

平成 27 年度第 4 回 関東地方整備局事業評価監視委員会 議事録

■一括審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・那珂川特定構造物改築事業（JR 水郡線橋梁及び水府橋架替）
- ・荒川下流特定構造物改築事業（京成本線荒川橋梁架替）
- ・利根川総合水系環境整備事業（鬼怒川環境整備）
- ・利根川総合水系環境整備事業（小貝川環境整備）

（上記について、事務局から概要説明）

○家田委員長

まず河川の案件の一括審議でございます。何かご質問やご意見はございますか。では、まとめて継続ということで、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。

■一般審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・利根川総合水系環境整備事業（利根川・江戸川環境整備）

（上記について、事務局から資料 2 - 5 - ①により説明）

○家田委員長

ご質問があればお願いしたいと思います。

○清水委員

今ご説明があった中で、事業進捗をチェックしてみると、7 ページから、利根川下流の

自然再生については、高水敷掘削が全体計画のうち、5カ所、5地区計画されていて、まだほとんど達成されていない。その理由を教えてください。また、3ページに戻っていただくと、利根川総合水系環境整備事業の中で、いろいろなものが終わって、事業進捗が確認できるのですが、これだけのものが完了されたときに、完了評価としては、いい効果が出ていて、今後の検討が必要ない、継続の必要がないという結論が多いのですけれども、むしろ課題というものがなかったのか、何か次に向かうレッスンみたいなものはなかったのか、その点について回答をいただければと思います。

○事務局

まず、利根川下流部での自然再生でございますけれども、水環境で植生浄化を含めた、環境の保全をそれまで進めてまいりました。そういったものが、今度は生態系の保全、自然再生という事業に切りかえて新しく進めてまいりました。そのため、平成25年から新たな箇所でも1カ所着手してございます。今後それらの知見も踏まえて、残りの箇所を順次やっていきたいと考えています。そういった意味で、進捗がまだ1カ所着手ということになってございます。

それから、完了評価については、特に前回のご指摘にもございましたように、水辺の整備のところの利用の評価を当該箇所での利用者の声以外にも遠くから来ていただいている方々の声も拾って、利用の評価といったものをきちんととることがまだ十分にはできていないところもございますので、その点は今後整理していく必要があると思っております。以上でございます。

○家田委員長

他にはいかがでしょうか。

私からも1点だけ、これは大野先生にも見て頂きたいと思っております。18ページに、事業評価の比較が出ていますが、この総費用のところ、現在価値化する前はどちらも約188億ぐらいで同程度となっておりますが、現在価値化すると、169億と197億ぐらいですごく違う。これは評価時点が27年と24年で、3年違うんですね。ですから、便益が手前のところで発生するものは多いというのであれば、この程度の差が出るのも分かるのですが、現在価値化の前がほとんど同程度のものがその評価時点を変えるだけで、こんなに変わってしまうという点が気になります。事務局もお答えすると思っておりますけど、大野先生に

もご意見を頂きたいと思います。

○事務局

今委員長おっしゃられたように、もともとの現在価値化する前の事業費というのは、差がほとんどございません。変わっているのは、評価時点が3年ずれているということと工期が1年延びたこと。その小さな差ですけども、結果的にこの金額を現在価値化したらこのような数字が出たという分析です。

○大野委員

この188億ぐらいの総費用のうち、もう既に執行されたのが何割ぐらいあるかということが大きく効いてくると思うんです。まだ執行されていない部分については、先送りされてきますので、現在価値化するときと同じ状況になるんですね。3年後ろにずれても、その分、未執行の分も3年後ろになるわけですから、これは半分ぐらいがもう既に執行されているということであると、3年後ろにずれることによって、3年分割り増しされてきます。半分ぐらい執行されているんですか。

○事務局

半分以上でございます。平成7年から始まっていますので、執行済みが半分以上になっているという状況でございます。7割ぐらいの状況でございます。

○大野委員

それでは多分合っていると思います。

○家田委員長

ありがとうございました。もう執行しているものが多いから3年ずればすごく割り増しされるということですね。他にはよろしいですか。それでは、継続ということですが、よろしいですか。

〔「はい」という声あり〕

○家田委員長

ご異議もないようですので、対応方針は継続とさせていただきます。

引き続きまして、今度は河川の重点審議案件で、荒川総合水系環境整備事業についてご説明をお願いします。

■重点審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

・荒川総合水系環境整備事業

（上記について、事務局から資料2-4-①により説明）

○家田委員長

本件は重点審議案件ですので、じっくりと皆さんからご質問をいただいて、お答えいただくようにしたいと思います。

○清水委員

1点確認させていただきたいのは、3ページを見ていただくと、今回の事業の延長というのは、当初の事業の進捗が遅れているというわけではなくて、当初の事業を達成しているけども、追加が必要になったから事業が延長になったという理解でよろしいわけですね。

○事務局

そのとおりでございます。当初予定していた乾燥化対策は、予定どおり、当初の工程で進めているのですが、多様性というところで、もう一段質を上げるといったところが協議会の専門家の皆様方と協議した中で調査・検討をして整備を行うことになってございます。

○清水委員

その点をきちんと見ておかなければいけないと思って、当初に対しては、事業の進捗の遅れはなかったという確認でよろしいですね。

3ページを見ていただくと、荒川下流の河岸再生のところでは、当初消波施設等緩傾斜というのが28カ所予定されていて、27年度までで13カ所あったと、残り15カ所というのは、

これはこの計画からすると、進捗率としてはまあまあ悪くないというように考えてよろしいわけですか。

○事務局

はい。

○清水委員

ただ、この中でオプションが増えたから、もう少し長くやらなければいけないという考え方ですか。

○事務局

そのとおりです。

○清水委員

わかりました。それと、15ページを見て頂くと、明戸地区の自然再生事業のときに、魚道を設置して、黄色い枠の中の2行目に、「モニタリングの調査の結果、明戸床止め魚道と、六堰の魚道のアユの遡上数が、整備前に比べて増加しました」という文言がありますよね。これは下の図で整備前というのは、測っているのですか。

整備前のデータがないのではと思ったんですけど、整備前に比べて増加しているという言い方が妥当なのかどうかを教えてほしいのが一つですね。

それから、六堰と明戸の魚道だったら、六堰のほうが下流で明戸が上だから、明戸がこんなに増えているのに、六堰のはかり方だと少ないというのはおかしいですよ。この点についてどのように考えているのかということをお返答して頂きたい。

○家田委員長

他にございますか。

○堤委員

15ページの住民の主な意見のところ、この明戸地区と同じような場所が他にもあると思います。整備されるとよいと思いましたという住民の意見は、今後の課題にもなってく

るようなところなんではないでしょうか。ここだけではなくて、やはり全体としての住民の意見もあるのではないかと思います。以上です。

○家田委員長

では、ここまでお答えください。

○事務局

15ページのデータでございますけども、赤い1点鎖線の右側が工事完了後でございます。明戸地区のほうが下流にございまして、六堰のほうが上流です。この図で言うと、左側のほうが上流でございます。明戸地区は、そもそも、川を横断させる構造物があって、非常に段差ができているために、ここは物理的に魚が上れない段差がある状況でございました。そういう意味で、近傍でデータはとれていないのは、魚が全く上れない状況ということでございました。

それから、増えているところの魚種の数字は、実施している年度や、時期は統一しているのですが、年によってばらつきがあります。魚のデータのとり方というのは、少し勉強したいと思っております。

それから、堤先生のご意見については、全体としての意見を拾えるようなアンテナを常に立てて、どういったところが課題になっているか、河川の管理者として把握していきたいと思っております。ありがとうございます。

○清水委員

六堰と明戸の魚道の遡上数については資料のとおりでいいんですね、わかりました。整備後というグラフの前はデータがないということでしょうか。例えば左の図で言うと、21年から計っているようですが、整備前・整備後というのは、どこが区切りになるのでしょうか。

○事務局

矢印の左側が整備前、右側が整備後で、そこが区切りとなっております。六堰ではデータをとったら、堰を通過した魚は少しいたということでございます。

見えにくいかもしれませんが、資料に書かれている3とか、13と書いた数字が遡上数で

ございます。

○清水委員

数字が書かれているのですね。なるほど、わかりました。

○事務局

調査が限定した期間とか、ずっと連続してとかではないので。

○清水委員

棒グラフにはしなかったということですね。わかりました。

○家田委員長

どちらにしてもこの27日とか10日間の値ということですか。

○事務局

はい、そういうことです。

○家田委員長

わかりました。ほかにはいかがですか。よろしいですか。

本件、引き続き事業継続ということで、原案になってございますが、それでよろしいですか。

[「はい」という声あり]

○家田委員長

ご異議もないようですので、本件継続とさせていただきます。

続きまして、同じく重点審議案件、富士川総合水系環境整備事業につきましてご説明をお願いします。

■重点審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

・富士川総合水系環境整備事業

（上記について、事務局から資料2-8-①により説明）

○家田委員長

ありがとうございました。

それでは、ただいまの富士川の案件につきまして、ご質問いただきたいと思います。

○堤委員

富士川に関しまして、意見ではなくて、私の日常の住んでいる地域の感想からこのデータを見て申し上げたいと思います。

富士川は、御存じのように急流で、しかも狭隘な地形にありまして、その中に、5地域の人たちがいろんな川に親しむような形をとりながら、川とともに住んでいる地域でございます。

確かに今の説明でなぜコストが増加したかというのは、理解はできます。実際にはここに住む人たちは、例えばこの川があふれたりすれば、もう大変なことになることはよく承知ですけれども、またそれと親しみながら生きているという点で、今の説明で、私は十分わかりました。住んでいる者としては、少しでも順調に進めていただきたいと思います。

それと、コスト縮減に関しましても、この16ページの説明でなるほどというように思いました。感想ですが、以上です。

○家田委員長

ほかの委員、いかがでしょうか。

○大野委員

3ページをごらんください。ここに1番から16番までの整備箇所が並んでおりまして、それぞれ一つずつ見ると、大体公園整備をしているというように読み取れます。そういったときに、この16個を一つの事業として評価することの意味、意義、この点をお聞かせいただきたいと思います。これを一つとして取り上げると、事業が始まったのは平成15年で、もう10年以上経過して、32年以降に整備されるのもたくさんあるわけですね。そうすると、

その間に新たにここを整備したい等、計画の見直し、新たな計画、何かそういうものが入ってくるように思います。

従って、これ一つ一つの公園の整備というような観点の評価ではなく、わざわざ16個を一まとめにする、その意味、意義をお聞かせいただけるとありがたいです。

○家田委員長

実は僕もそこを聞こうと思っていたのですが、これは富士川に限らないので、一般論としてお答えいただければ結構です。わざわざ一つずつやらないでまとめているというよりも、むしろ逆に何でもまとめて新しいのが出てきては、また再評価に入れてやって、一つずつちゃんと評価をなぜやらないのだというところを、聞きたいなど。それと関連して言うと、これは、みんなまちづくりなのですよね。そうすると、この自治体の意見というのも、県から意見が出ているのだけど、まちづくりをやっているのは、実は、基礎自治体ですよ。そうすると、基礎自治体の意見というのは、どうなっているのかと、むしろそこと連携をとらなければいけないはずだし、逆にまたこの流域全体で河川整備と言っても、流域全体で遊ぶ人はいないから、個々のところでやるわけでしょう。そうすると、ますますこのように一体としてやって、何十年もかかって少しずつ、またさらに追加、追加、追加とやっていくことの積極的な意義はどこに見出せるのかということの整理がいると思います。この事業ということではなくて、一般論としてお答え頂きたい。

ほかにいかがでしょうか。

○若松委員

河川のこの種の整備事業に関しまして、国交省のコンセプトをお伺いしたいと思います。こういうものができると、河川敷が公園化するわけですよね。確かにスポーツ広場ができて住民が楽しめますが、例えば7ページの写真、左から2番目整備前も自然が残っていて、これはこれで川の風景としていいような気がします。それが公園化してしまうと、いかにも人工的という感じがします。地域住民のご要望もあるでしょうから、国交省としては、自治体や住民の要望を入れて整備していくのか、自然を残す取り組みはしないのか、方針をお伺いしたいと思います。

○事務局

まず大野先生のご質問ですけれども、この事業は、環境整備事業で、水系全体でいろんな事業をして、それを一つの事業として評価するという、そういうことで進めています。

確におっしゃるように、全体でどうかというのがございます。これはまず富士川の場合には、河川整備計画という河川の整備や保全に関する計画、プランをつくったときに、それぞれの自治体から、この16カ所を拠点として、まちづくりと一体となって整備したいというような議論があつて、この計画ができてございます。そういった全体計画でまず評価してということがございました。

ただ、実施しているところを個別にではなくて全体という、そういう評価の仕方はいろいろあると思うんですけども、まずそういった富士川全体でということでの視点から進めたという仕組みで行ってございます。

公園と言われるように、内容はそうしたものの基盤整備で、それは沿川自治体のまちづくりの中で、ここの部分をどうようするかということ議論しながら、個別の箇所計画をつくってございます。そういった意味で、自治体の計画に基づいて意見交換をして、計画はつくっているということでございます。

それから、若松先生のご質問についてお答えします。要は、国交省とすれば、川を全部公園にしたいと思っているわけではなくて、川は自然のところもあり、利用されているところもあるので、そこは自治体と意見をすり合わせて、どういふように使っていくか、あるいは自然を残すかということを決めながら個別対応にて事業を実施していきたいと考えてございます。

○事務局

少し補足をさせていただきます。過年度には、本省でも、箇所ごと、スポットごとに評価をするのか、あるいは一連の河川の評価をするのか、当時は地整によつてもばらつきがありまして、そのところを統一しようということで議論されたことがございます。今、河川全体も出ていますが、それに加えて、個々のスポットでの、整備をするところでの評価、それはそれで大体環境事業ですと、CVM等で評価することが多いわけですけれども、それはそれできちんとやろうと。全体としての評価は、もともとの計画を立てたときのフォローアップということもありますし、先ほど話があつたとおりです。個々のスポットはスポットで、ちゃんとそれは評価しようと、そんな考え方で整理している状況でございます。

○家田委員長

少し意見はあるんですけど、それはこの事業の対応を決めてから言うとして、この事業そのものについて継続して審議をもう少しやりたいのですが、大野先生、これに関して何かございますか。

○大野委員

今のお答えの中で、聞きながら考えていたんですけども、今回の評価の対象にはなっていないのですが、堤外地の状況について木がうっそうと生えていた状態だと、洪水のときの水はけが悪く、流下能力が落ちるわけですよ。でもこの公園のように連続的に整備していくと、そのよううっそうとしたところが少なくなって、洪水のときにきちんと流れるというようなことが裏側にあるのかもしれないと思いましたが、いかがでしょうか。

○家田委員長

洪水が来ていないから、木が生えたのではないですか。

○事務局

今大野先生からご質問いただいたような場合に関しては、いわゆる河川改修事業で洪水を安全に流下させるための対策として掘削を実施したり、木を切ったりするということもあり得ますけども、今回の場合は、環境事業ということですので、そういった目的で木を切るということは、基本的にはないというようにご理解いただければと思います。

○家田委員長

先ほども質問したのですが、関係の自治体と書いてありますが、県しか書いておらず、基礎自治体が入ってこないというのは何でなんですか。

○事務局

この再評価の確認をするというのは、県になっているのですが、個別の箇所の計画の進め方とか、そういったものは関係自治体とやってございます。

○家田委員長

その整理をつけなければいけないのではないのでしょうか。やっていますと言われても、我々はやっているかやっていないかわからないではないですか。まちづくりだからですよ。河川の管理の話だったら、例えば、治水であれば、基本的に県がやっているのだからいいのですが、まちづくりの一環でやっていると言うと、関連自治体というのは、基本は基礎自治体ですよ。

○事務局

そういう意味で、聞いているのは、事業の費用負担としての都県に聞いていますけども、関係自治体については、まちづくりの計画をきちんとつくって、それを調整して登録されているということで事業は進めています。

○家田委員長

わかりました。

一番後ろの19ページに対応方針がございます。富士川総合水系の件は、継続ということによろしいですか。

〔「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。これは継続にします。

ただ、頭の中に置いておいて頂きたいのですが、治水は、あるいは利水もそうですけれども、長い川の全体でやらなければいけないからこそ、水系一体で検討するのは当たり前で、そうやってきたのは正しいとしか言いようがないわけです。しかし、例えばこれが、ミシシッピー川だったらその源流から、ニューオーリンズまで全部一体で公園の整備を考えるかといったら、そんなことをやっているわけではないですよ。では、信濃川だったらどうなのかと、河口の新潟とそれから金峰山の頂上に近いところの公園を何も一体で考える必要なんかどこにもないわけでしょう。つまり川だから一体でなくてはいけないということになると、ずるずるとまだちょっと継続です、こっちがちょっと継続、これは終わったけど今度こんなのが出ましたときりがないのではないのでしょうか。

本来ならば、個々に検討して、個々の地元の自治体と協議して、新規採択するかしないかを検討してもいいわけですよ。ユーザーはその範囲しかいないんだからというところについては、関東地整だけで決められる話ではないですが、やはり大野先生もそういうところでご懸念も表明されたし、私自身も思いますので、そこら辺について、今後のやり方として、本省とも相談しながら勉強課題にさせていただきませんか。よろしくお願ひします。

○清水委員

個々の一つ一つの公園整備として評価しなければいけないのか、水系として全体で評価しなきゃいけないのか、と言うと水系の中でもやはりブロックを設けて、つながりを持って整備していかなければいけないのではないのでしょうか。その点を区分しながらやられると、水系環境整備事業という名前が評価だけのためではなくて、この事業目的としてどうあるべきだという問題だと思います。家田先生がおっしゃるように、これはこの手の環境整備事業が難しいというところだと思うので、ぜひ問題提起よろしくお願ひします。

○事務局

わかりました。

○家田委員長

それと個々の自治体の細かいまちづくりもあるけども、県のレベルでは、公園整備事業をあちこちに持っているわけですよ。県営の公園とか、それがあつ種のネットワークを組んでいるんですよ。その一部が川の近所の公園だったりするんだけど、それとの関係性で、ここはぜひ必要とか、ここはほかにあるんだから要らないじゃないとか、そういうのも頭に置かなければいけないはずで、この川つぷちのところだけで、点を書いて、全体ですばらしいでしょうなんていうことは、少しどこかずれているかもしれませぬ。ご検討ください。

○事務局

今ご指摘の観点で言えば、自然再生や水環境という観点では、自然のつながりや水環境のつながりという意味では、水系という意味は十分にあるかというように思います。

また水辺整備については、評価のあり方も含めて、今いただいたご意見を受けとめまして、本省ともまた相談してまいりたいと思います。ご指導ありがとうございます。

○家田委員長

国土交通行政全体が、それぞれの部局で、その中での統合制だけを望む時代じゃなくて、ほかの分野との連携性というのを非常に尊ぶ時代になっているので、そういう面から、この河川の環境整備というのも常によりよくする方法はないかなというような面で、今が全面的にだめだとかいうつもりはないのですが、考えていただきたいと思います。

○事務局

ありがとうございます。

■一般審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

・一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（川島～五霞）

（上記について、事務局から資料3-2-①により説明）

○家田委員長 はい、ありがとうございます。

それでは、ただいまの案件につきましてご質問いただきたいと思います。

○清水委員

一つは、発生土の土質改良に伴う事業費の増加が131億円で、これは出てきた土を、水面埋め立て用材料に変えるという話ですよね。用途として。

○事務局

このままですと水面の埋め立て用材料等にしか使えないということでございます。こちらの土は、茨城県で圏央道、主に盛り土を中心につくっている区間があるのですが、そちらで活用したいというように考えておまして、そのために四種ではなく三種に改良するために、改良をしたということでございます。

○清水委員

そうすると、出てきた材料の特性を見ながら、どこが最もコスト的に安くなるかという用途を探した結果、131億円になったということですか。

○事務局

そうです。

○清水委員

そういう理解でいいですか。

○事務局

このまま産業廃棄物として捨ててしまうと、これよりお金がかかってきます。

○清水委員

どれぐらいかかるのですか。

○事務局

単価で言うと、倍半分変わってきます。

○清水委員

そうですか。わかりました。それと、もう1点だけよろしいですか。

5ページ、これは川島～五霞がつながると、東北道から圏央道につながり非常にいいなと思い、印象深いのですが、これはたしかH22年度にも事業評価監視委員会の案件だったと思います。そのときからすると、この5ページで、ここに混雑している渋滞の状況があり、これはプローブデータがH25でとられていますよね。前の事業評価のときには、これよりは前のデータでとったデータがあると思います。

そうすると、前のときから比べて、ここはつながって事業進捗があった結果、この図がどのように変わるかというのは、完了評価のときでもいいのですが、今でもわかるのではないかと思います。この図だとわからないのですが、以前の事業評価の資料に混雑度とかいうパラメータがあって、その指標が事業進捗にあわせてどのように変わってきたのかと

いうことは、やはり再評価の中でも見られると、チェックになると思います。その点について、このH25年のデータを使ってこういう現況で開通されてきて、以前にも増してこの損失時間が軽減されている、また新たな問題がある等、教えていただきたいと思います。

○大野委員

同じところなのですから、事業費の増加についてです。

全事業費から見てみれば微々たるものなんですけれども、百数十億円と言えば、先ほどの環境整備事業がほぼできる程の金額です。今後、同じようなことが起きないかどうか、つまりもう少し地質調査を細かくやっていたら、このような状況が発生した段階では、これは仕方がないのかなという気はするのですが、今事前にわかったものなのか、そもそも地質調査を、この場所ではそんなに細かくやる必要がなかったのか、このような費用が増加するリスクを避けるための今後の検討課題というのは、ここから何か読み取れませんか。

○家田委員長

今のご質問については、事務局がお答えいただいた後で、若松先生にコメントをいただくようにしましょう。

○事務局

1点目に清水先生にご指摘いただいた混雑度、例えばこの開通区間でどう変遷しているのか、今手元に資料がございませんので。

○家田委員長

今後でもいいのでね。

○事務局

はい、わかりました。

あと2点目の地質調査の関係でいきますと、おおむね道路事業、大体100mに1本ぐらいボーリング掘っているのですが、こちらに関しても同様の頻度で調査は行っております。

その際に、N値からコーン指数を推定して、四種土がどのぐらい発生するだろうかというのを、当初、推定しておりました。ごくごく標準のやり方かなとは思っておりますが、掘ってみるとやわらかい、想定外の土が出てきてしまったこと、それがここの特殊性なのかもわからないのですけれども、そういう状態になっていたということです。

従って、今後の事業をやる際のリスク、事業費増のリスクという観点につきましては、用地が買えているかという観点もあるのですけれども、ある程度文献などで地盤のいいところ悪いところが把握できると思いますので、悪いところについては、調査頻度を上げていくということもあるのかなとよう思っています。

○大野委員

100m間隔というのがどこから来ているのかが、私は専門でないのでわかりませんが、それを50m間隔にすると、平面的に広がれば、4倍の費用がかかるわけですよ。ですから、4倍の費用をかけて、そういうリスクを避けることがいいのか、そのままこういうリスクを甘んじて受けるのか、その辺の検討が必要かなと。これはご専門の先生の分野のお話だと思いますが、そういうように思いました。

○若松委員

まず修正をお願いしたいのですが、16ページ、問題の土の腐食土という字が目につくだけで7カ所ぐらいありますが、この「食」は、全部、植物の「植」です。資料全般にわたって断面図の中も含めて修正して下さい。

それから、もう一つ。この想定外というご説明でしたが、重金属は別としまして、埼玉県低地で腐植土が出るというのは当たり前な話、それを想定外とおっしゃるんですかと私は言いたいです。

道路事業のときに、規定どおり100mごとにN値をはかっているとのことでしたがそのときに地質調査業者と打ち合わせがあると思います。地質関係の人でしたら、この地域はN値以前に腐植土がたくさん出るとは知っていると思います。埼玉県の低地は江戸時代まではほとんど沼だったんです。だから、土質自体に関して、もう少し何か懸念することがあるのではないかというような話は、事前調査では出なかったのでしょうか。地質業者さんへの発注は、規定どおり100mに1本というように、地域性は全く考えないでやっていらっしゃるのでしょうか。

私は100mピッチを50mピッチに増やしたほうが良いというようなことを言っているのではなくて、やはり地盤の地域特性を踏まえてから地質調査に取りかかるべきですし、事業費の計上をすべきではないかというように思っております。

○家田委員長

ありがとうございます。お答えいただきましょうか。

○事務局

例えば、16ページの五霞インターですが、こちらは中川ですとか、利根川、あと図面に五霞落川とよう書いてあるのですが、近くに河川のあるところで、もともと地盤が悪かろうというのは、ある程度想定してございました。ですので、図面の中に黄色と青の点がありますが、黄色が既存のボーリング箇所ということで、こちら見ていただきますとおり、通常よりは密度を高くやっております。ただ、それでも追加ボーリングしてみると、軟弱層が深くなっている箇所等があり、費用がかかってしまっている状況です。

○家田委員長

ここまで関東地整で調べていただいた事業費の変化の仕方について言うと、それは多分日本で初めて調べたのだと思うのですが、平均値はそんなに上がっているわけではないのですが、やはり上がっている場合の理由の最大のものは、地盤条件でしたよね、あるいは地質、土質でしたよね。

率直に言うと、またかという感じがあります。この事業だって、皆さんが担当しているずっと前に始めたものだからとは思いますが、これからの事業の進め方について狙いどこであることは間違いがないですね。この辺をいかに、労力をかけずに、しかし、精度高く地質条件を見当をつける、それを勉強しなければいけないというのは、歴然としていると思いますよ。そのときのヒントが、若松先生おっしゃるように、N値なり、qcという物理的な大きさだけではなくて、一体その土地がどういう地質的歴史を持っていて、どういう地理的な環境にいるのかというようなことを頭に置きながら、もう少しオリテーを考えてやったらどうかというご示唆だと思います。これは深く受けとめて、今後の事業の進め方のいい糧にさせていただきたいと思っておりますし、総額からしたら比率が小さいのかもしれませんが、例えば掘割区間2.6kmのところでは131億円上がっているわけでしょう。

2.6kmですから、多分、300億円とかもう少しぐらいだと思うのですが。仮に300億円すると、そこで100億円上がっているのだから、事業費が3分の1上がっているわけではないですか、この区間だけ見てみれば。ですから、これは甚大な増額であると見なさざるを得ないですよ。

これは結果的には、こうやって土質改良するのが最適な選択だとは思いますが、事前にそれを予知できなかったということに対する勉強課題ということは、ぜひ継続してやっていっていただきたいなと思います。多分委員の皆さんが共通して感じているところだと思います。

では、この案件につきまして、事業は、継続ということによろしいですか。

〔「異議なし」という声あり〕

○家田委員長

ただし、今言ったような今後の勉強課題として、地盤条件、地質条件のことを取り上げていくということにさせていただきます。はい、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

- ・一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚）

（上記について、事務局から資料3-3-①により説明）

○家田委員長

どうもありがとうございました。

委員の皆さんのお手元には、住民、現地の人たちからの要請書と要望書をあらかじめコピーをお送りしているわけでございます。

我々の責務としましては、いろんな状況、あるいはこの住民の意見も踏まえて、そして適切な意見を出していくというのが仕事ですので、そういったところも頭に置いて審議をお願いしたいと思います。

今日の残りの時間で全てを審議し尽くすのは、時間の都合もありまして難しいので、今日、とにかく一通り皆さんからご意見と、それからご質問もいただいて、時間の範囲でお

答えいただけるようなものは答えていただくし、それができない場合には、次回にじっくりと答えていただいて審議を継続するというようにしたいと思います。

○堤委員

簡単なことからということで、前回、私も参加させていただいたときには、住民の意識調査というのをされてきました。今ご説明いただいた住民の対話というのは、随分されておりまして、とても何回も努力をされているという様子はわかります。住民の対話の取り組み、13,14ページもその取り組みです。また15ページは幅広く情報手段を活用して発信しているということが判ります。こういった住民への対話については、この前の付帯事項に関する点で、随分ご努力はされていると思います。

ただ、前回意識調査というのはあったのですけれども、今回はどのように実施されたかということをお伺いしたいと思います。意識調査というのは、あるいは住民の意向というのは、いつ誰にどのように聞いたかによって異なってくると思いますし、ある意味、住民のその時点での実態をあらわす反応といってもいいと思います。それから、そういう点で、どのように今後されるかということ、それがお伺いしたい1点です。

参加コメントに関しまして、13ページには、いいことが書いてあるわけで、こういう説明会を定期的に行ってほしいとか、あるいは14ページには、高速道路の工事がどんなものかの実態が実感できたとか、以前より住民の理解が深まったというようなことも書いてあります。ほかにどんなコメントがあって、課題があるのかというようなことも、説明していただきたいなと思います。

以上、住民のへの意識調査と対話ということについて、実態からまずお伺いしたいと思います。

○青山特別委員

先ほどの付帯意見、地域住民との対話に関連した意見と、それから質問をさせていただきます。

付帯意見に対しまして、本当に多くの住民との対話、それから、さまざまな取り組みをなさってこられ、事業者の皆様も、それから住民の皆さんも真摯に向き合ってこられたということが非常に感じられました。

ただ、これからのお願いなのですが、最近では、住宅ですとか、車ですとか、一般の国民

が信頼を置いている大手の事業者の不祥事が目立つようになり、そういったところで信頼はしているのだけれども、本当に安心なんだろうかという不安にとらわれている方たちも大変多いと思います。ですので、今までもやってこられたと思いますが、これからは必要に応じて真摯に住民の皆さんたちへの説明や対話を重ねていただきたいというのが私からのお願いです。

その中の1点、質問ですが、11ページにある環境対策に積極的に取り組むことを望むと、この際、国土交通省と東日本高速道路株式会社が協力し、担当区間にとらわれず、住民との十分な対話を実行することがというように書いていますが、今までこちらの資料にある対話など、いろんな事業におきまして、国とNEXCOが担当区間にとらわれないでやってきたというような事例がありましたら、教えていただきたい。

もう1点。事業費の増加のところなんですけれども、これはコストとか、それから人件費の増加ということもあって、もうさまざまな事業で増加が言われているわけなのですが、例えば、シールドマシンのところは非常に大きな額になっているわけですけど、先ほどのご説明では、非常に専門性の高いというか、限られた事業者がやるのでというご説明だったと思いますが、その点のいろいろな精査というか、コストを下げるための努力などをしておられるのであったら教えていただきたいと思います。

○大野委員

私も住民との対話のところで、一つ質問させてください。

対話の中心は、おそらく、道路本体の構造と、その工事に伴う影響についてだと思いますが、13ページの右下に参加者のコメントというのがあります。この中に、インターチェンジやジャンクションの完成後の周辺の土地利用についてどうするのかというのを検討していただきたいと、そんなコメントがあります。これも結構、重要なことだと思います。何もせずに単に道路をつくってインターチェンジをつくると、そこに流入する車の影響を受けることになります。また、流入する車によって沿道の何か活性化が図られることもあります。ですから、プラスにもマイナスにもなり得ることですので、その周辺の土地利用について、どんな検討をなされているのか、お話を伺えればと思います。

○朝香委員

10ページにも書いてありますとおりに、今回の評価時の用地取得全体というのが、前回

よりも随分進んでいるなという印象を受けております。もちろん地元の方々との詳しい説明会の継続というのも図られているようでございます。この辺は丁寧な対応をしていただいているのかなと思っておりますが、前回の再評価時から、平成24年になりますけれども、この間に実際に工事がどういう進捗であったか、詳しい状況がわからなかったので、お話をいただければと思います。

○清水委員

1点は、16ページ、17ページを見てもらうと、住民の方々と下越え案に関する話し合いがあって、その話し合いの経緯と概要に、平成25年1月から始まって、10回やられて検討されているのはわかりますが、ここの上から3段目のところに、道路利用者の安全・利便性・住環境等への影響等から現計画は妥当と判断というように書いてあります。この資料からは、この計画が妥当であるというのが読み取れないので、それは詳細に説明してほしいと思います。

それから、妥当と判断して、17ページに、もうそれありきで神戸橋の環境対策に移っている、この辺がやや強引な書き方かなというように感じますので、詳細な書き方とともに、なぜこのような神戸橋の環境対策に至ったかということも含めてお話を聞かせていただければと思います。

それから、シールド、先ほども委員の方から、事業費が高くなったと、シールドが非常に上がったとの意見がありましたが、26ページを見ると、すごい上がり方ですよ、倍ふえている、21年から比べて。そうすると、今後もふえるのか、この傾向でも、今後ひよつとしたら下がるかもしれない、その辺の読みはどうなのかということも含めて、事業費について、今後の予想も含めて教えていただきたい。

最後は、もう一つ大きい話が、大断面トンネルですね。庄戸のトンネルを大断面にするという話があります、24ページのところに。この辺も平成26年度の土質調査を追加して、精査を行って設計・施工に反映、これは現段階では予定と考えていいのか、もう既に検討が始まっているのか、この庄戸のトンネルですね、大断面ありきでこういう検討がなされているのか、その状況についても詳細に教えていただきたいと思います。

○若松委員

28ページに追加ボーリングをされたと書いてありますが、この追加の調査をしたことに

よって、新たに土質ですとか、盛り土の状況ですとか、新たに得られた知見、これまでとは少し違った解釈になったかということにつきまして、少し具体的に教えていただきたいと思います。

それから、シールドマシンを使う件なのですが、シールドマシンは非常に高額であることから、普通はこんなかたい地層を貫通する道路事業には、余り使わないのではないかと思います。これを国交省の関東地整の事業に、こういう地盤でもシールドは使うということの前例というか、一般的にしてしまうのでしょうか、そうしますと事業費が今後上がっていく可能性があるわけですね。

資料を拝見すると、例外的に今回は使うのではないかというように想像できるのですが、これからはシールドも高額になっても採用するのかと、その辺のご見解を教えてくださいたいと思います。

○事務局

それでは、全部は答えできないのですが、まず朝香委員からお話がありました、工事の進捗状況ですが、10ページの資料を見ていただきますと、用地については、何%というように記載しているわけですが、工事につきましては、今回工事を着手したところを赤く枠で囲ってございます。全体8.9kmございますけども、現在、工事に着手したところは、大体2.4kmで約3割ほどの区間で事業に着手しているということでございますので、今回は赤枠の外の黄色の部分です。数%だったのが、工事エリアがそれだけ広がったということで、我々がそういうように整理をしているところでございます。

それと大野委員から、供用後の沿道の利用と申しますか、インター周辺のことと申しますが、これも10ページを見ていただいて、場所をお話ししたいと思います。まず1点目は、写真の右のところでございます。ここは庄戸トンネルの上部に当たるところでございますけども、ここにつきましては、前回の再評価で要望利用について、いろいろ地元との話し合いがあったという話をさせていただきました。ところが、いろいろ庄戸地区につきましては、先ほどからお話がありますように、下越え案のお話もありまして、なかなか上部利用の話ができませんでしたが、最近になって地元の方から議論を始めるべき、早く方向性をかためるべきだという意見をいただきまして、自治体とも調整して、現在検討に入るべく準備をしているところでございます。

それともう1点、10ページの一番左になりますけども、栄インタージャンクションのと

ころでございますけども、ここにつきましても、実は地元から、インター周辺ということ
で沿道利用をやっぱり考えるべきじゃないかという意見が出されておりました、ここにつ
きましても、今現在、地元と調整をして検討に着手しているところでございます。

以上でございます。

○事務局

お答えできる範囲でお答えしたいと思いますけども、堤委員から最初にお話ございま
したけど、住民の意識調査を前回やっていたことについてどうなっているのかというよう
なご質問があったかと思いますが、この件ですけども、14ページを見ていただきますと、
左下の部分になりますけども、大船駅で実施しているコミュニケーション広場において、
1回当たり約1,000人程度の方がご来場いただいて、そこでアンケートをとらせていただ
いています。今年も3月19、20日と二日間アンケートをとらせていただきまして、その内
容について、例えば、基本的なところで、この横浜環状南線、皆さん知っていますかとい
うようなご質問からしています。ところが、まだ地元の大船の地域でも約5割強という認
知度ということで、我々としても、まだまだ認知をふやしていかなければいけないとい
うように考えているところでございます。

また、関心を持っておられるのはどういうところですかということを知ると、やはり道
路完成後の効果はどうなっているんだろうとか、あるいは道路の必要性、この道路の必要
性はどうかというところに皆さんはご関心を持たれたりしています。

また、この14ページにも記載してございますけども、期待感というところになるのかもし
れませんが、事故が減少するのではないかと、あるいは渋滞解消するのではないかと、
早期に完成してほしいというのは、期待感の声としてはいただいているところでござい
ます。このような形で、毎年継続して調査はやっているということでございます。

次に清水委員からお話があった件ですけども、庄戸の地区の大断面の検討状況どうなっ
ているのというご質問をいただいたかと思えます。これにつきましては、庄戸トンネルに
つきましては、有識者の検討会というものを設置しておまして、庄戸トンネルの固有の
条件、これについては24ページを見ていただきますと、四角枠の中に書いてありますけど
も、このような固有の条件を考慮しながら、26年度にボーリング調査をいたしましたので、
このボーリング調査の知見も踏まえまして、トンネルの構造、施工方法、環境影響等につ
いて継続的にこの検討会で検討しているというところでございます。

先般、10月6日なんですけれども、検討会を行いまして、一定の成果、取りまとめができましたので、今後は、これを踏まえて、この現地の状況をより詳細に把握するために、工事用道路になる先進導坑を掘って地盤の状況を確認するというのもやって、現地の状況をさらに深めていきたいというように考えているという段階でございます。

また、清水先生からのご質問に検討経緯がございました。下越えの話し合いをずっと続けてきましたが、これについて妥当と判断した理由は何だというご質問があったかと思えます。これにつきましては、また詳細につきましては、追ってご説明を次回の宿題にさせていただきますが、概略だけ説明させていただきますと、事業者としては、住民より2回にわたって違う案が提示されました。その原案それぞれについて意見交換を行って、当然道路構造令というものに合致しないと高速道路はつくれませんので、その適合などをチェックしつつ、実現可能性ある下越え案の作成、あるいは修正を繰り返して、最終的にこの現計画と比較表という形で作りました。それで話し合いを続けてまいりました。

その結果、住環境への影響、道路利用者の安全性、利便性、施工性などに加えて、用地取得が新たに必要になるというような問題も出てまいりましたので、これらを総合的に判断して、現計画が妥当であるというように判断しましたけれども、この詳細は、今日ご用意できていませんので、次回またご説明させていただければというように思っております。

同じく、セグメントの話も出たかと思えます。これも26ページに記載させていただいておりますけれども、まさに単価が倍と半分になっているじゃないかというところなんですけれども、これにつきましては、確かにセグメント、今シールドマシンの製作をするのに、都市部ではシールドのトンネルの発注が相次いでまして、これを製作できる工場、特にこのシールドマシン15、6mという断面を持っていますので、こういう工場が非常に限られるということでございます。年間数件ぐらいの発注だったのが、セグメントの量だけ、ヒアリングした結果ですけれども、ボリューム感で言うと、21年ぐらいと比べて3倍ぐらいにふえており、工場ももう手いっぱいということで、当然製造ラインをふやしていかなければいけないとか、時間外も操業をすとか、いろいろ工場も生産能力を上げてはいただいているんですけれども、そういうものに投資したものを回収しなきゃいけない。というのは今後、シールドトンネルというのは、リニアの問題がございまして、道路トンネルとしては、都市部にたくさん出てくるものじゃないということで、やはり投資したものを回収しないと、民間企業ですからいけないということで、かなり単価が上昇している。今後どうなるのかという話もありましたけど、ヒアリングをまた続けて、今後どうなるのかとい

う動向はつかんでいきたいとは思っております。

○事務局

1点だけ、青山先生からいただいていた、国交省、NEXCO担当区間にとらわれないでやってきたのかという点、こちら1例でございますけども、16ページの下越えに関する話し合い、こちら担当区間ということでいけば、NEXCOの担当区間になるのですが、こちら1回から10回全て国土交通省も参加いたしまして、一緒に検討・議論しているというような状況でございます。

○家田委員長

今お答えいただけるものは、お答えいただいたんですけど、詳しいところは、もう少し資料を整えて次回とさせていただこうと思います。

○堤委員

先ほど委員長がおっしゃいました要望書ですけれども、9月25日の要請書3点でございます。それから、10月15日のお願い書と要望書は、4になっていますが5点ですね。これら次回で結構ですけれども、こういうことを十分議論しておきたいと思っております。、そしてお答えいただくことも大切かと思っております。今日は時間がないが、決してこれを無視しているわけではございませんということだけ、ちょっと申し上げておきたいと思っております。

○家田委員長

他にいかがですか。

では私からも一つだけ。いろんなこの公共事業ですから、ルールに従ってやっていかなきゃいけないのは当然であって、ルールに従って仕事をされているわけですが、一方で、住民からしたら、ルールでやってもらう以上に納得しないととてもやれないというところがありますよね。さっきも住民の人とお話を伺ったりもしていたのですが、腹を割って話をさせてほしいというようなお話もありましてね。それは、だから教場的なイエスカノーかみたいな話じゃなくて、もう少しコミュニケーションをしてほしいなど、こういう要望はあるんですね。

ですから、一方で、このルールに従いつつ、しかし、やはりそのルールを乗り越えてコ

コミュニケーションというのは、今後もますます充実していただきたいなと思っているところでございますので、その辺についても次回何かお話がありましたら聞きたいと思っております。

それから、2点目は、やはり心配なのが、この27ページあたりの話でしてね。トンネルの防災施設について、もともとは道路ガラガラのつもりだったのかもしれませんが、結構車があったらこれではまずいといって下の絵になってくるといのは、何も僻地につくる道路じゃなくて、首都圏の基幹中の基幹の道路についての話だから、今さらこんなことを突然考えるんですかなんていうように思われると、大変心配になってくるわけでありまして。

これが今事業費の増として考え始めなきゃいけないというところの理由づけのところをもう少し教えていただきたい。もとは全然考えていなかったのか。いやいやそうではなくて、この設計は、その後でやるものなんですみたいなどころなのか、わからないんでね。それやこれや、やはり計画しているもの、設計しているものが、その後、でき上がりでどうなるかということに対する信頼感というのは重要ですよ。こちらの仕事ではございませんけども、くいの問題とかいろいろ出てるわけでありまして、やっぱり信頼感が重要だと思います。

そうすると、例えば、圏央道一つとっても、同じように市街地の下を通る区間はもう既に開通済みの青梅とかありますよね。いろんな構造上の工夫をしたりして、あるいは地元とも相談しながらやってきたのだろうけども、そこでのこの実績とか、市街地じゃないけども、高尾山では、いろんなこの環境上の問題が心配する向きも多かったんだけども、それを乗り越えながらやってきたんでしょ。そういうやってきたということの実績に対する信頼感というのが、やっぱり新しい事業に対する地元の人たちの納得感に関係するところもありましてね。その辺を込みにして少し承りたいなというところが2点目でございます。

それから、本件は、自動車専用道路、高速道路に相当するわけですけども、それに附属して一般道もいじるわけですよ。県の事業でしたか、市ですね、横浜市か、ありますよね。それで、住民のこの生活条件というのは、もちろん高速道路の工事に伴う、あるいは高速道路の存在に伴ういろんな関係もありますけれども、くっついている一般道をどういうように使うのかなとか、そこは多くの場合は、地元の住民と一緒に何かいろんな植栽をやるか、そういう類いのやりとりはどういうようになっているのかなというのを、状況を教えていただけたらと思います。

それから、これは住民の人たちからの意見のところにも入っていましたが、構造が6車線で計画しているんだけど、4車線の暫定的な構造である部分やっていくというところの話ですね。住民の人は住民の人なりのいろいろ心配事があるんでしょうけども、私はまた別の意味での心配は、4車線でつくっておいて、将来拡張しなければいけないというのは、著しい手戻りになるようでは困るわけです。そこら辺のエンジニアリング的な意味での妥当性は、ぜひ教えていただきたいなと思います。

私からは、以上でございます。

委員の皆様方、ほかにご発言、ご質問ございませんか。よろしいですか。

いろいろご質問が出ましたがどうですか。事務局の側、お答えいただけるようなものと思っております。

○事務局

次回、きちんと資料を用意して、説明いたします。

○家田委員長

ありがとうございます。

それでは、今日は一通りの話を聞いたわけなので、次回がいよいよ議論をする場というようにしたいと思います。

私の司会部分は以上でございます。 司会をお返ししたいと思います。