

平成 30 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 対応方針（原案）の説明・審議

- ・西湘海岸直轄海岸保全施設整備事業
 - ・利根川総合水系環境整備事業（霞ヶ浦環境整備）
 - ・一般国道 357 号湾岸千葉地区改良
- （上記について、事務局から資料 2-1 により説明）

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。

それでは、今御説明いただいた一般国道 357 号湾岸千葉地区改良を含む一括審議案件 3 件につきまして、御意見、御質問があれば、いずれの案件でも結構ですのでよろしく願います。いかがでしょうか。

○上田委員 西湘海岸直轄海岸保全事業について伺います。これは、例えば、震災に伴う津波や、近年想定されていないような高波についても対応できると理解してよろしいのかというのが 1 点目。それから、事業開始時点では想定できないような費用増の可能性は、どのようなものがあるのかをお教えいただければと思います。

○朝倉委員長 はい。西湘海岸の直轄海岸保全事業についての御質問、2 点ありましたけれども、お願いできますか。

○事務局 1 点目の震災等を含めた津波などの対応のところでございますが、西湘海岸の今回の事業につきましては、砂浜の保全を事業目的としております。実際の海岸堤防であるとか、護岸につきましては神奈川県事業となっており、今回の西湘海岸の保全事業につきましては、砂浜の部分が対象になっています。

2 点目の費用増につきましては、頭が出た形の、沖合に向かっていくような突堤タイプが従来の一般的な工法ですけれども、西湘海岸につきましては、普段から砂浜でのマラソンであるとか地びき網ですとか、海岸自体の砂浜の利用が従来ございまして、それがなくなってしまうということで、新しい工法として、普段は海に潜っていますが、高波浪を受けて砂が移動したときに、下からその突堤部分が出てきて、それ以上の侵食を防ぐ

というような工法にしております。ですので、その新しい工法で施工するものですから、施設をつくりながら、モニタリングをした上で進めていく訳でございますが、現在のところ費用増は考えておりません。

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。

こういったシミュレーションを事前には簡単ではないと思うのですが、これぐらいの規模の養浜設備を入れると、この程度の砂浜が回復できるというシミュレーションはされているのですよね。

○事務局 神奈川県海岸保全計画の中で、砂浜で30mの砂浜を最低確保していくというような計画がございまして、それに合わせた形で、シミュレーションをしております。

○朝倉委員長 はい、わかりました。ありがとうございました。

よろしいでしょうか。

○上田委員 ありがとうございます。

○朝倉委員長 ほか、ございせんか。

それでは、この一括審議案件3件の対応方針（原案）は継続でありまして、特に議論の中で継続に問題があるという意見もございせんでしたので、この3件の案件は、継続にしたいと思いますが、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3件の案件につきましては、継続とさせていただきます。

■重点審議案件 対応方針（原案）の説明・審議

・一般国道4号の東埼玉道路（延伸）

（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した。

それでは、ただいまの御説明につきまして、御質問、御意見がありましたら、よろしくお願ひします。

○田中委員 5ページについてお聞きします。中川の改修に合わせてつくる新設水路がまだできていないということで、事業化されていない自動車専用部に調整池をつくるということですが、この新設水路はいつぐらいにできるか、何か目処は立っているのでしょうか。もしそうでないと、この事業が進展しても、東埼玉道路に暫定的につくる調整池がそこにある限りは、自動車専用部を延伸できないと考えられます。そのあたりの整備の順番はどうなっているのか教えてください。

○事務局 新設水路の整備の目処につきましては、まだ東埼玉道路の専用部の事業化の時期も決まっていないことから、今この段階で、いつできるかというところは言えない状況でございます。

○田中委員 調整池がここにあったままだと、事業化が決まったとしても、新設水路ができない限りは、この東埼玉道路の自動車専用部をつくれないということになりますよね。今の一般道の調整池として使っている状況にあるので、どう考えているのかその点を教えてください。

○事務局 東埼玉専用部の事業化をされた段階で、調整池について調整をしながら進めていきたいと思っています。

○田中委員 はい、わかりました。

○朝倉委員長 同じことを聞こうと思っていました。そもそも新設水路ができないので調整池をつくったわけですから、その新設水路をいつごろまでにつくるかを決め、暫定的につくる調整池の運用期間をできるだけ短くして、本来つくるべき東埼玉道路をつくるという段取りがあると思います。今の説明では、その順番がわからなくて、どこから始めて良いかわからないので、もう少し明確な説明をお願いします。

○事務局 まず、東埼玉道路の専用部の事業化された段階で、専用部からの雨水の量が決まりますので、それを踏まえて水路についての調整を関係者と調整をして決めたいと思っています。

○朝倉委員長 東埼玉道路を計画するときに、既に新設水路はどれぐらいのキャパが必要かということはわかっていて、東埼玉道路の一般部についても事業に着手するという段取りだったのではないですか。今の説明だと、東埼玉道路の自動車専用部の計画が進まない限りは、新設水路の移設計画の議論ができませんという話なんですか。

○事務局 当然、計画した段階で、その当時の状況に応じて、どのぐらい排水が出るのかという計画はしますが、今回、変更をお願いしているように、その時点時点でどのぐらい

の排水が行われるか、河川にどれぐらい流していいのかということが変わりますので、現時点ではこのような調整をさせていただいて、実際、東埼玉道路が事業化するとき、改めて関係者と調整をさせていただく必要があります。その段階で、この新設水路というのがどのぐらいの断面になるのかというのが決まりますので、東埼玉道路の専用部を事業化した段階で、その排水路の断面を決めて、排水路を整備しながら本体部分の工事に入っていくという流れになります。

○朝倉委員長 わかりました。簡易な構造で、あまりお金をかけず調整池をつくるということですが、その運用期間が長くなると、適当なものをつくっておくわけにもいかず、かえってコストがかかるということにもなりかねないので、大まかな運用期間や施設の整備時期など具体的な説明があったほうが、ベターと感じました。ここは意見です。

ほか、いかがでしょうか。

○西山委員 4ページの交通データに関連して、1点お聞きします。これは、現状としてこういう渋滞等の状況があるということを示すデータですよ。その一方で、後のページは、イチゴのブランド化、観光農園、都市農業のマルシェなど、都市農業の推進との連携で、この東埼玉道路がより有効活用できるというような説明だと思います。その越谷のイチゴのブランド化というのは、以前から行われていたというよりも、この計画の途中で活性化してきたということだと思います。道路をもう1本つくことで、旧道の渋滞が緩和されるということを示す一方で、人がどんどん集まるという集客の要素を示されると、それは矛盾しないのかなというような感じがします。その辺の整理の仕方というのはどういうふうにお考えでしょうか。

○朝倉委員長 4ページ目は現状で、将来道路を整備すると、今度はそこに集客されることによるいいことも悪いことも起こる可能性があることについてはどういうふうにお考えですかという御質問かと理解しました。

○事務局 道路の交通量の推計においては、こういうような開発効果も見込んで推計をしております。

○朝倉委員長 いや、恐らくもう少し具体的なアウトプットが何か出ないのかという御質問じゃないかと思うんですけど。

○西山委員 この案件に限らず、渋滞が緩和されるというデータが出てくる一方で、違う効果があるということが後から出てきますよね。この案件に限らないことでもあるのですが、その辺の根拠などはどう整理されているかもあわせてお聞きできればと思いま

す。

○朝倉委員長 よろしくお願ひします。

○事務局 4ページにお示ししているのは現在の渋滞の状況でございます。一方で、新しい道路をつくったときに、一つは現在のこの渋滞が解消されますと、一方で、新しくつくった道路のほうに交通が流れますので、その交通量の状況を予測をして、今回この整理をさせていただいています。具体的に交通量がどのぐらい新しい道路に流れるのかというのは、今回の資料の中でいきますと、8ページに書かれておりまして、ここに計画交通量ということで、平成42年という時点では、この道路には1万1,200台から1万7,100台という交通量が流れるということになっています。その新しい道路をつくったときに、現在の交通の状況、それから将来どれぐらい交通量が伸びるのかといったようなことを踏まえて、今回の東埼玉道路にはこれだけの交通量が流れるという予測をさせていただいています。これが交通量の定量的な予測になります。

一方で、交通量だけではなくて、この道路がここにできることによって、11ページに農業の話が書いてあります、10ページには、いろんなその周辺の開発が進んでおりまして、この道路に期待をして、さまざまな開発が進んでいます。また、農業については、この道路ができることによって、人がたくさん訪れますし、あるいは出荷もしやすくなるといったようなことを期待をされているといったようなことで、分析というよりは、地域の方々の期待だとかそういったことで、こういった効果が見られるのではないかということ予測をさせていただいているという状況でございます。

○朝倉委員長 よろしいでしょうか。

ありがとうございました。理想を言えば、10ページ目や11ページ目に挙がっている、その周辺地域の開発に寄与する分とか、地域産業の振興を支援する分で、新たにオンされるトラフィックがこれぐらい想定されているので、この一万一千いっこのうちの、例えば10%ぐらいが増えるけど、交通上大きな問題は生じないとか、むしろそういう人々がうまくこれを使うことができるんだということが説明されると、なおわかりやすいと思います。ただ、言うのは簡単ですけど、やるのは簡単じゃないので、そういうふうに説明されると、なおわかりやすいかなと理解しました。

ほか、いかがでしょうか。

○上田委員 まず、前回評価時に比べて、かなり用地買収も進んでおりまして、関係者の皆様の御尽力に敬意を表したいと思います。

次に 12 ページでございますが、コスト削減等で、i-Construction をうたっていらっしゃると思います。土木の中でこれからどんどん進むことが期待されておりますし、舗装工にも「全面活用し」となっておりますので、このコスト削減効果について、ぜひ見える化を今後行っていただき、ほかの地域にも広げていただきたいと思います。感想までです。よろしくお願いたします。

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。やっぱり効果を見える化することが重要なので、ぜひ検討してください。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、本件の対応方針でございますが、委員の先生方から幾つか御意見がございましたが、特に著しい問題があるという御意見はございませんでした。また、地元の埼玉県からも着実に事業進捗を図ってほしいという意見も出ておりますので、この案件につきましては、対応方針（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。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。それでは、本件につきましては継続ということにさせていただきます。

■重点審議案件 対応方針（原案）の説明・審議

・一般国道 246 号 秦野 I C 関連事業

（上記について、事務局から資料 3-2 により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。

それでは、本件につきまして、御質問、御意見がありましたら、よろしくお願いたします。いかがでしょうか。

○手塚委員 費用便益分析で 1.1 ということで、これからまた新たにコストが発生するということになると、ちょっと怖い状況ではあるかと思えます。

一方で、この工事自体のことですけれども、新東名とその国道にボトルネックがあつて、

それらが解消されるという見込みというのがあるかどうかまず一つ確認をさせていただきたい。なぜそれを聞くかというのと、その混雑を解消するということが、必ずしもこの費用便益比の中に織り込まれない部分というのがあるので、何かしらの説明には使えるのかなと思うからです。現行で、建設することによって何らかのボトルネックが解消される側面というのがあるのかどうかというのを教えてください。

○事務局 はい。4ページをごらんいただければ、現在国道246号のこのあたり、厚木市内とか、こういったところ、2車線2万7,000台と、もう完全にボトルネックでございまして、昼も朝夕も渋滞しているというようなことでございます。新東名と秦野インター関連事業が供用することにより、この交通量は2万台弱というような想定になっておりまして、まだ全解消という感じではないですけれども、かなりの解消になるだろうと思っております。ただ、要はこれが新東名のそのB/Cみたいなところに入っちゃうということになるかと思いますので、狭い意味でのこの部分のB/Cというところには、その部分の数字は乗ってこないのかなと思っております。現実問題として、このネットワーク整備によりまして、このあたりの渋滞解消等はかなり効いてくるというふうに思っております。

○手塚委員 ネットワークの効果みたいなものはそのB/C1.1の中に入っていないということと、別の評価に入ってしまうので入れ込みづらいという側面があるという理解でいいですか。

○事務局 はい。もちろん所要時間短縮などはB/Cの中にも入ってくるのですが、新東名を通る車とかは私どものB/Cに入ってくるわけじゃないのですが、当然それ以上の効果ということになってくると思っております。

○手塚委員 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。

この事業は、事業費が倍増する見直しということになっており、その多くの割合は、この構造を変えることに起因しているわけです。従前の計画では、信号、交差点をつくるという計画だったのを、信号ではなく処理しようとするようになった理由は何ですか。この新しくつくる高速を迎えにいく道路の交通量は、1日3,000台。前の予測では2,000台ですね。そうすると、時間当たり200台とか300台とかという交通量なので、1分に5台とかという数になります。それであれば、信号交差点でもいいのではないかという議論も当然あるだろうと思えます。とりわけ、それに付随して歩道は随分大きく回らないといけ

ないことになってしまって、あまり住民にとっては評判がよくないのではないかと思います。交差点形状を変える理由に交通管理者との協議と書いてあるので、なかなか難しいことがあったとは推察しますが、こういうふうに変えることになった経緯を、もう少し説明してくださいませんか。

○事務局 はい。少し説明が不足しておりましたが、もともとの案も、実は信号ではなくて、フリーで出たり入ったりする構造を、もう極めてコンパクトにつくったということになっておまして、信号ではないのですが、しかしながら、先生が今おっしゃるとおり、それを大きくしたということで、これはやはり安全上の観点等から、あとそれから、結構ここが下り坂でずっと、上からずっとおりてくる形で、おり切ったところに国道 246 号に急カーブで交わるというようなところで、そういった縦横断の勾配等の関係で、警察さんとの協議の中でこのようなならかなアールの大きい交差点形状に、ランプ形状に変えさせていただいたというようなところがございます。そういった中で、盛り切りとかのいろんな関係もございまして、増えてきたということです。

それから、歩道の関係は、通学路等には指定されていないということではございますが、当然この歩道の切り回しの方向性については地元説明をさせていただきまして、御理解はいただいて、この新しいルートで地域の方々に御説明をさせていただいたということになっております。

○朝倉委員長 わかりました。国道 246 号の交通量はわかりませんが、例えば 3 万台が国道 246 号を走っているとして、こっちが 3,000 ですから、10 対 1 ぐらいのオーダーで接道するわけですね。そういうときに大体こういう構造にするものなのですか。参考までに教えて下さい。

○事務局 限度がここだと 2 万ちょいぐらいで、2 万と 3,000 で、五、六対一ぐらいだと思いますが、いろいろなパターンがあるかなと思いますが、当時、平成 8 年に計画されたときには、コンパクトにというようなことで、そういうふうにしたのかなと思っております。

○朝倉委員長 このインターチェンジは国道 246 号から迎えにいかなければならない道路なので、この道路が必要であることは明らかです。けれども、それに見合う構造体しなければならないと思うので、そういった説明をもう少し詳細にさせていただいたほうがいいと思いました。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、本件の扱いであります、確かに費用が増えましたので、B/Cが少し厳しい数字になりましたが、この道路がないと、新東名の効果は全くこの地域に発揮されない、必要であるということは自明であると思います。ですので、必要性は間違いなくあります。神奈川県からも、より効率的に事業推進に努めていただきたいという意見も出ております。ただ、神奈川県も「コスト削減など」と書いていただいているので、これ以上の費用の増加にならないようにコスト管理をしていただいで、事業を進めることがベターかと思ひます。

では、本件の扱いですけれども、神奈川県からそういった意見も出ており、また先生方からの意見も、もう少し詳細な説明が必要であるという意見はありましたが、継続に反対するという御意見はございませんでしたので、継続とさせていただきますと思ひますが、よろしいですか。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。

それでは、継続ということで進めていきますが、先ほども申し上げましたように、コスト削減ということにつきましては、今後とも配慮して下さるようお願いするところであります。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

・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3-4により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。それでは、御質問、御意見に移ります。

最初に一つ確認しておきますが、事業の投資効果という6ページ目と7ページ目の関係がよくわかりませんでした。6ページ目は、荒川太郎右衛門・中流部地区に限定した費用便益分析で7ページ目は、荒川総合水系環境整備事業全体のB/Cの話だと思ひますが、この二つがどう関係しているのかが、よくわからないので補足説明してください。

○事務局 今回、荒川中流部、6ページ目でピンク色の地点が新たに追加をさせていただきます。

くというところがございます。荒川太郎右衛門地区の緑色の部分とピンク色の部分をあわせて、自然再生事業の費用便益比を算定したものが6ページ目でございます。

荒川総合水系環境整備事業につきましては、自然再生分野と水辺整備分野、水環境整備分野の三つの分野がございまして、6ページ目で説明したのは、自然再生分野の費用便益比ということになります。

7ページ目は、御説明させていただいた3分野の総便益を踏まえた算定結果ということでございます。

○朝倉委員長 6ページ目の費用便益分析の結果は、自然再生だけなので、7ページ目、8ページ目の費用便益分析全体の中に含まれるということですね。

○事務局 はい。

○朝倉委員長 とりわけ、全体を分解した自然再生の一部にそれが含まれるという理解でよろしいですか。

○事務局 はい。そのとおりでございます。

○朝倉委員長 わかりました。ありがとうございました。

御質問、御意見いかがでしょうか。

○田中委員 6ページについてです。CVMのアンケートを聞くときに中流部地区がエコロジカル・ネットワークにおいて非常に重要だということで「追加する必要性」に対してアンケートをしたのか、あるいは太郎右衛門と中流部、「一体しての必要性」でアンケートしたのかによって、その認知率の範囲が変わってくると思うのですが、聞き方はどのようにされたのでしょうか。

○事務局 アンケート調査につきましては、太郎右衛門地区と中流部地区を一括して実施をしております。

○田中委員 太郎右衛門は、自然再生推進法第1号でかなり認知率が高くて、そことセットにすれば、かなり範囲は広がると思います。中流部だけで聞いたら、もしかしたらもっと狭くなってしまうのかなという気もして確認しました。もしそうであるならば、やはりその聞き方として、ここを追加することの必要性を強調した聞き方をしたほうがよかったと思いました。

もう一つは、この資料に関しても太郎右衛門地区に対して中流部地区を追加することの必要性がわかる資料を少し入れてもらったほうがいいと思います。恐らく、エコロジカル・ネットワークでコウノトリとかありますから、湿地が採餌箇所として重要だということで

あって、それぐらい離れていても、当然重要だとされていると思いますが、そのあたりはどうでしょうか。

これだけを見ると、何となく太郎右衛門にセットにしてしまって、範囲が広がっているようにも見えなくもありません。

○事務局 今回、一括でCVMのアンケートをとるに至るまでに、地区を三つに分けて予備調査を実施しております。新たに追加しました中流部地区については、この箇所を知っているかということで認知率の確認をしております。この予備調査結果では、概ね8kmまでの範囲で高い認知率が示されたところでございます。

一方で、太郎右衛門地区については、6kmで認知率が下がっていったところで、事前の予備調査では、中流部地区について、太郎右衛門地区と同等以上の認知が確認されましたので、その結果も踏まえまして、一体でCVMのアンケートをさせていただいたということです。

○朝倉委員長 ほか、いかがでしょうか。どうぞ。

○手塚委員 同じ6ページですが。まず、1点目として、これは河川に係る環境整備の経済評価の手引きに準じて評価されたのですか。

その中で、WEBアンケートで6,129件をどのような形で配布をされたかということが聞きたいです。

それと、2点目として、回収率9.5%というのは、ほかの案件と比較して、この回収率は乖離がないかということ。

3点目が、いつアンケートされたかということ。以上、3点について教えて下さい。

○事務局 アンケートの実施時期につきましては、今年の7月27日金曜日から8月6日月曜日まで、土日を2回含めた期間で実施をしております。

WEBの調査の件数と回収率につきましては、この手引きの中で有効回答数300が記されておりまして、今回、回収率9.5%で583の回収、そのうち有効回答数340で、手引きを満たしているところでございます。回収率9.5%がいかげなものかということにつきましては、類似のアンケート調査で郵送書面による回答の場合は概ね3割程度の回収率、それからWEBアンケートの場合は概ね1割程度でございますので、それらと比較して、今回のアンケート結果が著しく低かったということはないと思っております。

○手塚委員 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。

○小野委員 この有効回答率も低いように思います。6割弱ぐらいの人しか有効でなかったということですが、無効な答えの中身は何があったのですか。

○事務局 有効でない回答として、どのようなものを無効としているのかという趣旨の御質問かと思えます。具体的には、回収したアンケートの中で負担額の部分に対して無回答であったもの、事業の価値を考えないといった、抵抗回答と我々申しておりますけども、そもそも回答を真剣にする意思を感じられないもの、事業の説明とは関係のないところに価値を感じていると思われる回答や、少し理解が足りないと思われる回答を除いた結果として、4割程度がはじかれているということでございます。

○小野委員 この有効率が低いというのは、聞き方にも何か課題があった可能性はないかということで、お聞きしました。もし必要があれば、御検討いただきたいと思えます。

○事務局 一例といたしまして、資料3-4-②の13ページをご覧いただきたいと思えます。

13ページの間11で、支払う理由を選択形式で聞いております。これは、あらかじめ理解不足による回答をはじくための選択肢も入れているというところでございます。ここでは、4.の「地震による被害が減るから」が、その選択肢です。人によっては適当に選んでしまっているようなものも混ざってくると思うので、この4.にチェックをされた方の回答については、理解不足ということで有効回答に含めないやり方をしています。これは一例でございます、そういった内容を適宜折り込むことで、本当に理解をしている方の回答に絞って評価ができるようにということでやっております。

○小野委員 そういうテクニックがあるというのは勉強しましたけれども、一方で答える人の理解度をあらかじめ求めるというのも、考えようによっては、答えていただく人をあらかじめ絞っていくとも聞こえますので、なるべく多くの人に理解いただいて、答えていただく努力は必要なようには感じます。もう1点、抵抗というのは、要は反対という立場の人ですね。それは反対だという意見であるので、無効という扱いは少しおかしいように思いますが、いかがでしょう。

○事務局 今回、アンケートで、それぞれの金額に関して支払わないという項目は別途設けております。資料3-4-②の12ページで、それぞれの設定している金額に応じて支払わない、支払うという欄にチェックをいただいています。この(1)から(8)の選択肢に全て支払わないと記載をされた方は0円としてカウントをしています。

抵抗回答として、0円で回答している方の回答を全部はじいているということではない

ということを、御理解いただければと思います。

○朝倉委員長 資料3-4-②の13ページの間10に「取り組みは必要ないと思う」や、「負担金を集めるという仕組みに反対」にチェックしたら、この方々が反対あるいは同意しないという人のようにも思えますが、ここに答えている人は有効回答の中に入ってますよね。当然分析対象からこれはずしてしまうと、非常に変なことになると思います。

その事業に反対とかというのと、この間10で外すというのは、全然趣旨が違うように思います。

○事務局 間10の3. の回答については、理解不足ということで棄却の選択肢になっています。それは、実際に負担金を集めるわけではないという説明を、あらかじめこのアンケートに記載しておりますので、ここにチェックを入った方は理解不足だということです。

今、御指摘があったのは、5. のところでそのような傾向の反対の意見を書いたものがあったのかということですが、理解不足として排除しているものはありますが、その事業への極端な反対ということで排除したものはないということです。

○朝倉委員長 わかりました。よろしいでしょうか。

○小野委員 資料3-4-①の5ページですが、盤下げを行って、現状では外来植物が繁茂していて、そこを湿地にしますということですが、これは、モニタリングなどをして、本当に再生する予定なのですか。

○事務局 環境整備事業で自然再生として実施をいたしますので、盤下げをした後のモニタリングですとか、その後の必要に応じた追加の対策等があれば、環境事業の中で適切に対応してまいりたいと思っております。

○小野委員 この土は、別なところの築堤に使うということでコスト縮減に書いてありますが、外来植物が入ったまま持って行って大丈夫なのでしょうか。

○事務局 一般的に土砂の運搬等でほかの場所に流用するときは、上に生えている外来種を含めました樹木ですとか、そういったものはしっかり伐採、除去した上で他の場所で活用してまいりますので、その辺は十分に留意をしながらやってまいりたいと思っております。

○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。

○田中委員 先ほどの間10についてももう一回聞きます。間10で「負担金を集めるという仕組みに反対だから」、理解不足だという話だったのですが、問9に「なお、負担金は、この地域にお住まいの間、負担いただくことになり」という箇所が赤線で引いてあります。そ

のため、回答する人は、それを払うようなイメージで誤解されるのではないかということです。もし、これをはじくのであれば、問9の聞き方を少し変えないといけないという気がします。

○事務局 11ページで「仮定の質問です」というところの下に、「負担金を集めてという仕組みがあったとしたらという状況を想像して」と書いてあります。問9の記述と相まって、もしかしたら誤解をされて回答された方もいらっしゃるかと思います。今後の設問の選択肢を検討する際の参考にさせていただきます。

○西山委員 受益範囲について少しお聞きします。マニュアルでは、受益世帯というのは予備調査によって受益範囲を設定するというところで、今回は認知度で設定されたということによろしいですか。このアンケートを見ていますと、今回、受益範囲は認知世帯ということだったのですが、普通に考えると、「行ったことがありますか」という問いが問4にあるので、どちらかというに行ったことがあるといった人が、実態の受益範囲と考えるのが普通ではないかと思いますが、そうではなくて認知と思われたのは、どういう理由があったのでしょうか。

○事務局 こちらにつきましては、本省で作成された手引きの中で認知率を用いるということになっておりますので、それに基づいて認知率でやらせていただいております。

○西山委員 一律で決まっているのですか。

○事務局 自然再生につきましては、認知率ということでございます。

○西山委員 わかりました。

○朝倉委員長 ありがとうございます。認知率は定義が難しいですね。例えば、テレビで見たことがあるというのであれば、東京に住んでいる人でも、知っているということになり、その自然再生、お金を使って良いと考えてしまうので。

だから、この種の評価が大変難しいということは、よく今の議論を通してよく理解できました。また、冒頭に申し上げたように、現状のマニュアルの中ではなかなかうまく反映されていない部分もあると思いますので、これはここでの議論というよりは、もう少し上の部署での議論だと思います。こういう河川環境整備が必要である、重要であるということは、恐らく国民の多くがそう思っていると思いますが、それをきちっと評価することについては、この方法論との間にギャップがあるという印象を持ちます。より精度が高いという言い方は確かではないですが、より国民が納得できるような評価の方法について、今後しかるべきところで議論していただくのが望ましいのではないかと思います。

とりわけ自然再生ということになると、そのことの影響というのは、この河川の沿川だけにとどまるものではないので、こういうことも一つの考え方であることは認められるけど、もう少し別のアプローチもあると思いますので、御検討をしていただきたいと思いません。

ほかに意見はいかがでしょうか。

○若松委員 荒川に限らず環境整備事業を推進しているが、事業の内容は住民からの声を反映されているのか、それとも押し付け事業みたいになっているのか。住民から上がってきたことを整理して実施したのなら、アンケートの回答ももう少し好意的なものが多いはずだと思います。住民は全然知らない中で進んでやると、反発する方も多いのではないかと。環境整備事業について、根本的なことを少しコメントいただければと思います。

○事務局 地域の実情も交えて、全般論も含めてお話をさせていただきます。

こういった形で河川管理者が河川の環境について取り組んでいくきっかけとなりましたのは、平成9年の河川法改正で環境が法の目的、河川管理の目的に明確に位置づけられたというところがあります。また、その前段としまして、やはり高度成長の時代から三面張りに代表される治水一辺倒の対策をやってきたことで自然環境が失われて、自然環境保護に対する国民を含めた世論の高まりが背景にあったというふうに、私は理解をしております。

そういった中で、荒川のこの中流部の実情についてお話をさせていただきますと、決して河川管理者の押し付けということではなくて、むしろ地元の高まりがもの凄くて、それに対応するような形で、今回、環境のメニューとして入れさせていただいたという経緯があります。特に、鴻巣市につきましては、鴻巣市長が先頭に立ってコウノトリの里ということで、コウノトリを地域に呼ぶんだ、あるいは育てるんだということで精力的に活動されております。また、地元の環境団体等も川の中に限らず、冬水たんぼ等も含めて、非常に熱意を持ってやられているという実態があります。

一方で、都市部にありがちなのですが、全ての市民の方が必ずしも高い関心を持ってらっしゃるということではなくて、中には全く関心のない方も混っているというような状況もあります。そういった中でいろいろ苦慮をしながら、今回のCVMアンケートの範囲設定ですとか、回収の仕分け等をさせていただいているというところがございます。今日、御審議いただいておりますが、仮に認めていただいたということになりましたら、地元の関係する方との連携ですとか、あるいはそれ以外の流域の方々への周知、啓発というところ

ろも含めてしっかりやらせていただきたいというふうに思っておりますので、よろしくお願いたします。

○若松委員 わかりました。御苦労さまです。

○朝倉委員長 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

それでは、本件の扱いですけれども、幾つか御意見が出ましたが、事業については、よりわかりやすい評価及びその説明ができるように考えて下さいということだったと理解しております。

また、地元の埼玉県、東京都からも、引き続き継続して下さいという意見も頂戴しておりますので、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。

〔「はい」という声あり〕

○朝倉委員長 ありがとうございます。せっかくこういったよい事業をやっているの、どういう事業をやっているかということを経験の方や、あるいはより広域に広く説明していただくという御努力も引き続き継続して下さるようお願いしたいと思います。

また、この評価の方法論についても、よりわかりやすい方法論について、しかるべきところで御議論いただくように、これももう一つお願いしておきたいと思っております。

○事務局 CVMの評価指標については、河川環境の永遠のテーマに近いところがございます。20年近く前ですけども、これの立ち上げの時も、同じような議論をさせていただき、手法論としては細かな決まりがたくさん入ってきて、大体全国同じやり方でできてきたと思っております。しかし、環境を貨幣で換算するのかどうかという根本論から含めて、認識は持っておるところです。また、今日いただいた意見は、本省に伝えさせていただきたいと思っております。

あと環境の予算というのは、実は、治水と違ってそんなに潤沢にありません。箇所については、やはり地元との協力関係が採択の必須になっておりますが、荒川というのは、そういう意味でいうとピカイチの事例と思っております。

○朝倉委員長 どうも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

- ・茨城港常陸那珂港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3-5により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございます。それでは、御質問、御意見等ございましたら、お願いいたします。

○西山委員 9ページです。こちらの費用便益分析をされるに当たって、港湾整備事業の費用対効果分析マニュアルに基づいてされているという理解でよろしいですね。

○事務局 はい。

○西山委員 本来、この港は非常に混んでおり、容量を超えた取扱量があるということから、それに対して、緩和するための設備の投資を行っているというような理解ですよね。

そうだとすると、その混んでいるというところも、やはり便益の中に入れたほうがいかなと思います。例えば沖待ちのコストとかも、実は費用便益と言えるのだったら、それは効果がより正確に判断できるのかと思います。

ですけれども、今一番輸送コストだけを見て、それだけでも1.4も出ているということで言えばいいのではないですか。

質問は、したがってこれ以外の便益評価の項目は、やっぱり使わないものなのかということですか。

○事務局 マニュアルそのもの話になってしまいますが、明確に便益として算出できるものに関しては、便益として計上できるものと理解しています。また、おっしゃるとおり最低限の輸送便益項目に限っても便益が出ておりますが、このほか、実際にこの場所で考えられるのは、例えば今後クルーズとか別の機能の船が入ってくることによる便益や、そのような船の就航が地域にもたらす価値などが想定されると理解しています。さらには、京浜港が被災し、万が一利用できなくなった場合の代替機能としての便益を計上することもできるのではないかと理解しています。

○朝倉委員長 ほか、いかがでしょうか。

○若松委員 2014年度に現地視察をさせていただきまして、詳しく現地で御説明していただいて、事業の必要性は非常によくわかっていますが、2点お伺いします。8ページでケ

一ソーンにしなくてはいけなくなった理由につきまして、もう少し具体的にご説明いただきたいということと。もう1点は参考ということですが、埋立材料をどこから持ってきているのでしょうか。その2点を教えていただきたいです。

○事務局 一つ目に関しては、7ページのB-B'断面になります。この部分については、今後の利用に備えてしっかりと整備しておくということが必要だろうということで、構造を変えさせていただいたということになります。

○若松委員 お話を伺いますと、最初からそういう検討をしていただいた方が、よかったですのではないかと思います。あと埋立材料は、浚渫ですか。

○事務局 今後の利用を見据えた計画は必要であると理解しています。

○事務局 また埋立材料に関しましては、岩ずり、例えば県内・日立あたりから持ってくることを想定しています。

○若松委員 そうですか、わかりました。どうもありがとうございました。

○上田委員 この茨城港、北関東自動車道の整備と相まって、自動車を初めとした産業によって極めて重要な港湾ですので、とにかくその係留施設の充実を速やかに行う必要があると思っております。

そのような中で、先ほど写真もを見せていただいて、かなり混雑状況が現在厳しい状況で、沖待ちもかなり激しくなっていると伺っています。緑色や黒色の箇所がいっぱいになり、今後赤色の箇所をつくって、これからの貨物の増加の予想を見ると、当面持つのか、気になるところです。今後の見通しは、いかがでしょうか。

○事務局 今後の見通しについては、しっかりと実績や需要を見ながら、整備を進めていかなければいけないものと理解しています。

○朝倉委員長 ほか、よろしいでしょうか。このWith、Withoutは陸上輸送コストの削減によるものなので、陸上輸送コストをどうやって計算しているかというところが一番重要かと思えます。6万台/年という数が出ているかと思うのですが、6万台/年は、これはトレーラーの台数ということでよろしいですね。

○事務局 はい。

○朝倉委員長 そうすると、1カ月5,000台、1日250台のトレーラーが動いているということになりますけど、おおむねそのオーダーで認識は正しいですか。結構な数が動いているなということです。

○事務局 実際、ほぼ毎日動いておりますので、オーダーとして、違和感はないという認

識です。

○朝倉委員長 次に、その1台当たりの輸送単価ですけど、WithoutとWithを比較すると、1万円、1台当たり違うわけですね。この1万円というのは、どう計算すると1万円になるのでしょうか。つまり、例えば高速料金が例えば2,000円安くなる、あるいは1時間渋滞による時間損失が免れて、時間価値が仮に1時間6,000円だったら6,000円ですね。そのオーダー感がいま一つよくわかりません。だから、この数字によってB/Cが何とでも動くので、この輸送単価の算定とこの差分がどう分解できるのか教えて下さい。

○事務局 単価としては、陸上輸送費の原単位と、あとは高速道路料金が、基本的にはWith、Withoutの差になるという整理をしております。これは前回、採択時評価と同じ整理の仕方です。

○朝倉委員長 そうですね。その1万円の差分の中には高速道路料金も入ってますが、それは差額でいうと2,000円とかというオーダーではないですか。残りの部分は、その渋滞を避けることによってやれた時間節約分が、残りの部分に反映されているかと思うのですが。そうではなく、別のメカニズムで決まっているというんだったら、別のメカニズムで教えてほしいし、渋滞を避けることによって1台当たり6,000円とか8,000円とか、あるいは1万円に近い金額が出るというんだったら、どういうふうに考えるとそうなるのかを確認したいと思います。

○事務局 まず1点目、先生が御指摘の二百何台という数字は、2回転しており延べ台数として、実際の車両は数十台だと思われませんが、それが何回転かして往復しているため、1日二百何台という数字になっております。

次に、資料3-5-②の後ろから2ページ目ごらんいただきたいのですがwithoutでは太田市から京浜港まで運んでおりまして、一方で今回withでは太田市から常陸那珂まで運ぶことになるのですが、単純な距離を考えると、常陸那珂に運ぶほうが京浜港へ運ぶよりも陸上輸送距離は長くなります。それだと常陸那珂の方が高くなりますが、現実問題として、現状、今太田から京浜港まで運ぶ際には、2回転しているのですが、昼間の2回転は困難であることから、夜にかけて2回転しており、夜間働いてもらっているということになります。

一方で、常陸那珂であれば混んでおらず、昼間でも2回転以上できるということを想定しています。労働コストについて、現状では夜間に運んでいるため、夜間割り増し分とし

で高くなっている。要は昼間運べる分、コストが下がると、実態に即して整理しております。

労働力不足から、夜間に輸送することも困難だというのが現実問題としてあり、昼間運ぶほうがドライバーさんとしても企業としてもやりやすいということで動いているという面もございます。

○朝倉委員長 わかりました。ありがとうございました。何で聞いたかという、港湾ではなくて道路の整備効果を計測するときに、例えば特定のルートを通らなくて済むということによる効果を算出する場合には、やり方が若干違います。ただ、こういう考え方もあるということで、伺ったわけです。今後の評価において、様々な輸送の評価をするときのもとになる考え方として、このような場合にも使えますと認識しておきたかったので、お伺いした次第です。ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本件ですけれども、非常に重要な港湾なので、その必要性は大変高いと思います。また、先生方の御意見も特に継続に問題ないということであったと思いますので、本件の扱いにつきましては、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。

〔「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、本件は継続ということにさせていただきます。

それでは、以上で本日の審議は終了ですので、進行を事務局にお返しします。