

令和3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

■再評価案件（重点審議案件） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

・東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）

○朝倉委員長 最初の重点審議案件は、東関東自動車道水戸線（潮来～鉾田）についてです。これは、委員の皆様方、御承知のとおり、前回12月23日に御審議いただいたのですが、御質問がたくさん出ておりました。質問内容について精査していただいて、今日、それに御回答していただくということになっております。それに引き続き、また御意見を頂戴して議論をするということになっております。ですので、まずこの案件につきましては、事業概要の説明と、それから、委員の先生方から頂戴した質問への回答ということで、事務局より説明をお願いします。

（上記について、事務局から概要を説明）

○事務局 それでは前回、12月23日の委員会でいただきました13の御質問並びに御意見に対しまして、前回の資料、さらに令和元年度に行っております事業評価監視委員会の資料、さらに今回作成いたしました補足説明資料を用いて御説明させていただきたいというふうに思っています。

まず、1つ目でございます。ボーリング調査について御質問いただいております。縄文海進の頃の地図を確認すると、行方辺りは昔から陸地で小高い丘もあることから、軟弱地盤層があることを予測することが難しかったことは想定される。一方で、少なくとも潮来～鉾田間は大分地層が違ふことが想定できる。ということで、御質問としましては、当初計画を立てているときに何箇所程度のボーリングを参考にされたのかと、田中委員からの御質問を頂戴しております。

回答でございます。事業化前には、再評価資料の下のほうに縦断図がございますが、潮

来佐原線から国道 51 号の付近、約 1.2 km の区間で 6 本の既往のボーリング調査の結果がございました。これを参考にしているところでございます。これにより、潮来などの一部の箇所では、当初から軟弱地盤と想定されており、盛土載荷重工法による対策を想定しておりました。それ以外の箇所は、田中委員からお話もいただいておりますとおり、既往の文献、地質状況から判断していたところでございます。

なお、縦断図から確認できるかと思いますが、潮来 I C から J R 鹿島線、約 4 km 区間でございますが、低地となっております。それより北側の銚田 I C 間は概ね台地部分となっております。地盤はよいものということで当初は考えていたところでございます。

2 つ目の御質問になります。地盤改良に関する御質問をいただいております。地盤改良の追加により工程が延びていることから、いろいろな増額の要因になっているので、当初、地盤改良の必要性を確認できなかったか、原因を説明していただきたい。加藤委員からの御質問となっております。

前回の委員会では、田中委員からの質問で先ほども御紹介いたしましたように、既往の文献などから行方の地盤はいいということは考えていました。地元からもそういった御意見をいただいているところでございます。御覧になっていただいているのは令和元年度の再評価資料でございますが、用地買収後に、ボーリング調査を約 400 本程度実施しております。その結果、想定以上の範囲に軟弱層が堆積していることが確認され、道路の盛土の安定性の調査を実施した結果、深層混合処理工法という新たな工法が必要となったところでございます。

なお、この地盤改良対策の費用につきましては、令和元年度の再評価委員会において御審議いただいております。増額対象となっているところでございます。

さらに、先月の委員会では、16 ページにありますように、令和元年度の再評価で軟弱地盤対策を追加したことにより、工事期間が長くなったという御説明をさせていただいているところでございます。これを踏まえまして、令和元年度以降に、水路の管理者と協議を行った結果、水路の切り回しが必要となったことにより増額となったものでございます。

3 つ目の御質問になります。跨道橋に関する御質問をいただいております。4 つの自治体に関係している道路管理者の跨道橋 26 橋の幅員が変更となっているが、どのような事情で、急に 26 橋の道路の幅が広がったのかということで、加藤委員からいただいております。

経緯を踏まえて御説明申し上げますと、跨道橋の幅員につきましては、平成 21 年度当初に現況の道路幅員を踏まえて設定してあったところでございます。その後、平成 21 年度の

事業化後に、各自治体において東関道に关します県道・市道の整備を優先的に行うという方針となりまして、平成21年度から平成27年度までの間、自治体の将来計画が策定されてきたところでございます。その結果、全体で34橋のうち、26橋について、車道幅員の見直しや歩道の追加がされることとなりました。それを受けまして、跨道橋の詳細設計を進めまして、自治体と協議がおおむね完了したのが令和2年度ということになります。これによりまして、事業費に影響する増額規模が確定したことから、今回、増額させていただいたという御説明になります。

次、4つ目をお願いいたします。調整池に関する御質問をいただいております。令和元年度の再評価時点では、潮来～北浦の調整池の必要性が確認されているのに、なぜ北浦～銚田では不要と判断したのか。加藤先生からいただいている御質問です。

令和元年度の再評価時点においては、必要性は想定されておりましたが、北浦～銚田間の流末となり得る既設の水路等が少なく、関係機関協議に時間を要しておりました。このことから、事業費の影響が確定することができなかつたため、令和元年度の再評価では計上せず、今回、協議が取りまとまったので計上させていただいたというところでありま

次、5つ目の御質問で、支障移設、立木伐採の御質問をいただいております。支障移設物件数や立木伐採数について、当初の事業費算出時点がいつなのか教えてほしい、また、どのような方法で調べたのか、調べ方について補足説明をしてほしい。志手委員からいただいているところでございます。

前回の資料になりますが、支障移設物件数につきましては、東関道と交差する道路の数が96か所ございます。平成21年度までに、目視できる範囲100件程度として当初の数量を算定しているところでございます。

なお、ここで言う件数とは契約件数を示しており、電線類をまとめて1件というカウントをしていたところでございます。これが変更によって、例えば、右下に写真がござい

ますように、東電やNTTといった企業ごとに切り分ける必要性が生じれば、それぞれカウント数が増えてしまうという形になります。また、支障物件移設について、仮移設をして、その後、本移設のように2回に渡れば2件といったようなカウントとなっているところでございます。例えば、迂回路が必要となる場合に、支障移設工事の施工ステップが資料の中段にございますが、跨道橋を施工する際、迂回路沿いへ一度支障物件を切り回し、跨道橋施工後に、もう一度元に戻すという作業をした場合、仮移設と本移設で2件のカウントとなるということになります。

なお、支障移設物件数 460 件のうち、このように仮移設、本移設が必要となる箇所は約 60 の交差道路で発生しており、移設件数は合わせて 360 件ほどとなりました。

次をお願いいたします。6 つ目の御質問です。猛禽類に対する御質問をいただいております。猛禽類保護対策は、今後も新たな猛禽類が発見される可能性がある中で、それらの費用も見込んでいるのかということで、山崎委員からの御質問になっております。猛禽類につきましては、用地取得はおおむね完了し、事業地内に入って調査ができており、繁殖状況や営巣木についておおむね確認ができていますところがございます。このことから、事業費に大きく影響を及ぼすほどの猛禽類が新たに発見されることはないということを想定しているところがございます。

具体的には、平成 21 年度の事業化以降 13 年間にわたりまして全線約 31 k m の区間において、年 2 回のモニタリング調査を実施しており、営巣木の確認ができていますところがございます。また、個別の繁殖状況について、全線のモニタリング調査とは別に各箇所の調査を行いまして、繁殖状況の成功の有無、猛禽類のペアなどもおおむね把握しており、過去の傾向としては、ほぼ横ばいとなっているところがございます。

営巣木の位置や箇所数、猛禽類のペア数につきましては、猛禽類保護の観点から、この場で具体的にお示しすることができませんが、以上の説明のとおり、今回、開通までに事業費に影響を及ぼすほどの変化が起こる可能性は低いと考えているところがございます。

なお、全線約 31 k m 区間のモニタリング調査費用や一定の対策費用につきましては、事業完了までの期間を見込んでいるところがございます。

なお、猛禽類保護対策の追加に係る増額としましては、御覧になっていただいております 50 億円のうち約 5 億円が猛禽類の対策費用ということになっています。

次をお願いします。7 つ目の御質問です。立木伐採に関する御質問でございます。立木伐採について、当初の事業費算出時点がいつで、当初どのような方法で調べたのか、調べ方について教えてほしい、志手委員の御質問と、さらに、立木増額は用地補償費または処理費用のどちらが増えるのか、山崎委員から御質問いただいているところがございます。

事業化した平成 21 年度までは、用地未買収のため立入制限がされている中、航空写真と樹林密度の文献を参考に立木本数を設定せざるを得なかったという状況でございました。具体的には、航空写真から地表が木で覆われているエリアを確認し、約 60 ヘクタールと算出しているところがございます。また、樹林密度につきましては、1 ヘクタール当たり 500 本を下回ると地表が見え始めるということが既存の文献にありましたので、それを引

用しているところがございます。これによりまして、航空写真から算出した地表面が木で覆われている面積を1ヘクタール当たり500本という樹林密度を加味いたしまして、当初の立木数量を3万本として想定していたところがございます。

また、立木費用の御質問につきましては、地権者が自ら伐採し、土地を引き渡す場合には用地補償費として計上されることになると思います。一方で、地権者が立木を放棄された場合には事業者、私どもが工事において伐採処分を行うということから、工事費が増えるということになります。

なお、抜根、木の根っこになりますが、これは全て事業者側で行うことから、工事費が増えるという形になります。

次をお願いいたします。8つ目の御質問、同じく立木伐採に関してでございます。伐採した樹木は処分していると聞いているが、カーボンニュートラルが問われている中で、バイオマス資源として活用を図るべきではなかったのか、他事業でも同じような状況ではあると思うので、関東地方整備局としての対応を教えてくださいと小野委員からの御質問をいただいております。

本事業に限らず、国土交通省が発注いたします建設工事においては、発生した建設発生木材について、原則、再資源化処理施設へ搬出しているところがございます。本事業におきましても、近隣の再資源化処理施設へ運搬しているところです。茨城県内でも、そのような再資源化処理施設が38か所以上ございまして、その時々施設の受入態勢や経済性などから、運搬先を個別に、工事ごとに判断しているところがございます。

なお、建設発生木材の多くは再資源化処理施設でチップ化され、バイオマス発電施設へ搬出されている状況でございます。

9つ目の御質問でございます。有料化に関する御質問をいただいております。無料の道路で事業化し、平成29年3月から有料道路事業となっているが、今回650億円増額のうち、有料道路事業になったことによる増額はどのくらいあるのか、切り分けることができれば教えてくださいということで、鈴木委員からの御質問をいただいております。

有料道路事業に起因して追加となった項目といたしましては、御覧の再評価資料の22ページ、休憩施設の60億円と、再評価資料17ページの右下にございます剥落対策の10億円程度になります。しかしながら、こちらの項目につきましては、本線工事と一体に施工しているため、厳密に切り分けることが現状ではできないという考えでございます。例えば、休憩施設であれば、ランプ部については本線と同時施工となるため、1日当たりの

作業量、労務費、作業範囲などが重複することから、個別に切り分けができないという回答かと思えます。

なお、項目といたしましては、今御説明したとおり、休憩施設と剥落対策が該当するという御回答になるかと思えます。

次、10番目の御質問です。企業立地促進に伴います農業者数に関する御質問をいただいているところでございます。企業立地の促進により製造業の雇用数が伸びるとの説明だが、農業からの視点では工場が増えると農業者数が減るとも聞く。部分的な効果だけで説明するのではなく、こういった内容も考慮して包括的に整理していただきたい。西山委員からの御質問になっております。

農業者数が減少している実態がある一方で、御紹介しているとおり、御覧のブランド力のある農産物の海外輸出が増加している実態がございます。また、令和元年度の再評価資料で御説明しておりますが、大田市場における茨城県産の果物取扱額は増加傾向にございます。今回、補足説明資料を作っておりますが、茨城県の鹿行地域における製造業に関わる雇用者数が増加する一方で、農業に関わる従業者数が減少傾向にあるということがございますが、茨城県の農産物輸出額は年々増加しているという実態がございます。東関東の開通によりまして、農業従事者の減少に対しまして、より付加価値の高いブランドとなる農産物が、海外輸出することで農業産出額の増加を支援するというふうに考えているところでございます。

11番目になります。費用便益分析に含まれない効果について御質問をいただいているところでございます。生産性向上について、50年間の効果を期待しているが、50年間同じ生産性、経済状況が維持されるとは考えにくいという、西山委員からの御質問をいただいております。

マニュアルに基づいた費用対便益につきましては、開通後50年間の便益を現在価値化して計上することになっております。それと同様に、費用便益分析に含まれない効果についても同様な考え方で、50年間の効果を現在価値化して計上しているところでございます。

なお、時間当たりの製品出荷額は、鹿島臨海工業地帯にある数ある企業の中から代表6社分だけを抽出しておりまして、出荷額を算出しております。これには、6社以外の出荷額や東関東開通後の増加見込みは考慮せず、同じ生産額が50年間続くと仮定し、効果を算出しているところでございます。

次に12番目の御質問になります。計画交通量について御質問をいただいております。計

画交通量が前回と今回で、僅かであるが変化している点について、令和元年度以降に事業化した路線を追加して推計しているとのことだが、具体的にどこの事業化が要因と考えられるのか説明いただきたい、加藤委員からの御質問をいただいております。

今回、新たに資料を作っております。主な新規事業箇所といたしまして、赤く表示されました2か所が新規事業箇所になってございます。令和2年度に国道50号協和バイパス、令和3年度に水戸市内の国道6号と50号の交差する箇所で酒門町交差点立体が、それぞれ新規事業化されているところでございます。これによりまして、令和元年度の再評価時と比較しまして、国道50号や国道6号を經由するルート of 所要時間が短くなった影響もあったと推察されているところでございます。

最後になりますが、13番目の御質問になります。投資効果についてでございます。事業の投資効果について、冒頭で首都圏や北関東を結ぶ広域的なネットワークが形成されると説明されている一方で、整備区間周辺の地域限定の投資効果の説明が散見されるので、もう少し、他県まで含めた広域的な効果を御説明いただいたほうがよいのではないかという御意見でございます。

今回、新たに3つ資料を作らせていただきました。

1つ目でございます。港湾・空港等の拠点アクセスの向上という観点で作っております。東関東の整備によりまして、北関東自動車道と一体となり、北関東3県と鹿島港をはじめとした太平洋側の重要港湾が直結するという事で、渋滞の多い都心経由での輸送に比べまして、輸送時間の短縮や定時性の確保が図られ、物流効率化が期待されているところでございます。

2つ目でございます。高速ネットワークの形成に伴います地域経済、観光産業の活性化です。平成29年に圏央道茨城県区間が開通しており、茨城県は4年連続で工場立地面積が全国1位となるなど、県内の圏央道沿線で企業立地等の経済活動が活性化されております。東関東の整備によりまして、高速道路ネットワークが形成されることによりまして、東関東沿線の経済活動並びに地域経済の活性化も期待されているところでございます。

最後、3つ目でございます。リダンダンシーの確保でございます。東関東水戸線でございますが、今後、発生が危惧されます首都直下地震など大規模災害時におきまして、緊急輸送路としての役割を担う道路として期待されているところでございます。例えば、常磐道が通行止めになった場合に、高速道路ネットワークの代替路として形成するという事で、リダンダンシーが確保されるということでございます。

以上が、前回、12月23日の委員会でいただきました御質問の回答になりますが、最後に、事業投資効果の対応方針につきまして、改めて御説明申し上げたいと思います。

事業投資効果につきましては、既供用区間も入れた一体評価による費用対便益の試算をしております。大栄JCTから茨城町JCTまでの区間を対象として算出しております。その結果、ネットワーク全体のB/Cにつきましては3.2ということになっております。本事業の費用対便益につきまして0.6となっておりますが、残事業B/Cが1.1であり、費用便益分析に含まれない効果もさらに確認されているところでございます。事業の必要性などに関する視点、事業進捗の見込みの視点などを踏まえまして、対応方針につきましては事業継続とさせていただきたいと考えているところでございます。

説明は以上となります。少し駆け足となりましたが、御審議のほう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。

前回、委員の皆様方からいただいた御質問に対して、事務局のほうで調べていただいて、丁寧に御回答をしていただいたものと考えますが、もし委員の先生方から、なお、もう少し説明してほしいという御要望であったり、あるいは、今回改めて質問したいという項目があればお受けしたいと思いますがいかがでしょうか。どなたでも結構でございます。どうぞ、遠慮なくおっしゃってください。

○加藤委員 では1つよろしいでしょうか。

○朝倉委員長 はい、加藤先生どうぞ。

○加藤委員 丁寧に御回答をいただき、ありがとうございます。

1つだけコメントをさせていただきます。跨道橋の幅員や調整池について事情はよく分かったのですが、御説明の基本スタンスは、関係者間の協議結果が確定していないものについては、コスト算定は、正確な金額が分からないのでできないということだと理解しました。これは確かに1つの考え方であり、そこには正確を期したいという気持ちが表れているのだと思いますが、この考え方を押し進めると、どうしてもコストを過小側に評価してしまう可能性があるのではないかと危惧しております。近隣区間で既に一定程度エビデンスが得られているのならば、昨今EBPMの重要性もよく指摘されておりますので、今後は類似区間で得られたエビデンスに基づいて、多少不確実でも推定されたコストを算入するという考え方もあるのではないかと思います。

この話は当該事業に限らないかもしれません。もしかすると、国土交通省全体としての

EBPMに対する考え方にかかわることなのかもしれませんが、過去のエビデンスをできるだけ活用した、合理的な評価を望みたいと思います。

以上です。

○朝倉委員長 加藤先生、ありがとうございました。この部分は拡幅のところだけではなく、ほかの、例えば支障物件の話や地盤改良の問題も共通です。事業採択の時点では不確実であるため一定の予算を組んで進めたけれども、精査することによって、理論的には当初より下になることもあるけれども、普通はコストがさらに増えるのが自然です。そういうことを想定し、関連する案件の過去の事例等を調べていただいて、その分をきちっと最初から積んでおくということをやらなければならないということだろうと思います。

これは、加藤先生だけではなくて、ほかの先生方からいただいた御意見も同様の趣旨のものであると承っておりますし、私もそのように思います。この案件に限らず一般にほかの案件についても言えることだと思うので、ぜひともしかるべき対応を取っていただくよう申し入れたいと考えてございます。ありがとうございました。

ほかはいかがでしょうか。

○事務局 加藤先生、朝倉先生、ありがとうございます。いま御意見いただきましたのは、この事業に限らず、事業中の箇所でいろいろ事業費の増加が見られる中で、いろいろ今後見込まれるところは過小評価とならないように当初から考えたらどうかというような御指摘だったかと思います。

我々も、事業費増がこうやって幾つかあり、いろいろ内部で議論する中で、加藤先生のおっしゃるように、隣接する事業とかで見込まれるものはどんどん見込んだほうがよろしいのではないかという御意見もあります。

一方で、実はこれ、もう事業化したところで、事業費を一度算出していることもございまして、やはり事業費増って、非常に大きな内容になるものですから、しっかり確定したものを見込んでいくというような、そういう考え方もあるのではないかと、大きく2つ意見がございまして、そういう議論も内部のほうでさせていただいているところでございます。なかなか、すぐにどうするかというのは難しい課題ではあるとは思いますが、しっかり考えていきたいと思っております。

一方で、こうやって、今日議論させていただいている事業中の路線のものは、既に事業費を算出して、増加分がどれぐらいかというところはあるのですけれども、我々のもう1つ大きなターニングポイントとして、新しく事業を立ち上げるというようなところのタイ

ミングがございます。この委員会で議論する場とはまた別の委員会で、そういう立ち上げの議論もさせていただいているのですけれども、そういった際には、初めて事業費が出てくるタイミングになるものですから、こういう最近のいろいろな案件などを加味しながら、必要な経費はしっかり見込まれるようにやっていきたいというふうに思っておりますので、そういう、いま現在動いている事業への適用をどうするかというような議論はもちろん残っているのですけれども、新しく立ち上げるものについては、いろいろな事例がこういう委員会でも議論して、分析できてきているようなところもございますので、新規でやっていく際に、そういった知見も活用して、必要な経費も見込まれるような取組も進めていきたいと思っておりますので、またいろいろと御指導いただければと思っております。よろしく申し上げます。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

それでは、ほかに御意見はいかがでしょうか。費用増に関する部分と、それから、あとは効果の見せ方についての説明の仕方という、大きく分ければ質問はそういうことだったと認識しております。もし先生方からほかに御意見があれば、お伺いしたいと思います。いかがでしょうか。

はい、西山先生、どうぞ。

○西山委員 はい、ありがとうございます。

追加で質問しました項目について、私3件ほど質問させていただいたのですけれども、事前説明も本日も詳しく説明いただきまして誠にありがとうございました。感謝をお伝えしたいと思います。

それで、確認といたしますか、念のため、今日、私、最後の委員会ですので、他の先生方とも少し違う分野ですので、違った見方をしております。工場立地だけではなくて、その裏で必ず農地が減っていくという状況があるので、その辺を考慮して、総合的に見ていただきたいというようなお話をさせていただいたことについて、できる限りのデータで示させていただいたと思います。それに対して、お礼を言いたいのと、それから、今日の御説明の中でも、最後やはり経済効果として工場立地ということが必ず挙げられるのですよね。でも、いま国交省としても進めておられる広域的な連携、道路が広域的に連携していくことの国の活性化への効果というのは非常に大きいものだと思いますので、一部の地域で工場立地したとしても、ほかの地域で、例えば農産物が流通するようなことに対するプラスの効果というのもあると思いますので、もう少し広域的な評価というのも常に考えていた

だきたいなというふうに思っています。そのことは御質問もさせていただいたので、そのような視点を持っていただけたかなというふうに思います。

それともう1つは、先ほど、工場は立地して農業従事者は減ったけれども輸出部門は増えたというような話ですが、農業全体から言うと、輸出というのはまだまだごく僅かなものであって、輸出もこれから伸びていくということも目指しているとは思いますが、でも一方で、やっぱり日本の国民の暮らしを守るというのは、日本の輸出、例えば輸入、輸出する強い農業だけ残って、それ以外の小さな農業は全部工場立地が変わっていいというような極端な考えに陥らないように、一部の効果だけでそれを見せるということでは、ちょっと片手落ちになるのかなというふうなことが気になりました。すみません、少数派の意見かもしれないのですが、やはり国の中でのバランスですとか、地方と都市とのバランスですとか、そういったことを総合的に考えて、地方創生だとか、国交省の役割としてのインフラ整備等をしていただきたいなというふうに思っていますので、もう一度お願いしたいと思います。

基本的には、違う方向からの意見に十分に答えていただけて本当にありがたいなというふうな感謝をお伝えしたいと思います。

ありがとうございます。

○朝倉委員長 西山先生、ありがとうございました。

私も、農業へのインパクトについて、この地域の農業にとっては、東京市場へのアクセスがよくなることでプラスの効果も見込めるわけですが、地域のことを地域で消費するという意味では、せっかくサービスエリアとかパーキングエリアを造っていただくので、そういうものもうまく利用して、その地域のローカルな農業等にもよい影響が及ぶように進めてほしい。これは今後、道路をどう使うかという議論とも大いに関係するのですが、その中で、地域の農業との連携というのを考えていただくということはもっとあってもいいと思います。この地域の農業に、例えば休日に東京の方々が、この地域農業をエンジョイに行くような、そういった交通であったり移動であったり、そういうふうにも使える可能性もある。地域のいろいろな産業に対して、どういう道路の利用の仕方があるのかということ、今後さらに検討していくことによって、いろいろな効果を期待することが大事であると思ってお伺いしておりました。

また、その際には、ぜひ先生方の御指導もいただければというふうに思います。ありがとうございます。

○西山委員 ありがとうございます。

○朝倉委員長 ほかに御質問、御意見等ありますでしょうか。よろしいですか。

はい、それでは、本案件であります。この案件については、前回から議論していただき、また非常に多方面からの御意見もいただき、先生方のおっしゃっていることはもっともだと思います。また整備局のほうも非常に詳細、誠実に御回答いただきまして、ありがとうございました。

それで、この審議案件につきまして、私の意見としては、基本的には継続するというふうに考えたいと思いますけれども、無条件に継続というわけにはいかない、付帯の条件をつけさせていただくということを提案したいと思います。詳細の内容は事務局とも調整して、検討したいと思いますけれども、ポイントは2つあります。1つは、令和元年度の再評価のときに付帯意見でつけたものがあります、ちょっと映してもらえるとありがたいのですが。そのときに、先ほど申し上げたように道路ができた後、これをどう使うのかというのをきちっと考えて進めてくださいということを付帯意見につけたような記憶があります。どこかのページに載っていたのではなかったかと思うのですが、それが1つです。

できる限り早期の完成と供用に努めて、供用後にストック効果をより一層発現されるよう地元とも連携するようにと、先ほど申し上げた農業等に関することもここに含まれると理解しています。せっかく造るわけですから、その効果を最大限発揮するように、これからも継続してそのことを検討してほしいというのが1つ目です。

もう1つは、コストがこれ以上膨らむというのは、いかななものかと思うので、コスト管理をちゃんとやっていただいて、コストがこれ以上増えないように努めていただきたい、これが2点目の意見です。これらの付帯意見をつけて継続というふうにさせていただきたいと思っています。

それから、これは付帯意見ではないのですが、先生方からの多くの意見は、先ほどから議論になっているように、事業費を当初見込むときに、事業を進めていく中で発生する可能性があるコストについて、何らかの形で反映するような方法を考えるべきであるということです。ただこれは、この案件の付帯意見につけるのはあまりふさわしくないと、思いますので、この案件の付帯意見という形ではなくて、国交省等で進められる事業一般について、そういったことを考えていただきたいということをしかるべきところに上奏するというをお願いしたいと思います。

こういったことで、長くなりましたけれども、基本的には継続ということにさせていただいて、付帯意見をつけるということで私から御提案申し上げたいと思いますが、先生方から今のことについて何か御意見ありますでしょうか。

〔「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、特に今、御異論がないようであれば、今申し上げたような方向で進めさせていただくということで、付帯意見をつけて継続とするということにさせていただきます。

また、この委員会の枠を超えることについても、重要な意見を頂戴しておりますので、それをしかるべき形でお伝えいただくようお願いしたい、これは要望ですが、申し上げたいと思います。

事務局のほうはそれでよろしかったでしょうか。

○事務局 ありがとうございます。

■再評価案件（重点審議案件） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

- ・一般国道 246 号 厚木秦野道路
- ・一般国道 246 号 厚木秦野道路（伊勢原西～秦野中井）

（上記について、事務局から資料により説明）

○朝倉委員長 ありがとうございました。

それでは本件についてですけれども、事前に御質問を頂戴しているようですので、まずその事前の質問について事務局より御紹介いただいて回答をお願いいたします。

○事務局 事前質問への回答になります。事業費の増加に関する内容で、埋蔵文化財調査に関する内容でございますので、資料を使って説明させていただきます。

資料 9 ページに関する質問です。試掘予定は文献による想定面積ということですが、さらに試掘から本掘調査が必要となる場合もあり得るということでしょうかというような御質問をいただいております。

回答になりますが、今回、試掘がもともと必要な面積というのが確定して、49.9 万平米

ということになります。この割合の中で、6割の範囲で本掘調査が必要になるだろうというような想定をしているところがございます。これまで既に半分以上試掘もしてきていまして、十分な調査実績がある中で6割というふうに想定しておりますので、現時点では大きく上回るような想定はしてないのですが、場所によってはもう少し増えてくるということもあり得ますが、今のところはこれまでの試掘調査に基づき本掘調査の面積を算定しているというところがございます。

2つ目の質問になります。これは10ページに関する質問です。10ページの資料の中で、面積当たりの調査ボリュームが増加し、単価を押し上げというような表現がありますが、これを具体的に説明してほしいという内容でございます。

回答になりますが、この調査ボリュームという表現が少し分かりづらかったかもしれませんが、いわゆる調査した掘削の土の量ですとか、埋蔵文化財の調査ですとか、調査する対象のものが非常に増えてきているというような内容になります。数字として具体的なものとしては、掘削する深さがもともと平均で1.5mだったものが、おおむね3割ほど深くなって2mということになっているということで、こういう調査する量が増えていて、人件費等々がかかっているということの中で単価が増えているというような記載になってございます。

事前質問に対する回答は以上になります。

○朝倉委員長 ありがとうございます。

御質問いただいた委員の方から、もし何か今の御説明でもう少し詳しく聞きたいということがあれば御発言いただければと思いますが、よろしいでしょうか。

○河野委員 すみません。

○朝倉委員長 河野さん、どうぞ。

○河野委員 恐らく、私が質問した内容だったかと思うのですが、事前説明での御説明いただきまして十分に理解いたしました。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。

それでは、田中先生は御質問でしょうか。よろしく申し上げます。

○田中委員 前も似たような事例で同じようなことを言ったような気がするのですが、こういう層状になっていて、いろいろな時代の物が出てくるということで、貴重なので、ぜひ調査することはもちろん必要だと思います。一方で、やっぱり百何十億円とかかかっていますので、できるだけ何か情報をみんなに広めてほしいと思います。こういう報告書

については、何かその調査に見合った情報の発信の仕方というのを、ぜひ国交省のほうには考えてほしいなというふうに思います。すぐには無理だと思うのですが、何かどういふふうに考えておられるかというのをお聞きしたいなというふうに思います。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。この発掘調査そのものをしていただくことに加えて、せっかく調べたものをどうやって世の中に広く知らしめるかということだと思います。これは国交省だけでできることではありませんけれども、現時点でどういう考え方にあるかということでも結構ですので御紹介いただければと思います。

○事務局 私から回答しますが、事務所のほうでも補足があったらお願いいたします。

9ページを見ていただきますと、実際これ、調査自体、先生御指摘のように包蔵地の照会ですとか実際の調査は、都道府県の教育委員会ですとか考古財団などに委託して作業のほうをしていただいております。一般的にこういう作業をした後に、出てきたものについてもそういう財団ですとか地元の自治体のほうで保管されるのが多いようなケースがございますが、おっしゃるとおりたくさん出てきておりますので、沿線の自治体さんとの協力の下ということになると思いますが、そういったものも広く、近くの方々及び沿線の方々に見ていただくような取組もやっていきたいと思っております。

以前も、沿線の中で秦野市さんだったかと思いますが、こういう埋蔵文化財の調査みたいなものを結構まとめていただいて、一般の方に公開するようなイベントもしていただいたような記憶もございますので、そういうのも段階段階で、事業の如何ということになる、ならないみたいなどころがあるかもしれませんが、やっていければいいかなと思っております。

○田中委員 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。

これは想像ですが、発掘調査までは道路の予算でできて、そこそこ予算もあるのでできるのだけれど、発掘したものをどう見せるかというのは道路予算ではできない。けれども、地元自治体にはそのお金がなくて、調べてはみたもののなかなか使えないということになる可能性もある。本案件については、特に県のほうからポジティブな意見も出ているようなので、地元の自治体、県も含めですけれども、発掘調査で得られたものの公開の仕方については御検討いただくようお願いしたいと思います。ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

○手塚委員 よろしいですか。

○朝倉委員長 お願いします。

○手塚委員 同じく埋蔵文化財のところ、以前道路事業の事業再評価の資料（道路事業の事業再評価における事業費増額の要因分析結果）で事業費の増額を要因別に整理をされていたと思います。そのときに、埋蔵文化財が占める割合は、1%ぐらいで、非常に低い数値だったと思います。確認させていただきたいのは、埋蔵文化財による事業費増というのは、やはりレアケースと理解していいですか。

○朝倉委員長 いかがでしょうか。今回1,200億円ぐらいの予算のうち、埋蔵文化財に関する分が250億円ぐらい入っているかと思うので、この割合ですね。

○事務局 御指摘ありがとうございます。簡潔に申し上げますと、このエリアは非常に埋蔵文化財の割合が多くなっているかなと思っています。ただ厚木秦野道路もそうですし、ちょうど北側で新東名高速道路というのも造っておりますけれど、このエリアでもかなり埋蔵文化財が出てきておりまして、恐らく神奈川県のような西側で、そういうような量が増えているというような地域性はあるのかなと思っています。エリア、エリアによるのですが、一般的なものと比べると比率としては大きいかなという認識でございます。

○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。

ちなみに、この埋蔵文化財の調査ですけれども、現時点で、この道路の用地の取得割合はほぼ半分ぐらいではないかなと思います。埋蔵文化財の調査というのは用地を取得しないと調査はできないと思うので、その分がこれから膨らむ可能性はないとは言えないという理解でよろしいでしょうか。

○事務局 埋蔵文化財の調査として見込まれるものは、今回の事業費増の中で一定程度見込んでおります。用地取得はまだできてない面もありますが、できてない箇所も含めて、これまでの実績でおおむね試掘対象としているものの6割が、本掘といって結構深いところまでの作業になるだろうというような想定の下で全体のボリュームを算出しておりますので、用地取得が済んでからという起因で増えるというような可能性はないのですが、仮に6割以上本掘しなきゃいけないとか、そういった場合が出てくると増額するような可能性はあります。全体の事業面積の中で必要な箇所を算定しているというふうな考えでございます。

○朝倉委員長 ありがとうございました。

ほかに御質問、御意見いかがでしょうか。

それではほかに御質問、御意見等はないようでございますので、本案件の対応方針ですが、けれども、非常に重要な幹線道路でありまして、また地元からも早期の供用を要望するという意見も出ていることから、今御審議いただいたこの案件につきましては継続ということで進めていただきたいと思いますがいかがでしょうか。そういう方針で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、今、御審議いただきました国道 246 号 厚木秦野道路の案件につきましては、継続ということをお願いしたいと思います。

■事後評価案件 事後評価対応方針（案）の説明・審議

・一般国道 4 号 古河小山バイパス

（上記について、事務局から資料により説明）

○朝倉委員長 はい。説明ありがとうございました。

それでは今の御説明につきまして、御意見、御質問がありましたらお願いいたします。いかがでしょうか。

○加藤委員 1つ質問してよろしいでしょうか。

○朝倉委員長 はい。お願いします。

○加藤委員 はい。御説明ありがとうございました。

十分効果が出ていることが分かったのですが、費用便益分析をする上で平成 4 年と平成 17 年に部分開業していることがどう反映されているのかに少し疑問を持ちました。バックデータを拝見すると、供用開始を平成 29 年として、それより前には部分開業をしている部分の、例えば維持管理費は一切見込まれていないようですし、一方で便益も平成 29 年以降しか発生しないように計算されていて、部分開業の部分で発生する便益や費用が全く考えられていないように見えます。どういう想定で便益もしくは費用の計算をされているのかについて教えていただけないでしょうか。

○朝倉委員長 はい。今の点、御説明お願いできますでしょうか。

○事務局 御質問ありがとうございます。

便益の算出についての御質問だったと思います。

○加藤委員 費用と便益の両方ですね。

今の状況だと、平成29年に6車線が同時に供用されるという想定で、それより前に発生する費用や便益は全く考慮されていないように見えます。

○事務局 ちょっとお時間をいただいて確認させていただければと思います。

○朝倉委員長 はい。恐らくネットワークの形が整備の状況に応じて変化してきていると思うので、その途中の段階をどういうふうに費用便益分析に取り込んでいるのかということだと思います。ここでは、最終的な絵姿で評価されているわけですが、その途中の状況もあるかと思うので、それを取り込んでおられるのかどうかということと、もし取り込んでいなかったとしたら、どういう考え方によって取り込まないことにしたかということの説明があれば十分だと思います。

○加藤委員 部分開業の効果をどれぐらい主張したいのかにもよると思うのですが、段階整備によって企業立地が促進した等と言っておられるわけなので、関連する部分は少し注意して費用便益分析したほうがいいのではないかと感じています。少し御検討いただければと思います。

○事務局 はい。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。

そのことの御回答がないと最終的な判断ができないというわけではないと思いますので、データを精査いただいて、しかるべきタイミングで御回答いただければというふうに思います。よろしくをお願いします。

○手塚委員 よろしいですか。

○朝倉委員長 はい、どうぞ。

○手塚委員 今の御質問にも関連するかと思いますが、事後評価の使い方という点に関連して、基本的に、事後評価は、造る前と造った後を比較することで、事後的な教訓を得るためにやっている、という理解で良いでしょうか。非常に初歩的な質問ですが、そこを確認させてください。

○事務局 事後評価の制度についての御質問だと思うのですが、新規採択評価、途中の再評価、事後評価ということで事業評価の制度ができ上がっておりまして、事後評価

をすることによって、今後の事業を新たに採択する時に役に立てようということでこの制度が始まっているものでございます。そういった観点からこの事後評価がやられているのかなと思っております。

○手塚委員 ありがとうございます。

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。

そうですね。この事後評価の目的と方法ですね。これは所定の手続にのっとってやっているかと思うのですけれども、その中で先ほど加藤先生が御指摘のような点を、今後改善する必要があるのかどうかということですね。これはこの検討の外にあるかもしれませんけれども、場合によっては改善する必要があるのかもしれないですね。

ありがとうございます。

古関先生、お願いします。

○古関委員 今の御質問とも関連するのですが、9枚目の資料で段階整備をレッスンとして挙げていらっしゃるんですが、ここに書いてあることはいいこと尽くしですけど、何かデメリットとか、こういうことに留意して段階整備を進めたのでうまくいったみたいな留意事項みたいなのはないのでしょうか。

○朝倉委員長 はい。いかがでしょうか。

○事務局 はい。ネガティブな情報はないのかと事前に質問を受けておりましたけれども、他の事業に参考となるようなネガティブな情報は見受けられなかったところでございます。

○古関委員 分かりました。ありがとうございます。

○朝倉委員長 はい。

ほかにいかがでしょうか。

小野先生、お願いします。

○小野委員 今日参加が遅くなりまして、申し訳ございませんでした。

それで7ページなのですが、事業目的の達成状況の4番目としてリダンダンシーというふうに掲げられておりますが、これはもちろん意義のあることだったと思うのですが、事業目的という意味では最初のほうを見ると目的は3点ですね。このリダンダンシーというのは多分入っていないと思います。最近言われていることですので当初なかったのだと思いますけれども、別に粗を探しているわけではないのですが、そうするとこの表現の仕方として、この目的の達成状況のところに書くのはちょっと違うのかなと思いました。どちらかというとならレッスンとか、そちらのほうに書くことでもよいのではないかと思ったので

すけれどいかがでしょうか。

○朝倉委員長 はい。いかがでしょうか。

もし、この達成状況のところに書くのであれば、当初の目的自身にそのことが書かれていたほうが筋が通りやすいし、目的のほうを変えないのであれば、後のレッスンとして書いたほうがいいのではないかという御示唆だと思いますけれど、いかがでしょう。

○事務局 御指摘ありがとうございます。

御指摘のとおり、交通渋滞の緩和、交通安全の確保、地域開発の活性化というものが当初目的でございまして、このリダンダンシーについては入っておりませんでした。御指摘のとおり、こういったものは今後のレッスンのほうにするとということもいいかなと思います。御指摘ありがとうございます。

○朝倉委員長 はい。小野先生、よろしいでしょうか。

○小野委員 はい。ありがとうございます。

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。

ほかに御意見いかがでしょう。

それでは、今御審議いただいた古河小山バイパスですけれども、この段階的な事業を実施したということに対する事業評価について、少し精査すべきところは残ってはいるものの、全体としては、特にこの内容で何か大きな問題があるということではないかと思うので、基本的には了承ということとさせていただいて、加藤先生御質問のところについては、後ほどまた精査いただいて、御回答いただくということで、加藤先生よろしいでしょうか。

○加藤委員 はい。それで結構です。

○朝倉委員長 はい。それでは、その方向で了承ということにしたいと思いますが、ほかの委員の方々も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一般国道4号の古河小山バイパスにつきましては、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。

○事務局 ありがとうございます。

■事後評価案件 事後評価対応方針（案）の説明・審議

・一般国道6号 土浦バイパス

（上記について、事務局から資料により説明）

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。

本件につきましては、事前に御質問を頂戴していると聞いておりますので、事務局よりその御質問の紹介と回答をお願いしますでしょうか。

○事務局 はい。それでは、引き続いて、御説明いたします。

河野委員より事前に御質問をいただいておりますので、回答いたします。

御質問の内容は、今後のレッスンの中で、今後の事業実施に当たっては周辺地域の開発や交通状況を把握しつつ、事業の全体スケジュール等を考慮して整備計画を立案し、事業を進める必要があるという部分の具体的な意味合いはと。それから、事業期間がかかり過ぎて、沿線開発が遅れたという意味でしょうかというものでございました。それについて、御回答いたします。

事業期間がかかり過ぎて、沿線開発が遅れたわけではございません。段階整備を図ることと、順調に企業立地が進んでおり、バイパス沿線地域の地域活性化には寄与しているものと判断しております、という御回答です。

以上となります。

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。

それでは、今御質問をいただいたところも含めてですけれども、何か御質問、御意見があればお願いいたします。いかがでしょうか。

○加藤委員 質問してよろしいでしょうか。

○朝倉委員長 はい。お願いします。加藤先生、どうぞ。

○加藤委員 バックデータを拝見すると、平成2年から平成20年まで18年間にわたって事業費がゼロという期間が続いています。ということは、事業が18年間ずっと止まっていたかのように見えるのですが、先ほどの御質問に対する回答とも関係するかもしれませんが、ゼロになってしまっているということに対する合理的な理由を説明されたほうが良いと思いました。

○朝倉委員長 はい。いかがでしょう。

○事務局 はい。お答えいたします。

御指摘いただいたとおり、その部分につきましては、事業費が実際ゼロであったとい

うことでございます。周辺の整備状況等を見ながら、その期間、整備するかどうか判断をしていたということになります。

以上でございます。

○朝倉委員長 はい。ということは、その前には暫定2車ではできていたのですか。

○事務局 暫定2車では完成しておりました。

○朝倉委員長 暫定2車から4車にするまでの間に、工事費がゼロの期間がしばらく続いたという、そういう理解でしょうか。

○事務局 はい。実際、事業費はゼロとなっております、その間、沿線の開発状況等を見ながらその後の4車線化について検討していたという期間になります。

○朝倉委員長 ということのようであります。加藤先生、どうでしょうか。

○加藤委員 資料に記載されている、事業の全体スケジュール等を考慮し、というところが、事業費ゼロの期間がたくさんあっても最適な状況だったとお答えされているようにも聞こえるし、一方で、その部分を短縮して早く造ることが必要だったという意味でこの3つ目のポチが書いてあるようにも読めます。今のお話だと今回の事業に関しては、少なくとも周りの様子をよく確認しながら事業が最も必要だと思われるタイミングで行われたということですので、この3点目のポイントとは必ずしも関係ないと私としては理解したのですが、正しいでしょうか。

○事務局 ええ。おっしゃるとおりでございます。

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。

○加藤委員 承知しました。

○朝倉委員長 あえて言えば、今の予算の執行状況とこの事業の全体スケジュール等について、少し言及があれば今後のこういった同種の事業を進めるときの参考にもなるのかなというふうには思いましたね。ありがとうございました。

田中先生、お願いします。

○田中委員 工業団地の立地が促進ということですが、並行して常磐自動車道が通っておりますので、土浦バイパスの効果なのか、常磐自動車道の効果なのか、その辺りの区別はどのように考えられているかということをお教えください。

○朝倉委員長 はい。いかがでしょうか。

○事務局 はい。なかなか難しい部分もございますが、おっしゃるとおり、インター周辺に立地している工業団地もございますが、逆に申し上げますと、例えば、今回の終点部の

中貫の交差点は、まさに、土浦・千代田工業団地の入り口に直結しているというところもありまして、非常に国道6号線の効果が高い団地もございますし、それほどでもないという団地もあるというのは、御指摘のとおりかと思えます。

○田中委員 分かりました。両方の効果で、工業団地の立地が進んだという理解でよろしいですかね。

○事務局 はい。

○田中委員 はい。分かりました。

○朝倉委員長 はい。ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

それでは、ほかに御意見等ございませんようですので、この案件の対応方針ですけれども、整備効果も着々と出ているようでありますので、基本的には了承ということにさせていただきますたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。御異議ないようですので、今御審議いただいた一般国道6号土浦バイパスにつきましては、了承というふうに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 事後評価対応方針（案）の説明・審議

・一般国道16号 入間狭山拡幅

（上記について、事務局から資料により説明）

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。

それでは、本件につきまして、御質問、御意見いかがでしょうか。

御説明の中にもあったように、災害時の広域医療搬送については当初の事業目的ではなかったということでもあり、また今回、事後評価の1件目の一般国道4号と同様の扱いをするのであれば、この後のレッスンのところに移していただいたほうが全体としての統一感は出ると思うので、そのようにしていただいたほうがいいかもしれないですね。

ありがとうございます。

ほかに先生方から何か御質問、御意見いかがでしょうか。

私から1点、この案件はこれまでの事業にはあまりない土地区画整理事業との連携というのが特徴的な案件だと思うのですが、土地区画整理事業と連携するということは、この土地区画整理の中を通過する分については用地買収せず、土地区画整理でできた用地をそのまま使わせてもらっているという理解でよろしいでしょうか。

○事務局 はい。おっしゃるとおりで、土地区画整理事業でございますので、公共用地の確保につきましては公共減歩という形で、事業から拠出していただきます。ただ、無料で土地をもらうということではなくて、その用地買収に相当する費用につきましては公共施設管理者負担金という形で、土地区画整理事業者に対して私ども道路事業者からお支払いをしているということでございます。

従いまして、基本的に必要な費用については、通常の用地買収を行うのと同等の費用がかかっていると御理解いただければと思います。

○朝倉委員長 はい。分かりました。

とはいえ土地区画整理事業なので、地権者の方が用地買収に相当することについて、比較的御納得いただけやすいという状況はきっとあるのですよね。

○事務局 そうですね。ただ、一方で、当然、土地区画整理事業そのものに対して、どのように地権者さんが対応されるかということはあるので、直接買収のように道路がかかっている方々と個々に直接交渉するということは起こらないのですが、逆に言うと、土地を生み出してくださる方々が全体としてどういうコンセンサスを得るかというのが出てまいります。そのため、今後のレッスンでも書かせていただいたとおり、もう少し国道事業者側からもより積極的に区画整理事業者と密に連携を取って、事業の必要性について理解を求めていくようなことを、今後、こういった面整備と一体となってやっていく事業においては求められていくのかなと思っております。

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。その辺のノウハウを蓄積していくということが大事ですね。ありがとうございました。

ほかに御質問、御意見いかがでしょうか。

○加藤委員 はい。区画整理事業そのものの話もありましたが、交通量が予想していたよりも増えたのは、この区画整理事業とうまくセットにできたからという側面もあるのではないかという気がします。そういう意味で、せっかく造るインフラをよりたくさんの方に

利用してもらうための工夫を、こうした努力によって達成したというレッスンもあるかもしれないと思うのですが、この理解で正しいでしょうか。

○事務局 はい。計画交通量の増につきましては、やはり1つ大きい理由としては、変化の要因で書かせていただいていますとおり、推計ネットワークが見直されたというところがありまして、もともと平成21年度の再評価のときには、いわゆるフルネットということで計画されている道路が全部整備された状態での交通量ですけれども、この事後評価の際に取り入れられているのが、事業化ネットワークということでその段階で整備されていた状態、事業化されている道路が整備された状態ということでの比較になってございます。なので、そうなってくると、一部の道路が、例えば、これと競合する路線が再評価時には開通した状態で評価したものが、事後評価時では開通していない状態で評価するということになるので、その分、こちらの道路に乗ってくるといったような変化がありまして、交通量が増えているというところになってございます。

○加藤委員 なるほど。それは大きな設定上の変更があったということですね。分かりました。

そうすると、平成21年度の比較をされていますが、この点は何かコメントを書きおいたほうが、後から見る方が誤解しないでもいいかと思いました。

○事務局 はい。ありがとうございます。

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。

この推計ネットワーク等の見直しという、ここですね。ありがとうございます。

小野先生、どうぞ。

○小野委員 ありがとうございます。

最後にお話いただいた国道16号の一連の多車線化が社会経済に与えたストック効果について検証とありますが、この社会経済に与えたストック効果というのは、もう少し具体的にどんなことをイメージされているのか教えていただけますでしょうか。

○事務局 はい。御質問ありがとうございます。

まだこれはこれから検討していくというところでございますけれども、やはり、まず当然交通量がどの程度変化をしていったのかということと併せて、例えば、沿線の人口の動態でございますとか、あるいは新規の企業立地等が国道16号全体でどのように変化をしているのかとか、結構長いスパンでの事業になっております。ただ、今挙げたようなものを幾つか事例として、効果検証の視点として挙げていって、ただ、もちろん、結果として長

期間の効果を計測することになるので、恐らく使えるものと使えないものが出てきてしまうのではないかなと思っておりますが、今申し上げたようなものを少し指標として、整備効果の説明ができないかと、ストック効果の説明ができないかということに挑戦してみたいかなと思っております。

○小野委員 ありがとうございます。

国道16号というのは、郊外のロードサイドショップが立ち並ぶシンボルみたいに使われているところでもありますので、企業立地と関係するところもあるのかもしれないですけども、これだけポジティブな効果があったということ以外に、割と広めに社会経済上の変化に与えたデータを取っていただけるといろいろと役に立つのかなというふうには感じた次第です。ありがとうございます。

○事務局 はい、御指摘ありがとうございます。

御意見を御参考にさせていただきたいと思っております。ありがとうございます。

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。

今、小野先生が御指摘された、こういった幹線国道の多車線化が完了することによって、どういう効果が発現したのかということ調べていただくことは大変価値があることだと思います。ぜひとも、どういう方法でそれをやるのかということも含めて、今後御検討いただくと、ほかのところの地域に及ぼす影響も大変大きいかなと思います。ほかの地域の整備を進めるに際しても、非常に大きな影響があるかと思うので、ぜひとも、そのことは御検討いただくとありがたいと思います。

それでは、ほかに御質問、御意見いかがでしょうか。

特にございませんようですので、いま御審議いただいた案件については了承としたいと思いますが、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○朝倉委員長 はい。ありがとうございました。それでは、一般国道16号入間狭山拡幅については、了承というふうにさせていただきます。

■事後評価案件 事後評価対応方針（案）の説明・審議

・茨城港常陸那珂港区中央ふ頭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。

それでは本案件につきまして、御質問、御意見あればお願いいたします。いかがでしょうか。

鈴木先生、どうぞ。

○鈴木委員 6ページに目的達成状況が書かれておりまして、非常に伸びているということで、想定では建設機械が多かったのですけれども、実際は完成自動車が多かったということで、これは完成自動車のほうが利用しやすかったということなのか、それとも完成自動車を取り扱う企業が積極的に進出してきたのか、何か要因はあるのでしょうか。

○事務局 はい。御質問ありがとうございます。

要因については2ページ目ですけれども、新規採択時評価を平成23年にしておりますが、その後分かった事象として、赤字のところ、平成28年にモータープールが利用可能となったということで、ちょうど供用された年にモータープールができたという外部的な要因がありまして、完成自動車が急激に増えているといった状況でございます。

建設機械については、もともと計画段階からあったということで、当初は、建設機械のほうを見込んでいたのですが、モータープールができたことで、完成自動車のほうが急激に多くなったということでございます。

○鈴木委員 先ほどの御説明だと、建設機械はあるのだけれども、もう、ちょっといっぱいのため他の港に回っていただいているということでしたけれども、ということは、今回整備されていますけれども、ここの整備範囲を拡張しないといけないと思うのですが、拡張するような計画というのはもうあるのでしょうか。それとも、もうこういう現状で収めておいて、建設機械に関しては他港に行っていただくという方針なのでしょうか。

○事務局 御指摘のとおりでございまして、今ちょうど2ページ目の海のところを見ただくと、モータープールと書いたところの右下のところは埋め立てられようとしている写真になっているのですが、実際にはここが埋め立てられまして、やはり2バース目が必要ですので、ここの事業評価とは別ですけれど、別の事業としてやっているというようなことでございます。

○鈴木委員 じゃあ今後、この辺が増えてくるとまたいろいろ変わってきそうですね。

分かりました。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した。

ほかいかがでしょうか。

古関先生、お願いします。

○古関委員 9枚目のレッスンのところで教えていただきたいのですが、工期が最短になるように検討した結果、陸上製作でケーソンを造ったということで、これはすばらしいことだと思うのですが、その代わりに多分費用は少し増加したのではないかと思うのですけれども、それは何か試算されているのでしょうか。

○事務局 最終的に費用は増えませんでしたという話を冒頭させていただきましたけれども、まず陸上打設にすることによって工期が短くなり、労務費がかなり削減できております。一方で、この写真にあるとおりかなり大きな起重機船を持ってこないで、吊って海のほうまで持っていけないということで起重機船の値段が上がりました。差し引きすると、ちょうど同じぐらいの額になったというようなことでございます。

○古関委員 そうですか。

分かりました。ではこれに関わるトータルの費用をほぼ変えることなく、工期だけを短くしたということですか。

○事務局 おっしゃるとおりでございます。

○古関委員 それはなおさらすばらしいと思います。ありがとうございました。

○事務局 新規採択時のときはまだ工法が決まっておりましたが、その後に、安くできて、かつ、早いものを選んだということでございます。

○古関委員 ありがとうございます。

○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。

本案件については、非常にうまく実施できたということでよかったと思います。

それで、10ページ目のまとめのところの対応方針の2つ目の同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性ということで、特にないと書いていただいているのですけれども、ポジティブに捉えると、この事業の調査・計画のあり方を参照に、いろいろな事業を進めたらいいのではないかという書きぶりはあるかなと思います。この事業から得られるほかの同種の事業に参照にできることがあれば、それはどんどん参照していただくという書きぶりのほうがいいかなというふうには思います。ここに書いてあることを特に反対するわけではないのですけれど。

○事務局 はい。御指摘ありがとうございます。

後で少し書きぶりについて考えさせていただきます。

○朝倉委員長 はい。お願いします。ほか、いかがでしょうか。

それでは本案件につきまして、特に御質問、御意見、追加のものはないようでございますので、常陸那珂港区のこの案件につきましては了承ということにしたいと思うのですが、れども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。それではいま御審議いただいた案件については了承といたします。

以上で、本日の審議に関する案件は終了です。

■報告案件

- ・利根川下流特定構造物改築事業（戸田井排水機場）
- ・久慈川総合水系環境整備事業

（上記について、事務局から資料により説明）

○司会 はい。説明ありがとうございます。

ただいまの2件の御説明につきまして、質問等ありましたらお願いいたします。

ございませんでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○司会 ないようですので、以上で議事は終了いたします。

閉 会