

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成 26 年度第 7 回）

議事録

■一括審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・江戸川特定構造物改築事業（行徳可動堰改築）

（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、江戸川特定構造物改築事業に関する一括審議案件について、議論したいと思います。

一括審議案件は、ご承知おきのとおり、事前に送られている資料をもってご検討いただくということになってございます。これは、対応方針が、原案によりますと、引き続き事業を継続するということになってございますが、それでよろしいですか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

ご異論がないようですので、原案どおり継続ということにさせていただきます。

■重点審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・一般国道 17 号 上尾道路

（上記事業について事務局から資料 3-5-①により説明）

○家田委員長

それでは、委員の皆様から審議をいただきたいと思います。

きょうは何人かの委員は現地へ行っていただいたわけですね。コメントも含めてご発言いただけたらと思います。

○堤委員

本日、午前中、大変有意義な視察をさせていただきましたこととお礼申し上げたいと思います。

感想になりますが、一つは、環境保全対策が、丁寧に行われていると思えました。恐らく地域住民の反対も大変あったらと思うかもしれませんが、丁寧に地域住民に説明をし、それを取り入れながら新しいプロジェクトが立ち上がったことを伺いながら視察させていただきました。都市周辺のこういった道路をつくっていくという点での一つのある意味で、いいモデルではないかと思えました。また、大変だっただろうということを感じました。地域住民との意見調整とあわせて進めていくという点で、大変なご苦労に敬意を表しましたが、いいモデルになるような事業ということをおもいました。

道路をつくるという点で、所長とも少しお話をしましたが、それができることだけではなくて、それを通して環境保全とか、地域振興など、あるいは産業を振興していくということに道路事業が役立つということも、もう少し地域住民への啓発をしていくことも大変重要かというふうに思いました。

それから、もう一つですが、コスト縮減どころか、こうして増額をしていかなければならないというような点で、私は、最初は、なぜこのような増額が必要であるかという疑問を持っていたのですが、現場を見ますと、やはり地形的な問題、地理的な環境、そして住民の意識など総合させていくと、いろいろな今ここでご説明にあったような形の増額がなければ、不可能であったことが理解できました。これは一部の道路だけでなく、圏央道の関東一円にかかわる重要な道路でありますので、やはり早く、そしてできるだけクオリティのいい道路としてつくっていくことを願いたいなど、そんな気もいたしました。

○大野委員

現地を見させていただいてお話を伺いますと、従来からここで取り組まれている方は知っていたけれども、今回の事業がなければ多くの方が知らなかった環境資源を発掘したような印象を受けました。この事業のおかげで、住民の方々と話し合いの場を持って、それで住民の方々がそれに協力していただけるということで、環境に対して大きな貢献をしているという印象も受けました。

ただ、それに対して、100億円のプラスというのが、ちょっと大きいような気がして

います。もう少し早くわかっていれば迂回をするなどの対処があったと思います。恐らく日本全国で同じようなことが起こると思いますので、もう少し早く環境保護をすべき場所を特定していただければと思います。

○若松委員

環境資源の発掘ということに関しましては、今、大野委員がおっしゃったことに同感いたします。環境は守らなくてはいけないと私も思っておりますが、特に埼玉県は軟弱な湿地帯が非常に多くて、それでまだまだ同じような地域がたくさん残っていると思います。埼玉県以外の地域も同様と思いますが、こういうところにも、環境と共存しながら道路を通していくという、道路事業の困難さを痛感いたしました。

あの程度の規模の湿地ですと、事前にそういうことを知っておくということは、ちょっと難しいかなと、個人的に考えております。

あと、環境保全のためにかなりの金額、28億円もかけて、モニタリングなどをしますが、それがどこまで必要かというのは、環境の専門家ではないのでわからないのですが、今後、これを一つのケースヒストリーとして、何か少しルールづけができればよいのではないかと感じました。

○家田委員長

このCBR値が想定よりも低くとか、何かこの工法的なところでもいろいろと増額がございましたけれども、この辺は、どんなふうにごらんになりましたか。

○若松委員

工法ですか。

○家田委員長

地盤条件とか。

○若松委員

地盤条件ですが、多分、埼玉県の低地帯、南東部にかけては、大昔、湿地帯、沼地が多数あって、今後もこのような地盤条件の所は幾らでも出てくることが予想されます。

事業と環境の共存をどういうふうにしていくかということ。

○家田委員長

この環境対策での総額が28億円で、それから現地の地質要因で30億円。

○若松委員

工法的なものも、住民の意見を反映しようとする、今回のような工法をとらざるを得ないのではないかと思います。

○家田委員長

ありがとうございます。ほかに、質問やコメントはございませんか。

○清水委員

その内容をもう一度教えていただきましたのですが、11ページを見たところで、図としたら16ページと11ページに関連すると思いますが、16ページを見ていただくと、黄色い箇所はこれをビオトープと書いてあります。その下に緑色の囲まれところと、ここが湿地保全エリア。道路がかかるところは、遮光性の問題などがあって、植物が生えにくくなるということがあると思いますが、そこから少し離れたこのところに湿地保全エリア用地として購入しなければならないというその理由は、橋の下にかかる植物をこちらに移植するという必要であったのかというのが1点です。

それから、11ページのほうに戻って、②のところ、工事着手後に判明した現地条件の変更への対応の事業費の増加は、最初は道路が江川とクロスするところを盛り土構造で考えていたが、高架にしないといけない。それで前回73億円ぐらいの増額になった。それをやったことで掘削もすることになったので②の中の事業費が増加したのか。その辺を確認させていただきたい。

それから、段階的に工事が進めば事業費が増加し、18億円。これは段階的に必ず出てくるもので、あらかじめ予期できる事業費の増加。当然見込まれる事業費の増加というもので、これはきちんと説明していただければそれで良いと思いました。その前のところの2点を確認させていただければと思います。

○事務局

1点目のご質問、この湿地保全エリアの必要性でございますが、先生おっしゃいましたとおり、桁の下にかかってしまう部分の代償措置として、ほぼ同じ面積を道路の外側にとったというものでございまして、桁の下に生えている植物を移植をする移植先として活用をしております。

それから、2点目でございますけれども、11ページの表の②の項目について、盛り土から高架構造に変えたから発生したものかどうかというご質問でございますが、盛り土を橋にしたことで、その橋の橋脚をつくるために発生してしまったのが、この②-5でございます。それと、②-1も同じように、掘削が必要になったことで、産廃が出てきてしまったというものでございます。残りの②-2、3、4につきましては、江川地区とまた別の場所での軟弱な地盤が出てきたということで、この2、3、4につきましては、江川地区の構造を変えたことではない、別の場所のものでございます。

○清水委員

わかりました。結局、盛り土から高架に変えて、ここで環境保全をやるということ、前回からの流れからすると、事業費の増額とはいいいながら、当然経過すればかかってくる事業費の増加だと理解しました。

あと、もう1点ですけども、これは国と埼玉県と上尾市と桶川市が行政の面で、それから学識者、環境保護団体、当然地元の人たちが、この上尾道路江川地区の環境保全対策検討会議というのを設置されて、ここで上がってきた要望を、国の道路のほうがかかるところで費用負担したというところかと思いますが、先ほど言われたように、環境保全のモデル事業にもなるかもしれない。こうした埼玉県の谷地の江川という自然河川的なところの風景、もうほとんどあの近辺にないようなものを残すということで、こういう協議会が多分つくられたと思います。今後のモニタリングも含めて、ぜひ、道路側から、埼玉の少なくなったそういう環境の保全対策に貢献したものが発信できるように、単に事業だけではなくて、この事業で終わりじゃなくて、環境保全対策をかけたものが、これから継続的にその環境をうまく続けいけるようなそういうものを、この検討会議の中でもぜひ実現できるようにしていただきたいと思います。

この事業が終わった後、ここがどのようになるのか、期待して我々は見ていきたいと思っておりますし、そういう組織をちゃんとつくられていると思うので、ぜひ、今後のこの環境

保全につなげて行く取り組みをお願いしたいと思います。これはコメントです。

○佐々木委員

今の18ページのあたりからの話ですけれども、この代償措置を取るというのは、今のお話を伺うと、いわゆる典型的なミティゲーションの考え方で、オンサイトでやられているということで、非常にいい例というか、そういう失われるものをその場で代償するというので、非常にいい考えだろうというふうに思いました。それを思いまして、これに関する費用は3億円ということなので、全体の28億円の増からすると、割とわずかとか、そんなに大きな額ではないということで、これも結構だなというふうに思いました。

それで、ちょっとよくわからなかったのは、モニタリングのほうで、このモニタリングの目的というのは、通常ですとミティゲーションなどをやって、それでそれを環境を見ながら、もし問題があったらまた何か工夫、また例えば予算をかけて何かやるとか、そういうようなことのためにやろうとしている。つまり、将来的にまた費用が発生するような可能性、そういうものであるのかどうかということと。

それから、モニタリング自体、これ10億円というのは、何年間やるのかなというので、これもし50年だとしたら、そんなに大きくないと言えるかもしれませんが、恐らくそんなにやらないんじゃないかなという気がしていて、この項を見ると、週に1回はやるとか、植物も月2回とか、何かそんなにやる必要があるのかなという気もしますし、そういうのこそ地元のボランティアの方とかそういうところの協力を得れば、ほぼ無償でできるような話ではないのかなと。全体が28億のうちの10億がモニタリングというところが、バランス的にどうなのかなというふうに思いましたので、質問させていただきました。

○事務局

モニタリングの期間は6年間になります。

あと、工事中の地下水位の変動などをリアルタイムで監視をしまして、実際、現場であったんですけども、掘削中に地下水位がかなりがくんと下がったこともございまして、そういう場合には、工事の掘削のスピードを少し抑えるような、そういったような対応にも使っております。

あと、10億円なんですけれども、中身としては、10億全てモニタリングではございませんで、一部、ビオトープの整備ですとか、それから湿地保全エリアの草刈りも入って

おります。

モニタリングの費用が6億円、そして湿地の維持管理で約1億円、湿地保全エリアの整備という、先ほどの16ページ目のスライドの項目でいきますと、⑦工事モニタリングの実施、これで6億円、それから⑥湿地保全プロジェクトチームの中で湿地の維持管理もしていこうというふうになっておりまして、これで約1億。

○家田委員長

維持管理とは、何をやるのですか。

○事務局

定期的に外来の草を。

○家田委員長

草刈りで1億円。

○事務局

ええ。面積が、これ約1.4haほどあって、あと希少な植物が交じっているので、機械刈りではなくて手で抜いて、当然、先ほどご指摘あったように、地元の方のお手伝いもお願いして、やっつけているんですけども。

○家田委員長

それまではほったらかしだった場所で、それで済んでいたのに、何でこれをこうやると、その後はこんなにちゃんとというか、日本庭園みたいに手をかけないといけないという、これは桂離宮じゃないんだからという感じもするんだけど。その辺について上手にご説明いただかないと、佐々木委員のご設問に答えていないと思う。

○事務局

草刈りについては、桁下にかかってしまった植物をこのエリアに移植してきたこともありまして、これで除草が必要だというふうに判断をしました。

○佐々木委員

今の件ですと、未来永劫そういうのが必要になりそうだという話なのか、あるいは一旦定着すれば、その後はメンテフリーになるという、そういう理解でよろしいんですか。

○事務局

湿地が安定すれば、それほど手をかけなくても維持管理ができていく。また、地元の今の湿地保全プロジェクトチームというところで、将来の維持管理の仕方についても、これから議論を進めていっていただこうと思っておりますので、そういった意味では、年月が経過するに従って、その辺の費用というのは抑えられていくんじゃないかなというふうに感じております。

○鈴木委員

二つあるんですけども、一つ、今のことに関連して、湿地のことなんですよ。ここを用地買収して、そうするとこの管理者は誰になるのか。道路管理者がずっと未来永劫持って管理していくのか、先ほど家田委員長から、これは公園なんですかと。公園にするんだったらわかるし、河川の用地だったら河川の中で管理するというのはわかるんだけど、道路の人がここというか、その辺の事実関係ですよ。

それから、これまでの環境対策の時間的経緯を見ていくと、平成21年度からは、学識経験者、環境保護団体に加えて、今15ページを見ているんですけども、地元埼玉では自然環境保全には見識と発言力のある生態系保護協会が入って、それでこういった形で守っていこうと、それは専門的には納得がいく話なんですけれども、その土地を今後誰が所有してマネジメントするかということは気になるので、お答え願いたい。

あともう一つは、素直な感想として、平成24年に100億近く出てきて、2年たってまた追加して、こんなばらばら出てくるというのは、やっぱりもうちょっと慎重にやっていただくということが大事だったんじゃないかなというのが、素直な感想ですよ。

しかも、多岐にわたって項目がありますよね。ですから、これは2年間でこんなに出てくるというのは、前回本当にわからなかったのかという。そういう、もっと慎重に計画していただいて事業実施をしていただくということを、ここでは意見として述べておきたいと思います。

○事務局

1点目の将来の管理につきまして、こちらは上尾市という市のエリアに入っているんですが、上尾市役所と協定を結びまして、将来的な管理につきまして、地元の市のほうでやっていただくということで、約束を取り交わしております。

○鈴木委員

そうすると、土地は国が所有したまま、そこを管理委託、契約を結んで上尾市が。

○事務局

私ども全くその手を放すわけではございませんけれども、市、それから地元にも入っていただいて管理をしていくと、そういう仕組みにしていこうと思っております。

○鈴木委員

まだ将来ははっきりしていないですけど、そこを今後ぜひしっかりと詰めていただいて、先ほど皆さんが、これだけ注目を集めるような場所で、しかもモニタリングも実施して、失敗するというのがないように、そんなことも慎重によろしく願いいたします。地元と十分協議してやっていただければと思います。

○事務局

はい。

○家田委員長

いかがでしょうか。

○楓委員

一つ教えてください。産業廃棄物が出てきたということなんですけれども、この産廃での汚染のほうは自然環境には悪いと思いますけれども、掘削したところだけ、この土を処理場に持っていくんですか。それとも、周囲全体ということなんでしょうか。

○事務局

掘削したところだけ搬出をしております。

○家田委員長

ほかにはいかがですか。

では、私も確認的な意味で伺っておきます。16ページの平面図で、この江川を渡るところは高架橋の構造にすると、ですよね。したがって、幅員は盛り土構造のところと比べると、ぐっと狭くいいわけですね。ですね。工事するところは栈橋方式を使うので、ミニマムの影響で済むようにしますよね。それでも、元の幅員と同じだけ用地買収が必要で、それを全部ビオトープにする必要があるんですか。元のままだったら、そのまま放っておけばいいじゃないかと。それで日陰になる部分のところだけ、この西側のところに持っていけばいい。ミティゲーションで土地をとればいいんじゃないのと。この黄色いところはなぜ買わなきゃいけないのか。ビオトープにしなければいけないのかが、そのところを教えてくださいたいのと。

もう一個は、今、楓委員からありましたこの石綿のところなんですけれども、これも江川地区なんですよ。これは自然由来の石綿、それとも誰かが捨てた石綿。

その2点だけ教えてください。

○事務局

恐らく、誰かが埋めた。

○家田委員長

誰かが捨てたんですね。ここの湿地、そんなに希少なものがあって、たくさんの方が大事だなと思っているところに捨てたと。それを、県だとか市役所というのは一体どういうふうに考えておるのかと、そういう管理状態であったということ。それは、県なりの環境部局というのは、どういうふうに考えておるのかというのは、この県や何かの意見のところには、特段自分たちは管理について申しわけなく思っているみたいなことはないんだけど、それは、現地ではどういう考えになっているのか。

そこが、後半では気になったんだけど、一個目の黄色いところはどうですか。

○事務局

この黄色いところは、もともと道路区域として都市計画の区域に入れていたところがございます。将来的には、ここに自動車専用道路が入ってくる都市計画になっておりまして。

○家田委員長

そうか、そうか。いずれこの幅員が要るのか。

○事務局

はい。

○家田委員長

わかりました。

○事務局

なので、買収をしております。

○家田委員長

その産廃を捨てているのは、管理が悪かったというようなことなの。

○事務局

当時の管理がどうであったかはわかりません。

○家田委員長

つまり、そのくらい、そんなに大事な場所なら、みんながここに意識を置いて、それで、そういうところに道路通ってもらっちゃ困るというのも、もちろんよくわかるんだけど、何だか、急に大事だって思い出したんじゃないかなと思ったりするわけですね。

○事務局

補足をさせていただきます。

ここには、貴重な植物があります。都市計画をかけて、事業化して、事業に入ってみた

らありました。全国に3カ所しか自生地がない貴重な植物だったんですけれども、都市計画決定、事業化して入って初めてわかったというところなんです。そういったところがありまして、実際に道路を用地買ってつくっていく中で、橋梁にしなきゃいけないんじゃないかという議論が出てきて、前回の再評価で変えさせていただいた。将来、自専道をセットで入れるような話も、構想もあるんですけども、そういったときも含めて対応できるように、日照阻害みたいなことを考えようと。で、横にビオトープ、湿地保全エリアみたいなものを用意して、移植実験やりつつ、現地のほうでどれぐらいの日照阻害が出るかみたいなものも確認しようといったようなことを、地元の方々と一個一個やりながら、今動かしているというのが実態です。

そんな中で、橋梁にしようという話はあったんですけども、橋梁にするということを、前回再評価でご説明させていただいて、現地で工事を発注して、下部構を動かそうとするタイミングで、周辺にどれだけ井戸があるかみたいなことを、改めて確認し直したと。そこと、ここの現地の通水性みたいな、地下の水の抜けぐあいなんかを確認したら、思ったよりもよかったので、止水みたいなものが追加で必要になったというような、そんな実態もございます。

あと、大野先生から最初に、なぜ迂回できなかったかというところは、そういったようなところもございます。ただ、極力そういったものは今後避けていこうというふうを考えておまして、事業化の前段階、都市計画の前段階で、最近計画段階評価という手続を動かしております。その評価項目の中に、例えば渋滞であるとか事故、それから公共交通みたいな項目もあるんですけど、環境とか景観といったような項目も入れまして、その中で、極力避けていこうというふうには、今後考えているところでございます。

○家田委員長

わかりました。

先ほど堤先生がおっしゃった貴重な環境が発掘されたというようなことなんですね。それでは気がついていなかった。そうすると、この埼玉県のコメントというのも何ですね。

「この貴重な湿地環境の保全対策を実施しつつ、早期完成に努めていただきたい」と書いてあるけど、この中には書いていないけども、こういうものを見つけてくれて、ああ、ありがたいと、それを自分たちも大いにいいものとして守っていきたいから、ぜひ一緒にやらせていただきたいじゃないかと、こういうことを言っているわけですね。

○事務局

県のほうには、基本的には、こういった地元住民との場とかにも積極的に参加いただいているというのがございます。

○家田委員長

わかりました。どうもありがとうございました。

ほかにご発言はございませんか。

それでは、意見も出尽くしたようでございますので、対応方針のほうを見ていただきたいと思います。35ページの一番下のところでございます。

今、出ましたように、この非常に貴重な環境資源が発掘されたわけでございますので、それを最大限の工法的工夫もしていただいて、保全しつつ、いい道路をつくっていくという案になってございます。

費用が1割くらいの増額というのは、大変に大きな課題ではありますけれども、必要な増額ということで認めるという案でございます。

なお、途中で先生方からもいろいろ意見が出たとおり、例えば、特にこの環境のモニタリングとかこの辺も、何か、こう決めたからもう当然のごとくやっていくということじゃなくて、モニタリングのモニタリングというふうな視点も持ちながら、ぜひ鋭い管理をやっていっていただきたいと思います。その辺、附帯的な意見というのを、皆さん共通してお持ちだと思うので、つけさせていただいた上で、対応方針、事業継続ということはいかがかと思いますが、いかがでございましょうか。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。

■重点審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・横浜港南本牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業

（上記事業について事務局から資料4-2-①により説明）

○家田委員長

それでは、審議をお願いしたいと思います。

それでは、皆さんにお考えいただく間、私から、最後の施工上の工夫で、鋼板セル方式というのが登場したというところで、施工期間が短く迅速な整備が可能ということで、これは、その左側のほうのやつに比べると、一番効いてくるのはこの施工期間ということですかね。

それで、その手前の25ページを見ると、かなり大規模な工事の割には、着工してから5年くらいで完成するから、割合短いと思うんだけど、それは我が国の基幹航路に対する危機感のあらわれというような理解になるのか、あるいはもう少し短くなるようなことがあり得るのか、というようなあたりを少し教えていただきたいのと。

それから、船社の反応というのはどんなものかなど。港湾管理者であるところの横浜市は当然出てくるんでしょうけれども、ユーザーとなるところですね、その辺、もし感触がわかりましたら、教えていただけたらと思います。

○事務局

まず一つ目の、事業期間のほうでございますが、これは水深30mのところ埋め立てて、このMC-3、4、合計で50ヘクタールぐらいの土地を埋め立てるという、非常に大規模な工事でございます。これの工事を全体でMC-3であれば、7年間ぐらいで完成しているということで、非常に工期的には大分厳しいものではございましたが、こういう新技術を導入しているということで、何とかこなしている状況です。

こういう工法を導入して急いでいる理由としましては、やはり今の船の状況からいうと、どんどん船が大型化してきている状況、あとは船会社の再編だとかが進んでいる状況で、やはり我が国が大型船を入れるというのは喫緊の課題です。日本で、水深18mの岸壁がつくれるのは、まさにこの横浜しかございませんので、横浜でこういう受け入れ態勢をつくるというのは、これは日本にとって最優先課題ですので、早急に進めている状況です。

2点目の船会社からの要望でございますが、この南本牧を使っている船会社では、実は

12月から1万3,000個積みの船がヨーロッパ航路で入ってくるという動きもございます。1万3,000個積みの船が入ってくるとなると、今はMC-1、2というところに入れていますが、やっぱり、そこだとちょっとそのスペックが足りないときもございますし、そういう大型船が入ってくると、ほかの船が入れなくなるような状況もございますので、そういう船会社が大型船を入れるという観点からも、これを急いでやってほしいというような話は受けております。

○家田委員長

その急いでというのは、このくらいの工期で大丈夫なんですか。

○事務局

できるだけ早くということではなっていますが。

○家田委員長

できるだけ早くという意味ですね、これね。

○事務局

はい。

○家田委員長

ほかにいかがでしょうか。

○鈴木委員

23ページで、これ法改正になって、この間、現地も見学しましたので、ふ頭用地、コンテナヤードと岸壁との関係がよくわかったんですけども、そうすると、岸壁とふ頭用地、コンテナヤードを国が一括して工事するから、その上物だけを貸すので、効率的ですよ。効率的というか、ふ頭用地をまた別の人が施工するのだと、いわゆる時間的なロスとかね。

それはわかったんですけども、この上の荷役機械、ガントリークレーンがもう既にありましたよね。これは民間事業者が設置したんですか。それとも、事業進捗だと貸付という

のがあるんだけど、あの機械は国が設置して、その後、民間事業者が決まった時点で貸し付けをする契約なんですか。

○事務局

この上物の機械につきましては、これは港湾運営会社という、今後、港湾の運営を一括で担う会社がございます、その会社が整備することになっています。

○鈴木委員

ということは、この間、現地施設したときにはもう既にあるということは、契約は済んでいるということ。

○事務局

もうその契約は済んでいて、ふ頭株式会社が、国からの無利子貸付の融資の資金は受けながら、整備をしたということです。

○鈴木委員

もう決まっているわけだ。そういうことですね。

○事務局

はい。

○鈴木委員

そうすると、もうこの事業者は先に進めないといけないということだから。そうですか。わかりました。

○家田委員長

よろしいですか。ほかにいかがでしょうか。

○大野委員

この岸壁の水深は18mになっていますが、そもそも30mのところを施工されるので

すね。わざわざ浅くされるのですか。

○事務局

そうですね。この30mのところを、全部が30mではなくて、海にも起伏がございまして、図でいうと6ページ目を開いてもらえますか。

海にも起伏があり、この緑色の箇所については、実は水深16mぐらいしかない箇所です。この箇所は18mにするために掘っている部分、今は16mですね。16mを18mにする、特に掘っている部分ですね。ほかの部分については、一部30mある区間については、埋め立てて地ならしをした上で、その上に鋼板セルを乗せていくという形になります。これは、30m、鋼板セルをつくるよりも、ある程度一定の高さまで埋め立てた上で、そういうセルを乗せたほうが、コスト的に安いということから、そういうことにしております。

○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

よろしいですか。

大型船を入れるということのポイントは、深い岸壁を欲しいという面と、長くて広い岸壁が必要だという面があって、水深の総体的に深い横浜では、前者よりも後者のポイントが大事になるし、水深が非常に浅い東京港では、水深確保というところがネックになってくると、こんなような関係ですね。

はい、ほかにいかがでしょうか。

○佐々木委員

幾つか質問させていただくと、今の水深がほぼ30mぐらいあるような場所をつくっているということなので、もしこれを18mで不足するという場合も余りないのかもしれませんが、そういう場合には、多少掘り下げるなどをすれば、多分すぐ対応できると、そういう理解でよろしいですね。

○事務局

そういう理解で結構でございます。

○佐々木委員

それから、14ページのこの便益のところを見ると、いわゆる海外トランシップの回避ということが非常に重要だと、回避便益ということですが、全体の便益の中で見ると、数字にしちゃうとそんなに大きくないんだなという、そういう印象があって、これは、要は貨幣換算できない部分ということで、この24ページですか、ここで書かれているということだとは思いますが、ちょっと何か、その書き方があっさりしているかなという、そういう印象があったんですけど、今のは誤解ですかね。

○事務局

この海外トランシップ回避便益は、この横浜港については、水深18mにするところが特徴の港になっていますので、この便益については、どちらかというところとヨーロッパ向けの貨物について、釜山だとか上海を経由して海外に出すよりも、横浜港から直接出した方が、先ほど言ったとおり、途中での乗りかえがないので安く済むというところで、便益で計上しているところでございます。

先日は、東京港で審議をさせていただきましたが、東京港と横浜港で役割分担をして発着貨物を想定する上で、横浜港の役割分担とすると、そういうヨーロッパ向けの貨物を、トランシップを横浜港に持ってくるというところを前提として便益の計算をしているので、そのためにこういうような数字になっているかと思えます。

○佐々木委員

それで、さらに言うと、横浜港って、機能的に割と深いので、例えば既存の岸壁とか、そこを掘り下げるという選択もあるのかなと思ったんですが、でも、そうは言っても、そもそも貨物量が増えていこうと、今後も増えていこうということで足りない、それが根本的にあるって、そういう理解でいいんですよね。

○事務局

今は本牧ふ頭だとか大黒ふ頭にコンテナターミナルがあるんですが、やはり、そこにつ

いてはもともと昭和40年から整備してきたようなふ頭でございまして、いわゆる、コンテナターミナルの岸壁はあるんですけども、その岸壁の後ろにヤードと言われる部分、あの部分が非常に狭いことがございます。なので、大きな船が入ってこられるような形で掘ったとしても、背後のヤードが狭いので、それを処理できないということになりますので、やはりこれは沖合展開をして、その背後の広いヤードを持ったような形のターミナルを整備しないと、なかなかその大型船に対応できないだろうということがございます。

○朝香委員

すみません。退席いたしますので、その前に意見を述べさせていただきます。

これだけの岸壁ができて、国際的に同じレベルにやっと到着できるのかなと思いますので、事業者の方々はとにかく、我々商工会議所の荷主の方々が多分大変喜ぶ存在のふ頭になると思います。結果的に、港湾としてコストが下がってきて、国際戦略港湾として非常に機能するかと思いますので、ぜひ推進していただければと思っております。どうぞ、よろしく願いいたします。

○家田委員長

どうもありがとうございます。

さっき、深さと長さと言いましたけれど、つけ加えましょう、面積ね。

ほかにいかがでしょうか。

○鈴木委員

先ほどの上物の追加の質問なんですけども、そうすると、ガントリークレーンをさっき民間事業者に貸し付けるという話でしたよね。そうすると、この事業年度からすると、既に貸し付けが始まっているということは、収入はあるんですか。要するに、事業費は出ていくけれども、既にガントリークレーン、民間事業者に上物を貸し付けているということは、事業収入として入ってきているものはあるんですか。

民間会社は、この後、コンテナターミナルを運営する中で、そのお金を回収してくるということになりますよね。

僕の理解は、ガントリークレーンは国が設置して、それを民間事業者に貸し付けると、貸すということ。

○事務局

ではなくて、ガントリークレーンは、民間が整備をする。

○鈴木委員

では、あそこにあるものは民間が。

○事務局

そこを今後運営する民間の方が今設置をしております。

○鈴木委員

そうすると、この25ページにある直轄と貸付というのは、その用地を貸し付けると
いう意味なんですか。

○事務局

その民間に対する事業のスキームとして、国から無利子資金を貸し付けることができる
というスキームがございましてですね。

○鈴木委員

資金を貸し付けるの。そういうことか。

○事務局

回収はするのですが、幾らかの国費がそこで。

○鈴木委員

そうすると、それも事業費に入るわけですか。

○事務局

今、総事業費の中には入っています。

○鈴木委員

入っているわけね。それも計算するわけか。そうか。はい、わかりました。

○蟹澤委員

一つ教えていただきたいのですが、22ページに国際比較というグラフがあって、これは当然コスト競争力をつけるというのは大事なことだと思うんですけども、幾つか教えていただきたいのは、これ20年というのはちょっと古いんですが、12年、20年というこの比較している年代に何か意味があるのかという。要するに、例えばそのときに国際的に調査をやっているのかということが、一つと。

もう一つ、例えばそういう調査をやっているのだとすれば、一般的に、これ例えば出典で、何とかの国際調査の比較とかというのがあると思うのですが、そういう出典元があるのかということと。もし独自に計算されたのであれば、国際比較って難しいんですが、これどうやって。例えば購買力評価で読みかえをしているのかとか、その辺を、もし独自にやられているのであればその点も。どこかの出典であれば、その出典について、教えていただければと思います。

○事務局

これは、国土交通省で独自に調査をしているものでございます。これは、今先生がおっしゃるとおり、この港湾のコスト、水先人の料金からタグの料金からいろいろな料金が含まれますので、非常に多岐にわたる料金になります。これをアンケートなりヒアリングなりで一つ一つ全部聞き取って、それでコストを積み上げているということです。

なかなかそういう手間がかかる調査なので、頻繁にできないということで、今12年にやったのと、20年にやったのがあって、まだその後できていないということなので、これはまた再調査を近いうちにかけていけないなと思っております。

○家田委員長

それ、本省でやっているの。

○事務局

本省のほうでやっています。

○家田委員長

何かレポート書いているの。

○蟹澤委員

だったら、ここに出典は書けるんですね。国交省の何とか調査って。

○事務局

国土交通省調査というふうに。

○家田委員長

ということを、それを書いておけばいい。

○事務局

申しわけございません。

○蟹澤委員

わかりました。

○家田委員長

ほかにいかがでしょうか。

大体ご意見はいただきましたか。

それでは、対応方針でございます。28ページ、最後のところに、事業継続が妥当ではないかという原案がございますが、これでよろしいでしょうか。

〔「はい」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、本案は原案どおり継続ということにさせていただきます。どうもありがとうございます。

なお、私からコメントすると、参考資料のほう、大変丁寧に対応していただきまして、ありがとうございました。ここまでやっていただけるとは、率直に言って、思いのほかの宿題返しでありまして、ご苦労さまでございました。一步も二歩も進んでいただいたし、これからもぜひ勉強を進めていただきたいと思います。ありがとうございました。

■一般審議案件 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（稲戸井調節池）
- ・一般国道17号 本庄道路
- ・中部横断自動車道 富沢～六郷
- ・一般国道17号 新大宮バイパス
- ・一般国道17号 与野大宮道路

（上記事業について事務局から資料2-2-①、3-4-①、3-6-①、3-2-①、3-3-①により説明）

○家田委員長

それでは、都合5件の一般審議案件について、審議をお願いすることにいたします。

まず、最初の利根川・江戸川直轄河川改修事業（稲戸井調節池）につきまして、ご質問がありましたら、お願いしたいと思います。

○鈴木委員

一つ、11ページを今見ているんですけども、ここに空中写真と、それから稲戸井調節池の範囲が示されていて、この調節池の中の土地って、これどうなっているのかなど。というのは、右のほうにゴルフ場という利用されている場所がありますよね。そのほかは、通常は今後どういうふうな土地利用というか、洪水のときにはここに水をためるから大事なことはわかるんですけども、そうじゃない平常時はどういうことになっているのか、お伺いしたい。

○清水委員

確認ですが、9ページで、今回便益が結構下がっているというのは、下流の河川改修が

進んだことと、その資産評価単価の減少とありますけど、結局、氾濫する面積が減ったりして、これだけ下がっているということの理解でいいのかというのが、1点です。

便益が下がるわけですがけれども、逆にというか、便益が下がるということは実は良いことだとも考えていいような位置づけで、このB/Cがあるという理解で良いのではないかと、その辺、お聞きしたいことです。

○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。以上2件でよろしいですか。

では、まとめてお答えください。

○事務局

稲戸井調節池の範囲につきましては、11ページの図にあります黒い実線及び点線で囲まれた区域でございます。ゴルフ場につきましては、現在も調節池の中で占有して利用されておりますので、この区域につきましては、掘削をする範囲になっておりません。掘削事業が終わった後も、ゴルフ場がゴルフを続ける予定であれば、そういう方向で利用が続くものと考えております。

それと、この写真の稲戸井調節池と黒く書いてあるところの稲の左上のところですが、ここを少し空白地帯があるかと思いますが、ここは湿地性の植物が生育しているということで、貴重な区域ということで、これは掘削区域から外してございます。

それと、将来的な土地利用として、地元から2件要望がありまして、ちょうど調節池の真ん中あたり、ここにつきましては、取手市のほうから、市民の利用を図りたいという要望を受けております。それと、調節池の左側のほうです。ここにつきましては、守谷市のほうから、同じく運動公園的に利用したいという要望がありますので、事業終了後、そういう利用がなされていくものと考えております。

○家田委員長

写真で見ると、農地みたいだけど、それが公園みたいになっていくということですね。

○事務局

農地、どこら辺でございましょうか。

○家田委員長

これ違うの。何か、農地ふうに、短冊状に見えるじゃないですか。

○事務局

今の現状利用につきましては、耕作地として利用されているところがございますし、原野的になっているところもございます。

○家田委員長

だから、それが公園みたいになるということね。

○事務局

そうです。

○家田委員長

次へいきましょう。二つ目。

○事務局

あと、B/Cの関係で、清水先生からご質問があったかと思えますけれども、理由のところに書いていることが二つありまして、河川の場合、川で流すもの、それから洪水調節池で貯めるものという対策がございまして、ここよりも下流で掘削を行いまして、河道で流すことができる量が増えておりますので、池のあるなしで被害軽減額で出すんですけども、そういう意味合いでいきますと、河道で流すことができますので、池による負担が減ったという形で、池のあるなしによる、氾濫面積が減っているというような形になります。

あと、評価額自体も、利根川の時にもありましたけれども、若干資産価値が下がっているというところがあって、評価が下がっているというようなところでございます。

○家田委員長

よろしいですか。

○事務局

1点、修正ですみません。ゴルフ場のところでございますが、ここは民地になっておりますので、占用ということにはなっておりません。民地のままで利用をされているところでございます。

○家田委員長

それでは、ただいまの稲戸井調節池につきまして、今後の対応方針をご検討いただきたいと思えます。

15ページ、原案は引き続き継続でございます。いかがでしょうか。よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

○家田委員長

それでは、原案どおり継続とさせていただきます。

続きまして、今度は本庄道路、一般道は後でまとめましょう。先に、中部横断自動車道(富沢～六郷)高規格道路、これについてご検討いただくことにしましょう。

本件につきまして、ご質問ございませんでしょうか。

○堤委員

中部横断自動車道に関しましては、私も身近なところでいろいろと見せていただいたりもしておりますが、二、三確認と意見を述べさせていただきたいと思えます。

一つは、11ページにございますトンネルあるいは橋桁のところですが、確かに、この工事はトンネルも多く大変苦勞も多いことを身近に感じているところです。トンネル全体で19本、しかもまだ完成が1本ということで、工事中が15本、あと完成していないものが3本ということなんでしょうか、そのところの問題が、この16ページにおっしゃっております3点目、16ページの3点目の補助工法の変更などの対象なのかどうかということ、確認させていただきたいということ、これが一つです。

それから、もう一つは、先ほど16ページのところで、第2種要対策土のセレンの問題

ですけれども、これもたしか大変苦勞されておりました、その対応に追われて、私どもはこれでまた中部横断自動車道の完成が遅くなるのかという心配をいたしました。おかげさまで、やっと、10月には下水道の利用制限も解除された。先月かな、されたというインターネットの報道も伺っております。こういった例は、このような土地だからあるのか、あるいはいろいろなところでこういう問題は発生している事例などがあって、マニュアルなりで対応されているのか。私は、地元で見えておりました、大変丁寧に、しかも住民にも新聞などを通して広報をしていらしたので、それなりの理解はされていると思います。そのご苦勞に敬意を表したいと思いますが、このような事例が他に幾つかあるのかどうか、この2点、お聞きしたいと思います。

○家田委員長

ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

○楓委員

手続のことで教えてください。事業費の精査が完了次第、速やかに次回評価となっておりますが、これは臨時にこの会議にかかるという意味ですか。それとも、3年後でしょうか。

○家田委員長

これは3年後じゃないですね。わかり次第ということですよ。

○鈴木委員

先ほどセレンが流出して、事故のような形になりますよね。これに限らず、そういった事故が起きて、何か補償しなきゃいけないという金銭的支出があったときは、それをこの事業費に上乗せになっていくお金なんだろう。今回の場合はどうだったのかというのを、ちょっとお聞きしておきたいんですけど。

○家田委員長

ほかにいかがですか。

○清水委員

広域ネットワーク形成の道路として非常に重要だというのが前段にあって、最後のほうには、これだけお金が今後かかるかもしれないというご説明があった中で、やはり、最初の位置づけがB/Cにはちゃんと評価されていないと思います。B/Cが1.2とか2.4は低過ぎるんじゃないかなというのが印象です。背景がちゃんと反映できるような形のB/Cにはなっていないと言っておくのがここで大切なのかもしれません、それをここでコメントとしてつけ加えさせていただければと思います。

○家田委員長

ありがとうございます。ほかにいかがですか。よろしいですか。
では、ここまですつきまして、お答えいただきたいと思います。

○事務局

堤先生から、ほかでの事例がというふうにご質問がありましたけれども、場所によって、先ほどの事業であればアスベストみたいなものが出てくることもありますし、ほかのひ素であるとか出てくるときもございます。そういったものを掘り当てたときについては、その都度、その事業において、そういった重金属であるとかの専門家の方に集まっていたら、委員会形式で、処理の方法を考えるという、そういう形式をとっております。

トンネルが3個、19本のうち1本完成してという話がありましたけれども、事業費の増というのは、工事中のものも含めての話になります。4本とめました。4本途中でとまっているので、そのトンネルであとどれだけ出てくるかというのも確認できていません。そういった掘削しているトンネルをとめましたので、その後に掘る予定だったトンネルもあわせてとめていると、そのことから、あとどれだけ出てくるというのも未確認ですので、差分としての3ではなくて、3+4という、そんな感じになっていくと思っています。

楓先生からご質問ございましたけれども、それが来年になるのか、再来年度になるのか、結果的に3年後になるのかとなるんですけれども、事業費精査ができた年度にやらせていただきたいというふう考えております。

それから、鈴木先生からご質問がありました補償の件ですけれども、工事によって、例えば被害が出たりといったものについては、工事の中でまとめて補償というものをやっていくというのが、基本的な考え方になっております。

最後、清水先生からですけれども、B/Cについて適切に、この事業の本当の位置づけというものが反映できていないのではないかといったところ、ご意見がありました。多少そういったところはあると思います。北関東自動車道とまだ事業化していない部分も含めた中部横断自動車道全線で関東大環状といいますか、を形成して、広域迂回などをしていくという、そういう位置づけがございます。今の事業評価のB/Cの3点スキームの中で、そのあたりが正直まだうまく反映できていないというか、今は実態としてはございまして、そのあたりをB/Cでない形でどう説明していくかみたいなことを、我々なりに頑張っているという、そういうところでございます。

○堤委員

たとえば、これが1.0のB/Cを切っても、もう、この重要性を認識していれば、工事は速やかに進めるということですね。

○事務局

ざくっとした試算ですけれども、B/Cは1を切らなさそうだなという目算がございまして、はい。ただ、この区間だけを、事業性の観点から施工とかそういった観点から切り出しておりますけれども、そういったものにとらわれず、全体としての必要性を説明していくという努力は、やっていきたいというふうに考えております。

○堤委員

それは、日本全体の国土開発として、ぜひ、そういうふうに位置づけていただいて、早急にということでございます。ありがとうございました。

○家田委員長

それでは、本件につきまして対応方針を決めたいと思います。

原案、事業継続、ただし、これはただし書きつきですけれども、事業費の精査が完了次第、3年にこだわらずという意味ですが、速やかに再評価をするんだということでございます。こういう原案でよろしいですか。

〔「はい」という声あり〕

○家田委員長

ありがとうございます。では、原案どおりとさせていただきます。

続きまして、一般道が3件ございます。いずれも17号線でございます。

資料の順番でいきますと、資料3-2-①、新大宮バイパス、これにつきまして、ご質問ありましたらお願いしたいと思います。ございませんか。

〔「なし」という声あり〕

○家田委員長

続きまして、判定は後でやりますね。資料3-3-①、与野大宮道路、これにつきまして、ご質問ありましたらお願いしたいと思います。

○蟹澤委員

先ほど駅のところにマンションがあって、600人云々という話がありましたが、こういう場合、区分所有者全員の承諾を得る必要があるんですか、手続上。

○事務局

はい、そういう手続を進めないといけないマンションです。

○蟹澤委員

大変ですね。これは、最終的には、管理組合の特別多数決議とか、そういうことになるんじゃないかと、個々一人一人のあれをとる。

○事務局

規定で、ここは一人一人にとっていかにとだめなマンション、管理規定になっていません。

○蟹澤委員

いや、それは大変ですね。それは物すごい大変だと思いますね。

○清水委員

1点いいですか。ここには書かれていないですが、かなり住民との対応、説明会とか、そういう努力があったんじゃないかと想像をします。そういうものもぜひ載せてあったほうが、事務所の努力がわかりやすいと思いました。

○家田委員長

少なくとも、事後評価のときに、そういうのが後世に伝わってくるようにしましょうね。はい、ありがとうございます。

ほかには、この件はよろしいですか。

○家田委員長

続きまして、資料3-4-①、本庄道路、これはいかがでしょうか。

○大野委員

13ページのスケジュールについて、埋蔵文化財調査が測量調査設計の終わる年に始まるような形で書いてあります。これは遅くないでしょうか。ほかの17号が3件ありますが、埋蔵文化財調査は入っていませんね。ここだけ入っているのは、何かそういう予感がするということですか。もしそうであれば、測量調査・設計と並行してこれをやらないと、埋蔵文化財が出てきたときに設計の変更をどうされるのでしょうか。調査の開始が遅いのではないですか。

○家田委員長

ほかにはありますか。

では、これについてお答えいただけますか。どうぞ。

○事務局

ここの埋蔵文化財は、例えば8ページをごらんください。8ページの中で、2万6,900という旗上げをした根元に黒い丸があるんですけども、このあたりの田畑のところ
で想定をされております。今、先行して工事をしているのが、この赤太点線の一番左の端
のあたりなんですけれども、これから用地買収に入っていくところに埋蔵文化財が想定さ
れておりますので、それでこういう少し遅いタイミングで作業をする予定にしております。

○大野委員

もし埋蔵文化財が出てきたときに、設計の変更というのはないという想定でしょうか。

○事務局

基本的には、文献などの整理をして、それでそのまま予定どおり、当初の設計で進める
考えでおります。

○事務局

今、実施している内容が老朽化した、80年たった橋のかけかえで、川の中なんです。
用地買収が当面大したものがないんですね。そこからもうちょっと陸のほうに上がってい
ったところに、昔、人が住んでいて、そのあたりというのは、逆に次に手をつけようと思
っている反対側の主要交差点のほうではない。その両側を、まず部分的な効果発現のため
に手をつけた結果として、最後に用地を買っていくので、埋蔵文化財調査のできる時期も
どうしても後ろになってしまうと、そういうことなんです。

遅滞なくやるんですけど、結果的に、どうしても部分的な早期効果発現を図る中で、用
地買収自体が後ろのほうにあるので、そのエリアの。結果的に遅くなると、そういうこと
です。

○大野委員

わかりました。この調査に4カ年も設定されていますので、結構大きな調査かなと思っ
たのですが、そうでもないということですね。それは、用地買収のスケジュールに左右さ
れるので、多目に時間をとってあるということですね。

○事務局

はい。買えたところから随時調査に入っていきたいと思います。

○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

以上、3線につきまして、ご質問ほかにはありませんか。よろしいですか。

それでは、判定に入りましょう。

まず3-2-①、新大宮バイパス、18ページに対応方針（原案）、事業継続でございます。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

はい。では、継続とさせていただきます。

続きまして、資料3-3-①、与野大宮道路、16ページに対応方針（原案）、事業継続でございます。よろしいでしょうか。

〔「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。

○家田委員長

最後、資料3-4-①、本庄道路、15ページに対応方針（原案）がございます。事業継続でございます。よろしいでしょうか。

〔「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。

それでは、予定した再評価の議案は全部終わりました。

皆さん方から、何か加えてご発言見いただくことはございますか。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、私の進行をお返しいたします。