

# 令和5年度第5回関東地方整備局事業評価監視委員会 議事録

## 報 告

### ■報告

・利根川総合水系環境整備事業（中川・綾瀬川環境整備）

（上記について、事務局から資料により説明）

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

〔「はい」という声あり〕

○司会 ありがとうございます。

報告は以上となります。久保田委員長、よろしく願いいたします。

○久保田委員長 それでは、今から審議事項に入りますので、私のほうで進行させていただきます。

## 審 議

### ■再評価案件（一括審議案件） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

（1）一般国道464号 北千葉道路（市川・松戸）

（上記について、事務局から資料により説明）

○久保田委員長 それでは、ただいまの御説明につきまして、御意見、御質問はございませんでしょうか。特にございませんか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 それでは、ただいまの一括審議案件につきましては、継続ということにしたいと思えます。よろしいですか。

〔「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、継続とさせていただきます。

■海岸事業における費用対効果分析について  
(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。ただいまの御説明につきまして、何か委員の皆様から御質問などはございますか。

〔「なし」という声あり〕

○久保田委員長 それでは、この手法によって分析をしていただいたということでございまして、重点審議案件、西湘海岸直轄海岸保全施設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） 再評価対応方針（原案）の説明・審議

(1) 西湘海岸直轄海岸保全施設整備事業  
(上記について、事務局から資料により説明)

○久保田委員長 それでは、委員の皆様から、御質問、御意見がございましたらいただきたいと思えます。いかがでしょうか。若井委員、どうぞ。

○若井委員 若井です。事前説明で、工法等の詳しい説明はいただいたので、もうそれは結構ですけれども、新工法ということで、途中でも御説明にあったように、これからモニタリングをして、その効果、あるいは課題を見つけながら、また走っていくということで、ある程度こういう増工というのは仕方がないのかなと思えます。

一方で、不確実要因について、やっぱり引き続き検討していただきたいと思うのは、当初、B/Cを出すときに、どういう侵食速度を仮定したか。それで、いつからいつまでの侵食速度を 50 倍というか、それにしたのかということによって、外挿的に将来予測をするB/Cの大きさが大きく変わってくるので、それに関する見積りが甘くないかどうかということについての見直し。例えば、これは釈迦に説法ですけど、これから気候変動がますます進んで、ひょっとすると海水面がもう少し上がってくるおそれがあるというようなことも少し含み置いていただかないと、多分 50 年というスパンというのは非常に長いというのがまず1点です。

それから、もう一つは、これはもう、今回の案件については私もこれで結構なんじゃないかと思うんですけど、海岸事業そのものを、侵食ということから失われる財産とか交通網の寸断とかということだけで、何かロスする便益みたいなことを見いだすというのも、この案件に関してはいいのかもしれませんが、場合によってはそれ以外のものもあり得るんだろうというふうに思います。

先ほどの御説明の中でも、いろんな項目がありましたけども、例えば、端的に一例を挙げると、砂浜を養浜してこういう突堤を入れて自然を回復するという観点、これはお金の換算ができないところかもしれませんが、そういうことを目指すのであれば、多分こういった工法は非常に意義があると思うんですけども、例えば、端的に、海岸側を非常に何か力づくで固めて侵食されないようにするというのも、一方には、工法としては成立するのだと思います。そういうものと天秤にかけたときに、ひょっとすると、B/C上そっちがいいというふうに、お金の換算だけで流れてしまうと環境要因みたいなことについてはやっぱり考えが及ばない可能性がちょっと懸念されるので、今回、後半のところでもっと控え目に説明されていましたが、生態系に関してのものとか、あるいは環境の保全とか、そういった視点というのは非常に海岸の独特な、やっぱり重要な価値観の一つだと思うので、難しいと思うんですけど定量化していただく努力をするのがいいのかなと感想を持ちました。以上です。

○久保田委員長 お願いします。

○事務局 ありがとうございます。不確実性ということで、御指摘いただきありがとうございます。

本日御欠席の鈴木委員からも、これからの詳細設計に当たってということですが、海底谷が迫っている西側の1、2、3号の突堤については、今やっています4号、5号といっ

たところよりも、地質の状況とか施工時の波浪の強さなど、条件が違うことが想定されるので、詳細設計に当たって、今後注意が必要ということでもいただいております。

やはり、これから現地で詳細をやっていく中で変わってくることはあると思います。今進めている4号突堤の実績を基に今回の再評価は計算をさせていただいているところではありますが、先々のところもしっかり調査を進めながら事業を進めていきたいと考えております。

侵食速度につきまして、1999年からの10年間で侵食速度のペースをはじめ、それを50年間でということでも掲載をしております。その後、R4年度ぐらいまでの傾向を見ているところではありますが、場合によっては、昔よりも侵食速度が速くなっているところ、遅くなっているところがありまして、ただ、総じて侵食の傾向は変わっていないということで、そこは確認をさせていただいております。ただ、当初の数字を変えるほどのところまで大きく傾向が出ていないということで、今回、新規のときに計算した数字をそのまま使って計算をしているところでございます。

先ほどの便益を、どのような便益を見ていくかにつきまして、そのほか環境とかをしっかりと見ていくということが大事な視点だと思っております。もともとは新規のときに計上していた項目を、そのまま現状を踏まえて計算しているところが今回の資料でございますが、明日の西湘海岸を考える懇談会等、漁協の皆さんとかも参加いただきながら御意見をいただくと、やはり浜を戻してほしいという地域の声を多く聞きますので、できる限りそういった声に配慮をしながら、昔の姿も戻しつつということで、当初のコンセプトのとおり事業を進めていきたいと考えております。ありがとうございました。

○若井委員 ありがとうございます。

○久保田委員長 ありがとうございます。

ウェブでお二人手を挙げていただいておりますので、朝日先生、竹内先生の順番でお願いします。

○朝日委員 すみません、朝日です。御説明ありがとうございました。

教えていただきたいことが一つと、今のことに関連して一つです。

バックデータを資料でいただいたと思うのですが、資料4の(1)のところにはB/Cの中身があるんですが、そこで教えていただきたいんですけど、交通遮断の便益が一部だけしか載っていないくて、令和24年しか載っていないのですが、この事業は基本的に侵食防止がほとんどというふうに考えていいのでしょうかということと、令和24年

だけ交通が載っているところについて教えていただければと思います。

二つ目は、今の御質問と御説明に関しての同意なのですけれども、コストのほうでいろいろと、事業がだんだん、評価のタイミングでいろいろなことが詳細に決まってきてということが、お聞きすることが多いのですけれども、今の御説明で分かったのですが、やっぱりどういう効果を発揮するかというところの便益のほうも、だんだん事業が具体的にようになってくると、発揮できる効果というものも変わってくるというか、少し考える部分、見直す部分というのにも出てくるのかなというふうに思いますので、当初の考え方のとおりということだったのですけれども、そこも一緒に見直すようにしていただければなというふうに思いました。

賛成の意見です。よろしく願いいたします。

○事務局 ありがとうございます。交通遮断便益を一度計上しているという点につきまして、今回、侵食により保全されるものというところにつきましては、侵食が想定されるところにある家ですとか、そうした資産を守られる便益として計上しています。

あと、交通遮断につきましては、事業期間の評価の期間に一度西湘バイパスが壊れるという計算を入れておりまして、そういう意味では、そこにおける遮断があるということで、それにもたらされる被害を便益として、事業期間で一度だけ計上するということで、やっておるところでございます。

次の、コメントいただきました、いろんな評価の仕方があるのだろうということで御意見をいただきました。貴重な御意見ありがとうございます。今回は、追加にしたところの便益を追加ということはやっておりますが、御意見を踏まえて今後検討させていただきたいと思っております。ありがとうございます。

○朝日委員 ありがとうございます。理解いたしました。

○久保田委員長 ありがとうございます。

では、竹内先生、どうぞ。

○竹内委員 私も事前に十分御説明いただいたので、事業の継続には賛成で、コメントを2点いたします。

1点目は、ここは昔からの開発された場所であり侵食が最近進んでいて、国が上流部も含めた総合的な土砂管理と併せて検討されていると伺いました。国がやるにふさわしい素晴らしい取り組みだと思えました。上流のダムの土砂供給も関係あるとのこと、ぜひ、海浜部だけではなく上流部のモニタリングもそのまま進めていただき、他の事業の先例とな

るように記録等をとっていただきたいと思います。

2点目は、他の委員の方からも御意見が出ていましたが、日本全国でも砂浜は減少している状況で、気候変動対応と生物多様性の保全是、国際的にも非常に重要な事項です。消失しつつある砂浜を保全することは、生物多様性の保全にも寄与するということを、ぜひ事業評価にコメントだけでも入れていただきたいです。この事業の意義が、今評価されている事項だけではなく、国際環境問題の面からも、もっと評価されるとよいと思います。その点の今後の御検討をよろしく願いいたします。以上、2点です。

○久保田委員長 コメントをいただきました。はい、どうぞ。

○事務局 ありがとうございます。総合土砂管理につきましては、県管理の河川もごさいますので、国土交通省だけではなくて、神奈川県ともしっかり連携していきながら、あと、途中にあります堰等の管理者とかも巻き込んでいきながら、しっかり進めていきたいと考えております。

あと、環境につきまして、改めて貴重な御意見を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。

そのほかございますでしょうか。よろしいでしょうか。

○横山委員 よろしいでしょうか。

○久保田委員長 横山先生、どうぞ。

○横山委員 ありがとうございます。ちょっと突拍子もない質問なのですが、かなり崖っぷちにバイパスを造って、相当波も当たって厳しいというところで、もうこれを放棄して陸側に建設し直したら、B/Cとして、長期に保全することと新規ケースだと、どっちが安いのかなと思ってですね。波がダイレクトに当たる場所で、かつ侵食が進んでいる場所というところ、この先どんどん漂砂を確保する工事はするにせよ、やはり追加工事が必要になってくるのかなという気もしてまして、新規に内陸に造るよりも、やっぱりそういうほうが安いのか、どうでしょうか。

○久保田委員長 どうでしょうか。

○事務局 便益の中で、侵食により失われる資産のところにつきましては、住宅、家屋とともに、西湘バイパスとかの構造物とかも計算はしているところになっております。ということで、道路としてどちらでということ私のほうでコメントはなかなか難しいところではありますが、50年間で失われるものにある資産の中に含まれているということと、造り直すということと、壊れて遮断が出るということと、ちょっとそこをどう捉えて

いいかというところはあると思いますが、海岸のマニュアルにのっとして、今、計算をさせていただいているというところでございます。

○久保田委員長 はい。ということで。

○横山委員 ちょっと大きな話になってしまいますが、先ほども気候変動というお話がありました。国土の海岸線をこのまま維持できるのかという、何かこの場で議論するのは適切ではない大きな話題ですけれども、海岸線自体を、動向を捉えていくかという話にもつながるのかなと思ってですね。

○久保田委員長 はい。問題提起として受け止めさせていただきますが、直感的には日本国が縮小していくようなイメージにもつながりかねないかなという感じもします。まさに今回チャレンジしていただいているこの工法がうまくいくということであれば、日本中これで砂浜が復活していくということは非常に、日本国全体からしてみても喜ばしいことではないかと、私は個人的には思っております。ユニークな問題提起をいただきましてありがとうございました。

そのほか、よろしいでしょうか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 よろしければ、本案件については継続ということにさせていただきたいと思いますが、よろしいですか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 御異議ないということで、継続とさせていただきます。ありがとうございました。

■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

・千葉港千葉中央地区複合一貫輸送ターミナル整備事業

（上記について、事務局から資料により説明）

○久保田委員長 それでは、委員の皆様、御質問、御意見などがありましたら、お願いし

ます。

○手塚委員 日本大学の手塚です。対応方針の原案について、異議等は一切ございません。コストの増額といっても合計10億ということで、これはやむを得ない話かと思います。

一方で、強いて申し上げれば、タイミングの問題があります。今、物流2024年問題など、モーダルシフトへの注目が高まっているときですので、できるだけこのタイミングでの速やかな整備というのが求められると思います。これは意見ということで、よろしくお願い致します。

○久保田委員長 ありがとうございます。よろしいですね。そういうことでございます。

○事務局 ありがとうございます。

○久保田委員長 では、平澤委員どうぞ。

○平澤委員 御説明ありがとうございました。今の御意見に重ねるような話で、事前説明のときにも申し上げましたが、今回、防波堤のほうの完了が令和9年、岸壁のほうは令和7年ということで、完成時期がずれております。防波堤のほうの完成を待たずとも、安全性などがしっかりと確保できるようであれば、ぜひ岸壁、泊地の供用をできるだけ早く進めていただければと思っております。これはコメントでございます。よろしくお願い致します。

○久保田委員長 ありがとうございます。

では、お二人からコメントいただきました。

○事務局 ありがとうございます。ただいまの防波堤の整備と事業のスケジュールの観点につきましては、岸壁が整備完了しましたら、施設はすぐ使うように考えています。今の状況でも、静穏度はある程度確保されています。完成した岸壁を使いながら防波堤を完成させていきたいと考えています。ありがとうございます。

○久保田委員長 はい。ということで、よろしくお願い致します。

そのほかよろしいでしょうか。それでは、本件につきましては継続ということでよろしいですね。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 ありがとうございます。

それでは、皆さん御了承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 50 号 前橋笠懸道路

（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。

では、委員の皆様、御質問、御意見がございましたらお願いします。

○若井委員 事前説明のときにも同様のお尋ねをしたのですが、もちろん交通事情とか、工業団地からのいろんな流通を考えると、この事業の継続については、全く異論等はありません。

一方で、事業費の今回の増加の半分以上が電線共同溝の追加ということで御説明があって、いろいろなコスト縮減の取組をやっても、いかんせん 130 億円以上のこの増額については、やっぱり吸収すべくもないくらいの非常に大きな規模感ということになっています。

全体の交通流の確保として、一部現道拡幅、一部バイパスという判断に至った経緯を私はよく存じ上げていませんけれども、電線共同溝のところの、例えば整備効果の説明の図として、道路の防災性とか通行空間の安全性、快適性は、年配の方が通行されている写真が出ていますけれども、バイパス区間についても、現道拡幅のところと全く同列に、何かそういう議論の下で無電化をするということで、130 億円を増額するということについてのもうちょっと必要性について、恐らくいろんな協議の結果そうなったのだと思うので、しかるべき理由が当然あるというふうに私は思っていますけれども、やっぱりその辺りについて、例えばバイパスじゃなくて全部現道拡幅でいくというプランもあつたにもかかわらず、多分そのバイパスからのほうがいいというふうに結論に至ったということを少し踏まえて、この電線共同溝の 130 億円の増額についての必要性をもう少し御説明いただけるとありがたいです。以上です。

○久保田委員長 お願いします。

○事務局 ありがとうございます。電線共同溝事業につきましては、従来であれば、いわゆる現道区間で電柱が建っているところは、そちらの解消、要は今言われた道路の防災性の向上とか、通行空間の安全性・快適性の確保というところが主目的ではございますけれども、またその中で、もちろん自治体及び電線管理者、通信線管理者と話をしまして、ま

ず、そもそもその電線通信会社が、そこは不要だとなれば、まず事業は成り立ちません。それで今回、現道のところで、開削して、また戻してというのを繰り返しながら、ほぼ十何kmを実施するのを踏まえますと、非常に時間とお金もかかります。

今回バイパスの部分は、かなりレアなケースでございますけども、将来を見越してということで、今ここで、何も無いところからゼロから造ると、従来型の現道のところでやる事業よりも、もちろん今133億円積んでいますが、そこは、いわゆる現道工事でかからないものはもちろん工事費として積み上げておりますし、また、さらに今、絵ではこのような形にはなっていますが、さらにコスト縮減という、いろんな手法も今いろいろ出てきておりますので、そういうのを取り入れながら、少しでもコスト縮減に努められたらと思います。必要性につきましては、電線管理者、通信管理者、事業部隊とも相談して、このバイパスでも電線共同溝事業は成り立つという意見をいただいて進めているものでございます。

○若井委員 分かりました。引き続き検討して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。

では、朝日先生どうぞ。

○朝日委員 御説明ありがとうございました。5ページの事業費増加の要因のところですけども、継続の方針に関しての必要性、効果については全く異存がないです。この表示方の問題ですけども、こういう事業環境が変わって、こういうふうな事業費が増加したということをお説明いただいていると思うのですけれども、大体、基本的には予測不可能であってコストが上がったというもの、進めるに当たって必要なコストが上がったというものと、あとは、協議の結果、調整池のように進んできてという場合があって、大体その場合は、費用の増加に見合う必要性なり効果が、電線共同溝もそうかもしれませんが、あると思うのですね。

それで、何かそれに対して、ちょっと何か異質だなと思うのが5番と6番なのですけれども、それなりに、法改正がなされてとか、事業環境が変化したというところに対して、その交差形式の変更のところは、今回の評価に当たっては変わったのですけれども、多分、事前の説明でお聞きしたところでは、この事業の中では予定されていたというか、そもそも内政的な要因というんですかね。事業の中で、変化がもう、何というか、どこかのタイミングで交差形式を立体で計上すべきであるということは分かっていたという御説明だっ

たかと思うのですけれども。

要は、何かの具合で急に交通量が増えてしまったということよりは、ある程度見込まれていたことなので、どのタイミングで載せるかということだったように記憶しているのですけれど、そうすると少しほかのものとは、何かこのタイミングで費用が上がる性質がちょっと違うように思うのですね。

それから、あと単価上昇のところも実は判断がしづらくて、単なる物価上昇であれば、便益のほうも物価上昇のものが織り込まれるので、通常は問題ないものですよ。だから、特に予測が不能で上がってくると。そうなると、この部分というのは便益で吸収できない部分になると見込まれる、何というか対応関係がちょっと厳しくなってくるので、確かに懸念ですよということになるわけですね。どの部分が懸念材料でとか、費用増加に対して見込まれる便益というのが少し難しくなってくるのかというのが、少し判断しづらいなところだと思います。なので、何か表現の仕方の問題なのかもしれないのですけれども、この事業の継続に当たって、少しその懸念すべき内容と、確認すれば見合っただけで便益もついてくるものだよと納得できる内容と、少し分けて説明をしたほうがいいかなと思うところです。

これは、今の評価の形式にはなっていないかもしれないのですけれども、すごく思うところです。

それで、⑤番のところ、特に⑤番の交差形式の変更のところは、事業費を積むタイミングの話もあるかもしれませんので、もし何かここで、ぼこんと乗ってしまうというところに関して、何かあればお願いします。

すみません、長くなりました。

○久保田委員長 では、御説明をお願いします。

○事務局 ありがとうございます。それでは、まず交差点形式の変更がこの時点というところでございますけれども、こちらの事業につきましては、やっぱりちょっと異色かもしれませんが、県道の計画は、やっぱり見通しが立たなかったというところがありまして、その中で、最初から事業が長くなるというのを懸念したのも考えられまして、見通しが立たないのであれば、まずは暫定的にその分、必要が生じたら、これが今なのか、もっと先になるかというのも、そういう状態でございますので、であれば、不確定要素があまりにも大きいのであれば、幅としては、最終的にはそうだけれども、計画としてはそういうふうを立てておいて、当面の暫定供用という形で平面交差を選択して当初は事業費をそう

いうふうな形で計上した。それで、事業が見えてきた際に、途中でまた新たに立体化という事業を起すかという話だったと思います。

○事務局 先生の御指摘、様々な費用の増加がある中で、便益が伴うもの、伴わないものがあると。また、その表記の在り方について御指摘いただいたものと承知しております。ちょっとこの場で全てお答えするのは難しいかもしれませんが、今の段階で、私のほうからお答えできる点についてお答えさせていただきます。

単価上昇について、BとC、今回はCについて、この単価が年々上がっていくところを計上していて、Bについて、一方で、どういう考え方というところも、御指摘と申しますか、御疑問かと思しますので、そちらについて御回答させていただきます。

今回、単価の増加や労務の増加について、Cのほう、このように年々の上昇を見込んでございます。一方で、B、ベネフィットのほうにつきましても、こちらの道路で申しますと時間の短縮の便益等々がございます。そういったものは、簡単に申し上げますと、1人当たり1単位時間の価値みたいなものを計算して積み重ねるわけでございますけれども、実はその1単位ごとの価値というものを定期的に見直しているものでございまして、Bのほうも年々の、市場状況を踏まえて更新してございますので、お答えとしましては、この6番につきましても、BもCも年々の時勢の状況を踏まえて見直していくという形でいうと、両方とも事業の進捗に合わせて更新していくというところはあろうかと考えている次第でございます。

また、全体の書きぶりにつきましては、御指摘のように、効果があるもの、予測可能だったもの、予測不可能だったものというところの、より分かりやすい書き方等があろうかと思しますので、御指摘の趣旨を踏まえて次回以降の記載に考えていきたいと思っている次第でございます。以上でございます。

○久保田委員長 朝日先生、よろしいですか。

○朝日委員 ありがとうございます。そのようにお願いします。心配すべきものとそうじゃないものがやっぱり入ってしまって一緒に判断がしづらい状況になってしまっているので、書き方をお願いできればと、おっしゃっていただいたように思いました。

あと、⑤番についてもありがとうございます。このケースでという特殊性もあるということでも分かりました。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。では、竹内先生どうぞ。

○竹内委員 私も、事前に御説明いただいているので、継続について特に異論はございま

せん。その上でちょっと2点コメントをさせていただきます。

1点目は、今の朝日先生のお話とも重なる部分があるんですが、共同溝のような上位計画は、やはり個別の事業ではなくて、その全体の機能向上が見込まれるとか、御説明にあったように、全体の効率化もベネフィットとしてすごくあると思うので、それをやっぱり評価できるようにしていただきたいというのが1点目です。

2点目は、③番の調節池の追加についてですけれども、こちら8か所で25億円、8か所調整池ができるということで、こちらは流域治水という昨今の状況から言って、環境にも結構大きな影響があるのではないかと考えておりました、これまでも国道によって幾つもの調節池ができるというような事業の御説明があって、そういった事業が多いと思われるので、これから、ぜひ流域治水の観点から、その造るものを単なる暗渠の一律的なものではなくて、ぜひそのグリーンインフラとなるような地域のレクリエーションとか、生物多様性の確保とかにも寄与するようなものを造っていただくとともに、それが造りやすいような、評価に反映されるような評価手法に変えていっていただきたいなと思います。

以上、2点のコメントです。

○久保田委員長 いかがでしょうか。お願いします。

○事務局 お答えさせていただきます。無電柱、電線共同溝や、こういった調整池の環境面について、こういったところを評価に組み入れる、もしくは言及できなかったという御指摘だったかと承知しております。前回の委員会でも同様の御指摘をいただきまして、関係する評価の部局にお話を伝えてきたところでございます。

また、本日も御意見をいただきましたし、またほかの地整とも連携しながら、こういった御指摘、現地の実情をしっかりと共有して、議論していきたいと思っております。

以上でございます。

○久保田委員長 ありがとうございます。そのほか、よろしいですか。

手塚先生どうぞ。

○手塚委員 今の一連の話に関連して、単価上昇のところ、やり方としては問題ございません。強いて言えば、全体的な物価上昇のトレンドと比べて、今回の事業についてはそのトレンドよりももっと抑えているとか、トレンドよりも大きくなりましたという評価が、将来的にできるようになるといいと思います。これは一般論としての意見です。

○久保田委員長 ありがとうございます。御意見として非常に貴重だと思います。ありがとうございます。そのほ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、皆様も、冒頭それぞれおっしゃっていただきましたように、継続については異論ないということなので、継続ということにさせていただきたいと思えます。よろしいですね。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4号 春日部古河バイパス

（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。

では、委員の皆様から、御質問などございますでしょうか。

特によろしいでしょうか。

それでは、特に御意見がないというふうに承りまして、本件は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した。では、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17号 与野大宮道路

（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。では、御質問、御意見をいただければと思います。いかがでしょう。

○手塚委員 1点、これも意見です。最後にお話にあったように、やはり建設整備という

のは、全体としての交通容量の確保というのが非常に重要です。したがって、この暫定整備、4車線の暫定整備というのは必要であると思います。

以上です。

○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。そのほかどうでしょうか。

一つよろしいでしょうか。その暫定整備についてなんですけど、暫定整備の間の幅員構成といいますか、例えば、道路のバリアフリー基準とかいろいろありますけど、その辺は全てクリアできる見通しはございますか。

○事務局 現時点では、一応、若干窮屈にはなるのですけれども、ゼブラゾーンがありますので、最低限の4車線は確保できると考えております。

また、歩道や、少し樹木等もありますので、その辺をちょっとどのような配分をするかは、これから検討していきたいと思います。

○久保田委員長 分かりました。ありがとうございました。

では、朝日先生どうぞ。

○朝日委員 ありがとうございます。ちょっと確認させていただきたかったのですけれども、やっぱり、先ほどの1個前のものも顕著だったのですけれども、コストがあまり変わっていないのに、何か事業期間が延びると随分便益発現が後ろ倒しになってしまって、数字上はB/Cが悪くなってしまうので、その点で思ったことですが、今は暫定で4車線運用ができたり、ゼブラのところを利用してというふうな、そういうのは計算に、暫定利用というのは入っているのですか。B/Cなりなんなのですね。

○事務局 お答え申し上げます。

現状では、そういった暫定については今回考慮していない形になっております。

○朝日委員 そうなのですね。では、実際にはもうちょっと運用は、交通量を処理できるような、B/Cの数字よりは、きちんと交通をもう少し処理できるというふうにみなしていいわけですね。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。

そのほかいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、そういう工夫もしていただきながらの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。では、継続とさせていただきます。

それでは、次が、重点審議案件の一般国道 17 号新大宮上尾道路（与野～上尾南）ですけれども、これについては特別委員の方にも参加いただくということで、御説明いただけますか。

○司会 本事業は、首都高速道路株式会社との合同審議となります。ここで、特別委員として兵藤委員に御出席をいただきます。兵藤委員、音声、画像等いかがでしょうか。

○兵藤特別委員 はい、大丈夫ですよ。聞こえますか。

○司会 はい。よろしくお願いいたします。

○兵藤特別委員 お願いいたします。

○久保田委員長 兵頭先生、よろしくお願いいたします。

○兵藤特別委員 よろしくをお願いいたします。

#### ■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 17 号 新大宮上尾道路（与野～上尾南）

（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。では、御質問、御意見がございましたらお願いいたします。

○若井委員 若井です。事前説明のときに用地補償の話は伺いました。ある意味、そういった細かなところまでを事前に全て予見しながら場所を決めるのはちょっと難しいという、それは分かりました。

それで、一つ確認ですけど、切り回し道路の変更で用地が増えたという側面があって、こちらにもそれがオンされているということは、ないという理解でよいですか。

○事務局 切り回し道路につきましては、用地が必要なのは、このちょうど 16 号よりも南側の箇所には用地が必要で、北側の切り回しが増えた箇所につきましては、用地は既に上尾道路として確保されています。

○若井委員 分かりました。では、引き続き、補償についての制度は別のプロジェクトに、また生かして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。

そのほかございますか。特によろしいでしょうか。

特にございませんようでしたら、本件は継続というふうに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。では、継続ということにさせていただきます。

そういたしますと、特別委員の兵藤先生と、それから首都高の皆様、ありがとうございます。兵藤先生、お疲れさまでした。

○兵藤特別委員 はい、失礼いたします。

■事後評価案件 事後評価対応方針（案）の説明・審議

・中部横断自動車道（八千穂～佐久南）

（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。では、委員の皆様、何かコメント等はございますでしょうか。

○手塚委員 最後の、同種事業の計画・調査の在り方や事業評価の見直しの必要性は、まさにそのとおりだと思います。今後、各部分開通をしていくと、その部分開通した箇所での限定的な評価をされると思いますが、中部横断自動車道が全線開通したときの、全体としての評価も必ずつけるべきだと考えます。意見です。以上です。

○事務局 ありがとうございます。御意見を反映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。そのほかございますでしょうか。

よろしいですか。それでは、本件につきましては事後評価ということでございますので、評価結果を了承するというにしたいと思います。ありがとうございました。

一通り終わりましたが、何か委員の皆様、全体を通して御発言がありましたらいただきたいと思いますが、特によろしいですか。

それでは、本日の審議は全て終わりましたので、進行を事務局にお返しします。

○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、本日の議事が終了いたしました。

そのほか、何かございますか。

それでは、令和5年度の事業評価監視委員会は今回で終了となります。今年度も、多くの案件について審議いただきまして、誠にありがとうございました。

ここで、今年度で退任されます手塚委員から、お一言、御挨拶をいただければと思います。手塚委員、よろしくお願いいたします。

○手塚委員 一言よりは長くなるかもしれませんが、よろしくお願いいたします。

長い期間、どうもありがとうございました。事業評価の説明を準備する側は5年に1回やってくるということで、本当に肝を冷やししながら、あるいは胃を痛めながら、御対応いただいていたのではないかと思います。

一方で、我々委員という側も、事業の継続ということに関しての責任を有しているという意味で、この委員会は非常に重い委員会である、と理解しております。そうした中で、私は交通経済学を専門としている立場として、特にB/Cを中心に見てまいりました。つまり、B/Cが1より大きいかを一つのハードルとして、それを超えているとすれば、事業継続としての必要条件はクリアしている、という見方で一連の話をいたしました。

ただし、やはり、特にこの関東地方整備局の管内で申し上げますと、事業評価の文脈が変わりつつあるかなと思います。当初、この事業評価監視委員会は、事業の継続を中心に議論する場と考えていたのですが、6年間見ているうちに、単なる事業継続だけでなく、その事業に対するパフォーマンスなどを見る場にもなったと感じております。

したがって、先ほどの容量を増やすための4車線の話もありましたが、そのような形で、より速やかで、よりパフォーマンスの高い整備を実施していくにはどうすべきかということ踏まえた評価が、今後よりいっそう求められるだろう、と考えております。いずれにいたしましても、この委員の就任期間、大変勉強させていただきました。どうもありがとうございました。

○司会 手塚委員、ありがとうございました。

続きまして、久保田委員長から一言お願いいたします。

○久保田委員長 はい。今年度、皆さんに大変お世話になりました。久保田でございます。

いろいろ現地も見せていただいたり、非常に有効なディスカッションをさせていただいたり、非常に為になりまして、進行が私、非常に拙いものですから、皆さんに御迷惑をお

かけしましたが、また、これに懲りず、来年度もお願いしたいと思います。

ちょっと感想のようなことを一つだけ申し上げたいのですけれど、今日もまさにそうでしたし、ここ数回、何となく思うのが、一言で言うとB/Cって何だろうということなのですけれど、単純に言えば、「これだけのお金をかけて物を作るとこれだけの便益が出ます。それで、どちらが大きいですか」という指標だと思っていたのですけれど、どうもここ何回か出てくるやつだと、まさにさっきも議論になっていましたけれど、Cはかかるけど、Bにはならない。Cだけにかかっているというものが、何か増えてきたような気がしまして、これって、B/Cの論理って何か矛盾していないだろうかというのを、何となく毎回、各案件でもやもやし始めておりました、やっぱり今日も委員の先生方から御指摘がありましたけれど、もしCに何かを加えるんだったら、その便益は何だろうかということを加えなくてはいけないだろうし、あるいは、どうしても3便益でいくというんだったらCに加えてはいけないのではないかというふうに、私は勝手に今、思い始めているのですけれど、じゃあどうしたらいいのかというのは、かなり難しいテーマだと思いますけれど、やっぱりそろそろ、何と申しますか、B/Cって何だろうというそのシンプルな問いに答えられるような方法を見いだしていただくべき段階に、今、入ってきているのではないかなと思いながら、今日の皆様のディスカッションも伺っておりました。簡単なことではないと重々分かった上でですけれども、ぜひ御検討をいただきたいと思います。本当に、今年度はお世話になりました。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。

最後に、関東地方整備局長の藤巻から御挨拶を申し上げます。

○藤巻局長 本日の事業評価監視委員会でも、多岐にわたる御示唆をいただきまして、本当にありがとうございました。本年は、本日の事業評価監視委員会で御審議いただきました案件も含めて、5回の委員会を経まして、再評価が25件、事後評価が3件、そして報告事項が2件ということで、合計30件の公共事業を、8月1日からでございますから、5回といっても実質5か月足らずという中で、ほぼ月1のペースで、久保田委員長をはじめとお忙しい先生方に御審議をいただきましたことに、まずは御礼を申し上げたいと存じます。

また、6年間にわたり御審議、御助言いただきました手塚先生におかれましては、本当にありがとうございました。

8月以来、毎回、5回私自身も参加をさせていただく中で、いろんな御示唆を賜りまし

た。本日も、枚挙にいとまがないところでありますが、時間がございませんので、特に印象に残ったことをお伝えすると、海岸事業のように、なかなか前例がない、難しい、でもチャレンジングにやってみたい、そういう仕事に関しては、モニタリングを経て、やっぱり仕事の仕方を少しずつ変えていく必要があるのではないかという御示唆がございました。また、岸壁、泊地、防波堤といった各事業がセットで行われております港湾事業においては、岸壁と泊地が出来上がれば、事業完了を待たずしても、防波堤ができていない段階でも事業効果を実質的に発揮させるべき運用をしていけばいいのではないかというような御示唆もございました。また、上位計画である電線共同溝と道路整備との関係、特に、現道拡幅によって合わせて電線を地中化するのではなくて、新しくバイパスを造る区間において、それを、電線共同溝という上位計画をどういうふうにビルトインしていくか、関係性をどう持つかということもお話としてございました。

また、何とかして、多少、車線の幅とか歩道幅に若干支障は出ますけども、暫定供用という形で交通量確保をしていく、そういうところの捉え方であるとか、あるいは便益への反映の仕方というような御示唆もございました。

そして、最後には、一番、私も従来から個人的には思っておりますB/Cの捉え方といえますか、どうしても我々、襟を正して皆様に御審議をいただく、世の中に出していくという中で、Bの出し方に若干抑制的になってるところは正直あるかと思えます。関東地方整備局だけでどうこうできる話でもないところも実は多いのですが、本省も含めて、そういうB/Cのそもそもの在り方とか、何をBやCに組み込んでいくのか、あるいは、いかないのか。そもそもB/Cの捉え方というのもあるかと思えますが、そういったような視点とか工夫といったものも、若干検討に時間がかかるかもしれませんが、少なくとも前を向いて物事を考えていかなきゃいけないのかなということ、本日の御審議をいただきながら思ったところでございます。

まだまだ多くの御示唆を、対面参加あるいはウェブ参加いただいた先生方から今日も賜りまして、本当にありがとうございました。冒頭申し上げましたとおり、関東地方整備局としてPDCAサイクルをしっかりと回していく観点からも、この事業評価監視委員会、来年度以降も、また今年度以上にいろんな案件が、先生方にお悩みをかけてしまうような案件が出てくるかもしれませんが、何とぞ引き続きのお導きと叱咤激励、御指導を心よりお願いいたしまして、甚だ粗辞でございますが、御礼の言葉とさせていただきます。

今年度も、本当にありがとうございました。

○司会 これをもちまして、令和5年度第5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、長時間にわたり、御審議誠にありがとうございました。

閉 会