画の今回単位に合わせて、今回含めて評価させていただいているというところがございます。

#### ○楓委員

それがまるまるこの600億ということですか。

○事務局

おおむねこちらの額でございます。

○家田委員長

でもさっき15ページで、前回と今回で便益が変化したのは、こうこうこう、それから費用がこうしたのは、こうこうこうと、口頭で御説明いただいたんだけど、ここはもう少し何かドキュメントとして説明いただくことは可能ですか。今の烏川についてもね。これとこれとこれだから幾ら分ですよとか。それがぴったりこの数字になるのかどうか。もちろん評価時点が違うから、微妙には違うでしょうけれども、少しエビデンスをつけていただきたいですね。

○楓委員

そうです。

○家田委員長

楓委員からの御指摘は、そういう趣旨だと思うので、資料を検討していただくということとよろしいですか。

[「はい」という声あり]

○家田委員長

はい、ありがとうございます。

楓先生、よろしいですか、そういうことで。

○楓委員

はい。

○家田委員長

はい、どうぞ。

○清水委員

関連して、今回B/Cが下がったのは、Bが減ったからという話もありますけれど、鳥川が入ったことによってコストは上がっているわけですね。ところが鳥川（の遊水池）が入ったことによって、鳥川本川の被害を軽減しているわけではないですね。鳥川のこの遊水池の効果がコストとして入っているけれども、Bには反映されない。

ということは、この鳥川の遊水池は利根川本川のほうで効くことになるので、一体として、今回鳥川の遊水池を含め利根川本川として評価したほうが、下流の効果に効くわけだから、一体として評価することは理に適っていると思います。そんなことはないでしょうか。

○事務局

整備計画でも、多分そういう観点から、まとめて利根川・江戸川と鳥を含めてやっていますので、そういう観点があろうかと思えます。

○清水委員

通常は、コストがかかった分、それに見合うBが上がってくれないといけないんだけど、この場合は、それを入れたって何ら鳥川のほうのBは増えず、下流のほうだけが効果を受けているから、一体だという考えでいいものかなというふうに思うんですけどね。

○家田委員長

言い方変えれば、前回の評価でも、鳥の貢献は、もう既に便益に入っていたんじゃないですか。コストが入ってなかったんじゃないの。つまり鳥でこんなことをやってくれるという前提の治水の効果ということで、計算していたんじゃないのかな。

○事務局

経緯を申しますと、従前は、鳥川の改修と利根川の改修、平成12年頃から再評価をやり始めたときから別々にやっておりました。

その後、平成18年頃から整備計画の議論をし始めた中で、整備計画の策定ロット自体は、利根川は非常に大きいものですから、極力地域の御意見とか、実際に受益となる方々

の御意見を伺いながら進めていくということで、幾つかにブロック分けをして、平成18年から開始をしました。

その中で、烏川につきましては、影響される方が共通な部分も多いということなので、烏川と利根川は、共通の枠組みの中で議論し始めたという経緯がございます。

その中で、当然事業メニューを考えていく中で、烏川のほうにも調節池をつくって、利根川本川のほうの軽減をしていくと、洪水の軽減をしていくというような流れで来ていますので、烏川の調節池がありきで、このロットを決めたというよりは、そういった流れの中で烏川のほうも一緒に評価することにしてきたということかと思っております。

○家田委員長

じゃあ前回は烏川のほうでやって出ている効果は、利根川のほうに入れてなかった。

○事務局

はい、前回は、烏川の調節池というものが、まだプロジェクトとして位置づいておりませんでしたので、烏川の堤防整備とか、掘削とかでやっていたということでございます。

○家田委員長

わかりました。

じゃあ、純粹に烏川の分が入ったと理解すればいいんですね。わかりました。プラス便益側も、費用側もね。はい、ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

蟹澤先生。

○蟹澤委員

21、22ページあたりに、コストの縮減の取り組みというのがあるんですけども、幾つか教えてほしいんですが、まず、そもそもここで言うコスト縮減の取り組みというのは、例えば、発注側が仕様書の段階で工夫をされて取り組んだコスト縮減策なのか、あるいは、これは総合評価だと思うんですけども、受注者、施工側から出てきたような、そういうVE提案とか、そういうものも含んだコスト縮減というものなのか、まずそれを。そもそもどういう定義のコスト縮減なのかなということをお願いしたいのが1点と。

2点目は、プレキャストを使用してコストがどれくらい下がるかという算定は、これは労務費とかいろんなことを考えて結構評価が難しいところなんです、これは何かどのような計算をされているのかということ。

それから、三つ目はやや細かいことですが、大型ブロックを採用してコスト縮減を図りましたというのがあるんですが、コンクリートブロックの使用数量を減らすことができましたとありますが、同じ性能を確保するんであれば、数量は、例えば施工をするときのピース数が減ったというのはわかるんですが、数量が減ったというのは、普通考えると、量が、要するに立米数が減ったとか、トン数が減ったというふうに読めるんですが、これはどういう意味でしょうか。

それからもう一つ、ついでに細かいことを言うと、草を売れることによって安くなりましたというのがあるんですが、ほとんど全体からすると焼け石に水ぐらいの金額かもしれませんが、これも例えば、この全体の工事費がプロジェクト費用が5,000億という中で、掲載に値するぐらいのすごい取り組みなのかなという疑問があります。すみません、最後のは余分かもしれませんが、以上です。よろしくお願いします。

#### ○事務局

今、蟹澤先生からいただいた御意見でございます。

まず1点目が、官主導なのか、業者主導なのかというところですけども、基本的には、いただく意見とかもありますけど、官主導でやっております。

二つ目、何点かいきますけど、まず刈草のほうがございましたけれども、すみません。確かに金額的には大変小さくて、そういう御質問ありますけれども、いろいろやっていますというところがございまして、事例の一つとしてお示しをさせていただいているというようなところでございます。

それから、大型ブロックに関する御意見につきましては、個数が大型にすることによって、個数が減りましたので、その関係でコストが作業の関係がございまして下がっているというところでございます。面積は変わっておりません。個数が減りましたので、そういうことでございます。

残りについては、少し確認させていただきたいと思います。

○家田委員長

じゃあ確認していただいている間、ほかのことをやりましょうかね。

清水先生、どうぞ。

○清水委員

6ページを見ていただくと、整備計画での骨格となる利根川の河道目標流量という図が6ページに書いてあります。先ほど大野先生が言ったように、利根川は、徳川家康時代にいろいろ大河川をつなげた結果、下流がつかなくなっているということで、下流がかなり流下能力不足になっているわけですね。これに対して当面7年間で何をやるかというのが、下流に対して書いてあるのが、17ページです。

先ほどの6ページから見ると、六十数キロぐらいまでは、流下能力が不足されているということで、下流に一番流量が集まってくるわけですから、通常の治水計画からすると、下流から順次進めていくという中で、この17ページには、当面のやるところが赤色です。当面河道掘削等やるのが30キロぐらいで、堤防整備は、さらにその下流の部分しか示されていませんけれども、こういう進捗で下流の負担が軽減できるのか、特にこの7年間の進捗、この進捗のスピードで20年、30年の中でできるのかどうかその辺を教えてください。また、どうして60キロぐらいまでの流下能力不足を一挙に上げることになっていないのかということも質問です。

もう一つは、整備計画が始まって、まだ間もないので、今後の話になるかもしれませんが、けれども、事業評価監視委員会は、やはりどこまでが事業の目標で、数値目標があって、何年経過したらどこまでやられたかというその進捗度合いをチェックするのが、大切だと思うのですが、図には書いてあるのですけれども、例えば、30年間で堤防の延長がこれだけあって、当面7年間では、そのうちの何キロをやるから、どのぐらいの進捗率、7年間の進捗性があるとか、そういう数値的な値がないと、どこまで進んだかというのがわかりにくい。また、流下能力対策とか、危機管理対策とか、多岐わたるメニューがある中で、大まかでもどんな手順で事業を進めていくのかというのが、整備計画は今立っただけですが、これから事業を進めていく中で、それぞれの項目でどのぐらい進んでいるのか、滞っているのか、何がネックになっているのかというのがわかりにくい。まだ始まって間もないということで、メニューも決まったということなので、以後そういう視点を持って書いてもらわないと、事業評価はしにくいという感じがしました。

○家田委員長

今の清水先生の御質問、御指摘は、非常に本質的なところがありますので、もう少し関連して御発言あったらお願いしたいと思います。

いかがでしょうか。

じゃあ、関連して私からなんですけれども、何といたらいいのか、利根川はきのうできたわけじゃないから、もう何千年と利根川をやっているわけでしょう。そのころは名前がないか。少なくとも何百年オーダーではやっているわけですね。それで、江戸時代からちょっとずついろんな手を打ってきたわけじゃないですか。

だから、整備計画こそ去年決まったばかりだけど、それはゼロのところから決めたわけじゃなくて、これまでの努力と課題認識といろんなこの残っていること、いろんなことを勘案しながらオーソライズしたと、あるいはディバイズしたというものですよね。

だから、何というのか、30年で終わるとも限らないし、その後だってやることは必ずあるはずですし、一方で、また7年後もしくは30年後じゃないと何にも検討もつかないかという、多分そうじゃなくて、どこかで節目節目では何かそれなりの効果は上げているはずだし、それがその時点までのところがどうだったのかなということを事後評価、仮に中途事後評価みたいなものだってやらないと、どうもなという感じがする。未来永劫続いていく感覚だけじゃ、ちょっとだめで節目が要りますよね。

そういう意味で、清水先生が言うような何というんだろうな、スケジュール感覚みたいなものと、それに対するある種のお約束というか、目標感覚みたいなものと、そして私が申し上げている、終わった時点での中途取りまとめみたいなものが、こういう永遠にやっけていかなきゃいけない、あるいはずっと昔からやってきたものだからこそ、そういう感覚が要るんじゃないかと思っているんですけれども、そこら辺、お考えを聞きたいなと思います。

それから、もう1点は、これも関連するんですけれども、そんなことで河川の事業評価のいい面でもあるんだけど、いろんなものが関連し合っていますので、個々にやる仕事ですね。全く独立している仕事じゃないので、こうやってセットとして直轄河川改修事業ということでやっているんだけど、それは程度によりますよね。例えば、水門を一つつくるときに、この枠のこのゲートのところと扉のところと、別の事業にしちゃったら意味ないですよね。両方あって初めて不可分のものであって意味があるので、ゲートの効果とか、

こっちの枠の効果なんて言ってくれといったって何の意味もないです。そういう意味では、一体ものですよね。

だけど、どうなのか。この下流のほうでやっている仕事というのは、下流に寄与するし、上流でやっている仕事は下流と上流に両方寄与するしとか、それから、また関連度のやや低いようなものもないことはないですよ。

そうすると、これ全部まとめて費用はこうですよ、あるいは便益はああですよと、どーんと出すんだけど、これちょっともう一工夫ある余地があるんじゃないかなという感じは持っているんですけどね。

この事業を少し分けると、この部分についての便益の寄与がどのぐらい、この部分がどのぐらいとか、何かそういう余地がないと、もう一つ大き過ぎちゃって、地理的感覚と地理的区分と、それから工種別というか、事業の区別別の仕事別のこの区分がもう一つ捉えにくいような感じもしているんですが、その辺のお考えなんかも少し教えていただけたらなと思います。

#### ○事務局

こちらから答えられる範囲で答えさせていただきます。

まず、清水委員のほうの、改修の手順の話をいただいたかと思っております。

御指摘のとおり、6ページ目に、毎秒14,000立方メートルに対してどのぐらいの川としての能力があるかという図が出ておまして、この点線が、今回のおおむね30年のうちに目標とする川として器をここまで広げていこうという線でございますけれども、それに比べると、下流のほうがかかなりそれに足りない状況になっておりますので、相対的にこちらのほうが流下能力が低いということになりますので、この部分を一つは重点的に川の器を大きくしていくというような対策をしております。

それを絵にあらわしたのが、先ほど清水委員からいただきました、下流のほうの浚渫というところになりますけれども、順次下流のほうから、浚渫を進めてきておまして、おおむね30年のうち、凡例で言いますと、赤いところの範囲ですけれども、赤い部分が30キロぐらいまで、ようやくできるということで、現場の施工能力なりでできる範囲が決まってまいります。大体7年間の実力でいくと、この辺までは行けるのではないかと。その後60キロまでの区間で徐々に掘っていくというようなことを計画をしているところでございます。

ただ、一方、それだけほかのところで手をこまねているわけにはいきませんので、例えば、中流部でやっている調節池の整備など下流のほうの負担を極力ふやさないような対策を並行してやっているというのが、現在の下流部での改修の手順になっております。

それから、評価の単位の話を書員長からいただきましたけれども、そういった問題意識は持っております、利根川の中でも、河川改修の中でも、例えば、橋の架け替えの工事がありますとか、調節池のようなもの、そうしたものは、こうした全体の評価とは並行して、それだけ切り出して、別途また再評価をするという仕組みにはなっておりますので、プロジェクトごとの評価も並行してやっておるといふような状況にはございます。

○家田委員長

いや、もっとできないの、これ。まとめて5,000億の予算。

○事務局

もっと切り出せという話。

○家田委員長

もっとと思うんですけどね、いろいろ勉強していただけたらと思います。

どうぞ。

○堤委員

堤です。確かに今おっしゃいましたように、歴史的にも、そしてまた広域的、地域的に広い事業で、多様性もあると思います。こういう事業を全体としてどのように評価するかというと、大変難しい感じがいたします。

そういったところで、評価の単位のことを議論になっていましたけど、やっぱり多様な視点での評価を見ていくというような作業もきっとされているとは思いますが、その中で、これが出てきていると理解はしております。

先ほど、お聞きしようと思ったことで、蟹澤先生が言っていたコスト縮減に関して、例えば、末梢的なことかもしれないというこの21ページです。除草により発生する刈草の無償配布という、ここは無償であっても現金に直せばこの受益をされた方には、かなりな利益があって、地域の産業に還元できている面もあると思います。多様な視点での

評価を出すというようなところも多分していらっしゃると思いますが、このような点も重要なことで、着目することも必要というふうに感じております。

確かに、例えば、この抹消だけど、余りこういうところに出てこなかったなという印象としては、私は大変お金に換算はされないけど、農家経営に潤ったりとか、国土省の管轄とは違うわけですが、地域社会の中での大変な便益があるということがあります。このようなお金で換算されないようなところのコスト縮減や便益は、あまりクローズアップされないと思いますが、こういった事業は、歴史的にも長いスパンで見て、今何をしなければならぬか、何が重要かということも考慮したいと思います。ここでの事業の評価視点は決められていますが、見えない部分、質的な領域の評価は難しいところですが、着目したいところです。それに関しての特に質問、疑問ではないですけれども、全体としてそういうふうな感じを持つということです。

数字であらわしている便益も重要なことは、決して否定はいたしませんけれども、数字であらわれている以外にあるものをどう表現するかは難しいところです。そこに住む人々の安全や命や暮らしを保障しているという点での事業というのが、大変重要なものであるということ、このような事業の重要性をどういうふうにアピールするかということも課題であるといつも思います。

#### ○家田委員長

ありがとうございます。

今の御意見について、いかがでしょうか。

#### ○事務局

今堤先生からいただきました、確かに数字以外のところにもそういう効果があるというのは、我々も、そこは例えば草であれば、もちろんそれをお渡しすることで、それを活用する人があれば、もちろんそういう効用というか、そういうのはあるとは認識していますので、資料上は、そういう幾らという形で書いておりますけれども、そういうところもやはり重要なところだと我々も思っております。

#### ○堤委員

ありがとうございます。ここで言う話ではなかったかもしれませんが、失礼しました。

○家田委員長

便益ということじゃないんだけど、費用対効果の評価のときには、計算で出す部分とそれ以外のところについても記述する余地はあるようにつくってあるわけだから、ただいまの堤先生の御意見も参考にしながら、今後に生かしていただきたいと思います。

それじゃあ、まだお答えいただいていない大野先生の質問と、それから蟹澤先生の御質問、お答えいただけたらお願いします。

○事務局

初めに大野先生からいただきました残事業のほうというのは、様式を見ても、確かに高くなっています。ちょっとこれは確認をさせていただいて、また御報告させていただきたいと思います。

あと蟹澤先生からありました、プレキャストの関係、コスト縮減のところ、まさに人工のところがありまして、あらかじめそういうつくっていった製品を持ってくることによりまして、人工が削減できませんので、その辺でコストが縮減できているというところでございます。

○家田委員長

よろしいでしょうか。

○大野委員

すみません。わかりました。

それと、今のさっきの草のところは、こだわるわけじゃないんですが、これは事業費という概念の中で、要するに、これはランニングコストのことなのか。

○事務局

そうですね。処分をする、管理の中で処分していきますが、そのところの縮減でございます。

○蟹澤委員

だから、先ほどの議論で言うと、ランニングコストということまで含めると、何か新しい工法とか、形状を採用すると、本当はもっとそっちのほうに便益というか、効果というのが、例えば、さっきのプレキャストの大型化も、ブロックの大型化というのもジョイントが減るとか、そういうメリットはあるわけですし、何かそういう評価というのももっと積極的にできるようなシステムがあるといいんじゃないかなというふうに思います。

それから、これもこだわるわけじゃないんですが、私は建築屋なんで、使用数量減というのは、やっぱりちょっと違和感というか、使用数量減だと、要するに、新工法を使ってかさが小さくても済むようになったというようなイメージでとれるので、例えば、施工数量が減ったとか、そういうイメージなのかなと。

ただ、ひいては、こういうのをやっていくと、新しい工法でボリュームも小さくて同じ性能を示せるものが出てくれば、それは施工費用も多分ランニングも縮減できる方向に行くわけですから、そういうことも引き続き取り組んでいただきたいなと思います。

○家田委員長

おっしゃるとおり、これは面積は一緒ですけど、大きいことによって個数が減ったということですね。ちょっとその辺聞きたい。

○家田委員長

この除草のところは、値段こそ安いけども、ちりも積もれば山となるだし、千里の道も一歩からだし、もっと言えば、堤先生おっしゃるように、コスト縮減の取り組みを超えて、地元の人たちと一緒に川づくりをやっている取り組みであると、つまりよりぐあいのいい現代的な河川の事業マネジメントであると、こういうふうに位置づけていけば、実際にやってくれている職員の方が努力しているから、こういうのをやれるわけで、励みにもなるだろうから、ぜひむしろエンカレッジする方向で、お金のところを重視しているから、努力の重視みたいところだと思います。

はい、ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。

はい、どうぞ。

○楓委員

今の堤先生のお話にも関連するんですけども、25年度に整備計画が策定された際、流域の皆さん方にはどのような広報がされて、皆さん方がどういうPRの仕方をされたのかと、おわかりになる範囲でいいですから教えていただきたいと思います。といいますのは、前回圏央道をやりまして、家田先生もこれはビッグプロジェクトというおっしゃり方をしていました。我々のような観光の関係者も圏央道に関しては、日々注視をして、いろんな情報を集めていますが、こと河川に関しては、流域の方の生活と命を守る事業でありながら、事業の内容を、一般の方も含めて知る機会があまりないんですね。

本来、これだけの大きな取り組みであれば、流域の方が本当に何のためにやっているんだ、これによって私たちは何が守られているんだということをもっと密接に知っていただくような手法が必要ではないかなと、これは私の個人的な考えですけど思っております。

○家田委員長

いかがでしょうか。

○事務局

まず、整備計画全体のこの計画をつくるという中では、一番裏のページに経緯をお示しさせていただいてはおりますけども、例えば、下のほうの青のほうに行きますと、計画をつくると、関係住民からの意見募集というところもやっています、一応こういう計画、やることだけじゃなくて、流域の概要から、それから目的とか、そういうところを示して、一応御意見を聞くというところは、計画の流れでは実施しています。

○家田委員長

お願いします。

○河川部長

ただ今の御質問の趣旨は、河川整備計画をつくることをやっていたのに、一般の方は、そういうことをやっていることを、ほとんど認識されていなかったんじゃないかという、御趣旨での御質問かと思えます。

このときは、法律に基づいて、御意見を募集する公聴会を実施する、インターネットで

意見を募集するという行っていたわけなんですけれども、このころの時代背景として、我々として広報活動がなかなか積極的にしづらい状況であったということと、もう一つは、報道がどうしても特定のプロジェクトの是非に関する報道になってしまっていて、利根川全体の計画を議論して御意見をお聞きすることを我々は発信しているつもりだったんですが、そういう報道ではなくて、一つのプロジェクトの是非みたいなところで報道されてしまったので、恐らく、ニュースやテレビだけごらんになっている方は、そのような御印象を持たれたのではないかということかと承知します。

それで、これまではそうだったんですが、おっしゃる御趣旨は非常に理解できますので、これから私どもとしても、できるだけそういう川づくりをするときに、いろんな方の御意見をより幅広く聞けるような、広報も含めて、さらに取り組むようにしてまいりたいと思いますので、よろしく願いいたします。

○家田委員長

よろしいですか。

○楓委員

はい。

○家田委員長

こうやっていますという、こちらが出す方向の広報だけじゃなくて、いろんな活動を一緒にやっていますよね、河川のプロジェクトはね。そういうのがベースにあるべきだなと。それをもっと促進したほうがいいかなという、そういう御趣旨じゃないかと思しますので、この事業というのは、個々の普通の事業だと、はい、ここに高架橋をつくりますとか、単体なんだけど、こういう川の事業というのは、本当に息が長いから、これは事業とっていいのか、河川マネジメントとっていいのか、むしろマネジメントの中のいろんな仕事をしているということですよ。

維持管理だって、この中では非常に重要だし、水防活動だって重要だし、地域づくりも重要だし、まとめたところで市民やなんかとのやりとりをより重視していただきたいと、こういう御趣旨じゃないかと思します。

それでは、ほかには御質問、御発言、どうぞお願いいたします。

○若松委員

先ほど出てきていました話題に関連しまして教えていただきたいのですが、6ページに、河道の流量確保のために河道掘削ということをやっていると書いてございます。

そして21ページに、コスト縮減の取り組みとして、発生残土を改良して堤防等、築堤等に使っていると書かれていますが、この発生残土は全て堤防の材料として使っていられるのか、あくまでも一部なのかということをお伺いしたいです。

○事務局

今の御質問いただきました掘削土なんですけれども、粒径とかにもよりますので、全部が全部というわけではありませんけれども、うまいこと改良することで、使えるものに対しては使うというようなことを行っております。

○若松委員

そうですか。使えないものはどうするのですか。

○事務局

当然、我々も築堤、堤防に使えるものは使いますし、堤防の場合は、かなり品質としていい土しか使いませんので、堤防には使えないだけでも、例えば、ほかの一般的な干拓とかですね、盤上げのようなものに使えるものはそちらに持って行って、とっていただいたりとか、極力無駄にならないとか、捨てるものは減らすような対策をして、最終的には、どうしても使えないものは廃棄物として処分するので、埋立場に持っていったりという形になります。

○若松委員

ありがとうございます。どうしてこういう質問をしたかと申しますと、今は河川改修を中心に費用対効果を議論しているわけですが、実は、御存じでいらっしゃる方もおられると思いますが、利根川は小貝川より上流部を1940年から1960年ぐらいまでを中心に大規模に浚渫をして流量を確保し、その浚渫土砂で沿岸の旧河道の池ですとか、湿地のような所に吹いて、新田開発をしたり住宅地や、学校の敷地を確保してきた経緯がありま

す。

そのときは洪水に対して安全性が向上した、さらに農地や宅地がふえたという結構づくめだったのですが、50年後の東日本大震災で、浚渫土砂が大規模に液状化しました。住宅がそんなに密集していなかったのも、さほど話題になりませんでしたけれども、液状化の規模としては浦安どころではないぐらいでした。そういうこともございますので、さきほど干拓地の盛り土に転用という話も出ましたが、利根川河床砂というのが細粒分の非常に少なく、液状化しやすいという土質特性を河川を管理していらっしゃる方が一番よく御存じなので、リサイクルのいい面だけをアピールするのではなくて、浚渫土砂の行く末のことも考慮して、流域全体の安全性という観点から長期的スパンで見ていただきたいというふうに思います。

○家田委員長

いやいい話を聞かせてもらいました。勉強になりましたね、局長。どうもありがとうございます。若松先生、ありがとうございます。

歴史的な流れも踏まえながら、かつ土質工学的な知見をどうも本当にありがとうございました。大変、将来に向けて重要な第一歩じゃないかと思います。

○家田委員長

それじゃ、時間の都合もございますので、本件についての意見交換、審議は以上にさせていただきます。今後の対応方針の御審議をいただきたいと思います。

25ページのところに原案がございます。

当該事業は、現段階においても、その事業の必要性は変わっておらず、引き続き事業を継続することが妥当と考えますというのが原案でございます。

ここに何かつけ加えるような必要はございますか。

特に、御意見ございませんか。よろしいですか。

[「はい」という声あり]

○家田委員長

じゃあ、この原案で対応方針とするということで、よろしいですか。

御異議はございませんか。よろしいですか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

それじゃ、皆さん御異議もないようですので、今後の対応方針は原案どおりということにさせていただきたいと思います。

なお、審議の途中でいろいろ御意見が出たような、最後、若松先生からも御指摘いただいたようなことは、議事録に残して、これからの勉強課題というふうにしていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

■一般審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・一般国道20号 日野バイパス（延伸）
- ・一般国道20号 八王子南バイパス
- ・一般国道16号 八王子拡幅
- ・一般国道16号 八王子～瑞穂拡幅

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

○家田委員長

それでは、続きまして、今度は道路の一般審議案件が4件ございますので、御説明をいただきます。

最初の2件が一体不可分の仕事のようにございますので、関連性の高いもののようなので、説明もまとめてやっていただくということでございます。

○家田委員長

以上の4件なんですが、どうでしょうか。とりあえず最初にまとめて説明してもらった20号の日野バイパス、八王子南バイパス、この2件のほうからやりましょう。

どうぞ、御質問、御意見をお願いしたいと思います。

ちょっと、じゃあ質問させていただきます。

41ページに、参考までということで、試算していただいたのが全体と個別に分かれて出ていて、41ページの下のほうを見ればいいですよ。今回のでいくと、八王子南バイパスが、これはここに書いてませんが拾ってみると、便益が2,300億、それで費用が1,400億、延長がざっと10キロで、交通量が1万9,000台から2万7,000台と、こういうことですよ。

それから、日野バイパス延伸のほうは、今度は310億の便益で、費用が253億、延長が4キロですよ。それで交通量は1万8,000台から4万台だから、そんなに何もべらぼうに桁が違うわけじゃないんだけど、便益の大きさが、延長が4キロと10キロですから倍は違うんだけど、2,300億円という便益の南バイパスのほうと、それから日野バイパスの側は300億円というので、インパクトも随分違うなという感じがしているんだけど、この辺はどんな感じで解釈しているかを伺いたいのと、それから、ついでながら、この全体の評価という一番最後の欄で言うと、それぞれ費用と便益はどういう計算になっているんですかね。費用はこれ足せばいいんですか。便益は必ずしもそうじゃないよね。その辺を教えてください。

○事務局

1点目はすみません。もう少し考えさせてください。後ほど。

2点目につきましては、費用は御指摘のとおり、単純に足し合わせております。便益のほうは、その両事業、2事業ともがあり・なしで、どう交通が変わるかということで、渋滞損失の差なりを求めています。

○家田委員長

幾らですか。1.6を掛ければいいんだけど。

○事務局

ちょっとお待ちください。数字についても、また確認させてください。

○家田委員長

はい。

どうぞ、大野先生。

○大野委員

今の家田委員長の1点目は、恐らく、こっちの日野バイパスのほうは、ここでとまっています、こちらは16号線までくっついているわけですね。だから、こちらは何というんでしょう、幹線道路まで行ってないから便益がすごい少ないんじゃないかなというふうに思うんです。

○事務局

当然、御指摘のとおり、日野バイパスまだ全線事業化されていません。当然取りつきにつきましても、八王子南バイパスのほうが、できたときに当然交通が転換が多いということだとは思いますが、ただ計画交通量の御指摘もございますので、ちょっともう少しそこについては確認させていただきたいと思います。

○大野委員

その上で、前回の評価のときには、ここの調査区間のところが、将来ネットワークに含まれていたわけですね。それは八王子南バイパスのほうには入っていたけれども、日野バイパスの延伸のほうには入っていないということで、これがおかしいということで、これやり直されたんでしょうか。

○事務局

前回23年のときは、その未事業化区間をどう取り扱うのかというところで、移行期でございまして、基本的には、一体的に見込むという方向から、厳格に見込まないという方向に移り変わっていた時期でございまして、日野バイパス、八王子南バイパス、3年前、同じ年にはやりましたけれども、若干時期的なずれもございまして、そういった結果、日野バイパスのほうには、八王子南バイパスは見込んでいて、日野バイパスについては前回見込んでいなかったと、ただ当然、当然厳格に見込まない方向でやるという、そういったことがございまして、今回につきましては、両方とも見込んでいない、入れていないというような状況になっております。

先ほどの1.6のBとCでございまして、費用が1,650億円で、便益は2,700億円ということで、B/Cは1.6というような状況、現在価値化後の値でございまして、

そうなっております。

○家田委員長

ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

ございませんか。

それじゃあ、本件対応方針のところに行かせていただいてよろしいですか。

〔「はい」という声あり〕

○家田委員長

二つの事業ですので、ページでいくと、47ページに日野バイパスの対応方針、それから48ページに八王子南の対応方針でございます。

事業継続、その下の段は理由でございますが、どちらも交通渋滞等々の緩和効果があるので、事業継続というのが原案でございます。

原案どおりで、よろしいですか。

御異議はございませんか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

それでは、この2件は、継続ということにさせていただきます。

それでは、続きまして、二つの今度は16号線のほうです。これも審議は一体でやりましょう。それで1件ずつ対応方針を決めましょう。

どちらからでも結構です。御発言いただきたいと思います。

それじゃあ、1件だけ、16号については、もう本当に昔からむちゃくちゃに混む道路の関東では有名な道路でございますけども、これどうなんですかね、圏央道が、この近所のところのできたことによって、16号というものの使い方とかなんかはやっぱり変わってきているんですか。それで、あるいはそれがこの評価には、要するに圏央道ができたと

いうことの実、あるいは経験を反映するようになっているんですかね。その辺ちよつと教えてくれたらと思います。

○事務局

私のほうから回答します。

16号と並行する形で、きょうは相武国道ですけど、横浜国道のほうと連携して圏央道の整備を進めてきました。この春に、東名と中央が全部つながりまして、速報値的なもの、また必要であればメール等で先生方にお配りさせていただきますけども、交通状況を確認しますと、やはり16号から圏央道のほうに一定程度転換をしているようでございます。

災害路からの吸い上げみたいなものが今後多少出てくるかと思えますけれども、やはり足の長く、渋滞を避けたいような交通については、圏央道のほうに転換いただいているのかなというふうに考えてございます。

そういった資料について、後ほどでよろしければ、また記者発表で公表しているものがございますので、お配りさせていただくようなことを考えたほうがよろしいでしょうか。

○家田委員長

お願いします。

○事務局

じゃあ手配します。

○家田委員長

申し上げたかった意図は、圏央道のおかげで、16号が何ぼか交通量的に救われているでしょう。それがこの事業にどういうふうに影響するのかな、反映するのかなということが一つだし、それから乗っている交通の足が短くなってくると、この16号というものの意味合いがちょっと変わってきますよね。

そうすると、極論で言えば、一番短い足の利用者というのは歩行者であるわけで、一番長いのは、長距離トラックですよね。そこまで極端な話ではないんだけど、圏央道の開通によって16号の使われ方、あるいは16号の機能というのが少し変わったとすると、16号でやるべき仕事のウエートの置き方も変わったって不思議じゃないですよ。

その辺は何か、今回は継続の事業だからそんなにあんまり関係ないんだと思うんだけど、これからの方針には何か考えているところがあるんですか。

○事務局

難しいところではあるんですけども、まず、今の事業に関しては、そうは言ってもまだ渋滞が残ってますので、粛々と進めていくんだとは思いますが、そういった16号、そうは言っても地域の幹線ですから、やっぱりそういったところに、新たにニーズといったものが、例えば、企業立地であるとか、大型の施設等が出てきたりとか、そういったものも逆に起こるのかなというふうに考えております。

そういった用のない足の長いトラックみたいなものがいなくなりつつ、そういったものが進出の動向を見きわめながら、個別に広げましたけど、そういった空間をどういうふうに使っていくかというのを考えていくのかなというふうに考えておるところです。

○家田委員長

わかりました。

○事務局

あと1点すみません。今の補足させていただければ、圏央道ができたことによって、当然16号に通っていた足の長い交通が圏央道に行きます。

そこで、ただ16号が一時的につきますと、大型交通がなくなりますと、逆にさらに都道ですとか、市道ですとか、さらに周辺の2車線道路を通っていた道路が、また次には16号に転換します。

結果として、16号自体がそれほど減ったようには見えないんですけども、受け持つ交通としては、より地域に密着したものを受け持って、なおかつ生活道路みたいなものをさらに安全にすると。そういった面からも、引き続き、4車という使いやすい道路にしていくということは必要じゃないかなと思っております。

○家田委員長

やらないと言っているわけじゃないんだけどね。要は、この地域の構造が圏央道の事業と、それからもうちょっと先で言えば、今度は中央新幹線がこの近所に入ってくると。非

常に大幅に変化していくエリアなので、地元の国土管理している方々もよくモニタリングしながら、自分の管理している道路がどういう機能を、その機能はどういうふうに変わりつつあるかとか、将来はどうなるかなというようなことを想像しながら、よりよい管理と事業をやっていただきたいと思います。

ほかには、いかがでしょうか。特に、ございませんか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長

大野先生、よろしいですか。

○大野委員

はい。

○家田委員長

それじゃ、この二つについて、それぞれやりましょう。

まず、八王子拡幅のほうでございます。最後のページですね、21ページに対応方針が出ております。

事業継続ということでございますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

どうもありがとうございます。

じゃあ次に、今度は八王子～瑞穂拡幅、25ページに対応方針が出てございます。

これも事業継続ということでございますけども、よろしいでしょうか。

〔「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、以上。

○事務局

すみません。先ほどいただいていた1点だけ、八王子、なぜそんなに便益が八王子南が出るのかでございますけど……。

○家田委員長

そうかそうか、ちょっと待ってね。今の二つのところは継続ということはよろしいですね。

それでは、追加の説明をお願いします。

○事務局

八王子南バイパスは高架ですとか、構造物では、要は、走行性が高い道路になっています。逆に、日野バイパスは交差点部とかもございまして、平面の道路になっております。それで見ますと、八王子南バイパスの速度低減効果、速度が速くなる効果が現道20号から見ると、約5分ほどその通行区間は短く、時間が短くなります。

それに比べまして、日野バイパスは1分程度しか短くならないということで、その交通量は余り変わりませんが、交通の転換、それによる走行時間、スピード減少量が非常に大きいというような構造に伴いまして、そういうことになっております。

○家田委員長

どうもありがとうございます。

よろしいでしょうか。

それじゃあ、本日の予定した議題は以上なんですが、委員の皆さんから御指摘や御意見をいただくようなことがございますか。

よろしいでしょうか。

[「はい」という声あり]