

平成30年度第2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 対応方針（原案）の説明・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2-2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、説明いただきました富士川総合水系環境整備事業につきまして、御質問、御意見ございましたら、お願いします。

私から質問します。この環境整備事業をやった効果を分析するための調査結果などがあれば、少し御紹介願います。その結果、この事業を引き続き実施することが有効だとなどと説明頂けないでしょうか。

○事務局 委員からいただいた御質問について、お答えいたします。

これまでこの事業については、16地区中3地区が完成、3地区が事業中であります。完成又は事業中の6地区について、整備前と整備後で利用者の増減を見てみると、6地区中5地区について増加傾向でございます。こういった整備によって、河川の空間のところにより利用者が来ていただいているということが確認されております。

今後の事業実施に当たっても、こういった効果がより発揮できるように、事業内容をよく見ながら進めてまいりたいというふうに考えております。

○朝倉委員長 どうもありがとうございました。

ほかに御質問、御意見ございませんでしょうか。

もしないようであれば、原案どおり、事業継続ということにさせていただきたいと思いますが、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す。

それでは、本案件につきましては継続とさせていただきます。ありがとうございました。

■重点審議案件 対応方針（原案）の説明・審議

- ・一般国道 18 号（坂城更埴バイパス（延伸））
- ・一般国道 18 号（坂城更埴バイパス（坂城町区間））

（上記について、事務局から資料 3-1 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、御意見がありましたら、お願いいたします。

○田中委員 5 ページですけども、調整池を設置することになったということで、少し経緯を確認させて下さい。

まず、法律上は調整池を設置するような大規模開発に当たらないので、河川管理者との協議もしていなかったのでしょうか。あるいは、河川管理者と協議をしたけれども、それは要らないという話だったのが、近年雨の降り方が変わったので、設置したほうがいいようになったのでしょうか。当初計画時点は、どのあたりまでの協議をした上で、計画しているものなのかという経緯を教えてください。

○事務局 都市計画決定は古いものですが、事業化という形になってから、河川管理者と協議を行っていくということになっております。したがって、当初、河川管理者とは都市計画決定上の協議はさせていただいておりますが、詳細な計画が定まっていない中で協議では、調整池を含まない形で事業化をさせていただいております。

○田中委員 最近の大雨の実績で少しあふれるような事例も出てきたので、やはり道路に降った増分は調整しておくという話になったということでしょうか。

○事務局 そうです。河川管理者は、一定量は流しても問題ないですが、河川改修そのものが進んでいない状況の中で、最近の大雨の実績を踏まえて流出増は一時的に抑えてもらいたいということです。

○田中委員 わかりました。

○朝倉委員長 よろしいでしょうか。ほかいかがでしょうか。

○手塚委員 事業の投資効果で、前回の再評価、平成 27 年には B/C が 1.7 で、今回は

1.2 となっています。

今後の可能性ですけれども、今後、再評価をしたときに、B/C がまた小さくなる可能性はあるのでしょうか。

○事務局 現在のところは、よほどのことがない限り、膨大な増工ということは考えておりません。ただ、全くないかということになりますと、例えば、稲荷山トンネルにつきましては、掘削がまだ完了している状態ではございませんので、何かしら全く問題がないという保証はありません。

○手塚委員 ありがとうございます。

○朝倉委員長 多分、手塚先生がおっしゃりたかったのは、今回、調整池は仕方がないけれども、地盤条件については、ボーリング結果より軟弱なところがあったという理屈は、近く河川が流れているので、予見できたのではないですかと。そうすると、他にもそういう懸念はないかという御質問だと思いました。私も同じような感想を持ちました。

今はまだ調べていないけど、今後、そういう可能性がもしあるなら、お聞かせいただきたいという御指摘だと思います。

○事務局 現在、用地買収自体がもう9割を超えているわけでございまして、用地を取得したところについては、必要であれば、追加のボーリング調査が行えるようになります。しかしながら、用地買収がまだ5割とか6割ぐらいでの段階では、我々が思っているポイントでボーリングをすることができなかつたので、不確定要素がかなりあると考えています。

今回の事業箇所については、ほぼ用地は取得が完了しておりますので、増額の変化というところはないと考えております。

○朝倉委員長 延伸区間のほうは、大丈夫ですね。坂城町区間のほうが半分ぐらいなので、全くないとは、ちょっと言えないということでしょうか。

○事務局 おっしゃるとおり、坂城町区間の用地買収はまだ半分ぐらいでございます。ただし、坂城町区間の場合は、構造物等があまりございませんので、大きく地盤の影響があって、高額な増額になるということはないのではないかと考えております。ただし、未知数なところではあると思います。

○朝倉委員長 わかりました。ありがとうございました。

ほかいかがでしょうか。

○手塚委員 坂城町の区間の場合は、2.5 から 2.0 ということなので、1 というのは大き

なハードルになるので、そういう意味では、この延伸のほうは大丈夫そうだと思います。

○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。

○横木委員 調整池のことですが、調整池をつくることによって、将来の治水計画、治水事業の節約とかにつながっていくと非常によいと思いました。費用対効果の枠組では道路事業にとっては負担となりますが、トータルで見たときには、河川の治水に対しては、負荷を小さくしているという役割もあると思います。今回の調整池をつくることによって、治水の観点から見たときに、かなり負荷が軽くなっているのか、あまりそうでもないのか、もし分かれば教えて下さい。

○事務局 河川管理者に確認したわけではありませんが、排水計算は、道路の延長に道路幅を掛けて流出量を計算するわけですけれども、地域の水も取り込む調整池ということであれば、河川の計画に役に立つものになるのではないかと考えます。

○横木委員 わかりました。ありがとうございます。

○朝倉委員長 ほかよろしいでしょうか。

このバイパス全体を見てみると、もう既に供用している上田坂城バイパスは暫定2車線、今回、議論になっている坂城更埴バイパスの坂城町区間は4車線。次に主要地方道の未事業区間がある。そして、さらに坂城更埴バイパス（延伸区間）の暫定2車線となっておりバランスが悪いので、車線数がでこぼこしているような計画になった経緯や事情を少し説明していただくと、より納得しやすいので、御存じの範囲でお聞かせいただけますか。

○事務局 全体の計画については、全線が4車線で都市計画決定が終わっております。その中で、坂城更埴バイパスの坂城町区間、計画は4車線でございます。

それと、真ん中の部分、ちょうど上山田温泉のほうに行くところでございますけれども、この約19.2kmの起点側・上田市側については、18号の迂回ということを考えると4車整備、終点側につきましては国道の403号の塩崎バイパスと一体となって延伸区間が利用されるということになり、当面2車線の事業計画を考えています。

○朝倉委員長 わかりました。ありがとうございます。

これは注意してほしいことですが、新しいバイパスが整備されることによって、真ん中に残った未事業化区間のところにもそこそこの交通が流れますので、その安全対策には十分留意していただく必要があると思います。事業が進んでいく中で、念頭に入れておいていただく必要があるポイントかなど。要するに、規格の低い道路に大きな負荷がかかるというふうになりかねないので、そこは注意していただく必要があると思います。

何か御意見ありますでしょうか。いいですか。

それでは、本件の取り扱いでございますが、地元の長野県からも一層のコスト削減を図りつつ、早期完成に向けて事業を推進してくださいという御意見が出ておることでもあります。今日の委員会で先生方から特に問題があるというふうな御発言はなかったと思いますので、本件につきましては継続ということにさせていただきたいと思いますが、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す。それでは、本件につきましては、継続ということをお願いいたします。ありがとうございます。

■重点審議案件 対応方針（原案）の説明・審議

一般国道 158 号奈川渡改良

○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、御質問、御意見をお願いいたします。いかがでしょうか。

○田中委員 5 ページの事業費変更についてです。自然由来であっても、一旦掘り起こしてしまえば、重金属等が出てきたら処理しなきゃいけないということで、多額の費用がかかる。最終的には封じ込めたということですが、自然由来の重金属等というのは意外と出てくるものなのではないでしょうか。これは自然由来だから封じ込めでよかったのか。不法投棄による重金属が出てきたら、処理しなければならないのか。特にこの専門家の意見を伺い検討した結果、ここは封じ込めで良いというふうになったとしたら、どういう判断がなされたかということをお教えいただければと思います。

○事務局 まず、当該事業箇所検出された重金属等について、環境基準の数値と比較しますと、数倍、5 倍とか6 倍でございます。もともと悪いものを持ってきてはいけないということで、環境基準が決まっていると聞いておまして、その数倍程度の数字であれば、このような施工方法でしっかりと包んであげて、土の中に雨水等が染み込まないようにすると、専門の先生方からは聞いております。

○田中委員 そうすると、この専門家の伺いを検討した結果という意味は、遮水シートでしっかりと遮水をすれば、遮水シートに穴があいて露出したりすることは技術的に

余りないので、問題ないということですか。

○事務局 そういう議論をしていただいて決定したものでございます。

○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。

○横木委員 同じような質問ですけど、13 ページの資料を見せていただくと、中間処理施設で処理をしようとした場合、単純に計算すると 180 億円で、全体の事業費用が 110 億円です。約 100 億円の事業に対して、追加で 180 億円で掘削土の処理をしなければいけないというご説明の意図がちょっとわかりません。もし、封じ込めがだめだというような判断が出た場合は、ここに 180 億円をかけて処理をしてでも、事業を遂行されるつもりだったのですか。それとも、事業自体を中止することになるのでしょうか。そのあたりのさじ加減について教えて下さい。

○事務局 松本市所有の土地で、こういう工法が仮にできなかつたとなると、トンネルを掘る事業費より処分費が高くなってしまい本末転倒となりますので、その場合は当該事業の継続の可否を検討しなければいけないものと認識しております。

○横木委員 わかりました。ありがとうございます。

最終的には 1.5 億円ということなので、問題ないと思います。ありがとうございます。

○朝倉委員長 どうぞ。

○河野委員 同じところを重ねて申しわけありません。もともと自然由来の金属は見つからない予定だったので、塩尻まで運搬して処理をする予定だった。しかしながら見つかって、処理が必要になった。しかし、結果として、なぜかコストダウンするというような見方もできてしまいます。そうではなくて、自然由来のものであっても、処理が必要である。そして、それは安全に処理をする必要がある。それに対して、専門家の御意見を頂戴して、こういう処理が最適であったという流れだと、市民目線で納得がいく気がします。この資料だけ拝見していじわるな見方をすると、そのように見えてしまうというところが、ちょっとひっかかりました。その点、安全性は担保したということはよくわかったので、資料はそういった形にしたほうがよいということを感じました。これが 1 点目です。

それから、もう一つは、観光のところ です。10 ページです。松本という町は広域観光の拠点であるという認識です。松本城とか上高地など、松本自体にも重要な観光コンテンツがあるけれども、松本から岐阜県側へ、奥飛騨温泉郷とか飛騨高山、もっとその先の世界遺産の白川郷、さらには金沢までを結び、このルートは三ツ星アルプスラインといったネ

ーミングもついて、松本が広域観光の重要な拠点であるという認識です。そういった意味でも、この道路の安全性が高まるというのは非常に大きなことだと思います。資料上、そういうところに触れられていないのですが、長野県側に限って記述しないといけないルールがあるのでしょうか。

○朝倉委員長 今、2点御指摘がありましたけど、いかがでしょうか。

1点目は、今回考えられている方法が安全性を担保する上で、最も合理的な方法であるというロジックがわかるように表現していただいたほうが良いということです。安かったから、これにしましたというのは、違うと思います。

○事務局 すみません、次回からそのような取りまとめの仕方にさせていただければと思います。

2点目の観光でございますが、安房峠は有料道路で越えられるようになりましたから、あとは長野県側と岐阜県側のいわゆる中部縦貫自動車道の整備が進んでいけば、おっしゃるとおり長野県側だけではなく、岐阜県との連携、強いては富山県側の連携ということも考えられるということでございますので、長野県側だけで取りまとめろということではございません。

○朝倉委員長 恐らく委員の趣旨としては、もう関東地整と中部地整をまたぐような広域の地図をつくって、この道路の重要性を示すと、より重要性がクリアになるということです。この道路整備が止まると北も南も行けません。これだけだと、何か松本さえ行ければいいのではないかと、見えてしまいます。重要性を訴えるのだったら、広範囲の地図の中でこの道路の有用性を、強調していただいたほうがわかりやすいと思われまます。

○事務局 分かりました。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。

どうぞ。

○若松委員 1点、13ページ右側に封じ込め盛土による処理という図がございますが、30万m³というのは、面積に直すとどのぐらいなのか教えて下さい。また、この場所の土地利用は、どういう状況なのでしょう。この断面だけを見ますと、下は岩盤で、豪雨により重金属を含む掘削土が流出するという懸念があると感じました。

○事務局 封じ込めの場所については、松本市所有の土地で、山間部にございます。また、窪地になりますので、それが崩れるということは無いと考えています。

○若松委員 でも、この断面だけを見ると懸念が払拭できません。

地盤を専門としている者にとっては、非常に懸念材料になるような断面でございます。これが崩れて、先々、下流に民家や道路があると、これが安心な処理とは言い切れないと感じます。

○事務局 松本市より、掘削残土をここに持って行っていいですよという了解をいただいております。これが新たに崩れて二次災害が発生するということはないような土地と聞いております。

○若松委員 住宅地にならないことを祈っております。

○事務局 住宅地にはならないと聞いております。

○若松委員 今年9月の北海道の地震による札幌市の清田区の被害例もございますので。

○事務局 お手元の資料の5ページを御覧いただければと思います。左側に地図がございまして、この右上のところ、今回の事業の奈川渡改良の地図でございまして、ここからずっと左下のほうに、山奥のほうに入っていて、ここに掘削土受入地、右側に写真がございすけれども、このような山奥な場所だということでございます。

先ほどから御議論があった、このトンネルとかの掘削によって、こういう重金属等が出てくるという話は、なかなか、非常に悩ましい問題でございまして、ここでも出てまいりましたし、先ほどの事業では出ておりませんが、ほかの事業でも、これはトンネルだけではなくて、地中の土を掘るときに、こういう重金属が出るというケースが間々ございます。その場合に、このような封じ込めを行うのか、あるいはしっかりと何らかの形で処理を行うのかというのは、これは、その持っている整備でありますとか、あるいはこういったような封じ込めができる場所があるのかどうか、あとは、先ほどから話題になっているコスト、こういったものを総合的に判断して、どのような対応をとった方がいいのかというのを検討しているということでございます。

○若松委員 はい。ありがとうございました。

○朝倉委員長 これは、道路事業の予算で実施する必要があるかどうかわかりませんが、もしものこともありますので、水質のモニタリングを一定の間隔で実施し、評価していただくようなことを、地元にも御依頼していただいております。もし重金属が流出して、下のダムに影響があるとなると、問題になるので、そういったことについても、体制を整えておくということは、一応考えておいたほうが良いと思います。

ただ、それを同事業でやらなければならないという、別問題だと思います。

ほか、いかがでしょうか。

お願いします。

○手塚委員 まず、158号を使って、松本から福井まで行こうとすると、相当車幅が狭くて、車が交互交通することが非常に大変だったという印象があって、この工事ができたら、そこが非常にスムーズに通行できるという印象があります。これは、単なる感想です。

もう一つは、最近の観光というキーワードに関連して、松本と高山の移動というのは比較的多くなっているかなという印象がありました。その一方で、資料を拝見すると、平成27年の計画交通量が8,400台だったのですが、それが今回は7,500台に減ってます。質問としては、やっぱり8,400から7,500に減っているのかというのが一つ目の質問です。

あと、もう一つは、観光ということを、説明の中に入れるということであれば、車で松本から高山に移動するというよりも、バスを使って移動される方が非常に多いという印象があります。そうすると、その区間の車の台数を見るというのも一つの手ですけども、何人がその区間を観光で移動したかというのを、把握できたら、観光面でも効果がありますと見ることができるかなというふうに思います。

質問一つとコメント一つということです。質問に関しては、8,400から7,500に計画交通量が下がったというのはなぜですかということです。コメントは、台数ではなくて、移動した人数というのを見たときには、変わる可能性がありますかということです。

以上です。

○事務局 委員がおっしゃるように、集中してバスに乗って動いたことを考慮してもいいんじゃないかと。まさしくそのとおりでございまして、例えば上高地に行くには、マイカー規制がございまして。ある一定のところまで、マイカーから降りてもらって、バスで上がっていくということになります。マイカーを降りて、それでバスに、30人から40人乗って行きますから、バスの台数がカウントされるんだと思います。

交通量については、観光の人たちの増加というのは見込んでいうふうに御説明をしておいて、その交通量は相変わらずだというようなことというご指摘の点は、なかなか説明が難しいと思います。

○朝倉委員長 17年センサスをベースにした予測値と、22年センサスをベースにした予測値を見ると、17から22について全国的に減っています。その影響はここも免れず、デマンドのほうも少し減っているんで、結果としてのフローも少なくなっているところがある。ただし、この場所は、関東地整の端っこなので、そういう影響も受けやすいところだとは思いますが。この推計値について、17年センサスから22年センサスについて、数が減った

という原因は、関東地整の端であることや全体が減っているということの影響だと思いません。

バスのほうは、センサスの予測でカウントされた台数があると思います。その結果より、乗用車に対してバスの占める割合を示すと、より説得力のある説明になると思います。

今回、単に丸めた交通量の数字ではなく、そういった、バスが占めている割合があれば、先生が御指摘されたことも、よりわかりやすくなると思います。

○手塚委員 今申し上げた意図というのは、B/Cが1.01ということは、次の再評価に1を下回ってしまう可能性があるので、そういうことがもし起こったときのために、何かしら説明できる準備が要るといったことを意図しています。

○事務局 ありがとうございます。

○朝倉委員長 残事業B/Cでも1を切るようなことがあれば、やめた方がいいという選択肢もあると思いますが、事業全体のB/Cが1を切ることがあったとしても、残事業B/Cで1は一応担保されていたら、即やめた方がいいというようなことにはならないと思います。

ただ、そういったB/Cが1を切って0.90になったから中止するのか否かという議論は、この場やより上位の委員会でも十分できていないので、どういう状況になれば、事業を中止するか否かは、もっといろんなことを考えないといけないと思います。

こういう事例もあることですから、そういった議論をもう少しここでの議論というよりは、また別の議論でさらに深めていただいた方がいいかと思います。先ほどから先生方がいろいろおっしゃっているように、費用便益分析で見ると低いけれど、ほかのいろんな評価の視点による重要性を整理することで、今やめてしまうよりも継続した方がいいという理屈もあると思います。なので、そういう理屈による説明をすれば、むしろ先生方も納得できるのかと思います。

ありがとうございました。

いかがでしょうか。

たまたまこの悪い土が出てしまい、それが事業費の3分の1ぐらいの割合を占めているので、すごく大きな影響が出て、なかなか難しい判断ということだろうと思います。

いかがでしょうか。

それでは、この事業の取り扱いですけれども、地元からは、早く事業を推進してくださいという意見が出て、さらに、長野県、岐阜県とも、重要な道路であるということは言うま

でもないので、一層のコスト縮減に努めていただき、とりわけ出たものがこういう悪い土でなので、その取り扱いについては十分注意して、事業を進めていただくということが大事ではかなと思います。

それで、先生方からも特に継続することについて、いかがなものかという意見はなかったので、継続としていいかと思います。その際にも、経済的な便益を考えると、少し厳しい数字でもあるので、そのことに配慮しつつ、またコスト縮減も検討し、かつまた環境への負荷も考えなさいと、非常に難しいことを同時に考えなければならない案件ではありますが、そういったことを考慮して、継続ということで進めさせていただきたいと思いますが、よろしいですか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 はい。では、そのようなことで、継続ということで進めてください。ありがとうございました。

■重点審議案件 対応方針（原案）の説明・審議
千葉港葛南中央地区国際物流ターミナル整備事業
（上記について、事務局から資料3-4により説明）

○朝倉委員長

それでは、今、御説明いただいた案件について、御質問、御意見ありましたらお願いいたします。

素朴な質問ですけど、このターミナルは、金属くずを輸出するというのが評価の対象になっていて、今後50年間ずっと金属くずを輸出するというシナリオで評価するというのが、ちょっと大胆だなと感じましたが、大体こういう評価をするものなのですか。

○事務局 はい。今のお答えですけど、まず、金属くずの今の状況を基本に実績を踏まえ、韓国に関しましては現状並みで、ベトナムのホーチミンのほうは、若干増加傾向にあるので、そこは増加傾向に見合った推計をしております。

○朝倉委員長 わかりました。非常に具体的な選定なので、そのこと自身はある意味わか

りやすいと言えますけど。

○事務局 補足させてください。

今後 50 年間金属くずを輸出するかは、港湾計画上、しっかり岸壁等の利用形態を定める必要がある。例えば全体計画の中で、この岸壁はコンテナの取り扱い、完成自動車の取り扱い、あるいは一般貨物等の取り扱いといった利用形態を定めます。今回、評価対象の岸壁はいわゆるリサイクル関係の鉄くずを主要品目として取り扱うことになっています。

リサイクル関係の資材については、どこに置くかというのは、各港の重要観点になっていまして、なかなかそれを東京港のど真ん中のコンテナのところに持ってくるわけにもいきませんので、やはり鉄工所の近くにある、あるいは工場の集まる拠点になるということでございます。

それで、50 年間ずっと鉄くずを取り扱うのかということに関しては、50 年先まで見直しは利きませんが、定期的に港湾計画の見直しを行い、岸壁で取扱う貨物などのリバイズをかけていきます。

○朝倉委員長 わかりました。要するに金属くずのようなバルク貨物が、これだけのボリュームがあると想定しているという理解のほうがよろしいわけですね。ありがとうございます。

お願いします。

○田中委員 4 ページを見ると、喫水調整を余儀なくされていた割にはどんどん上がってきて、その一番上は、1 万から 3 万 G T です。それで、今回水深 12m にすることによって対応できるのは 1 万 6,000 G T クラスに対応するということになっていますが、この中には水深 12m にしても喫水調整等をしないと入れない船が多分含まれていると思います。そのクラスがここ 5 年間で、大幅にふえてきているとすると、今後 50 年間、この水深 12m という設定で本当に大丈夫なのかでしょうか。あるいは、そういうものは、全体の東京湾にある東京港や横浜港を含めて、より大型の船はそれらの港で役割を持つというような全体計画の中で、ここは 12m でいいという計画になっているのでしょうか。教えてください。

○事務局 実際、今、入港している船舶としては、3 万トンクラスが入っています。

○田中委員 ということは、ここに入っている 1 万 6,000 G T クラス以上のものも入れるということですね。かなり大型のものでも水深 12m で対応可ということでしょうか。

○事務局 そういう、大きい船になると、喫水調整してですね。

○田中委員 将来的に 12m であれば、さらに深くすることは当面は考えなくてもいい

いということでしょうか。

○事務局 そういう船型が大型化してきて、そういう需要が出てくれば、港湾計画を見直して、水深の深いバースに位置づけして、改良するなり、やっていくというような形になるかと思います。

○田中委員 はい。わかりました。

○朝倉委員長 恐らく東京湾全体には多様な港があって、それぞれの機能があるので、その機能に合わせて、ここは12mが適切だという判断が別途されたということですね。その判断に基づいて、ここは12mにした。そうすると、それがどれぐらいのパフォーマンスを持っているかというのは評価されたということなのですね。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

お願いします。若松先生。

○若松委員 やはりこの重要性は、耐震強化岸壁で大震災時に緊急物資の輸送という役割が非常に大きいと思いますが、早く事業を進めていただきたいという気がいたします。

千葉港の中で、もう既に耐震強化岸壁として整備されているのは何カ所ぐらいあるのですか。

○事務局 7ページに載せていますけども、計画で位置づけているのは全部で7バースあります。その中の3バースが現在未整備で、今回対象の岸壁を踏まえると残り2バース未整備ということになります。

○若松委員 未整備の耐震バースはまだ実施に移っていないのか。

○事務局 そうですね。

○若松委員 そうですか。防災的見地から、便益は少なくとも早く実施していただきたいという、これは感想でございます。

○事務局 ありがとうございます。

今回の例えば北海道の地震でも、苫小牧の岸壁が、震源地に近かったにもかかわらず、大きな被害が出ていなかったということで、やはり緊急時対応として非常に重要だと思います。

○若松委員 阪神淡路大震災のときに、ポートアイランドや六甲アイランドは本当に被害がひどかったのですが、摩耶埠頭の耐震岸壁は無被害に近く機能できる状態でしたので、それ以来、その重要性を感じています。

○朝倉委員長 はい。ありがとうございます。

震災時には、緊急物資とか、あるいは一般の貨物もこのバースを使って荷揚げしたりすることはできるのですね。鉄くず用にはつくっているけど、ほかのものについてもフレキシブルに対応できるという理解でよろしいですね。

○事務局 はい。そのとおりでございます。

○朝倉委員長 はい。わかりました。

ほか、いかがでしょうか。

○横木委員 同じく震災に関する質問をさせて下さい。バースの耐震性というのは分かりますけども、実際、大地震が起きて、今回提案されている防泥柵が壊れてしまうと、その土砂が航路に埋没して、せっかくバースを深くしても、そこに船舶が入れなくなるようなことも考えられませんか。この防泥柵自体の耐震性は既に検討されているということでしょうか。

○事務局 防泥柵は航路から約 100m位離れていますので、地震時に防泥柵が破損や沈下などしても、航路がすぐに埋没するというようなことはない、想定しています。

○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 石積傾斜堤というのは、そういうのに強いということなのでしょうか。恐らくそうじゃないかと思うのですが。いかにも強そうですよね。

○事務局 構造的に補修もし易いです。

○朝倉委員長 はい。

いかがでしょうか。

○手塚委員 9ページです。費用便益について。今まで震災時対応ということで出ていたのですが、やっぱり 136 億に対して、4 億、3 億という数字は、少ないです。ただ、これはマニュアルに基づき発生確率を掛けたらこうならざるを得ないですね。

○事務局 そうです。はい。

○手塚委員 これ、何とかならないですかねというのは、別なレベルの話なので、コメントだけなのですが、恐らくこの震災時の便益は、もう少し何かしらの形ではかられ得べきものというふうに思うのが一つと。

もう一つは、費用便益分析の中に無理にこれを組み込むのではなくて、別途評価が要るのだろうなど。これはもう、この事業に限った話ではなくて、一般論としてそう思います。これが 1 点と。

それに関連して、(3)の事業の投資効果の中で、物流機能の効率化・高度化、国際競争力の強化もそうですが、こちらもやっぱりその費用便益分析という枠組みからは外れるかもしれないですが。例えば阪神淡路大震災の後の神戸港の位置づけなんていうのも考えると、それがあった後で長期的に出てくるインパクトって大きくて、それをあらかじめこういった形で災害に対応しておく、それが避けられますという費用とかその便益みたいなことというのも必要なのだろうなと思いました。単なる感想でございます。

○事務局 貴重なコメント、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。

災害等については、一旦破壊されると、その後、未来永劫破壊された状態が続くという想定にすると、全然算定の評価は違うと思いますので、こういった災害に対するコストといますか、想定というのは、当然確率を単純に掛けるという考え方もあるけど、もう少し考えたほうがいいようには思います。

○朝倉委員長 はい。

それでは、本件の扱いですが、地元の千葉県からも重要な事業なので、事業進捗を図って下さいという意見が出ており、また、先生方からも、特に異論はなかったと思うので、基本的には継続ということで進めていただければと思います。よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 それでは、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。

以上で、本日の審議は終了ということでございますので、何か、全体を通してありますか。もしなければ、進行は事務局のほうにお返しいたします。