

令和6年度 第2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（一括審議案件）再評価対応方針（原案）の説明・審議

- ・一般国道468号 首都圏中央連絡自動車道（川島～大栄）
- ・一般国道6号 千代田石岡バイパス
- ・一般国道50号 結城バイパス
- ・一般国道50号 下館バイパス
- ・一般国道50号 協和バイパス

（上記について、事務局から資料により説明）

○久保田委員長 それでは委員の皆様、ただいま御説明いただきました一括審議案件、どの点でも結構でございますので質問、御意見などいただきたいと思っております。いかがでしょうか。

○若井委員 もしなければよろしいですか。若井です。

○久保田委員長 お願いします。

○若井委員 一括審議案件ということですが、ちょっと聞き漏らしたと思うので、基本的なことを確認させてください。

最初の圏央道の事業案件ですけれども、最初に当該幹線道路の果たす役割、これは皆さんも私も本当に十分に理解していますし、そういう地理的、経済的な側面だけではなくて、例えば来るべき首都圏災害的なものへのリスクヘッジみたいな側面もあるので、そういう間接的なことを考えても、早期の4車化が望まれ、基本的に判定案として継続ということは、私自身全く異論等ございませんけれども、ちょっと若干地盤技術的な視点から確認をさせてください。

増工につながった理由として神崎PAの新設箇所付近で軟弱地盤の地盤改良、これは深層混合処理だと思いますけど、工法種別としては、普通の攪拌翼で機械的に改良体を構築するようなオーソドックスな工法という理解でよろしかったですかね。

○久保田委員長 御説明をお願いします。

○事務局 御質問ありがとうございます。改良工法の内容という御質問でよろしかったでしょうか。

○若井委員 はい。

○事務局 ありがとうございます。

この改良内容につきましては、杭とかじゃなくて、深層混合処理工法ということで地盤改良をさせていただいてございます。具体的には、エポコラム工法という形でやらせていただいているものでございます。

○若井委員 分かりました。

概略設計のときは、当然のことながら先行実施して、限られた箇所のボーリング柱状図を頼って、粗々の計画、工法選定しなくちゃならないので、その前提となる情報の精度が十分でないことを勘案すると、一般論とすると増工とか減工、減工というのはあまりないかもしれませんが、その結果、当初計画を変更するということはある程度やむを得ない側面が多分にあると思います。

事務所様のほうも、先ほど御説明していただいたように、河道周辺ですかね、これは利根川を渡る付近ですし、そのクラスの河川の氾濫域の地層の折り重ねは非常に不確実で、一般論として難しいかなと思いますし、先ほどのスライドの途中でも、柱状図のサンプルみたいなところで A_c とか A_s とかというか、 A_{sc} 層として判定されたのが相当厚かったのも、砂質粘性土層それぞれがレンズ状に入り組んでいるところだろうかと、非常に想像がつくので、地盤改良のオペレーションもいろいろ熟練した技術が前提となるし、難易度が高かったのかなというふうに想像はされますけれども。

一つコメントですけど、そういう意味で、今回は当初想定軟弱層の厚さというのもありますし、相手とするところが非常に不確実な互層であったということに、それに尽きるかもしれませんが、例えば今回こういう特に軟弱な工区で、具体の増工を余儀なくされてしまったということで、ある意味予見の困難だった事象を不確実な事象について、そのリスク管理というか、そういうことを考慮する上で、今後はそれなりのコストを見込んでいく側の技術的判断をする必要があるかもしれないということになるのかもしれませんが、今後残工区に対して、こういった今回の知見の活用といいますか、反映というか、その辺りについて今後重要になってくると思いますけど、その運用について事務所様のほうとして、何かこんなふうにして心がけていくとか、その辺の計画があったら教えていただ

ければと思います。以上です。

○事務局 ありがとうございます。

今、先生のほうから残工区というお話があったと思いますけれども、今、圏央道事業を進めておられて、先ほども説明をさせていただきましたけど、令和8年度ということで供用を目指して、今事業を進めてございますので、一定の軟弱地盤の対策とかそういったものにつきましては、現在対策を検討済みということになります。

○若井委員 これで大体計画としてはもう片づいたという、そんな理解ですね。

○事務局 はい、そのとおりでございます。

○若井委員 分かりました。ありがとうございました。以上です。

○久保田委員長 ありがとうございます。

今後に向けてのコメントというふうに受け取っていただければと思います。ありがとうございました。

そのほか、いかがでしょうか。朝日先生、どうぞ。

○朝日委員 すみません、御説明ありがとうございました。

個別のではなくて、この評価の観点の話ですけれども、中身を御説明いただいても、やっぱりコストの部分が少し大きくなって、でも一定の幅に収まっているので一括ということだと思いますが、そのコストが上がっている部分で、現場の条件ということももちろんありますけれども、経済全体の基調として、物価が上昇してというところが多くなっているかと思えます。建設資材であったり、労務単価であったり。この増えましたという点に対して、コスト削減のほうの情報ですね。これはたしか一括でないほうには、情報として記載いただいていたかと思えますけれども、全体としてコストが上がってしまうと、どうしても余剰が減る部分がありますが、それに対してやっぱりコストを下げっていくことで対応していかないといけない部分というのは大きくなっているかと思えます。

一つは、安かろう悪かろうになっては心配だというところの説明責任の部分があるかと思えますし、もう一つは、技術を使ってコストを削減していくということを進めていくという観点の二つから、コストを削減する努力の部分というのが、小さいものであってもどうなっているかという情報を提供していくことというのは必要なんじゃないかなと思っております、意見です。

○久保田委員長 この辺、どうですか。今回については何かございましたら。

○事務局 御意見ありがとうございます。

コスト削減に関しましては、御指摘のとおり、重点審議のほうで、本日の資料でもコスト削減の取組を一つ紹介させていただく予定になっています。一括審議のほうでは、そういった視点というところは確かに今回の資料に含まれておりませんので、御意見として、今後引き続き検討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 今後、検討いただければと思います。よろしく申し上げます。ありがとうございました。

そのほか、委員の皆さんいかがでしょうか。特によろしいですか。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 それでは、御意見を賜りましたが、扱いとしてはそれぞれ5件、継続ということにさせていただいてもよろしいでしょうかね。

〔「はい」という声あり〕

○久保田委員長 ありがとうございます。では、継続とさせていただきます。

それでは、ここまでのところで東日本高速道路株式会社、それから特別委員の後藤先生、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 本庄道路
- ・一般国道17号 本庄道路（Ⅱ期）

（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、委員の皆様、御質問、御意見がありましたらお願いします。

○清水委員 東商の清水ですけれども、よろしいですか。

○久保田委員長 お願いします。

○清水委員 御説明ありがとうございました。事業については、ぜひこのまま進めていただければと思っております。

加えて、コストの話も先ほども出ていましたけれども、ぜひコストが縮減できる部分については、引き続き取り組んでいただければと思っておりますが、1点質問があります、幾つか増額する項目の中で、③のパイプラインの付替えに伴う増加で24億円増加というふうに出ているかと思いますが、すみません、素人考えですが、これについてはパイプ自体に重さが加わって、なかなか耐久性がないとか、あるいは古くなってということもあるんでしょうけれども、その話って、何となく最初の段階で分かっていそうな気がしたけれども、その点について何かあれば教えてください。

○事務局 ありがとうございます。

大変重要な御指摘でありまして、できるだけ早い時期から、やはりこういう埋設物、我々も今事業をいろいろなところで進めて管理してまして、地中に埋設されているものとか、やっぱり移設しなきゃいけないものとか、やはりこういうものの情報をしっかり持つということが大事です。

これはなかなか簡単に、急にすぐにはできない可能性はありますが、やはり我々が持っている占有物や台帳、こういったものを何か不具合があったらすぐ手直しする。また、事前にでも、こういったリスクがこういった事業で起きているので、やはり将来の事業に当たっても、こういったところにしっかり注意して設計を進めるとか、調査を進めるということを、これからやっていきたいと思っておりますので、ぜひこういった教訓を生かしていきたいと思っております。ありがとうございます。

○久保田委員長 よろしいでしょうか。

○清水委員 はい、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。

竹内先生、どうぞ。

○竹内委員 御説明ありがとうございました。

私の方からは、意見を1点、何回か申し上げておりますが、調整池と雨水管理についてコメントさせていただきます。

まずこの事業につきましては、進めていただくことに対して特に異論はございません。今後のほかの事業も含めてということでコメントをさせていただきます。

一括審議のほうでも、圏央道整備に調整池の追加があり、ここ何件か道路の案件を見ると、調整池の追加がかなりの数ありました。本庄道路も前回審議で13箇所調整池を設置していて、浸水対策上も水害が起きやすい場所という御説明をいただきました。調整

池設計の際に容量の計算等は、きちんとやっていच्छやることも、事前質問で丁寧にご回答いただきました。流域治水対策は、河川、下水、様々な部署にわたり、それぞれで安全な数値基準等を決めて頑張っていच्छやると思います。道路に関しては、現場の写真を見ると、田んぼの中に道路を造り、その分田んぼに貯留されていた水量が、道路整備後、調整池に貯められながらも下水施設に流下することになるという事業がどんどん進むことになります。ぜひ今後、調整池のデザインを、各容量を満たすことを最低限にするだけでなく、今後、豪雨が増えたり、このまま田んぼがどんどんなくなり、流域の貯留量も減ってくるということも鑑みた、一歩先を進んで流域対策に資する調整池のデザイン、そういったものを作っていच्छいただければと思います。

例えば開渠にすれば、多様な生物が来て、生物多様性向上に資することも考えられます。今回農業用水路のパイプラインを移設するのに、24億円をかけていますが、例えば調整池に溜まった水を浄化させ、それを農業用水に活用することを考えると、24億円と調整池を整備する費用を合わせて、流域治水と生物多様性向上と農業の雨水利用に資する仕組みを作れるのではないかと素人考えにも思います。道路の調整池の整備は、あまりにも数が多いので、ぜひこれはこの事業一つではなくて、国の流域治水の先進事例をつくることを今後考えていただきたいと思いました。

また、そのような多機能な整備を事業評価としてもプラスになるようにしないと、現場だけが頑張っても進まないで、ぜひ生物多様性向上や流域治水に資する道路整備について、何かプラスなる評価方法も今後考えていच्छいただければと思います。

以上です。

○久保田委員長 いかがでしょう。

○事務局 ありがとうございます。

この17号、バイパスを非常にたくさん作っていますが、そこには非常に多くの調整池がございます。ただ、コンクリートで張って、水を溜めて、すぐに川に流しちゃうみたいな使い方ではなく、やはりいろんな地域の中に溶け込んで、どういう活用の仕方があるかというのをしっかり勉強していきたいと思います。一例としてですけれども、今17号でやっている事業では、底面はコンクリートにせず、地下に浸透するようなタイプの調整池を採用しております。そうすると、日頃は地下水を涵養するような形で、いろいろ多分農業とか自然環境への影響もいいのかどうか、いろいろとそういうこともしておりますので、引き続きもう少しいろんな様々な角度からいろいろ勉強してまいりたいと思います。

ありがとうございます。

○竹内委員 ありがとうございます。よろしくお願いします。

○久保田委員長 今後ともよろしくお願いいたします。

ほか、どうでしょうか。よろしいですか。

○朝日委員 質問ですけれども、教えていただきたいのは22ページのその他効果のところの考え方ですが、B/Cに加えて事業効果の部分を示すというところで、こういう項目の考え方というのは、どういうふうになっているのでしょうか。要は1ページ目の総括のところ載っているような事業の目的、大きな目的としての物流だとか事故だとかいうことがあると思いますが、それに対応しているだけではないのですか。その道路事業の状況に応じて、例えばここで言っている大型物流、開発支援だとか、ネットワーク機能だとかいうところはどういうふうを選ぶといいますか、挙げられているかという考え方のところを教えていただければ。

○事務局 ありがとうございます。

今、事業評価の表の中に走行時間短縮とか交通事故減少とか、いろいろ書いてあったと思いますけど、走行時間が短縮すると、その分皆さんに時間が生まれて、人間仕事したりいろいろ、そういう時間的な価値を持っているので、それを掛け合わせてやっています。その結果、物流効率化とかいろいろ含まれているじゃないかという御意見もいろいろあるので、こういったものが一応参考的に、ただ時間短縮するけど、企業がそこに来て雇用をつくるとか、所得を生むとか、またそういう人たちがいろいろお金使って地域を潤すとか、そういうところまではなかなか含まれていないので、そういったところについては単純に便益として足し算するのは、ダブルカウントがいろいろ難しいというか、きれいに仕分けるとするのが難しいんですが、参考的にこういうものを示して、こういう場で、こういった効果もあるんだよという議論の参考情報の一つとして使っていただけるといいのかなと思います。

それらは、当然事業ごとに、群馬県とか埼玉県の北部はいろいろと内陸工業団地が多いので、やっぱりそういう切り口を言いましたけど、当然地域によっては、定住が増えたとか、観光客が増えたとか、そういう地域の性格によって、いろんな項目とか、そういうものは使い分けられるといいのかなと思います。

○朝日委員 分かりました。ありがとうございます。

多分その示し方の話で、道路ということでの効果と、もう少し上位の目標に対してどうい

うふうに対応しているのかということとあるかと思えます。今おっしゃっていただいたようなことについて、いろんな項目があって、その中でこの事業はここにウエイトがありますというような一覧チェックみたいなやり方をされているところもあります。示し方はいろいろ工夫されていると思うんですけども、何でここでは○この項目なのかというのがアドホックに見えなくもないというか、示し方についてお聞きした次第です。

すみません、ありがとうございました。

○久保田委員長 この件はほぼ毎回議論になっておりまして、そもそもこの評価というのはどうあるべきかという大問題をはらんでおりまして、関東地整はもちろん、国全体として、やっぱりそろそろしっかりした議論をしていただいて、次の段階にいていただきたいなと私も思っておりますので、皆さんどうぞよろしくお願ひします。

そのほか、どうでしょうか。よろしいですか。

私から一つだけ。この事業とは直接関わりがないといひますか、関連の話ですけども、埼玉県民からすると、熊谷からずっと4車のバイパスができていて、順番にいくものだと思っただけでも、今回の事業で本庄バイパスが4車化されると、途中で深谷でまだ2車のところがありますよね。埼玉県さんからも少し御意見をいただいているようですけども、あの部分の事業化といひますか4車化といひるのはどういひことになりまひすでしょうか。教えていただければ。

○事務局 まだ具体的に事業化とか言える段階ではないですけども、我々は常に埼玉県、こいひ本庄道路、また南側からは新大宮上尾道路、上尾道路とかやっています。こいひったものが完成していくと、やっぱり交通状況がどう変わっていくかといひのは、常に頭の体操をしていまひして、当然本庄道路ができてくるとどういひ影響が及ぶか、また上武道路のほうからもいろいろ来たりしていますので、こいひった新しい事業をやりながら、またその後はどういひ影響が及ぶかといひた、こいひ事業展開のあり方といひものは常にいろいろなデータとかを見ながらいろいろやっていきたいといひことで、埼玉県さんからいただいた意見も踏まえて、少し長期的な視点では、いろいろこいひた勉強はしていきたいなと思っております。

○久保田委員長 ぜひよろしくお願ひします。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」といひ声あり〕

○久保田委員長 それでは、2件ありましたね。一括ですけれども、本庄道路とそのⅡ期につきましては、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 委員の皆様、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。

それでは、本日案件は全て終了しましたけれど、全体を通して何か委員の皆様から御発言ありますか。

○久保田委員長 それでは、おかげさまで無事に審議が終了いたしましたので、進行を事務局にお返しします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。

それでは、議事次第4.その他に入ります。

8月5日に開催しました令和6年度第1回事業評価監視委員会で、道路事業4件を御審議いただいたところではございますが、参考比較として記載しておりました社会的割引率2%、1%を適用したB/Cの計算に誤りがあることが判明いたしました。大変申し訳ございませんでした。

内容につきまして、説明をさせていただきます。

○事務局 この度は公表資料のほう、後から訂正というところで大変申し訳ございません。

訂正の概要を御説明させていただきます。1ページを御覧ください。

B/Cの算定に用いる社会的割引率について、継続事業の再評価におきましては、過年度まで一律4%で計算をさせていただいていたところですが、令和4年度の再評価、前回の第1回目から、社会的割引率の2%及び1%の結果についても、参考値として資料のほうにお示しさせていただいているところがございます。社会的割引率1%及び2%の数値につきましては、令和5年度以降に適用するものとして、令和4年度以前については、今までの4%で計算を行うということになっております。

資料の1ページ目の上の表を御覧ください。今回の計算方法の誤りについて、社会的割引2%を例に御説明させていただきます。

本来、割引率の計算といたしましては、令和6年度が基準年であるため、令和5年度の部分が 1.0×1.02 という計算をして、その1年、令和4年度に遡る分については、

令和5年度の値に対してさらに割引率0.4%を割り戻していくという計算方法が正しい計算方法になります。

一方で、今回の計算方法の誤りといたしましては、表の右側を見ていただければと思いますが、令和4年度以前の割引率の計算の際に、本来ならば令和5年度の割引率は2%を適用しなければいけないところを、こちら4%のほうを適用して計算を行っていたという形になります。1%についても同様のミスをしている状況でございます。

2ページを御覧ください。今回計算方法を見直しまして、B/Cのほうを計算し直させていただいた結果がこちらになります。

こちらの4事業の再計算結果に関しまして、第1回事業評価監視委員会で審議いただいた資料のほうを訂正させていただけますと幸いです。このたびは大変申し訳ございませんでした。以上です。

○司会 本件につきましては、公表資料の修正をさせていただきまして、修正した旨が分かるように対応させていただければと思いますが、委員の皆様、御意見等はございますでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○司会 それでは、以上をもちまして本日の議事内容が終了いたしました。

本日御審議いただきました内容については、委員長に御確認をいただいた後、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、委員の皆様への御確認を得た上で、ホームページにて公表させていただきますのでよろしくお願いいたします。

その他、何かございますでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○司会 これをもちまして、令和6年度第2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