

# 令和4年度第3回関東地方整備局事業評価監視委員会 議事録

司会 定刻となりましたので、ただいまより、令和4年度第3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等をネットをつないだWEB会議を併用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9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。

ここで、本日御出席の委員の皆様を御紹介させていただきます。

## 委員の紹介

○司会 埼玉大学大学院理工学研究科教授、久保田尚様。

○久保田委員 よろしく申し上げます。

○司会 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。

日本大学経済学部学部長、手塚広一郎様。

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。

東京大学大学院工学系研究科教授、古関潤一様。

○古関委員 古関です。よろしくお願いいたします。

○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 よろしく申し上げます。

○司会 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。

○原委員 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 平澤です。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 山崎です。よろしくお願ひいたします。

○司会 以上の委員に御出席いただいております。

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、芝浦工業大学建築学部建築学科教授、志手一哉様、千葉大学大学院園芸学研究院准教授、竹内智子様におかれましては、本日所用により御欠席と連絡をいただいております。

#### 局長挨拶

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

○廣瀬局長 改めまして、委員の先生方、本日はお忙しいところ、今年度第3回の事業評価監視委員会に御出席いただきまして、ありがとうございます。

引き続き、WEB も使ったハイブリッドの開催で御協力をいただきまして、ありがとうございます。

開会に当たりまして、急に季節が進んで、過去には台風が11月に上陸したというのがありますが、大分、台風等の雨のリスクは下がってきたのかなというふうに認識しているところでございますが、御存じいただいているように、今年も8月、関東地方は7月に雨が降り、8月の東北、北海道方面から、これ青森、秋田、山形、新潟、それから、石川、福井等がたくさん被害がありまして、それから、強い勢力で北上してきた台風14号は、九州一円にいろんな被害をもたらしました。

一番最近の大きな被害の台風15号で、静岡県で電気も倒れましたけれども、水道が非常にライフラインとして苦労されたというのがあったのかなというふうに思っております。

関東地整からも山形、新潟等に TEC-FORCE を派遣したりとか、静岡の水害では、散水車の中をきれいにしまして、給水車として4台を派遣したりとか、富士川で工業用の取水を静岡県から転用要請がありましたので、それを浄水に速やかに転用するという事で災害

対応に協力をさせていただいていたところでございます。

例年というか、この最近続いているような平成30年の西日本豪雨とか、令和元年の台風のような大きな被害はなかったのですが、残念ながら、お亡くなりになられた方々、被害に遭われた方々がいらっしゃいますので、改めて、そのお悔やみとお見舞いは申し上げないといけないのですが、一方で、そういう方々がいらっしゃるの、なかなか言いにくい面もあるんですけど、これまでの整備が効果を発揮していたというのもたくさん事例が確認されてございまして、国交省のホームページ等でも公表しておりますので、御覧いただければと思っております。

関東に係る事例を一つ申し上げますと、台風15号で静岡がやられたときには、私もおりました甲府河川国道事務所の雨量、雨が一定程度を超えると通行規制するんですが、現道52号が通行規制がかかったんですけども、中部横断道があったおかげで、緊急車も含めてですけども、一般車も含めて通行が確保できた、リダンダンシーが確保できたという象徴的な出来事もあったのかなと。

ちょうど開通してから1年ということで、防災面でもこれを出すのですが、経済面でも他県の取引企業が、全てが中部横断を使っているかは不明ですが1割増えたとか、沿線の企業立地が進んでいるというような実績も上がってきているというのも確認しているところでございます。

関東地方整備局としては、あるいは事前防災であったり、あるいは地域の経済活動の活性化、あるいは、活力のある地域をつくっていくということに対して、やはり計画的、効率的に整備を進めていく必要があるのかなということも改めて強く感じたところでございます。

今回も各事業とも投資効果等の事業の必要性、事業の進捗の見込み、コスト縮減等について委員の先生方から御意見をいただきたいと思っておりますので、ぜひ、よろしくお願いしたいと思います。ぜひ、委員の先生から忌憚のない御意見、御指摘をいただければと思っておりますので、本日もどうぞよろしくお願いいたします。

○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。御協力お願いいたします。

## 報 告

○司会 第3回事業評価監視委員会の審議に入る前に情報提供が2件ございます。

まず、情報提供1といたしまして、「建設発生土等の有効利用に関する取り組み」についてお話しいたします。建設発生土等の有効利用に関する取り組みについて説明させていただきます。2ページを御覧ください。

関東地方整備局では、建設副産物の有効利用及び再利用を促進するため、公共工事で構成する関東地方建設副産物再利用方策等連絡協議会を設立しています。

この中で建設発生土等の有効利用方針を定めており、御紹介させていただきます。

一つ目として、設計の段階から切土、盛土のバランスを取る等、建設発生土の現場内利用を推進することとしております。

二つ目として、建設副産物の発生抑制を図るリサイクル原則化ルールに従い、工事間利用の徹底を図ることとしております。発注機関等による情報交換システムの機能の充実に努め、公共工事発注機関の利用拡大を図ることとしております。

三つ目として、不適正処理を防止するため、建設発生土の運搬先を指定する指定処分を徹底し、各公共工事の発注者が建設発生土の行先の把握に努めることとしております。

四つ目としては、建設発生土の利用促進を行う機関を用いた有効活用を推進することとしております。

五つ目としては、民間を活用した有効利用の推進を図ることとしております。

3ページを御覧ください。

建設発生土情報交換システムは、公共工事等を対象に土を出したい発注者、土を必要としている発注者に対し、相互の情報交換の場をオンライン上で設けたシステムであり、平成11年度より運用を開始しております。土質度量、土の発生事業を共有することにより、安価に対応可能な有効利用を行い、建設リサイクルの推進を図るためのものです。

4ページを御覧ください。

27年度からは建設発生土のさらなる有効利用を図るため、官民一体となった発生土の総合有効利用マッチングへの民間を含めた発注者の参画を働きかけています。

以上のとおり、設計段階から現場内利用の推進、工事間利用の徹底を基本的な考えとして取り組んでおり、各発注機関による土の発生時期に関して、相互の情報共有を行いながら適切な有効利用を図りながら進めている現状でございます。

各事業ともこれらの調整を行った上で事業の進捗を図っております。

5ページを御覧ください。

こちらからは参考となります。平成30年度に実施した建設副産物実態調査結果概要です。

特に御覧いただきたいものが、右上の建設発生土有効利用率でございます。

こちらは地方自治体、民間を含んだものでありますが、平成 30 年度においては 79.8% となっております。なお、関東地方整備局発注工事においてはおおむね 100% 有効利用していることを申し添えます。

6 ページを御覧ください。

上段のアスファルトやコンクリートについては、再資源化率は 99% を超えている状況ですが、下段に示すとおり、建設発生土の有効利用率は先に説明のとおり、80% に満たない状況であります。

7 ページを御覧ください。

左のリサイクルフローでございますが、左側が発生側で右側が利用者側として見ていただければよいのですが、現場から発出される土砂のうち、約 4 割が内陸受入地へ搬出されており、不適切な処理がされているといった実態もございます。このため、土砂の有効利用については、陸内受入地への適切な処理に関する情報共有や発注者が発注時に運搬先を決めて発注する指定処分の拡大や、近年、ICT 技術を活用した建設発生土のトレーサビリティシステム等の活用を図ることとしております。

これら建設発生土の有効利用や適正な処理に関しては、昨年の 7 月に静岡県熱海市で盛土が崩壊し、土石流による大規模な被害が発生したことから、危険な盛土を全国一律の基準で包括的に規制する法制度として、令和 4 年 5 月の宅地造成及び特定盛土等規制法の公布や、令和 4 年 8 月の資源有効利用促進法の改正などの動きがあります。

こういった中、全ての公共工事の発注に指定処分の実施などの要請や、土砂事業語の確認の義務化などの取組が現在進められている状況です。

説明は以上でございます。

続きまして、情報提供 2 といたしまして、「無電柱化の取り組み」について御説明します。

○道路部（大谷） 道路部道計一課長の 大谷 と申します。

無電柱化の取り組みにつきまして、先ほどの土砂の件もそうですけど、1 回目、2 回目の事業評価監視委員会で種々御指摘いただいたところがございますので、現在の取組状況について説明させていただきます。

無電柱化のそもそもの目的ですけれども、防災や安全性・快適性と、また景観の観点から事業を進めさせていただいているところがございますので、下には、台風 21 号や台風 15 号での崩壊の事例がございます。このような観点から進めさせていただいているところで

ございます。

また、無電柱化の推進に関する法律というところが、平成 28 年 12 月に成立したところでございまして、これらを受けて開発事業で実施していくところにつきましては、開発事業の中で実施しているところでございます。

次のページでございまして、近年で申しますと、令和 2 年 12 月に防災・減災国土強靱化のための 5 年加速化対策で、無電柱化もこの中には一つのメニューとして位置づけられておりまして、無電柱化対策を進めてきていると、そういったところでございます。

5 ページ目でございますが、そういった計画につきまして、無電柱化の整備延長の推移でございますけれども、今、現在は計画というところを立ててございまして、年間 800m を目標に整備を進めていく計画を進めていっているところでございます。

また、無電柱化の近年の取り組みとしまして、緊急輸送道路上の新設の禁止であったり、緊急輸送道路の沿道区域と呼ばれる道路区域ではないところ、そういったところで倒壊のリスクがないようなところ、勧告を行っていく仕組みができていたとか、あと無電柱化していく上で埋設の深さを緩和しまして、より浅いところで埋められるようにルールを変えていったりだとか、また、緊急輸送道路上での無電柱化への税制優遇という取り組みも行っているところでございまして、いろんな手法を駆使しながら無電柱化を進めているところでございます。

こちらからの情報提供は以上となります。

○司会 ただいま情報提供として二つ御説明させていただきました。何か意見等がありましたらお願いいたします。

## 審 議

### ■事業評価監視委員会 審議案件一覧

○司会 特にないようですので、これより第 3 回事業評価監視委員会の審議に入ります。

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。よろしくお願いたします。

○久保田委員長 はい、それでは、これから進行を務めさせていただきます。本日もどうぞよろしくお願いいたします。

では、まず本日審議される案件につきまして、事務局から御説明をお願いいたします。

○司会 資料の1を御覧ください。画面共有をお願いいたします。

本日の審議案件について御説明いたします。砂防事業で2件、道路事業で7件、公安事業で1件、営繕事業で1件で、合計11件となります。このうち事業の進捗状況に顕著な変化が認められない事業が一括審議案件で4件、事業費の増、または事業期間の延伸、または事業費の増、または事業期間の延伸が基準値を超える事業が重点審議案件で7件となります。

次ページ以降には、各事業ごとの位置を示した位置図をつけております。

説明については以上でございます。

○久保田委員長 はい。ということでよろしいでしょうか。

#### ■再評価案件（一括審議案件）

○久保田委員長 それでは、まずは、一括審議案件につきまして事務局から説明をお願いします。

○司会 一括審議案件について説明いたします。資料の2-1ページを御覧ください。

一括審議案件は、砂防事業で2件、道路事業で2件の4件となります。先ほど申しましたように、事業の進捗状況に著しく変化がないものとして挙げております。

こちらでは、関係自治体からの意見について御説明させていただきたいと思っております。

まず最初の利根川水系直轄砂防事業（鬼怒川）については、栃木県知事より、必要不可欠な事業であり、引き続きの事業の実施のお願いと、コスト縮減に関する意見をいただいております。

利根川水系直轄砂防事業（渡良瀬川）につきましては、栃木県知事と埼玉県知事より、必要不可欠な事業であり、引き続き事業の実施のお願いと、コスト縮減に関する意見をいただいております。

また、群馬県知事より、土砂・洪水氾濫対策の順次事業の実施、土石流対策の早期完成、コスト縮減に関する意見をいただいております。

三つ目の八王子～瑞穂拡幅については、東京都知事より、重要な事業であり、事業を推進していただきたい旨の意見をいただいております。

四つ目の首都圏中央連絡自動車道（茂原～木更津）については、千葉県知事より、圏央道は重要な道路であり、事業の継続と両車線化やインターチェンジの早期整備に関する御

意見をいただいています。詳細につきましては、この後、説明いたします。

一括審議案件の説明に入る前に、砂防事業につきましては今年度初めての審議となりますので、まず、砂防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。

3ページを御覧ください。

直轄砂防事業において対象としている現象は二つあります。

山腹、河底の石や土砂が長雨や集中豪雨などによって一気に下流に押し流される土石流と、豪雨により上流域から流出した多量の土砂が谷出口より下流の河道で堆積することにより、河床上昇・河道埋塞が引き起こされ、土砂と泥水の間が発生する土砂・洪水氾濫があります。

左上の写真は、平成27年9月の関東東北豪雨により栃木県日光市芹沢地区で発生した土石流による被害です。

左下の写真は、平成30年度西日本豪雨により、広島県安芸郡坂町の天地川で発生した土砂・洪水氾濫による被害です。これら土砂災害を防災・減災することを目的として直轄砂防事業を進めております。

次のページを御覧ください。

費用対効果の算出方法の流れを示します。

便益は、想定氾濫区域における被害軽減効果と評価対象期間の終了時における残存価値を算出します。

費用は、中期計画施設の建設費用にそれらの維持管理費用を算出します。これらを整備期間30年と評価期間50年にわたって、現在価値化した上で費用対効果を算出します。

また、令和2年度治水経済調査マニュアル等が改善されています。主な更新内容は、被害率の更新、公共土木施設、被害の算定方法の変更等です。

費用対効果の説明は以上となります。

一括審議案件、一つ目の利根川水系直轄砂防事業（鬼怒川）を説明いたします。資料の5ページを御覧ください。

鬼怒川における直轄砂防事業は、明治43年や大正3年の台風などにより日光市街地を中心に度重なる土砂災害を受け、大正7年から着手しております。流域全体で制御すべき土砂量のうち、30年間の事業計画を平成23年度に策定し、土砂・洪水氾濫対策及び土石流対策の事業を進めているところです。

事業概要は、砂防堰堤、山腹工、床固群等です。

事業期間は、平成 24 年度～令和 23 年度の 30 年間です。

全体事業費は、約 1,019 億円です。

事業期間の延伸及び事業費の増はございませんので、一括審議としております。

現在までに砂防堰堤 245 基、床固群 113 箇所、流路工・帯工 11 箇所、山腹工 6 箇所が整備済みです。下に代表的な完成施設を載せております。

事業の効果等は、土砂・洪水氾濫及び土石流による被害の防止・軽減です。令和元年度、東日本台風の際に施設が整備されていた箇所については、被害が発生していないことが報告されています。

事業の投資効率性は、前回評価と比べて事業全体で B/C が 2.4 から 1.7 となっています。低下の理由といたしましては、令和 2 年度に改定された治水経済調査マニュアルにおいて、公共土木施設等被害のうち、農地・農業用施設の被害の算出方法が変更されています。

従前は一般資産の被害額に率を掛けて計上していたものが、令和 2 年度の改定で面積と単価を掛けて算出することになりました。この結果、鬼怒川流域の場合、想定氾濫範囲に農地・農業用施設が従前想定していた一定率分よりも少なかったため、B/C が低下したものと考えられております。

6 の概要図に概要の施工箇所を示しております。

対応方針の原案につきましては、以上の内容から事務局案といたしましては、本事業は現段階においても、その事業の必要性、重要性は変わっていないことから、事業継続として諮らせていただきました。

続きまして、二つ目の利根川水系直轄砂防事業（渡良瀬川）を説明します。資料の 6 ページを御覧ください。

渡良瀬川における直轄砂防事業は、明治時代より本格的に足尾銅山の煙害や山火事などにより荒廃・裸地化が進み、土砂災害が頻発したことから、昭和 12 年度から着手しております。また、赤城山の東斜面において、昭和 22 年のカスリーン台風により土砂災害が発生したことから、昭和 25 年から着手しております。

流域全体で制御すべき土砂量のうち、30 年間の事業計画を平成 23 年度に策定し、土砂・洪水氾濫対策及び土石流対策の事業を進めているところです。

事業概要は、砂防堰堤、山腹工、床固群等です。

事業期間は、平成 24 年度～令和 23 年度の 30 年間です。

全体事業費は、約 472 億円です。

事業期間の延伸及び事業費の増はございませんので、一括審議としています。

現在までに砂防堰堤 165 基、山腹工 2 箇所、床固工等 28 箇所が整備済みです。下に代表的な完成施設を載せております。

事業の効果等は、土砂・洪水氾濫及び土石流による被害の防止・軽減です。

事業の投資効率性は、平成 29 年度の前回評価と比較して、事業全体の B/C は 2.2 から変化していません。

総便益については、現在価値化との関係や資産単価が上昇していることなどにより、増加しております。

また、総費用についても、現在価値化により増加しております。

以上のことから B/C は前回から変化していないものと考えられています。

6 の概要図に概要の施工箇所を示しております。

対応方針の原案としましては、以上の内容から事務局案といたしましては、本事業は現段階においても、その事業の必要性、重要性は変わっていないことから、事業継続として諮らせていただきました。

続きまして、三つ目の一般国道 16 号 八王子～瑞穂拡幅について説明いたします。7 ページを御覧ください。

一般国道 16 号 八王子～瑞穂拡幅は、昭和 47 年度に事業化した東京都八王子市左入町から東京都西多摩郡瑞穂町二本木に至る延長 14.6km の 4 車線化及び 6 車線化する拡幅事業であり、全体事業費は約 947 億円で事業を進めています。

今回、事業再評価上の事業期間の延伸がありますが、基準値以内であり一括審議としています。

事業の進捗状況は、平成 29 年度までに全線 14.6km の平面拡幅事業は完了し、用地取得率も 99%になっており、現在は残る立体化の整備計画について、調査設計を進めております。

事業の投資効率性は B/C 1.1、残事業 B/C は 1.5 です。

次の参考資料 1 を御覧ください。

事業対象区間の道路構成を示したものです。今回の区間は平面区間、立体区間で構成されており、一部区間で用地取得中のところがございます。

次に、参考資料 2 を御覧ください。国道 16 号の旅行速度を示したものとなります。速度分布を見ていただくとおり、平面拡幅事業を整備後も旅行速度の低域箇所が確認されてお

り、引き続き、立体の必要性について検討を進めることとしております。

また、事業全体の B/C についてですが、現在のマニュアルでは先ほど御説明したとおり、上段の表、費用便益 1.1 でございます。改定前の原単位を用いた費用便益は 1.1 でございました。

以上の内容から事務局案といたしましては、引き続き立体化の検討を進めるべく、事業継続として図らせていただきました。

続きまして、四つ目の一般国道 468 号首都圏中央連絡自動車道（茂原～木更津）について説明いたします。10 ページを御覧ください。

首都圏中央連絡自動車道（茂原～木更津）は、平成 4 年度に事業化した千葉県茂原市石神から千葉県木更津市犬成に至る延長 28.4km の高規格幹線道路事業であり、全体事業費は約 2,198 億円で事業を進めています。

今回の事業再評価は、事業費の増及び事業期間の延伸はございませんので、一括審議としています。

事業の進捗状況は、平成 25 年 4 月までに全区間で暫定 2 車線整備済みであり、用地取得率も 99% となっています。残る用地につきましては、事業進捗に合わせ必要な用地取得が行えるよう鋭意進めてまいります。

今後、暫定供用後の交通状況を鑑み、全線 4 車線整備の検討を進めていきたいと考えております。

事業の投資効率性は、B/C1.1、残事業 B/C は 4.4 です。

次の参考資料 1 を御覧ください。

事業評価対象区間の進捗状況と道路構造を示したものです。今回の評価対象区間は山間部であるため、土工区間、橋梁区間、トンネル区間で構成されており、一部の区間で用地取得中のところがございます。

次に、参考資料 2 を御覧ください。圏央道の整備効果についてです。圏央道の整備により、新規工場の立地が促進されているとともに、水産業の都内ルートの短縮による所要時間の短縮が確認されています。

また、事業全体の B/C についてですが、現在のマニュアルでは先ほど説明したとおり、上段の表、費用便益 1.1 でございます。改定前の原単位を用いた費用便益は 1.02 でございました。

以上の内容から事務局案といたしましては、鋭意事業進捗が図られていることから、事

業継続として図らせていただきました。

一括審議案件の説明は以上でございます。

○久保田委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、ただいま御説明のありました一括審議案件4件、それから、その前に砂防事業（水系）における費用対効果分析の御説明がありました。これらにつきまして、御質問、御意見がございましたら、よろしく願いいたします。いかがでしょうか。

特によろしゅうございましょうか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 それでは、御説明のありました一括審議案件4件につきまして、継続という判断をさせていただきます。ありがとうございました。

#### ■再評価案件（重点審議案件）

○久保田委員長 続きまして、次第に沿いまして、再評価案件（重点審議案件）でございます。

まず、官庁営繕事業の評価手法ということで、小石川地方合同庁舎についての御説明をお願いいたします。

○営繕部（神鳥） お待たせいたしました。営繕部調整課長の神鳥です。よろしくお願い致します。

官庁営繕事業の評価は今年度初めてとなりますので、この評価手法につきまして、資料3を用いて説明させていただきます。

まず、表紙をめくっていただいて、1ページ目を御覧ください。

官庁営繕事業は、事業評価実施要領において評価手法が定められておりまして、B/Cは用いず、事業計画の必要性、合理性、効果の三つの項目で評価を行ってございます。

2ページ目を御覧ください。もう少し具体的な内容になります。

評価手法の概要図になります。

一つ目の事業計画の必要性ですが、左側に記載してございまして、現在の建物に対して指標に基づき評点を算出しています。

現在の建物に老朽、狭あいなどの問題が多く生じているほど評点は高くなります。

2点目の合理性については、本事業を実施した場合と同等の性能が得られる代替案を想定し、本事業とコスト等を比較することによって、本事業計画が合理的であるかどうか評価いたします。

三つ目、効果については、B1評価とB2評価に分かれています。B1については、本事業計画が適正な規模や適切な執務空間など、行政業務を行うための必要な基本性能を満たしていることを確認いたします。B2については、自然エネルギーの利用やユニバーサルデザインなど、官庁営繕の各種施策に基づく付加機能が本事業計画の中に含まれていることを確認いたします。

3ページを御覧ください。

もう少し具体的な内容です。事業計画の必要性を評価する際の指標、具体の点数表がございます。表の左端に計画理由がありまして、上から老朽、狭あい、借用返還の順に並んでおり、該当する内容に応じて付与する点数が決められています。メインの計画理由を評点に、サブとなる計画理由の評点を0.1倍したものを足し合わせていきまして、合計が100点以上になることを確認いたします。

4ページ目を御覧ください。

合理性の確認方法になります。

代替案としまして、現在生じている不具合等を解消するための単独建替や改修・増築、民借等による手法の有無を確認し、その中で最も有利な代替案と本事業を実施した場合の総費用を比較します。一応、事業案の総費用が代替案の総費用を下回れば、本事業に合理性があるものとして100点をつけます。

5ページ目を御覧ください。

効果のうちB1、業務を行うための基本機能の指標についてです。

位置、規模、構造の観点から、業務を行うための基本機能を満足しているか評価する際の点数表になります。

表の左側に項目があり、上から、用地の取得・借用、災害防止・環境保全の順に並んでいます。それぞれの項目において係数を割り当てて、その係数を全て掛け合わせて最後に100を乗じた数字が100点以上になることを確認いたします。

最後に、B2でございます。次のページを御覧ください。6ページ目になります。

評価項目は、地域性、環境保全性、木材利用促進、ユニバーサルデザイン、防災性の5

項目があり、それぞれ官庁営繕の施策に基づく取組が本事業の中で計画されているかどうかを確認いたします。

官庁営繕事業の評価手法の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。

では、個別の案件の御説明の前に、今の評価手法について何か御質問がありましたら、今受け付けたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですか。

[「はい」という声あり]

○久保田委員長 では、この評価手法によりまして、評価いただいた案件についての御説明をお願いします。

○営繕部（神鳥） 引き続きまして、資料4の御説明をさせていただきます。

小石川地方合同庁舎でございます。

表紙をめくっていただきまして、次のページが目次となっております。

まためくっていただきまして、1ページ目を御覧ください。事業概要です。

本事業は、右下の位置図にありますように、黄色い点が既存建物でして、それら点在している国の行政機関の老朽、耐震性の不足等の解消のため、集約立体化を行うための事業でございます。

また、文京区施設の区立認定こども園と清掃事務所との合築により一体的に整備するものでございます。

事業計画地は、東京都文京区でございます。

延床面積は、東京都部分として約4,100㎡、文京区部分と合わせた全体は約9,400㎡となり、鉄骨造（一部鉄骨鉄筋コンクリート造）地上5階地下2階建となっております。

スケジュールとしては令和7年度を目指しておりまして、本年度は平成29年度の新規事業採択から5年目となるため、再評価となっております。

事業費は約35億円で、ほかに合築のための文京区の予算などを含め、事業実施を予定しております。

2ページ目を御覧ください。

新庁舎の配置図・完成予想図です。敷地東側に小石川後樂園がありまして、前面道路と後樂園の境界の下に大江戸線が走っております。

敷地内には現在使われていなかった建物がございまして、その解体を含めて事業を行うものでございます。

庁舎は高さを押さえるなど、後楽園などから景観に配慮したものとしています。

新庁舎敷地の隣、認定こども園の園庭となる部分につきましては、文京区の事業ですが、関東地方整備局が受託により事業執行を予定しております。

次のページを御覧ください。3ページ目です。

新庁舎の代表階の平面図と階構成でございまして。上はワンフロア分の平面図を載せてございます。少し縦側に柱間隔を長くして、事務室のフレキシビリティを確保する計画となっております。下の階構成でございまして、低層部分に文京区施設、上階部分に国の施設を配置してございます。

次のページ、4ページ目を御覧ください。事業の背景です。

小石川税務署は築50年以上経過し、新宿地方合同庁舎は築40年以上経過しており、老朽化による不具合が生じています。また、耐震性能不足により、大規模地震時に倒壊・崩壊のおそれがあります。

自衛隊の台東出張所は民借施設のため、借用返還の必要があります。

このほか表に記載のとおり、狭あいや施設の不備といった不具合も生じています。

5ページ目を御覧ください。本事業が採択された経緯です。

本事業は、庁舎等の売却、有効活用を図るという閣議決定の基に、有識者会議から提案がなされた移転・再配置計画の一つでございまして。

なお、新宿地方合同庁舎については、以前は新宿区にある別敷地で更新計画となっておりますが、移転予定であった敷地内既存庁舎の継続利用が決まり、計画が見直され、当該敷地への移転となっております。

また、先ほど御紹介したように、まちづくり等への貢献に寄与するため、文京区施設を含めた一体整備を行うものとなっております。

6ページ目を御覧ください。続きまして、事業の進捗状況と見込みです。

今回、重点審議が必要となった理由でございまして、事業費の増加と事業の進捗の遅れ、この2点について御説明させていただきます。

1点目の事業費につきましては、全体計画額が新規採択時は約30億でしたが、35億円に増加しております。事業費の主な増額理由ですが、杭仕様と施工方法の見直しとして4.8億円となっております。詳細な設計を行ったところ、東側道路下に通っている大江戸線

との近接協議の結果、また、執務室の柱スパンの検討などを行った結果、杭の径や長さ等に仕様の見直しが生じました。

具体的には、杭の長さが約10mのものから最大19mのものまで、太さは約1mのものから最大2m程度となり、大型重機での施工が必要となりました。当初、地下底部に降りて重機が杭の施工を行うことを想定しておりましたが、杭仕様の見直し、大型重機となったため、地下に重機を降ろさず、地下部分を埋め戻し、地上より杭施工を行う計画に見直しを行いました。このため増額となったものでございます。

2点目としまして、その他の増額理由としまして、消費税の引き上げに伴う増加となっております。

次の7ページ目を御覧ください。続きまして、事業進捗の遅れについて御説明させていただきます。

期間としましては、当初6年を想定していたものが8年になってございます。上部が新規採択時、下部が現在のスケジュールとなっております。

主な変更理由ですが、前ページで御紹介したように、杭仕様・施工方法の見直しなどに伴う検討などに時間を要した点と、もう1点、隣地の園庭部分の追加対応がございまして、園庭部分につきましては、一番下に記載しておりますが、文京区より園庭内の既存園舎の解体や管理棟新築等の追加の要望がありまして、設計に追加時間を要したところでございます。

これらに伴いスケジュールを再検討した結果、既存建物の地上部等の解体を先行し、結果としまして、全体工期は2年程度の延長となったものでございます。

なお、先ほどの杭工事の増額につきましてですが、先行工事で先行した解体工事の中で埋め戻しとして費用を約2億円ほど行っておりまして、残りの本庁舎工事で掘削等を行う予定となっております。

契約としては工事を分けてございますが、評価の結果には影響はございません。

中段のスケジュールに戻りますが、設計業務は令和3年度に終了、既存建物の地上部等の解体工事は今年度の8月に完了しております。新庁舎の工事は、現在、令和7年10月末工期と設定しまして、契約手続中でございます。

次のページを御覧ください。8ページ目でございます。ここからは評価手法に基づく評価結果についての御説明です。

1点目の事業計画の必要性に関する評価でございます。こちらは新規採択時から変更は

ございません。平成 29 年度の新規採択時と同様、合計点 122.1 点で 100 点を上回っているところでございます。

こちらが必要性に関する部分の現在の建物の老朽化の状況の写真の御紹介になります。

こちらのページは小石川税務署の老朽化の状況でございます。

次のページ、10 ページ目、こちらが新宿地方合同庁舎の老朽化の状況でございます。

続きまして、11 ページ目でございます。こちらは小石川税務署と新宿地方合同庁舎の構造体の耐震性能不足を示した評価値でございます。左側が現在の建物の数値、右側が耐震性能の目標値となっております、目標値よりも下回っておりまして耐震性能不足という状況でございます。

続きまして、12 ページを御覧ください。合理性の評価です。

事業案と代替案の総費用について、再評価時点の情報に基づき、改めて算出しております。

分析期間は、庁舎建設期間及び維持管理期間の 50 年間でございます。

社会的割引率の 4 % を用いて現在価値化を行い費用を算定しております。

採用した代替案は右側に記載しております。

小石川税務署は建替、新宿地方合同庁舎は増築、自衛隊の出張所は賃借を継続するという考え方で、新規採択時から変更はございません。

今回、改めて新しい単価等を用いて比較した結果、事業案が安価であり、合理性があると認められます。

13 ページを御覧ください。効果の B 1 評価でございます。こちらでも新規採択時から変更はございません。合計点 121 点で 100 点を上回っております。

続きまして、14 ページを御覧ください。B 2 評価でございます。こちらについては新規採択時から 1 か所計画の見直しがございます。

三つ目の項目、木材利用促進の評価でございます。

新規採択時評価につきましては、自転車置き場の木造化を想定しておりました。今回、敷地が狭く、設計において建物配置を検討した結果、庁舎と合築する計画となったため、自転車置き場の木造化がなくなっております。

確保する性能としましては、内装の木質化を図ることで必要な性能水準を確保しております。

このほかの項目に変更はございません。以上のことから付加機能が発揮される見込みで

ございます。

こちらが効果に関する評価の環境技術の導入のイメージでございます。

16 ページは、木材利用、下はユニバーサルデザインのイメージ写真でございます。

17 ページでございます。今後の対応方針の原案でございます。

事業の必要性等に関するの視点については、事業計画の必要性、合理性、評価について、指標に基づく要件を満たしております。

事業進捗の見込みの視点につきましては、既存建物の地上部等の解体につきましては、8月に完了しており、新庁舎工事は、現在、契約手続中でありまして、令和7年度完成を予定しております。

見直したスケジュールにより現在は順調に進んでいる状況でございます。

以上のことから、本事業につきましては、引き続き事業を継続することが妥当と記載させていただいております。

説明は以上でございます。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。

ではただいまの説明につきまして、御意見・御質問等ございましたら、お願いいたします。

古関委員、お願いします。

○古関委員 スライドで言うと6枚目の杭仕様・施工方法の見直しによる工事費の増額についてちょっと質問させてください。

口頭で具体的な内容を御説明いただきましたが、詳細設計を行うまで、地下鉄への影響というのは考慮していなかったのでしょうか。当初の工事費の算定に当たって。

○久保田委員長 お願いします。

○営繕部（神鳥） 御質問につきましてですが、当初計画した段階では見込んでいなかったというのが実情でございます。

既存の建物の仕様等を確認して、当時計画を行っていたというところでございます。

地下鉄はその既存の建物より後に造られた地下鉄だったということで、そこに対する影響というのが前の建物は考慮されていなかったという状況でして、そこは詳細設計をしていく中で、新たな構造物に対する対応をしなければいけなくなったというような状況でございます。

○久保田委員長 いかがでしょう、古関先生。

○古関委員 よく理解できました。ありがとうございます。

○久保田委員長 鈴木先生、どうぞ。

○鈴木委員 横浜国大の鈴木です。

中身の話とはちょっとずれるんですけど、8ページ目の事業の評価で、100以上だと必要性があるということなんですけれども、これ各項目満点というのはこれ何点なんですか。

老朽は80、あ、ここに書いてある。

○久保田委員長 一応、御説明をお願いします。

○営繕部(神鳥) 事務局でございます。お答えさせていただきます。

資料3の3ページを御覧ください。3ページのところがこちらの必要性の評価になってございまして、ちょっと説明が十分にできておらず、申し訳ありません。

○鈴木委員 何ページですかね、すみません。これ3ページ。

○営繕部(神鳥) 3ページでございます。

○久保田委員長 資料3ですね。

○鈴木委員 資料3、これではない。

評価手法のほうですね。すみません、こっちでした。どうぞ。

○営繕部(神鳥) 一番上に項目がそれぞれ並んでおりまして、一番左の灰色のところですね、計画理由、その後、内容、評点とありまして、その次から100という形で数字が振られているかと思います。こちらの部分が点数のところになってございます。

老朽につきましては現存率というものがございまして、かなり老朽化している状況によってはその点数が下がってくるというものですが、それは50%以下、かなりひどくなっている状況であれば100点をつけるというような状況でございます。

そのほか同じように100点のない項目もありますが、それぞれ点数を振り分けていきまして、今回、既存庁舎が三つございますので、それぞれ三つの評価を行って、面積ごとに重み係数をかけて点数を出したものが先ほどのものになってございます。

○鈴木委員 先ほどのやつは2.4とか2.1とか4.0とか、これは今の表だと40~100点までが載っているんですけど、この辺はどういうことなんですか。

○営繕部(神鳥) 今回、メインの理由としまして、老朽の部分をメインとしております。その他サブの理由につきましては、こちらの資料3の先ほどの3ページの左下をちょっと御覧いただきますと、従要素、サブの理由につきましてはそれぞれ10%を加えた点数を合

計して評価しております。

○鈴木委員 評点の10%、ああ、主要素は老朽で100点なので、その10%がそれぞれその他の変更理由に割り当てられているということですか。

○営繕部（神鳥） はい。

○鈴木委員 なるほど。ということは、ほかは全部10点満点のうち、2.4とか2.1とかというのが加わっていくということですか。

○営繕部（神鳥） 御認識のとおりでございます。

○鈴木委員 そうすると、結構これ100というのは容易に超えるものなんですか。

これ、ちょっと僕は経験がないんですけど、計画とか整備計画で満点がついていて、それで20点で、これはそれなりに超えるものなんでしょうか。

○営繕部（神鳥） 超えやすさで言うとちょっと申し上げにくいところがございますが、官庁施設はかなり老朽化した施設で。

○鈴木委員 そうですね、大体、老朽化がメインですね、理由としては。

○営繕部（神鳥） そういった施設もございますが、ほかの手法等、耐震安全性の項目ともありますけど、ほかの手法等で改修とかでフォローできている場合には、なかなか100点を超えないということが多い状況でございます。

○鈴木委員 分かりました。

すみません。それで次の13ページも同じように、資料の3の5ページに載っていると今分かったんですけど、これ係数を掛けていくというのは、どういう意味なんでしょうか。要は足していったらなんぼ超えるというのは、何となくそうかなと思ったんですが、これは全ての係数を掛けていきますよね。これだと1以上必ずどこかがあれば必ず超えてくるので、これどういうふうに御判断されているのかなと思ったら、これもここに資料にあるこの0.5から1.1、これを掛けていくことですよ。

○営繕部（神鳥） こちら計算方法につきましては、資料4の13ページを御覧いただきますと、具体的にはこの令和4年度の再評価時の係数、上から1.1、1.0となっておりますが、それを全て掛けていきますと、単純に1.21。

○鈴木委員 そうですね。

○営繕部（神鳥） それに100を掛けたものが121ということで結果になります。

それぞれの係数の中身ですが、そちらは資料3の5ページにございまして、それぞれの係数の考え方がございます。それぞれ当てはまるものがありまして、内容によっては1以

下の係数もありますので、100点を下回る可能性があるというものでございます。

○鈴木委員 これ空欄はもう当てはまらないということでしょうか。例えば、一番上だと用地だと1.1の1.0、その次は0.5までないですね。

○営繕部（神鳥） おっしゃるとおりで、三つのいずれかから選ぶということになります。

○鈴木委員 ああ、そうなんですか。この1きわぐらいが多分効きますよね、結局。多分、0.5 なんだったら半分になっちゃうから、多分そういうのは議題に上がってこないと思うんですけど。ああ、そうなんですね。この辺というのはもう前から使われている資料、指標なんですか。

○営繕部（神鳥） はい、おっしゃるとおりで前から使われている指標でございます。

○鈴木委員 分かりました。ちょっと見てみます。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。

ほかはいかがでしょうか。よろしゅうございましょうか。

それでは、本案件の対応方針としましては、継続ということによろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 ありがとうございます。では、そのようにさせていただきます。お疲れさまでした。

#### ■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 続きまして、港湾整備事業を議題といたしますので、御担当の方、御準備をお願いします。

では、先ほどと同じく、評価指標の御説明からまずお願いいたします。

○港湾計画課長 港湾空港部港湾計画課の土佐でございます。よろしくお願ひいたします。

まず、資料5で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

ページをめくりまして、1ページ目でございますが、こちらは第1回の事業評価監視委員会でも御提示させていただきました、港湾事業の効果発揮の具体的なイメージということで、各施設が一体的に整備されて初めて効果が発揮されるという図でございます。

2ページ目でございますが、今回のプロジェクトの特定というところでございます。

後に資料6でも説明致しますが、1番の国際海上コンテナ整備プロジェクト、こちらが主となりまして、ほか4プロジェクト、航路整備、泊地整備、臨港道路整備、最後に耐震強化施設のプロジェクト、これら五つのプロジェクトが合わさった今回のプロジェクトになっているということでございます。

資料の3枚目でございます。

費用対効果分析の基本的な考え方について、便益の考え方は大きく四つございます。①のターミナル新設による輸送コストの削減便益。②の大水深岸壁整備による輸送コスト削減便益。3番目でございますが臨港道路整備による輸送コスト削減便益。四つ目が大規模地震輸送コスト削減便益。これらで費用対効果の算出を行ってございます。具体につきましては、資料6で御説明させていただきます。

以上、説明を終わらせていただきます。

○久保田委員長 ということですが、もし、この段階で委員の皆様から御質問などございましたら。

では、よろしければ、具体的な案件ですね、重点審議です。東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル整備事業につきましての御説明をお願いいたします。

#### ■再評価案件（重点審議案件）

○東京港湾事務所長 それでは、プロジェクトについて説明させていただきます。東京港湾事務所の加藤と申します。

では、ページめくっていただいて1ページ目を御覧ください。

事業の位置ですけれども、東京港のうち中央防波堤外側地区の二つの岸壁と、そこにアクセスするための臨港道路が主な整備内容となっております。

では、2ページ目を御覧ください。東京港の内容について御紹介させていただきます。

東京港は、外貿コンテナ取扱個数が23年連続で我が国第1位となっております。左下の図のように北米、欧州など数多くの港と定期航路で結ばれております。

右下のグラフが東京港の品目別取扱比率となっておりますが、輸出では再利用資材や化学工業品を、輸入では衣類とか電気機械類を取り扱っておりまして、首都圏の経済を支え、かつ日常生活を支える港として重要な役割を担っているというところです。

では3ページ目を御覧ください。事業の目的ですけれども、事業の目的はこの上の四角

枠で囲んでおります①から④になります。こちらにつきましては、次のページ以降で具体的に御説明させていただきます。

計画の概要ですけれどもY2、Y3と呼んでおります岸壁二つと、そこにアクセスするための南北線と呼んでおります臨港道路となっています。臨港道路南北線は沈埋トンネル構造となっており、こちらとY2の岸壁につきましては既に供用を開始し、これからY3の整備に着手するということです。

では事業の目的の一つ目といたしまして、コンテナ貨物増加への対応について御説明します。

東京港のコンテナ貨物取扱量は、堅調に増加しております。令和3年度の速報値だと432万TEUということとなっています。既存のコンテナターミナル（品川・大井・青海・Y1）とありますが、これは既に想定された貨物取扱能力を超過している状況となっています。そのため新しいコンテナターミナルY2、Y3を整備することにより、東京港全体の貨物の取扱能力を向上させたいというのが目的の一つです。

次に、5ページ目を御覧ください。目的の二つ目といたしまして、コンテナ船大型化への対応がございます。国際海上コンテナ貨物の増加に伴い、コンテナ船の大型化が推進されてございます。その結果、基幹航路では16mの岸壁水深を必要とする8,000TEU級以上のコンテナ船の割合が北米航路では8割以上、欧州航路では9割超えというふうに増加しているところです。このため、水深16mを有するY2とY3の整備によりまして、8,000TEU級以上のコンテナ船の寄港に対応したいというのが目的の二つ目です。

では、6ページ目、目的の三つ目になります。周辺道路の交通混雑の緩和に対応というものです。

こちらの左下の地図の赤い線、青海縦貫線というものが既存の道路となりますけれども、こちらY2整備の進展に伴い、渋滞が発生しているというような状況でした。ですが、令和2年6月に南北線の開通した結果、混雑が緩和されまして、背後圏との円滑な交通ネットワークが確保されたところです。

今後、Y3とまたそれに伴う物流拠点の整備が進んでいきますが、これに伴う車両等の増加にも南北線は対応していくということが期待されています。

では目的の四つ目、こちらは大規模地震時における幹線貨物輸送機能の確保です。

大規模地震の発生は、首都圏の経済活動に大きな影響を及ぼすこととなります。

東京港のコンテナターミナル（16バース）の中で、現在耐震強化が済んでいるものは大

井4・5・6号とY2のみとなっています。

このプロジェクトの中で整備しておりますY2・南北線も耐震強化施設として整備しておりますが、これに加えてY3を加えることによって、大規模地震時においても輸送機能を確保できるということが期待されるものです。

では、事業の進捗状況と今後の予定となります。

今後、Y3岸壁を整備していくわけですが、上の図はY3岸壁の構造です。既設の護岸がありまして、その前に栈橋構造の岸壁を造ります。

また既設の護岸に対しましては、耐震強化のために地盤改良を施すというものです。

Y3については設計条件の変更により、施工数量等が増えまして、事業期間を延長したいということです。平成29年度の評価時では、令和6年度の完了を見込んでおりましたが、現在は令和9年度まで完了がずれ込む見込みとなっております。

こちらは主な事業費増加の要因となっております。

背後護岸に関する事項として56億円、ジャケット式栈橋に関する事項として124億円、その他の要因として99億円ということで、合計279億円の増加ということを見込んでおりますが、これらの理由につきまして、背後護岸に関するもの、ジャケット式栈橋に関するものについて、次のページから御説明いたします。

10ページ目を御覧ください。まず背後護岸に関する事項です。

平成23年3月の東北地方太平洋沖地震を受けて、平成25年12月に長期的な防災・減災対策の対象とする地震が見直されました。それが右側の地震動となっております。この地震動を用いてY3の設計をやり直したというのが下のカラフルなグラフです。当初の地震動を用いた場合は、この緑色の線がここにありますが、地震動を変えた場合、この右側に赤い線が深い位置で発生しているということで、地震動が大きくなった結果、より深い位置で液状化が発生する懸念があるということで、地盤改良の深度を増深するということにしました。

またこれまで想定していたサンドコンパクションパイルという地盤改良工法では、岸壁の性能規定を満たさないということから、その地盤改良工法も変更するということが、こちらが増額の要因となっております。

次にジャケット式栈橋に関するものです。11ページを御覧ください。

新たな設定地震動を用いて構造解析を実施した結果、ジャケット式栈橋の鋼管杭の応力不足が確認されたため、鋼管杭の本数を増して構造的に強化する必要があるというもの

です。

またこれに伴って、ジャケット、この上に被せている部分の基数を増やすとともに、レグ（脚）やブレース（斜材）といった部材の詳細が変わりました。これが増額の要因の一つとなっています。

さらに平成 30 年 5 月に「港湾の施設の技術上の基準・同解説」が改訂されました。これにより、ジャケットを支えるこの鋼管杭の耐力評価方法が変更されました。具体的には大口径で肉厚が薄い鋼管杭の局部座屈を考慮した式というふうに変ったわけですが、これによりまして鋼管杭の肉厚や材質を変更して強化する必要があるというのが増額の要因となっております。

では、事業の評価で費用対効果分析です。

総便益につきましては、先ほど冒頭に御説明した①～④を計上しております。

総費用といたしましては、建設費、再投資費及び維持管理費を計上しておりますが、この結果、前回平成 29 年度の再評価では、B/C 4.0 と算定されておりましたが、今回 2.8 となります。

では、13 ページから便益の概要について御説明いたします。

まず、①です。ターミナル新設による輸送コスト削減とありますが、ここで Y 2、Y 3 を整備しない場合は、他港に大きな船が寄って、ここで荷物を降ろして、東京の背後圏に陸送するということとなります。ですので、Y 2、Y 3 整備により削減される輸送コストというのを便益として計算しているというものです。

②番目ですけれども、こちら大型コンテナ船寄港による海外トランシップ回避です。例えば Y 2、Y 3 が整備されない場合は、海外の港、ここでは釜山港を想定しておりますけれども、釜山港に行って小さな船に荷物を積み代えて東京港に運んでくるということになります。これが Y 2、Y 3 の整備により削減される輸送コストというのを計上しているというものです。

14 ページに行きまして、③番目といたしまして、臨港道路整備による輸送コスト削減です。南北線の整備により交通の分散化が図れます。このため陸上輸送コストが削減されることから、このコスト削減額を便益として計上しているというところです。

最後、④番目といたしまして、大規模地震時の輸送コスト削減です。東京港が被災してしまった場合、他の地域にあって荷物の受入余力がある他港でこのコンテナ等の荷物を降ろして、東京の背後圏に運ぶということになりますが、Y 2、Y 3、南北線といった耐震

強化施設があることによって、大規模地震時でも東京港の輸送機能というのを維持することができることから、このコスト削減額というのを便益として積んでいるというところですね。

15 ページに行きまして、以上、便益の御説明をしましたが、この結果、B/C が 2.8、残事業、主に Y 3 の整備に係るものとしては、B/C 11.5 というふうに計算してございます。

16 ページに行きまして、東京都知事から御意見をいただきましたので載せております。本事業は重要な事業であると評価いただいております。このため継続は不可欠であり、供用に係る整備については、令和 8 年度までの完了を目指して、確実に予算を確保・執行されたい。なお、実施に当たっては、引き続き東京都と連携してコスト縮減に取り組むとともに、厳格な工程管理を実施されたいという御意見をいただきました。

以上、事業の説明をさせていただきましたが、本事業を引き続き継続することが妥当と考えております。御意見をよろしく申し上げます。

○久保田委員長 ありがとうございます。

では、御意見・御質問ありましたら、お願いいたします。

鈴木先生、どうぞ。

○鈴木委員 横浜国大の鈴木です。御説明ありがとうございました。

6 ページ目のところで南北線が完成して、開通後ということはかなり緩和がされたと思っただけですが、今度 Y 2、Y 3 が完成すると当然交通量が増し、南北線開通前のように戻ってしまわないか、この辺りはどのようにお考えなのでしょうか。

○久保田委員長 お願いします。

○東京港湾事務所長 御質問ありがとうございます。

南北線の開通に当たりましては、この Y 2、Y 3 を整備するという見込んでやっておりますので、供用後も青海縦貫線がこれまでのように元に戻るというふうには見込んでございません。

○鈴木委員 両方で賄って、増えたとしても以前のようにはならないと、そういうことでしょうか。

○東京港湾事務所長 はい。また東京都のほうでは、この Y 2、Y 3 が整備された後に埠頭再編というものを検討してございまして、交通の状況も変わってきますけれども、いずれにせよ、この南北線はどのように埠頭が再編されても交通混雑に寄与できるというふうに考えています。

○鈴木委員 分かりました。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。

朝日先生、どうぞ。

○朝日委員 質問させていただきます。

12 ページの便益の考え方を御説明いただいて、その後、13 ページ、14 ページのところ  
でよく分かったんですけども、今回、便益が減っているのは、単純に取扱量とか交通量が  
減っている見込みになっていたということによろしいですか。

○東京港湾事務所長 御質問ありがとうございます。

今回の便益が減っている件につきましては、Y3 供用開始後の令和9年からの便益を計  
上してございますのと、Y2、Y3 で扱う8,000TEU 級以上の船がどれぐらい着くかという  
量も変わっておりまして、そういうところが便益の減につながっているというところ  
です。

○久保田委員長 ありがとうございます。

そのほかございますか。よろしいですかね。

それでは、ただいまの案件につきましては、継続という対応でよろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 ありがとうございます。では、そのように対応させていただきます。  
お疲れさまでした。

#### ■再評価案件（重点審議案件）

○久保田委員長 続きまして、道路ですね、重点審議案件が幾つかありますが、次の3件、  
日野バイパス（延伸）、日野バイパス（延伸）Ⅱ期、八王子南バイパス、いずれも一般国道  
20号でございますので、一括して評価を行いたいと思いますので、御準備ができましたら、  
御担当の方、よろしく申し上げます。

○栗原相武国道事務所長 それでは、国道20号の日野バイパス（延伸）、日野バイパス（延  
伸）Ⅱ期、八王子南バイパス、この3件の事業について御審議のほうをお願いしたく御説  
明さしあげます。

私、相武国道の所長の栗原と申します。どうぞよろしくお願いたします。

三つの事業を御説明しますので、ちょっと時間が長くなるかもしれません。御了承いただきたいと思ひます。

それでは、1 ページを御覧ください。事業の概要を御説明申し上げます。

日野バイパス（延伸）、日野バイパス（延伸）Ⅱ期、八王子南バイパスにつきましては、起点が川辺堀之内から終点、八王子市南浅川町までの区間 14.9km のバイパスでございます。3 事業一体となりまして、圏央道とのアクセス強化、国道 20 号の混雑緩和、沿線の経済活動支援を目的としたバイパスとなっております。今回は 3 事業とも再評価の対象としております。

各事業の概要を個別に御説明いたしますと、日野バイパス（延伸）は平成 17 年度に事業化してございまして、前回評価時 310 億円の事業費でございますが、今回、事業増について審議いただきまして、340 億円の見込みでございます。

日野バイパス（延伸）Ⅱ期、こちらにつきましては、平成 29 年に事業化させていただいております。前回評価と今回、事業費についての変更はございませんが、事業期間を令和 8 年から令和 14 年、この 3 事業を一体と同時に供用する事業期間ということで、期間の見直しをかせさせていただいております。

それから、八王子南バイパスになります。平成 9 年に事業化させていただきまして、前回評価時で 1,562 億円でございます。今回、事業費の増に対して審議いただきまして、2,142 億円事業ということで見込んでございます。

続きまして、2 ページです。事業の経緯、事業の進捗状況等を説明させていただきます。

まず、事業の経緯でございます。

八王子南バイパス、日野バイパス（延伸）、日野バイパス（延伸）Ⅱ期と、こういった順番で事業化させていただいているところでございます。

こちらのほうは圏央道の開通に伴いまして、先に八王子南バイパスを事業着手させていただきました。

次、日野バイパス（延伸）と（延伸）Ⅱ期につきましては、周辺の土地区画整理事業と関連してございまして、その事業も含めた形で整備を進めております。

現在、用地取得、工事を共に進めているような状況でございます。

なお、八王子南バイパスにつきましては、圏央道の開通とほぼ同時期、平成 22 年に、この 4 工区、2.6km について部分的に開通させていただいております。3 工区の 0.3km、こ

ちらも暫定で供用させていただいている状況でございます。

次、3ページです。用地の取得状況等について御説明さしあげます。

前回評価時からの比較でございます。日野バイパス延伸部につきましては、98%の用地取得となっております。

右上のほうに工事の写真がございますけれども、現在、暫定2車の工事をやっているところになります。

それから、八王子南バイパスのほうです。全体で用地取得は98%になってございます。

現在、この左上に写真がございますけれども、こちらのほうの状況のとおり、工事を3工区の部分ですね、2.5kmの区間の工事を全面的に展開しているような状況になっております。

(延伸)Ⅱ期につきましては、平成29年事業化ということで、今回は7%の用地取得状況となっております。

4ページでございます。社会情勢等の変化と申しますか、現道の交通状況等についての御説明でございます。

国道20号に関しましては、上り線、下り線とも時間に関係なく、この赤色の部分になりますけれども、渋滞が発生しているというような状況になってございます。

また、下のグラフになりますけれども、東京都の平均事故率よりも高い事故発生率の交差点が複数存在しているという状況になってございまして、このバイパス三つが整備されますと、交通渋滞の緩和、交通事故の減少が見込まれるということで考えております。

次、5ページになります。

まちづくりと地域との連携ということでございますが、八王子のこの三つのバイパスにつきましては、着色させていただいているとおり、七つの区画整理事業が沿線で展開されておりまして、このまちづくりと連携した道路整備を行っている状況でございます。

6ページから日野バイパス(延伸)3.8kmの区間になりますけれども、こちらの事業費の変更について御説明さしあげます。

3点について30億円の増額ということで考えております。詳しくは次のページから御説明させていただきます。

まず最初に、埋蔵文化財本調査に伴う増額でございます。21億円ということです。前回評価時ではこの白の部分、1mの深さで縄文時代から近世に至る遺構検出ということ想定しておりましたけれども、本調査の進捗に伴いまして、平均1.8m程度の調査が必要に

なったということで、一部では旧石器時代の遺構も検出されまして、より深い調査が必要になったということで、21億円の増を見込んでいます。

続きまして、8ページ、支障物検出に伴う変更でございます。

当初地盤改良に、この3.8kmの区間なのですけれども、道路整備に係る地盤改良については、スタビライザー工法といったものを考えてございましたが、こ玉石が出たことによりまして、スタビライザーの改良ができないということから、バックホウによる改良と置換工法に変更ということにさせていただいております。また、住居がこのように沿道に張り付いているということがありまして、固化材の材料について粉塵を抑制するタイプに変更したことによりまして、8億円の増額と考えております。

続きまして、9ページ、道路を整備するに当たりまして、水路の切り回しが追加となったということで1億円でございます。既設水路を断水しまして水路整備を行おうという当初計画でございましたけれども、管理者と協議の結果、通年の用水が必要だということになりまして、このような水路の切り回すような形にさせていただきまして、その対策を取らせていただきました。こちらで1億円の増額となります。

これらの増額を費用便益のほうの評価に反映させまして計算したB/Cは1.3ということになります。事業費の増と事業期間の延伸によりまして、前回よりも0.3ポイント下がった状況になります。残事業費については18.9でございます。

12ページは参考に平成29年度を原単位とした場合の評価を示させていただいております。個別評価の事業費B/Cは1.2ということになります。

13ページに関しましては、日野バイパス（延伸）Ⅱ期の個別評価でございます。

1.5kmの区間になります。こちらのほうは先ほど申しましたように、事業期間の延伸ということになってございます。2.6からB/Cは2ということになります。残事業費で2.1。

15ページには平成29年度を原単位としたB/Cを計算しておりますけど、1.9ということになります。

続きまして、16ページから八王子南バイパスの事業費の変更についての説明になります。

全部で7点の増加要因がございまして、合計で580億円増額ということで考えております。個々に説明させていただきます。

17ページでございます。まず、高架橋の基礎構造の変更でございます。

こちらについては既往ボーリングを基に、橋脚については直接基礎形式ということを考えておりましたけれども、橋脚を建柱するジャスト位置でのボーリングを行った結果、当

初想定していた地盤が不安定であるということが判明しまして、深い支持層まで入れるということになりまして、基礎式に変えさせていただきました。全部で14橋脚ございますので、こちらで30億の増となります。

続きまして、18ページです。擁壁基礎の撤去に関してになります。

こちらについては構造物施工で支障となる擁壁、こちらを撤去する予定になってございますが、こちらについて、当初は圧砕機による破碎ということを考えておりましたけれども、大きな1.6ぐらいの径の基礎が出てきたということになりまして、こちらを小割りで運搬しなくてはならないということから、現場条件の制約もありますので、ケーシングパイプで撤去するといった工法に変更させていただきました。こちらでプラス10億円となります。

続きまして、跨道橋3橋の機能補償道路の追加ということで15億円になります。

当初、3か所の機能補償道路については未計画でございましたけれども、周辺の団地開発が大分進んだといったこともあり、それから、地元の要望等、協議を行った結果、機能補償道路が必要ということになりまして、現況は段のような黄色の区間になってございますので、跨道橋が適しているといったことから、詳細設計を行いまして15億円の増加ということで考えております。

仮に、こちらの部分を盛土構造とした場合に、ボックス上部の盛土の土留めの構造物とか、また、ボックス下部の地盤改良、こちらは杭基礎になっていますけれども、こちらの部分の改良も必要となってくるということで、跨道橋形式が有利ということで考えております。

続きまして、片倉トンネルの鉄道交差部の工法の変更についてでございます。

こちら事業化時点では開削工法で計画していたのですが、開削工法によりますと、周辺の住民への騒音、振動の影響が大きく、また工期も長くなる、そういったことから、列車ダイヤへの変更など、大きな影響が広範囲に及ぶということから、非開削工法へ変更するというように考えております。こちらの工法によりまして、190億円の増額となります。

なお、鉄道交差部につきましては、最小土被りが2m程度ということで、鉄道に対する慎重な施工が必要となりますけれども、詳細な非開削工法の検討に当たりましては、コストを十分に縮減するような検討を進めてまいりたいと思っております。

続いて、堀割構造区間の仮設と構造の変更でございます。八王子南バイパス2工区の

部分になります。

こちらにつきましては、事業化当時、区画整理によります上面道路については未整備な状況でございまして、今回、区画整理事業によりまして、上面道路が整備されたということで、こちらの交通を止めることができないということを考えまして、覆工板による通路を確保し、その下で躯体を使っていくという工法に変更させていただきます。こちらの仮設のほうで 135 億円の増額。

それから、交差道路、市道の集約化が必要と、これは警察と協議した結果になりますけれども、離れた道路ではなく、交差点を集約化する必要があるということで、210 メートルの函渠延長が伸びたということになります。こちらのほうで 5 億、合わせて 140 億の増ということで考えております。

続きまして、残土処分地の変更による増加でございます。当初、工事で発生する掘削土に関しましては、一級河川のほうへ搬出するというので、6 km の運搬を見込んでおりましたけれども、河川事業のほうも進みまして、受入れがちょっと見込めなくなったということから、遠方の処理場のほうに運搬させていただくということになります。こちらのほうで 145 億円の事業増が必要になってくるということです。

なお、土砂搬出のタイミングにおいて、最新の受入先を確認し、工事間利用等調整を行うなど、費用の削減に努めてまいりたいと思っております。

事業増の最後になります。電線共同溝の追加です。

こちらの 2 工区・3 工区の区間につきましては、当初、電線共同溝の計画が未計画でございましたが、八王子南バイパスは、緊急輸送道路に位置づけられているといったことから、占用企業者からの意向も受けまして、電線共同溝の整備計画を策定させていただくべく、電線共同溝に関わる費用で約 50 億の増ということで考えております。

こちらの増額等を考慮した上での B/C でございます。0.97 ということでございます。残事業 B/C については 1.9、平成 29 年度の原単位で B/C を計算した結果では 0.91 ということになってございます。

続きまして、事業の進捗見込みの視点についての御説明です。27 ページです。

八王子南バイパスは、3 工区を中心に、事業を展開しておりますので、引き続き進めていきたいと思っております。

それから、1 工区片倉トンネルの部分につきましては、住宅密集地域となっておりますので、今後実施します詳細設計で環境保全対策や仮設等の事業費の増額が見込まれるといっ

たことから、事業費の精査を進めるとともに、コスト縮減の検討を行うということで進めてまいりたいと思っております。

事業の必要性についての御説明です。まずネットワークの形成です。

八王子方面につきましては、中央道と現道の 20 号の東西軸、それから縦の 16 号の八王子バイパスと圏央道といった道路がございます。これらと、今回の事業で進めるバイパスが一体となりまして、ネットワークの形成がされまして、各方面への連絡性が向上されると期待しております。

続きまして、29 ページ、医療関係についての向上についての御説明です。

八王子南バイパス沿道には、東京医大八王子医療センターというのがございます。日野市から、こちらに向かうまでには 40 分かかりますが、このバイパスが整理されることによりまして、24 分短縮可能となります。

それから、ピンク色で着色された部分、30 分圏域が広がり、61 万人の方が増加するといった結果になりますので、地域の安全安心の向上に寄与するというで考えております。

観光への支援でございます。バイパスの終点部には、高尾山がございます。年間 300 万人が訪れるということで、世界一の登山客が多いということになります。こちらのほう、高尾山までの到着時間につきましては、バイパス利用をしますと 24 分ということで、21 分間の短縮ということで、観光の活性化が期待されると考えております。

それから、続きまして、31 ページですが、中央道が通行止めになったときの代替路の確保でございます。

中央道が通行止めになりますと、この右のグラフのほうになりますが、最大で通常時間よりも 24 分時間がかかるといった状況になってございますが、本バイパスが整備されることによって、交通分散も可能になるということから、代替路にも寄与するというで、円滑な交通の支援ができると思っております。

続きまして、32 ページ、バスの定時性の向上でございます。

八王子市内につきましては、数多くのバス路線が国道 20 号を通行している状況になりますけれども、朝の時間帯では、最大で 10 分等の遅れが生じている状況がございますけれども、こちらのほうがバイパス整備によりまして、定時性の向上と所要時間の短縮が期待されるということで考えております。

費用便益分析でございます。便益の算定時の道路ネットワークに関しましては、この三つ、隣接する事業で一体として効果を発揮すると考えているところから、一体的な評価と

いうことで、便益を算出させていただいております。

便益算定時の道路ネットワークの対象については、この下表のとおりとなります。こちらの方で一体評価をした B/C でございます。1.1 となります。残事業につきましては 2.4 となります。

36 ページには、平成 29 年を原単位にした計算でございますけども、1.03 という評価になってございます。

コスト削減の観点でございます。橋梁につきましては、二つコスト削減を図らせていただきました。非合成箱桁の形状から、合成箱桁に変更することによりまして、4 億円のコスト削減。それから、床版形式を現場打ち PC 床版から、合成床版に変更することによりまして 1 億円。

続きまして、トンネル工事における地中連壁の施工方法を変更したことによりまして、約 11 億円のコスト削減を図らせていただきました。なお、八王子南バイパスの個別評価では B/C が 1 を切っていますので、未着施工区につきましては、コスト削減が図れるように検討を進めてまいりたいと思います。

具体的には、残土処分先の工事間利用の促進、構造物を安価にするとといったこと、鉄道交差部については、詳細な非開削工法の検討でコスト削減を進めていきたいというふうに考えております。

自治体からの意見でございます。東京都直轄負担金を負担していただいている東京都知事からの意見でございます。いずれの事業につきましても早期完成に向け、事業推進を求める旨の意見をいただきました。

原案でございます。日野バイパス（延伸）につきましては事業継続、（延伸）Ⅱ期につきましても事業継続、八王子南バイパスについても事業継続ということで、これまで御説明しました事業の必要性は、事業進捗の見込みに加えまして、東京都知事からいただいている意見も事業継続ということになってございますので、いずれの事業につきましても、事業計画が妥当というふうに考えております。

御審議のほう、どうぞよろしく願いいたします。

○久保田委員長 それでは、ここからこの 3 事業について、一括で質疑を進めますので、どの点でも結構でございますが、御質問、御意見がありましたら、お願いいたします。

○横山委員 御説明ありがとうございます。

資料 19 ページの新たにバイパスをまたぐ道路、道路といいますか歩道的なもので、15

億円増加という。

○栗原相武国道事務所長 これですね。

○横山委員 はい、そうですね。この②の交差道路は分かるのですけれども、①と③の山の中の農道的なものを機能補償するために追加するというので、土地の所有者さんからすれば、途切れるのは困るということなんでしょうけれども、恐らくほとんど使われていないような、特定の方が使われるのかもしれませんが、あまり利用頻度は高くなさそうな感じがいたしますけれども、全体としての評価に特に異論はございませんが、何かちょこちょこ出てくる、こういう細かい御要望、しかも金額としては億単位いくというものに対しては、どういうふうに要望に応じていくような考え方になっているのでしょうか。

○久保田委員長 お願いします。

○栗原相武国道事務所長 こちらにつきましては、御説明さしあげた当初、事業は見込んでおりませんでしたけれども、特に、この農道等に関しての部分につきましても、迂回が大分長くなるということがございまして、地元からの御了解を得るのには、相当な苦労がかかるということになります。

また、我々が土地を取得したときに、やはり残った残地のほうへ行けないということに関しては、非常に問題になることは、囲繞地ということになってしまいますので、こういうのは機能をやはり回復する必要があるということで、最初の計画になりますけれども、やはり必要な機能を処方していくという方針だと思っております。

○横山委員 ありがとうございます。なかなか難しい御判断なのかなという、特に③番は、公園ですかね、神社とか公園等を結ぶような道路で、ここに1橋辺り5億円とかかるのは、なかなか大変だなと思うわけですが、原則として、道路事業をやる際には、こういったふうに進めていくということなののでしょうか。

○栗原相武国道事務所長 やはり既設の通行を集約するというのが一番の考え方になりますけれども、それがかなわない際は、こちらのほうで回復するということもあり得るということになると思います。

○横山委員 分かりました。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。

まず、鈴木先生、どうぞ。

○鈴木委員 すみません、今の横山先生の話に続きますけど、これコンクリート橋でしょ

うか。

○栗原相武国道事務所長 はい。

○鈴木委員 こういう補償道路として追加で造った場合、造った後の安全管理とか、どこが行うのでしょうか。今はいいですけど、うん十年するとひびが入ってきて、どうするという話になったときに、これ誰がどう補償していくのでしょうか。

○栗原相武国道事務所長 原則、市道の機能補償道路の構造物に関する補償については、地元の自治体に管理して頂くこととなります。ただ、管理が大変なものについては、協議が調うまで、やむを得ず直轄で管理している事例があります。

○鈴木委員 このケースは、どちらに当たるのでしょうか。

○栗原相武国道事務所長 将来管理者である八王子とは、現在、協議中でございますが、私どもとしましては、このコンクリート橋を選んだ理由も、メンテナンスフリーと、実際にはひび割れとかの点検は当然ながらしなくてははいけませんけども、鋼橋ですと塗り替えがどうしても生じるので、そこで維持管理費は上がりますが、コンクリートのほうがその点手間がかからないということからPCのこういった橋梁を選んでいるのが多いです。

コストは下げた対策は取らせていただいています。

○鈴木委員 こういう管理って、恐らくこの15億には当然入っていないと思うのですが、事業はいずれ終わるんでしょうけど、国が管理する道路であればまだいいというか、このような、補償という形で、譲渡があつて、今まで計画になかったものに対して造っていったという、こういうものの今後の安全管理みたいなものというのは、結構センシティブかなと僕は思っています、15億じゃ全く収まらないぐらいの金額になるんじゃないかなと思ったので、その辺り、やっぱり言われて当然造らなきゃいけないというので御判断されたと思うんですが、今回そういう補償みたいな話が、こういう御説明にないので、ちょっとその辺りも踏まえた上でも判断したのだというのを説明していただきたいと思いました。

以上です。

○久保田委員長 ありがとうございます。

では、朝日先生、どうぞ。

○朝日委員 ありがとうございます。全体の評価の必要性、道路の必要性については、よく分かりました。それで、八王子南バイパスの20ページのところの片倉トンネルの工法変更についてお伺いしたいのですけれども、これは、コストが大きくなった理由は、例えば、

工事とか設計をしてみないと分からなかったというような予測の可能性の話もありますし、いろいろ理由はあるかと思うんですけど、この場合は、工期二つ目と三つ目のポツのところ、鉄道事業者との協議のお話と、周辺環境への影響というところかと思います。

これに関しては、発生する道路交通の便益が変わらない中で、コストが大きくなっていくというところの理由として、土質が分からなかったというようなのは違って、ほかの社会的便益が発生しているというか、外部不経済のようなものを内部化できている部分というのがあると思うんですね、見合いとして。例えば、列車の遅延への影響が抑えられるという便益があるとか、騒音・振動が小さくなるといった便益。その辺りの社会的なコストが抑えられるというようなところは、便益としては換算はしていないかと思うのです。社会的コストの部分なので換算していないかと思うのですけれども、でもやっぱりこれだけのかかなり大きな事業コスト増なので、社会的に、例えば、長期間の徐行運転がどのぐらい抑えられて、特に交通だとかこういった便益的なものというのは換算しやすい部類かなと思うのですけれども、その影響としては、かなり大きいものなんではないかというのが一つです。

もう一つは、協議の最初に開削工法で、計画されていたということですけども、こういった鉄道事業者との協議は、かなり厳しいものになること、例えば今回のように下を通さないといけなくなるといったものはどの段階で明らかになるのでしょうか。ここに平成20年と書いてあるんですけども、なかなかそこは最初から下を通したほうがいいよねというふうにはいかないものなのではないかということをお話いただければと思います。

○久保田委員長　お願いします。

○栗原相武国道事務所長　お答えさせていただきます。

まず、便益ですね。私ども道路事業ではなくて、それを回避する鉄道のほうとか、利用されている方に対する影響がなくなったことによる便益といったことになりはしますが、具体的にその便益を係数で出すということは難しいのかとは思いますが。

しかし、時間と利用者数といったことから、どの程度の方が、この非開削工法によることによって、利益といいますか、そのままの生活どおりの通勤ができているとか、レジャーができているということだと思いますけれども、影響があったのかという数字は出せるのではないかと考えています。

ただ、それを B/C、便益として反映する手法は、今のところまだ決まっていらないと思いますので、私どもは、この事業の必要性とすれば、そちらの便益ではありませんけれども、

こういった工法をやることにより、お金はかかりますけど、利用者の方には、こんなに便利になりましたといったことを世の中にしっかりと御説明するということになるかと思えます。そういうことはやっていきたいと思えます。

それから、2番目の鉄道事業者との関係でございます。計画時点では、当然ながら交差するということでアンダーパスでやりたいですというお話はさせていただきますけども、具体的な工法の検討に関しては、やはり工事を進める前の段階で協議をさしあげて、そこでの判断になる状況になります。

具体的には、鉄道に対する影響、安全に通行できるということとなりますと、軌道の影響が出ないといったこととなりますと、どういう工法がいいのかということも鉄道事業者さんはお話をしますし、それと、大体のケースが、鉄道事業者さんに我々のほうも委託して事業を進めて、工事を進めていただくというような手続になりますので、やはり鉄道事業者さんのほうの安全運行に関する意向が非常に強いということは、ほとんど鉄道交差部は起きていると思っています。こちらも同じ状況ということでして、やはりどちらの方がお客様をいっぱい安全に連れていくか、我々の道路は当然安全に連れていくのですが、影響的には、鉄道のほうがあるのかなというふうには考えておりますけど。

○朝日委員 ありがとうございます。分かりました。最初のほうのところ、要は、この費用に見合っただけで社会的影響が出なくなるという、つまり回避される社会的なコストがありますというところは、こういう理由で事業コストが増えましたということだけではなくて、事業コストが出たことによって、事業効果にはあられないのですけれども、こういう社会的効果があるというふうには表現されたほうが分かりやすい部分もあるかなというふうに思いました。ありがとうございます。

○栗原相武国道事務所長 勉強したいと思います。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。古関先生、どうぞ。

○古関委員 スライド番号右下の22ページについて質問させてください。

本日冒頭の建設残土の有効利用に関する全体的な取組の御説明も伺いましたが、例えば、こういう具体例で60キロも離れたところまで運ばなければいけないことになってしまっているわけですが、もうこれより近いところには受入先がないという理解で正しいのでしょうか。

○栗原相武国道事務所長 御質問ありがとうございます。

今、この時点では、我々の工事から発生する土砂を運搬する時期と事業のタイミングとしては、こちらのちょっと離れていますけれども河川事業ということになります。

ただ、これから民間開発があったりしまして、土砂が必要だということになれば、先ほど冒頭に御説明しましたようなシステム、そういった運用を使いまして、近距離であれば、そちらのほうと合意が取れば、運搬先を変更するといったことは、当然でございます。

○古関委員 ありがとうございます。冒頭の全体の御説明では、関東地整さんの中では、100%有効利用されているというふうに口頭でお話を伺いましたが、100%の中には、このように遠距離を運んでいるものもあるのだということは、前回の案件にもありましたし、やはりそれは好ましいことではないと思いますので、もっと情報を集約して、民間の需要も含めて、情報集約をして、より効率的に有効利用できる、100%に安心しないで、そういうシステムづくりが必要なのかなと、一般論として感じます。

以上です。

○久保田委員長 ありがとうございます。今後よろしく願いいたします。

そのほかどうでしょうか。

手塚先生、どうぞ。

○手塚委員 よろしいですか。八王子南バイパスは0.97で、1を下回っています。(このことは)基本的に1万円を納税者がお金を払ったら、9,700円分の価値しかないことを示しているわけです。そうであるならば、払った税金の対価をちゃんと見合った分だけの効果を得ていないということにもなります。したがって、1を超えているかは、非常に大きな意味をもっており、(事業継続を判断する上での)ハードルレート(になっている)、と私は考えています。

ただ、そうは申しましても基本的に道路はネットワークを形成しているので、全体的な利益という観点から、(個々の事業ごとというよりはむしろ)一体評価すべきものです。したがって、今回一体評価をした結果として、1を上回っているということであれば、事業継続が妥当と評価できると思います。

ただし、一般論になってしまうのですが、速やかな整備、そして、不断なコスト削減というのは引き続きやっていく必要があると思います。以上、質問というより、コメントになります。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。

そのほかございますか。よろしいでしょうか。

今、手塚先生から、まさにおっしゃっていただきましたように、一部 B/C だけでいうと、1 を下回っているところもあるという中で、ただ、最後のほうで御説明がありましたように、3 事業、さらに加えて、ネットワークの効果とか、リダンダンシーとか、地域への貢献とか、いろんな点でこの事業には意味があるというのが、先ほどの事務局からの御説明でした。

さらに、朝日先生から、鉄道利用者にとって、顕在化していないけど、実は多分あれ莫大な利益だったのでないかと思うんですけど、つまりダイヤ遅れとか、そういうものはない、徐行もしない、かなりの期間それが避けられたというその利益は、多分計ってみたら相当なものになるんじゃないかと、私は思いますけど、そういうものも今は顕在化できないけれども、勘案することによって、この3事業については意味があるというふうに御説明があったというように思います。

ということを踏まえて、本3事業につきましては、継続ということの判断でよろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 はい、ありがとうございます。では、この委員会としては継続と判断させていただきます。ありがとうございます。

#### ■再評価案件（重点審議案件）

○久保田委員長 続きまして、同じく重点審議で一般国道 158 号松本波田道路を対象といたしますので、御準備できましたら、お願いいたします。

○小澤長野国道事務所長 長野国道事務所所長をしております小澤と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、一般国道 158 号松本波田道路について御説明させていただきます。

資料のほうは、ページ番号をつけております 1 ページ目から御覧ください。

一般国道 158 号松本波田道路は、長野県松本市内を東西方向に走ります国道 158 号、これと並走する延長 5.3km の道路でございます。終点部分については、長野県を南北に走っております長野自動車道と松本市内で新設を予定しています（仮称）松本ジャンクション

で接続する予定になってございます。

広域的には、長野県から岐阜県、福井県に至ります東西方向に、中部縦貫自動車道という整備を進めてございます。画面の中、下中ほどに、中部縦貫道の平面図を示してございます。この松本波田道路は、この中部縦貫道の一部を構成する高規格幹線道路として整備を進めているところでございます。

また、このような背景の下で、この 158 号は、長野県が管理しておりますけれども、関東地方整備局で権限代行として整備を進めてございます。

また、一般国道の自動車専用道路として整備してございまして、無料の道路となっております。

当該道路の周辺状況を簡単に説明させていただきます。こちら図面の中の平面図を御覧ください。

この松本波田道路周辺地域には、紫色で示しておりますような、工業団地が複数立地しております。また、松本市の中心市街地から観光地である上高地、また岐阜県の高山市に至る幹線道路でございまして、そういった状況の中で、交通が集中しているというような状況がございまして。

このため、事業の目的といたしましては、広域的には、広域幹線道路網の形成、また、周辺地域におきましては、松本市内の交通混雑の緩和を目的に進めているところでございます。

平成 8 年度に事業に着手いたしまして、全体事業費は約 414 億円、前回評価時よりも 150 億円の増加。また、事業期間につきましても令和 9 年度から令和 12 年度の完了といたしまして、3 年延伸しての御審議をいただきたいと思っております。

続きまして、2 ページ目、事業経緯でございまして。

平成 8 年度に事業化いたしまして、平成 26 年度から用地買収に着手、令和 2 年度から工事にも着手している状況でございまして。

続いて、3 ページ目でございまして。事業の進捗状況となります。

前回再評価時の平成 29 年度以降、主に用地取得を進めてまいりました。令和 4 年 3 月末時点の用地取得率は約 78% に至っております。

令和 2 年度より、工事に着手いたしまして、右に小さく写真が載っておりますけれども、橋梁工であったり、ここは盛土構造で整備してございますので、それを横断する横断ボックスの工事を進めているところでございまして。引き続き、用地買収、工事を推進しま

して、早期完成を目指してまいります。

続きまして、158号の現道の交通状況について御説明をいたします。

現道の158号では、主要渋滞箇所であります新村交差点を中心に速度低下が発生しているところがございます。こちら今ポインターで示してございますけど、この部分が上り・下り共に渋滞が発生している新村交差点を示してございます。

また、交通事故の発生状況につきましては、この渋滞が起因するものと思われまして車両相互の追突事故が事故全体の約5割を占めている状況でございます。

松本波田道路の整備によりまして、現道からの交通転換が図られて、それによって混雑の緩和、交通事故の減少が期待できるところでございます。

続いて、5ページ目です。土地利用の変化について御説明させていただきます。

松本波田道路の事業化以降、平成20年度頃には、この図面の真ん中を御覧いただきたいんですけども、青丸で囲ったような箇所で、事業所の立地が進みまして、ピンクで示しております、こういった箇所では、新松本臨空産業団地が新たに造成されてございます。

さらには、平成29年、一番右の図面でございますけれども、さらにはピンクで囲った新松本工業団地、こういった工業団地が造成されておまして、このように沿線地域で新たな企業立地が促進されているところでございます。

続いて、6ページ目でございます。事業費の増加要因について御説明をさせていただきます。項目四つございます。それぞれについて、次のページ以降で御説明を進めさせていただきます。

まず、一つ目となります。埋蔵文化財調査の面積の増加についてとなります。

当初は既存の資料によりまして、埋蔵文化財の包蔵地により対象面積を算出してございました。用地買収も進む中で、教育委員会の御協力もいただいて、埋蔵文化財の試掘などを進めていただいたところ、調査範囲が当初面積よりも、この図面の中の赤く着色しております範囲の中で増加しているところでございます。

また、文化財調査の中では、実際に、遺構ですとか、遺物も出土されている状況でございます。

調査面積は、当初の約3万平米から約8.7万平米と増えまして、これに伴って、約23億円の増加となっているところでございます。

続きまして、9ページ目でございます。

増額要因の二つ目、擁壁形式の変更でございます。

松本波田道路は、中部縦貫自動車道の一部としまして、高速交通ネットワークを形成する高規格幹線道路として整備を進めてございます。近年各地で、大規模な地震であったり、豪雨であったり、そういった災害が発生している中で、長野県内でも土砂災害、地震による被害など発生しているところでございます。

こういった状況の中、また擁壁工指針の改定、これ平成24年にございましたけれども、それを踏まえまして、過去の被災事例などから積みブロックの抜け出し、また、部分的な倒壊が発生しているブロック積み擁壁から、より安定性・安全性を備えました補強土壁であったり、L型擁壁への形式の変更を行うこととしまして、これによって30億円の増加を想定しているところでございます。擁壁については、8ページのとおりでございます。

続いて、9ページが、その擁壁の構造変更に伴ってでございますけれども、地盤改良工の追加を行ってございます。

現地でボーリング調査を行った結果の構造検討を行ってございます。その結果、L型擁壁であったり、補強土壁を利用した場合におきましては、地盤の支持力が不足していることが判明いたしまして、この対策として、支持力が不足する層の地盤改良が必要となっております。工法検討の結果、最も経済性に優れます中層混合処理工法を採用することとしまして、約19億円の増加となっております。

続きまして、10ページ目でございます。盛土材の変更について御説明をさせていただきます。

本事業、延長約5.3kmの約9割が盛土構造となっております。高さに関しましては、一番低いところで道路と交差するボックス、比較的小さなボックスカルバートを入れるところでは、高さ6.5メートル、一番高いところで、鉄道と交差するところで12.5メートルという盛土となっております、合計で約150万 $\text{m}^3$ の土が必要となっております。

この盛土に当たりまして、当初は、当該事業の近傍箇所が発生する土砂を流用する予定でございました。こちらは、左半分の図面の中の青の丸がございまして、ここが当初想定していた土の発生箇所、ここから土を持ってくるということを考えてございました。

しかし、それぞれの事業が進む中で、発生土の成分調査などを行いました結果、流用を予定していた土の中に環境基準を超過する自然由来の重金属が含まれていることが判明いたしまして、その結果、当初想定150万 $\text{m}^3$ のうち、30万 $\text{m}^3$ は確保できたんですけれども、120万 $\text{m}^3$ が不足となりました。

この青丸の中の濃くハッチしているところが、合計 30 万 $\text{m}^3$ 、薄いハッチの部分が 120 万 $\text{m}^3$ で、この分が使いなくなってしまった。それを補う必要が生じたということでございます。

この 120 万 $\text{m}^3$ を確保すべく、新たにほかの事業での土砂発生箇所などを確認したところ、この赤い丸の箇所、こういった箇所で、この事業のタイミングの中では、110 万 $\text{m}^3$ が出てくるというのを確認いたしました。

しかしながら、この場所が松本波田道路の事業箇所から離れているという中で、土砂運搬に要します費用なんですけれども、盛土の費用と購入土による盛土費用を経済比較をした結果、購入土による施工のほうが経済的というふうになりました。

もう少し補足説明をさせていただきます。

こちら画面中の中ほどに運搬距離の比較という棒グラフがございます。当初としているところが運搬距離 7km としておりますけれども、これ、この事業箇所の 7km の箇所に土砂の仮置き場の受入先を用意してございます。それぞれ土が発生したところの御負担の下で、土を運んできていただいて、この仮置き場に置いたところから、この松本波田道路の事業の中で、土をヤードまで運搬すると、そういった予定でおりましたので、当初は 7km となっております。

それに対しまして、この新たに確認した赤い箇所からの土の運搬となりますと、ならしまして、平均しますと約 60km の運搬距離となっております。また、これについても、相手側、発生側の事業の中で運んでいただくというのも検討したんですけれども、相手方もかなり距離が遠い中で、その中であえて、松本波田へ動かすのであれば、松本波田道路の負担の下で取りに来てくださいというお話になりまして、それを考えますと運搬距離、7km が 60km に増えているというような状況でございます。

この運搬距離 60km で流用土を活用した場合の費用と、コストを比較しております。それがこの下の購入土との経済比較でございますけれども、その結果、盛土材を購入土とするもののほうが経済的として、その分の増額、当初との差分としての 78 億円の増加を今回見込ませていただいております。

なお、今後も近傍で土砂が発生する工事などがありました場合、流用土としての活用の可能性についても当然検討してまいりたいと考えてございます。

続きまして、11 ページでございます。今後の事業の進捗の見込みについてでございます。現在まで用地取得率は 78%、工事にも令和 2 年度着手したところでございます。

また、松本市において、この事業区間 5.3km の中で、追加のインターチェンジを検討もなさっております。追加インターチェンジの設置に当たりまして、費用負担などの調整が整い、その結果、当事業での増加があるようであれば、改めて御審議に諮りたいと考えてございます。

続きまして、12 ページを御覧いただけますでしょうか。事業の投資効果について御説明させていただきます。

初めに、松本市内の交通混雑の緩和に伴います救急搬送の円滑化についてでございます。

先ほど来、御説明したとおり、158 号、時間帯によっては渋滞が発生しておる中で、救急搬送においても追い越し、擦れ違いが課題になってございます。本事業の整備によりまして、渋滞を回避した中で、第 3 次医療施設へ 30 分以内にアクセスできる地域というものが拡大されまして、松本市西部地域の約 7,000 人の救命率の向上が見込まれているところでございます。

続きまして、13 ページでございます。事故危険区間の回避についてでございます。

158 号、先ほど来、申してございますけれども、速度低下が起きる信号の区間がございます。こういったところで追突事故も多く発生している状況でございます。バス事業者さんへのヒアリングなどでも、大型車同士の擦れ違いに危険を感じているといった、そういった御意見もいただいております。

松本波田道路の整備によりまして、大型車、特に大型車は、現道から、このような自動車専用道路に転換してもらい、交通の円滑化が図られること、そしてまた、その結果、交通事故の削減など、安全性の向上についても期待がされるところでございます。

続いて、14 ページでございます。広域幹線道路網の形成の観点からの効果を御説明させていただきますと思います。

先ほどから御説明のとおり、松本波田道路につきましては、中部縦貫自動車道の一部を形成いたします。中部縦貫道、こちら本州の中央部を東西に結びます高規格道路で、この整備によりまして、中部地域、北陸地方との高速道路ネットワークが完成されまして、物流の効率化、地域間の連携の向上などが期待されるところでございます。

また、御当地松本市は、高山市と防災の協定、災害時相互応援協定という防災の連携の協定、また観光に関しましては、松本高山 Big Bridge 構想といった連携を進めてございまして、当該事業がこれらの連携の推進に寄与するものと期待しているところでございます。

続きまして、15 ページでございます。災害時のリダンダンシーの確保についてでございます。

今回、この 158 号松本波田道路から、もっと長野県と岐阜県の県境付近に至るに従いまして、道路の幅員がどんどん狭くなって、急カーブなどの連続、さらに、大雨による事前通行規制などの区間などもございまして、過去 10 年間で事故や災害によりまして 14 回の通行止めが、特に、この県境付近のところで発生しているところでございます。

こちら左の図のように、158 号の通行止め時には、これまで迂回ルート、ピンクで示してございますけれども、かなり広域に迂回を必要としまして、1 時間 23 分、こういった時間を要するような迂回が必要でございましたけれども、中部縦貫道の整備によりまして、これらが解消されるものと思っております。

また、右の図のところでは、地震なんですけれども、南海トラフ巨大地震で、太平洋沿岸部が被災した場合、中部縦貫自動車道が首都圏、または中部圏を連絡する代替路としまして、また災害時の広域的な救援、物資輸送ルートとして機能することが期待されているところでございます。

整備効果最後でございます。観光の支援でございます。観光を通じました地域活性化の支援でございます。

中部縦貫道の周辺に関しましては、乗鞍高原であったり、上高地、白骨温泉、あと、松本市内で言えば、松本城といった、主要な観光地が多数存在してございます。その観光入込客数は、松本市全体の観光入込客数の約 6 割を占めてございます。

また、松本市地域へ観光で訪れる方の交通手段なんですけど、約 8 割がマイカーを利用されております。市内の主要な観光地であります上高地や松本城へお越しになった観光客の方が、中部縦貫道の整備によりまして、飛騨高山、北陸地域など遠方まで観光の足を伸ばすことが可能となります。

また、逆に、飛騨高山、北陸から、松本方面へ足を伸ばしていただける、そういった周遊観光の促進が期待されるところでございます。

17 ページで費用便益分析を御説明します。

B/C は 1.1 で、費用を上回る効果が期待できるところでございます。平成 29 年度の再評価時の B/C は 1.3 で、0.2 ポイント下回る結果となっておりますけれども、これは事業費の増加、事業期間の延伸などが影響しているかと思えます。残事業 B/C は 1.5 でございます。

続いて、19 ページ目、参考でございますけれども、前回のH29 原単位により算出したB/Cでは、全体で1.03、残事業B/Cで1.4でございます。

コスト縮減に関しまして、20 ページにまとめさせていただきました。

地元との調整の結果、道路構造を一部橋梁から盛土へ変更することが可能になった区間がございます。こちら左が当初、橋梁でずっと飛ばす予定だったんですけれども、地域の分断を避けるような箇所、そういったところは橋梁を残しますけれども、それ以外の箇所を土工区間ということで、構造を変更いたしまして、これによって約1億円のコストの縮減となっております。

21 ページでございます。関連自治体の意見といたしまして、長野県知事から、こちら記載のとおり、事業の継続、早期完成に向けた事業の推進といった意見、併せて一層のコスト縮減ということで御意見をいただいているところでございます。

これらをもちまして、今後の対応方針の原案でございますけれども、中部縦貫自動車道の一部としての機能を形成する、また、松本市内の交通混雑の緩和、また観光など、地域活性化支援の観点から、必要性、重要度が高いものとして、事業継続ということで対応方針原案とさせていただきます。御審議のほどよろしく願いいたします。

○久保田委員長 はい、ありがとうございます。

では、御質問、御意見がありましたら、お願いいたします。

鈴木先生、どうぞ。

○鈴木委員 横国大、鈴木です。

一番最後のところにコスト削減ということで、橋梁から土工に変えられているんですけれども、こういうことを言うと変ですけど、増額の額からすると、橋梁にしておくほうが、交通の面とか、今後、周り畑ばかりですけれども、行き来とか、いろんな意味を含めると、これ、そのまま橋梁のままで残しておくという考えはないのでしょうか。

○小澤長野国道事務所長 よろしいでしょうか。ありがとうございます。

将来のメンテナンスですとか、あと、将来それを考えますと、大規模な構造物よりも、土工区間のほうが、優位なのかなというふうにも思っております。

あと、桁下の利用などですとか、そういった部分についても、地元とも御協議したところ、横断箇所ですとか、地域として必要箇所というのは調整させていただいた結果でございますので、そういった現在の整備におけるコストもそうですし、将来的なコストも考える中では、こちらの構造が優位かなというふうに思っています。

○鈴木委員 じゃあ、ここで1億円と書いていますけど、将来的なメンテ等も含めて考えると、1億以上、1億どころじゃないというところという理解ですか。

○小澤長野国道事務所長 はい、そのように考えてございます。

○鈴木委員 分かりました。ありがとうございます。

○久保田委員長 はい、ありがとうございました。

ほかはどうでしょうか。

○横山委員 よろしいでしょうか。

○久保田委員長 はい、お願いします。

○横山委員 先ほど、盛土材が不足するから、購入材にというお話と、今の橋梁部から土工にするというのは、買ってきても土工にしたほうが安いということなんですか。

○小澤長野国道事務所長 はい、その前提で計算をしてございますので、おっしゃるとおりです。

○横山委員 分かりました。ありがとうございます。

○久保田委員長 はい、ついでながら、最近この土工構造のようなところで、防災機能といますか、そこにちょっとちらっと川が見えていますけど、何かあったときに、人々が上に上がれるというようなことも議論されているようですか、いかがですか。

○小澤長野国道事務所長 おっしゃるとおりです。今私どものほうで、こういった何か被害があったときに登ってくる、ただ、この区間については、ほぼ冠水地帯ではございませんので、そういった点では、そういった機能の追加というのは特段必要がないかなとは思っておりますけれども、おっしゃるように、そういった被害から逃げるための簡易な階段をつけて、高台避難ですとか、そういったものについては、構造はこれから新たに検討するもの、従来もそうですけれども、今回についても、一度まずは検討に挙げて、その上で必要かどうかというのは検討しているところでございます。

○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。よろしいでしょうか。

それでは、本案件につきまして、継続という判断でよろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 はい、ありがとうございました。では、継続とさせていただきます。お

疲れさまでした。

#### ■再評価案件（重点審議案件）

○久保田委員長 それでは、本日最後の重点審議案件となります。一般国道 357 号東京湾岸道路（千葉県区間）を議題といたしますので、準備ができましたらお願いいたします。

○道路部（大谷） 道路部一課長をしております大谷と申します。一般国道 357 号東京湾岸道路（千葉県区間）に関しまして、私のほうから説明させていただきます。

1 ページ目でございますけれども、まず事業の概要ですけれども、こちら東京湾岸道路は、海岸沿いのところを、埋立地を主として利用した道路でございます。湾岸地域の連携強化とか、そういったところを図っている道路というところになってございまして、こちら、構造が、真ん中に首都高湾岸線等がございまして、今回再評価対象となりますのが、両側にあります立体部分の自動車専用といわれるところと、あと、一般部というところがございます。

こちら今回、事業費の増加がございまして、1,940 億円に事業費増という形で最終的にしたいと思っております。

2 ページ目でございますけれども、こちら事業の経緯としまして、浦安・市川区間と船橋市域、習志野・千葉区間という形で、大きく 3 区間に分かれて事業を進めているところでございまして、それぞれ立体が整備しているところなんですけれども、立体等を整備するに当たって、一つの区間が終わった後に、もう一方の区間に着手していくというような形で事業を進めていっているところでございます。

浦安・市川区間につきましては、舞浜立体が供用したところもございまして、現在は塩浜立体を重点的に整備を進めていっているところでございます。

船橋市域につきましては、こちらは、一部一般部につきましては、4 車線で供用ができていっているところでございまして、残るところ、こちら後ほど詳しく説明させていただきますけれども、船橋地区の交通円滑化対策というところについて工事を進めていっているところでございます。

最後の、習志野・千葉区間につきましては、こちら平成元年度に浜田立体というところを着手して完了、供用してございまして、こちら期間が空いているんですけれども、今回新たに、今後、検見川立体というところにつきましては、事業に着手していきたいと思っ

いまして、そちらについて、内容等説明させていただきたいと思っております。

こちらが3ページ目でございますけれども、前回事業再評価以降の主な整備状況でございます。前回の評価時が令和元年度で、今回が令和4年度というところになってございまして、事業の進捗でございますけれども、舞浜立体につきましては、前回専用部が事業中となっていたところにつきまして、令和2年6月に開通、塩浜立体につきましては、未着手区間であったところにつきまして、今回工事等進めていっているところでございます。

また、船橋市域につきましても、一部続いたところがさらに事業が進んでいっているところと、検見川立体につきましては、前回着手しなかったところが今回新たに着手していきたいというところで、四角く囲むという形で記載しているところでございます。

4ページ目でございますが、先ほど説明させていただきました事業の着手時期、立体の工事時期につきまして、詳しく旗揚げさせていただいているところでございまして、具体的にいきますと、舞浜立体については、令和2年6月に開通しましたよということであったりとか、今回審議に係る船橋市域の場所、検見川立体の場所について、縦断図とともに、記載させていただいているというところでございます。

5ページ目でございますけれども、357号の交通状況等について確認させていただいたところでございます。下にございますのが旅行速度上り・下りと記載してございますけれども、赤色になっているところが、交通が20km未満のところでございます。交通渋滞等が見られるというところと、事故状況等についても確認していると、そういったところでございます。

6ページ目でございますが、こちらからが事業費の増加について御説明させていただくところでございます。今回、事業費の事業中区間に伴う事業費の増加に関するところが、塩浜立体に関する部分と船橋市域に関するところでございます。こちらがそれぞれ110億円と80億円というところでございます。

検見川立体につきましては、こちらは、スマートインターチェンジというところが、近傍で整備されることとなりまして、それに伴いまして、現道の国道357号への渋滞対策というところで、必要な立体対策というところで、今回新たに300億円というところの事業費につきまして、計上させていただきたいというふうを考えまして、計490億円というところでございます。

具体的に詳しく説明をさせていただきますと、7ページ目が、まず塩浜立体の部分でございます。こちら今回整備させていただくのが、この真ん中にあります赤いところの専

用部分というところをごさいます、横断図で申しますと、この下の赤くなっているところの部分のごさいます。こちらを塩浜立体区間というところは整備を進めていっているというところをごさいます、事業費増に伴う部分は、この境川橋梁というところをごさいます。

8 ページ目をごさいます。具体的にどのような形で事業費増というところが起きてきているかというところをごさいます、8 ページ目、もともとこちら河川内に橋脚を設定しようというところをごさいますけれども、将来の維持管理性だとか、そういうところを考えていくうちに、こちら河川内に橋脚というところは設定しないほうがいいたろうというふうに、計画を見直したところをごさいます。

その過程で、もともと三つの橋脚で支えていたところを二つに変えましたので、橋脚を太くする必要、大きくする必要があつたんですけれども、既設の吐口ゲートというところに干渉することが分かりまして、橋梁の基礎の形式、施工方法を回転杭方法からPCウェル基礎工法というところに変更を図つたというところをごさいます。

こちらの工法の変更で計20億円の増額というところをごさいます。

9 ページ目をごさいます、同じく塩浜立体の同じ境川を渡河する部分の構造になるんですけれども、両側に浦安市道が通つてございまして、もともとその橋脚基礎等を施工するに当たりましては、一部通行止めを行いまして、工事をしていくということを考えていたんですけれども、浦安市さんと協議をしていく中で、バス経路であつたところもございまして、切り回しを図つて、できるだけ現道の交通を維持した形で施工してほしいとなつたところをごさいます。その結果、工法は、施工ヤードが小さくて済むような工法に切り替えているというところをごさいます、その過程で杭の形式というところも変更を行つたというところをごさいます。この過程で、50億円の増額というところをごさいます。

もう一方、今度は上部工の架設工法による増額というところをごさいます、こちらで40億円の増額を図りたいと思つてございまして。

具体的などころなんですけど、こちらは、第1橋、第2橋、第3橋という形で橋を三つ架けるんですけれども、このAY2橋台というところをごさいます。こちらの橋台の位置に関して、既設の雨水排水管と、もともと一般部から首都高の湾岸線にランプの分岐部があります。そういったところと干渉しているというところをごさいます、施工ステップの見直しを図つた関係で、40億円の増額が必要になつたというところをごさいます、具体的に申しますと、11 ページ目が具体的な施工ステップを記載したところをごさいます、

もともとベントによるクレーン架設1橋を通した後に、2橋を通して行って、第3橋という形を施工するというところを考えていたんですけども、このAY2橋台というところが、既設のランプと干渉してしまうというところがありましたので、首都高と一般部の接続を、まず維持するために、第3橋側から施工を図っていくというところがございます。第3橋、第1橋を造った上で、首都高湾岸線へのルートを確認した後に、この既設ランプを撤去していくというような工法に変更を図ったというところがございます。

その過程で、架設の方向ですね、もともとこういったクレーン架設等をしていたところにつきまして、トラベラクレーンと呼ばれるような橋梁の上のクレーンを利用しながら架設していきます。こういったところの工法の変更で事業費の増額という形になりましたというところがございます。

続きまして、地域が変わりまして、船橋市域でございます。こちらは、首都高、高速道路が真ん中に通ってございまして、いわゆる立体部というところが、もともとの都市計画の幅が確保できなかったこともございまして、ない地域でございます。いわゆる一般部と高速道路だけの構造になっているというところがございます。現状は一般部、既に出来上がっているんですけども、交通円滑対策を行っているところがございます。それが未完成の、この黄色のハッチの部分というところになってございます。こういったところの今整備を図って行っているというような事業になってございます。

13 ページ目でございますが、この辺り、整備していくに当たりまして、既存の川を橋で渡河していく、置いていくというところもあります。こういった中で、実際に掘削していく中で、産業廃棄物だとか、そういったところが出てきたところがございます。こういったところの必要な処分費の計上というところで30億円の増額というところがございます。

14 ページ目でございます。船橋市域にかかりまして、橋梁の補強構造の補強だとか、関係機関協議による安全対策等の追加というところがございます。

具体的に申しますと、橋梁を渡河する部分ですね、橋梁を渡河する部分につきまして、現道交通を確保した上で、交通していくための具体的な対策というところを見込んでいったところがございます。そういったところの対策費用や、船舶の往来部分があるんですけど、こちらにつきまして、安全対策の追加という形で、警戒船を配備することだとか、また、京葉線が近くにありますので、見張り要員をちゃんと張ってくださいというふうなところを鉄道事業者から言われているというところがございます。30億円の増額という

ところでございます。

15 ページ目でございます。歩道橋の追加等々になるんですけれども、具体的には、左側にあります、こちら住宅地がございまして、小学校がございまして。こちらはもともと歩道橋がついていたところがあるんですけれども、今回、右折レーン等追加になりますので、追加になったときに、できるだけ住宅地と小学校をしっかりと結んでほしいという地元の要望等ございましたので、こちらの要望を受ける形で、この分の必要な事業費の計上と、また、併せて日の出交差点におきまして、交通円滑化対策というところで、交通管理者との協議の結果、より渋滞対策だとか、追突事故が起こらないような形の構造という形で、転回路の設置だとか、そういった対策、必要な対策を図っていつているというところでございます。こちらで 20 億円の増額というところでございます。

最後に、新たに、これから着手していく検見川立体という事業でございます。

こちら、検見川・真砂スマートインターチェンジ整備に伴う渋滞対策による増加というふうに記載させていただいていますが、こちらは今現況でございまして、真ん中に東関道が通っているところでございます。両側に 357 号が通っているというところでございますが、ここにスマート IC の OFF ランプと ON ランプが新たに整備されるということが決ましまして、それに伴って、現状 357 号は混んでいるところがございますので、そういったところの OFF ランプ等の設置によって、渋滞にならないように既存の交差点を右下のこの縦断図のような形で、オーバーで超えていくという立体整備のところを、新たに今後着手していきたいというふうに思ひまして、この事業の中で、この事業費を追加するというものがございます。

17 ページ目が、検見川立体の必要性と、こういったところの期待される効果になるんですけれども、千葉市中心部、こういったところのアクセスに関しまして、京葉道路から来る車を、できるだけ京葉道路も混んでいるところがありますので、転換を図るためにも、こういったところのスマートインターチェンジの整備が必要だというところで、あわせて、立体の整備を行っていくと、こういったところの効果が見込まれるんじゃないかというところが、17 ページ目のところでございます。

18 ページ目は、これから検見川立体というところの事業を進めていくに当たりまして、今後やっていくところ、不確定な要素について、我々が把握しているところがございますけれども、まだ支障物件がこういったところがあるかという調整を今後していくというところと、施工計画ですね、現道の 357 号、車が通っているところがございますので、そう

いったところの施工計画をしっかりと検討していくこと。

また、あと、橋梁基礎工だとか、地盤改良というところがもともと海辺だったところもありますので、そういったところの調査というところを、これからしっかりした上で、現状 300 億円というところをしっかりと見直しをしていきたいというところでございます。

19 ページ目が、事業進捗の見込み等でございますが、引き続き、こういった先ほど来御説明させていただいている事業を推進していくことと、それから、検見川・真砂スマートインターチェンジに伴う渋滞対策として、検見川立体に着手していきたいというところ記載しているところでございます。

20 ページ目からが、事業の投資の効果について説明させていただいているところございまして、こちらは 357 号につきまして、観光施設だとか、集客施設が立地しているところでございます。もともと昭和 58 年時点から考えますと、かなり開発が進んできているところございまして、交通量等も増えてきているということが確認されて、継続的な対応というのが必要だと思っておりますというところでございます。

21 ページ目につきましては、幕張新都心周辺に大型商業地域が 30 分圏域というところも、今回東京湾岸道路を整備することに伴いまして、広がっていきますというところでございます。また、こういった渋滞が発生しているところもございまして、大型店舗からも渋滞対策をしっかりしてほしいと、そういったところもコメントとしてきているというところが 21 ページ目でございます。

22 ページ目が、立体区間ですね、部分的に随時開通を進めていっているところがございます。その効果としまして、どんな効果が出てきているかというところであるんですけども、具体的に申しますと、効果①に交通の転換というふうな記載をさせていただいているところでございますが、立体の整備に伴いまして、交通の 7 割が立体部に転換している事例があったりだとか、部分的に事業を進めていっているところも、その効果が出ていっているというところがございますのが、22 ページでございます。

23 ページ目からが費用便益分析について計算した結果でございまして、今回の費用便益分析で申しますと、2.8 という結果になってございます。

24 ページ目で残事業費も計算してございまして、3.3 というところで計上されています。

25 ページ目につきましては、平成 29 年度の原単位で計算した場合という形で参考までに 2.6 という計算をさせていただきます。

26 ページ目がコスト縮減に関わる取組でございまして、こちら具体的には、海老川大橋

というところがあるんですが、こちらの河川部の上部工の架設工法につきまして、栈橋を使わずに、台船から吊り上げてやるというような形で、そういったできるだけ安価な方法でやっていくということも進めていっているところでございます。こちら0.5億円相当というところでございます。

27 ページ目からは、千葉県、千葉市関係自治体からの意見でございまして、こちらにつきましても、引き続き、効率的に事業を進めていただき、しっかりと検見川立体の整備が重要ですということと、また、千葉市さんもスマートインターチェンジの整備をやっていきますので、そのスケジュールもしっかりやっていきますというような意見をいただいているというところでございます。

28 ページ目が事務局の原案でございまして、これらの状況でございますので、引き続き事業継続として進めてまいりたいというふうに思っております。

説明は以上となります。

○久保田委員長 それでは、御質問、御意見がございましたら、お願いいたします。

特にございませんでしょうか。よろしいですか。

どうぞお願いします。

○手塚委員 1点だけ、300億円のところの増額はスマートインターの設置に伴うものですよね。

○道路部（大谷） そうですね、おっしゃるとおりです。

○手塚委員 検見川の立体のところですね。

○道路部（大谷） はい。

○手塚委員 事前には予定がなくて、新たにスマートインターの設置というのが付け加わったから、この300億円の増額になったということですよ。

そうなるこのスマートインターについては、単純に費用が増額したというわけではなく、むしろ、それによって何かしらの（追加的な）経済的な利益（便益）も出ているという理解でよろしいですよ。

○道路部（大谷） そうですね、おっしゃるとおりでございます。新たにこれから、着手します。

○手塚委員 以上です。

○久保田委員長 ありがとうございます。

ほかにもございますか。よろしいですか。

この区間、高速道路と一般国道の間に挟まれての事業で大変だと思います。特にあるところでは、鉄道とか船まで出てきちゃって、本当に難工事だと思いますけど、どうぞよろしく願いいたします。ありがとうございました。

それでは、本案件につきまして、継続ということによろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 はい、ありがとうございました。では、継続と判断させていただきます。お疲れさまでした。

おかげさまで本日の審議案件は全て終了いたしました。ありがとうございました。

では、事務局に進行をお返ししますので、よろしくをお願いします。

○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、委員長に御確認いただいた後、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、よろしく願いいたします。

その他、何かございますでしょうか。特によろしいですか。

では、これもちまして、令和4年度第3回関東地方整備局事業評価監視委員会を閉会と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