

# 令和5年度第4回関東地方整備局事業評価監視委員会 議事録

## 審 議

### ■再評価案件（重点審議案件） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

・一般国道4号 東埼玉道路（延伸）

（上記について、事務局から資料により説明）

○久保田委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御説明につきまして、御質問、御意見のある方は、何らかの方法で意思表示をお願いいたします。

○山崎委員 山崎です。

○久保田委員長 山崎委員、どうぞ。

○山崎委員 残土処理が増えて事業費が上がったということで、 $1\text{m}^3$ あたり45万円というデータがありますね。 $1\text{m}^3$ 45万円、すごいですね、 $1\text{m}^3$ 当たり45万円というすごい金額だなと思って見ているんですけど、総トータルは何 $\text{m}^3$ になったのですか。

○久保田委員長  $\text{m}^3$ 数ですか。お願いします。

○山崎委員 はい。この対象範囲と言われているところの、処理量というのがどれくらいでしょうか。

○事務局 御質問ありがとうございます。今、画面共有しておりますが、9ページでございます。処分する範囲につきましては、このオレンジ色で示す範囲でございます。延長が280mと230m、それから幅が15m、深さ方向が約1m程度です。

○山崎委員 これ1mあるんですね。

○事務局 はい。表層の90cmぐらいは廃棄物がございませんので、90cmから深いところが廃棄物なので、約1m程度を想定しております。それで約7,500 $\text{m}^3$ で、廃棄物の処理費については、ここに書いてあるとおり、処分費だけではなくて運搬費、諸経費等も含んだものでございます。

以上でございます。

○山崎委員 なるほど。私も少し仕事で関係しているので興味があったのですが、こんなにお金がかかるんだと驚いている状態です。もともとの残土処理の m<sup>3</sup> 数の値段という感じなんですか、これは。あるいは前に比べると上がっているという感じなのでしょうか、どちらなのでしょう。

○久保田委員長 いかがでしょうか。

○事務局 御質問ありがとうございます。当初は、先ほども申し上げたとおり、この 9 ページでいうと左側の想定ということで、2 m 以上の深い層にあるだろうということなので、今回、路床改良等、道路の工事をやるに当たっても影響はないだろうということで考えているところでございます。

○山崎委員 普通、残土処理費というのは、m<sup>3</sup>あたり 45 万円というのが普通の値段なのかどうかというのが聞いたかったので、やっぱり今までに比べると値上がりしているという感じなのでしょうか。

○事務局 最終的に資料としてまとめているのは、ここに書いてあるとおり、処分費だけでなくて運搬費、諸経費等も含むと 61 万円/m<sup>3</sup>という形になります。

○山崎委員 では、後のほうにも出てくる労務費とかコンクリートが上がっていますというような形で、残土処理も上がってきているという感じなのでしょうか。

○事務局 そうです。

○山崎委員 分かりました。

○久保田委員長 ありがとうございます。

○鈴木委員 横浜国大、鈴木です。

○久保田委員長 鈴木委員、どうぞ。

○鈴木委員 今の山崎委員と同じ廃棄物なのですが、これは何か法的根拠はあるのでしょうか。

○久保田委員長 法的根拠ですか。

○鈴木委員 要は、もともと運動場なのですよね。運動場だと人々が上に座ったりするので、廃棄物だと影響を受けやすいと思ったのですが、それで、埋めていって、技術指針もオーケーという中で、今回、道路でコンクリを張りますし、埋め殺しでは何で駄目なのかなと思ったのですが。

○事務局 御質問ありがとうございます。法律的には、いわゆる廃掃法ということで、廃棄物の処理の法律がございまして、何もいじらなければいいんですけども、事業によって

排出されたものについては事業者が処分しなさいというふうに、法律的になっております。なので、今回事業者が道路事業者なので、道路事業者のほうで適切な処分をするという形になります。

○鈴木委員 であれば、変更のほうの地盤改良というところは、当然改良をするのでそうかなと思うのですが、図でいう左側の部分ですけれど、ここはもうそのまま上に盛るといえるか、張るだけですよね、いじらないですよね、通常は。何でそこも地盤を入れ替えなくてはいけないのかが分からなかったのですけれども。

○事務局 御質問ありがとうございます。今回、標準断面で示すのはこれですけども、実際は、一番左側のところは、いわゆる側溝がございまして、これはだんだん自由勾配に流れますので、場所によっては側溝もかなり深い位置になります。あわせて、将来的に、歩道等の下に例えば占用物件が入ってきた場合に、なかなか使い勝手も悪いだろうということと、実際掘削するときも、路床改良のところはのり面で、歩道の下も結構掘削してしまいますので、今回併せて処分をしていこうという考え方でございます。

○鈴木委員 それこそ削減できるのではないんですかね。将来のことですよね。だから、分からない図の中で、そもそも、もともと見込んでいけば、まあと思いますけど、見込みがない中で、増額しなくてはならない中で、何か将来どうなるか分からないものに対しても 46 億をかけてやるべきというのが、ちょっとどうかかなと思っています。でも、やるんですかね。

○事務局 先ほど申し上げたとおり、施工するときは、これはオープンなのり面で掘削する形になりますので、車道の下路床改良のところもオープン掘削で歩道の下にかなり入ってきますし、一番左側の側溝についても、場所によっては自由勾配になりますので、深くなりますので、そこも掘削をしますので、今回併せてここを処分していきたいと考えています。

○鈴木委員 細かなことを言うと、この赤いところが今回試掘とありますけど、今回やるところはオレンジですよ。これでいうと東側か、図面でいうと北のほうは一番右の赤い丸しか入っていませんけれど、これでも 2 m というふうに判断していいのですかね。上のほうも、これは 2 点で、右側半分の 100m 以上は、これは試掘してないですよ。中心部分はいっぱいありますけれど、中心部分をやるというのだったらまあと思いますけれど、オレンジの部分ってほとんどない、3 点しかないんですよ。3 点で、これは 2 m というふうに判断してよろしいのでしょうか。

○事務局 御質問ありがとうございます。今回工事に当たり多くのところを試掘しましたが、先ほども申し上げたとおり、廃棄物のところは、場所によってはまだ不確実性もあるところがございますので、実際は掘りながら最終的な処分費が決まってくると思います。なので、今回はどちらかという、事業費としては、想定される最大の部分がある程度考えているということでございます。なので、実際に工事するに当たっては当然、その層が浅くて廃棄物の処分が少なければ、そういった形で当然コスト削減を図っていくという形になります。

○鈴木委員 ぜひそういう削減も、我々、増額しかあまり耳にしないので、例えば半分になって 20 億浮きましたというのを、ぜひ御報告いただければと思います。よろしく願いします。

○事務局 御指摘ありがとうございます。

○鈴木委員 次の 10 ページなのですけれど、これは追加ボーリングということなのですけれど、これはもともとの当初ボーリング、ジャストボーリングですよね。橋梁の真下で掘って、当初ボーリングってありますよね、下の絵です。

○事務局 おっしゃるとおりでございます。

○鈴木委員 ですよね。ジャストボーリングで設計したと思うのですけれど、それで合わなかったら、もう合わせようがないと思うのですけれど、これは何で追加のボーリングを行ったのでしょうか。

○鈴木委員 ジャストボーリングをやったら軟弱層がありましたといって追加というのは結構聞きますけど、ここまでジャストでやっておいて設計している上で、多少ずれたところで緩い層が出てきちゃうと、もう何かどうしようもないと思ったのですけれど、これは何でこういうことになったのでしょうか。

○事務局 御質問ありがとうございます。委員おっしゃるとおり、通常、ジャストボーリングをやって、矢板のところですから数m離れているところですので、通常は数m離れた程度で土質の条件というのは変わらないのが一般的でございます。それはおっしゃるとおりです。今回、なぜこれを行ったかという、まず、そもそも周辺の地盤調査をした結果、かなり地盤が悪いということが分かっている、さらに、この図面を見てもらったとおり、これは高水敷がありません。通常、河川の矢板とかを打つ場合に、高水敷を施工ヤードにして、そこから工事をやるので、かなり効率的になります。今回は、その施工ヤードとかが、この河川の外のところを持ちながら工事をする。当然、非出水期での施工になります。

すので、11月1日から5月31日の間に、矢板を打って、杭を打って、下部工を立ち上げると。そうすると、工程が結構、当時もぎりぎりだったということです。なので、仮設計に当たり不確実性があると非出水期に収まらないということも危惧されたので、今回は矢板の部分の追加ボーリングを実施したというところがございます。そうしたら、普通はあり得ないんですけども、今回の場合は、同じ粘性土だったんですけども、粘着力が低いことが判明されたということでございます。

○鈴木委員 こういうのがあると、なかなか、何か設計でジャストやっても駄目なんじゃないかなというふうに見えるので、どうしたものかなと、ちょっと思いました。

すみません、もう一つよろしいですか。

○鈴木委員 よろしいですか。17ページの残事業のほうでも、B/Cを出しているんですけど、これは残事業を出せば当然、費用はどんどんどんどん減るので、B/Cはどんどん上がるのは当然なのですが、これは何か意味があるのでしょうか。全体は分かりますよ、全体は。残事業のB/Cの役割というのが、よく分からなかったのですが、これは何か意味があるのでしょうか。残り1年とかになったら、もうB/Cはものすごく高くなりますよね。

○事務局 御質問ありがとうございます。残事業B/Cを記載する意義でございますけれども、残事業B/Cは、残りの費用を投資したときに、どれぐらいの投資効果が出るかでございますので、これから先、事業を続けると、どういう費用対効果になるかというところを見るところでは、この残事業B/C、一定の数字としての価値はあるかというふうには考えているところでございます。

○鈴木委員 だから、この残り1年になったら、これは10とか20とかになってしまいますよね。

○事務局 おっしゃるとおり、残りの残事業が大変短ければ、当然ながらB/Cは大きい値になってまいります。

○鈴木委員 ですよ。それを見たところで、どういうふうに我々は判断すればよろしいんですか。

○事務局 この数字の見方としては、これから事業を続けた場合に、これからの投資に対してどれぐらいの費用対効果があるかという比率を見るという意味では、そういった見方には使用可能かなとは思っております。

○手塚委員 この件でよろしいですか。

○手塚委員 発言してよろしいでしょうか。

○久保田委員長 どうぞ。

○手塚委員 鈴木委員、残事業は、この事業を続けるか続けないかという選択肢を示した  
です。ですから、残事業の意味することは、もうこれ以上、建設するのも何をするのも全  
部やめて真っさらな状態のもとで、あえてここからまた続けて事業をやる場合に、これだ  
けの便益がありますが、しかしやめてしまったら何も残らない、という対比を示すもので  
す。仮にやめてしまって、そこからリスタートしたときに残ったものを使うと、これだけ  
の便益が出る、というのがこの残事業です。ですから、最後になればなるほど、高くなっ  
ていくというのは、当然そうなりますね。

○鈴木委員 やれば効果は出るよということを言いたいということですね。

○手塚委員 そうです。

○鈴木委員 分かりました。

○手塚委員 そういうものです。すみません、横から。

○久保田委員長 手塚委員、ありがとうございました。よろしいですか。

では、竹内委員、どうぞ。

○竹内委員 申し訳ありません。先ほどの処分費のところですが、事前にお話しいただい  
たのは、直接費で、 $m^3$ 当たり 45 万円程度で、諸経費も含むと増えるという御説明をいた  
だきました。今のお話を伺うと、処分費の中に運搬費も諸経費も含むということですが、  
物価版等に載っている処分施設に運ぶ、いわゆる処分費以外に、掘削や置き換えに伴う土  
工も含んでこの金額という理解になるのでしょうか。

○久保田委員長 いかがでしょう。

○事務局 御質問ありがとうございます。いわゆる処分費は、約 45 万円というのはその  
とおりでございまして、今回、全体では約 46 億円としたほうが分かりやすいだろうとい  
うことで、こういう表記にしました。この処分費、物価版に載っている処分先以外にも、  
運搬費と、それから土木シートのお金とかを入れていきます。この路床改良は、廃棄物があ  
ろうとなかろうと、これはもともとやりますので、それは除いた形にしております。

以上でございます。

○竹内委員 ありがとうございます。路床改良以外に、廃棄物が生じたために増えた土工  
分のようなものは特にない、ということですか。

○事務局 それはないです。同じです。

○竹内委員 同じですか。では、単純な物価版に載っているもの処分費、シート等も含んでだけでm<sup>3</sup>当たり45万円、という理解でよろしいですか。

○事務局 はい、委員のおっしゃるとおりでございます。

○竹内委員 分かりました。結構高いので、他にもお金がかかっているのかな、と気になったところです。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。

そのほかございますでしょうか。

○若井委員 群馬大の若井ですけど。

○久保田委員長 どうぞ、お願いします。

○若井委員 撤去するのにかかる経費もそうですし、撤去の必要性について、何か側溝をいずれこうするかも、みたいな、そんな説明が事務局からありましたけども、多分、一番の勘どころは、車道であっても歩道であっても、基本的には路盤、路床が必要で、路床もある一定の道路構造に見合った形の厚さが必要で、設計CBRも必要だし、だから、まさかその影響範囲のところに廃棄物を埋め殺したまま、やっぱり、歩道としてですら使用することは、基本的に一般的な私たちのインフラに対する安全性確保の価値観からすると、分かってしまった以上はやっぱり許せないというスタンスなのではないかというふうに私自身は理解していますけれども、いずれそこは何か手をつけるかどうか分からないけどもというのは、何かちょっとお茶を濁すような、何かそんな説明が事務局から聞いたような気がしたので、その辺り、また補足していただければと思うのですけれど。

○事務局 御質問ありがとうございます。基本的な認識は委員のおっしゃるとおりでございます。あとは、私、申し上げたのは、路床改良とかをやるときにもオープンになりますので、あと側溝も場所によっては自由勾配になりますので、かなり深くなりますので、それをやるときにもオープンになりますので、もともとこの歩道の下もかなり掘削も必要になってきますので、今回併せて処分をしたいと考えているところでございます。

○若井委員 分かりました。

○久保田委員長 ありがとうございます。よろしいですか。

そのほかございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、お諮りをしてよろしいですかね。

お諮りいたします。この事業につきましては、事務局の御提案、継続ということでござ

いますけれども、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 皆さん、御異議ないということなので、本件につきましては継続といたします。ありがとうございました。

■再評価案件（重点審議案件） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

・一般国道17号 上尾道路、上尾道路（Ⅱ期）（一体評価）

（上記について、事務局から資料により説明）

○久保田委員長 ありがとうございました。

それでは、ただいまの御説明につきまして、御質問などがございましたら、お願いいたします。

○鈴木委員 すみません、横浜国大、鈴木です。

○久保田委員長 鈴木委員、どうぞ。

○鈴木委員 上尾道路（Ⅰ期）のところで、希少種でしたか、湿地保全に関する話で、たしか事前説明のときは、今、仮設で切り回しているというお話でしたでしょうか。

○事務局 現在、上尾道路は57mという非常に広い幅員がありますので、東側のほうに寄せる形で、今、道路を供用しております。実際はこれ、西側も含めて、下り線につきましては、将来は移設する予定がございます。

○鈴木委員 今、20ページ、1枚手前の資料に、保全に関する計画を踏まえ云々とありますけど、この辺に関する増額とか減額とかがないのは、現状は、本設するつもりだったお金を使って切り回しとかを行っているから増額はないけれども、この辺を再度切り回したり、保全が必要となると、増す可能性が十分ありますよということを、この三つ目のドットで言っているということですか。

○事務局 費用につきましては、現在、切り回しているものを、もともと造るべきところへ造るということなので、これを普通に、この工事をできれば、そんなに著しい費用の増加になるとは思っていないんですけども、いろいろ環境への配慮で、いろいろ施工の方法とか、少し配慮が必要になると若干増えるかもしれませんが、それはこれから検討会で



設計の方法、それから施工の方法とか、しっかりと検討していきますので、そのタイミングで、またお諮りすることになるのかなと考えております。

○鈴木委員 はい、分かりました。湿地保全とあるので、そこを通り抜けると、また地盤が緩いだとか、じゃあ、その湿地保全を別途ほかにつくらなきゃいけないときには、土地を買収して、またそこに湿地をつくって云々となると、何か数億円、ウン十億円というのが見えてくるのかなと思ったので、そこら辺、お金は限られていますので、うまく考えながら御判断いただければと思いました。

以上です。

○事務局 ありがとうございます。いただいた貴重な御意見を踏まえまして、検討してまいりたいと思います。

○久保田委員長 ありがとうございます。

では、竹内委員、どうぞ。

○竹内委員 すみません。この事業の進捗関係ではなく、評価全体に関することで、2点コメントさせていただきたいと思います。

1点目は、無電柱化について、次の案件とかもそうなのですが、この事業自体のマネジメントに関わるものではなく、上位計画の対応ということです。これをやることによって、コスト縮減とか景観の向上とか、全体としてかなりのよい効果があるにもかかわらず、B/Cの3便益でしか評価されずに、その部分のコストを事業で飲み込まなければいけないという評価自体が、今後は見直さなければならないと思います。上位計画に関係して、もっと幅広い効果が見込めるものについては、評価手法を分けて考える必要があるのではないか、というのが1点。

2点目も同様に、湿地保全の話がありましたが、道路を造るということは、環境に対して負荷が出てしまう場合も考えられます。それに対して、時間をかけて丁寧に調査をやり対策を練ったことが、またコスト増になり、その努力がB/Cの3便益では評価されないもので、定性的な環境配慮とか、周辺のまちづくりへの効果を評価に反映できればよい、というのが2点、意見です。

○久保田委員長 ありがとうございます。

会場の皆さんが、深くうなずいておられる方がいっぱいいらっしゃいます。

お願いします。

○事務局 ありがとうございます。

よろしければ、画面にページ 17 を映していただいてもよろしいでしょうか。いただいた御意見、非常に貴重な御意見だというふうに私も理解しているところでございます。

こういった環境対策につきましては、委員の御指摘のとおり、B/Cに表れない効果が多数あるものというふうに認識しております。無電柱でも、景観でございますとか防災でございますとか様々な効果がございます。

今回、こちら、ページ 17 にも記載してございますけれども、御指摘のようにB/C以外の効果も多分にあると思っておりまして、そういったところをこういった資料の中でも記載させていただく取組は進めているところではございます。

一方で、委員の御指摘としては、そもそも評価制度として、そういった上位計画でございまして様々な効果があるものについては、そういった制度としては考えるべきじゃないかという御意見かと思っておりますので、そちらについては、そういった評価の部署も含めて、いただいた御意見を踏まえて意見交換していきたいと思っておりますので、そういった趣旨で答えさせていただければと思っております。以上でございます。

○久保田委員長 ということで、よろしいですか。

○竹内委員 ありがとうございます。

こういった現場の丁寧な対応が、市民に対しても受け入れられたり、好意的に取られたりということがあり、そうした点も評価に入れられればと思っております。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。

今後の、本当に参考になるお話だと思っておりますので、皆さん、よろしく願いたします。

そのほかございますでしょうか。特によろしいですか。

では、ございませんようですので、お諮りします。本件については、御提案のとおり、継続と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。皆さん御同意いただきましたので、継続とさせていただきます。

■再評価案件（重点審議案件） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

・一般国道18号 野尻 IC 関連

(上記について、事務局から資料により説明)

○久保田委員長 ありがとうございます。

それでは、御質問、御意見などがございましたら、委員の皆様、お願いいたします。

○横山委員 よろしいでしょうか。

○久保田委員長 どうぞ。

○横山委員 すみません。除雪帯というのですかね、雪を置いておく民有地が必要ということで、そこの同意を取り付けるのが非常に時間がかかっているということで、大変な作業だとは思いますが、雪国ですと、恐らく同じようなことが多々これまでもあったのかなと思ひまして、なぜ今回は見込みを大きく超えて、そこに時間を要しているのかというところですね。あるいは、今まであんまりこういうことがなくて、今回初めてなのかとか、そこら辺の、従前の見通しと実際との違いが今までになかったことなのかどうかというところを教えていただければと思います。

○事務局 ありがとうございます。

今回、現道拡幅の中でこれだけ、まず、堆雪帯を個人でお持ちの地域というものについては、こちら、信濃町の地域が初めてでございます。さらに、今回の事業の中で、これだけ家屋が連檐するところでの現道拡幅に着手してきたということも、この事業の中では比較的初めてになってまいりますので、そういった意味では、我々の見通しがちょっと足りない部分があったけれども、そういった地域に入っていった中で、そういった事情ですとかを教えていただき、今回の対応につながっていると思います。

そういう状況でございます。

○横山委員 ありがとうございます。

では、今回はこれとして、今後も同様の拡幅事業なんかでは、こういうことに留意しながらやっていくということになりますでしょうか。

○事務局 はい。十分留意しながら進めていきたいと思ひます。

○横山委員 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、どうでしょう。

○手塚委員 よろしいでしょうか。

○久保田委員長 どうぞ、手塚委員。

○手塚委員 先ほどの竹内委員と同じようなコメントですが、道路への雪の影響は、非常に大きな意味を持っています。例えば堆雪帯の大切さは、実際にそこに住んで、歩道に雪が詰まり、通勤・通学に支障をきたすような経験がないと、なかなかつかみづらいところがあるかと思います。したがって、一般論として、今回の評価というところではないですが、より高次のレベルで雪に対しての影響を評価の中に組み込むことは考えるべきかと思います。雪対策によって安全が向上したということについては、例えば安全の向上のような項目の中に含めてカウントしたほうがよいのではないかと、思います。これはコメントです。以上です。

○久保田委員長 ありがとうございます。

○事務局 御意見ありがとうございます。また今後の参考にさせていただきます。どうも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。

非常に大事な点だと思いますね。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。

○鈴木委員 横浜国大、鈴木です。

○久保田委員長 どうぞ、鈴木委員。

○鈴木委員 事業については特に、このまま進めていただいているのかなと思っているんですけども、今、下にありますけれど、もともとは歩道というのはなくて、ないというか、堆雪のほうで道路が小さくなってしまうということは理解できたのですが、整備後、車道については、除雪車というんですかね、どんどん雪を堆雪帯に置くのは分かるのですが、歩道についてはどのような形で除雪を行う予定なんですか。

○事務局 よろしいですか。

歩道につきましても、歩道用の小型の除雪機械がございますので、それを使って除雪を行っています。

○鈴木委員 それで真ん中に寄せるということですね。

○事務局 はい、そうです。

○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。

そのほかよろしいでしょうか。

それでは、お諮りします。本事業につきましては、御提案のとおり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 皆様が御同意いただきましたので、継続と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） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

・一般国道20号 下諏訪岡谷バイパス、坂室バイパス（一体評価）

（上記について、事務局から資料により説明）

○久保田委員長 ありがとうございました。

それでは、御質問、御意見のある方は、挙手といたしますか、手挙げをよろしくお願います。

○鈴木委員 すみません、横浜国大の鈴木ですけれど、よろしいでしょうか。

○久保田委員長 鈴木委員、どうぞ。

○鈴木委員 すみません。6ページ目、お願いします。

もう当初の話なので、今の御担当の皆様が分かるかどうか分からないのですけれども、この当初と書いてあるほうは、恐らく建設コンサルタントが多分提案したのだと思うのですけれど、これだけ、例えば11mのためにDⅢやって、DⅠやって、DⅡやって、DⅠやって、DⅢやってという、これは、施工業者からしたら多分、これはないだろうと思うのですけれど、しかもDⅠとDⅡって、これだけ設計が違くと、機械の組替えとかもかなり多分大変じゃないかと思うのです。ただ、建設コンサルタントがこの設計を出したということは、当然そこにボーリングがあって、そこが若干硬いからDⅠにして、少し、若干硬いからDⅡにして、多分そういうふうに設計をしたと思うのですけれど、これを施工者が見たときは、こんなに細かく機種の変更とかやれないので、それはDⅡでいくと思うのですけれど、なぜ当初のDⅠを挟んで、10mやって、35mやって、もう一回13mやってと、こういう細かな作業が通ったのでしょうか。

○久保田委員長 よろしくお願います。

○事務局 ありがとうございます。

まず、使用します施工機械というものはさほど変わらないので、今、現地に据えた機械でそのまま施工は可能というふうには考えております。

○鈴木委員 ただ、吹付コンクリートの厚さとか、杭の長さとか、全部違いますよね。

○事務局 はい。

○鈴木委員 そこで当然、施工するほうはやりにくいと思うのですけれど。

○事務局 材料も変わってきますし、それに当たって、使用する機械は同じであっても、段取りが幾らか変わってくるというのがあります。

○鈴木委員 変わりますよね。

○事務局 そこはおっしゃるとおり、そういった手間が発生すると思います。このところで、では、何mからは、隣接する地山区分、支保構造と同じにすればいいのかということというのがなかなか定め切れないというのは、設計段階ではあったのかなというふうには思います。

今、委員御指摘のとおり、こういった、今後、例えば 2024 年問題があったりですとか、働き方改革、そういったものがある中で、そういった施工手間も加味して、何が一番有効なのか、ここにふさわしいのかというものは、設計段階でしっかり我々も見ていく必要があるのかなというふうには思います。

○鈴木委員 何かこの二つ前ぐらいだと、1 個しかやらなかったけど、三つやったから産廃が出てきて全部やりましたというのもあれば、逆に、細かくやっていたのに、細かくやったけれど結局一緒にしましたとか、何ていうんですかね、ここら辺の御判断が何かいまいちよく分からないというか、もうちょっと、今の皆さんの御担当の方の責任ではないのですけれど、ここはやっぱり施工、これは多分、線形のほうは詳細設計か何かで施工業者が見たときに多分変更になったと思うんですけど、それは当然だろうなと思うのですよね。なので、やっぱり当初のときの決め方がよくなかったのではないかと思うので、何かこの辺り、単純にお金であれば、当然このほうが、左のDのほうが安いのは、当然材料も少ないのでそうかと思うのですけれど、後々こういうふうな問題になって、実際問題、また増額ですねとなって、30 億で、しかも下りもあるから全部で 70 億増額ですよ、というのが、何か、当初でもこれは考えるべきだったのではないかなと非常に思いますので、これからはあると思いますけれど、やっぱりこれからは、計測器の精度はよくなっていると思うので、特に山なんて見えてこないの、こういうゼブラ式に生えてくるのは多々あると

思うんですけど、何かうまくそこら辺は生かしてほしいなと思います。お願いします。

○事務局 御意見ありがとうございます。

委員おっしゃるように、私も、設計段階でしっかりこの地山の判定、特にこういったトンネルですとか、見えない部分というものについては、そういったいろんなリスクも配慮しながら、全体を見渡した中での設計というものが必要になってくるのかと思います。また、いただいた御意見、しっかり受け止めながら、設計のほうにも反映していきたいと思っています。ありがとうございます。

○鈴木委員 当初であれば、多分説明ができると思うんです。こういうふうにDⅠ、DⅡとなったとしても、やっぱり施工性だとか、今後の設計の変更を考えれば、DⅡで統一したほうが手間もかからないし、安全側にいきますよね、当然。ですので、そういうふうな形で説明ができたと思うのですけれど、お金で多分こっちの当初案にしたと思うのですけれど、その辺の考えというのはやっぱり変えていったほうがいいのではないかなと個人的には思っています。お願いします。

○事務局 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。今後の参考にさせていただきたいと思います。

そのほか、どうでしょうか。

○横山委員 都立大の横山です。

○久保田委員長 どうぞ、横山委員。

○横山委員 本件はこれでいいと思うのですけれども、以前にも申し上げたのですが、トンネル事業の場合には結構不確定要素が強くて事業増になりやすいのかなというのがありますが、この辺の事業規模だとか、地質と増額の関係性みたいのというのは、例えば国総研とかで分析されていないですかね。

○久保田委員長 いかがですかね。

○事務局 御質問ありがとうございます。

今の段階で国総研の既往研究まで即座にお答えすることは厳しいところがありますけれども、関東地整だけでも様々、多様な事業をこれまでもたくさん行ってきておりますので、そういった反省を踏まえて、今後の事業費の、例えば新しい事業費の積み上げとかに反映していくというような考え方を持っている次第でございます。以上です。

○横山委員 反省といたしますか、当初設計段階でこれが最適というのはそれでいいとして、仮にこういう障害があった場合には、このぐらい上がる見込みというのを事前にある程度

計画の中で見込んでおいて、それも含めて事業評価できると、都度つど、増えました、増えました、増えましたというのを繰り返さなくても、これは想定していた増ですとかいう話になるのではないかなと思って、やむを得ない増額と、そういう完全に見込み違いで増えたのを切り分けて、ある程度想定される事象に対しては、こういう見つかってなかった断層だとか悪い地山が出てきた場合には、過去の事例からこのぐらい積み上がる可能性があるというのを事前に計画に入れ込んでおくような、そういう設計というのが今後できると、もうちょっと、事業評価の意味ですよね、事業評価は適切に行われているかどうかということの評価すると思うんですが、今の段階だと、適切にやっけていもしようがなく増えるものと、そうではないものかごっちゃになっているので、遠くに飛んでいる工事のように不安定、不確定要素が高いものについては、増分もあらかじめ見込んだ上で議論したほうがいいのではないかなというのが、全体を通じての感想になります。

○久保田委員長 ありがとうございます。

○事務局 ありがとうございます。

当初事業費に当たりましては、過去の知見を生かして、しっかりと計上することが大事だと思えますし、御指摘の観点も踏まえて、今後の事業費計上の参考にしていきたいと思えます。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、ございますでしょうか。

○若井委員 群馬大の若井ですけど。

○久保田委員長 若井委員、どうぞ。

○若井委員 鈴木委員の御指摘とか横山委員の御指摘、私もそのとおりだと思います。後段の横山委員の御指摘、非常に大切だと私自身も思っていて、もう本当に地質リスクマネジメントの話は、全地連でもちゃんと視覚化しているいろんなことをやっているという経緯もありますし、多分これは受発注のときに、確定論的に、こういった計画に対して幾らで取るというようなことだけで競争している限りは、多分そういった横山委員の御指摘のようなことがやっぱり反映されにくくなって、どうしてもたたき合っ安いところに落ちるみたいなことになりかねないので、何かこれは中長期的な宿題かもしれませんが、今言ったように、不確実性を合理的に見据えた上で、いろんなお金出しを考えていくというのは、私も大切かなと思いました。

あと、その上でちょっとお聞きしたいのは、これは確認ですけど、増額、先進導坑であ



る程度悪さが分かったので増工になったというところはいいとして、あと、遮水に対してちょっと材を変えたというのはいいいとして、それで、1期工のほうでこのくらい増額になって、2期工のほうでは恐らく同じだろうから、このくらい増額だということで、①、②、③って、増額の項目立てがありましたけれど、これは、①と②を単純に足して③になっているというような、そんな理解でよろしいですか。2期工のときには、①と②がそのままほとんどスライドして適用されるから③が出てくると、こんな感じでしょうかね。

○事務局 ③に関しましては、基本的には①と②の足し算なのですけれども、①の中で、水抜きボーリングの額、およそ1億円程度ですけれども、その分については既に1本トンネルが掘られて、その下流側でのトンネル掘削になるので、その水抜きは必要ないだろうということで、その1億を減じております。そのほかについては、延長もほぼ同様ですので、同じ額を計上しております。

○若井委員 ということですよ。だから、それで、上下線の離隔がどのくらいかにもよるのですけれども、不確実性は多分、上振れも下振れもし得ると思うので、だから今言ったように、増工が必要になる場合もあれば、減工で対応できる場合もあったりするので、何か、ここで一旦認められたから、これで突っ走るということではなしに、やっぱり現場感覚として、その辺は、下振れする側でもやっぱり柔軟に対応してやっていただきたいというのがコメントです。以上です。

○事務局 ありがとうございます。

委員の御指摘をしっかりと留意いたしまして、進めていきたいと思っております。参考にさせていただきます。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。よろしくお祈いします。

そのほかございますか。よろしいでしょうか。

○事務局

今、3人の委員の先生方から、トンネル施工に関する事前調査、あるいは不確実性をどういうふうに捉えていくか、あるいは業者さんの、今、働き方改革とは言われている中で、使用する機材とか施工方法とか、どれだけ合理的なものとしてやっていくか。安ければいいってものでもないだろうという話も含めて承ったと承知しております。事務局から答えさせていただいたことは基本、個別の答え方としては、それはそれで答えさせていただいたのですが、やっぱりトンネルに代表されるような不確定要素が多い発注をするときに、私も、拙い経験でございますが、ほかの地方整備局でやりましたやり方は、従来型の、発

注者が全ての仕様とか施工方法を決めるのではなくて、ゼネコン、あるいはコンサルタントにあらかじめ協議をさせていただいて、彼らの持っているノウハウとか、あるいは技術力、あるいはデータといったものを、我々の設計の中にそもそも当初からビルトインさせていただいて、交渉をしながら最終的には工事価格を決めていくというやり方をトンネル工事でやらせていただいて、私どもが当初考えていた工程に比べて、4割減、60%ぐらいのスピード感で掘り上げていただいたトンネルがございました。我々の世界では、アルファベット3文字取って、ECIという言い方をします。Early Contractor Involvement、当初からそういうコントラクターに早めに入らせていただくという、かつては我々、発注者、官側が全ての情報とかノウハウを持っている中での発注、当然それは今でもスタンダードではあるんですが、トンネルに代表されるような、なかなか不確定要素が多い、我々だけの技術では100%いけるかどうかどうだろうということに関しては、今の3人の委員の御指摘も十分踏まえさせていただきながら、そういった業者との交渉の中で、いろんな新しいやり方、適正なやり方、工事の仕方、それをひいては、安全で安く、早く施工が上がるということにもつながっていくかもしれませんので、委員からの今の貴重な御指摘を踏まえながら、今後の関東地方整備局の発注というものを考えていきたいと思えます。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した。

非常に大切なお話をいただきまして、おかげさまで、今後に向けての展望が開けたような気がしますので、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、よろしいでしょうか。

お諮りいたします。ただいまの2件につきまして、御提案のとおり、継続と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。

それでは、御同意いただきましたので、継続とさせていただきます。

一通り今日の案件は終了いたしました。何か、全体を通して委員の皆様から何か御発言がありましたら承りますが。

竹内委員、どうぞ。

○竹内委員 すみません。1点だけ、毎回申し上げて恐縮なのですが、標準断面図に街路樹を入れていただきたいという意見です。今回も入っているものと入っていないものがございます。確認したところ、道路構造令では一般国道4種1級、2級は原則として植樹帯を設ける、と明記してございます。国道は、全ての都道府県道、市町村道の見本になるものなので、まずはあるものとして、ぜひ標準断面図には入れていただきたいと思います。どうしても現場で難しい場合は設けられないという規定もあるので、個別路線を示すものには難しいと思いますが、よろしく願いいたします。

○久保田委員長 ではコメントをお願いします。

○事務局 御意見ありがとうございます。

しっかりと実際に整備される道路空間を表現していくことは、こういった審議の場でも重要な観点かと思っておりますので、御指摘を踏まえて、表現できる事業については検討してまいります。以上です。

○久保田委員長 よろしく願いします。ありがとうございました。

それでは、よろしいですか。ありがとうございました。

○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、本日の審議内容が全て終了いたしました。

そのほか、何かございますか。

それでは、これもちまして、令和5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。

本日は長時間にわたり、御審議、誠にありがとうございました。

閉 会