

平成29年度第5回関東地方整備局事業評価監視委員会

議事録

審 議

■重点審議案件 対応方針（原案）の審議

・荒川直轄河川改修事業（荒川高規格堤防整備事業（小台一丁目地区（Ⅱ期工区）））

（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す。

それでは、ただいまの説明につきまして御質問、あるいは御意見をお願いします。

どうぞ。田中先生。

○田中委員 治水的な面での効果は明らかだと思うのですが、3ページに整備方針が三つ、地元からの要望とまちづくりの連携、地域防災の観点と書いてあります。今回の場合は、ある民間事業者がいて廃止に伴ってということで、市街地再開発とセットになっているわけではないので、上面利用の仕方によってはやや不透明感がまだ残っている感じがします。今後この地域の上面利用をどういう方向で決めていく予定か教えて下さい。そうでないと、そこに緊急避難場が本当にできるのかどうかは、この資料ではよく分からない感じがします。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。

○事務局 上面利用につきましては、地権者である共同事業者が検討しております。もともとは油槽所といって、隅田川を使って油を運搬し、その後市街地に運搬するいわゆる油の基地だったのですが、事業転換を行うため油槽所は閉鎖されました。上面利用の整備として参考になっているのが、資料でいきますと、7ページを見ていただければと思います。実際のところ、民間事業者がこれからどうやるか考えているところですが、下流側で既に整備した箇所では、足立小台駅の近くになりますので、マンションを建てたり、商業施設を建てたりしており、そういったことも含めて検討していると聞いています。あわせて、地元の足立区とも、そういったいわゆる土地利用の話をしていくことになります。

○朝倉委員長 緊急避難場所として、この場所、あるいはここに建つ建物を利用できるよ

うにするため、民間事業者の方と協定を締結するといったことは制度上可能なのですか。  
○事務局 緊急避難場所等の協定を結ぶ相手は地元の区がメインになると思いますので、これから足立区とそういった話をしていくことが可能になると思います。

○朝倉委員長 分かりました。現時点の計画の想定に、緊急避難場所が入っているとすると、やはりそれを実施していただくように働きかけていただくことを期待したいと思いません。ありがとうございました。

他、いかがでしょうか。

お願いします。加藤先生。

○加藤（一誠）委員 もう一度枠組みの確認なのですが、共同事業という枠組みで、マッチングするわけですか。民間企業から資金をまず何%とか出してもらって、公的資金を減らすという意味で、コストが減るのかということをまず一つお聞きしたい。枠組みを教えてくださいということ。そうすると、コストが減ってベネフィットが通常より発現するのであれば、これは民間資金によって非常に効率的に公的資金が使えたという評価になると考えられますし、そのような点も含めて高規格堤防整備事業の枠組みを教えてくださいと思いました。

○朝倉委員長 お願いします。

○事務局 この高規格堤防整備事業では、土地所有権は変えない形で進めてまいります。7ページの青で囲っている場所が、いわゆる共同事業になります。今回は地権者イコール共同事業者であり、その土地に対して、今回、河川事業として高規格堤防の盛土をしていくこととなります。8ページのような形で盛土をし、上面が使えるような形にしてから、地権者に返します。土地の所有権が変わらないので、引き渡しをして使っていただくこととなります。

お金の枠組みについては、今、細かいところは共同事業者と詰めているところになりますけれども、考え方としては、いわゆる盛土に係るお金は河川事業の方が負担をすることになります。現在、既に始まっていますが、既存の建物を除去する費用や新しく建てる建物の費用は民間事業者が負担することになります。

○加藤（一誠）委員 ということは、このB/CのCに入っているものというのは、国が支出する盛土のお金のみですか？

○事務局 そうです、盛土に係る部分で、国が実施する工事に係る費用です。

○加藤（一誠）委員 それで、ベネフィットはもっと広く発現するのですか？

○事務局 そういう意味では、今の計算上のベネフィットは浸水被害の軽減のみになります。いわゆるまちづくりの効果のベネフィットは入ってないです。

○加藤（一誠）委員 入ってないのですね。それが入ると非常にBが大きくなると思ったものですから質問しました。

そうすると、民間事業者にとってのインセンティブは、盛土をしてもらうことによって自分の財産も安全になるし、盛土部分は永久にもらえるということですね。

○事務局 そのようになります。

○加藤（一誠）委員 盛土にはメンテナンスは、要らないのですか。

○事務局 基本的には要らないです。

○加藤（一誠）委員 ということは、永久に自分の財産が守られるから事業に協力するということですか。

○事務局 民間事業者にとっては事業開始のタイミングを、盛土工事の期間は待つってもらうことにはなりますが、結果としては、おっしゃるとおり、当該地が安全な地域になるということを、共同事業者に理解いただいて、こういう形で事業ができるようになったと思っております。

○加藤（一誠）委員 オープンスペースを出しても自分達は得があると思う人が出てくるということですか。民間にとってもメリットなのだと。

○事務局 そのオープンスペースの話は、そこまで、まだ詰まっているものではありません。

○加藤（一誠）委員 幾らかは出してもらわないといけない気がしますが。

○事務局 土地の所有権上は共同事業者のままです。

○加藤（一誠）委員 所有権というか、今、公共スペースを出すことは一切ないですか。

○事務局 今回は土地区画整理もないですし、単に1者との共同になりますので、土地面積上は変わらないです。

○加藤（一誠）委員 公共的なものに何も出さないのですね。

○事務局 出さないで良いことになります。

○加藤（一誠）委員 そもそも使わない。

○事務局 使わなくてはいけない制度にはなってないです。

○加藤（一誠）委員 なってないということですね。

○事務局 一方で、新しく土地が生み出せる部分もありまして、資料2ページを見ていた

だければと思いますが、ちょっと小さくて恐縮ですが、上の方に「ふつうの堤防」と書いてあるのと「高規格堤防」というのが越水のところに書いてあると思います。ふつうの堤防であれば、もちろん堤防の上に構造物を建てることはできません。一方で、高規格堤防にすれば、今までふつうの堤防だった上面がなだらかなので、基本全て同じように使えるようになりますので、今までいわゆる堤防の法面、川側ではなくてまち側の斜面だった法面は平らになるので、そこが新しいオープンスペースとして利用できるようになりますので、そういったものは活用の可能性が広がっていくことになります。

○加藤（一誠）委員 だから新たなスペースもつくれると。

○事務局 はい。

○加藤（一誠）委員 ありがとうございます。

○朝倉委員長 あそこはもともとパブリックなスペースで、民地ではないですね。

○事務局 そうです。

○朝倉委員長 都市計画の土地区画整理事業のように減歩のような考え方はここにはないということですね。つまり、土地を事業者がお出しになるという考え方はここにはないと。

○事務局 この地区についてはないです。

○朝倉委員長 わかりました。ありがとうございました。

お願いします。

○若松委員 基本的なことを教えていただきたいのですが、高規格堤防とスーパー堤防というのは全く同じことですか、それとも別なものでしょうか。さきほどの御説明の中で、ずっと高規格堤防という言葉を使っていたのですが、どこかでスーパー堤防という言葉が使われていましたが、どのように区分しておられるのでしょうか。スーパー堤防という方が、国民になじみのある言葉ですので、公表されるような資料に関しては、言葉の説明を1ページ目のところに書いていただいた方がいいと思います。

○事務局 国で実施する高規格堤防は、俗称としてスーパー堤防ともいわれることがあります。正式な事業の名称としては高規格堤防整備事業です。高規格堤防というのとスーパー堤防というのは指される意味は同じということになるかと思っています。我々としては高規格堤防と称しております。

一方で、東京都の事業としてもスーパー堤防整備事業と言われておまして、少し事業の意味合いが違ってきます。国の高規格堤防整備事業は、超過洪水に対して決壊しない堤防をつくろうという目的であるのに対して、東京都のスーパー堤防というのは、堤防の耐

震性を持たせるということと親水性を向上させるという目的で実施されているもので、高規格堤防とは目的が違う部分がございます。

○若松委員 そうしますと、利根川沿川の千葉県栄町に、スーパー堤防があったと思いますが、国としてスーパー堤防とは呼ばないのですか。

○事務局 過去に実施していた高規格堤防ということになります。

○若松委員 こういう資料の中で、一般にスーパー堤防と呼ばれることもあると書いていただいたほうが、より一般の方への理解が深まるのではないかと思います。

○事務局 はい、わかりました。

○若松委員 1ページの右の航空写真なのですが、この中には今回の事業地域と、もう既に終わっている第Ⅰ期事業地域も入っているのですか。

○事務局 この1ページの写真は、新田地区になるので、今回の小台地区とは別の写真を使っています。紛らわしくてすみません。

○若松委員 写真の載せ方も、今回、仮にこれが対象地区だとしますと、この赤で囲ったところは高規格堤防が整備され、ほかは氾濫地域なのに整備の計画がなく、地元の方にとっては、どうしてここだけなのという疑問が湧くものではないでしょうか。余り局所的に航空写真を拡大しても意味がないように思います。まず前提として小台地区を載せるべきですし、小台地区も、荒川放水路と旧荒川と挟まれた地域の中で、どの地区かを明確に示していただく必要があると思います。Ⅰ期、Ⅱ期、それからⅡ期以降、計画があるのかどうか。地元の方々はその両方の川に挟まれた中であって、優先順位が納得しづらいと思います。よろしく願いいたします。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

この地区にお住まいの方にとって分かりやすい資料であるということとともに、ほかの地域にお住まいの方がこういったものをより理解されるため、補足の説明があった方がよいというご指摘なので、御検討よろしく願いいたします。

お願いします。

○上田委員 この荒川の高規格堤防整備事業については地域産業界から非常に期待する声が強いものですので、私の方から3点申し上げたいと思います。

荒川直轄河川事業全体の総便益が十数兆円で、B/Cは30年間で30.4となっておりまして、本事業のB/Cは1.3ですが、費用対効果を地区別に実施するということは、効果の見える化の観点からは評価できるものの、この数字だけ見ると小さいと感じてしま

います。先ほど、ベネフィットが小さい理由の御説明がありましたけれども、そういうこともしっかり理解していただく必要があるということ。それから、一連区間のうち一部区間が整備された場合でも、安全性が格段に向上して、避難場所やさまざまな活動拠点として機能することや良好な環境が確保されるといった多様な効果が発揮されるということ、積極的に発信していただく必要があると思っております。

2番目ですが、貨幣換算が困難な効果等による評価において最大孤立者数はよく目にしてきましたので、なじみがありますけれども、想定死者数の考え方は一般の人にとってはなかなかショッキングな話でございます。2m30cm以上5m未満で、1階居住65歳以上の死亡率が約9割になると、こういったことはもっと一般の方にも強調して周知した上で、ストック効果を広めるべきだと考えます。

最後に3点目です。本事業も含め官民連携によりストック効果がより増大する事業でございますので、昨年末に取りまとめられました高規格堤防の効率的な整備に関する検討会の提言にも示されましたとおり、河川管理者の方には、より積極的に関与していただきまして事業を推進し、着実に整備を進めて効果を発現していただきたいと考えております。

以上です。よろしく願いいたします。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

御意見、御要望ということだと理解しますが、この時点でコメントできる場所があればお願いできますか。最初のところの事業評価の個別評価は、かなりストイックな評価になっていて、1/LとかA'/Aで掛けてしまうと、個別の事業部分が短いと全く効果が出ないということになってしまうことについても、マニュアル上はこうだけだというような説明をされておいたほうが、誤解がなくていいということかと思えます。

はい。

○事務局 委員長御指摘のとおり、14ページにありますように、個別地区で費用対効果分析をする場合、個別地区の延長分の便益評価としています。そういう前提を、わかりやすくお示するというのも大事だと思いますし、例えば2ページのように多面的な効果がある、あるいは、2ページにあるように「一部区間が整備された場合にも」という部分もしっかりと説明する必要があると考えております。

また、本省の検討会で12月に公表された提言に基づきまして、高規格堤防整備の推進策を引き続き検討していきたいと考えております。

○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。それでは順に、お願いします。

○蟹澤委員 この高規格堤防については非常にいいことで、進めるべきものだと思いますが、やはりベネフィットが、この計算の仕方だと、洪水時だけの効果になっていて、小さく見えます。少なくとも、法面の部分の国有地が増えるというようなことが、便益の中に入れられないのか御検討いただきたいなということです。

もう一つは、まちづくりと一体になってということが書いてある以上、ほかの地域では公開空地を設けることによって容積率にボーナスを与えるようなことができたというような事例をお示しいただき、そのようなまちづくりと一体となったような方策で、この高規格堤防をつくといいことがあることを示していただきたい。高規格堤防をつくと、より一層、土地の利用価値が高まるわけですから、ぜひ整備していただきたい。今回の場合はまちづくりと一体になっていますが、まだ詳細は決まっていませんという話でした。書いてある以上、従来の事例ではこういうものがあるというようなことをお示しいただいた方がいいのではないかと思います。

○朝倉委員長 いずれも御要望ということだと理解しますし、むしろポジティブな御意見かと思うので、よろしくお願いします。

楓先生、お待たせしました。

○楓委員 以前この委員会で、スーパー堤防のスーパーの意味がよく分からないという発言をした記憶がございますので、高規格と明確に書いていただき分かりやすくなったと思います。

高規格堤防の議論の中で、荒川の120km区間での進捗状況の資料を何度かつけていただいたかと思うのですが、今回の資料では、御提示いただいているのでしょうか。荒川以外についても進捗をお知らせいただくと現状がわかると思います。

○事務局 すみません。今回、資料の中にはそういう進捗率みたいなものは入れてなくて、今まで14カ所実施、現在2カ所で実施中という資料になっています。ちなみに、荒川では、対象となる区域が今、約5.2kmございまして、そのうち、いわゆる何かしら整備ができた場所が約6.2kmで約12%、今整備中の区間を入れますと約7.1kmで約14%となります。それが今の現状になります。

○朝倉委員長 今回の案件のように、十分な長さのとれる高規格堤防にするところもあれば、十分長さをとれないけど、高さがとれるとか、強度的に大丈夫だとか、高規格堤防の状況にバラエティはあると思います。そういったものをうまく使っていただいて、この高

規格堤防は、一連のものができないと十分な効果を発揮しないと思うので、そういった計画についてどこかに御紹介されると、一般の方が、より理解されやすいと考えられます。ありがとうございました。

小野先生。

○小野委員 今の、一連の整備がなされないと効果が発揮できないということと関係するかもしれませんが、高規格堤防が切れ切れにできていると、そこに隣接する従来の堤防の箇所は、逆に被害が増えてしまう可能性はないのですか。

○事務局 高規格堤防ができたからといって、既存の堤防を改変するわけではございませんので、既存の堤防の能力は変わらないため、弱くなることはないです。高規格堤防ができた場所が強くなっていっているという状況になります。

○小野委員 その堤防自体はそうだと思いますけれども、そのあふれたときの水というのが、従来型の堤防の方に集まってくることはないのですか。

○事務局 どこに集まるかは、高規格堤防だけではなく周辺の地形の話もありますので、一概にどうなるかというのは答えが難しいかと思います。当然、高規格堤防ができた場所は地面が高くなりますので、浸水しにくくなって、洪水時、氾濫が起きても、命の丘のように安全になりますが、それ以外の場所は、先生御指摘のとおり、浸水するおそれがあるというのは、変わりはないと思っています。

○小野委員 想像するに地権者がたくさんいて、木造の密集地帯ほど整備が遅れるかと思いますが、そういうところの方が、より危険にさらされる状態が続くのであれば、どういう順番で整備を進めるかという考え方も、さらに議論をしていただけないかと思いました。

○朝倉委員長 全体的リスクは変わらないけど、相対的リスクは若干変わる可能性はありますね。ありがとうございました。

よろしいでしょうか。

それでは、本件の扱いであります。委員の皆様方からは、事業について、より分かりやすく説明する必要があるという意見が多かったと思うので、そういったことに留意していただきたいと思います。また、民間事業者の方、あるいは地元の東京都としても事業を進めてくださいということであったかと思いますが、本案件の対応方針ですが、実施ということでもよろしいですね。その方向で考えたいと思いますが、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、今審議いただいた案件については、今後実施していくということとさせていただきます。ありがとうございました。

#### ■事後評価案件 対応方針（案）の審議

- ・一般国道4号 氏家矢板バイパス
- ・一般国道4号 石橋宇都宮バイパス

（上記について、事務局から資料3-2-①、3-3-①により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございました。

一般国道4号につきまして、2件の事後評価の説明がありましたが、御質問、御意見ありましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

お願いします。

○横木委員 御説明ありがとうございました。二つの事業に共通して説明していただいたところですが、事業の効果について、道路ができたことにより経済的に新しい店舗や工業団地ができた、人口が増えたという御説明がありました。いろんな視点があると思いますけれども、道路だけの効果ではなくて、氏家矢板バイパスですと東北新幹線、あるいは後半の説明ですと北関東自動車道と、事業期間中に同時に完成あるいは供用されているということの影響もあって、そういう結果が出ていると思います。なので、バイパス事業だけによって効果があったかのような捉え方をされてもちょっと困るのではないかと思います。もし切り分けとかができるのであれば、どういう効果がバイパス事業で得られているのかということをより明確にされるのがいいと思いますが、いかがでしょうか。もし私の誤解でしたら御説明をお願いしたいと思います。

○朝倉委員長 お願いできますか。

○事務局 人口の増加などの指標については、道路事業だけにかかわらず、様々な要因が考えられますので、参考として説明させていただいているところです。ただ、道路沿線に工業団地が進出する、店舗が進出するなどについては、道路を利用してそこに工場や店舗

が立地することになると思いますので、参考という言い方ではなく、同事業によるストック効果という判断で切り分けています。

○横木委員 道路の沿線でも、やはり全体の人口が増えたから、あるいは鉄道が通ったからその工業団地が出てきたという理由もある意味では成り立つのではないかと思います。特に片方の事業では、北関東自動車道も道路ですので、どちらの道路かというようなことを素朴に思ったときに、この4号のバイパスの効果の方が高いとか、あるいは附随的な効果というような御説明ができればいいと思います。工業団地の進出というのは、確かに効果としてはすごく大きいので取り上げられると思うのですが、この4号のバイパスが主たる要因ということは疑問です。

○朝倉委員長 恐らく、なかなか切り分けて評価できないと思いますので、国道4号の効果も確かに絶大であることは分かりますが、それ以外の効果もありますといった抑えた評価にいただいた方が、分かりやすいのではないかと思います。仮にそうしたとしても、国道4号の価値が下がったりしないので、そのような表現の方がよろしいのではないのでしょうか。

○事務局 わかりました。検討させていただきます。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。

これは、新しいバイパスのほうの効果についての議論なので、直接関係ないですけど、バイパスを整備することによって、もともとの道路の機能が戻ったようなところもありますか。例えば旧国道4号線、ここはヘビーな交通が流れなくなったので、市民の方にとっては非常に使いやすい道路になったとか、あるいは旧国道4号ににじみ出していたものが、うまくはけるようになったとか、何かそういう効果も大きいなと思いますね。なかなかそれをこの事後評価の数値の上で捉えるのは難しいことは重々承知していますし、数値的に捉える必要ないかもしれませんが、こういったバイパスを整備することによって本来の機能を十分に発揮できるようになった道路も幾つかあったということも載せてもいいと思います。中には事故の軽減とか等々幾つかあったのですが、それがあると、バイパスの効果というのをもう少し多面的に捉えられるのではないかと思いますので、言及していただいてもいいと思います。

お願いします。

○西山委員 今の委員長のお話と関連して、私も近隣に住んでいる者として感想や意見を

述べたいと思います。

私、20年ぶりに宇都宮のほうに戻ったのですが、4号線の氏家の方の整備がすごく進んでいて、町がすごく変化しているというのを実感しまして、道路の効果は大きいと実感しているところです。

それともう一つ、今、バイパスができたことによって、例えば6車線の南のほうの小山とかあちらの方だと非常に真っすぐな6車線で高速道路のような道で、かえって居眠りしてしまうとかスピードが出過ぎて怖いというような話も聞きます。そういう人は多分、旧道のほうに行って、差別化が進んでいるのかと思います。旧道の事故が非常に減っているという面ではすごく良いことだと思いますが、実は、件数は減っていても、甚大な事故が増えていないかというような心配だとか、あるいは、バイパスと旧道とのギャップというものが非常に大きくなっているような気がします。そのような点も、プラスの効果として、旧道の使い勝手がよくなったという部分など、そのギャップをどのように埋めていくかということも、今後考えていただければ、住んでいる者としては安心だなというように感じます。

以上です。

○事務局 車がスピードを出せば出すほど重大な事故は発生しやすくなりますので、我々も交通安全事業として、スピードを抑制するための対策などの検討は今後も進めていきたいと考えております。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。

バイパスの整備効果の事例として、こういった事例が幾つか世の中に広く出ていくと思うので、その時にいろいろ多面的な効果があり、直接的な評価の対象となっているバイパスだけではなくて、その周辺の道路にもさまざまな影響を及ぼしているということ、定量的に計ることは難しいかもしれませんが、少なくとも定性的には言えると思います。もう少し言及していただくと、よりよい説明になるのではないのでしょうか。ありがとうございました。

いかがでしょうか。

もう1点ですけど、いずれの対応方針案の今後の計画調整や事業評価法の見直しの中で、軟弱地盤対策を実施されてコストが増えたので、当初事業費を算定する時点から設計精度を上げる必要があると書いていただいていることはすごくいいことだと思います。これは別に軟弱地盤に限らず、この委員会でも出ていますように、各種事業でもうちちょっと事前

に分かったのではないのかということは出ていたかと思うので、こういう表現を書いていただくことはすごくいいことかと思います。これは感想です。

よろしいでしょうか。

それでは、特にほかに御意見がないようですので、この二つの案件につきまして、対応方針ですが、事務局の案にありますように、いずれの事業も、特に今後、事後評価を実施したり改善を行っていく必要というのはないということと、それから、いずれの事業も関連するほかの事業と連携することで、より事業がスムーズに進んだということのポイントと、それから、今申し上げたように事前の設計精度を上げていただくということの方針が出ているので、この方針をお認めいただくということで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、この方針につきまして了承ということとさせていただきます。ありがとうございます。

#### ■事後評価案件 対応方針（案）の審議

・一般国道19号 塩尻北拡幅

（上記について、事務局から資料3-4-①により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。

それでは、今説明していただいた塩尻北拡幅につきまして、御意見、御質問をお願いします。いかがでしょうか。

事業費も変更なしということですが、拡幅なので既に建物が建っているところを買収に入らないといけないという大変なことだったと思います。事業費が計画どおり実施できた理由はこういったことだったのででしょうか。

○事務局 大きな構造物がなかったということで、用地や移転補償費にも大きな変動がなく、事業の変更には至らなかったということだと思います。

○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

お願いします、田中先生。

○田中委員 この場合、長野自動車道のインターもできたということで両方合わせた効果だと思います。時間的に、いつ長野自動車道ができてインターができて、この効果は開通前、開通後というように、この拡幅がどの程度貢献したのか、インターチェンジができたことがどの程度貢献したのか、もう少しわかるように整理してもらえるとありがたいという気がします。

○事務局 長野自動車道の整備に合わせて、アクセス区間を先行して整備し、その後順次、塩尻市の市街地に向かって整備しています。土地区画整理事業等の周辺状況について、拡幅の段階的な整備に合わせてどのように進展したか進捗状況等を確認し効果分析をしたいと思います。

○田中委員 分離は難しいと思いますが、この場合だとかなり大きな要因が二つあるので、整理するときに、明らかにこれだけじゃないものがあるときは、それも含めて整理されたほうがはっきりわかりやすいというコメントです。

○事務局 ありがとうございます。

○朝倉委員長 余り細かく刻むのも大変かと思いますが、例えばセンサスを実施している時間断面があるので、そういった時間断面で、沿線の状況もしくは道路のパフォーマンスがどのように変化したかというのを示していただくことであれば、新たに何か調査をしたり調べ直したりする必要がないので、必ずしも高速の開通時期とぴったり合いませんけど、幾つかの断面があれば、なお説明力が上がると思うので、今後、御検討いただきたいと思います。

○事務局 ありがとうございます。

○朝倉委員長 ほかいかがでしょうか。

じゃあ、お願いします。どうぞ。

○小野委員 この案件だけではないのですが、大きな項目の4番で「今後の事業を活かすレッスン」において、レッスンというと普通は学んだ課題というような趣旨、ニュアンスが大きいと思います。資料を拝見すると、ここのレッスンに書いてあることはそういうことではなくて、むしろ今回の事業がいかに有効であったか、今後の方向というように読めますけれども、何か課題というようなものをここに書くべきものではないのですか。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。多分、両面あると思います。この事業がうまくいったとしたら、うまくいったものから学ぶことということがあり、逆に何かうまくいかなかった

たことがあったとしたら、そこから学ぶこともあるということなので、両面があるかと思  
います。そのように資料にまとめていただいているのかという御質問だと思います。

○事務局 もともと事後評価というものは、実施要領の中の視点に基づいて、今まで実際  
にやってきた結果としての効果の発現の状況だとかそういうものを説明させていただいた  
上で、今後の事後評価に生かせるものがないか、同様な事業であれば、今回の終わったこ  
とを踏まえて今後の事業評価、再評価にも生かせるものはないかだとか、その調査・計画  
のあり方の見直しだとかそういうものを最後のまとめているところです。その中に、同じ  
内容ではあると思いますが、今後の事業に同様な事業があれば、さらに生かせるものがな  
いかというタイトルにあるので、それを各事業につくらせていただいているというところ  
があります。おっしゃる意味もごもっともだと思いますので、今後、事務局としても、全  
体的な枠組みの中でどのように説明すべきかを、もう一度考えさせていただきたいと思  
っておりますので、よろしくお願いいたします。

○朝倉委員長 わかりました。あえて言えば、最後のまとめの（２）が同種事業の計画・  
調査のあり方や事業評価手法見直しの必要性ということがあえて言えばレッスンですよ  
ね。ここはうまくいったので、今後生かせばいいと書いてあるし、先ほどの設計精度を上げな  
さいということは事前に分かることなので、もっと設計精度を上げたらいいのではないか  
とといったことがレッスンだと思うので、ここに書いてあると思います。ただ、うまくいっ  
たことをレッスンに生かすというのと、うまくいかなかったことを今後の教訓に生かす  
というのが若干わかりにくいかもしれないし、両面あるかと思うので、それは両方がここ  
に書いていただくということが大切だという御指摘だと思います。この案件はこれで結構か  
と思いますけれども、今後その辺に留意していただくといいと思いました。ありがとうござ  
いました。

○事務局 そのあたりも含めて、事務局のほうでも検討させていただきたいと思いま  
すので、よろしくお願いいたします。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

あと1点。これはこの案件に関する質問というよりは、ほかのところにも関係する  
のですけども、計画交通量の変化の要因のところですか。これは再評価のときの計画交通量に  
比べて、かなり少ない交通量になっています。その理由が将来交通需要、要するにセンサ  
スの時点をどこにベースを置いているかということの違いと、それからネットワークの違い  
と両方あるのですが、どちらがどのぐらいの影響だったかということについて知りたい

です。これ結構幅が大きいので、例えばですが、ネットワークを同じにしておいて、需要交通量だけ変えたらこれぐらい違うとか、あるいはその逆とか、何かそういったことであれば、将来交通需要の想定の影響とネットワークの見直しによる影響がクリアになると思うので、もしそういったことが説明で必要なような大きな差分が発生した場合は、そういう説明していただくと、よりよく理解できるかなと思いました。この案件については、特に今それをやってくださいということではありません。ありがとうございました。

あと、よろしいでしょうか。

それでは、本案件ですが、特に今後の事後評価及び改善措置の必要はないという事務局案と、それから、先ほど言及した（２）の将来のやり方についての必要性等についても事務局案が出ておりますが、この案を了承ということではよろしいでしょうか。

〔「異議なし」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、本件につきましては了承ということでさせていただきます。ありがとうございました。

#### ■事後評価案件 対応方針（案）の審議

- ・茨城港常陸那珂港区中央ふ頭地区複合一貫輸送ターミナル整備事業  
（上記について、事務局から資料４－２－①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、本件につきまして御質問、御意見ありましたらよろしくお願ひします。いかがでしょうか。

田中先生、お願いします。

○田中委員 ８ページのコスト縮減について、ケーソン式をL型ブロックに変えるに当たって、技術的な進展があったとか、詳細なデータを明らかにした結果、ケーソン式を採用することが一般的であるが今回はL型ブロック式にしたという条件がないため、当初から本来必要な事業費より高く想定していただけないかというような資料になっています。何があったのでコスト縮減になったのかというところをもう少し説明していただければと思います。

○事務局 このL型ブロック式の岸壁というものは、深い水深の箇所に整備しようすると、

設置の際にかなり大きな起重機船を必要としてしまうため、主に水深7.5m以下の規模の岸壁で採用されていたところがございます。本プロジェクトで整備する岸壁は水深9mであり、L型ブロック式を採用することになると比較的深い岸壁だったわけですが、適用性の確認をする研究が進んできたこともあり、比較検討の結果、コスト面でも優位ということが今回わかりましたので、L型ブロック式を採用したということがございます。

今回のレッスンを踏まえて、東京港の別の岸壁で同じ形式を採用したという事例がございます。

○田中委員　そういう意味では、コスト削減のレッスンにもなっていて、また、他の事例への模範にもなっているということが分かりました。

○朝倉委員長　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。

それでは、本件の扱いですけれども、事務局原案は今後の事後評価及び改善措置の必要は特にないと。それから、同種事業について特に見直しの必要等はないと書いてありますが、これは、事業費の縮減に効果があったという事業なので、新しい研究開発、あるいは技術を取り入れて事業を実施するという意味で一つのよい事案であったということも書いていただいてもいいのではでしょうか。ありがとうございました。

いずれにしても、この対応方針について特に御異論はないようなので、了承ということにしたいと思いますよろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○朝倉委員長　それでは、本件は了承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。

#### ■関東地方ダム等管理フォローアップ委員会の結果報告

- ・利根川水系総合境整備事業（菌原ダム）
- ・利根川水系総合境整備事業（渡良瀬遊水地）
- ・利根川水系総合境整備事業（利根川河口堰多自然魚道）

（上記について、事務局から資料5-1-①、5-2-①、5-3-①により報告）

○朝倉委員長 ありがとうございます。

今、御報告いただいた三つの環境整備事業ですが、報告ということなのですが、もし御意見とか、あるいは御質問があれば、今後の検討に生かせる可能性がありますので、どうぞ御遠慮なく御発言ください。

○田中委員 一ついいですか。

○朝倉委員長 田中先生。

○田中委員 河口堰の魚道ですけど、既設の階段式魚道に比べて塩分が上流に入ってしまうのではないかという気がします。ゲートみたいなものがないので。これは余りそういうのは問題にならないですか。

○事務局 構造的に勾配等がありまして、塩分の遡上については問題ないような構造としております。

○朝倉委員長 ほかいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、この3件につきましては報告ということなので、こちらの委員会でも了解したということとさせていただきます。ありがとうございます。

それでは、これで本日の審議は以上で終了ということなので、進行を事務局のほうにお返しいたします。