

令和 7 年度 第 3 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

- ・東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル整備事業
- ・一般国道 6 号 大和田拡幅

（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、ただいま御説明いただきました一括案件 2 件につきまして、委員の皆様から御意見、御質問がありましたらいただきたいと思えます。

清水委員、お願いします。

○清水委員 御説明ありがとうございました。東商の清水です。

東京港のほうなのですけれども、事前の御説明のときにもちょっと確認をしたのですが、ちょっと私の理解が足りないのか、もう一回教えていただきたいのですが、施工制約で 20 億円増額してしまうという部分について、いろいろ転船をしなければいけないということと作業時間が長くなるということで、説明自体は理解できるのですけれども、これは当初から想定ができたんじゃないかなと思っていまして、逆に、想定以上の、要するに施工制約が後からそういうことになってしまったのかどうかというところの確認です。よろしくをお願いします。

○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。

今年、現地に本格的に着工しましたがけれども、現地に入ったら、もっと高い頻度での安全性、退避を求められるということとなりました。ですので、作業時間の確保が当初想定よりも難しくなってしまう、早出・残業等に対応することで時間を確保しているということになります。現地着工した結果、そのようになったということになります。

○清水委員 分かりました。事業継続そのものには異論ございませんので、速やかに進め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。

○久保田委員長 ありがとうございます。ほかにございますか。特によろしいでしょうか。

後藤先生、お願いします。

○後藤委員 私からは、一般国道6号の大和田拡幅について質問させていただければと思います。

私ごとになりますが、今、茨城大学水戸キャンパスで働いておりますけれども、日立にもキャンパスがありまして、水戸から日立への移動は、まさにこの一般国道6号を使っております。そのため、この対応方針にありますように、交通渋滞の状況ですとか地域産業の発展の意義というのは、現場にいる者として非常によく分かっております。したがって、事業の対応方針については賛同するところなのですが、ちょっと気になりますのが、このたび原材料費ですとかエネルギーコストの高騰ということで費用が増えるということです。昨今の状況を考えますと、時間がかかればかかるほど費用がかかってしまうわけでございまして、それで、事業の進捗状況等というところに、用地取得に一定の時間を要しているというふうに書かれておりますので、この用地取得等で計画の遅れが出てしまうことをちょっと心配しております。その辺りの見込みについて教えていただければと思います。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、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。

委員の御指摘のとおり、用地買収につきましては現時点で約83%ということで、まだ多少、残っているという状況が続いております。引き続き、早期に用地を買えるように、用地取得の交渉などを積極的に続けていければというふうに思っております。それによって、早期開通を目指していきたいと思っておりますので、引き続き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。

そのほかございますか。よろしいですかね。

〔「なし」という声あり〕

○久保田委員長 それでは、お諮りいたします。一括審議案件２件につきましては継続と
いうことで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、皆さん御同意いただいたということで、この２件につきましては継続とさせていただきます。ありがとうございました。

○久保田委員長 それでは、次の案件なのですが、これは合同審議となります。一旦事務局にお返しします。

○司会 次の審議案件の、東京外かく環状道路（関越～東名）につきましては、関東地方整備局と東日本高速道路株式会社及び中日本高速道路株式会社で一体となり進めている事業のため、合同審議となります。

審議においては、東日本高速道路株式会社事業評価監視委員会の常任委員であります小根山裕之様と、中日本高速道路株式会社事業評価監視委員会の常任委員であります原田峻平様に特別委員として加わっていただきます。小根山委員、原田委員におかれましては、ウェブで出席いただきます。

それでは、小根山委員、原田委員、よろしくお願いいたします。

それでは引き続きまして、議事進行を久保田委員長、お願いいたします。

○久保田委員長 それでは合同審議を始めたいと思います。よろしくお願いいたします。

では、この重点審議案件、東京外かく環状道路（関越～東名）について、事務局から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

・東京外かく環状道路（関越～東名）

（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、今から質疑の時間にしますが、その前に一つだけ確認をお願いします。今の49ページのところの東京都からの御意見の四つ目ですかね、事業費について、都の負担増

とならないよう、有料道路事業を活用するようというお話がありましたけど、今回の事業費の増加分はどのようにされる予定でしょうか。お願いします。

○事務局 御確認ありがとうございます。それでは回答させていただきます。

東京外かく環状道路（関越～東名）の事業費につきましては、平成 23 年 12 月に高速道路のあり方検討有識者委員会におきまして中間取りまとめが出ておりますが、利用者の負担による有料道路方式での整備を基本としつつ、不足分につきましては税負担を活用するといった位置づけになっています。

今回の全体事業費の増加に係る負担につきましては、この中間取りまとめの考えを踏まえまして、コスト縮減、高速道路株式会社の経営努力を活用しながら、できる限り有料道路事業費による対応にするようになるというふうに考えております。

○久保田委員長 ありがとうございます。

では、質疑応答に移りますが、実は、我々委員はそれぞれ現地を拝見させていただいております。その節はお世話になりました。その上で、委員の皆様から、数々の御質問を既にお聞きいただいておりますので、議論を効率的に進めるために、まず皆様からいただいた御質問について全て御紹介いただいて、それに関する追加の御質問などをいただくという形で進めたいと思いますので、まずいただいた御質問の紹介をお願いいたします。

○事務局 それでは、委員の皆様からいただきました質問について読み上げさせていただきます。今回は、委員の皆様が現地にきていただきまして、事業を見ていただきました。御多忙の中、お時間をいただきまして、本当にありがとうございました。

まず初めに、事業費増についての御質問でございます。

（１）再発防止対策等による事業費増の中に、陥没・空洞事故に伴う補償や地盤補修の費用は含まれているのか。また、概算でも費用が出ていないのか。

事業費の中に、補償や地盤補修の費用が含まれると、B／Cに影響があるのではないかと。

（２）床版下空間を活用した複数の進入ルートを確保した換気所は大泉 JCT のみか。他の JCT でも同様の事象が起きていないのか。

（３）換気所の躯体容量の増について、当初の段階でも分かっていたのではないかと。

（４）時間外労働規制などによる事業費への影響は考慮しているのか。

でございます。

続きまして、費用便益分析についての御質問でございます。

（５）前回再評価の意見で「開通の見通しは示してほしい」とあったが、今回、事故も

あったことから示せない状況であるならば、今回のB／C算定上の完成年度は前回から変えていないということか。

前回再評価で委員から開通の見通しを示してほしいとあったが、未だ見通しが立っていないということか。

東名本線の掘削再開までの見込みを含め、どのようなステップで完成まで進められていくものなのか。

(6) 調布の陥没・空洞事故もあり、再発防止対策に係る費用が追加になったとの説明があったが、さらに、掘進停止により事業が後ろ倒しになるとB／Cは悪化するのが通常だが、B／Cが上がる理由は。

(7) 主なその他の効果として、時間信頼性向上便益を出しているが、計算の考え方を知りたい。

でございます。

続きまして、陥没・空洞事故についての御質問です。

(8) 陥没・空洞事故の前兆として、振動に関する問合せがあったのか。振動が地上に伝わるのはよくあることなのか。

振動の苦情でシールドマシンを止めていたのは異例なことか。陥没・空洞事故の主な原因は地質によるものか。

(9) 掘進停止中も土の締め固まりを生じさせない対応とは具体的にどのように行うのか。

(10) 地盤改良の内容はどのようなものか。地盤改良の進捗が遅い理由は如何。

(11) 事故を踏まえ、避けるべき土地利用や地盤深さなどから、ルートなど設計を変更することもあるのか。

(12) 地盤補修による地下水への影響はないのか。また、地下水の上下流で水位差はできていないのか。

(13) 「特別な作業による土の取り込み過ぎ」から陥没の発生までの間のタイムラグがあるなら、土を取り込み過ぎない対応だけでなく、土を取り込み過ぎた後の対応は考えているのか。

(14) どこでも生じ得る事故と思うが、今まで類似の事故は生じていなかったのか。

(15) 事故を受けて、大深度地下をトンネルが通過する地上部の住民が不安を感じていることへの補償はないのか。

でございます。

続いて、その他の御質問です。

(16) 青梅街道 IC は、前回から用地進捗がおよそ 2 倍となっているものの、進捗が約 55%にとどまっている理由は。

東名・中央・大泉の各 JCT の用地買収率が 100%とならない理由は。

今後も青梅街道 IC が難航する場合、他を先行開通させる考えはあるのか。

(17) 地域住民との対話について、オープンハウス等では、技術面を含めて本日していただいたような説明を住民の方にしているのか。

(18) 自然資源の保全の取組は当初から計画されていたものか。それとも事業の進捗に伴い追加したものか。

八の釜湧水の保全対策とは具体的に何を行っているのか。

以上でございます。

○久保田委員長 ありがとうございます。非常にたくさんの御質問、委員の皆様、ありがとうございました。

それでは、今からこれについてお答えをいただこうと思うのですが、座長という立場上、全体の時間の進行も少し頭の中に置きながら進めざるを得ません。もちろん、時間が来たから打ち切りということは絶対しませんが、場合によっては、積み残しで次回に持ち越すようなこともあり得るかもしれないということを、ご承知おきください。

それで、まず、これは大きく分けて四つに分かれていますので、まず、最初の二つ、事業費増についての御質問、それから費用便益分析についての御質問、まず、この 1 から 7 までについて事務局からお答えをいただいて、まずは、この二つについて追加の御質問などがあつたら委員の皆様からいただきたいと思います。

それでは、よろしくお願いします。

○事務局 それでは、まず（１）再発防止対策等による事業費増の中に、陥没・空洞事故に伴う補償や地盤補修の費用は含まれているのか。また、概算でも費用が出ていないのか。事業費の中に、補償や地盤補修の費用が含まれると B／C に影響があるのではないか。についてお答えいたします。

地盤補修への対応については、事業費の増加に関わる負担の在り方について、発注者である N E X C O 東日本と受注者との間で今後調整を行うこととしており、今回の事業費増額には含まれていません。現在、地盤補修の工事中及び家屋移転の交渉中でありまして、

全体の費用については、まだ算出できる状況にはなっておりません。

次に（２）床版下空間を活用した複数の進入ルートを確認した換気所は大泉 JCT のみか。他の JCT でも同様の事象が起きていないのか。についてお答えいたします。

東名 JCT、中央 JCT、青梅街道 IC におきましては、本線トンネルまたはランプシールドの直上付近に換気所を設置する計画でありまして、排気ダクトはトンネル上部に接続します。そのため、床版下空間を排気ルートとして使用することはしておりません。

一方、大泉 JCT は、トンネル坑口部において換気所を設置するスペースがないため、坑口から離れた位置に換気所を設置する計画としております。そのため、北行きトンネルの排気を、南行きトンネルの床版下を介して換気所へ送る計画としておりました。

したがって、床版下空間活用のために排気ダクトを別ルートとする見直しが生じたのは大泉 JCT 換気所のみとなりまして、他の換気所は既に床版下空間を進入路として活用できる状態となっております。

次に（３）換気所の躯体容量の増について、当初の段階でも分かっていたのではないのか。についてお答えいたします。

当初は、東京湾アクアライン等を参考に必要な設備規模を想定していましたが、大深度、大断面で、トンネル部での分岐合流ですとか、複雑なランプトンネルを有する東京外環の構造を踏まえまして、有識者の御意見を伺いながら、さらには渋滞等の交通運用上のリスクなども考慮し検討を行った結果、発災時の安全対策として風速抑制を導入することとしたことなどから、必要な設備が増加をしたものです。

次に、（４）の時間外労働規制などによる事業費への影響は考慮しているのか。についてお答えいたします。

令和 6 年 4 月から、労働基準法の時間外労働規制の適用に伴う週休 2 日制を適用していること等による事業費への影響を見込んでおります。

次に（５）前回再評価の意見で「開通の見通しは示してほしい」とあったが、今回、事故もあったことから示せない状況であるならば、今回の B/C 算定上の完成年度は前回から変えていないということか。前回再評価で委員から開通の見通しを示してほしいとあったが、未だ見通しが立っていないということか。東名本線の掘削再開までの見込みを含め、どのようなステップで完成まで進められていくものなのか。についてお答えいたします。

東京外環の供用に際しては、本線及びランプシールドトンネル、本線シールドトンネル

とランプシールドトンネルの分合流部をつなげる地中拡幅等の工事、その他 JCT 部の工事や、換気所、舗装などの付帯構造物の完成が必要となります。東京外環の東名側本線工事につきましては、現在、調布市での陥没・空洞事故を受け、地盤補修を行うなどの対応を行っているところであり、工事再開が見通せない状況となっております。

また、その他のシールドマシンにおいて、安全を最優先とした慎重な掘進を行っているところです。

地中拡幅部につきましては、現在、中央 JCT について詳細設計中でございます。青梅街道 IC につきましては、用地取得状況を踏まえつつ、地中拡幅部を含む IC 全体の施工計画等を検討中の状況です。

このような状況の中、東京外環の供用時期についてお答えすることは困難です。そのため、今回の費用便益比算定上の完成年度は、前回同様に令和 12 年度のままとしています。今後、開通時期の見通しが明らかになった場合には、その時点で適切に事業評価を実施してまいります。

次に、(6) 調布の陥没・空洞事故もあり、再発防止対策に係る費用が追加になったとの説明があったが、さらに、掘進停止により事業が後ろ倒しになると B/C は悪化するのが通常だが、B/C が上がる理由は、についてお答えいたします。

前回再評価時点から、便益の算出における原単位の更新により原単位が大きくなったこと、また、交通量推計に使用する全国道路・街路交通情勢調査のデータの更新により計画交通量が多くなったことから B/C が前回よりも大きくなったと考えています。

具体的には、時間価値原単位は、車種により約 1.03 から 1.5 倍に上昇しています。特に普通貨物車は 1.5 倍に増加していること、また計画交通量が前回再評価時の 72,600 台～92,200 台／日から今回 74,700 台～94,600 台／日に増加していることから B/C が増加したものと考えています。

続きまして (7) 主なその他の効果として、時間信頼性向上便益を出しているが、計算の考え方を知りたい。についてお答えいたします。

こちらにつきましては、今年度第 1 回の事業評価監視委員会におきまして考え方を説明させていただいておりますので、その資料を御覧いただければと思っております。

こちらに概念を示しておりますが、移動時間につきましてはばらつきが出るといったものが通常ですが、そのばらつき部分について、整備がなかった場合とあった場合についてそれぞれ計測をして、そのばらつきの部分の差を計上しているといったものになっ

ております。

こちらの事例でいきますと、平均所要時間 30 分の場合、ばらつきが約 10 分といったものが出ておりますが、整備後につきましては、どこかのバイパスが完成したことにより平均所要時間が 25 分になり、その影響でばらつきは 5 分といったものになっております。このばらつきの 10 分と 5 分の差につきまして、貨幣換算をして効果を計上しているといったものになっております。

以上でございます。

○久保田委員長 ありがとうございます。

それでは、ここまでの 7 項目といいますか、この事業費増、それから費用便益分析につきまして、ただいまの御回答についての再質問、あるいは追加の質問、御意見などをいただきたいと思います。

では、委員の皆様、どなたからでも結構ですが、いただきたいと思います。いかがでしょうか。

鈴木先生、お願いします。

○鈴木委員 はい。横浜国大、鈴木です。御説明ありがとうございました。

開通の見通しですけれども、立っていないということは仕方のないことかなと思って聞いておりました。ちょっと分かればですけれども、例えば 1 年、3 年、5 年延びるというものも当然想定はされていると思いますけれども、この際に、例えば 5 年延びたという場合には、基本的には人件費が上積みされてくるという理解でよろしいのでしょうか。というのは、例えば工事費とかは、一応終わりまでを見込んで積み上げていると思いましたが、5 年もしくは 3 年なり、延びた分での増は、主には人件費と考えてよろしいのか、もしくは工事費も見込まなければいけないのか、その辺り、見通しでもよろしいので、分かれば教えていただきたいと思いました。よろしくお願いします。

○久保田委員長 ありがとうございます。いかがでしょうか。

○事務局 鈴木先生、御質問ありがとうございました。

5 年延びればというときに、一概に事業費が増えるものではないと考えています。

というのも、例えば事業が全く動いていない状態であれば費用はかかりませんが、事業は単純に動いているのにもかかわらず長引いたりすると、いろいろな設備系の維持費であったり、そういったものがどうしてもその期間かかってしまうので、そういった意味では先ほど先生がおっしゃったような人件費が増えていくといったところの状況もあるかなと

思っています。そこはケース・バイ・ケースで、どういう形で事業が延びていくかといった状況によるというふうに考えています。

○鈴木委員 分かりました。基本的には、設計に関わる、建設に関わる資材とかというのはもう既に、見込みというか現状で、今回も増額の要求がございましたけれども、そこに入っているということになるのでしょうか。

○久保田委員長 お願いします。

○事務局 現状の、今の工事の資材等のお金については計上させていただいているといったところです。

○鈴木委員 分かりました。ありがとうございます。

○久保田委員長 ありがとうございます。

清水委員、どうぞ。

○清水委員 ありがとうございます。すみません、商工会議所あるいは経済団体としては、本件、非常に関心が高いものですから、全体的な意見を申し上げさせていただければと思います。

真新しいことを言うつもりはないのですが、首都圏が国際競争力を強化して、世界から人材あるいは情報、投資が集まる国際的ビジネス拠点として役割を十分に果たしていくには、経済活動や都市機能を支える基幹道路ネットワークのさらなる整備は不可欠であると思っています。

そういう意味でも、首都圏3環状道路は、首都圏の経済や生活を支える重要な基幹インフラと我々としては考えているところなのですが、中央環状線が15年の3月に全線開通して、圏央道についても約9割が整備されているというふうに思っています。渋滞緩和、あるいは広域観光の振興、生活道路の安全性向上、大型物流施設の企業立地、生産性の向上だったり、雇用や税収の増加など、多岐にわたるストック効果が大きく現れているというように思っています。

外環道の開通区間についても、渋滞損失時間の減少であったり、時間短縮による生産性の向上など、様々な効果が現れていると思っています。未開通となっている区間、残っている関越道から湾岸道路間の重要性も、いよいよ高まっているのかなと思っています。

陥没・空洞事故に関することについては、またこの後ということだと思いますので、一旦意見として全体的なことを申し述べさせていただきました。以上になります。

○久保田委員長 ありがとうございます。非常に参考になる御意見をいただいたと思い

ます。ありがとうございます。

そのほか御質問、御意見はございますか。よろしいですか。

〔「なし」という声あり〕

○久保田委員長 それでは、一旦先へ進ませていただいて、今度は陥没・空洞事故についての御質問、(8)からお答えいただけますか。

○事務局 では、(8) 陥没・空洞事故の前兆として、振動に関する問合せがあったのか。振動が地上に伝わるのはよくあることなのか。振動の苦情でシールドマシンを止めていたのは異例なことか。陥没・空洞事故の主な原因は地質によるものか。についてお答えいたします。

シールドトンネル掘進時に振動等が発生するメカニズムとしましては、シールドマシン掘進時にシールドマシンの外周部と周辺の土砂の摩擦から発生する振動・騒音と、シールドマシンのカッターヘッドで地山を削り取る際に発生する振動・騒音が確認されています。

陥没・空洞箇所周辺は細粒分が少なく均等係数が小さい自立性が乏しい地盤であり、砂礫によるマシンの締めつけが大きかったと考えられています。

また、礫が卓越して介在し、単一の砂層が地表面近くまで連続しており、掘進時の振動が地上部に届きやすく、トンネル上部にお住まいの方から振動に関する問合せが増加したため、施工時間を段階的に短縮することにより夜間休止時間を延長しておりました。

なお、騒音・振動の影響を抑制するため夜間掘進を停止することは、異例の対応ではありません。

続きまして(9) 掘進停止中も土の締め固まりを生じさせない対応とは具体的にどのような行うのか。についてお答えいたします。

従前より、事前のボーリング調査等で確認しているトンネル断面の地層構成をもとにした模擬土を用いた添加材選定試験を行い、適度な塑性流動性が確保されることを確認していたところですが、陥没・空洞事故を受け、これに加え、掘削断面に出現する土層のうち、塑性流動性の確保が最も厳しいと想定される土層が全断面に出現した場合に対しての添加材選定試験も行い、気泡材を基本として必要に応じて鉱物系添加材を用いることにより、いずれの条件においても塑性流動性が確保されることを確認しています。また、添加材を配合した直後のみならず、長期にわたって塑性流動性が確保されることを確認するため、

7日後の添加材混合土の状態を確認しています。

実際の施工においては、排土性状の確認や、チャンバー内の圧力勾配などをリアルタイムで監視するとともに、年末年始や夏季休暇などの長期にわたる掘進休止期間には、鉱物系添加材への変更や定期的なチャンバー内の土砂の攪拌など、チャンバー内土砂の分離を防ぐ対策を実施しています。

続いて（10）地盤改良の内容はどのようなものか。地盤改良の進捗が遅い理由は如何。についてお答えいたします。

陥没・空洞事故後の調査により地盤の緩みが確認された、トンネル直上の幅約 16m、延長方向約 220mの範囲において、地盤の補修を行っております。地盤補修は、地上部から高圧噴射攪拌工法により、直径 4 mの円柱状の改良体を地下約 50mにあるトンネルの直上まで造成し、これを面的に連続配置することを基本として行っております。

地上部からの施工となることから、トンネル直上にお住まいの約 30 件の方に仮移転または買取をお願いしながら地盤補修を行っているところであり、7月末現在で家屋解体 25 件が完了し、地盤改良体の造成が約 4 割という進捗となっています。

引き続き、丁寧な説明を心がけながら、安全に細心の注意を払い、NEXCO東日本が責任を持って地盤補修を実施してまいります。

次に（11）事故を踏まえ、避けるべき土地利用や地盤深さなどから、ルートなど設計を変更することもあるのか。についてお答えいたします。

シールド工法は、一般的には、非常に軟弱な地盤から軟岩までの地盤に適用され、多数の施工実績があり、地盤に応じて適切な形式で適切な施工を行えば安全に工事を遂行できる工法となります。

陥没・空洞事故を受け、ボーリング調査等で想定されるよりも更に厳しい条件下においても、長期間、塑性流動性が確保できることを事前に確認しており、安全に細心の注意を払い、再発防止対策が有効に機能していることを確認しながら慎重に掘進していくこととしております。

従って、ルートの変更については検討しておりません。

次に（12）地盤補修による地下水への影響はないのか。また、地下水の上下流で水位差はできていないのか。についてお答えいたします。

地盤改良体の造成に伴う水循環の影響について、三次元浸透流解析による予測・評価を行った結果、浅層地下水で 10 c m未満、深層地下水で 20 c m程度の水位変動となっております。

り、近年の降雨影響等による水位変動と比較しても小さいことから、地盤補修による影響はごく小さいと考えています。

また、周辺地下水のモニタリングを実施し、地下水位へ影響を与えていないことを確認しながら地盤補修を行っております。

○久保田委員長 ここで一旦、今のお答えに対する追加質問、あるいはさらなる御質問などをいただきたいと思います。委員の皆様、いかがでしょうか。

特にございませんか。皆様、丁寧にお答えいただいたということで、納得いただいたということでよろしいですかね。

○小根山特別委員 すみません。

○久保田委員長 小根山先生、どうぞ。

○小根山特別委員 すみません、小根山でございます。

御説明ありがとうございました。恐らく、これは地盤補修が全部終わらないと、その区間の掘進は再開できないということなのかなと思いますので、多分ここがスケジュール的にも重要なところになるのかなというふうに理解しているのですけれども、補修が始まってから2年間で4割ということなので、いろいろあるのだろうとは思いますが、大体それぐらいのスケジュール感で今後も進んでいくというふうに考えていいのか、あるいは、まだいろいろと不確定要素があるのかどうかですね。

あと、シールドマシンが止まったときの対応ということで、先ほどの説明の中で、一応、今回行った対策がうまくいっているといったような御説明、あるいは委員会での評価だったというふうに説明を聞いたのですけれども、具体的にはそこら辺がどのようにうまくいっているのかというところを御説明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。いかがでしょうか。

○事務局 まず、地盤補修のほうでございます。

地盤補修は、現在、約4割という進捗でございますが、地盤補修を確実に実施するために、地上から地盤補修をさせていただいております。そのため、地盤補修範囲にお住まいの皆様方に、我々のほうから、仮移転または買取をお願いさせていただいて、その後、家屋解体を行ってから地盤補修をさせていただいているという状況です。引き続き我々のほうで丁寧に説明を重ねていかなければならないところがありますので、引き続き誠意を持って、NEXCO東日本でしっかりと地盤補修を進めてまいりたいと考えているところです。

また、シールドマシンの再発防止対策の実施状況についての御質問がありました。

再発防止対策について、先ほども御説明をさせていただきましたが、まずしっかりと取り込んだ土の塑性流動性を確保する対策を行っています。現在、掘進停止中において土が締め固まってしまう、カッターが回らなくなったという事象は生じておりません。また、回りづらい状況になったという事象も、現在、生じていない状況です。

対応Ⅱにあります、取り込んだ土の量を丁寧に把握をしていく対策の中で、今まで計測した重量に加えまして、体積でも管理をしています。現状、土の取り込み過ぎと見られる予兆は確認されておりますが、引き続きしっかりと各種データをモニタリングしながら、安全に工事を進めてまいりたいと考えているところです。

○久保田委員長 小根山先生、よろしいでしょうか。

○小根山特別委員 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。ほか、ございますか。

竹内先生ですね。どうぞ。

○竹内委員 はい。1点よろしいでしょうか。

○久保田委員長 お願いします。

○竹内委員 御説明ありがとうございました。

陥没事故につきましては、恐らく住民の方も大変関心が高いと思います。私も、工事現場を見せていただき、大変丁寧に御説明をいただきました。かなり最新の技術や工夫をされて、再発防止に関して対応されているということがよく分かりました。ありがとうございました。

その上で1点、質問ですが、今回の事故後の検証のように、発注者、受注者ともに、土質を読んで、施工方法をすごく工夫をされているのですが、こういった経験や技術は、発注者、受注者ともに、継承していく工夫はあるのでしょうか。今回の事故の再発防止の対応によって得られた情報や技術をほかの事業にも展開していくとか、情報共有していくとか、仕組みがあれば教えて下さい。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。いかがでしょう。

○事務局 御質問ありがとうございました。

事故の教訓、発注者、受注者ともにどう伝承していくのかといったところですが、資料9ページで、少し説明させていただきました。やはり、今回の事故につきましては、この外環事業のみならず、ほかの事業にとっても貴重な、そういう教訓であったというふうに

認識しております。

その中で、右側でございますが、国土交通省大臣官房のほうで、シールドトンネル施工技術検討会における検討と称しまして、その近年の事故等には外環の陥没・空洞事故も含まれています。そういった最新の知見を集めてまたガイドラインを更新するといった作業をしています。ガイドラインの更新によって、発注者、受注者ともに、こういうふうに対策していかなければいけないといったところを認知していくといったところかなと思っています。

また、個別にも、当然こういう事故につきましては、発注者、受注者ともに、きちんと、もともと事故の当事者である、NEXCO東日本、NEXCO中日本、国土交通省につきましては、しっかり事務所内でも、こういう事故があつてこういう対策をしているというところは伝承していく必要があるというふうに考えています。

説明は以上でございます。

○久保田委員長 竹内先生、よろしいでしょうか。

○竹内委員 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。

清水委員、どうぞ。

○清水委員 ありがとうございます。意見を申し上げたいと思います。

技術的なところについては専門家の先生方をお願いをする部分が多くあると思うのですが、今回のこの陥没・空洞事故について、二つございます。

一つ目は、当然ながら、付近の住民に丁寧な対応をしていただきたいということでありまして、御説明にもありましたけれども、地域住民への丁寧な説明と、陥没・空洞箇所周辺の補修等を含め、地盤補修の実施について誠心誠意取り組んでいただければ大変ありがたいというふうに思っております。

二つ目であります。再発防止を徹底するのは当然だと思いますし、あるいは、安全確保を最優先して、ぜひシールド工事の推進を早期に進めていただければと思っています。大泉側の本線シールド工事であったり、中央 JCT、あるいは東名 JCT のランプシールド工事は、有効性が確認された再発防止策を徹底してもらった上で、安全最優先で早期に工事が進むようお願いしたいことと、当然ながら、地域住民については、その不安が取り除かれるような工事の状況、これもオープンハウスなんかでいろいろやっているというふうに承知をしていますけれども、ぜひ引き続き丁寧に行っていただければと思っています。

す。

また、東名側の本線シールド工事については、地盤補修の進捗も踏まえて再発防止策を早期に策定していただくこと、あるいは、現在、用地取得が全体で約 94%ということだと思っておりますけれども、この辺の進捗が遅れているところについても、ぜひ用地取得、区分地上取得権などを早期に加速しながら進めてもらえればと思っております。私からは以上でございます。

○久保田委員長 ありがとうございます。強い御要望をいただいたということで、関係者の皆様、よろしくお願いいたします。

それでは、まだお答えいただいている事前質問もあるのですが、この案件は非常に皆様の関心の高いところでもございまして、あまり急いで結論を出すべきものでもないと思いますので、この後幾つかある質問の回答、それから、それについての質疑については、よろしければもう一回、次回に持ち越して続けたいと思うのですが、委員の皆様、それで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、関係者の皆様、大変申し訳ないですけど、もう一回、この件は続けさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

それでは、合同の審議のこの案件は、今日はここまでで一旦中断ということにさせていただきますので、一旦、事務局にお返しいたします。

○司会 それでは、ここで特別委員の小根山委員、原田委員は御退出されます。ありがとうございました。

それでは引き続きまして、議事進行を久保田委員長、お願いいたします。

■事後評価案件 事後評価対応方針（案）の説明・審議

・富士川地方合同庁舎

（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、何か御質問、御意見は

ございますでしょうか。

若井先生からどうぞ。

○若井委員 すみません。群大の若井です。

すみません、ちょっと今、話を伺っている途中で気づいたのですが、駐車場について、実際に職員の方も来庁されている方も、やっぱり足りないということをおっしゃっていると、この足りないというものについて、アンケートで捉えてやられるというのも、入り口としてはいいのかもしれませんが、ほかの何か技術的・定量的に評価ができるものと同列に扱えそうな感じもするので、例えば、駐車場が足りないといっても、その足りないレベルがどのくらい足りないのかというのが、ある程度、利用者の数とか、かなり明確に、その深刻さの度合いが数字として表せるような気がするので、逆に言うと、非常に何か特殊な日だけ人があふれちゃうという程度のレベルなのか、慢性的に相当程度足りないぐらいに分母・分子があふれているのかというのが、その辺の雰囲気が数字として分かっただけいいかなと、ちょっと感想として思った次第です。

やり方としては、通常のこういう事後評価のやり方でやられているというのはいいいのかもしれませんが、今後、いろいろハードウェアの拡充みたいなものの必要性を検討するときに、その辺の実際の利用者数などに基づいて、その必要度を判断するのはいいいのかなと、ちょっと感想として思いました。以上です。

○久保田委員長 ありがとうございます。いかがでしょうか。

○事務局 ありがとうございます。

まず、当庁舎の駐車場が特殊な日に限定して足りない、慢性的に足りないいずれかということについて、いただいた意見を踏まえまして電話聴取などをしたところでは、前者のほう、確定申告やイベントの際に、どうしても一杯になってしまう可能性があるということころは聴取しております。

いただいた意見について参考にさせていただきますが、庁舎を入居官署に引き渡させていただいた後、自らが調査するのか入居官署に調査していただくのかなどや、駐車場の一定頻度のチェックというものが必要になってまいりますので、そういった実現性も検討しながらやっていきたいと思っております。

○久保田委員長 ちなみに、駐車場が狭いというのは、数が足りないという意味なのか。それとも何かサイズが狭いということですか。

○事務局 確認したところ、両方というところがありまして、狭いという点については、

少し狭い道路側から駐車場に入ることと、出入口が少し狭いというところの御意見をいただいております。

○久保田委員長 分かりました。では、今後の参考にしてください。

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。

1点、意見がございます。本件に限らず公共建築物の案件で、緑化率について御説明がなかったり、配慮されているのかどうか分からないものがいくつかありました。緑は重要であり、昨年、国の方針で、市街地では3割を目指すことが明確にうたわれました。全ての場所に3割以上の緑化が必要かは、場所の状況にもよるかと思いますが、まず市街地は、そういうものだという前提に考えていただき、特に国の事業は率先して、市街地の緑化率3割以上の確保を目指すようお願いします。以上です。

○久保田委員長 という御意見をいただきましたが、どうですか。

○事務局 ありがとうございます。

市街地に3割というところになってきますと、やはり庁舎の特性であったり、管理や、日陰となる部分なども考えながら、また地方公共団体の条例等を考慮しながら、総合的に推進というところになってしまいうところではあるのですけれども、いただいた意見を踏まえて、我々としても、緑化も含めて環境性確保を推進していきたいと考えております。

○久保田委員長 よろしく願いいたします。それでは、ほかにありますか。

○小笠原委員 すみません、電機大学の小笠原です。よろしいでしょうか。

○久保田委員長 小笠原先生、どうぞ。

○小笠原委員 本施設なのですけれども、賑わい空間を創出するまちづくりということが前提になって計画されていると理解しているのですけれども、この施設ができることによって、本当に賑わい空間が創出できたのか、適切なまちづくりができたのかというのは、どのように判断すればよろしいでしょうか。

○久保田委員長 ありがとうございます。いかがですか。

○事務局 判断が難しいところはありますが、調べた限りでは、町立図書館が今来場者5万人を達成していることであったり、裏を返せばになりますが、駐車場の繁閑などに関しましてきちんと使われていますというところであったりがございます。シビックコア計画を町の計画に基づいてつくっていただいておりますので、今後も含め、町のほうで賑わい空間創出を引き続き推進していただくという形を考えております。

○小笠原委員 説明写真が竣工時なのかということもあるのでしょうけど、あんまり、正直、賑わっている感じはしないような状況が見えていますし、そもそも老朽化した施設を集約するのは絶対必要なことだと思うのですけれども、それをどの程度の規模で、どう集約するのかというのは、やはり限られた税金の中でどういうふうにしていくのか、よく考えるべきかなと思いました。これは意見です。

○久保田委員長 ありがとうございます。

では、二村先生、どうぞ。

○二村委員 ありがとうございます。

駐車場対策を私も伺いたいというふうに思っていたところなのですが、恐らく、今のお答えの中にもありましたけれども、駐車場は恐らく事前に需要予測なんかをして、これだけの数字が必要であるということを計画されてつくったもののなのに、狭いという、狭いは仕方ないですね、混んでいる、足りないということであるということは、きっとこの庁舎は混んでるのだろうと、皆さんにとってこの地域のシンボリックな、ランドマーク的なものになって、素晴らしいなというふうに私は勝手に解釈しておりました。

ところでということで、駐車場対策で、今足らない、イベント事のときにということでありますけれども、どのように弾力的に対応されるのかというのが質問の1点目です。

それから、アンケートを取ると、結構皆様満足度が高くて素晴らしいなというふうに思ったところなのですが、5ページのところで、A、B、現庁舎の代替案との比較ですよね、今回のプランAというものと、現庁舎を増築するのでしたっけ、というようなものの比較を行って、経済合理性があるから今回の計画でよろしいんだということですからけれども、ここには恐らく今回のような建物を建てることによる快適性とか人々の満足というようなものが本来加わらないと、コストが若干安いから古いものに増築しようかというような結論になるのも、ちょっともったいないかなと思いますので、何かそういうような指標というもの、将来的には総合評価で入れられてもいいのかなというふうに思った次第です。

それから、最後、ちょっと計算のところで伺いたいのですが、今回、太陽光パネルを入れられているようですが、ここで作られた電力というのは、当然のことながら、この建物の中で使われていると思うのですが、この部分というのを便益に入れられているのですかというのを、ちょっとここを教えてください。

○久保田委員長 幾つかいただきました。いかがですか。

○事務局 ありがとうございます。

まず、駐車場については、北側 100m程度に町営の駐車場がございまして、常時そちらが使える、イベント時には、そのイベントの要領・パンフレット等でも示しております。また、確定申告時には税務署で自ら駐車場を設けるなど、やはり駐車場を確保するという方向で対応しているというのが弾力的対応になります。

快適性の向上を合理性に入れるというところは、いわゆる貨幣換算が必要になってくるので、今すぐに答えは出てこないところです。参考にさせていただきます。

最後の太陽光発電については、維持管理費の部分で光熱水費というところがありますが、光熱水費が実費になっていますので、自家利用された部分はその分費用が発生していないというところで太陽光発電の効果が発揮されているというところでございます。

○久保田委員長 ありがとうございます。ほか、よろしいでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○久保田委員長 では、お諮りします。本案件の対応方針案をお示しいただきましたけど、それを了承するというところで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。それでは了承とさせていただきます。

■事後評価案件 事後評価対応方針（案）の説明・審議

・横浜地方合同庁舎

（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、御意見がございましたら、委員の皆さん、お願いします。特にございませんか。

〔「なし」という声あり〕

○久保田委員長 それでは、お諮りしてよろしいですかね。

では、ただいま示していただきました対応方針案につきまして、了承ということでしょうか。

〔「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。それでは了承とさせていただきます。ありがとうございました。

以上で本日の案件が全て終わったのですが、何か全体を通して、委員の皆様、何か御発言はございますか。

〔「なし」という声あり〕

○久保田委員長 よろしいですかね。先ほどの外環の事業は次回に持ち越しで、また続けて議論をお願いしたいと思っております。

それでは、本日の審議は全て終わりましたので、事務局に進行をお返しします。

○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、本日の議事内容が終了いたしました。本日御審議いただいた内容については、委員長に確認いただいた後、速やかにホームページにて公表する予定です。また、議事録については事務局で取りまとめ、委員の皆様の御確認を得た上でホームページにて公表いたしますので、よろしくお願いいたします。

そのほか、何かございますでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○司会 それでは、これをもちまして、令和7年度第3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