

平成 28 年度第 3 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

- ・一般国道 4 号 古河小山バイパス
- ・一般国道 6 号 千代田石岡バイパス
- ・一般国道 50 号 下館バイパス
- ・一般国道 51 号 潮来バイパス

（上記について、事務局から概要説明）

○朝倉委員長

今、事務局から、この 4 件については事業継続ということで御提案がございましたが、もし何かこの場で御意見があれば承りますが、いかがでしょうか。よろしいですか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長

では、特に御意見はないようですので、御了解いただいたということにさせていただいて、この一括審議案件については継続で了承いたします。

■一般審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・一般国道 50 号 桜川筑西 IC 関連（延伸）

（上記について、事務局から資料 2-6-①により説明）

○朝倉委員長

ありがとうございました。それでは、ただいまの御説明につきまして、御意見もしくは御質問がありましたらお願いします。いかがでしょうか。

よろしいですか。用地取得が若干難航しているのので、事業期間を 3 年ほど延長されると

ということが主な変更のポイントで、その点について、もし何か御質問があればと思いますが。

○若松委員

資料の9ページの用地取得率、用地進捗率ですが、前回評価時と今回を比べますと、バイパスの両サイドではあまり取得が進んでいなくて、グラフの中央の部分は用地の取得が大分済んでいます。地域によって理解が得られにくいというような、地理的な背景がございませうでしょうか。

○事務局

まず、用地取得としましては、宅地部分、それから田畑部分等ございまして、事業の進捗を図るという観点から、まず、田畑部分を先行して取得を進めているという経緯がございませう。それから、一部宅地といひませうか、建物がかかるところでも、交渉には当たっておりますけれども、そのうち一部から、同意をいただけないといひませうか、価格に不満があるですとか、あるいは代替地を探して、それがまだ決まらないう。こういったことから、難航している案件といひのあるのも事実でございませう。買えるところから進めているという現状が、このような姿になっているといひるところでございませう。

○若松委員

そうですか。そうしますと、この左端と右端のほうが宅地部分で全然取得できていない、中央部分が田畑部分でということになりますか。

この図だけを見ても、あと3年たってもどのくらい取得できるのか懸念しています。

○事務局

これは先ほども説明させていただきましたとおり、桜川市さんで考えています周辺開発、こちらの状況をにらみながら、事業の進捗といひのある意味調整しながら進めてきているという経緯がございまして、結果としてこのような形になっておるといひのことですが、その計画のほうも具体化してまいりましたので、やっとう、もう少し今後は力を入れてやっていきたいといひように考えているところとございませう。

○若松委員

それでは、引き続きよろしくお願ひします。ありがとうございました。

○朝倉委員長

ありがとうございました。他はいかがでしょうか。

○横木委員

資料の 10 ページの、総費用の欄が、四捨五入されているのかもしれませんが、平成 25 年度と平成 28 年度と比べると 1 億円減っている理由を教えてください。というのは、用地買収が遅れていることが事業の延長の理由と伺っていますので、それ以外の工事は、条件は変わらないかなというふうに思いました。何かこれについて、原因がありましたら教えていただければと思います。

○朝倉委員長

お願いできますか。

○事務局

事業費を計算するとき、割引率を設定して、総事業費を設定するわけですが、その基準年を見直したことによって、若干数字が変わっているということで、結果として、このような整理になっておるといってございますが、大きな変動要因があるということではございません。

○横木委員

わかりました。ありがとうございました。

○朝倉委員長

計画内容として、それにかかわるコストの構成等は変わっていないけど、どこを基準にお金を計算するかによって若干のずれがあるという理解でよろしいですね。ありがとうございました。他はいかがでしょう。よろしいですか。

もし、他に意見がないようであれば、特に異論は出ていないと思われまますので、本案件の対応方針については、継続ということよろしいですか。

[「はい」という声あり]

○朝倉委員長

ありがとうございました。それでは、今、審議いただいた案件につきましては、継続ということをお願いします。丁寧な説明を続けていただいて、用地の取得に頑張ってくださいようお願いいたします。ありがとうございました。

■重点審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

・一般国道4号 西那須野道路

（上記について、事務局から資料2-2-①により説明）

○朝倉委員長

ありがとうございました。

ただいまの御説明につきまして、御意見、御質問ございましたらお願いします。

○田中委員

12 ページですけれども、事業費が25億円増えたというのは、共同溝の話でわかったのですが、便益が22億円ぐらい増えています。計画交通量自体は、下のほうは上がっていますが、それほど大きく増えていないので、便益が22億円増えた理由について説明いただけますでしょうか。

○事務局

便益の増加についての理由なんですけど、基準年が前回評価時の25年から今回28年になったことによりまして、割戻率の値が変化（増加）します。基準年と供用年次が近いほど割戻率が大きくなります。計算上、そうなりまして、便益が現在価値は大きくなるということになります。ですので、一見、ちょっとと思いますが、この計算をいたしますと、22億円の便益の増加になるということでございます。

○田中委員

3年でそれくらい変わるという感じなんですね。

○事務局

そうですね。

○朝倉委員長

よろしいでしょうか。

○加藤（一誠）委員

ちょっと確認なのですが、25億円がコストとして増えるのですね。事業の継続性は、地域開発ということで継続であるのに、25億円のコスト増加は、地域開発と直接関係がないように私は見えるのです。共同溝という事業のもともとの目的とは違う形でコストが増えるということですね。それで、B/Cを出さないといけないからここに出てきたということですね。

○事務局

今の御質問は、目的と照合して、増えるお金が意味があるのかというような御質問だと考えてよろしいでしょうか。

○加藤（一誠）委員

意味があるというか、関係があるのかということです。

○事務局

関係性ですね。

○加藤（一誠）委員

はい。

○事務局

25年で電線の地中化という目的になるんですが、2ページにある目的の中で、地域開発の活性化、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、いろいろ3つほど挙げておりますが、実際、電線類を地中化するというのは、交通円滑化の目的というより、どちらかという防災だとか、周辺の電柱が倒れて道路の機能を損なってしまうとかということで、そもそもの道路の機能をしっかり確保する上では非常に有意義な逆に施策であるというふうに考えておりますので、目的とは合致しているというふうに思っております。

○加藤（一誠）委員

広義に見てということですか。B/Cはルールだから仕方がないのですけれど、効率基準です。共同溝は効率とは直接関係がないように思えまして、本来は計測にふさわしくないもののように見えます。そのための確認でした。

○朝倉委員長

ありがとうございました。

もともと、こういう新しいところを整備するに際しては、電線の地中化というのは、基本、やったほうがいいと思うので、本当は当初の計画段階でこういったことを計画していただいて、地下に入れていただくほうがいいけれども、もうずっと以前から計画が進んできているものなので、なかなかそういったふうにはうまくいかなくて、この時期にこれが事業の対象になったという、そういった理解をしております。ありがとうございました。

単価にすると、1km当たり5億円ぐらいですからね。大体、そんなものなんですか。

○事務局

単価につきましては、例えばこれは 25 億円ですが、上下線それぞれ整備しますので、延長としては倍で、約 10 km になりますので、m 当たり 20 数万円という感じになると思います。

○朝倉委員長

ありがとうございます。他はいかがでしょうか。よろしいですか。

○小野委員

ちょっとお伺いしたいんですが、3 ページで示されているルート自身についてなんですけれども、真ん中あたりに烏ヶ森公園というのがありまして、そこを少しかすめているように見えるんですけれども、私自身、ここの土地を知っているわけじゃないんですが、ちょっと調べてみたら、ここは那須野ヶ原の平らなところにここだけ少し飛び出た丘で、ここに三島という地名がありますが、これは三島通庸という明治の土木県令がここで開拓をした、そういう土地で、その 5 番目になっていますが、それはこの丘から多分全体を見て考えた、町割りをした場所じゃないかと思ひまして、それで、伊藤博文も何か招いた、そういう話もあるというふうに聞いていますし、それから、中世に源頼朝がここで狩りをしたというような、そういう話もあって、非常に歴史的な文化的な土地だと思うんですけれども、ちょっとこのスケールだとわからないんですが、実際、どのぐらいこれはかぶるのか教えていただけますか。

○朝倉委員長

お願いします。

○事務局

今、小野委員からの御指摘のとおり、非常に由緒ある場所です。平安時代に建立されて、まさしく那須野ヶ原の開拓の氏神さんとしてまつられている場所です。今回、道路が通る部分というのが、このちょうど公園の南端の参道部分を一部かすめるという状況ですので、そこは参道の一部、逆に言えば分断してしまいますので、参道については、横断橋みたいなをかけて機能を確保するというので、神社及び県・市町村とは調整をしているという状況でございます。

○小野委員

ありがとうございます。事業評価としてはどうしようもないのかもしれませんが、これは都市計画の線の引き方の問題かと思ひまして、もう 50 年ぐらい前の都市計画で、

当時、そういう多分発想はなかったんじゃないかと思うんですが、この委員会としては、都市計画、それ自体については何もできないというような理解でよろしいのでしょうか。

○朝倉委員長

そういう理解だと思います。今おっしゃったような、いわゆる文化的価値があるもの、あるいは自然上非常に価値があるものについては、できるだけそれを保全できるような形で事業を進めていただくように、御検討いただきたいということは言えると思うんですけど。

○小野委員

了解しました。ありがとうございます。

○朝倉委員長

他はいかがでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○朝倉委員長

ありがとうございます。それでは、本案件ですが、内容自身は電線の地中化ということによる計画変更でございますので、原案どおり継続ということでいかがかと思いますが、いかがでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長

ありがとうございました。それでは、今審議いただいた西那須野道路の案件につきましては、継続といたします。ありがとうございました。

■重点審議案件 再評価対応方針（原案）の審議

- ・東京湾中央航路開発保全航路整備事業

（上記について、事務局から資料3-2-①により説明）

○朝倉委員長

ありがとうございました。それでは、ただいまの説明につきまして、御意見または御質問ありましたらお願いします。

○横木委員

事業の変更の時系列をちょっと確認したいんですけども、この事業自体は昭和 53 年からされているということで、平成 25 年にその航路が拡大したか、拡大が決まったということでしたが、その理由が、東日本大震災のような災害が起きて津波に対する対応も必要ということだったと思うんですけども、前回の平成 25 年の評価時ではこの拡大がなくて今回に拡大したということなのか、もしそれだったら、どうしてそうなるのかというのが一つ目の質問です。

○朝倉委員長

まず最初、一個ずつお願いします。

○事務局

前回ですけども、東京湾の非常に重要性ということで、地震があったこともありまして、1 ページ目の、見てもらいたいんですけども、黄色い枠のところまで開発保全航路を拡大し、かつ海上に流出した貨物等の啓開をするということで、ちょっと見にくいかもしれないんですけど、点線部分の緊急確保航路というところも保全航路と一緒に定義しております。今回、深淺測量をやったんですけども、それで海底の支障物が見つかったり、浅いところが見つかったということで、今回、事業として追加したものでございます。

○朝倉委員長

よろしいですか。平成 25 年の港湾法の改正ということに伴って、そのエリアの見直しがされて、今回の追加に至っているという理解でよろしいですかね。はい、ありがとうございました。

では、二つ目、お願いします。

○横木委員

はい。次はちょっと細かいことかもしれませんが、19 ページにある事業の実施状況なんですけれども、東京湾では東日本大震災のときにかなり被害というか退避行動が出て、事業どころではなくなったのかなと思ったんですけど、この平成 21 年から 24 年の間は事業がされてないように見えるんですけども、これは何か理由というか、こういう予定だったのかどうかということちょっと確認させていただいてよろしいでしょうか。

○朝倉委員長

今おわかりになりますか。21年から、もともと計画段階でこうなっていたのか、何か事情があるのかということかと思いますが。

○事務局

この資料には載ってないんですけども、第二海堡という海堡があるんですけども、その海堡が地震が起きたときに液状化するということがわかりましたので、現在はその第二海堡の護岸の補強の事業を継続しておりまして、事業がとまっているわけではございません。

それと、開発保全航路を日常、年365日24時間ですけれども、監視しておりまして、航路上に浮遊物がないか、船舶がきちんと航行しているかとかいうところの管理・監視もしながら事業を進めております。25年に再評価になりまして拡大されたことに伴っていろいろ調査した結果、事業が必要になったということがございますけれども、現在は第二海堡関係の事業を発注しております。

○朝倉委員長

よろしいでしょうか。

○横木委員

それはこの事業の中には入ってないということによろしいですか。

○事務局

入っておりません。

○朝倉委員長

ありがとうございました。他、いかがでしょうか。

○楓委員

教えていただきたい点がございます。この間、この委員会で東京湾の整備についての議論が行われてきましたが、その前提として、海運の国際競争力の低下食い止めるために整備が必要という話でした。残念ながら結果としては、どうやら大型コンテナ船は日本を飛ばしてしまっているようですが、東京湾のこの浅い部分が国際競争力の低下に結びついているのか。ここが整備されれば、ある程度回復の見込みがあるのかということをお教えいただければと思います。

○朝倉委員長

はい、お願いできますか。

## ○事務局

今の国際競争力という観点で掘っているかということと、あとはこちらをやることでどう影響するかということだと思いますけれども、本事業につきましては、もともとこの航路が、先ほど御説明させていただきましたように、平成 25 年に対象となる開発保全航路の区域を広げておりますけれども、それ以前から大型船は既に入港ができるようになっておりました。今回、安全性を確保するために掘る水域といいますのが、この中ノ瀬西方海域というところを追加するというふうに御説明をいたしましたけど、その深さとしては 23 m ぐらいに掘ることになります。現在、日本に入港している、例えばコンテナ船でございますと、大きな水深のものでも最大でも 18m の水深があれば航行が可能となっております、今現在でも通行はすることが可能となっております。

その一方で、今回、深淺測量を平成 25 年の港湾法の改正以降に行いました結果、やっぱりちょっと浅くて、通行するのに不自由な箇所がありますので、それをスムーズにすることができる、そういった航路の拡幅のための浚渫を追加するということでございます。ですので、水深自体は確保はされているものの、その航行する船舶の安全性を確保するために追加するという事業になりますので、直接的にこの水深を確保することが国際競争力に直結するかというと、少し遠回りではありますけれども、安全性が確保されることによって、港の機能がアップをしまして、それが国際競争力に結びつくという、ちょっと遠回りではございますけれども、一部寄与する部分もあるという、そういう事業だというふうに認識しております。

## ○田中委員

深淺測量して精度が高くなったので、浚渫にかかる費用で事業費が増えたということですが、海底地形データって、結構、精度がそれほど良いわけではないと思います。何というんですかね、事業着手時に、例えばこれ今 B/C、1.2 がそのまま 1.2 で、総便益が 3 年間で変わっているので、B/C は変わっていません。B/C が下がったからといって事業の重要性は変わらないと思いますが、ただ、着手時にこれくらい何か事業費が上乘せになる可能性みたいなものは多分あると思うんですよね、やっぱり海底データの精度のなさからするとですね。そうすると、このくらい事業費がかかるんじゃないかみたいなものというのは、何か着手時のときに議論されたでしょうか。あるいはそういうことは通常は、もともとそこは議論しづらいものではないでしょうか。

ただ、やはり金額が増えるというのは、詳細な調査をすれば大抵増えますので、そうい

うことはどのようにされているのでしょうか。

○事務局

少し先ほどの、この追加された経緯について少しだけ補足をさせていただきますと、その 25 年に港湾法が改正されて区域は広げられたんですが、詳細な深浅測量というの  
は行われておりませんでした。その深浅測量を具体的に行いますと、この例えば 12 ページに映像がございますとおり、この中ノ瀬の泊地、それからその周辺の深浅測量した結果、  
こういった支障物の中にあること、そういった細かな地形の解析もできましたし、その周  
辺が、まだ浅いところが一部その航路として指定されているにもかかわらず、浅いところ  
があるということが具体的に詳細にわかったという、そういう変化がございましたので、  
25 年以降行ってきた調査の結果、今回 28 年に新たに掘るべきところが見つかったために  
追加をするということでございます。

その測量につきましては、20 ページに施工上の工夫というページで御用意しております  
けれども、過去はシングルビーム音響測深機という一次元のデータをとるというものでし  
たけれども、今回マルチビームということで平面のデータでとれることが今現在、技術と  
しては確立されておりまして、より詳細に測量することは可能になってきております。そ  
のため事業費の増大、掘る箇所、掘る土量の増減にはそれほど差はないと思っております  
ので、今後、もしその事業費が追加される可能性があるとするれば、例えばその土砂を処分  
する上で現地の状況が予想していたよりも悪かったとか、その築造する土砂処分場の経費  
が上がるとか、そういったことは今後可能性としてはございますけれども、今見込んでい  
る数字としてはこれで妥当じゃないかというふうを考えて、この 110 億円の追加というこ  
とをお願いしているものでございます。

○朝倉委員長

ありがとうございました。よろしいですか。

○田中委員

質問の意図ですが、事業費が増える可能性はあって、その額そのものを議論するのは難  
しいとは思いますが。なので、着手時にはそういう幅というんですかね、例えば浚渫にかか  
る費用はこれくらいだと見込んでいるけれども、海底データの精度からすると、これくら  
いの増減はあり得ますよ的なことは、着手時には議論はされないのかという質問です。

○事務局

今回、今説明があったように測量精度が非常に上がってまいります。それから、我々、

過去に中ノ瀬航路の浚渫もしておりますので、その実績も加味して事業費を算定しておりますので、これからはそんなに上がることはないと考えております。

ただ、人件費みたいなものをがんと上げられますと、その部分だけはどうしようもないかもしれませんけれども、現時点では上がらないものと考えております。

○朝倉委員長

現時点で計測されているもの等々で、現時点の知見からすると、これが適切な見積もりだけれども、実際はもしかすると軟弱な地盤の下に何か固いものがないとは限らないですね。しかしながら、今それを見通すことは不可能なので、このような事業計画になっているという理解かと思えます。ありがとうございました。

○池邊委員

すみません、21 ページの環境の話についてちょっとだけお伺いしたいと思います。こちらではヘドロ状の海底土に良質な砂をかぶせることで、ヘドロからの有機物の溶出を抑制というところまでは理解できるんですけども、その後、底質の改善が図られて、地形や底質の維持というところまでが、生物の増加もある程度想定ができるんですけども、そういうことができるということなんですけれども、一つには、これ何年ぐらいでこういうものができるのかというようなことと、あと、この1メートルぐらいの、厚さ1メートル程度の覆砂を実施するというところが、今御紹介いただいたところの浅瀬の浚渫部分だけなのか、どのあたり、どのぐらいの、この全体の中でこういう工事をやるということを想定してらっしゃるのかどうかということ、それが東京湾全体の、今、横浜なんかはトリアスロンとかをやったりもしていますけれども、そういう水質の浄化にどの程度役に立つのかというあたりを少し教えていただきたいと思えます。

○朝倉委員長

はい。お願いできますか。

○事務局

過去に中ノ瀬航路を浚渫した土砂ですけれども、千葉の沖のほうの、深掘部というところがありまして、そこに覆砂させていただいて、大分、青潮とか赤潮の発生が抑えられていると聞いております。今後出る土も、できればそういうのに利用していきたいという思いもありますし、土地が欲しいところであれば、そこにもつぎ込みたいというような思いもあります。有効利用を考えたいと思っております。

○池邊委員

あくまで少し試験的にやってみたらうまくいきそうなので、できるだけそういうことができるのであれば、やりたいというぐらいのレベルということでございますね。

○朝倉委員長

ありがとうございました。これも、可能ならですけれども、今回浚渫等々していただいて、そこでこれぐらい良質な砂がとれそうで、それで東京湾を覆うとすると、大体これぐらいのエリアをカバーできて、環境改善がおよそいつごろまでに図れそうだというふうな話があれば、リアリティーが俄然増すので、説得力がなお向上するんじゃないかということかと思えます。もし可能なら御検討ください。

○池邊委員

よろしく申し上げます。

○朝倉委員長

他、いかがでしょうか。あまり本質的な意見じゃないんですけども、便益について、特に輸送コストの削減便益とか、あるいは津波発生の際の安全便益とかを見積もっておられますが、直感的にはもっと多く出るんじゃないかなというふうに思っていました。こういった便益が、思うほど大きくなってないというのはどういう理由になりますでしょうか。

一つには、確率がかかっていますので、事象発生確率はものすごく小さいから、便益を評価するとこの程度の値になるのかなとは理解するんですが。

○事務局

はい、御指摘のとおり、例えば時間短縮効果につきましても、単位輸送コストを今回掛ける計算をしております。これはマニュアルに沿ってそのような計算をさせていただいておりますけれども、単位輸送コストが非常に小さくなりますので、結果としてこの12億円、今回これについては、この便益については今回、前回評価時と変わっておりませんが、小さな評価額というふうになっているところでございます。同様に、18ページの津波発生時の待避水域の整備の安全便益につきましても、発生比率に加えて津波発生確率を掛けているような計算をさせていただいております結果、非常に小さな便益にはなっております。

○朝倉委員長

はい、わかりました。そうですね、比較的控え目という言い方は変ですけど、そういう見積もりになっている可能性はありますね。ありがとうございました。

他、いかがでしょうか。

すみません、また僕からなんですけれども、浚渫のときにコストが 50 億円ぐらいかかって、どこかに掘ったものを持っていかないといけないけれど、それでまた 50 億円ぐらいかかる。掘るのと同じぐらい今度埋め戻すのにかかるという、そういうふうなことになっているんですけども、ここの土砂受入地の整備というのは、具体的にどういう整備をされるという想定でしたでしょうか。

○事務局

資料の 13 ページをごらんください。今回、具体の箇所につきましては引き続き調整中ではございますけれども、現在、この中ノ瀬西方海域の浚渫によりまして、約 88 万<sup>m</sup>の土砂が浚渫土砂として発生する見込みとなっております。こちらの土砂を現在、東京湾内で適切に処分するのに必要な水域というものが今確保されておられませんので、今回造成を行いまして、土砂の受入地をつくるということが必要になってまいります。今想定をしております整備方法としましては、既設の陸上部に隣接して、新たに今回整備する護岸というふうに図を右下に記載しておりますけれども、地盤の改良やケーソンの製作・設置等で水域を囲みまして、その中で土砂を処分するということを予定しております。これに必要な事業費として、現在 54 億円を見込んでいるところでございます。

○朝倉委員長

はい、わかりました。ありがとうございます。土地が新しくできたら、それはまた売ればもうかるかもしれませんね。ありがとうございます。

他、いかがでしょう、よろしいですか。

それでは、本案件ですけれども、これは特に御異存ないようですので、本案件の対応方針につきましては、事業継続ということにしてよろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○朝倉委員長

はい。ありがとうございます。

それでは、今、御審議いただいた、東京湾中央航路開発保全航路整備事業につきましては、継続ということにさせていただきます。ありがとうございました。

それでは、予定しておりました審議案件につきましては以上で終了ということでございますので、司会進行を事務局にお返しします。

■その他

・八ッ場ダム建設事業

(上記について、事務局から資料4により報告)

○事務局

いかがでしょうか。御質問や御意見等ございましたら、お伺いしたいと思います。

○田中委員

先ほどの話にも少し関係するのですが、地すべり対策費用は外数であったということで、外枠として141億よりプラスかかる額が最初外で計上されています。実際、詳細調査をしたら141億で、最終ページにあるものからすれば47億円のコスト縮減になったということだと思います。しかし、恐らく事業費が720億増えるということ、つまり最初は少なくしておいて増えるというのに、あまりよく思わない人もいるんじゃないかと思います。一方で、専門をやっている者からすれば、詳細な調査をすればお金は多分増えていくだろうというのがあります。そういう意味では、この地すべり対策が最初最大でこれぐらいかかるよと言っておいて、実は詳細な調査をしたら、そこまではかかりませんというほうが何かすっきりするところもあります。実際には、例えば大型の公共事業があれば埋蔵文化財が出てきて、例えば道路事業をやっても、いろんなものをやっても、ある種、考古学みたいなものは公共事業のときに進むようなところもありますので、何かそういうので事業費が必ず増える傾向にあると思うんですね。

ですから、そういうのを、先ほどの件にも少し関係するのですが、詳細な調査をすれば事業費が上がるというような形でいくのがいいのか、ある程度、実は事業費これぐらいかかるんだよという、その枠、バッファーみたいなものを最初に議論しておいて、詳細な調査をしたらその中におさまったのか、あるいはそれ以上かかってしまったのかという議論をしたほうがいいのかという気になります。そのあたりはどのようにお考えでしょうか。

○事務局

はい。今回、まず地すべり対策につきましては、ダム検証のときにまだ対策が必要となる箇所が3カ所からプラス最大で8カ所になるのか、あるいはゼロでいいのかというところが全くわかりませんでしたので、と言いつつも、追加の地すべり対策の検討が必要であったことは事実でございますので、そういった中で、外数でお示しをして事業費の点検を受けるという工夫をさせていただいたところでございます。

一方で、今回の 720 億の増額の中で、今後の物価上昇ですとか災害対応といった、起こるか起こらないか不確定な部分があるものについて、ある程度バッファーを見込ませていただいて、今後の事業を進めていく中で、いろいろな変動等が起きてても対応していけるよという工夫をさせていただいているところですが、こちらにつきましても、ある程度事業が最終盤にかかりまして、地質の状況等も含めまして、今後の残事業の詳細な内容がわかってきた段階であるということです。そういったバッファーという考え方も取り込めるのかなというふうに思っております。

田中先生の御指摘いただきましたように、事業の序盤、中盤の段階で、どこまでそういった考え方が織り込めるのかというのは、多分その一ダム事業の話ではなくて公共事業全般の話であるかと思っておりますので、ちょっと私のほうからどうこうお答えするような話ではないのかもしれませんが、八ッ場ダムの事業につきましては、今後、今回設定いたしました事業費と今後のそういった変動のリスクというのを総合的に考えながら、かつ説明責任を果たしながら事業を進めてまいりたいというふうに思っております。

#### ○事務局

少しだけ補足をさせていただきますと、恐らく田中先生がおっしゃっている話というのは、先ほど事務局が申し上げたのと多分ほとんど同じことなんですけど、ある程度情報が詳細にわかってくれば、バッファーの幅もある程度小さくできるので、今みたいな、今回の八ッ場みたいな対応は比較的可能だと思うんですが、その情報がすごい粗いときにどれぐらいの幅を持たせればいいのかというところは、かなり勉強をしていく必要はあると思いますが、現段階で振れ幅をちゃんと見込むことはかなり厳しいのではないかと。特に場所によって地質の状況とかは全然違うので、その幅をちょっと見込むことは、今、現時点は難しいと思っています。

それから、もう一点は、先生がおっしゃったように、ある程度最大限これぐらいかかりますよと言っていて事業に入ると、変な話、無駄遣いしちゃう可能性もなきにしもあらずなんですよね。なので、そこはその事業費の管理をどうするかということとしっかりとセットでやっていかないと危ないのかなとは思っています。

#### ○事務局

よろしいでしょうか。他に御意見や御質問などございますでしょうか。

#### ○若松委員

この 39 ページにございますコスト削減の取り組みでございますが、この取り組みは、

前回の評価時以降に新たにコスト縮減策として提案されたものなのでしょうか。

○事務局

はい。ありがとうございます。八ッ場ダム、今後の盛土の工事で相当量の土砂が必要になるということになっておりまして、これら基本的には、貯水池の中で土を掘りまして必要なところに持っていくという形で、今計画をしているところでございます。そういった計画を検討させていただきまして、前回の計画変更以降ということでもございまして、そういった中で、できるだけコストを抑えていくということで、ちょうど八ッ場ダムが、盛土に必要な土砂が必要となるタイミングで、近隣で土砂が余っている事業がないかというところをマッチングの調整をさせていただきながら、タイミングが合って、かつお互いにとってコスト的に有利になるようなものを今回コスト縮減として検討させていただいているものでございますので、このコスト縮減に対しましては、3年前の基本計画変更以降に検討させていただいたものでございます。

○若松委員

ありがとうございます。

○事務局

よろしいでしょうか。

○若松委員

はい。

○事務局

他に御意見、はい、よろしく申し上げます。

○楓委員

これはお願いでございますけれども、ぜひとも一般の方向けの工事現場見学の機会を多く設けていただけたらと思います。ダム建設の意義、意味を折々、一般の方に知ってもらうためにも、見学できる機会は非常に重要だと思います。

それから、川原湯を含めて周辺の観光活性化ということを進めていく上でも、工事現場見学は非常に魅力的な観光コンテンツだと思います。お客様の側からすると、この時期だけしか見られないという非常にわくわくする観光コンテンツですので、ぜひ現場の支障のない範囲で受け入れていただきたいと思っておりますし、あと、海外からのお客様も、日本が得意としているインフラ工事技術を間近に見たいという要望もありますので、受け入れていただきたいと思っています。

きちっとした数字があるわけではありませんが、現場見学をなさった大方の方は必ずき上がったときにもう一回必ずお出かけになる。そういう意味でもリピーターになっていただけるという非常に有効な手段だと思いますので、よろしく願いいたします。

○事務局

よろしいですか。御意見としてお伺いしたいと思いますが、もし何かお話があればお願いいたします。

○事務局

どうもありがとうございます。

御指摘の点はおっしゃるとおりだと考えております。我々としては、長野原において、長年の歴史をいかにうまくまとめていくかということに関して、ダム現場が最大の観光資源というふうに考えておきまして、今後の工事の見どころも含めて、いかに社会に発信していったり人に来ていただくかということがとても大切だと考えており、今はそれを一生懸命考えております。

まず最初の取り組みとして、一般の人を対象に、ほぼ毎日、現場案内というのをやっておりますので、ぜひ先生も御家族を連れて来ていただければと思います。

よろしく願いいたします。

○事務局

はい。よろしいでしょうか。他に御意見、はい、よろしく願いいたします。

○池邊委員

今回、少し前から取水制限のようなお話があったかと思うんですけども、今後、オリ・パラ関係もあって、要するに八ッ場ダムがこういういろんなメディアにさらされるという機会において、このダムが首都圏、ここにも書いてありますけれども、群馬、埼玉、東京、千葉、茨城という非常に大きな住民あるいは企業に対して水提供を行っていて、そこら辺の、今回のような雨が降らないというようなものに対して、どの程度効果があるのかというのが、前原大臣のときに中止だとか、いろんなことがあったかもしれませんが、国民がそこまであまり認識していないのではないかと思いますので、その辺は事前にちょっとお伺いしたところ、まだそのあたりのきちっとした検証はこれからというようなお話だったんですけども、ぜひとも今回の工事において、どのレベルの貢献ができるのかという、そのあたりの具体的な数値、定量的なものも含めて、社会的な効果、そこらあたりをきちっと打ち出した上で今回の増額というような、やはり国民からすると、額等、土木

の方々からするとあまりそれほどじゃないという認識なのかもしれませんが、やはり国民からするとそれなりの費用増ということになるわけですが、それが首都圏という大きな水がめというか、そういう部分をきちっと満たして、このダムがきちっと貢献しているという部分を明確にさせていただければと思っております。

よろしく申し上げます。

○事務局

ありがとうございます。八ッ場ダムのことしの渇水への効果というところでございますが、粗々のシミュレーションをやりますと、利根川の上流8ダムに加えて八ッ場ダムというのが加わりますので、今行われている10%の取水制限というのは完成していれば行われていなかったと推定されますけれども、渇水の効果につきましては、この渇水の状況が一段落つきましたら、詳細なシミュレーションを行わせていただきまして、また改めて情報発信をさせていただきたいというふうに思っております。

○事務局

よろしいでしょうか。

他に御意見や御質問などございますでしょうか。委員長、よろしいですか。

○朝倉委員長

はい、そうですね、今の御説明、理解できたと思います。事前に想定していた、もともと外枠で考えていた分が幾らかあるとか、あるいは事前には想定していなかった、特に諸物価の上昇による要因であるとか、それから、前回は調べられていなかったんだけど、例えば道路の下とかという形で調べられていなかったんだけど、そこを調べてみると新たにこういったことをしないといけないということがわかったとか、そういった要因があつて、720億円の増額が必要であるということのようなので、そのことについては、よく理解できました。

今日は報告ですので、また今後は都県等の意見を聞いていただいて、そして、改めてこの事業評価監視委員会で審議というような段取りになるんじゃないかと思えます。よろしく申し上げます。ありがとうございました。

○事務局

ありがとうございました。

それでは、以上で本日の議事は全て終了させていただきます。