

令和4年度第1回関東地方整備局事業評価監視委員会 議事録

開 会

○司会（阿久津環境調整官） ただいまより第1回関東地方整備局事業評価監視委員会を開催いたします。

委員の皆様におかれましては、お忙しい中、御出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

私は、本日、進行をさせていただきます、関東地方整備局企画部環境調整官の阿久津と申します。よろしくお願いいたします。

マスコミ関係の方々をお願いいたします。本委員会は公開としておりますが、議事の進行上、カメラ、ビデオカメラ等の撮影、録音は関東地方整備局長の挨拶までとさせていただきますので、御協力をお願いいたします。

現在、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点から、この会場内での対面と、各委員とをネットをつないだウェブ会議を併用とした開催としております。

また、本日の委員会は、当局事業評価監視委員会委員12名中11名の方に御出席いただいております、関東地方整備局事業評価監視委員会運営要領第5条に基づき、委員の2分の1以上の出席となりますので、本委員会が成立することを御報告いたします。

委員の紹介

○司会 本日、御出席の委員の皆様を御紹介させていただきます。

本年度から着任された委員におかれましては、後ほど御挨拶をお願いいたします。

それでは、御紹介いたします。

東京都立大学都市環境学部都市政策科学科教授、朝日ちさと様。

埼玉大学大学院理工学研究科教授、久保田尚様。

株式会社JTBパブリッシング ライフスタイルメディア編集部長、河野多美様。

日本大学経済学部学部長、手塚広一郎様。

東京農業大学国際食料情報学部国際食農科学科教授、原珠里様。

東京都立大学都市環境学部都市基礎環境学科教授、横山勝英様。

芝浦工業大学建築学部建築学科教授、志手一哉様。

○志手委員 よろしくお願ひします。

○司会 横浜国立大学大学院都市イノベーション研究院教授、鈴木崇之様。

○鈴木委員 鈴木です。よろしくお願ひいたします。

○司会 千葉大学大学院園芸学研究院准教授、竹内智子様。

○竹内委員 よろしくお願ひいたします。

○司会 東京商工会議所地域振興部長、平澤哲哉様。

○平澤委員 よろしくお願ひいたします。

○司会 日本大学短期大学部建築・生活デザイン学科准教授、山崎誠子様。

○山崎委員 よろしくお願ひいたします。

○司会 以上の委員の方に御出席いただいております。

なお、東京大学大学院工学系研究科教授、古関潤様におかれましては、所用後、参加
いただく予定でございます。

委員長の互選

○司会 続きまして、委員長の互選に移ります。

昨年度末で委員長が退任されましたので、関東地方整備局事業評価監視委員会規則第3
条5の規定に基づき、委員の互選により委員長を選出いたします。

委員の皆様、いかがでしょうか。

手塚委員、お願ひします。

○手塚委員 久保田先生であれば、社会資本整備審議会の道路分科会や、埼玉県都市計画
審議会など、幅広く多くの委員会で御活躍されていますので、この委員会を総括して
いただくのにふさわしい方だと思いますが、いかがでしょうか。

○司会 ほかに御意見はいかがでしょう。

それでは、ほかにないようですので、久保田委員を本委員会の委員長とすることによ
ろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○司会 ありがとうございます。

ただいま久保田委員が委員長に就任されました。委員長から一言、御挨拶をお願いいたします。

○久保田委員長 ただいま皆様の御推挙によりまして、委員長という大任を仰せつかることになりました、埼玉大学の久保田でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

本委員会は、言うまでもなく非常に多様な事業を評価していただくこととなります。幸い、非常に頼もしい委員の皆様が集まっていただいておりますので、皆様のお力をお借りして、しっかりと議論をしていきたいと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

○司会 久保田委員長、ありがとうございました。

挨拶

○司会 また、久保田委員長に続きまして、今年度より当委員会委員に着任いただきました、朝日委員、竹内委員、原委員、横山委員から御挨拶をお願いいたします。

朝日委員、お願いいたします。

○朝日委員 東京都立大学の朝日と申します。よろしくお願い申し上げます。

専門は、経済学の観点から公共政策についての評価、事業、あるいは政策評価ということをやっております。この事業評価委員会については、いろいろと最初から勉強させていただきながらということになると思いますけれども、どうぞ、よろしくお願い申し上げます。

○司会 よろしく申し上げます。ありがとうございました。

続きまして、原委員、お願いいたします。

○原委員 東京農業大学の原と申します。

私は、専門分野は、農村社会学や農村におけるジェンダーの問題でございまして、皆様と違って、あまり専門的な議論ができるかどうか、心もとないところでございますけれども、少しずつ学んでまいりたいと思っておりますので、何とぞよろしくお願い申し上げます。

○司会 よろしくお願いいたします。ありがとうございました。

横山委員、お願いいたします。

○横山委員 東京都立大学の横山と申します。よろしくお願いいたします。

専門分野は、ダムや河川の土砂動態に関する水理学に基づく解析ですけれども、今回の事業評価委員会でもしっかりとお役を果たせるよう頑張ってい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。

○司会 よろしくお願いいたします。ありがとうございました。

竹内委員、お願いいたします。

○竹内委員 千葉大学の竹内です。どうぞよろしくお願いいたします。

私の専門は、造園学と公園緑地政策です。実は、2年前まで、20年以上、造園技術職として、東京都の公共事業の計画から設計・施工・管理運営まで携わってまいりました。2年前までは、ちょうど東京オリンピック・パラリンピックに向けて、東京23区の公園の総括をする工事課長を務めておりました。どちらかといいますと、評価を受ける立場を長くやっておりましたので、現場の立場からお役に立てることがあればと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

○司会 よろしくお願いいたします。ありがとうございました。

続きまして、本日、審議をいただくに当たりまして、関東地方整備局長より御挨拶を申し上げます。

○廣瀬局長 6月28日より、関東地方整備局長を拝命しました廣瀬と申します。

本日は、お忙しいところ、委員の皆様方には、令和4年度の第1回事業評価監視委員会に御出席賜りまして、誠にありがとうございます。今、このような形で新型コロナウイルスの第7波ということで、感染拡大が懸念されている中でございますけれども、この対面とウェブ併用のハイブリッド型ということで、御審議を頂戴できるということでございます。お世話になりますけれども、どうぞよろしくお願いいたします。

先ほど、互選により久保田委員が委員長に、それから新しい委員、合計で5名入っていただいたというふうに認識をしております。全体で12名の先生方に御指導いただくというふうに認識しておりますので、ぜひ、活発なといいますか、先ほど、初めてというお話もございましたけれども、ぜひ、忌憚のない御意見を頂戴できればと思っております。

私、着任してから、現地を拝見する、少しですけれどもしたりとか、あるいは地域の方々からの要望も受けたりしまして、やはり関東地方整備局が進めている事業というのは、必

要性とか、緊急性が高いんじゃないかは認識をしており、また、職員の者も、しっかりその事業の時間管理であったりとか、工程管理であったりとか、事業費管理はしっかりやってくれていると思っているところではありますけれども、やはり一部、私どもの視点からだけになっているかというようなこともあるのではないかと考えてございます。

事業の執行に当たりまして、コスト縮減であったりとか、いわゆる投資の効率性であったり、あるいは事業進捗の見込み、社会経済情勢等々につきまして、委員の先生方から御意見をいただきながら、必要な見直しも行って、進めてまいりたいと考えているところでございます。

審議は昨年度に引き続きまして、集中的に審議をいただく重点審議案件。これは、もともと、時のアセス的な話から始まっていますので、一定年が経過するごとに実施することになってございます。その中で、あまり大きな変化がないものについては一括して審議いただくという制度でよりメリハリをつけて御議論いただくということ。特に、その重点に上がったほうをしっかりと審議いただくことで、事務局としては資料を整えているところでございます。もちろん、一括審議案件につきましても、御指導を頂戴できればと考えてございます。

そういう意味で、本日の審議案件は、首都圏中央連絡自動車道ほか1件の合計2件の道路事業と、川崎港の臨港道路整備事業1件の、これが集中審議としてやっただけ案件と考えてございます。後で詳しい説明をさせていただくことになるかと思えます。委員長をはじめ、委員の皆様から忌憚のない御意見、御指導を頂戴いただければと考えてございます。

それでは、本日の審議につきまして、どうぞよろしくお願いたします。

○司会 記者の皆様、カメラ等の撮影・録音につきましては、ここまでとさせていただきます。御協力お願いたします。

それでは、第1回事業評価監視委員会の審議に入ります。

なお、今回、審議される一般国道468号、首都圏中央連絡自動車道（川島～大栄）については、東日本高速道路株式会社との合同審議になります。このため、本案件では、東日本高速道路株式会社の事業評価監視委員から、特別委員として、千葉工業大学教授、赤羽様に御参加いただきます。

赤羽様、よろしくお願いたします。

○赤羽特別委員 よろしくお願いたします。

○司会 ここからの議事進行につきましては、久保田委員長にお願いします。
よろしくお願いいたします。

審 議

■令和4年度の事業評価監視委員会における審議の進め方

○久保田委員長 では、ここから議事を務めさせていただきます。委員の皆様、それから赤羽先生、どうぞよろしくお願いいたします。

では、議事次第に沿って進めてまいります。まず1番目ですね。「令和4年度の事業評価監視委員会における審議の進め方について」を議題といたします。

事務局の説明をよろしくお願います。

○司会 事務局より説明をさせていただきます。資料1を御覧ください。

それでは、1ページを御覧ください。

再評価の審議区分の選出方法について、御説明させていただきます。

政策評価を形式的なものせず、メリハリのある審議を行うため、事業評価監視委員会による重点的な審議を行うとともに、効率的な審議を行うために、当委員会におきましては、事業評価につきまして、この下に示すフローを目安に、重点審議と一括審議の2区分で審議を行いたいという考えでございます。

こちらの選出方法につきましては、下のフローでございますが、事業の進捗状況を確認しまして、顕著な変更が認められない事業、これについては一括審議ということでさせていただきますという考えでございます。

一括審議の条件でございますが、下の四角枠に示してございますが、事業計画、推定便益、推定事業費、事業の進捗状況等によりまして、顕著な変更が認められない事業ということでございます。そのうち、推定事業費、事業の進捗につきましては、赤の米印の1、2ということで基準値を設けてございます。推定事業費については10%未満の事業、それと事業の期間の遅れ、事業の進捗工程、工期でございますが、10~20%未満の事業ということで考えております。

ただし書として、一番下のところでございますが、ただし、委員の意見により重点審議を要する場合は、上記条件によらないということで考えたいということで考えてございます。顕著な変更が認められる事業については、重点審議ということで、十分な時間を確保

して審議をお願いしたいということでございます。

次のページ、2ページを御覧ください。こちらに、推定事業費増加の例について示してございます。こちらを説明させていただきます。

事業費につきましては、総事業費に対して10%未満と先ほどお話しさせていただきましたが、顕著な変更が見られないものにつきましての基準として、決めさせていただいておりますので、ここで示しておるのが110%を超えたら重点審議となりますということでございます。110%以内は一括審議という考えの例でございます。

3ページを御覧ください。河川事業の事業評価について、御説明させていただきます。

河川整備計画に基づく河川及びダム事業の事業再評価（事後評価）につきましては、フォローアップ委員会で審議を行いまして、その結果を事業評価監視委員会の中で報告するということになっております。砂防事業につきましては、従来どおり、事業評価監視委員会で審議を実施するという考えでございます。

次の4ページを御覧ください。ここからは、一括審議資料のイメージでございます。

次のページを御覧ください。一括審議の案件一覧といたしまして、前回評価からの主な変更点、また再評価の視点などを、こちらの一覧で説明して審議をしていただきたくという考えでございます。

次のページを御覧ください。一括審議資料のイメージでございます。概要等につきましては、こちらの資料で説明し、審議をしていただきたいという考えでございます。

審議の進め方についての説明は以上でございます。

○久保田委員長 ありがとうございます。

ただいまの御説明につきまして、何か御質問などございますでしょうか。特にございませんか。ウェブの方からは、何かございますか。どなたからもないですかね。よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 それでは、ただいま御提案いただいた審議の進め方で、今後、進めていきたいと思っております。よろしく願いいたします。

■ 審議案件の確認

○久保田委員長 では、続きまして、本日審議される案件についての御説明をよろしくお願ひします。

○司会 資料の2を御覧ください。本日の審議案件について、御説明させていただきます。

本日の審議案件につきましては、道路事業で2件、港湾事業で1件、合計3件となります。

道路事業の1件目につきましては、一般国道468号、首都圏中央連絡自動車道（川島～大栄）でございます。再評価の理由といたしましては、事業期間が延伸するというこの理由に基づく一括審議ということで考えております。

2件目でございます。一般国道246号、都筑青葉地区環境整備でございます。こちらについては、再評価実施後5年が経過している事業ということでの一括審議ということで考えております。

3件目でございます。港湾事業です。川崎港東扇島～水江町地区臨港道路整備事業でございます。こちらにつきましては、推定事業費が増加したということでの重点審議ということで考えております。

重点の理由といたしましては、推定事業費が増加する、また事業期間が延伸するためということでございます。説明は以上です。

○久保田委員長 ありがとうございます。

では、本日は、この3件、一括2件と重点1件ということでやらさせていただきます。

これについて、特によろしいですかね。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 ありがとうございます。

■道路事業における費用対効果分析について

○久保田委員長 では、続きまして、資料の3番ですね。道路事業における費用対効果分析について、説明をお願いいたします。

○道路計画第一課長 道路部道路計画第一課長の長谷と申します。資料3につきまして、

説明させていただきます。

道路事業における費用対効果分析でございます。資料1 ページ目でございます。

費用便益分析なんですけれども、道路整備が行われる場合と、行われない場合、With、Withoutと記載しておりますが、各々で費用と便益のまし分を比較して評価をしているというところでございます。

2 ポツ目でございますけれども、下にあるように、様々な効果が道路事業としてございますけれども、このうち、いわゆる3 便益と呼ばれる「走行時間短縮便益」、「走行経費減少便益」、「交通事故減少便益」につきまして、今回B/CのBとして算出しているところを全国統一のマニュアルがございまして、そちらに基づきまして算出しているところでございます。こちらにつきましては、大きな変更はございません。

3 便益の算定にあたりましては、まず道路整備がある場合というところにつきまして、交通量推計を費用便益分析マニュアル等に基づき実施した上で、道路整備がある場合とない場合、それぞれ比較して差を求めているというところでございます。

今回、令和4年2月に費用便益分析マニュアルの改定がございまして、その中で主に走行時間短縮便益が、道路事業において大きな便益を占める割合になるんですけど、そちらにつきまして、社会情勢を踏まえて人件費、輸送貨物の価値等を踏まえた変動というところで、こちらの原単位の見直しが行われているところでございまして、約1割程度増えているというところがございまして、この辺りがB/Cの今回の算定のBのところの影響を受けているところでございます。

4 番目でございます。で、今回、B/Cとして数字、評価、記載させていただきますけれども、どのような数字が記載されているかというところの算定の手順というイメージでございまして。

基準年を、今回、令和4年度として、便益につきましては、供用をしてからの各年度の年次を現在価値化したというところで、ここの濃い青の斜線でなっているところの便益というところが、合計として記載されてございます。

同様に、事業費につきましても、供用するまでの事業費と、さらに維持管理費を計上させていただきますまして、こちらにつきましても、現在価値化して、合計値を記載しているところでございます。

こちらにつきましては、説明は以上となります。

○久保田委員長 ありがとうございます。第1回ということで、今後の進め方を含めて

御説明いただいたわけでございますけど。何か今の御説明につきましてございますでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 では、これをベースとして、議論を進めてまいります。

■再評価案件（一括審議案件）

○久保田委員長 では、4番目ですね。再評価案件（一括審議案件）の2件でございます。これについての御説明をお願いいたします。

○司会 資料4を御覧ください。資料を共有できますか。

次のページを御覧ください。こちらが一括審議案件の一覧となります。

今回、一括審議につきましては、先ほど御説明させていただきましたとおり、道路で2件でございます。一般国道468号の圏央道、それと一般国道246号の都筑青葉地区の環境整備でございます。こちらにつきましては、前回からの評価から主な変更点としましては、全体事業に顕著な変化は生じていないということでございます。

それと、こちらのほうで説明させていただきたいのが、関係自治体からの意見のところを説明させていただきます。その他につきましては、この後、詳細は説明させていただきます。

まず、圏央道でございますが、茨城県知事、埼玉県知事、千葉県知事から意見をいただいております。皆様方から、この整備の重要性について意見をいただいております。

また、一日も早い開通を望まれておるという御意見をいただいております。

それと、2点目の一般国道246号でございますが、横浜市長から意見をいただいております。こちらにつきましては、効果的な事業展開を図り、事業効果の早期発現をお願いいたしますと。

また、事業の進捗状況とか整備計画については、本市と密な連絡調整をいただくようお願いいたしますという御意見をいただいているところでございます。

それでは、各個別の事業について、説明させていただきます。

まず、1件目でございます。一般国道468号、首都圏中央連絡自動車道（川島～大栄）でございます。本事業は、埼玉県比企郡川島町から千葉県成田市吉岡に至る延長約110kmの首都圏中央連絡自動車道の暫定2車線間を4車線化する事業でございます。

平成3年度より事業に着手し、車線数は4車線、計画交通量は2万2,000台から5万4,000台、全体事業費は1兆3,000億円となっております。

概要図を御覧ください。これまで川島インターから久喜白岡JCT間は4車線化として整備済みでございます。

現在、NEXCO東日本と共同で4車線化を進めており、これまで久喜白岡JCTから幸手インター、境古河ICから、坂東ICにつきましては、令和4年度末の開通、それ以外の区間は令和6年度末までの開通としていました。こちらの概要図の中で旗上げしている区間につきましては、新型コロナによる協議自粛などにより、橋梁架設ヤード等の借地協議が難航したほか、橋梁設計の入札不調も重なったことで、令和7年から令和8年度までの開通に見直ししました。現在は、茨城県の協力もいただき、借地協議を進めております。

事業期間の見直しに伴う全体事業費の変更はありません。

費用便益につきましては、1.7としておりますが、これは、先ほど御説明した道路事業における費用対効果分析において、マニュアル改定等の見直しにより、総便益の約9割を占める走行時間短縮便益の原単価が見直されたことと、基準年を令和4年度に変更したことが起因したものと考えられます。

参考でございますが、マニュアル改定前の原単価による費用便益につきましては、事業費の増はないことから、1.5と変わりません。

このことを踏まえまして、事務局案としましては、対応方針案を事業継続とさせていただきたいということでございます。

続きまして、一般国道246号、都筑青葉地区環境整備について御説明させていただきます。本事業は、横浜市都筑区牛久保から横浜市青葉区藤が丘一丁目に至る、延長約4.5kmの沿道環境整備事業です。昭和50年度より事業着手し、車線数は4車線、計画交通量は、4万5,900台から6万5,000台、全体事業費は550億円となっております。

概要図で示すとおり、ちょうど青字で示されています両側でございます。これまで立体部につきましては、平成18年3月までに4車線開通済みであり、現在、歩道整備を進めております。今回、赤色で旗上げをしている歩道整備期間の上下線約4kmについて、防

災機能、沿道環境の改善の観点から、電線共同溝の整備を行うこととし、約 40 億円の事業費増を行い、全体事業費を約 590 億円としました。この電線共同溝の整備に合わせ、事業期間も 4 年延伸し、令和 9 年までとしています。

費用便益につきましては、1.3 としておりますが、これは先ほど御説明した道路事業における費用対効果分析においてマニュアル改定の見直しにより、総便益の 9 割を占める走行時間短縮便益の原単位が見直されたこと、基準年を R 4 年度に変更したことが起因したものと考えられます。

参考でございますが、マニュアル改定前の原単位による費用便益は、事業増もあり 1.2 となります。このことを踏まえ、事務局案としては、対応方針案を事業継続とさせていただきたいと考えております。

説明は以上でございます。

○久保田委員長 それでは、この 2 件、一括審議でございますので、どの件でも結構でございます。何か御質問、御意見などがありましたらいただきたいと思っております。いかがでしょうか。

どうぞ。

○横山委員 東京都立大学の横山です。

内容について、このとおりで全く問題ないと思うんですけども、総費用が増えても便益も増えたから B/C が変わらない、もしくは、前よりもよくなるというところで、これを専門家はこんなものかなというふうに思っても、一般の方がどう受け止めるかという視点も必要かなと思って。

先ほど、走行時間等の改善による単価が大幅に向上したというところでしたけれども、その辺の何か説明、この部分がこのぐらい増えて、こうなったみたいなのが、何か補足資料とかであったほうがいいのかなど。何となくこの事業費が増えても便益も増えたから、B/C は変わらないというのは、事業者にとって何か都合のいい解釈というふうに勘違いされかねない危険性があるのかなというふうに思いました。

○久保田委員長 ありがとうございます。いかがでしょうか。

○道路計画第一課長 道路部の一課長の 大谷でございます。

御指摘ももっともございまして、先ほど、説明の中で、今回、原単位の価格の変更というところが大きな影響を与えているというところで、御説明をさせていただいたところでございます。都筑青葉地区環境整備事業でいいますと、40 億円、事業費増しております。

て、期間も延びているというところで、今回のマニュアルで計算すると、B/Cが1.3というところがございます。

今回のマニュアル改定を踏まえないこととして費用便益を計算させていただくと、B/Cとしては1.2でございます、そちらについても確認させていただいているというところがございます。

また、B/C計算にあたって、感度分析をやらせていただいている、事業費がプラスマイナス10%上振れるとか下振れるとか、そういったところをチェックさせていただいているところがございます。こちらにつきましても、B/C1.0以上は確認されているというところがございます、そのような形で、今後も引き続きしっかり説明していきたいと考えております。

説明は以上となります。

○久保田委員長　ということでよろしいでしょうか。ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。

どうぞ。

○横山委員　すみません。今のような御説明というのは、何かどこかに残るんですかね。このフォーマットは、もうこれで決まっているんでしょうから書き込めないんでしょうけども、何かその補足的なところで、今の御説明がちゃんと、こういうのに興味ある方に、目に触れるようになっているといいなと思ったんですけども。

○司会　先生のおっしゃるとおり、その辺が分かりやすいのかなという気はしておるんですが、先ほど、一括審議の説明の中で申しましたとおり、所定の様式とさせていただいておりますので大変恐縮でございますが、記載しないということにしております。何とぞ御理解のほど、よろしくお願いいたします。

○道路計画第一課長　1点補足させていただきますと、資料4-(2)の資料を、事務局の方、掲載していただけますでしょうか。

資料4-(2)で、参考資料として縦書きのペーパーのページの3ページ目、こちらのページの4番というところで、先ほど説明させていただきました感度分析というものを掲載させていただいております。こちらの資料につきましては、公表という形になりますので、先生の御趣旨に合った形のものが資料に出ているというふうに思っただけであればと思います。

○横山委員　ありがとうございます。

○久保田委員長 ありがとうございます。

○手塚委員 確認をさせていただいてもよろしいですか。

○久保田委員長 今の件でよろしいですか。

○手塚委員 今の件で。

○久保田委員長 今の件で。はい。じゃあ、どうぞ。

○手塚委員 確認をさせていただきたくはありますが、この委員会では、議事録を作成しますよね。そうすると、議事録で質問や回答（の内容）は残りますね。

○司会 はい。残ります。

○手塚委員 はい。以上です。

○久保田委員長 ありがとうございます。

では、朝日委員、どうぞ。

○朝日委員 ありがとうございます。

2点ほど質問をさせていただきたいんですけども、一つは、ちょっと細かくて恐縮なんですけども、資料4-（1）の資料の便益の内訳のところ、ちょっと細かくて申し訳ありません。走行経費減少便益の残事業の貨物のところがマイナスになっているんですけども、これは、どういうところでマイナスという数字が出てきているのかというところを教えてくださいたいのが1点です。

○久保田委員長 すみません。資料4-（1）の何ページですか。

○朝日委員 4-（1）の後ろのほうだったと思うんですが、車種別に便益が出ているところがあるんですが、15ページになります。

走行経費のほうの減少便益が小型貨物と普通貨物のところ、マイナスになっていて、これはトータルでは、乗用車がプラスなので、プラスなんですけど、マイナスになる、なっているところの理由を教えてくださいたいのが、1点。

二つ目もいいですか。

○久保田委員長 どうぞ、もう一つ。

○朝日委員 二つ目は、今、横山先生の話とも関連するんですけども、その事業の効果の表し方の話になりますが、事業の効果等というふうに書いていた、1枚の説明資料の中で書いていただいているところの項目についてなんですけど、これは、要は3便益しかカウントはしない、便益としてはカウントしないけれども、その他に、道路事業の効果の説明のところであったように、いろんな間接効果であるとか、多くの効果があるわけです。この

事業では、その中のどの辺りを重点的に効果が出ているのかというような整理をされて、ここに挙げているのかというところをお聞きしたい。要は、その間接効果として挙げられているところのどこに該当しているのかと。

恐らく、そういった示し方をしていただいたほうが、いろんな意味で事業の効果が分かりやすいというふうに思っています。特に、246号線は、事業費の増額が、電線共同溝による理由でしたということでした。遅延ということなので、供用開始が遅れることのコストということも考えると、多分、目に見えている以上に社会的にコストがかかってしまっているということなのですが、一方、その電線共同溝の受益者がどこなのかというふうに考えると、その3便益で図っている道路の利用者だけではないところがありますよね。その防災上の便益であったりと、そういった意味でこれ以外にも道路空間に期待されるいろいろな機能というのは、増えていく方向にあるかと思っておりますので、事業の効果の示し方というところをどういう考え方でやっているかというところの確認をさせていただきたい。また、何か、その効果として整理されているものがあるのであれば、それに沿った形で示していただくような方向性について、いかがでしょうかということをお聞かせいただければと思います。よろしく願いいたします。

○久保田委員長 ありがとうございます。2点ありますね。よろしく願いいたします。

○道路計画第一課長 2点いただきまして、2点目のほうから御説明させていただきます。先生おっしゃられるとおりで、今回の道路事業は3便益という形で、今回便益のところを計算させていただいているところでございます。例えば、都築青葉地区環境整備事業で申しますと、資料4-(2)でございますけれども、246号都築青葉地区環境整備事業でございますけど、こちらの左上の目的に沿道環境の改善という形で掲載させていただいているところで、こういったところの事業の目的として掲げさせていただいて、概要図にあるような形で歩道の整備も併せてしてるところでございます。そういった意味でいうと、やはり沿道の方々に対しての利便性というところは、非常に上がってくる事業なのかなと思っております。

一方で、今、B/CのこのBのところは計上できてないというところはございますので、先生からいただいた御指摘も踏まえて、今後のこういったまとめの場だとか、再評価の審議会の場で、いろいろな効果を金銭的ではないかもしれませんが、お示しできるよう整理をさせていただければと思います。

○計画調整課長 もう一点につきましては、道路部計画調整課長の木本から説明します。

よろしく申し上げます。

実際のこういった経費につきましては、圏央道やその周辺の道路の交通を再現しまして、**W i t h o u t**と**W i t h**を比較いたしますので、一概にこういう原因だからマイナスと
いうことを申し上げるのは難しいですが、一般論で御説明させていただきますと、例えば、
W i t h o u tに比べて圏央道ができたことによって、距離は遠いが時間が早いからそっ
ちへ行くみたいなこともあり得ます。そうすると時間は早くなるけども、費用が増える
ということはある話でございまして、マイナスというのが出てくることはあり得るの
ではないかと推測されます。実際の計算にあたっては、**W i t h o u t**と**W i t h**を大きく
広く計算して計算して行っているものでございますので、そういった様々な総合的な計算
によった結果がこうなっているということだろうと推測されるということでございます。

○朝日委員 距離の効果が入ったりしているかもしれないわけですね。はい、分かりまし
た。ありがとうございます。

以上です。

○久保田委員長 ありがとうございます。

2点目の便益のことについては、もう常に議論になるところでございますので、今後も
注意しながら、我々も議論をしていきたいと思っております。ありがとうございます。

ウェブの鈴木委員から手が挙がっているようです。よろしく申し上げます。

○鈴木委員 鈴木です。

今の246号線ですけれども、標準断面のところでは左側が2車線、2車線で右側が高架が
2車線で下部が1車線づつになっているんですけど、これはすみません、これはどこでど
うつながっているのか分からなかったんで、ちょっと御説明いただければと思いました。

○久保田委員長 事務局、お願いします。

○鈴木委員 事業としては、高架のところでは橋梁供用部で立体はもうできているので、右
側ができていて、それに接続する2車線、2車線の左側のところということでしょうか。

○道路計画第一課長 資料4-(2)の概要図で申しますと、旗上げさせていただける青
字のところですね、立体部(供用)の区間1.1キロメートルで、間の歩道整備(供用)と
いうところの0.4キロ、立体部(供用)というところの1.0キロにつきましては、こちら
の下の図にあるような標準断面図で完成しているところでございます。今、赤字の
ところの0.9キロの新石川地区拡幅部であったり、1.1キロのところの歩道整備、右折レーン
の整備だとか、こういった整備を下のような標準断面図の左側のイメージで進めていると

いうところがございます。あわせて、今回電線共同溝も歩道の直下のところに埋設し整備していくというところが、今の整備の状況でございます。

○鈴木委員 分かりました。

○久保田委員長 ありがとうございます。

ほかございますでしょうか。よろしいですか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 よろしければ、お諮りいたします。ただいまの一括審議2件につきましては、御提案のとおり、事業継続ということで承認していただけますでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○久保田委員長 ありがとうございます。皆さんの承認いただきましたので、そのようにさせていただきます。

特別委員、御参加いただきました赤羽先生と、それから東日本高速道路株式会社の皆様、ここまで、どうもありがとうございました。

○赤羽特別委員 ありがとうございます。

失礼します。

〔退出〕

■港湾事業における費用対効果分析について

○久保田委員長 では、続きまして、次の議題ですね。港湾事業における費用対効果分析についての御説明をまず事務局からお願いいたします。

○港湾計画課長 港湾空港部港湾計画課の土佐と申します。港湾事業における費用対効果分析について御説明いたします。

資料の1ページ目になりますけれども、費用対効果分析の基本的な考え方ということでございます。資料の右側に簡単な図をちょっと準備させてもらっていますが、港湾につきましては、岸壁、航路、防波堤等の複数の施設から構成されおります。これらの施設が一

体的に整備されて、初めて港湾としての機能を発揮し、一つのプロジェクトとして捉えて、評価を行っております。

続きまして、資料の2ページ目になりますが、分析の手順でございます。費用対効果分析は、港湾事業の費用対効果分析マニュアルに基づきまして実施いたします。

まずは、港湾投資の目的、内容に応じて評価の対象プロジェクトを特定します。今回、御審議いただく事業でございますが、資料の中の赤線で囲っている臨湾道路整備プロジェクトでございます。

費用便益分析につきましては、先ほどの道路部から御説明があったとおりで3便益の考え方につきましては、同様でございます。

また、詳細の交通、発生交通量等々につきましては、また、本編の資料のほうで御説明させていただきます。

○久保田委員長 ありがとうございます。では、ただいまの御説明につきまして、何か御質問などございましたら、お願いいたします。

〔「なし」という声あり〕

○久保田委員長 よろしいですか。それでは、これに基づいて次の案件に進みたいと思います。

■再評価案件（重点審議案件）

重点審議の案件でございます。川崎港東扇島～水江町地区臨港道路整備事業についてを議題といたします。

事務局からの御説明お願いいたします。

○京浜港湾事務所長 京浜港湾事務所長の神田でございますけども、続きまして、川崎港の臨港道路整備事業について説明をさせていただきたいと思っております。

それでは、お手元の資料の1ページを御覧いただきたいと思います。

本事業の目的と整備でございますけども、川崎市臨海部の東扇島で大型物流施設が増加していることから、内陸部との円滑な物流機能を強化すること、緊急物資輸送ルートの多重化による防災機能を強化することを目的としております。横断図等は、記載のとおりで

ございます。

続きまして、2ページを御覧いただきたいと思います。

事業箇所は、右図の赤い部分になります。

3ページを御覧いただきたいと思います。

川崎港の貿易の概況です。川崎港は製造業とエネルギー関連の貨物が多い港でございます。近年は物流機能が強化され、コンテナの貨物量及び航路数が順調に増えている状況でございます。

4ページを御覧ください。

川崎市臨海部の動向でございますけれども、左下のグラフは、川崎市における従業員数及び売上高を示したグラフです。赤い部分の臨海部は、従業員数、売上高とともに大きな割合を占めております。

真ん中上のグラフを御覧ください。

東扇島の事業所数・従業員数が近年大幅に増えております。

5ページを御覧いただきたいと思います。

事業の進捗状況について説明をいたします。

本事業の範囲でございますけれども、真ん中の橋梁の断面図において、オレンジ色の斜張橋の部分を主橋梁部、その両端をアプローチ部に分けて記載をしてございます。その下の表でございますけれども、緑色は完了済み、黄色は実施中、白は未着手を表しております。現在のところ、主橋梁部の下部工は概成しておりますけれども、主橋梁部の上部工と東扇島アプローチ部は施工中でございます。水江町のアプローチ部につきましては、まだ本体工事に着手をしてございません。

ここからは、社会情勢の変化を説明させていただきます。

6ページを御覧いただきたいと思います。

東扇島地区は、これまでに大規模物流施設の集積が進み、今後もさらなる立地が見込まれているところでございます。また、冷蔵冷凍倉庫の立地も進んでおり、右下のグラフのとおり、その収容能力は5年間で約3割増加してございます。

7ページを御覧いただきたいと思います。

東扇島の交通状況でございます。物流施設の新規立地に伴いまして、輸送車両が増加した結果、左下の棒グラフのとおり、赤い点線で囲まれた旅行速度、時速20km未満の割合が平成27年の約2割から、令和2年には約4割に悪化しているところでございます。

8 ページを御覧ください。

事業期間につきましては、今回変更したいと考えているところでございます。

まず1点目の理由といたしまして、水江町アプローチ部において用地取得について、土地所有者との協議、それから電力等のライフラインの移設に当たり、近接する既設埋設管の所有者との施工協議、掘削により地中から新たに発見されたコンクリート板などの処理、これらに時間を要し、現地着手及び施工が遅れることになりました。

理由の二つ目といたしまして、下部工を掘削したとき湧き水が発生し、追加で地盤改良工を行う必要性が生じたこと、上部工事の設計照査の結果、架設時の応力等に課題があることが判明し、対応策の検討に期間を要したこと、これらから主梁部の工程を見直したところでございます。

以上の理由から、事業期間を変更したいというふうに考えているところでございます。

9 ページを御覧いただきたいと思えます。

事業費の変更についてでございます。現在の事業費は 980 億円でございます。まず、①といたしまして工事進捗に伴う構造・施工計画の見直し、②安全対策を強化した施工計画の見直し、③現地着手後に判明した現場条件不一致、これらへの対応によって、合計 495 億円増加する見込みでございます。

なお、コスト削減にも取り組んでおり、その削減効果 49 億円は、増額事業費の中に織り込み済みでございます

10 ページを御覧ください。

事業費増加の主な原因について説明いたします。

工事進捗に伴う構造・施工計画の見直しということで工事契約後、道路橋示方書・同解説に基づいて、施工上の品質確保のための施工手順を見直した結果、左下の写真のように、部材を回転させての作業が必要となりました。このため作業ステップや補強材の追加など、作業量が増加いたしました。

二つ目は、先ほどの工場製作における作業量の増加に伴い、当初想定しておりました東京湾内の工場だけでは製作能力が不足することから、製作工場の追加を行ったところでございます。この結果、工場の製作能力に応じた部材重量等を変更したことにより、製作部材の細分化によって、溶接延長が増大いたしました。

また、東京湾外の工場からの海上輸送費が追加されたところでございます。

三つ目といたしまして、設計の照査結果に基づいて、施工計画を見直した結果、右側の

絵のとおり、架設時の応力調整のため、仮の設備であるピロン柱の補強、仮ケーブルの規格及び本体構造の鉄筋数を増やすなどの補強が必要となったところでございます。

続きまして、11 ページを御覧ください。

安全対策の強化でございます。一つ目は、供用中の道路につきまして、関係者と施工段階の協議を行った結果、首都高及び国道の交通規制や迂回措置が必要となり、交通誘導員の配置や保安設備の設置などの安全対策を追加してございます。

二つ目といたしまして、海上工事中、京浜運河を航行する船舶のため設置している情報管理室について、夜間対応などの安全対策を強化しているところでございます。

12 ページを御覧いただきたいと思います。

工事進捗に伴って判明いたしました、現場条件の不一致でございますけれども、一つ目は、左下の写真のとおり、主橋梁部の下部の掘削面から湧き水が発生し、周辺地盤が崩壊するおそれが生じたことから地盤改良等の対策を追加いたしました。

二つ目は、真ん中の写真の絵のとおり、東扇島アプローチ部の施工箇所において、地盤が想定よりも軟弱であることが現地着手後に判明したため、建設機械の接地圧に耐えるための地盤改良を追加いたしました。

三つ目は、右側の写真のとおり、東扇島アプローチ部を掘削したところ、地中からコンクリート構造物や松の杭などが出てきました。これらは、事前の調査ボーリング等で確認されていなかったもので、工事の支障となることから、撤去・処分を行ったところでございます。

13 ページを御覧いただきたいと思います

ここからは、事業の評価についてでございます。道路3 便益のうち、本事業で大半を占める走行時間短縮便益について説明をします。前回の評価から①から③のとおり、交通量の推計条件等を変更した結果、右下の記載のとおり、走行時間短縮便益が増加をしているところでございます。

続きまして、14 ページを御覧いただきたいと思います。

左側の①でございますけれども、道路3 便益について、最新の費用分析マニュアルについて設定しました結果、普通貨物車の時間価値原単位が大きく増加しているところでございます。これにより、京浜臨海部の発生集中交通量の大きな割合を占める普通貨物車の走行時間短縮便益が増大いたしました。

右側の②現況の再現につきましては、前回の方法に加えまして、E T C 2.0 プローブデ

ータによる平均旅行速度を活用して、現況再現を実施したことにより、川崎市臨海部の渋滞状況をより正確に反映したことで、主に走行時間短縮便益が増大を要しているところがございます。

15 ページを御覧いただきたいと思います。

③発生集中交通量の設定につきまして、下の段の記載のとおり、前回は物流倉庫の敷地面積に基づいて推計値で設定をしておりますが、今回は、立体駐車場のよう高層階に車両が直接乗り入れするランプウェイを有する物流倉庫につきましては、実測値を適用いたしました。その結果、発生集中交通量が増加し、主に走行時間短縮便益が増大をしているところがございます。

16 ページを御覧ください。

費用対効果分析でございます。前回のB/Cは1.4でございます。今回総事業費が980億円から1,475億円に増加しておりますけれども、発生集中交通量が増加したこと、最新の費用便益マニュアルに基づいて設定した結果、普通貨物自動車の走行時間短縮便益が増大したことから、B/Cは1.2になっているところがございます。

17 ページを御覧ください。

3)の残事業につきましては、B/Cは3.5になっているところがございます。

続きまして18 ページを御覧ください。

費用便益分析に含まれない効果についても説明をさせていただきます。現在、川崎港海底トンネルが東扇島と内陸部を接続する唯一のルートでございますが、本事業によって、多重化されることで緊急物資の輸送ルートが強化されますし、通勤の利便性も向上されます。

続きまして、19 ページを御覧ください。

時間信頼性向上便益算定マニュアルに基づきまして、川崎駅と川崎港コンテナターミナル間の余裕時間の削減効果を算定いたしましたところ、約3分の余裕時間の削減が期待されました。これにより、開通後50年間で約84億円の効果が見込まれるという結果になったところがございます。

20 ページを御覧ください。

コスト削減の取組でございます。左側の図において、主橋梁部の桁下を維持管理するための作業用の資機材を桁下点検台車に変えまして、橋梁点検車やドローンを活用することによってコスト削減をしたところがございます。

右側の図を御覧ください。

主塔の内面塗装を一部分2層塗りから1層塗りに変更することでコストを削減をしているところがございます。

21 ページを御覧いただきたいと思います。

関連自治体でございます川崎市長から御意見をいただいております。

当該臨港道路は物流機能の強化及びリダンダンシー確保等による防災機能の強化といった重要な社会資本であり、東扇島等の周辺事業者や道路利用者が一日も早い開通に寄せる期待は大きなものであるとされています。

徹底した工期短縮、コスト削減、早期供用に向けた予算の確保・執行とともに、周辺環境に配慮した工事を実施されたい旨の意見が出されております。

また、事業の進捗状況等について、川崎市との定期的な情報共有や重大な変更等が生じる場合には、十分な時間的余裕を持った調整についても意見が出されているところがございます。

22 ページを御覧ください。

最後でございますけども、(4)の対応方針の原案につきましては、本事業の必要性・重要性が高いことから引き続き事業を継続することが妥当と考えますという形で記載をさせていただいております。

説明は以上でございます。

○久保田委員長 御意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

志手委員、お願いします。

○志手委員 質問させていただきます。御説明ありがとうございました。

質問2点ありまして、1点は、10 ページ目の資料ですけども、10 ページ目の資料の中の、これの上の四角の中の一番上のところに、令和元年度の工事契約後、道路橋示方書ですかね。同解説平成29年11月に基づきというふうになっているんですけども、この同解説みたいなものが出たのが、平成29年で工事契約が令和元年なんですけども、この令和元年の工事契約のときに、何でこのやり方に基づいて契約していなかったんでしょうかというのがちょっと疑問と思いました。

もう一点の質問ですけども、20 ページですね。20 ページのところ、コスト削減の話で右側の主塔の塗装仕様の見直しで、一部区画2層塗りから1層塗りに変更をすることでコストを削減というふうになっているんですけども、これ2層から1層にすることで品

質的には低下するとかそういう問題はないのでしょうか。品質が低下するのであれば、1億ぐらいの減額だったらやらないほうがいいんじゃないかなと思ったりもしました。

以上です。

○久保田委員長 ありがとうございます。では、お答えをお願いします。

○京浜港湾事務所長 すみません。まず、二つ目のコスト削減の点から、回答させていただきたいと思います。2層塗りから1層塗りにしたということでございますけども、これは、既に建設をしてございます港湾関係の橋梁等で活用されてる手法でございます、そこについては、東京ゲートブリッジのほうでこういった形でコスト削減を実施しておると。あれから年数がたって問題がないということ、それから、今回の施工に伴っては、有識者等について、御意見をいただいて、そういった面でも問題がないということ。

それから、今回2層塗りを1層塗りにしている部分については、内部の部材でございます、直接空気とか飛沫を受けるような部分ではないということもございますので、そういった面でも問題がないということで今回2層塗りを1層塗りという形でコスト削減をさせていただきますということでございます。

○志手委員 分かりました。立証済みであるということですね。

○京浜港湾事務所長 はい。

1点目の道路橋示方書の改訂時期と私どもの事業が実施をした時期、このタイミングが少し分かりづらいということだったという御質問と思っておりますけども、この平成29年11月に改訂を受けて、修正検討をした場合、修正設計の契約から設計完了まで約1年間、通常これぐらいの期間考えられますので、これでは、工事契約が令和元年の10月でございますので、一応前後はするんですけども、その間にいろいろな検討等をしなければいけないということで、今回の工事契約の中には、盛り込めなかったということでございます。

○志手委員 なるほど。そうすると、設計図書が出来上がって入札をするという時期と、この平成29年度のこの仕様書が出てきた時期というのが、若干、うまくつながらなかったというような、そういう解釈でよろしいのでしょうか。

○京浜港湾事務所長 新しい示方書に基づいて検討しますと、時間が1年、2年かかりますので、そうすると設計を見直していますと発注がさらに遅れてしまうという状況でございましたので、現行の示方書に従って発注をさせていただいたということでございます。

○志手委員 状況は分かりましたけども、そうするとこういうことになることも、もう既

に想定済みだったということですか。要は、増額の状態になるということ。

○京浜港湾事務所長 その当時はまだ検討してごさいませんでしたので、実際に発注後に具体的に検討した中で増額になったということが判明したということでごさいます。

○志手委員 はい、分かりました。

○久保田委員長 ありがとうございます。

こういう示方書とかこういうのは、どうしても社会に定着して、それが当然になるまでに若干時間のタイムロスがあるので、どうしてもこういうことが起こり得るといふことだといふふうに私は理解いたしました。そういうことでよろしいでしょうか。志手委員。

○志手委員 はい、理解いたしました。

○久保田委員長 ありがとうございます。そのほかどうでしょうか。

どうぞ。

○朝日委員 御説明ありがとうございました。一つ便益のことについてお伺いしたいんですけども、その走行時間短縮便益のその便益の計測方法を変えたといふか、プラスされている。御説明の資料の14ページの②と③に当たるところなんですけども、14ページの②と次のページの③です。②のところでは、今回評価では、ETC2.0プローブデータの情報も使われたということと、あと③のほうでは、倉庫の面積に基づいた推計値ではなく、より詳細に高層階への乗り入れといふことでやり方を変えていられると。より、現実に即した予測、需要予測をされているといふふうに理解しました。

その上で、前回評価時は、オーソドックスに観測交通量とODといふことでされていると思うんですけども、これが、今回のようなやり方をどの段階でできるようになったのかといふ点です。特に、港湾のプロジェクトの評価といふことで、最初に御説明があったように、ほかの事業と一体となって、要は関連が非常に深いと。道路事業とはいへですね。そういう意味では、ほかのプロジェクト、例えば、こちらのアクセスするほうの東扇島のほうの土地利用の状況を踏まえた予測のほうが望ましいと思うんです。かつて、やっぱり実質的にアクセス道路でありながら、それを事業は別なので評価としては別になる。でも、実態としてはアクセス道路が入る、入らないでだいぶ違ってきてしまうといふことはどうしても出てきてしまう。制度としては正しいんだけど、評価の在り方として。なるべく港湾のほかの事業との関係の情報を入れられたほうが望ましいといふところはあると思うんですね。

一方、どこまでその土地利用が決まっていとか、どれぐらいの倉庫が建つことが決まっていとか、あるいはこういった交通量の詳細なデータがどの段階で使えるかということで、評価の精度というのは変わってくるかと思うんですけども、今回、こういった需要予測が可能になった背景のところを教えてくださいと思います。よろしくお願いいたします。

○久保田委員長 いかがでしょうか。

○京浜港湾事務所長 御質問ありがとうございます。今回、港湾の道路の推計等につきまして従来より少し踏み込んで細かい推計をさせていただいているところでございます。一つの理由といたしましては、今回対象とした地区が埋立地でございます東扇島という非常に限定された地区でございましたので、こういったような詳細な検討が可能になったというところでございます。

限られた地区でございますので、例えば、倉庫から発生する交通量につきましては、従来では、面積にその原単位をかけて、計算をしていたんですけども、大規模物流施設、こういったものが立地をしたとか将来立地をする計画がある。こういったものが見えてきますと個々のこういう大きな物流施設については、当初の推計と大きな乖離を示すところがございますので、実態に合う形で推計値を適応させていただいたというところでございます。

いろんな技術も年々進んでいるところでございますので、こういったような実態を反映するような技術、こういったものが年々いろいろと改善されているところでございますので、状況に合わせて今後も活用させていただければなというふうに思っているところでございます。

○久保田委員長 よろしいですか。ありがとうございました。

そのほか、どうでしょうか。

横山委員、どうぞ。

○横山委員 都立大の横山です。ありがとうございます。

評価のプロセスや内容については、このとおりで結構かと思うんですが、ちょっと1点教えていただきたいのが、総費用が1,500億円ぐらいに上がりましたと。もし、計算方法を変えずに評価すると、便益は1,330億で1.0を切ってしまうような状況で、今回この評価方法を変えたことで1を上回ることができたとおっておりますが、全体を見ていると非常に重要な施設で川崎市役所さんの期待も大きいようですし、B/Cが意外と低いんだな

というふうに思ってしまったんですが、都心部にあって重要な施設なので、もっと高いのかと思っていたんですが、意外と、何か 1.0 前後でぎりぎりのところを議論をしているというのは、構造物が特殊で結構お金がかかるということなんでしょうか。

○久保田委員長 いかがでしょうか。

○京浜港湾事務所長 御質問ありがとうございます。

費用便益につきましては私どもの推計では、平成 30 年度のマニュアルに基づいて計算した前回のマニュアルで B/C が 1.1 を超えてございますので、仮にいろんな最新の状況を踏まえて計算したといたしましても、1.0 という数字を満たしているというところでございます。

○横山委員 令和 4 年度の最新の更新後の計事業費が 1,493 億円で、これに対して、もし前回の便益を当てはめると 1,330 億円ですから、便益の改訂を行わなかったと仮にすると 0.9 ぐらいになってしまうんだなという印象を持ったということです。

○京浜港湾事務所長 やはりいろんなコスト、あるいは世の中の物価が一律上昇していけば、当然便益もこれは同様に上昇するし、そのかかるコスト、これも上昇するというところでございますのでマニュアルの改定がどの段階になるかによるかと思うんですけども、基本的に一律皆さんが同等に物価が上がっていけば便益についてもそんなに変わらないんじゃないかなというふうに、私個人的には思っているところでございます。今回は、改訂したマニュアルで計算をさせていただくと 1.2 という数字を満たしているという結果になってございます。

○横山委員 質問の趣旨は、その数字がいいとか悪いとかではなくて、ここの費用に入っていない部分のいろんな期待もありますので、ぜひ推進していただければと思っているんですが、一方で、この 1.2 ぐらいのぎりぎりの数字になっているというのは、工事がとても難しく特殊なためにこういう数字になっちゃっているのでしょうかという質問です。

○京浜港湾事務所長

おっしゃるとおりでございます。今回、整備を進めているこの橋梁につきましては、羽田空港が近くにあるということもあって、高さが 100 メートルぐらいの主塔しか設けることができなかつた。一方で、下を京浜運河が走ってございますので、ここを船舶が航行するというのもございますので、下の高さも確保しつつ、上は制限されるということで、従来の斜張橋に比べると少し潰れたような形になっているところでございまして、そういう点を考慮していることもありコストが大きくなってございます。

○横山委員 ありがとうございます。

○久保田委員長 ありがとうございます。

そのほか、どうでしょうか。

じゃあ、私、久保田から一つだけ伺いたいと思います。

21 ページに川崎市さんからの意見というのが載っておりまして、これを読むと結構強い意見をいただいたというふうに、私は認識をするわけなんですけれども、この真ん中あたりに書いてある徹底した工期短縮やコスト縮減を強く要請するという言い方になっておりますが、これに対して、どのようにお答えになりますか。次の 22 ページに、そのことに少し触れていらっしゃるんですけど、ここの強さに比べるとちょっと 22 ページが川崎市さんにどう写るかなと思ったものですから、この御意見に対して、どのようにお答えになるか改めてお話しいただけると幸いです。

○港湾空港部長 港湾空港部長の森橋ですが、森橋からお答えさせていただきます。

今回、委員長がおっしゃるとおり、非常に厳しい強い御意見を頂戴したと思っています。これにしっかり応えるためには、期待が大きい事業ですので、着実に進めるのみならず、市長からのコメントございますとおり、きちんとした情報共有ですね。そういったことが必要になってくると思います。しっかり、港湾管理者である川崎市さんと連携して、情報共有するとともに、これまで以上にプロジェクトの管理ですね。マネジメントに努めてまいりたいと思っております。こう申し上げますと、言葉だけになってしまうんですが、これまで以上にしっかり意思疎通して事業を管理してまいりたいと思っております。

以上です。

○久保田委員長 よく分かりました。ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 それでは、今の点も含めまして、本件につきましては、継続を承認するというところでよろしいでしょうか。

〔「異議なし」という声あり〕

○久保田委員長 皆様に御承認いただいたということで、継続とさせていただきます。ありがとうございました。

それでは、本日の審議は、以上でございますので、進行を事務局にお返したいと思えます。よろしくお願ひします。

○司会 久保田委員長、ありがとうございました。

以上をもちまして、本日の議事内容が終了いたしました。

本日、御審議いただいた内容については、委員長に確認いただいたのち、速やかにホームページにて公表する予定です。

また、議事録については、事務局で取りまとめ、委員の皆様の御確認を得た上で、ホームページにて公表いたしますのでよろしくお願ひいたします。

その他、何かございますでしょうか。

では、これもちまして、令和4年度第1回関東地方整備局事業評価監視委員会を閉会させていただきます。

本日は長時間の御審議、誠にありがとうございました。

閉 会