

令和4年度第4回関東地方整備局事業評価監視委員会 議事録

○司会（阿久津環境調整官） 定刻となりましたので、ただいまより令和4年度第4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、本日の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Web会議を併用した開催としております。

また、本日の委員会は、事業評価監視委員会委員12名中11名の方に御出席を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 ここで、本日御出席の委員の皆様を紹介させていただきます。

埼玉大学大学院理工学研究科教授、久保田尚様。

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。

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。

○河野委員 河野です。どうぞよろしく願いいたします。

○司会 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 志手です。よろしく願いいたします。

○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 鈴木です。よろしく願いいたします。

○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 竹内でございます。よろしくお願いいたします。
- 司会 日本大学経済学部学部長、手塚広一郎様。
- 手塚委員 手塚です。よろしくお願いいたします。
- 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 原でございます。よろしくお願いいたします。
- 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。どうぞよろしくお願いいたします。
- 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。今日は、授業のため途中退室しますが、よろしくお願いいたします。
- 司会 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。
- 横山委員 横山です。よろしくお願いいたします。
- 司会 以上の委員に、御出席いただいております。なお、東京大学大学院工学系研究科教授、古関潤一様におかれましては、本日、所用により御欠席とお知らせ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、本日はお忙しいところ、会議に出席いただきまして、誠にありがとうございます。年末、迫っておりますし、非常に寒くなっておる中で、御足労いただき、あるいはWebで参加いただきまして、本当にありがとうございます。

御存じいただいているとおり、この12月の下旬に補正予算が成立をさせていただいております。物価高騰等の対策、あるいは国土強靱化等を柱に、既に関東地方整備局にも、お金の示達を受けてございまして、一部の工事については、発注ベースのものをホームページで既に公表させていただいて、計画的にこれから事業を執行しないといけないというふうに、改めて気を引き締めているところでございます。

今後、当初予算も、この後、閣議決定、あるいは、国会での審議という話になったわけでございますけれども、今日も多くの事業、事業再評価をお願いしておりますが、個別個別

の事業をうまくやっていくのに先んじて、やはり全体としての事業の必要性につきまして、改めて先生方に投資効果の妥当性がどうであったりとか、コスト主義への見込みとか、あるいは事業進捗の見込み等について御審議いただくのがこの委員会の会議で、全体として、やはり事業をどんなふうに見直していったりとか、改善していったり、よりうまく進められるかということについて御主張いただく。非常にむしろ、これから今の時代は大きいのかなと思ってございますので、本日も、どうぞ忌憚のないといいますか、御主張いただければというふうに思っております。

本日、ちょっと、案件が多くなってございまして、道路事業が8件、港湾事業1件の9件を御審議いただくとともに、別のスキームで実施しております、河川関係につきまして、対応方針案のとおりについて報告はさせていただきます。これも10件あるということでございますので、円滑に進めたいとございますので、ぜひ、どうぞ本日もよろしくお願ひしたいと思います。

○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。御協力をお願いいたします。

■審議の進め方の変更

○司会 それでは、第4回事業評価監視委員会、審議に入ります。

なお、今回審議する一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚）、一般国道468号首都圏中央連絡自動車道（横浜湘南道路）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、本件では、東日本高速道路株式会社の事業評価監視委員会から、特別委員として東京理科大学理工学部土木工学科教授、寺部様に御参加いただきました。

寺部様、よろしくお願ひいたします。

○寺部委員 はい。よろしくお願ひいたします。

○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ひいたします。よろしくお願ひいたします。

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 はい。それでは皆様、どうぞよろしくお願ひいたします。

ここから、早速、議事に沿って進めてまいりたいと思います。

初めに、本日、審議される案件につきまして、事務局からの御説明をお願いいたします。

○司会 はい。 本日の審議案件について、御説明いたします。

資料1の審議案件一覧を御覧ください。

道路事業で8件、港湾事業で1件の合計9件となります。このうち事業進捗に顕著な変更が見られない事業が、一括審議案件で3件、事業費の増、または事業期間の延伸のいずれか基準値を超える事業が、重点審議案件で6件となります。

また、重点審議案件のうち、一般国道468号首都圏中央連絡自動道の2件と一般国道357号、東京都湾岸道路の2件につきましては、一体評価による包括審議で、審議をお願いいたします。

次ページ以降に、各事業の位置を示した位置図をつけております。

説明は、以上です。

○久保田委員長 はい。本日の進め方について、そういうこと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。それでは、進めたいと思います。

■再評価案件（一括審議案件）

○久保田委員長 では、まず、一括審議案件につきまして、事務局からの説明をお願いいたします。

○司会 一括審議案件について、説明いたします。

資料1の1ページの審議案件一覧を御覧ください。

一括審議案件は、道路事業で2件、港湾事業で1件の3件となります。審議案件3件につきましては、続けて説明させていただきます。

まず、関係自治体からの意見について説明いたします。

一般国道6号新宿拡幅については、東京都知事より、重要な事業であり、早期完成とコ

スト縮減に関する意見をいただいております。

一般国道 20 号新山梨環状道路（北部区間）については、山梨県知事より、重要に道路であり、必要不可欠な道路である。速やかな全線整備に関する意見をいただいております。

茨城港常陸那珂港区外港地区国際海上コンテナターミナル等整備事業については、茨城県知事より、さらなる港湾機能の強化が必要であり、コスト縮減と早期完成に関する意見をいただいております。詳細につきましては、この後、説明させていただきます。

審議案件の一つ目でございます。一般国道 6 号新宿拡幅を説明いたします。

2 ページを御覧ください。一般国道 6 号新宿拡幅は、葛飾区新宿 2 丁目から金町 6 丁目に至る 2.1 km の 6 車線化及び立体化を行う事業で、昭和 45 年度に事業化しました。全体事業費は、337 億円です。事業再評価に当たり事業期間の延伸がございますが、基準値内であり一括審議としております。

事業の進捗状況は、平成 7 年度に金町地区の 1.2 km は完了し、残り新宿地区の 0.9 km については、用地取得を進めるとともに、高架計画の J R 新金線の下をくぐり、補助 276 号線を立体化する事業計画となっておりますが、まずは平面 6 車線化を進め、社会情勢等を踏まえ、立体化の着手を検討していくことを考えております。

事業の投資効率性は、B/C は 1.2、残事業の B/C は 9.7 です。

なお、総費用 C が、前回から約 1.4 倍となっておりますが、これは前回の基準年、平成 26 年度を令和 4 年度に見直したためです。

次のページの参考資料 1 を御覧ください。

参考資料 1 は、事業評価対象区間の道路構成を図示化したものです。用地取得率については、前回評価時には 86% でしたが、現在は 92% となっております。工事については、現在、新宿地区の改良工事を進めております。

次のページの参考資料 2 を御覧ください。

参考資料 2 は、沿線における開発計画を示したものです。沿線における近年 5 か年における人口は、約 4 万人増加しているほか、東金町一丁目西地区地区計画をはじめとした多くの開発計画があり、今後、交通量の増加が見込まれます。事業全体の B/C は、現在のマニュアルでは、初めの説明どおり、1.2 でございます。改定前のマニュアルでも、費用便益は 1.2 でございますが、時間価値原単位の変更により、現在のマニュアルでは、便益は 84 億円と増加し、総費用が 1,057 億円であることから、B/C としてはマニュアル改定前後共に 1.2 となっております。

事務局案といたしましては、引き続き新宿地区の平面6車線化を進めるべく、以上、継続として諮らせていただきました。

続きまして、2件目の一般国道20号新山梨環状道路（北部区間）について、説明いたします。

5ページを御覧ください。

一般国道20号新山梨環状道路（北部区間）は、平成16年度に事業化した、山梨県甲斐市牛匂から宇津谷に至る、延長5.0kmの4車線のバイパス事業です。

現道である国道20号は、甲府市街地を通過しており慢性的な渋滞が発生しているため、中心市街地に目的のない通過交通を迂回させ、渋滞緩和を図ることを目的とした道路です。現在、353億円で事業を進めています。

今回、事業再評価は、事業期間の延伸を行いますが、延伸期間が基準値内であり、一括審議としております。

事業の進捗状況は、用地取得率が1%となっております。本事業は、環境保全対策について、対策方針を地元と協議しながら進める必要があります。現在、環境アセスメントにて保護対象となっているコウモリ類について、有識者委員会で検討した結果、繁殖のためにコウモリ類のねぐらを新設しました。ねぐらの設置後、経過観察の結果、繁殖が確認されました。今後、測量、道路設計を推進します。

事業の投資効率性は、事業全体でB/C2.4であることを確認しています。

次のページの参考資料1を御覧ください。

参考資料1は、事業進捗を示しております。写真は、環境保全対策工事の実施状況です。左は、コウモリ類のねぐら工事完了時、右は、現在の状況です。

次のページの参考資料2を御覧ください。

参考資料2の左側は、新山梨環状道路に並行する国道20号・52号に、主要渋滞箇所が点在していることを示しており、アクセス性の向上の例として、観光地である昇仙峡までの所要時間短縮を示しております。

右側は、事業全体のB/Cを示しております。前回、B/Cの2.3に対して、0.1増加しております。増加の理由として、費用便益分析マニュアルの改定に伴う時間短縮便益の原単位の見直しや、基準年を令和4年度に更新したことが考えられます。

事務局案といたしましては、以上のことにより、事業継続としております。

続きまして、3件目の茨城港常陸那珂港区外港地区国際海上コンテナターミナル等整備

事業について説明いたします。

8 ページを御覧ください。

事業の目的は、昨今、世界的に船舶が大型化していることを受け、増大する外貿貨物需要に対応するため、常陸那珂港として、岸壁、水深 14m 等を整備し、物流の効率化を図ります。

また、荒天時における船舶の安全性、港内静穏度を確保するために防波堤の整備を行います。

事業概要ですが、整備する施設は、水深 10~14m の三つの岸壁のほか 6 施設で、右側の概要図に示すとおり、青色が整備済み、赤色が整備中を表しています。

本事業は平成 4 年度より事業化されており、前回評価時は令和 8 年に完成予定でしたが、今回は、令和 14 年度に完成を見込んでおります。また全体事業費は、前回評価時が 1,079 億円に対し、今回は 1,173 億円となります。

事業の進捗については、90.8%となっており、残事業としては、東防波堤の延長 290m のみとなっております。またケーソンの製作方法が変わったことにより、事業期間が 6 年延伸、事業費が 94 億円増と変更になります。

右側の概要図の写真に、ケーソンの据付け状況がございます。ケーソンと呼ばれる鉄筋コンクリート製の大きな箱を据え付けて、防波堤を整備している状況です。

事業の効果ですが、主力の産業機械、取扱い貨物量の増加などとなります。

事業の投資効率性ですが、事業全体では、総便益が、前回評価時の 2,511 億円から 3,227 億円に増となっております。

主な取扱貨物のコンテナや産業機械の輸送コスト削減便益及び海難の減少による便益を見込んでおります。総費用については、前回評価時の 2,084 億円から 2,965 億円に増となっております。これは、東防波堤のケーソン製作方法が変わったことなどが主な要因であり、事業費としては 94 億円の増となりますが、総費用については、現在価値化を考慮して、総費用の増が大きくなっております。B/C につきましては、1.1 となっていることを確認しております。

次に、残事業の投資効率性についてですが、便益は 1,220 億円に対して、費用は 113 億円となり、B/C は、10.8 となります。これは残事業が、東防波堤の整備のみとなっておりますが、東防波堤の整備によって、船舶が避泊可能となり、海難事故の減少につながるためです。

以上のことから、引き続き事業を継続することが妥当と考えております。

説明は、以上でございます。

○久保田委員長 それでは、ただいま御説明いただきました一括審議案件3件につきまして、御意見、御質問がございましたらお願いいたします。

鈴木先生どうぞ。

○鈴木委員 すみません。ちょっと確認ですけど、二つ目の山梨県のものですけれども、これ、最初のページのところです。これ、ICとあるんですけど、これ一般道ですよ。インターチェンジということですか。上のところのICとか、ジャンクションとか書いていますけど、これは一般道ではないのですか。

○久保田委員長 事務局、お願いいたします。

○甲府国道事務所長 甲府河川国道事務所です。お答えいたします。

ここの図面にありますICというのは、一般道とのインターチェンジを示しております。今回整備する新山梨環状道路は、国道20号のバイパスということで、一般道でございます。ただ、高規格道路に位置づけられており、自動車専用の道路として整備を予定していますので、そこから、一般道に下りるインターチェンジということになります。

○鈴木委員 また高速道路、あ、そういうこと。高速道路とはまた別口ですよ。

○甲府国道事務所長 はい。そうでございます。

○鈴木委員 分かりました。ちょっとそこが混乱したので、分かりました。理解できました。

○久保田委員長 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。よろしいですか。

それでは、一つ、私から、若干コメントをさせていただきたいと思います。

最初の国道6号新宿拡幅のことですけれども、ここの部分の鉄道ですね。新金線につきまして、現在、将来に、どうするべきかというような議論が地元でされているというふうには伺っております。この道路との交差の在り方につきまして、そうした議論なども踏まえつつ、地元の自治体などしっかりと御議論いただく必要があるのではないかというふうには、私は感じております。御検討いただければということでございます。コメントとして受け取っていただければ幸いです。ありがとうございました。

それでは、ただいま一括審議をお願いした3件につきましては、継続というふうにはさせていただきます。よろしいですね。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 ありがとうございます。

■再評価案件（重点審議案件）

○久保田委員長 では、続きまして、一般国道 468 号首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚）、それから一般国道 468 号首都圏中央連絡自動車道（横浜湘南道路）の一体評価の審議に移りたいと思います。

この事業につきましては、令和元年度の委員会において事業費の増額と事業の遅延があつて、できる限り早期完成に努める、あるいはコスト管理の徹底に努めるといった指摘がなされた上で、事業継続が認められたと伺っております。このたびの審議におきましても、事業費の増額が予定されておりました、様々な御意見、御質問が出てくるものと思っております。

このため、この案件につきましては、今回一回の審議で早急に議論を取りまとめるのではなくて、今日の議論も踏まえた上で、我々委員が事業の現場を直接拝見しまして、それを踏まえて、今回これから御質問いただきますけども、いただいた御質問とか、あるいは、次回それを踏まえた御説明、補足的な御説明などをいただいた上で、次回の委員会で議論を取りまとめていきたいというふうに思っております。

というわけで、これから御説明をいただきまして、その後、皆様から主に御質問等をいただきまして、この案件については、今日はそこまでとさせていただいて、議論については次回とさせていただきたいと思っております。

では、それを踏まえまして、事務局からの御説明をよろしくお願いいたします。

○横浜国道事務所長 横浜国道事務所の鈴木と申します。

それでは、一般国道 468 号、首都圏中央連絡自動車道（金沢～戸塚）（横浜湘南道路）につきまして、説明させていただきます。

目次は御覧のとおりになります。

圏央道（金沢～戸塚、横浜湘南道路）は、横浜横須賀道路釜利谷 JCT から新湘南バイパス藤沢 I C へ接続する道路で、全体の 6 割がトンネル構造となっており、国土交通省と N

EXCO東日本が合同で事業を実施しております。

金沢～戸塚につきましては、延長 8.9 km 6 車線、横浜湘南道路は、延長 7.5 km 4 車線で、事業費につきましては、金沢～戸塚は 5,820 億円から 7,920 億円、横浜湘南道路は、4,600 億円から 5,700 億円に増額する見込みでございます。

金沢～戸塚は昭和 63 年、横浜湘南道路は平成 13 年に事業化し、土地収用法の手続を活用しながら事業を進めているところでございます。

両事業とも、用地取得率は約 99%となっており、両事業とも工事を全面展開しております。

渋滞や事故の状況ですが、依然、交通渋滞が発生しており、渋滞に起因した追突事故も多く発生しているなど、社会情勢に変化はございません。

また、両事業とも、過去の事業評価監視委員会で付帯意見をいただいております。

両事業共通としまして、早期完成とコスト管理に努めるといった付帯意見をいただいております。金沢～戸塚は、平成 24 年度の事業評価監視委員会より継続し、地域住民との十分な対話、環境対策、安全対策への取組に関する意見をいただいております。

早期完成の取組として、シールド工事に関する技術的課題について、有識者へ確認しながら事業を推進するとともに、関係自治体とも情報共有を実施しております。また、ホームページで公表するなど、事業進捗状況を公表しながら、事業を推進しております。

さらに、3Dモデルを活用しまして、地下埋設物との干渉確認や、既存構造物を踏まえた施工計画の立案など、事業の効率化に取り組んできたところです。

しかしながら、シールド工事におきまして、支障物への接触などがございまして、約 2 年弱、掘進が停止しております。

さらに、昨年 12 月に公表されましたシールド工事に関するガイドラインに基づき、地表面変異や騒音・振動等のモニタリング結果等を踏まえまして、掘進速度を調整するなど安全かつ慎重な施工を実施しているため、開通目標はトンネルの掘進状況等を踏まえて、改めて公表する予定です。

続きまして、コスト管理ですが、令和 2 年度に、過去 5 年間の事業費増額の要因などを整理しております。

また、機能補償道路の具体化に当たりまして、横断施設の集約による事業費縮小、あるいは発生土についても、海面埋立事業への活用について調整し、コスト抑制を図っているところでございます。

続いて、金沢～戸塚における地域住民との対話の取組です。

住民の方々との話し合いや説明を 1,500 回以上開催、現場見学会を 76 回開催、そして、相談窓口を 400 回以上開設し、広報誌による情報発信など、理解を深めていただけるよう継続して取り組んでございます。

次に、環境保全対策の取組についてです。

最新の予測データを用いて環境影響照査を行い、いずれも環境保全目標を達成していることを確認しております。

また、環境保全のため、第三者委員会等を設置し、有識者の意見を伺いながら対策調査を継続的に実施しております。

さらに、工事中の環境対策につきまして、地表面変異、騒音・振動等のモニタリングや対策を実施するなど、丁寧な地元対応を行いながら事業を推進してございます。

続きまして、事業費の増額についてです。

金沢～戸塚では、関係機関協議、現地条件変更、計画の具体化、単価上昇といった大きく四つの要因により、2,100 億円の増額となっております。そのうち、前回再評価時点で想定できなかった事象として、鋼材単価の上昇、発生土処理が増額の約 4 割を占めております。

そのほか、工事中的影響低減や機能補償道路など、地域の方への配慮、安全な施工のための仮設等の追加で増額となっております。

次から、詳細に説明させていただきます。

まず、関係機関協議の進捗に関係する 3 項目です。

栄～戸塚間におきまして、横浜市との協議が調ったことから、機能補償道路 4.2 km、横断施設 9 か所を追加しております。本地域は、地形の高低差が大きいことから、長さ 30 m 以上となる鋼管杭などが必要となり、約 99 億円の増額です。

栄～戸塚間におきまして、河川管理者との協議が調ったことから、調整池 12 か所、排水構造物約 2.2 km などの追加に伴い、約 62 億の増額となっております。

戸塚 I C 接続部である国道 1 号の地下横断ボックスの施工に当たり、関係者と協議した結果、覆工板の追加と交通切り回しが追加になりました。

また、戸塚 I C 出入口から国道 1 号への安全な分合流のための付加車線が追加となり、約 37 億の増額となります。写真は、国道 1 号を切り回しながら、本線函渠工事を施工している状況です。

続いて、現地条件の変更に伴う4項目です。

栄～戸塚間におきまして、埋蔵文化財調査の過程で、調査範囲が約1万m²追加と、調査層の追加が必要となったことから、約12億の増額となります。地盤改良や軟弱地盤対策、支障物対応の追加によりまして、約169億の増額となります。先ほど説明した栄～戸塚間の機能補償道路や調整池の計画の具体化に伴って、沈下対策として地盤改良が追加となりました。

次に、金沢～戸塚の中間地点である公田IC付近の函渠施工に当たり、地質調査の結果、粘土層や砂層の地盤改良が必要となりました。

シールド工事施工時におきまして、現地調査によって、いたち川護岸の杭との干渉が判明したため地盤改良を実施し、工事に支障となる杭の撤去を増工しております。

栄IC部の地質調査の結果により、想定より支持層が深かったため、杭長が最大約9m長くなったこと、あるいは、市道利用者との調整によりまして、切り回し道路の追加、仮設方法の変更に伴って、約18億の増額となっております。

一部の掘削土より、重金属が検出されたため、搬出先を変更したことによりまして、約24億の増額となります。

続いて、計画の具体化に伴う5項目です。

庄戸地区トンネルにつきまして有識者意見を踏まえた施工方法の変更により、約190億円の増額が必要となります。住宅街で施工する庄戸地区の大断面NATMトンネル区間において、地質調査の結果を踏まえ、安全な施工のための仮設工の追加や、住宅地の地下水保全のための全面防水構造の採用、あるいは、工事車両が住宅地に入り込まないように、事業地内にコンクリート製造プラントを設置することによりまして、約190億円の増額となります。

先ほどの地盤改良が追加になった公田地区の工事にあたりまして、工事中用仮栈橋の追加や、庄戸地区と同様に、工事中車両が住宅街に入り込まないように、事業地内にコンクリート製造プラント整備の追加。

それから、栈橋施工に伴う市道切り回し整備の追加によりまして、約250億円の増額となります。

金沢～戸塚では、地域住民との十分な対話を基礎に、環境対策や安全対策に積極的に取り組み、現実的な範囲で最善を尽くすことの付帯意見をいただいております、これまでも継続的な取組を実施してきたところです。

今後とも地域住民の方々と対話をしながら工事を進めていく必要があると考えており、工事を安全・安心に進めてまいります。

また公田笠間トンネル、桂台トンネルの施工方法の変更が必要となってございまして、公田笠間トンネルは、土被りゼロメートルから、シールドマシンが発進となりますが、施工時の浮き上がり防止対策が新たに必要となったことや、騒音対策のため回転立坑部におきまして、防音屋根の設置など約 375 億円の増額となっています。

同じくトンネル区間において関係者協議が調いまして、公田笠間トンネルの非常駐車帯設置位置が確定したことで、セグメント形状や仮設方法が具体化され、約 117 億円の増額となっています。

シールド工事区間における発生土を公共事業へ再利用するため、排出先で一部発生土が締め固まらない状況が新たに確認されたため、土質改良の追加などにより約 209 億円の増額となります。

最後に、鋼材単価の上昇で、トンネルのセグメントや橋梁の工事費が増加したため、約 538 億円の増額となり、金沢～戸塚間合計で約 2,100 億円の増額となっています。

次に、横浜湘南道路の事業費増加についてです。金沢～戸塚同様、関係機関協議、現地条件の変更、計画の具体化、単価上昇によりまして約 1,100 億円の増額となっています。そのうち前回再評価時点で想定できなかった事象として、鋼材単価の上昇、発生土処理、支障物対応が、増額の約 5 割を占めています。そのほか、工事中的影響低減や、機能補償道路など地域の方への配慮、安全な施工のための仮設等の追加で増額となっています。

次から、詳細に説明いたします。

まず、関係機関協議の進捗に関する 2 項目です。

関係者との協議の結果、国道 1 号藤沢地区の函渠施工にあたり、側道を含め現在の交通を確保するため、覆工板と交通の切り回しを追加しています。住宅地に施工ヤードが近接することから、工事施工時の騒音の影響を考慮し遮音壁を追加したため、約 80 億の増額が必要となりました。

金沢～戸塚と同様、河川管理者との協議が調って、調整池や関連するポンプ施設を追加しています。

関係者との協議によりまして、横断施設の追加や横断函渠施工にあたり、現道交通を通行止めさせないよう施工方法を変更したことから、約 52 億円の増額でございまして。

次は、現地条件の変更に伴う 2 項目です。

先ほど、進捗状況でも説明いたしました。境川付近で支障物に接触し、約2年、掘進を停止いたしました。その際、地中に残存した支障物を撤去するため、深さ約30mの立坑を新たに設置し、地中の支障物を撤去するなど、約120億の増額となっています。

地質調査の結果、藤沢地区開削部、小雀地区橋梁部、回転立坑の地盤改良等が必要となったことから、約100億の増額となっています。

続きまして、計画の具体化に関する4項目です。

関係者との協議により、横浜坑口側に緊急車両の進入路等を新たに追加いたしました。また、防災施設の具体化により、トンネル管理のため、電気設備等の設置位置が具体化されたことで、約140億円の増額です。

横浜湘南道路の終点部における新湘南バイパスとの接続部におきまして、現地調査の結果、一部区間の架け替え及び既設橋梁の耐震補強の追加が必要となりました。

また、住居への近接状況を踏まえ、土留め壁を本体構造へ活用できる工法へ変更したことから、約120億の増額となっています。

横浜湘南道路は、国道1号の地下空間でトンネルを接合する計画となっています。地中接合部の施工方法がまとまったことから、安全な施工のための仮設工が追加となり、約85億の増額となっています。

金沢～戸塚と同様に、シールド発生土の一部につきまして、公共事業への再利用のため土質改良を追加したことで、約35億の増加でございます。

続きまして、最後に、鋼材単価の上昇によりまして、トンネルのセグメントや橋梁の工事費が増加したため、約368億円の増額となりまして、横浜湘南道路合計で、約1,100億の増額となっています。

以上で、両事業合計で、現在の事業費3割となる3,200億円の増額が必要となっています。

内訳としましては、鋼材単価の上昇、発生土の処理、支障物の対応といった前回再評価時点で想定できなかった事象に起因する増額が約4割、覆工板やプラントの設置など、工事中の影響低減や、機能補償道路や地域の方々への配慮に伴う増額が約3割、より安全な施工のための仮設などの追加による増額が約3割となっております。

続きまして、用地取得につきましては、概ね完了しておりまして、全区間で工事を全面展開しております。今後、トンネル掘進結果による土質改良が必要な土量の増加や、さら

なる鋼材単価上昇による事業費の増額のおそれもございます。

また、総延長 16.4 kmのうち約 5 割がシールドトンネルとなっておりまして、地質状況、施工条件や交差物件の状況に加え、地表面変異や騒音・振動等のモニタリング結果を踏まえまして掘進速度を調整するなど、地域の安心につながるよう、安全かつ慎重な施工を実施していることから、開通目標については、トンネル掘進の状況等を踏まえて公表いたします。

圏央道は、首都圏 3 環状の一番外側の延長約 300 kmの環状道路であり、現在約 9 割が開通しております。

環状道路の役割は、都心部への通過交通の抑制、分散導入効果、地域間移動、非常時の迂回機能などが見込まれています。

既に開通しました圏央道の沿線自治体においては、大型物流施設等が 7 年間で約 150 件増加するなど、経済の活性化に寄与しているものと考えています。

大型物流施設の立地状況につきまして、圏央道の開通に伴い、圏央道沿線で物流施設の新規立地の増加が継続するなど、経済の活性化に寄与しているものと考えています。

首都圏直下地震の啓開活動など、3 環状道路で複数のルート選択ができてきて、防災上の観点からも効果が期待されているところです。

並行する保土ヶ谷バイパスは交通量が全国 1 位、東名高速は渋滞損失時間が全国 1 位となっています。本事業の整備により、神奈川県東西軸の複線化が実現され、東西方向を中心に、交通の円滑化や定時性の確保、広域周遊ルートの移動円滑化などが期待されています。

横浜港のコンテナ取扱量は全国第 2 位となっています。新東名高速道路や港湾整備と相まって、国際競争力強化や物流の効率化が期待されます。

沿線地域には、第 3 次救急医療施設が点在しています。近隣の消防署からは、並行路線がいつも渋滞しているとの意見をいただいております。病院搬送時間の短縮が期待されています。

事業の計画区域には、住宅や小学校など多く立地してございます。しかしながら、幹線道路が渋滞しているため、住宅エリア内の約 8 割が通過交通となっています。本事業の整備によりまして、通過交通の幹線道路への転換がなされ、生活道路の交通環境の改善が期待されます。

神奈川圏央道のインターチェンジ周辺にも企業立地が促進されており、さらなるストッ

ク効果が期待されます。

三浦半島をはじめとする県内の観光資源へのアクセスや周遊性が強化され、さらなる地域振興や、秋冬大根、春キャベツの安定した供給など、農業関係者からも期待の声があります。

また、圏央道周辺における自動車産業の生産性向上や、渋滞緩和や定時性の確保など、運送事業者から期待の声も聞かれています。

圏央道は、その道路の特性として、放射道路間を接続することで、効果を最大限発揮することから、横浜横須賀道路と接続する釜利谷 J C T から新東名高速道路と接続する海老名南 J C T までを一体評価として、費用便益分析を実施します。

一体評価とした場合の事業全体の B / C は 2.8 となっています。一体評価とした場合の残事業 B / C は 1.9 となっています。

こちらは、H29 原単位で算出した場合の参考資料でございます。金沢～戸塚を個別評価した場合の事業全体 B / C は 0.8、前回時は 1.2 となっています。金沢～戸塚を個別評価した場合の残事業 B / C は、2.0 となっています。

こちらは、H29 原単位で算出した場合の参考資料です。

横浜湘南道路を個別評価した場合の事業全体 B / C は 0.8、前回時は 1.2 となっています。横浜湘南道路を個別評価した場合の残事業 B / C は、1.9 となっています。こちらは H29 原単位で算出した場合の参考資料です。

ここからコスト縮減の取組について説明いたします。金沢～戸塚で施工していますトンネル工事におきまして、覆工コンクリート打設時に断面に合わせて設置できる型枠を採用することで、約 13 億円の縮減を図っています。

横浜湘南道路で施工しております地中連続壁工事におきまして、新たに開発された新技術工法を採用することで、施工の効率が図られ、約 4 億円のコスト縮減を図っています。

金沢～戸塚について、関連自治体等からの御意見については資料のとおりです。

横浜湘南道路につきましても、関連自治体の御意見については資料のとおりでございます。

金沢～戸塚の今後の対応方針です。圏央道の一部を構成し、交通混雑緩和や物流の効率化など多くの効果が期待され、事業全体の B / C は、一体評価で 2.8 となっております。用地取得は概成し、工事も全面展開中であり、自治体も早期整備を求めており、依然、必要性の高い事業であることから、事業継続と考えております。

横浜湘南道路の対応方針も、金沢～戸塚と同様に、事業全体のB/Cは、一体評価で2.8となっております。用地取得は概成し、工事も全面展開中であり、自治体も早期整備を求めており、依然、必要性の高い事業であることから、事業継続と考えております。

以上で、説明を終わります。御審議のほど、よろしく願いいたします。

○久保田委員長 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様から、御意見、あるいは御質問があればいただきたいと思っております。いかがでしょうか。

鈴木先生、お願いします。

○鈴木委員 本日決めないということですが、後半部分に重要性についての御説明がありましたけれども、私も近くに住んでいるので、重要性は理解しているつもりです。ただ、事業費とか云々の話で、前回の指摘事項も踏まえますと、やっぱりある程度の議論が必要なかなと思っています。

金額が2,000億と1,000億でしたっけ、上がっていますけれども、原価格の上昇とか、やむを得ないものは、致し方ないというか、ここで議論するものじゃないかなと思うんですが、やっぱりそこは切り分けないといけないかなと思っています。

途中で、住民の方と1,000回以上、対話を行っているとおっしゃっていましたが、具体的にどのような対話をされたのか教えていただけますでしょうか。

○久保田委員長 次回、御用意いただきます。

○鈴木委員 はい。分かりました。1,000回とか現場見学会とかやっていますが、そこでやっぱり出てきたものを、そのまま、要は税金で使って対応するのか、やっぱりそこは納得いただいて、それでも、どうしてもというようなものでやっているのか、その辺りが1,000回という数だけしか分からないので、ちょっとその辺りを教えていただきたいと思いました。お願いします。

○久保田委員長 ありがとうございます。では、次回よろしく願いします。

河野委員、お願いします。

○河野委員 ありがとうございます。御説明ありがとうございました。

1点確認をさせていただきたいのですが、資料の1ページに、事業の目的として圏央道の目的が書かれてございまして、この2ポツ目に、沿道環境の改善というふうに書かれているかと思っております。今、御説明の中で、工事においては、環境保全の対策を行っているという御説明だったんですけれども、この沿道環境とは、意味するところが交通環境のこと

だけを示しているのか、あるいは従前から何か改善すべき課題があったという意味なのか、ちょっとその点について、教えていただけたらと思います。

○久保田委員長 もし時間があったらお答えいただきますけど、基本的には、次回、お答えいただくことにします。

じゃあ、寺部先生、お願いします。

○寺部委員 東京理科大、寺部です。

二つあります。資料の6ページの対応のところですけども、付帯意見への対応状況という表の書き方が、ちょっと不十分ではないかなと思います。

①番の早期完成と供用に対して、対応状況というのは、進捗をホームページに載せているということなので、対応していないですね。で、そうではなくて、なぜ、早期にしようとして頑張っておられるのは、非常にこの後ろのほうの事業の資料の説明、大変よく分かりましたので、こういった都市化が十分進んだエリアで工事をやっているの、その周辺の住民に対して御迷惑にならないような方法とか、いろんな周辺の一般道の付け替えとか、そういうのとかですね。

あとは、支障物がたくさん見つかって事業がストップしているという、そういったことがあるので、その辺をきちんと説明して、早期に完成を頑張っているのだけど、なかなか難しいですというのが、対応状況ではないかと思います。

二つ目のポイントは、45ページの単価の上昇の理由ですけども、単価上昇の理由として、鋼材の価格が例として挙がっておるんですが、恐らくその鋼材の価格だけではなくて、ほかのいろんなものも上がっているの、もう少し一般化した内容で説明されたいと思います。一般的な建設費、建設材料の一般的なものが上がっているという、多分、そういう経済的な指標があるはずですので、むしろそちらのほうが、全体として、工費はとにかく上がっているんですという説明はできると思います。

以上です。

○久保田委員長 ありがとうございます。

そのほかの委員の方、いかがでしょうか。

じゃあ、朝日先生どうぞ。

○朝日委員 二つあるんですけども、今の御意見のところと関連して、その45ページのところに関連してなんですけど。鋼材の価格が上昇したというところの価格上昇のほかの要因は、例えば、一つ目の湘南のほうだったら、538億以外の部分については、何でしょ

う、その物価上昇の値が入っていて、もともとの物価上昇を除いたものと、それは、要は物価上昇が込みの数字になっているのかどうかというところをお聞きしたいのが一つと、あと、そもそも、ちょっと基本的なところですけども、今日の資料で頂いているバックデータのところの費用便益の、費用の算定の仕方ですけども、事業費に関しては、非常に何か簡単な分類しかないんですが、その標準投資パターンというのと、詳細事業計画による値を採用というのと、この件に関しては、事業費を事業年数で均等配分というふうにあるんですけども、こういった事業費の考え方を最初にといいますか、評価のときに見積もるときの考え方というのは、どういうふうに設定されるのか教えていただければと思います。

○久保田委員長 ありがとうございます。承っておきます。

手塚委員、お願いします。

○手塚委員 先にコメントを申し上げますと、やはり、(B/C が) 1 を上回っているかどうかというのは、ハードルでもあります。個別評価とはいえ、1 を下回っている（箇所がある）ということについては、十分な審議が必要だと思います。

その上での質問ですが、再評価の対象区間、藤沢インターから釜利谷のジャンクションまでが、この再評価（対象）の区間になっています。一方で、一体評価をした場合には、海老名南から釜利谷まで（対象区間を）広げています。この理由について、次回、お教えいただきたいと思います。

以上です。

○久保田委員長 ありがとうございます。

平澤委員ですね。お願いします。

○平澤委員 御説明のほう、ありがとうございます。

御説明、ありがとうございます。

これは意見ですけども、今日の資料で、金沢～戸塚と、それから横浜湘南と、それぞれ御説明いただきましたが、具体的には、43 ページと、それから 57 ページの工事の発生土の処理ですが、両方とも、ほぼ書いてある内容が同じような感じにお見受けいたします。それにしても、金額のほうは大分違います。もちろん規模感とか、あるいは内容が違うので、金額が変わってくるかとは思っておりますが、一般的な感覚からは、何でこれほど金額が違うのか、この二つのページを見比べたときに分かりやすく示されているといいのかなと思います。もし可能でしたら、209 億円と、35 億円の金額の差について資料上、もう

少し分かりやすくお示しいただければと思います。

○久保田委員長 ありがとうございます。

ほかにございますでしょうか。

竹内先生でよろしいですかね。じゃあ、竹内先生お願いします。

○竹内委員 すみません。よろしいですか。

御説明ありがとうございました。私のほうからは、一つお願いと幾つか質問がございます。

一つお願いですけれども、今度、現場を見るに当たって、ちょっと図面が全部、道路の部分だけ切り取ったような形のもので、できれば横浜市域の全体が見えて、例えば鉄道駅との関係ですとか、河川の名称、河川の流域の関係ですとか、主な公共施設ですとか、そういった現場の、何ていうんですかね、周辺部分が分かるような図面を、現場へ行くときに見たいなというところをお願いしたいと思います。

それから、私のほうでは、24 ページと 49 ページの河川の調整池と排水の関係についての質問ですけれども、まず、24 ページで、六つの調整池で、六つじゃないか、12 の調整池で 62 億、それで、49 ページは、またここの排水関係で、六つの調整池と排水で 52 億ということで、併せて、今回ここで調整池、排水関係で 114 億のプラスオンという形になっているのですが、まずこれが、用地費も含むのか、既にも買収した土地の工事費だけでこれだけの金額になるのかということをお教えいただきたいということと、それに伴ってこれから買収するならば、ちょっとスケジュール的にかかるかもしれないので、この調整池部分のスケジュールが、大体どのぐらいを想定されているのかということと、河川管理者というのは、両方横浜市でいいのかということと、あと、この全体の今、流域治水ということなので、ここが河川、いたち川とか関係あるんですが、どこの流域の、どの、何ていうんですかね、河川整備計画に関連して、この調整池の規模とかを求められているのかという辺りとかですね。

現在、横浜市は、かなり流域治水、頑張っているんで、全部ここで貯留して、時間差排水ということですが、雨水を浸透するという考え方はないのかとか、これからこの幾つもある調整池とかなりの金額があるものの、デザインとか周辺の土地利用とかの関係の工夫ができないのかみたいところを、ちょっと、もう少し詳しく教えていただきたいと思いました。よろしくお願いたします。

○久保田委員長 ありがとうございます。

そのほかの委員の皆様、何かございますか。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、やはり、多くの方から御質問、御意見が出ましたので、次回までに御準備のほう、よろしく願いいたします。

それから、視察のときの資料についても御要望がありましたので、御検討いただければ幸いです。

ということで、今日は、本件についてはここまでというふうにさせていただきたいと思えます。よろしいですか。何か、じゃあ、どうぞ。

○計画調整課長 ありがとうございます。事務局の道路部でございます。

今、委員長から御指摘ありましたように、本日いただいた御指摘を踏まえまして、現場説明での資料でございますとか、次回の資料のところに、工夫をさせていただければと思えます。

いただいた御質問の中で、本日お答えできる事実関係のところのみお答えを差し上げたいと思えます。

いただいた意見のうち、河野委員からいただきました事業の目的の2ポツ目の沿道環境の改善について、どういうものが挙げられるかというところ、少し、一般論に近いところがございまして、私から御回答をさせていただきます。

沿道環境の改善でございますが、中もいろいろございまして、例えば新しいこういった自動車専用道路ができれば、一般道路の交通が一定程度転換する形になります。そうしますと、一般道路における交通事故の低減でございますとか、もしくは、交通が渋滞していることによる排気ガス等々による環境が改善されるということでございまして、そういった沿道の地域への環境の改善の効果というものを、こういった言葉で表しているところでございまして、本日の整備効果の資料の中でも、交通環境の関係等を記載したページもございまして、そういったところで御紹介を差し上げているところでございまして。

あと、最後に、河川の管理者の質問、最後、いただきましたが、そちらについても回答を差し上げます。

○事務局 引き続き事務局より回答をさせていただきます。

竹内委員から御質問のありました、調整池の用地については買収できているのかという

点でございますが、買収している用地内での計画となっております。

河川管理者につきましては、神奈川県、横浜市、藤沢市となっております。

雨水の浸透ですとか、デザインといった部分につきましては、引き続き現場視察の際、また次回、回答させていただきたいと存じます。

以上でございます。

○久保田委員長 ありがとうございます。

それでは、本事業につきましては、本日はここまで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、特別委員でいらっしゃいます寺部先生、それから東日本高速道路株式会社の皆様におきましては、ここまでとさせていただきます。大変お疲れさまでした。

○寺部委員 はい。失礼します。

○東日本高速道路株式会社 失礼します。

〔寺部委員、東日本高速道路株式会社 退室〕

○久保田委員長 では、続きまして、重点審議、一般国道1号、新湘南バイパスを議題といたします。

準備ができましたら、事務局からの説明をお願いします。

○横浜国道事務所長 それでは、一般国道1号、新湘南バイパスについて、説明させていただきます。横浜国道事務所、鈴木でございます。よろしくをお願いします。

こちら、目次でございます。御覧のとおりです。

事業の概要ですが、説明させていただきます。

新湘南バイパスは、圏央道と西湘バイパスを結び、広域幹線道路網を形成、交通混雑緩和を目的とした4車線の自動車専用道路です。図に示しますとおり、藤沢市城南三丁目から茅ヶ崎西ICまではI期区間として、昭和63年に供用しております。

再評価の対象区間としましては、II期区間の茅ヶ崎西ICから大磯ICまでの6.7kmとなります。その一部については、海岸沿いに134号と並行しまして、一部、砂防林の中を通過いたします。II期区間の茅ヶ崎西ICから茅ヶ崎海岸ICの1.2kmが供用しております。昭和60年に事業化しまして、全体事業費は、約890億円でございます。変更はございません。

続いて、事業の経緯でございます。昭和 60 年の事業化後、63 年に都市計画決定、同年に用地買収に着手し、平成 2 年より工事に着手しております。Ⅰ期区間は有料道路事業として整備しております。平成 3 年に有料道路事業許可変更を行って、Ⅱ期区間も、有料道路事業として整備することとなっております。

平成 7 年 12 月には、茅ヶ崎西 I C から茅ヶ崎海岸 I C の約 1.2 km が 4 車線で供用しています。

続いて、前回再評価以降の整備状況でございます。現在、茅ヶ崎西 I C から茅ヶ崎海岸 I C までの区間が供用済みです。

未供用区間につきましては、茅ヶ崎海岸 I C から相模川渡河部分を先行して着手する計画としてございます。用地取得率は 87% です。

資料左下のとおり、前回、平成 29 年再評価以降、資料上では変わりはありませんが、黄色で示している箇所について、大規模物件の代替地について関係者調整を進めているところでございます。

続いて、国道 1 号の交通状況について説明します。

新湘南バイパスⅡ期区間と並行する国道 1 号では、2 車線区間である茅ヶ崎西インター交差点から馬入交差点間の各所で、容量不足による交通混雑が発生しています。特に、上り線の夕方のピーク時には、産業道路入口交差点を先頭に、交通混雑が発生しています。

また、この区間の事故発生状況を見ますと、混雑に起因する追突事故が、全体の約 3 割を占めています。

新湘南バイパスⅡ期区間の整備によりまして、通過交通の転換が図られまして、混雑緩和や交通事故の減少が期待されています。

続いて、国道 134 号の交通状況について説明します。

新湘南バイパスに並行する国道 134 号は、横須賀から三浦半島、湘南を連絡する幹線道路で、夕方のピーク時には、交通集中で混雑が発生しています。特に、休日の上り線においては、右下の写真に示すとおり、高浜台交差点、柳島交差点を先頭に渋滞が発生しています。

新湘南バイパスの整備により、国道 134 号の追加交通の転換を図られ、混雑緩和が見込まれております。

続きまして、広域幹線道路網の形成状況です。新湘南バイパスは、圏央道と西湘バイパスを接続し、広域幹線道路網を形成します。下の図の緑の色の旗揚げ部分が未供用部分と

なっております、ミッシングリンクの状態となっております。そのため、広域幹線道路としての速達性や定時性の機能を十分に発揮できておりません。

新湘南バイパスの茅ヶ崎海岸 I C を利用した OD を、下の円グラフで示しています。おむね半分が、新湘南バイパス、西湘バイパスを利用して東西を広域に移動しています。ミッシングリンクが解消することで、広域幹線道路網の機能向上が見込まれています。

続いて、事業の見込みでございます。先ほども説明いたしましたが、用地進捗率は 87% です。現在、大規模物件の用地代替要望に対する検討・調整を実施してまいりまして、引き続き推進してまいります。

施工方法や仮設の変更の可能性がございますので、今後実施する詳細設計を踏まえまして、事業費を精査してまいります。

続いて、事業の投資効果について説明します。

新湘南バイパスは、圏央道と西湘バイパスを接続し、広域幹線道路網を形成します。また、神奈川県道路整備計画においても、県土構造の骨格として重要な自動車専用道路網として位置づけられています。

新湘南バイパスは、圏央と小田原地域を結ぶ小田原厚木道路、広域に東西を結ぶ東名高速道路、新東名高速道路などと並行しており、災害時における東西方向のリダンダンシーが確保されます。

続いて、事業投資効果、救急医療サービスの充実について説明します。

下の図で位置関係を示していますが、新湘南バイパスの右側に黄色丸で示します、三次医療機関の藤沢市民病院があります。この病院の 30 分圏域は、青色で示す範囲となっております。新湘南バイパスの整備により、ピンク色の範囲で示しているように 30 分圏域が西側に広がります。また、新たに 30 分圏域に含まれる二宮町から藤沢市民病院までの所要時間が短縮されます。右下の図で、カーラー救命曲線を添付していますが、救命率の向上が期待されます。

続いて、観光地へのアクセス性向上について説明します。

神奈川県箱根湯本は、温泉地で有名であり、下図で示してございますが、宿泊客数も県内で第 2 位となっております。直近 10 年間の観光客数の伸び率を見ますと、観光客数は、ほぼ横ばいの状態です。

新湘南バイパスの整備によりまして、広域道路のルート選択の幅も広がって、アクセス性が向上しますので、観光客の増加、地域活性化が期待されています。

続いて、費用便益分析結果について説明いたします。

今回、令和4年度のB/Cは1.3です。H29の前回評価から0.1ポイント増加となっています。今回、事業期間を延伸しており、通常B/Cが下がる傾向に働きますが、交通量の推計の見直しで、計画交通量が増加しております、B/Cが若干ですが増加する結果となっています。

残事業のB/Cについては、2.5という結果でございます。

こちらは参考ですが、H29の原単位における算定結果です。事業全体が1.2、残事業が2.4となっています。

こちらは、関連自治体として神奈川県からの意見でございます。

新湘南バイパスの今後の対応方針について、説明いたします。

新湘南バイパスの整備は、広域幹線道路網の形成、交通混雑の緩和等の観点から、事業の必要性・重要性は高く、早期の効果発現を図ることが妥当で、事業継続と考えております。

説明は以上になります。御審議、よろしくお願いいたします。

○久保田委員長 ありがとうございます。

では、委員の皆様、御質問、御意見がございましたらお願いいたします。

鈴木委員どうぞ。

○鈴木委員 鈴木です。よろしくお願いいたします。

幾つかあるのですが、3ページ目に標準断面がありますが、ここ2車線2車線の4車線で、かなり幅が広い道路が続いているのですが、7.5mって、どういうことなのでしょう。

○久保田委員長 はい。お願いします。

○横浜国道事務所長 3ページの右下のこの図面では車道部が7.5mということで表記がございます。こちらは、将来形の断面でございます、こちらの平面部については、2車線の道路ということで、幅員がこのような形になっております。

○鈴木委員 いや、134号は2車線2車線で、往復合計4車線の道路ですよね。2車線を潰すということですか。

○横浜国道事務所長 現在は、暫定的な状態として4車線になっておりますが将来は平面部が2車線、立体部が4車線で計6車線の断面という形になっております。

○鈴木委員 新湘南バイパスは、有料道路ではないのですか。現状、この下にあるのが2車線2車線の4車線で、一般道路になっていて、それを真っすぐ行くと西湘バイパスにつ

ながら形ですよね。これ、高速からの接続ですから、上の2車線2車線は有料道路、で、一般道からすると2車線が1車線になるということでしょうか。

○横浜国道事務所長 平面部は4車線を2車線。それで、計画としては、この立体が橋梁部で全部つながりますので、有料道路として新湘南バイパスから西湘バイパスにつながり6車線の計画となっております。

○鈴木委員 現状でも、結構、車線数が多いので、どうなのかなというのが一つです。

それと、ここ、海側に防砂林が続いているのですが、そこを、少し伐採しなければいけないとお話しされていましたが、その辺りの協議というのは進んでいるのでしょうか。多分これ、管理が違うと、森林を削ると、あそこはかなり風が強いと砂が飛びますので、その関係であの厚みになっていると、あれが減ると、また何かいろいろ問題が起きるかなと思ったのですが、その辺りは、いかがでしょうか。

○横浜国道事務所長 防砂林の関係につきましては、計画段階では協議をしていますけれども、これから施工に入る段階で、また関係者と協議をしてまいりたいと思います。まだ協議については、未了という形になっております。

○鈴木委員 最後の質問ですけれども、先ほどの金沢～戸塚の話にもありましたけれども、物価高の上昇で五百何億円とかという増加が見込まれています。今回も、事業費が上がっていませんけれども、当然これ、設計したときよりは物価が上がっているはずで、となると、お金が890億円と出ていますけれども、単純に同じ事業をやっても、物価高を考慮すると確実に増えるのではないかと思うのですが、ここはなぜ、同じ額で行けるのでしょうか。

○横浜国道事務所長 費用につきましては、まだ、これから詳細に設計を進めるということで考えておりますので、詳細に設計を詰める段階で、そういった物価上昇の影響等も含めて、事業費の精査は、しっかりやっていきたいと思います。ありがとうございます。

○鈴木委員 ここで一応、こう延長するということで、予算、事業費890億円出ているということは、お金は計算されているわけですよね。多分、何キロいくらか、ざっとしたお金だと思いますけれども、とはいえ、物価高の影響が入らずにこのまま通すと、次回、確実に増えますよね。100億単位で、多分増えると思うのですが。となると、この時点で、委員の先生方に説明して、きちんと現時点でも、これだけ上がってしまいます、これは物価高の影響ですということを説明するのがいいのかなと思ったのですが、違うのでしょうか。

○横浜国道事務所長 御指摘は、そうかもしれませんけど、まだ詳細設計がこれからでござ

ざいますので計上していません。

○鈴木委員 詳細設計は、いいと思います。詳細設計で、また、多分いろいろ上がると思うのですが、現状の概算であっても、もう既に、多分上がりますよね。恐らく。先ほどの金沢～戸塚のことを考えると、今こんな現状の中で、物価高が考慮されないというのは、僕はないかと思ったのですが、詳細設計で、これが倍ぐらいになることを、またここで、委員の中で認めると、またそういう話になると思います。

なので、話が進んでいなくても、現状では、もうここまで上がっちゃいますというのは、ここで通す、通さないは別としても、何か説明の資料としては、僕はあってもいいかと思うのですが、その辺、どうお考えでしょうか。

○久保田委員長 恐らく今、事務局が先ほどおっしゃったのは、詳細設計をしないと、その金額が出てこないの、上がりそうですというようなことは、ちょっと曖昧で言えないので、今の段階では、金額が言えないと、そういう御説明だったと思うのですが。

○鈴木委員 ただ、890億円という金額は出てこないですね。概算であっても、お金が出ているということは、計算はされているということで、そこには物価高の現状などを考慮されずに、この890億円が計算されているということでしょうか。

○久保田委員長 では、この辺は、いかがですか。

○横浜国道事務所長 890億円につきましては、事業化された当時の事業費になっていまして、その後、変更は、特段してございません。

○鈴木委員 ですから、多分、上がりますよね。何も、同じことをやろうと思っても、890億円ではできないということですよ。ここでは、こういう審議はしなくていいんですか。すみません。僕、2年目なのでよく分かっていないのですが、もう、こういうのは詳細設計が上がって、倍になりましたというのを、そのような、この委員会で認めていけばいいのでしょうか。事業者の方というか、委員に、こういう議論をすべきなのか、詳細設計を実施してから増えた分を考慮するのか、その辺りは、ここでは議論をしなくてよろしいのでしょうか。

○久保田委員長 これは事務局からお話します。

○道路計画第一課長 道路部の一課長をしております大谷と申します。

委員御指摘の件、ごもっともでございます。本事業、用地取得87%としている中でも、まだ渡河部のところで大きな調整等が残っているという事業で、また、今後、国道134号、断面図のところ、今、供用させていただいているところで、今この標準断面で言うと2車

線ですけれども、神奈川県の方で、134号も混んでいるのでというところで

4車線化部分もあつたりだとか、この事業も、事業化してから、かなり時間がたっている
ので、今後の進め方というところは、しっかり議論をしていかないといけないというところ
かと思っております。

その中で、鈴木委員の御指摘があつたような、今、単価の事業費増額というところもし
っかり考えた上で、今の時点でしっかり議論をすべきではないかというところは、ごもつ
ともだとは思うんですけれども、今後、詳細設計をしていく中で、私も134号との関係だ
とか、この事業の進め方というところを、新たなところですね、この断面ありきではなく
て、しっかり勉強していった結果を、また、こういった委員会の場で、事業費総額ととも
に議論をさせていただいて、そのときにまた、審議させていただければというふうに思っ
ているところでございます。また、委員会でないがしろにせずに、今の御指摘を踏まえて、
きちんと次のステップへ進む前に、委員会にかけさせていただくと、そういうことを考え
ております。

○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。

では、志手委員どうぞ。

○志手委員 御説明、どうもありがとうございました。資料1のほうの一覧表を確認して
おりまして、この案件に関して、重点の理由が、用地取得難航による事業期間の延伸のた
めとなっておりますが、画面に出していただいている左下の図を見ますと、平成29年か
らこの令和4年までの間に、用地取得が全く進んでいないということだと解釈、見てとり
ました。

その用地取得が、今後、進む可能性があるのか、ないのか、何かすごく問題があつて、
とてもじゃないけど、この用地取得は、困難なのか、その辺りですとか、そのほかの部分
についても、工事完了、用地取得済みの部分があつて、そこの進捗もそんなに、この何年
間、進んでいない感じがするのですけれども、この前回の評価時から今回の評価時まで
に、どれだけの進捗があつたのかという部分の説明が、聞きたいなと思いました。

特に、この用地取得にやっぱり難点がすごくあつて、これ以上、進展が見込めないの
であれば、何かこれを継続するのかどうかというような判断ですね。ちょっと考えなければ
いけないという気がして、聞いておりました。

○久保田委員長 ありがとうございます。いかがでしょうか。

○横浜国道事務所長 ありがとうございます。用地取得と、それから事業の進捗という大きく2点の御質問があったかと思います。まず用地の関係でお答えしますと、この図のとおりになっておりまして、平成29年度から、用地交渉を継続しているという状況となっております。

こちらは、渡河部の大規模な用地の物件につきましては、代替地です。移転先の交渉等を要望を聞きながら、丁寧に対応している状況が続いておりまして、引き続き丁寧な用地交渉を進めていきたいと思っておりますけれども、関係者と相談しながら、今後の進め方については、渋滞対策等を含めて、検討していきたいと思っております。

事業、工事の関係でいきますと、こちら茅ヶ崎西ICから平塚を通過して大磯まで、この区間を一体で供用するという形で有料道路の事業認可を受けているところでございます。したがって、一番その事業進捗のクリティカルパスとなるこの渡河部につきまして、まず、しっかり片づける必要があるということで、ここを集中的に事業の推進を図っているということで今のような進捗になっているという状況でございます。

こういった非常に用地の取得で時間を要している状況もございますので、引き続き、事業の進め方等をしっかり検討してまいりたいと思っております。

以上でございます。

○志手委員 ありがとうございます。今回の重点の理由になっている部分が、その黄色いところで、その部分がボトルネックになって全体が進まないという話であれば、その部分についてももう少し詳しい説明があってもよかったですかなと思いました。よろしくお願ひします。

○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。

○鈴木委員 鈴木ですけれども、よろしいでしょうか。

○久保田委員長 どうぞ。

○鈴木委員 今の志手委員の御意見に続きますけれども、用地取得ができていないところは、結局、人が住んでいるところだと思うんですね。ここから西は、基本的には防砂林が続くので、それほど、用地取得が困難ではないので、多分、取得ができていますのかなと。それで、河川がありますけれども、ここの右岸側が、地図を見ればわかりますけれども、人が多く住んでいるので、ここだと、少なくともこの断面ではいけないと思います。この辺りは、また確実に多分、お金は増えるのだらうなと思います。

R4年で、今回延長していますけども、今回、先ほどの御回答もありますけども、困難が続いて、これ、さらに次回も同じように、このパーセンテージとかは変わらなくても事業は進めていく予定なのでしょうか。一度延長しておいて、さらにやっぱりどうしても進まないとなれば、先ほどの志手委員もありましたけれども、この事業そのものを取りやめるとか、ルートを変えるとか、何かそういう議論が必要かと思えますけれども、その辺りはどのようにお考えでしょうか。

○久保田委員長 お願いします。

○横浜国道事務所長 前回、平成29年度に、再評価させていただいて、今回、5年後の令和4年度というところで、進捗がこの3ページ目のおりでございます、資料上は全く進んでいないというのが、今現在の状況というところでございます。

委員御指摘のとおり、次の再評価までに、詳細設計と、また用地買収のところを検討するとともに、また、今この5年間の状況とかを神奈川県をはじめ、関係者に説明させていただきまして、この事業の進め方というところをしっかりと相談させていただきたいと思っています。そのときにまた、再評価のタイミングで、今後、この事業計画でどこを変更するのかどうか、そういったところをしっかりと審議させていただければというふうに思っております。

○久保田委員長 よろしいですか。

ありがとうございました。

ほかの先生方、よろしいでしょうか。

○手塚委員 よろしいですか。

○久保田委員長 手塚委員どうぞ。

○手塚委員 今までの内容も含めて少しコメントします。(当該事業を)このまま放っておくことで、さらにコストが跳ね上がるのではないかと、あるいは、さらに供用(時期)が延びてしまうのではないかと、という懸念は確かにあります。実際、もしそうなった場合には、次の(再)評価の段階でB/Cが下がり、(場合によっては)1を下回るという事態になると思います。コストが膨らむこと、供用が遅れること、いずれもB/Cの値を小さくするほうに作用するためです。少なくとも今回は、 $B/C > 1$ というハードルを超えています。したがって、この事業を継続することに関して、私自身の見解としては、妥当であると考えます。

ただし、今のような懸念があるということで、(一つには)やはり引き続き努力は必要で

す。もう一つは、もし ($B/C > 1$) のハードルが越えられなくなったときには、(改めて) 議論や検討が、必要になると思います。

ですから、(私の見解としては) このまま放置してはいけないということを踏まえながらも、今回に関しては一応ハードルは越えているとみなす、というものです。先ほどの鈴木先生の御質問の回答になっているか、うまく言えないのですが、このようなコメントを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。

そのほかありますか。

ではお願いします。

○朝日委員 ありがとうございます。今の御意見に付け加えてのようなコメントですけれども、御質問の中で分かったのは、この B/C を見ていくときに、事業計画が具体化するまで、設計が具体化するまで、費用はそれまでのものがこの段階では出ている。けれども、今まで御指摘があったように、上振れするリスクが、ある程度見えているものであっても、要は今の段階で出せる B/C の費用というのは、詳細設計が決まっていないから前のままということになるので、必ずしも現状を、あるいはリスクを表したものではない。それも事業の上振れについてのお話というのは、前からやっぱりあって、そこがうまく費用便益の数字には反映されない形のまま来ているかとは思うのですけれども、ただ、どれぐらい変動する可能性があるかというようなことは、情報としては出てきている、工種の種別などで変動幅がどれぐらいになるのかというのは、情報としてあるのかなというふうに思うのです。そういった情報が、この場であると、その事業効果との見合いでの判断がしやすくなるようになるのではないかなと思っています。

要は B/C を計算する中では要求されない情報なのかもしれませんが、。ただ、今の状況だと、事業費があまりにも上に行くリスクが高い中では、ここでの判断にはあったほうが良い情報なのではないかなというふうには思っています。

そうですね、はい。意見というかコメントです。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。お願いします。

○横浜国道事務所長 御指摘はごもっともだと思いますので、今後、どういうふうにかかせさせていただくか、勉強したいと思います。

○久保田委員長 ありがとうございます。

そのほか、よろしいでしょうか。

そういたしますと、多くの委員の皆様から、いろいろ御心配の声も多々いただいたわけでございますけれども、結論といたしましては、今回は継続ということにさせていただいた上で、今後の事業の進展につきましては、万全の御努力をいただきたいと、そういうことを委員の多数からの意見があったということ、議事録等で記録に残させていただきたいと思っております。

そういうこと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、この件については、そのようにさせていただきます。ありがとうございます。

では、続きまして、同じく重点審議の一般国道6号、大和田拡幅を議題といたします。

それでは、御準備ができましたら、御説明をお願いします。

○事務局 常陸河川国道事務所は、Webのほうから説明させていただきます。

○常陸河川国道事務所長 お待たせしました。常陸河川国道事務所、日下部でございます。

再評価案件、一般国道6号、大和田拡幅について、御審議をお願いいたします。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、事業の概要から御説明いたします。

大和田拡幅事業は、茨城県日立市神田町から大みか町までの延長3.3km区間の現道2車線を4車線へ拡幅するものです。

国道6号は、首都圏と東北を結ぶ幹線です。茨城県内では、並行する常磐自動車道とともに、広域的なネットワークを形成しています。日立市内では、沿道に住宅や工場が多く立地しており、通過交通に加えて地域内移動が多くなっている状況です。

本事業は、慢性的な交通渋滞の緩和、安全性の確保、地域連携、及び地域産業の発展を目的に、平成18年度に事業化し、鋭意推進しているところです。

全体事業費については、前回評価時、約121億円に対し、今回約90億円の増額で、また事業期間については、令和6年度までであるところを、令和10年度まで4年間延伸させていただきたいと考えております。

次に、事業の進捗状況と見込みであります。

平成22年度に用地買収着手、平成23年度より工事着手しております。

前回事業評価以降の主な整備状況であります。平成 30 年の事業再評価時、用地の取得状況は 51%でしたが、今回、令和 4 年 3 月末時点で 73%まで進んでいます。

工事については、用地取得が完了したところから順次着手し、茂宮川橋、石名坂橋といった、橋梁工事や改良工事を推進しております。

社会情勢の変化、国道 6 号の交通状況についてであります。水戸市内方面や、日立南太田インターチェンジから、国道 6 号を北上する車両により、大和田町交差点を先頭にした渋滞が発生しており、特に朝と夕方が顕著な状況です。

また、主要渋滞箇所にて特定されている、大みか町六丁目交差点では、昼間時に渋滞が発生しており、これは右折車両や信号待ちなどに加え、現地が上り勾配であることが原因と思われる。

さらに車両相互の追突事故が多く発生しており、大和田拡幅事業区間内で発生した事故の類型を見ますと、追突事故が約 9 割を占めております。

大和田拡幅の整備により、交通渋滞及び交通事故の緩和や減少が見込まれます。

それから、事業の見込み、事業費増加の要因についてであります。事業費増加の要因は大きく 3 点あり、詳しくは次のページから御説明いたします。

まず、1 点目、現地調査の結果による、切土対策の変更により、約 41 億円の増額となります。これは当初 5 か所のボーリングにより、切土斜面に軟岩及びローム層が堆積していることを把握したため、切土法面工法として、客土吹付工を想定しておりましたが、その後、工事着手に当たって、試掘調査を実施したところ、ボーリング調査では確認できなかった、最大 60 センチ程度の玉石が区間に広く確認されたことから、対策として、法枠工、ロックボルト工、及び施工中の安全対策として、仮設落石防護柵を追加することとなり、工事費が増加したというものであります。

また、発生する玉石については、小さく破碎の上、運搬する必要があることから、破碎費、及び運搬費の追加が必要となったものです。

2 点目でございますが、埋蔵文化財調査の規模拡大により、約 27 億円の増額になります。

当初、教育委員会への照会により、原の内遺跡の存在を確認し、0.5 メートル程度の調査深さを想定しておりましたが、用地未買収地のため、試掘及び本調査に着手できず、調査費の規模も未確定となっております。用地調査が進んだ段階で、本調査を実施した結果、当初の想定よりさらに深い、2 メートルから 2.5 メートルの範囲においても、縄文、

奈良、平安の3代の包蔵層が確認にされたため、調査すべき対象の層が、1層から4層に増加することとなりました。

また、道路計画の変更に伴い、買収用地が追加となったことから、当初の調査面積が2万2,000平方メートルであったところが、3万平方メートルに増加し、調査費用が増加することとなりました。

次、3点目でございますが、安全性向上のための機能補償道路の追加であり、これにより、約22億円の増額となります。

当初は、平面図にお示しするとおり、国道拡幅前と同じ位置に市道の取付道路を設置する計画でしたが、国道へ市道を直接接続することによる国道の渋滞や、市道から流入する車両の安全性確保を懸念する意見が、地元説明会で示されました。

これらの意見を踏まえ、関係機関と協議した結果、国道への出入りを集約した機能補償道路の整備を行うこととしたため、側道整備費用と用地補償費用が増加しております。

次、事業進捗の見込みの視点について、御説明します。

平成22年度より用地着手、平成23年度に工事着手し、鋭意事業を推進しており、令和4年3月末時点の用地買収率は73%となっております。

日立太田南インターチェンジ付近から茂宮川交差点付近では、広範囲で地盤沈下が確認されており、今後、対策工法を検討し、事業費の見直しを予定しております。

次に、事業の投資効果について御説明します。大和田拡幅の整備効果でございますが、まず、地域連携及び地域産業の発展に関しては、日立市内の大手電気機器工場など、隣接市町村を往来する通勤者のアクセス性向上が挙げられます。

また、重点港湾である茨城港の日立港区が近隣に位置しており、日立南太田インターチェンジから日立港、さらには周辺工場までのアクセス性が向上するなど、地域産業の発展にも寄与するものです。

次に、医療機関のアクセス性向上についてです。大和田拡幅の隣接地域から三次救急医療機関である日立総合病院救命救急センターなどへの緊急搬送は、国道6号を利用しており、交通混雑の緩和により、救命率の向上が期待されています。

次に、費用便益分析であります。今回、約90億円の事業費増と4年の事業期間延伸に伴い、総便益は246億円、総費用は215億円、B/Cは、1.1となります。参考に前回の平成30年度に、再評価時のB/Cは、1.3であり、0.2ポイントの低下となります。

次に、残事業B/Cであります。残事業B/Cは、2.8となります。

次のページ、参考まで、平成 29 年度原単位による事業全体及び残事業 B/C とその内訳を算出しており、それぞれの事業全体 B/C が 1.1、残事業 B/C が 2.7 でございます。

次に、コスト縮減の取組についてです。既存の歩道橋及び側道橋は、国道拡幅に伴い、当初は架け替えすることで検討しておりましたが、鋼管連続壁を全面に設置することで、架け替えせず、既存の橋梁を存置することにいたしました。その結果、1 億円のコスト縮減になります。

次、関係自治体の意見であります。茨城県知事から御意見をいただいております。

一般国道 6 号大和田拡幅は、日立市内の交通渋滞の緩和、常磐自動車道へのアクセス向上による物流機能の強化及び地域産業の発展に大きく寄与することから、本事業の必要性は高く、事業を継続することが妥当と考える。

なお、段階的な供用により事業効果を発現しつつ、早期完成に向けて事業を推進するとともに徹底したコスト縮減を図るようお願いしたい。

最後に、今後の対応方針（原案）であります。

本事業は、交通渋滞の緩和、安全性の確保、地域連携の強化、及び地域産業の発展の観点から事業の必要性、重要性は高く、対応方針の原案として、大和田拡幅について、事業計画をさせていただきたく考えております。

なお、引き続き、用地進捗に併せて、局所的な交差点改良を実施するなど、早期の効果発現に向けた取組を推進してまいります。

以上で御説明は終わります。

○久保田委員長 ありがとうございます。それでは、委員の皆様、御質問、御意見ございましたら、お願いいたします。鈴木委員、どうぞ。

○鈴木委員 横浜大、鈴木です。6 ページになりますけれども、ここで玉石が出てきて、工法を変えるということですが、それに伴って、仮設防護柵ということですが、左下の図面で、これは合流部の、これでいうと、右側ですよ。もう 100 メートルぐらい造っていますが、これは濃い茶色のところが試掘が出て、玉石処理をするということで、その周囲を囲うならまだ分かるんですけど、この合流のところ、さらに西側、ここでいうと右側に、上側も、下側も、100 メートルぐらい延伸しているのはなぜなのでしょう。

○久保田委員長 いかがでしょうか。

○鈴木委員 現状、お金が増えている中で、仮設であっても、合計 200 メートルぐらい減

らせば、多少はお金は減るんじゃないでしょうか。

○常陸河川国道事務所長 事務局でございます。ちょっと詳細、現時点で確認できませんので、調べて、御回答するようにいたします。

○久保田委員長 では、よろしく願いいたします。ほかございますでしょうか。手塚委員、どうぞ。

○手塚委員 先ほどの話ともオーバーラップするんですけれども、こちら 1.1 という値になっていると。コストが増えれば増えるほど、そして、その期間が延長すればするほど、このB/Cの値というのは下がるということになります。したがって、速やかな整備、そしてあと、コストの削減の努力というのは、これは必要になってくると思いますので、ぜひともお気をつけいただければと思います。

以上です。

○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。

〔「なし」という声あり〕

○久保田委員長 では、そのようにさせていただきます。

では、本件は以上とさせていただきます。ありがとうございます。

では続きまして、重点審議、一体評価となりますけれども、「一般国道 357 号 東京湾岸道路（東京都区間）、それから、同じく（神奈川県区間）」の一体評価でございます。御準備できましたら、よろしく願いいたします。

○道路計画第一課長 道路部第一課長をしております。大谷と申します。本事業ですけれども、横浜国道事務所管内事業と川崎国道事務所管内事業がございますので、私のほうから説明させていただきます。

一般国道 357 号東京湾岸道路（東京都区間）（神奈川県区間）でございます。

事業の概要と目次等はこのような形になってございまして、まず、今回、かけせていただく事業でございますけれども、357 の東京都区間と、357 の神奈川県区間ということでございます。それぞれ事業化させておりまして、事業として進めているところは、首都高湾岸線の脇にあります、平面の 4 車線、平面部と、いわゆる立体部・専用部と呼ばれている立体部構造について事業を進めているという事業でございまして、今回、具体的には、

多摩川の渡るところについて、多摩川トンネルという事業を東京都区間、神奈川県区間またいで事業をしております。そこについて事業費増額等々について、議論をさせていただければと思っております。

まず、東京都区間の事業の経緯でございますけれども、こちらにつきましては、357の事業区間、それぞれの立体だとか、そういったところを順次手をつけていっているというところがございます、東京都区間で今、動いておりますので、辰巳、有明の立体の工事だとか、そういった工事が進んでいるというところがございます。

こちら具体的な東京都区間の整備状況になりますけれども、写真①、②とあるような形で、有明立体等々の立体の整備を進めていっていると、そういったところがございます。

また、前回再評価時から、左側のところの今回のところで黄色で着色をしておりますが、多摩川トンネルというところにつきましても、工事中という形の表記にさせていただいているところがございます。

続きまして、神奈川県区間の事業状況でございますけれども、今回、御審議させていただきたいところの多摩川トンネルというところの事業を、表の中の一番右側のところで書かせていただいているところと。

残り、今、事業で動いているところとしましては、磯子から夏島町区間というところの区間でございます。福浦～夏島町地区というところ、こちらの区間につきまして、事業を押し進めていっている状況になっているというところがございます。

こちらの神奈川県区間の整備状況でございますけれども、まだ、未事業区間、こういった空いている区間等ありますけれども、事業を進めているところで、大きなところで多摩川トンネル、そういったところがございます。

こちらにつきまして、社会情勢等の変化というところで、交通状況を確認させていただいているというところがございますけれども、357号の現道、いわゆる平面部の交通状況を確認させていただいて、赤いところが、20キロ以下の交通、毎日20キロ以下の交通状況になっているところですが、そういったところが出てきているというところで、渋滞状況がかなりあるというところを確認しております。

神奈川県区間につきまして、あと同様でございます、区間を相当細かく区切ってありますけれども、赤いところが、上り、下りともにできているというところがございます。

8ページ目からが、今回、審議させていただきたい多摩川トンネルの概要でございます。

多摩川トンネルは、多摩川の渡るところですね。首都高湾岸線がありまして、多摩川ト

ンネルという、こういったシールドトンネルを、いわゆる内陸側と呼んでおりますけれども、内陸側のところ、山の手側というところを掘っていく工事になってございまして、神奈川県側は、川崎市側から掘って行って、東京都側に到達していくというような工事内容になっているというところでございます。こうした多摩川トンネルの工事を今、進めているというところですが、進めていく中で、項目1から3でございまして、設計熟度や、関係機関協議に踏まえた構造の変更が起きているということ。

また、②で、現地状況を踏まえた追加工事が発生していていること。

また、3番目ですね。今回、シールドトンネルというところでございまして、調査・設計の進捗によるものというところで、大きくは3点の事業費増額というところが、東京都区間、神奈川県区間で起きてございまして、そこにつきまして、合計で約600億円の事業費増額をしたいというところでございます。

順番に事業費の増額の内容を説明させていただきますと、①のところでございます。今回、これが設計熟度や関係機関協議を踏まえた構造変更というところで、増額170億円でございまして、東京都区間で170億円の増額でございます。

こちら具体的に左側に羽田の整備断面のイメージという形で、今回、整備させていただく357というところがございまして、そこから首都高、湾岸線等の出入りのランプ、新しいランプ等々の構造につきまして、交通関係者等々の協議行いまして、構造を決めさせていただいているというところと。

その施工に当たりまして、もともと地盤改良の高圧噴射という形で、安定を取る予定でいたのですが、支持力不足というところが確認されたため、こういった基礎構造ですね。杭を打っていくというふうなところの構造の変更を行わせていただいたと。そういったところで、工法の変更というところで、170億円事業費増額が発生してございます。

②につきまして、こちら現地に今、工事をしている関係で、課題が出てきたというところでございます。具体的にどのような課題かといいますと、今、浮島地区側、神奈川県区間側というところで、川崎市側になるんですけども、シールドマシンを発進するための立坑工事を行おうというところでございます。その中で試掘していく中で、当初見つけられなかったような、左側にあるような、こういった多数のコンクリート殻というところが、浮島側も、到達立坑側の羽田側も同じような形で出てきているというところでございます。こういった項目をこういった枠の、いわゆるケーソン工事というのですが、そういった枠を落としていくという工事をしていく中で、置き換えを一部していかなければいけな

いというところの置き換えをそれぞれ羽田側、浮島側について、このような置き換え材でやっていくというところを、今回詰めまして、その分の必要なお金というところについて、計上させていただきたいというところで、90億円というところでございます。

続きまして、3番目で、調査・設計の進捗によるものというところで、具体的なシールドトンネル工事関係になるのですけれども、まず、シールドの設計において、合計で340億円というところで、東京都側で150億円、神奈川県川崎市さんに190億円というところでございます。

具体的に言いますと、もともと荷重が重いところだったりとか、近接施工となる首都高のランプがある部分、そこについては、いわゆる合成セグメントというところが、今回、詳細な設計を進めていく中で使わなければいけないというところを判明していたというところでございます。こういったRCセグメントから合成セグメントに変更させていただくという変更内容であったりだとか、また、今回、事前にシールドトンネルを掘削していくに当たりまして、ボーリング調査等させていただくと、地下水の中にメタンガスが含まれていることが判明しましたので、今後、発注していきますシールドトンネルの工事で、シールドマシン自体に、防爆化対策を行わなければいけなくなったと。また、大気環境の空気の循環をよくするために、こういった大型の設備等を配置していかなければいけなくなりましたというところで、そういった変更内容がございます。

最後に、もう一つ調査・設計進捗によるものというところで、具体的に消防等、関係機関協議していく中で、避難用のエレベーターだったりとか、非常駐車帯の設置というところを、今回つけていきたいと思いますというところが決まりまして、構造等も固まってきたというところでございます。その構造の変更ですね。もともと30メートルくらいだったものが、羽田側で、横幅でいうと46m、浮島側で37mと、これはちょっと大きくなっているというところでございます。こういった事業費の増額というところを、今回させていただきたいというところでございます。

計600億円の増額になるのですけれども、今後、357、東京都区間等の事業の見込みでございますけれども、多摩川トンネルにつきましては、最後のポツになりますけれども、現在施工中の工事、今後、実施していくシールドトンネルなどの工事は、現地状況等により構造の変更の可能性があるため、引き続き事業費の増額が必要ですよというところと、また、徹底したコスト削減を行って進めていきますというところでございます。

また、3立体事業というところで、辰巳・東雲・有明立体という事業も進めております

ので、こちらについても、鋭意推進していきたいというところでございます。

神奈川県区間につきましても、同様のことを記載してございまして、多摩川トンネルと福浦～夏島町地区については、それぞれ事業を推進していくというところと。多摩川トンネルにつきましても、現在施工中や、実施していく工事ですね。こういったところ、また、浮島のランプ部、そういったところにつきましても、構造の変更等、それがありますので、変更の可能性もありますので、引き続き徹底したコスト縮減対策を講じながら、事業費の精査をしていく考えてございます。

湾岸道路の必要性、それから、B/C関係の投資効果の説明をさせていただきますけれども、こちらにつきましても、基幹的な広域防災拠点であったりとか、物流等も見てみると京浜港ですね。増えているというところで、必要性というところが十分にあるのかなというふうに考えているところでございます。

具体的に費用便益分析というところ、B/Cを東京都区間、神奈川県区間を一体とする場合の一体区間として、B/Cの計算をさせていただきました。

具体的にB/C一体区間で計算しますと、前回 1.7 に対して、今回、1.6 という計算結果でございます。

こちらから具体的な残事業等の中身になっているところでございます。こちら平成 29 年度原単位等で確認した結果でございます。

続きまして、個別区間ごとにも評価してございますので、そちらについても御紹介させていただきますと、東京都区間等につきましても、基礎データですね。もととなるところのデータを5年度更新していたとか、そういったところもありますので、1.5 というところと確認をしてございます。

こちらが 1.5 に対しての残事業の確認をしているところでございます。

こちら 29 年度で値を確認したところでございます。

神奈川県区間につきましても、同様に確認取らせていただきまして、1.2 という確認でございます。

こちら個別と残事業の確認を 26 ページでさせていただいてございます。こちらは 29 年度原単位での確認というところでございます。

コスト縮減で、こういったシールドトンネル工事、またケーソンで立坑工事で掘っていく工事でございますので、建設発生土の処分先の変更によって、今回、600 億円の増額の、既に実施済みの項目でございますけれども、150 億円のコスト縮減を図っているという項

目がございます。具体的には、もともと当初、処分予定箇所というような形で、近隣の工事等を参考に、こういったところに持っていけるというふうに考えていたところなんですけれども、横浜市の新本牧ふ頭の工事だとか、そういったところに活用可能だということろで、受入費用が安くなること。こういったところのコスト縮減を図れるようになってきている取組もしてございます。

29 ページ以降では、シールドトンネルの構造ですね。具体的にいきますと、②-1 で書いている、インバートの見直しというふうな形でございますけれども、シールドトンネルの中に、こういった天端みたいな、インバートと呼ばれている、オーブレイキャストではなくて、現場打ちに変えたりだとか、あとはトンネルの中の内装工をパネルの直貼りに変更だとか、あとトンネルの舗装の構造を変えていたりだとか、ちょっとやれること、小さいことを積み上げながら、具体的なコスト縮減というところも、設計の中で反映しているというところで、35 億円のコスト縮減というところも検討したところでございます。

これらコスト縮減等で意見を自治体さんに聞かせていただきまして、東京都さんにおかれましては、多摩川トンネルについては、早期開通を図りたいという意見、事業実施に当たっては、コスト縮減してくださいというところと、未整備区間についても、早期事業着手をしてくださいというふうな御意見をいただいたりしてございます。

神奈川県区間につきましては、今回、多摩川トンネルにつきまして、負担金いただいております、川崎市さんの意見としましては、事業費増額、今回、かなりの大きい額というところで、重い負担となります。というところで、遺憾です。というような厳しい御意見をいただいているところでございます。

また、今回、国直轄事業においてというところで、こういったような御発言をいただいていると。費用負担の話だとか、そういった御意見もいただいていると、そういったところでございます。

このようなところから、今回の対応方針としましては、引き続き、事業を継続させていただきたいというふうに考えているところでございます。31 ページ目と 32 ページ目というところでございます。

説明は、すみません。以上となります。

○久保田委員長 ありがとうございます。それでは、委員の皆様、御質問、御意見、よろしくお願いたします。

○朝日委員 ありがとうございます。一つお聞きしたいのが、コストの増額の9ページのところの、トンネルの調査・設計進捗によるものの、3枠目の消防など関係機関との協議の結果というところですけども、これはもともと想定していた、こういった地下の消防のスペックよりも、機能がアップしているということなんでしょうかということと。

もしそうだとすれば、こういった協議のようなものというのは、これだけではなくて、警察との協議とか、あと機能補償道路もそうですけれども、この場合にも、何らか法改正があったとか、何か根拠のようなものがあるものでしょうか。当初予定の変更に対して。

○久保田委員長 ありがとうございます。いかがでしょうか。

○川崎国道事務所長 川崎国道事務所の宮坂といいます。ただいまの御質問、お答えさせていただきます。

資料の14ページを見ていただければと思います。今、御指摘の立坑の構造変更でございます。下の図の、左側が当初計画、当初は、羽田側も、浮島側も同じ立坑の、同じ構造体、同じ寸法、そういったものを想定しておりました。その後、特に法令等の変更ということではなくて、実際に構造物の詳細を消防であるとか、警察であるとか、関係機関と協議をしていく中で、大きくエレベーターを設置する必要があるだとか、非常駐車帯を設置する必要があるというようなことから、構造の見直しをしたところでございます。

ちなみに右側の変更計画でございます。羽田側と浮島側で若干形が異なっているかと思えます。本来であれば、同じ寸法がいいのですが、制約条件がございまして、特に羽田側は、立坑の周りを、羽田空港の場周道路という既存の道路がぐるりと回っておりまして、その道路を潰してまでというわけにはいかないということで、場周道路の内側のエリアの中で、配置をできるだけ効率的にするということで、羽田側と浮島側で若干平面的にも大きさが違ってきているというような状況でございます。

以上です。

○朝日委員 ありがとうございます。法令とかではなくて、現場条件という類のこと、分かりました。ありがとうございました。

○久保田委員長 ありがとうございます。では、原委員、どうぞ。

○原委員 よろしくお願いたします。資料の11ページのところで、事業費の増大の理由の一つで、予想しなかったコンクリート殻を確認したというような御説明をいただいたのですが、何となくこんなに大量なコンクリート殻があるということが、事前に分からなかった理由とか、これのもともとなぜそのようなものが大量にあるのかということ

につきまして、もう少し御説明がありましたら、教えていただきたい。つまり、例えば、遺跡とかでしたら、予想外のものが出てきたということもあるかと思うのですが、比較的新しいものだったら、分かるのではないかというような気がしたのですが、その辺はいかがでしょうか。

○久保田委員長 いかがでしょうか。

○川崎国道事務所長 そうしましたら、最初に、今、御指摘のページの 11 ページの次のページの 12 ページというところをちょっと見ていただければと思います。今回の多摩川トンネルの縦断図ですね。中ほどにあります。上のほうに、濃い茶色の部分と薄い茶色の部分がございますが、D s g 層とか、そういうふうに書かれている部分、実はここは、もともとは海の中でした、埋立てをした土がここに入っております。埋立てをしたのが、大体昭和 50 年代というふう聞いております。この当時、いろいろなものを埋立材料としてこの中に放り込んでいったというのですかね。埋め立てていったというようなことがございます。当然、埋立地なので、いろいろなものが入っていることは想定をした上で、事前にボーリングの調査は何点かをしてございます。ただ直径が大きなものではなくて、直径が大体 8 センチぐらいの細いものでボーリングを行いますので、どのぐらいの大きさのものが入っているのかというところまでの想定が我々としても若干できなかった部分がございます。

一般的に現時点では、大体埋立てとかというと、大きさ 30 センチ以下ぐらいまで小さくして利用するというものが一般的なもので、その当時も、その程度の対応をされていたのかなというふうに考えておったのですが、立坑の工事が発注された後、より詳細な現地調査ということで、直径 2 メートルほどの大きなボーリングマシンを使って、この埋立土の中身を調査した結果、11 ページの左側にあるような大きなコンクリートの殻であるとか、アスファルトの殻であるとか、また、中には玉石であるとか、ワイヤーケーブル類とか、そういったものがいろいろ入っているということが確認されたということで、今回、置き換えをするという経緯に至ったところでございます。

○原委員 ありがとうございます。理解はしたんですけども、今までの御説明でも、ボーリング調査では分からなかったという御説明がいろいろあったかと思うのですけれども、ボーリング調査に係る費用等のことも、ちょっと存じ上げませんが、何となく、もう少し調査をしたほうが良いような感想を持ちましたので、お伝えしたいと思います。

以上でございます。

○久保田委員長 ありがとうございます。今後の参考にしてください。ありがとうございました。

ほかいかがでしょうか。鈴木委員、どうぞ。

○鈴木委員 横浜大の鈴木です。神奈川の夏島区間ですけれども、ここは事業の用地買収がまだ進んでいなくて、ここは終わりはどういう終わり、これは左の側の端部ですね。端部はこの先何か予定はあるのでしょうか。

というのは、これは16号との接続で、16号の代替ということで、資料が説明されているのですけれども、そこから16号って、ちょっと距離ありますし、あそこちょっと近くなるので、そこは商店街になっていて、そこは多分道路はなかなか厳しいですし、この先というのは、かなり山がちに続くのですけれども、この先の予定というのは、これは造ったとして、ここからどういうふうに16号につなげる予定でいるのでしょうか。

○道路計画第一課長 すみません。資料でいいますと、こちらのページですか。ここで16号に戻っていったいないというところかと思えます。

○鈴木委員 戻らなくてもいいのですが、それはどういうふうな形で、16号代替ということで、御説明がされているので、その端部が将来的にどういうふうな予定をされているのかというお聞きしたいなと思っています。

○道路計画第一課長 将来的には、こちらのいわゆる八景島~夏島のところを越えた、夏島地区のところについても、計画を検討してくださいというふうなお願いが、神奈川県からも出てございまして、自治体の意見でいいますと、事業中、区間及び夏島以南の早期計画の具体化を図りたいというような形で、御意見としていただいているというところがございます。我々としても、引き続き、いろいろなこういった、八景島、夏島の整備状況を踏まえながら、こういった計画も検討していくという、そういったところの内容になってございまして、まだ具体的に、どうやっていくかというところは決まったところではないかなというところです。

○鈴木委員 ただ、ここ今回、対象区間になっているということで、今回のが通ると、夏島までは事業が進むということですよ。

○道路計画第一課長 おっしゃるとおりでございます。

○鈴木委員 ですよ。ただ、この夏島というのは、ここ工場地帯で、多分この点々のところは、日産の工場になるんですけど、それで多分用地取得も進んでいないのかなと思ったんですけど、その先が、本当に実現できるのかなと非常に疑問で、かなり山がちで、

現状かなり細い道しかないですし、トンネル掘るにしても、かなり狭い道に、民家は結構両側にあるので、どんなことをイメージされているのができないのに、ここまで道を造っちゃうのかなというのが、非常に疑問で、現状、地図にあるように、八景島で今止まっていますけれども、今、そこは一般の車両入れないので、その手前のところで、Uターンというか、一般車両は島には入れないことになっていますけれども、現状のままで、何でもこわざわざ造って、造ったらどこまでいくのという議論にならざるを得なくて、そうすると、その先というのは、かなり工事は苦勞するというのは、私は思ったんですけど、それも見込みも、まだ立たないのに、ここまで造っちゃうということでしょうか。その先の見込みがまだあればいいんですけど、現状のところでは止めておくほう、工事費も当然かからないですし、八景島でちょうど止まっていて、あとは湾のところ迂回していることになっていますけれども、そこで止めておくほうが、今後、プランが立って、夏島以南についても、計画がうまく進むのであれば、進めてもいいかなと思うのですが、何も無い中で、夏島まで進められても、そこがかなり渋滞すると思うのですが、そういうので進めちゃってよろしいのでしょうか。当然、用地もまだ進んでいないので、あえて進める必要がないかなと僕は思ったのですが、いかがでしょうか。

○道路計画第一課長 先生の御指摘、交通工学的な観点と、現地状況を踏まえると、ごもっともなこともございまして、今、福浦～夏島町地区というところで、こちらでいいますと、引き続き調査設計とか、改良工事というところをやらせていただいているというふうに書かせていただいています。

具体的に改良工事については、こちらの現道部分の左折レーンとか、そういったところのアクセス向上みたいなところを取り組んでいたというところでもございまして、先生御指摘の、具体的な、最終的な、どういう風な取付けで、大きな交通が流れてきたときの負荷がどうこうというところをしっかりと勉強しながら、大きな橋梁を着手するとか、渡河の構造を着手するときとかは、そういった勉強もしっかりした上で着手していきたいと思いますので、また、そういったときは、こういった委員会の場で審議いただいてから新たなどころを入れていく。そういったふうなことだと思っております。

○鈴木委員 ちなみこれ八景島からこの夏島に向けて、ここは橋梁で飛ばすということですか。

○道路計画第一課長 そうですね。現時点では橋梁の検討というところで進めているところです。

○鈴木委員 そうすると、結構お金がかかりますね。

道路が、日産自動車の前に太い道路ができていたんですけど、ここに接続するんですね。ちょっとその先、どうするか考えてから、少なくとも、少し考えたほうがいいかな、この辺、かなり、あの太さの道路を通すと思うと、結構大変だと思います。最後はコメントです。

○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。よろしいでしょうか。

○道路計画第一課長 1点よろしいでしょうか。この事業もそうですけれども、先ほど、この事業の先生御指摘の八景島、夏島もそうですけれども、一般国道も、新湘南バイパスも、そうなんです、事業として前回評価いただいた後から、今回のタイミングで、あまり事業の進捗が見込まれないもの、そういったときに、こういった昨今の事情で、コスト増とか、そういったところがある中で、そういった具体的なコスト増とかをお示しする中で、再評価の、こういった事業評価監視委員会で、御評価いただくというのがどうかといった観点も、そもそもあるべき論みたいな御質問が多かったかなと思ってございます。

まず、上振れのことに関しましては、そういった単価上昇という観点ではできていないんですけども、B/Cの感度分析みたいな形でやらせていただいているところもございますので、そういったところも、評価の一つになっているかなというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○久保田委員長 ありがとうございます。この委員会の運営の仕方についてですね。

○廣瀬局長 すみません。今のやつを少し補足させていただきたいと思います。局長の廣瀬でございます。

今、先生方が御質問いただいたように、事務局が答えたように、どうしてもある程度までいかないと、詳しい設計ができていないので、今の話題になっているような物価増等の対策について、やはり一定程度事業を進んでいかないと、ある程度の値が出ないということは、御理解いただかないといけないという理解を得られるかと思うんですけど、今日、鈴木先生をはじめ、多くの先生がおっしゃっていただいたように、やはりこれだけの話、事業費の問題というのは、非常に大事な問題であり、B/Cにも当然と思っております。

今、担当のほうから答えましたように、工期が延伸する問題、事業費が増える問題、それから、交通量が変化するような問題、こういうものについては、不確性が高いというこ

とで、今、申し上げた感度分析をするというルールを持ってございまして、それぞれプラスマイナス 10%であったり、プラスマイナス 20%という、このマニュアルをもってルールをしております、今日、先生方に御説明をできていなくて恐縮でございますけれども、それぞれB/Cの今、御提示している案をベースにして、それぞれがどういうふうに変動したら、B/Cがどう応答するかということを確認させていただき、それはカルテとして、再評価のオープン資料にも載せさせていただいて、我々としても、変動する可能性がある。それについて、きちんとB/Cまで持って行って、確認しないといけないという意識を持ってはさせていただいているところでございます。ただ、昨今ありますように、その幅が、さらにどうであるのかという議論は当然あるかと思えますし、それから、走行便益を出すときには、実は機会損失をやっているのです、簡単に言うと、人の給料が上がったら、本当は跳ね返るといことが、これは経済、マニュアルのほうがこっちがそっちで反映するという話になると、トータルとして、この社会情勢の中で、費用対効果をどのように評価するかというのは、我々行政官としては非常に難しい問題であり、考えないといけない問題だというふうに思っております。

今日の御指摘非常にありがたいというか、ある意味、厳しいですけれども、本質、的を射た御指摘だというふうに思いますので、少しこれからの説明のさせてもらえ方等は、委員長とも御相談させていただきまして、今、私が申し上げたようなバック資料としては用意してあるんですけれども、こういう状況のときには、そういうところまで御説明をさせていただいた上で、そのリスクをどう管理しているかと。先ほどの不確実なものといえ、地盤の中も見えないので、これもそうなのですけれども、結果的に何に跳ね返っていくのかという話になると、事業費に跳ね返っている部分はやはり懸念されていることだと思いますので、ぜひそのように取り組みたいと思えますし、それから、関連の交通との連携というのも、こういう事業評価の場を通じて、関係者と御意見を聞く中で詰めていくということも大事だと思っておりますので、そういう御指摘も踏まえて、対応させていただきたいというふうに思います。

ちょっと補足をさせていただきました。よろしくお願いたします。

○久保田委員長 ありがとうございます。今、局長から、この委員会の進め方について、非常に前向きな御発言をいただきました。先生方の御指摘のおかげだと思います。ありがとうございます。

それでは、その上で、この 357 についての一体評価の結論を出したいと思っておりますけれども

も、幾つか非常に重要な御指摘もいただきました。それから、自治体からもかなり厳しい御意見もいただいていますけれども、そういうことを踏まえて、今後、御検討いただくという前提で、これにつきましては継続ということに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 ありがとうございます。それでは継続ということにさせていただきます。ありがとうございます。

それでは、本日の審議案件は以上となります。

報 告

○久保田委員長 続いて、報告事項でございます。では、進行は事務局にお任せいたしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○司会 久保田委員長、ありがとうございました。

それでは、「治水経済調査マニュアル（案）各種資産評価単価及びデフレーター」の訂正に伴う費用便益分析の影響について、河川整備計画フォローアップ委員会、結果報告について、河川部より説明いたします。

○河川部河川計画課長 河川部河川計画課長をしております、後藤でございます。よろしくお願いいたします。着座にて説明させていただきます。

それでは、説明いたします。画像表示しましたこちらは、第2回の事業評価監視委員会で報告させていただいた、国土交通本省で記者発表した「治水経済調査マニュアル（案）の訂正に伴う費用便益分析への影響について」を受け、関東地方整備局として精査を行った結果となります。訂正後の各種資産評価単価を用いて、再計算を実施し、その内容を令和4年11月11日に関東地方整備局のホームページに掲載しています。

表の右の欄にございますように、B/Cの訂正前、訂正後の値を記載しております。訂正の結果、少数第1位に影響の出るような大きな影響がないことを確認しています。

こちらについては以上になります。

続きまして、河川の報告案件です。まず、河川事業の事業評価について説明いたします。河川整備計画に基づく河川及びダム事業の再評価、事後評価についてですが、関東地方整

備局では河川整備計画のフォローアップ委員会という会議体で審議を行い、その結果を事業評価監視委員会に報告することとしています。これは、国土交通省の実施要領において定められてございます。したがって、本日、説明する河川事業につきましては、審議ではなく報告となりますけれども、委員の皆様には、分野横断的な観点から審議状況を御確認いただくとともに、疑問点等ございましたら、御質問をお願いいたします。

3ページ、4ページにつきましてですが、今年の9月から11月にかけて、6河川において河川整備計画のフォローアップ委員会が開催され、10事業が審議されております。全ての事業再評価におきまして、費用対効果が1以上となっており、それぞれの事業の必要性は変わって変わらず、事業継続が妥当という対応方針に対し、特段の御意見はございませんでした。

また、全ての事後評価に関しまして、対応方針に対しての改善、見直し等の御意見はございませんでした。

このほか、審議に際しては、多くの事業に対して、コスト削減は大変重要であり、引き続き努力いただきたいとの御意見がございました。

それでは、各事業の審議内容について、簡単に御報告させていただきます。

相模川の直轄河川改修事業でございます。こちら災害の発生の防止のため、堤防整備、河道掘削、高潮対策等を行う事業でございます。

B/Cは大きく変わっておらず、審議において特段の御意見等はありませんでした。

続きまして、荒川の直轄河川改修事業（荒川第二・三調節池）でございます。こちら荒川の中流部に調節池を整備し、下流部の洪水被害の軽減を図るという事業でございます。こちらの事業に関しましては、環境への影響のモニタリングとその情報共有が重要である。また、調節池を整備することで、今より大きな雨や洪水にも耐えられるようになることをきちんと説明していく必要があると、こういった御意見をいただきました。事業者側からは関係者への情報共有、広報をしっかりとしていくと、こういうお答えをしています。こういった審議状況でございました。

続きまして、渡良瀬川直轄河川改修事業でございます。こちら渡良瀬川の災害の発生の防止、または軽減のために、堤防整備、河道掘削、橋梁の架替等を行う事業でございます。

こちらの審議の中では、気候変動が進む中、直轄河川改修事業を予定どおりに実施するだけではなく、整備を加速していくことが大事といった御意見をいただいております。事

業者側からは、気候変動に対応するための治水計画等の見直しについても、しっかり検討してまいりたいと回答しております。こういった審議状況でございました。

続きまして、多摩川の河川改修事業でございます。こちら多摩川の洪水を安全に流すため、堤防整備、河道掘削、高潮対策、堰対策等を行う事業でございます。こちらにつきましては、河道掘削を多く実施する事業になりますので、発生した土砂をどう使っていくか、どう処理するかが非常に重要であるため、土砂の具体的な使い道を教えてほしいという御意見がございました。事業者側からは、工事によって発生した土砂は、基本的に京浜河川事務所管内の築堤などに有効活用するとともに、道路事務所等とも協力して、有効活用を図ると回答しております。こうした審議状況でございました。

続きまして、利根川・江戸川直轄河川改修事業（稲戸井調節池）でございます。こちらは、利根川下流部の洪水流量を低減し、洪水被害の軽減を図るため、利根川の中流部に調節池を整備する事業でございます。こちら2番の事業概要でございますように、事業工期が14年、事業費が131億円増えています。その理由といたしましては、資料の右上にありますように、当初想定よりも掘削土の含水比が高く、あるいは交通量に制限があり、順調に土砂を出せなかった。こうした事情があり、事業費が増え、工期が伸びています。

こちらの審議状況ですが、事業の計画は妥当ではあるけれども、今回、B/Cが1.3へ下落し、工期が延伸したことを重く受け止め、一層のコスト縮減に努めるとともに、効果の早期発現を目指すことと御意見いただいております。事業者側からは、早期の治水効果の発現に向け、一層の事業間連携等により、掘削土の搬出ペースをさらに早めるなど、最大限努力しながら、事業管理を行う旨、ご説明しております。こうした審議状況でございました。

続きまして、利根川・江戸川直轄河川改修事業でございます。こちらは先ほど御説明した稲戸井調節池事業と、過去に再評価を実施した、高規格堤防整備事業の事業費を利根川・江戸川全体の河川改修事業費に追加で見込んだ関係で、事業費が増えています。

こちらの審議状況ですが、河道掘削に際して、河道がどのようにレスポンス、反応していくかという観点が大切であるという御意見をいただいております。事業者側からは、河道掘削に当たっては、事前にしっかり検討し、掘削後もモニタリング等々を行って、しっかりと確認していく旨、ご説明しています。

次の、那珂川特定構造物改築事業ですが、こちらは事後評価です。過去に那珂川の、水府橋、JR水郡線橋梁を架替した事業でございます。こちらの事業に関しましては、特に

今後の改善措置の必要性や、事業評価手法の見直しの必要性に関する御意見はございました。

続いて、環境事業になります。

○河川部河川環境課長 引き続き、総合水系環境整備事業の報告をさせていただきます。担当しております、河川部河川環境課長の斎藤です。

まず、環境整備事業は、従来から水系ごとに実施内容を合算しまして、水系全体として評価をいただいております。事業内容を基に、水環境、自然再生、水辺整備に分類しております。

環境整備事業は、ある程度限定的な範囲で実施してまいりますので、箇所ごとに事業効果が得られるため、個別箇所ごとに効果を算出しているという方法を取っております。そして、箇所ごとのものを積み上げて、水系全体を評価する際には、完了した箇所はその効果が得られたものとして、除外していくという方法で評価しております。それでは、個別の事業ごとに御説明させていただきます。

画面に表示されております、荒川総合水系環境整備事業です。こちら4. に事業の進捗状況等としておりますけれども、自然再生事業を3地区、これが湿地環境の再生や、ヨシ原の復元、干潟の保全、再生といった事業を行っております。また、水辺整備を4地区で行っておりまして、水辺に親しむ整備として、坂路、水辺の散策路、親水護岸などの整備を行っております。そして、箇所ごとにB/Cを評価するきめ細かい対応をしております。

6. の事業の投資効果につきまして、全体事業費として前回総費用が、966億円と書かれておりますけれども、今回総費用が210億円ということで減少しておりますが、先ほど申した通り完了地区を除外したことでこのようになっております。現在実施中と、今後実施予定の事業を合わせてB/Cが13.5となっております。

荒川の環境整備事業についての再評価におきましては、次回の事業評価の対象となる事業の規模が小さくなると見込まれるので、B/Cまで縮小することがないように努力することの御意見をいただいております、その上で事業継続妥当との方針をいただいております。

続きまして、那珂川総合水系環境整備事業です。4. を御覧いただけるとおり水辺整備を3地区行っております。こちらの内容として、管理用通路、傾斜地堤防、階段護岸などの整備を行っております。写真に示しているのは、完成状況となっております。

こちらのB/Cの評価を御覧いただけるとおり、2.7 となっております。再評価におきましてこの地区については、整備後に利用者が増えたにもかかわらず、エリアのごみが減

ったという実態が示されていることについて委員の皆様が驚かれまして、今後も管理者として努力を続けていくことが必要と御意見をいただいております。

この地区につきましては、モニタリングの継続が妥当という方針になっております。

続きまして、相模川総合水系環境整備事業です。こちらは事後評価でございますけれども、左上に示すとおり水辺整備を1地区行っており、管理用通路、坂路、親水護岸ということで、下に写真がございますけれども、これらの整備を行ったものです。

こちらB/Cが右上にございますけれども、12.1となっております。寒川地区、平塚地区と2地区に分けて整備を行ったものですが、下の棒グラフにございますように、どちらも整備後、利用者が増えているということで、この事後評価におきまして、委員の皆様からは、整備により多様な活動が行われるようになった。良い整備が行われたという御意見をいただいております。

以上となります。

○司会 ただいまの説明につきまして、御質問等ございましたら、お願いいたします。特によろしいでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○司会 ありがとうございます。

以上をもちまして、本日の議事は全て終了いたしました。

本日、御審議いただいた内容につきましては、委員長に確認いただいた後、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、委員の皆さんの御確認を得た上で、ホームページで公表いたしますので、よろしくをお願いいたします。

その他、何かございましたら、お願いいたします。特によろしいでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○司会 では、これをもちまして、令和4年度第4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