

## 平成 29 年度第 1 回 関東地方整備局事業評価監視委員会 議事録

### 審 議

#### ■平成 29 年度の事業評価監視委員会における審議の進め方

(上記について、事務局から資料 1 により説明)

○朝倉委員長 これまで重点、一般、一括という三つのカテゴリーであったものを、重点と一括の 2 カテゴリーにして、重点審議は、より一層きちっと議論します。一括審議をいかにいかにするということではなく、メリハリをつけた審議に変更します。事務局から説明があったように、全国の委員長が集まる会議で、メリハリをつけた審議が重要だという意見もあり、この変更に至ったということであると理解しています。何か御質問、御意見ございますか。

よろしいですか。もし特になければ、この事務局から御提案いただいたような審議の進め方で、今年度進めていくということにいたします。一括審議のやり方について、一工夫いるということであれば、その時点で随時よりよい方向に見直すということはあると思いますので、よろしくお願ひ申し上げます。

それでは、この件は以上です。

#### ■一括審議案件 対応方針（原案）の審議

- ・一般国道 1 号 新湘南バイパス
- ・一般国道 6 号 新宿拡幅
- ・一般国道 14 号 両国拡幅
- ・一般国道 51 号 成田拡幅

(上記について、事務局から資料 2-2 により説明)

○朝倉委員長 4 件の一括審議案件ですが、御意見、御質問ありましたらお願いいたします。

特にございませつか。いずれも重要な事業であり、新宿拡幅、両国拡幅は、なかなか難しい拡幅事業でございませつか。よろしいですか。

では、特に意見がないようであれば、この事務局の原案どおり、いずれも継続の方向でよろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 審議いただいた一括審議案件4件は、いずれも継続にしたいと思います。

■重点審議案件 対応方針（原案）の審議

・東関東自動車道水戸線（潮来～銚田）

（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 本件につきまして何か御質問、御意見ございますか。これは部分的有料事業となったので、そのことに伴う再評価ということになります。

○加藤（一誠）委員 ちょっと復習をさせていただいていいですか。最初、新直轄で始まったということで、それで重要だから国が早く取得しなければならないので、事業を早目にしながら有料道路事業にということよかったですか、理解は。

○事務局 茨城県知事や県の議会から有料道路事業の導入に強い要望をいただいております。あわせて、この1枚目の潮来から銚田間の前後におきましてもNEXCO東日本で有料道路事業として整備されています。また周辺にある圏央道も有料道路で整備されているので、この範囲を有料道路事業でやる理由の一つと考えてございます。

○朝倉委員長 ほか、いかがでしょうか。お願いします。

○加藤（浩徳）委員 有料道路化されると当然料金収入があるはずですが、その収入は費用便益分析の中でどう取り扱われているのか教えていただけないでしょうか。

○事務局 費用便益の考え方で、料金収入については特に見込んでおりません。いわゆる時間短縮便益が主たる項目となって評価されておりますので、収入については考慮がないという考え方でございます。

○加藤（浩徳）委員 多分、理論的にもそれでいいと思います。なぜならば、企業の料金収入は、もともと利用者から支払われているので、社会全体としてはキャンセルアウトするからです。ただその割には、計画交通量が3分の2になっているのに便益が10%も変わっていないところが、気になりました。もしかしたら収入を便益にカウントしたりしているのかと思ったのですが、それがされてないということならば、差が小さくなっているの

は、この高速道路による時間短縮分がそもそも一般道と比べると小さいから、交通量が3分の2になっても、それほど便益は下がらないという理解でよろしいでしょうか。

○事務局 おっしゃるとおりでございます。

○朝倉委員長 お願いします。

○楓委員 恐らく私も出席していた昨年の再評価の段階では、供用が平成32年度で、今回37年度と、この5年間延びた理由を具体的に教えていただけますでしょうか。

○事務局 こちらにつきましては、11ページをご覧ください。供用に大きく影響する用地取得につきましては、26年58%、27年78%で、28年、昨年度で83%ということで、順調に推移をしてきたところでございます。今回残った案件、約17%、残件数は170件となっております。その中には多数名義の共有地や、相続で関係者がふえたという案件が多く見込まれてきたということです。開通目標は公表していませんが、便益算定上で今後の見込みの用地取得期間並びにその後の文化財、構造物の工事期間を見込ませていただいて、今回、便益算定上の期間を平成37年度とさせていただきます。

○朝倉委員長 ただ、有料事業にしたということは、早く供用するというのがもともとの狙いだと考えられます。去年と今年のことなのに、どうして5年も長くなるのかと普通に感じると思います。そのことについて、今の説明は余り合理的じゃないと思います。どうして5年延びたのか、有料道路にしたらもっと短くなるのではないかと期待するのですが、そうならない仕組みがわからないという質問は普通に出ると思うのですが、いかがですか。

○事務局 確かにNEXCOと一緒に合併施行していくので、期待としては早くなるというお声もいただいているのですが、今回、残件数等を考慮して用地関係を見直して、便益算定上の供用目標年次を再度延ばさせていただいたということです。おっしゃるように、本来であれば、有料道路事業を入れれば、皆さんの期待としては、少しでも早くなるということもありますけども、現在の用地の進捗状況を見て、今回こういった設定をさせていただいたところでございます。

○朝倉委員長 この案件だけじゃなくて、有料道路にするのは、早く道路をつくってほしいので地元は有料道路にしてもいいと。その分は、地元の利用者が負担するという、極めてわかりやすい理屈で有料事業化していると思います。しかし、ここで延びると地元の方が、有料にしたら早く道路をつくってくれるのではなかったのかと、普通におっしゃると思うのですが。その地元の方に納得できる説明というのはできるのですか。

○事務局 おっしゃるように、有料にすることによって道路事業が早くなるというのはもったいな話なのですが、今回用地取得で大きな難しい難航案件が多数あるということです。それは任意買収とあわせ丁寧な説明をして、用地取得を進めていきたいということで地元のほうにもきちんと説明をして、理解をしていただきたいと考えています。

○朝倉委員長 お願いします。

○加藤（一誠）委員 僕、最初にお聞きしたのが、だから早く取得したいから新直轄だったわけですよね。そうすると、それだったら新直轄のままだったらどうなったのですか。有料化しなかったら、この32年のままだったのですか。

○事務局 新直轄のままでいったら、もっとおくれたのではないかと思います。28年と29年の段階で、その難航案件が発見されて、そのままいったら平成38とか39年度とかになるところを、有料事業を入れることによって前倒しにするということではないかと思いますが。

○朝倉委員長 恐らく一般人の方は、去年再評価をやったので、去年わからなかったのかときっと言われます。そのことについて、どのような精査をしたのですか。去年の見積もりは一体何だったのかということについて、やはり合理的に説明をされないと、納得しない人もいます。その説明はきちっとされたほうがいいと思います。今すぐ説明してくださいという意味ではないのですけど。

○事務局 委員長がおっしゃるとおりでございますので、その辺はしっかり事務所を指導していきたいと思っております。

○朝倉委員長 ほか、いかがでしょうか。

○楓委員 だんだん何か疑問が深まってきます。11ページの今後の実際の事業の進捗状況を踏まえて開通目標を決定、公表するとあるのは、例えば住民の方に、これは37年度よりも、もっと早くできる可能性もあるという期待を持たせる言葉なのか、それとも、37年よりもっと遅くなってしまう可能性もあり、それも含んでおいてくださいという意味なのか、どちらなのでしょう。

○事務局 こちらについては、B/C算定上ということで設定させていただいております。我々としては一日も早く開通をしていきたいと考えております。

○楓委員 込められているということなのですね。

○朝倉委員長 この事業は去年と比べて費用もふえるのですか。有料道路事業にしているので、有料道路分だけは少なく済むのかなと思ったのですが、そうはならないのですよ

ね。これはどういう仕組みなのですか。

○事務局 全体事業費については、前回の再評価のときと変わっていません。9ページの、全体事業費については変えておりません。

○朝倉委員長 しかし、全体事業費も有料道路事業で舗装とかするわけだから、その分は安くないのですか。

○事務局 国の事業としても舗装しなければいけないので、費用的に安くなることはありません。

○朝倉委員長 そうすると、有料道路にして料金は取るけど、つくるのも時間がかかり、しかも事業費も節約できないということになってしまうのではないかと思うのですが、そうはならないのですよね。そうならないから、この事業が発生すると思うのだけど。要するに事業費は有料道路にすることによって節約され、かつ期間も短くなり、その分地元の利用者が負担するという理屈だと思うのですけど。その理屈ではないように、この資料で読めるのですが。

○事務局 なるべく早くしたいという気持ちはあるのですが、今回、期間が延びることになっています。全体事業費は、本来有料事業が来たら安くなるというわけではなくて、事業自体としては変わらないということでございます。

○加藤（浩徳）委員 多分、「事業費」と呼んでいるものの定義がはっきりしないので、議論がかみ合っていないのだと思います。我々としては、国が負担する部分だけを「事業費」と呼ぶのだと勝手に期待してしまったのですが、今回は民間が投資する分も合わせた合計値を事業費としているのですね。そういう意味では、民間が参入したことによってどれぐらい国の負担分事業費が減ったのかに関する情報を追加で入れていただけると、他の先生方のご質問に対して答えられると思います。

○事務局 今、加藤先生がおっしゃったとおり、全体事業費 710 億円が変わっていませんというのは、今回有料が入ったのですけども、国の出す分プラス NEXCO に出していただく分、足し算が変わってないというところでございます。

その有料を出す前の 710 億円というのは国が丸々出す部分。今回その一部分の 170 億円を 710 億円の内数として NEXCO に出していただくというところです。

○朝倉委員長 わかりました。ありがとうございます。それで、その点は理解できました。そうすると費用については、国が負担される 540 億円について、その事業期間が長くなる分だけ、その費用についても価値換算をして 761 億円になったということですね。この 761

億円は、NEXCOの分も入っているのですか。

○事務局 入っています。

○朝倉委員長 そうすると、費用便益分析のときに、いいのですか。

○事務局 それはそれでいいと思います。やっぱり総投資額を、当然民間も含めて費用に含めるべきだと思いますので、正しいと思います。

○朝倉委員長 わかりました。今の説明、多分これを見ただけだとわからないので、特に有料道路でやるということにより、そういった事業も二つのお財布から出てくること。便益評価のときも、先ほど加藤先生が質問されたように、料金収入で上がってくる部分もあること。そういったものをどういうふうに、この計算条件の中に取り入れて、どういう評価をしているのかということ、もう少し見やすくしていただいたほうがよいと思います。ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

それで、今この御審議いただいている件なのですが、私の希望としては、確かに37年に延びることはいかんともしがたいのですが、できるだけこの事業の早期供用ということを目指して、事業執行、管理かつ、進めていただきたいということは、付帯意見として申し上げたいと思うのですが、よろしいですか。

というのも、多分地元の方もそれを期待して合意された可能性が大いにあるので、それに対してやっぱりきちっと応えていくことが大事なので、もちろんそれは、決して後のほうにあるいろんな調査等を、例えば埋文の調査なんかを省略してやっていいとか、そういったことではないのですが、きちっとやりつつかつできるだけ早い供用を目指して進捗管理に努めてくださいということは申し上げたほうがいいかなと思いますので、よろしくお願ひ申し上げます。

それで、そのことを含めてなんですが、本案件の対応方針なのですが、継続ということでもよろしいですか。

〔「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、審議した案件につきましては、継続ということにしたいと思いますが、若干の付帯をつけさせていただきたいと思います。よろしくお願ひ申し上げます。

■重点審議案件 対応方針（原案）の審議

・中部横断自動車道（八千穂～佐久南）

（上記について、事務局から資料3-3-①により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。なかなかものが出てくると、インパクトがあります。ありがとうございます。

御質問、御意見ございましたら、お願いします。どうぞ。

○田中委員 地層・地形とも非常に複雑な場所ですので、ボーリングをして当初想定したものがあつたとしても、ちょっと場所がずれば全然違うのが出てくるということは、よくわかります。そういうことだろうとは思いますが、例えば12ページで、この図を見せてもらえれば、確かにそうだろうとは思いますが、どうしてももう少し中心線の近くをとらなかつたのかとか、あるいは、こういう場所なので、ボーリングをもっと綿密にとるべきではなかつたのかとか、そういう疑問を感じます。そのあたり、当初どのように考えてボーリングをされたのでしょうか。

○事務局 これは用地買収の進捗具合と関連していて、十分に用地が買えていれば、道路中心でとったり、他点でとることも可能だったと思うのですが、なかなか用地の進捗を見ながら限られた制約の中で地質調査をせざるを得なかつたというような状況もございまして、ちょっとずれてしまっているというようなことでございます。

○朝倉委員長 よろしいでしょうか。ほか、いかがでしょうか。

○加藤（一誠）委員 20ページのところですけれど、これ便益がふえているというのは、この転換需要があつたからというのが主な理由ですよね。

○事務局 はい、そうでございます。

○加藤（一誠）委員 やっぱり去年一年しか変わってないのだけど、こういう便益がふえたから1.01だけど。これを単純に見ると、もしこれがなければ1を割っているということですよ。

○事務局 おっしゃるとおりです。

○加藤（一誠）委員 意地悪な言い方をすると、費用がふえたけど、ここに便益があつたから1を何とか上回るようにという、そういう工夫ではないですよ。

○事務局 ではないです。

○加藤（一誠）委員 というだけです。

○事務局 紹介の中では、都計道の相生大手線だけを御紹介しましたが、そのほかにも周辺で新たに事業化された区間がございまして、そういったもろもろの影響を加味すると、何とか1.0を超えてきたというところでございます。

○加藤（一誠）委員 ちょっと皆さん納得できるように、こういう意地悪な質問をさせていただきます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。今の計画交通量が変化する理由について、ちょっとわかりにくいですね、この資料では。なので、もう少しわかりやすく説明していただくということが一つですね。

それから、もし仮に、ここの変化がなくても、僕は費用便益費、ここだけ1.01にするというのは、ちょっと余り潔くないと思うのです。これまでほとんど小数一桁で表示してまますよね。ここだけ1.01で、わずかに超えたからいいということではなくて、僕は1.0でいいと思うのです。1.0としていただいて、それでも、これも残りあと1年で完成するわけだから、もうやめるよりもよっぽどいいじゃないですか。なのでちゃんとやるのですよという、そういう理屈にしてもらったほうが、よっぽど僕は潔くていいと思うのです。若干潔さが無いなと僕は思うのですけど。

○事務局 これはルールにのっとってはじいてございます。

○朝倉委員長 ほか、いかがでしょうか。お願いします。

○楓委員 ちょっと意地悪かもしれませんが。民間の事業でも、見積もりが甘かったり、誤ったり、また本来調査すべきところを調査しないミスが起きるケースもあります。判断する立場であれば、ミスはミスとして重大ですが、最も重きを置くのは、同じようなミスを防ぐ改善点の洗い出しです。その説明のほうが、民間の私のような立場ですと、重要だと考えます。その辺の、レッスンについては、どのように御提示されるかを伺いたいと思います。

○事務局 昨年の再評価時点でもそういった兆候が本当は出ていたのですけれども、予算担当と現場で情報共有がなされてなかったという部分もございます。そういうことで、予算の管理ですとか工程の管理といったものは、まずしっかり所内で情報を共有して、速やかに事業費の精査をして、対策を立てていくように取り組んでいきたいと思っております。

また、今回、地質状況の把握が甘く、このような事態が発生したということなので、地質状況が把握しにくい、深い場所の改良工事、切り土や盛り土という工事につきましては、

用地の状況もありますが、できるだけ密にボーリングを実施し、原位置での試掘を広くやるということが、大事なのかなと思っていまして、確実に地質状況を調査し設計に反映させていきたいと考えてございます。

○朝倉委員長 はい、ありがとうございました。ほか、いかがでしょうか。お願いします。

○横木委員 今回、御説明いただいたものは、後にその費用が余計にかかるということが明らかになった事案ということで御提示されているのですが、先ほど委員の方からもありましたけど、見積もりが違うということは結構あることかなと僕は思うのですが、そういうときに、いいほうにと言ったらいけないのですが、結果的にそんなにお金がかからなかったのが事業費としては安く済みましたというようなことも、この事業の中ではあったのかなと思うのです。最後の最後に、ちょっと事業費をふやさなきゃいけない案件が出てきたということで、今回こういう事案が出たということですが、一方では、いろんな形で、ある程度相殺された上で事業費の上乗せということかなというふうに思いますので、もしそういう事例があるのでしたら、今回なのか、あるいはまとめのときなのかで、見積もりの不確実性というのですか、それがどういうふうに働いていたのかなというレビューもしていただければというふうに思います。感想です。

○事務局 私どもも、発生土の再利用ですとか、極力現場内で使うようにコスト縮減にも努めてございまして、構造変更に当たって検討する場合も、できるだけコスト比較をして、一番経済的なものを採用したりなどをしておりまして、コスト縮減については、引き続き検討してまいりたいというふうに考えてございます。

○横木委員 そういう御努力もされているということ、よく示されるというのは、いいと思います。

○朝倉委員長 お願いします。

○蟹澤委員 芝浦工大の蟹澤です。ちょっと一つ教えていただきたいのですが、これももう施工中の案件ですね。施工者とは請負契約で、恐らく公共工事だから、これは設計変更扱いで増額になるということだと思っておりますが、これは手続上、関東地整のほうで見積もって、これが設計変更費用だからということでお出しする金額。そのプロセスで、歩切りはいけないのですが、これは交渉とか金額あわせとか、そういうことというのはどうなっているのですか。この見積もった金額が、即、そのまま設計変更費用になるのかどうかということを教えてください。

○事務局 各工事ごとにといいますか、進捗は見ておりまして、いろんな設計変更が生じ

るのが一般的でございます。そうした場合、事務所内で設計変更審査会というのを現場と発注担当と事務所の管理職級も入って、その変更に要する増額、あるいは一方で減額もあり得ますけども、その内容について確認して、大体の概算の費用を出して、お互いが合意の上、この増額変更についての工事を進めるのか、やめるのかというジャッジをいたします。

○蟹澤委員 ですから、もうここに出てきている金額は、その辺のネゴは済んでいる金額。

○事務局 大体業者さんからの見積もりもいただいていますし、見込んだものでございます。

○蟹澤委員 わかりました。でも公共工事ですので、その辺は恐らく、余り、きちんとかかったものをお支払いするということだと思いますけども。これ、例えば一番最初の見積額には、これは少し不確定要素とか、そういうのはほとんど読んでなくて、きっちりと対応していくのが公共工事のあり方だという考え方でよろしいのですか。

○事務局 そのとおりでございます。

○蟹澤委員 わかりました。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す。ほか、いかがでしょうか。お願いします、池邊先生。

○池邊委員 今回の費用は、幾つかの理由があり、それは当初のボーリングデータが、一つは道路中心ではなかったということが書かれていますが、箇所数が少なかった、足りなかったのか、それともどういう理由でボーリングデータが足りなかったのかと。これもやっぱり 10 年前だったら、現在はボーリングの精度が上がったという話でわかるのですけれども、1 年の間の話なので、その辺のことが少し、今後こういうことはあると思いますので、教えていただきたいと思います。

○事務局 用地が買えなかった時代は制約があったのですが、もうここまで用地も買っている中で不確定部分がまだまだあったということです。ここは工事をやる前に、もう一回しっかり詳細な調査をやって、もう一回設計を見直すなり、そういったことにも取り組んでいけると。時間的な制約もございますが、そういう設計の見直しとかも適宜やっていければと考えてございます。

○朝倉委員長 ほか、いかがでしょうか。

○若松委員 関東学院大学の若松です。ボーリングの調査箇所数について、何メートルに 1 本実施するとか、そういう指針のようなものがあるのですか。ボーリングを密にやると、

どうしてもコストがかかりますし、工期も長くなってしまいますので、いつもコスト縮減とか工期をなるべく短くという意識が働き、火山山麓地で地質的に不均一な地域でも、場当たりの工事になってしまうのでしょうか。確かに用地取得前には地盤調査はできない、そういう事情はわかりますが、事業の流れとして体質的なものがあるような気がしてしまいます。その辺のことを教えていただきたい。

○事務局 何メートル置きにやりなさいとかというのは恐らくないと思います。できるだけ既存の文献資料ですとか、ほかの公共事業の近場のボーリングデータですとか、そういった既存の資料から大体の地質の状況を想定して、その変化点とか、できるだけ効率的に、コスト的なものもありまして、そういう形で地質調査を行っているのは否めないところでございます。今回の件を教訓に、そういう地質調査の仕方についても、今後検討していきたいと思っております。

○若松委員 どういう形がよいかわかりませんが、ケースヒストリー集みたいなのを作って、今回のように地質的な理由で変更が生じたような事例があれば、次の事業に生かせると思います。地層が水平に堆積したところは近場のボーリングも大いに参考になりますが、こういう火山山麓のように、向こうには火砕流堆積物があり、こちらには降下火山灰が堆積しているといった火山山麓特有の不均一な地形地質のところでは、なかなか推測というのは難しいと思います。

○事務局 ありがとうございます。

○若松委員 無理はないと思いますが、今後何か方策を考えていただきたい。

○事務局 ありがとうございます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本案件の対応方針なのですが、基本的には継続、あともう1年でできるということでもあり、基本的には継続ということではよいのではないかとおもうのですが。とはいえ、先ほど来、幾つか御意見をいただいていることもあり、今後のこともあるので付帯の意見はつけておいたほうが良いと考えます。

二つありまして、一つは、先ほどから先生たちがおっしゃっているように、これは去年再評価して、今年ということになっておりまして。今後こういったことにならないように予算の管理、あるいは工程の管理というのを、より緻密にやっていただきたいということでもあります。これはほかの事業全般についてということなので、この事業についてだけというわけではありませんけど、全般にその辺はしっかりやっていただきたいということ

あります。でないと、最初にコストを安く見積もっておいて、B/Cを上げて採択しておいて、事業を始めてからどんどん上に乗っかっていくのだと、世の中に思われてしまうと大変よろしくないなので、きちっとやっていただきたいということでもあります。

それから2点目は、B/Cにも関連するところなのですが、B/Cが1.0をちょっと超えているということなのですから、それで供用していただいて、大事なことは、供用後に地元と協力していただいて、この道路をより有効に使っていただくようなことを考えるということのほうが、むしろ大事なので。供用後には利用者数を、今、想定されているよりも増大させる等、便益を高められるように、関係者、地元も含めて努力していただきたいということを申し述べたいと思います。

というふうに進めたいのですが、よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 ありがとうございます。それでは、本件につきましては継続で付帯をつけておくということにしたいと思います。

それでは、以上で本日の審議はおしまいということでございますので、進行を事務局にお返しします。