

令和7年度 第5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468号 首都圏中央連絡自動車道（大栄～横芝）

（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、委員の皆様から御質問、御意見がありましたらお願いいたします。

○横山委員 よろしいでしょうか。

○久保田委員長 横山先生、どうぞ。

○横山委員 東京都立大学の横山です。どうもありがとうございます。

圧密沈下が予想以上に大きかったということで、それによって費用の追加が発生したということですが、それが当初予見し得なかった理由について教えていただけないでしょうか。

○久保田委員長 いかがでしょう。

○事務局 今回、成田地区に関しましては、千葉県内の下総台地ということで、広域的な台地形状のところに位置しております。こちらの台地の上に今回の高規格道路を盛土するということでございまして、この下総台地は洪積層で1万年以上前に出来上がっている台地です。その上に沖積層や堆積物がある場合には、そこをボーリング調査しながら評価をしていくところでございますが、一様な地盤であったということもありまして、今回の予期せぬ沈下の部分に関しては当初のところでは沈下が起きないだろうという判断をしていたところでございます。

追加のボーリング調査においては、若干N値が下がった状態も確認されておりますが、そちらのほうも幾らかは起因したような形で圧密沈下が生じたものと考えているところでございます。

○久保田委員長 いかがでしょう、横山先生。

○横山委員 そうすると、洪積台地であるということとボーリングの結果からそこまで沈下しないだろうと考えていたところ、予想外に沈下してしまったということでしょうか。

○事務局 はい、そのとおりでございます。

一般的な話にはなるとは思います、粘性土であればN値が4より小さい場合、砂層であれば10以下の場合には緩いという評価をするというのが一般論でありますので、当初の設計の中でN値等も測っておりますが、その中ではその基準よりは高い値にいたということで、当初から沈下の想定をしていなかったという判断をしております。

○横山委員 結構珍しいケースなのですかね、そうすると。

○事務局 そうですね。ボーリング調査の中に、やはり介在する粘性土、そちらの評価というのがなかなか難しいところがございます、土質調査の結果であれば砂層という評価になっているところもございます。ですから、その辺の取扱いは、ちょっと慎重に扱っていかねばいけないところかなとは思っております。

○横山委員 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。ほか、ございますか。

どうぞ、若井委員。

○若井委員 若井です。

今の先生の御質問にさらに続けて圧密について確認をさせてもらいたいのですが、7ページ目の左下の絵を圧密という表現でおっしゃっているのですが、一般論から言って、ある1点での盛土の時間工程と、それに伴う沈下の発生のタイムスパンを見ると、これは技術的に圧密とは一般に呼ばないような気がします。1年足らずの間に、もっと言うと急速施工が始まった数か月の間から急に沈下が始まって、その間の沈下が理由もなく1年ぐらいいで収束しているというのは、一般論から言うと、あまり私たちが知っている圧密現象とは少し性格が違うと思います。

なので、ここは技術検討する場所ではないので結構なんですけど、恐らく別の理由があると思いますので、局所的な原因をきちんと詰めた上で、適切な対策を打つ必要があるのではないかと客観的には思いました。恐らく局所的なせん断破壊とか側方流動とか、圧密以外の急速施工に伴う原因が何かあるかもしれないし、ここでの増額の根拠というのが、盛土の土量の増加、余盛の分の土量を追加されているだけなので、一般論から言うと、洪積台地の中が圧密するということになると、二次圧密に依存するコストのほうがはるかに

大きくなるはずなので、逆に言うと、余盛の土量の材料だけの増額で済んでいるという根拠も、恐らく現地では何か技術的な判断をされた上で、こういうふうに書かれているのだと思うので、ちょっとその辺りについてはきちんと現場で詰めていただきたいというコメントです。以上です。

○久保田委員長 以上コメントでよろしいですかね。ありがとうございます。ほか、ございますか。

鈴木先生、どうぞ。

○鈴木委員 両先生方と同じで、このページですけれども、右側のところに沈下・安定対策箇所というのは、何かしら処理をしているということだと思えるのですが、今回、そもそも沈下しないという想定だったにもかかわらず、対応している箇所としていない箇所が継ぎ接ぎになっているのはなぜなのでしょう。

○久保田委員長 お願いします。

○事務局 こちらですね、大栄 JCT から圏央成田 IC までの区間でこの資料をまとめさせていただいておりますが、対応している箇所と対応していない箇所というところで大きく分けますと、対応している箇所といいますのはそこに谷地形がありまして、堆積物が乗っているというところで、当初測っているところでも谷地形のところはボーリング調査を行っておりますので、そちらでは軟弱な地層を確認しています。そこで、盛土をすることにより円弧すべり等の対策が必要になってきますので、その部分に関しましては事前に対策を検討していました。

今回追加する赤で示している 2 km 区間に関しましては、一様な台地の上に乗っているというところがございますので、そこでは区別をしながらの設計を進めているという状況でございます。

○鈴木委員 下に沈下のイメージという断面図がありますが、この辺は安定しているとおっしゃったので、この地層ではないのですか。対応した箇所について、これとは違う層が乗っているのですか。

○事務局 対応した箇所の沈下のイメージというのは今回の再評価で挙げさせていただいております、左側の洪積台地で沈下が生じたというところのイメージで、少し評価が違うのではないかとはいわれましたが、圧密沈下の起きるメカニズムとしてはこういうものですという意味で説明するものです。

ですから、もともと対策している箇所は圧密沈下というよりも、軟弱層があって、そこ

の部分の対策が必要だったという判断をしておりますので、そちらについては当初設計から地盤改良等で対策を追加しております。

○鈴木委員 少なくとも盛土部分に関しては、沈下していないという理解でよろしいですか。しっかりローラーか何かで圧密しながら埋めていくから、そこは問題ないという理解をしてよろしいですか。

○事務局 対策工が必要だった箇所に関しましては、下で改良等をしておりますので、その上で盛っている限り、荷重による若干の沈下はあると思いますが、そこから大きく沈んでいくというような沈下傾向は見られておりません。

○鈴木委員 では、盛土部分は減っていないということでよろしいですか。

例えば、盛土を 10m 積んだら盛土より下の部分は関係ないけど、盛土の下のところは圧縮して 9 m に減ったということではないのですよね。

○事務局 そういうことではないです。

○鈴木委員 分かりました。

○久保田委員長 よろしいですか。ほか、ございますか。

朝日先生、どうぞ。

○朝日委員 御説明をありがとうございました。

費用が大きく上がっている中、今後の 4 車線化計画もあるということで、交通量や需要等、便益に関しての基本的なお伺いになってしまうのですが、有料道路ということなので、需要予測をするときに料金に変化したときの需要への影響というのは考慮可能なものなのでしょうか。

コストの面で物価上昇が見込まれるのですが、全体的な物価上昇等の点では交通費といえますか、需要のほうの価格も影響を受けてくる部分が長期的にはあるかと思います。料金政策ということもあるかと思いますが、需要予測のときにそういった料金に関する変動要因というのはどれくらい見込むといえますか、需要予測上考慮することができるのかという点とか、あるいは考慮したとして、どの程度需要に影響を及ぼすものなのか、大きく及ぼすものなのか、それほど大きくはないものなのかということを教えていただければ幸いです。

○久保田委員長 お願いします。

○事務局 有料道路料金に関しましては、交通量の予測によって変動させているということとはございません。ですから、現在、交通量を 2 万 3,000 台等でお示ししておりますが、

その条件で有料道路として成立するかどうかの評価をしておりますので、今回コストが上がったから、その部分の区間の有料道路料金を高く取るということの設定はしておりません。

○朝日委員 そういう意味ではなくて、どちらにせよ何かしら価格が上がると、需要者が反応として有料道路を利用するかしないかというところで、需要に影響があるのではないのかということです。

○事務局 その点については、有料道路として事業化する際にその辺の感度分析をして、有料道路としても成立するだろうと考えておりますので、有料道路に対しての感度分析は成り立っていると考えております。

○朝日委員 分かりました。だから、費用便益分析をする際の需要予測については、そこは反映済みということですね。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、ございますか。よろしいでしょうか。

小根山先生、どうぞ。

○小根山特別委員 都立大の小根山です。

16 ページの事業進捗の見込みの一番最後のところに、今後、完成（4車線化）の事業費について、精査を進める予定という1文があるのですがけれども、これの意図を御説明いただければと思います。

精査をすることによって、例えば、縮減する可能性があるとか、あるいは逆にこちら辺がまだ不明なところがあるので増える可能性があるのかとか、この精査を進めるというのはどういったことを意図しているのかというのを教えていただければと思います。

○久保田委員長 お願いいたします。

○事務局 ありがとうございます。

今回の大栄～横芝間に関しましては、200 億円増やしていただきたいということで、2,140 億円ということで今整理をさせていただいておりますが、事業費の増にはこれまで再評価をさせていただいている中で、暫定2車線、現在整備している先行区間の部分のところは物価上昇等の金額を反映できておりますが、4車線化の部分に関しましては物価上昇等を反映できておりません。詳細設計等もまだ進んでいる状況ではございませんので、今後その辺を精査して、今の事業費で収まるのか、事業費の追加が必要になるのかを判断していく必要があるということで、ここで説明をさせていただいております。

○久保田委員長 よろしいですか。

○小根山特別委員 分かりました。ありがとうございます。

○久保田委員長 そのほか、ございますか。よろしいでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○久保田委員長 それでは、貴重な御意見をいろいろいただきましたけれども、対応方針としては、本案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、継続と判断させていただきます。

では、合同審議は以上となりますので、一旦事務局にお返しします。

○司会 それでは、ここで特別委員の小根山委員、東日本高速道路株式会社の出席者は御退出されます。ありがとうございました。

○小根山特別委員 どうもありがとうございました。失礼します。

○司会 それでは、引き続きまして議事進行を久保田委員長にお願いいたします。

■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51号 成田拡幅

（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した。

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 どうぞお願いします、横山委員。

○横山委員 説明ありがとうございます。

河川の河床の高さが、当初計画から詳細設計の段階になって50cmぐらい変わったこと
でかぶりが浅くなってしまったということですが、河床が下がっていたのは事実な
のでしょうけど、なぜ当初計画では分からなくて、詳細設計でそのような違いが生じたの

かについてお願いいたします。

○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。

河川の河床高さにつきましては、当初計画時点でも確認は行っておりますけれども、その後の河床の変動によりまして、河床高さに差が生じたというのが一番大きな要因かと思っております。もちろん、詳細設計時に改めて測量しておりますので、基本的には河床が下がったと考えております。

○横山委員 当初計画がいつ頃で、実際の変更時期がどのぐらいか、例えば、10 年とか 20 年古い計画だったのか、それとも 2、3 年しか離れていないのかとかですね。

○事務局 改めて測量したのが令和元年ということでございます。

○横山委員 当初計画、河川事前協議が、例えば、20 年ぐらい前のもので、いざ施工しようと思って再度測量したら、20 年の間に 70 c m ぐらい低下していたということであれば、なるほどという気もするのですけれども、この期間が数年であると、そこまで大きな河床変動が起きるのかなというところが気になります。

○事務局 当初計画時の平成 16 年度に河床高さを確認いたしまして、その後、令和元年に改めて測量しておりますので、20 年近くかかっただけの変化ということかと思えます。

○横山委員 分かりました。そのぐらい経ていけば川の様子も大分変わっているでしょうから、こういったことも起きるのかなと思います。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、ございますか。よろしいでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○久保田委員長 それでは、お諮りします。本件につきましては、継続という判断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。では、継続と判断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6号 牛久土浦バイパス、牛久土浦バイパス（Ⅱ期）、牛久土浦バイパス（Ⅲ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、御意見はございますでしょうか。

清水委員、どうぞ。

○清水委員 御説明をありがとうございました。

1点質問があるのですが、埋蔵文化財調査ですが、面積が相当広がったという御説明があったと思いますが、非常に時間がかかるようなイメージがあるのですが、実際、工期についてはどれぐらいインパクトが出てしまうものなのでしょうか。単純な質問です。よろしくお願いします。

○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。

当初の面積が6倍以上に増加ということですので、少なくともしっかりとカウントすれば6倍以上になっているものと思っております。

○清水委員 これは全体としてその効果を得られるのはやっぱり相当遅くなってしまうという理解になるのでしょうか。

○事務局 率直に申しまして、用地買収をして埋蔵文化財調査の試掘をして、ここは本調査の必要がないということになればそのまま工事に移っていただけますので、事業自体は進むということになりますが、埋蔵文化財調査自体は一旦手をつけますと、1年単位で時間が必要になりますので、そういった意味では遅延が生じるというふうにお考えいただいて結構でございます。

○清水委員 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した。ほか、ございますか。どうぞ。

○若井委員 若井です。説明ありがとうございました。

11ページを単純に見るとやっぱりコメントせざるを得ないかなと思って、単純にコメントなのですが、技術屋が考えると、やっぱり地質リスクをどのくらい事前に見込むかは非常に難しい問題であるということは重々承知していますが、ただ、結果論から言うと、ボックスに対して地下水位がどこまで障るか、それによって地中連壁と基部の改良の有無

等が大きく変わるということは一般的に想定し得るものだと思いますし、用地買収が進まないと、なかなかジャストでボーリング調査がしにくいというのは非常に分かるのですが、ただ、既存の旧河道内でのボーリング調査の結果の水位を、T・Pを全く横に伸ばした状態で同じところに出てくるだろうというふうに考えるのは、やっぱり技術的に考えてこれは非常に検討の余地があるかなというふうに思いますので、このことも含めて少し過度に事業予算がかからないほうへ、計画上見込みたくなる気持ちは分かるのですが、やっぱりそこは地質リスクをある程度現実的な仮説の基、見込んでいただきたいと思います。以上です。

○久保田委員長 コメントをいただいたということで、よろしくお願いします。

鈴木先生、どうぞ。

○鈴木委員 私も若井先生と同じ考えで、通常、横に伸ばすというのは多分ないと思うので、今ちょっと考えたのですが、ジャストボーリングしないと分からないというのは分かるのですが、結構こういうバイパスとかはあまり人が住んでいないところを通るので、そうすると、結構昔から住んでいる方が多いと多分、井戸等があればある程度地下水位が推定できないのかと思ったのですが、いかがでしょうか。

今の家はそうでないですけど、地方だと古い家には結構井戸があったりしますので、そういうところで見れば、もちろん直接的な高さではないですけども、概算でもやっぱりちょっと高いですねぐらいは、見積もれるのではないかと。ボーリングだけで検討するとジャストボーリングになってしまうのでお金もかかるし直前まで調査できないのですが、もう少し事前に分かる手だてを検討されてはいかがかと思うのですが、いかがでしょうか。

○事務局 ありがとうございます。

委員のおっしゃるとおり、近隣に井戸がありましたら、地下水という着眼で言えばそういった調査方法もしっかりとやるべきだったというふうに考えております。付近にもともと井戸があったかどうか、その辺は当時いろいろと見ながら検討を進めてきたということですが、付近の地質のデータも欲しいということで地質調査に着眼してしましまして、結果的にこのような河川に近いところの既存の地質調査結果しかなかったものをそのまま用いてしまったということで、大いに反省しなければいけない部分だと思っております。

○鈴木委員 こういうのはこれからも出てくると思いますので、しっかり文書等に残して

推定を少し上げるとか、想定をもともと上げておくと、ある程度増加分も減ると思いますし、いずれにしてもジャストボーリングをしなければなかなか設計ができないというのは、これまでの委員会でも出ていますので、考えて今後に生かしていただければと思いました。以上です。

○事務局 どうもありがとうございます。

○久保田委員長 今後にぜひ生かしていただければと思います。ほか、ございますか。よろしいでしょうか。

〔「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。本案件につきましては継続という判断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、継続と判断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15号 蒲田駅周辺整備

（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、委員の皆様、御質問、御意見はございますでしょうか。

どうぞ、朝日先生。

○朝日委員 御説明ありがとうございました。

自転車通行帯の追加が費用増加の要因の一つでもあるのですが、歩道と一体型にするか通行帯を設置するか判断について、交通安全上のものなのか、交通安全上の協議なのか、あるいはウォークアブルといいますか、滞在快適性のような議論があったのかというところについて、もう少し詳しく教えていただけますか。

○事務局 御質問ありがとうございます。

こちらについては、安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインというものが出されておりまして、その中で車道の速度が 50 km/h 超ではなく、40 km/h 以下、かつ、自動車交通量が 4,000 台以下でない場合は、道路構造令で自転車を安全かつ円滑に通行させるために設けられる帯状の車道の部分と定められている自転車通行帯を選定するとされておりまして、そちらに基づいて自転車通行帯を車道に設置する計画としております。

○朝日委員 ありがとうございます。

それは、もともとの当初計画のときにはなかったものなのですか。

○事務局 ガイドライン自体は平成 24 年に策定されておりまして、これまで警察と協議してきた結果、今年度ようやく最終形の形が取りまとまったので、その分の事業費を今回計上させていただきました。

○朝日委員 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。

原委員、どうぞ。

○原委員 今、朝日委員から御質問された内容とほぼ同じことを伺いたかったのですが、そうしますと、今の御説明から、この関係機関というのは主に警察ということでしょうか。変更はとてもよいことだと思うのですが、当初計画で自転車通行帯が計画されていなかった理由などもできれば教えていただければと思うのですけれども。よろしくお願いいたします。

○事務局 もともと沿道の利用状況や交通状況、歩行者や自転車の利用台数等を踏まえて警視庁と協議をしてきた中では、当初、自転車を歩道の中に入れるような話もあったのですが、最終的には歩行者と自転車との交通安全の観点から、自転車を車道部に出す調整がされました。

○久保田委員長 よろしいですか。

○原委員 分かりました。何か状況の変化というよりは、先ほどのガイドラインのことで、警察の考え方も変化したということで理解してよろしいでしょうか。

○事務局 そのとおりでございます。

○原委員 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。そのほか、ございますか。

今の点で私も伺いたいのですが、この自転車通行帯で 6 億円、バリアフリーの件も

あるのですけど、こちらは費用便益分析の費用には含まれていますでしょうか。

○事務局 こちらら費用便益分析の費用に含まれています。

○久保田委員長 そうすると、便益には含まれていますか。

○事務局 便益には含まれておりません。便益は立体部について、平成 24 年 12 月の開通後、平成 25 年度から便益を計上しております。

○久保田委員長 そうですよね。電線地中化のときにも同じ議論がありまして、便益に含まれていないのに費用にだけ入れるのはおかしいのではないかということで、費用便益分析の費用から外すという判断を現在しているわけですね。ここも、もしかすると、事業評価における取り扱いの検討も今後必要ではないかと、今回のことは少し置いておいて、今後こういうことをどう考えるかというのは少し御検討いただいたほうがよろしいような気がします、コメントを一ついただいてよろしいですか。

○事務局 ありがとうございます。

こういった自転車通行帯の設置になったということは他の事業にもあるのかと思いますので、引き続き検討させていただければと思います。

○久保田委員長 御検討のほう、よろしく願います。ありがとうございました。ほか、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、お諮りします。本案件は継続という判断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 それでは、継続と判断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

・譲原地区直轄地すべり対策事業

（上記について、事務局から資料により説明）

○久保田委員長 ありがとうございます。

それでは、委員の皆様、御質問、御意見はございますでしょうか。

○横山委員 よろしいでしょうか。

○久保田委員長 横山委員、どうぞ。

○横山委員 都立大の横山です。ありがとうございます。

この地すべり対策事業、広範囲で非常に大変だと思います。

それで、事業期間が延伸ということで、2回にわたって延伸していることの理由の一つに、土地取得の難しさというものが挙げられておりますが、この事業は下流を便益に含めることでB/Cが1を上回ると、当該地域だけに限って言えば、恐らくB/Cという面ではかなり厳しい事業ですが、下流に便益があるということで当該地域の安全性を確保するためのB/Cというものが成立するということで、地すべり地域の集落にとってはメリットが非常に大きいものだと思うのですが、にもかかわらず用地取得が難航しているというところがいまいち、いろいろな感情があるにせよ、なぜなのだろうというふうに思いました。

○久保田委員長 お願いします。

○事務局 地元の中での折り合いがついていないということも一つの理由だというふうに聞いております。ですので、これからも粘り強く事業の必要性を御説明しながら、御理解いただけるように努めていかなければいけないというふうに考えております。

○横山委員 そうですね、普通に事業をしようとする、その地域だけを守ることだけを考えて地域の方に移転していただいたほうが、金銭的なことだけで言えばメリットが大きいのかなと。そこに住み続けるということのために安全性を確保すれば、下流域も土砂災害に遭わないということで、流域全体を評価し、整備できるというわけですが、地元がそういった形でまとまっていないことに対して事業期間を延伸して御理解いただくというのも、表現が難しいですけども、地元のメリットになることが、なぜ延びてしまっているのかというのが難しいなと思いました。期間を延長すれば果たして決着がつくのかどうかという点も含めてどうなのでしょう。反対運動が起きていてとかという話でしたら分かるのですけども、何でメリットを受ける地元がまとまらないのでしょうか。

○久保田委員長 いかがですか。

○事務局 事業に反対されているわけではないのですけども、地元の中で、折り合いがつかない部分があるというふうには聞いております。

○横山委員　そうですね。だから、そういう個人的な事情のために税金をどんどんつぎ込むことの是非といいますか、その土地をめぐる、いろいろ思いがあるのは十分承知しているのですが、そういう次元の話なのかなという。

○事務局　10 ページ目に、そういった地元の調整の難航といったところで、用地買収の期間がかかってしまっているというところもあるのですが、今回のこの事業期間の中で対応といたしましては、下段のところ、施工効率の低下のところに対策として書かせていただいているのですが、用地制約が、そういった難航箇所が出たといったところで、その制約を加味しながら必要な対策を打ち込んでいくということで、事業期間の見直しをいたしまして、この期間内に対策を完了させていくこととして設計の変更と事業期間の延伸をお願いしたいというふうに考えているところでございます。

○久保田委員長　よろしいですか。

○横山委員　そうですね、感情論の問題であればこの5年というものでうまくいくのかどうかは分かりませんが、そこに対して効果的に地元の中でもきちっと話し合っているという算段というのができるといいなというふうに思います。

○久保田委員長　ありがとうございました。よろしく願いいたします。ほか、ございますか。

朝日先生、どうぞ。

○朝日委員　ありがとうございます。

確認なのですが、バックデータのほうを見せていただいているのですが、この地すべり対策の必要性は非常に大きいものがあるかと思うのですが、この便益のカウントが同じ防災事業でも治水と違って、その他間接被害というのを入れるというところをカウントしているというところが大きいと思うのですが、額としても非常に大きくなっている。多分土地柄、なかなか人口が多いところでやるようなことではないので、資産とか、そういった形の評価の特性というか、そういう形になっていると思うのですが、バックデータのほうの被害として何を入れるかというところの交通途絶被害、あるいは発電所の被害、この辺りの被害の種類はこのマニュアルの中で指定されているものなののでしょうかということと、その中でどういうチョイスの仕方をしているのでしょうか。例えば発電所であれば公共ではないという資産の中で、上にあるような一般資産被害額というのには入らないものなののでしょうかという、ちょっと細かいところを聞きたいのが一つです。

あとは、その示し方のお話なのですが、例えば 12 ページのところは、道路のときのよ

うにカウントできない、参考でカウントしましたというようなものとか、その他に発生し得る便益というのか、発生するけれども、計算はしていない便益みたいなところの表示の仕方というのは、あまりなじまないものなのではないでしょうかというところがお聞きしたいところです。

○久保田委員長 いかがでしょうか。2点、いただいたと思いますけども。

○事務局 御質問いただいたことの確認にもなるかと思うのですが、まずはそのバックデータに示されている※1とか、その他の間接被害の例示されているものに対して、どういう考えで選択されているのかといった内容でよろしいでしょうか。

こちらについては基本的にマニュアル等に沿ってという形にはなるのですが、ただ、マニュアルも一般的な話になりますので、今回の譲原地すべりの被害を被ることが想定される、発電所ですとか交通網にも概要のところでお説明させていただいたとおり当然影響がありますので、それを地すべり対策事業を完成させることによって、被害をなくすことができると、そういうものは便益に見込むという、そういった考え方の整理をさせていただいております。

また、人的被害に関しても、この精神的損害額というのは実際に命に関わるような事案に対しまして、元となるのは、公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針というものがあるのですが、そちらにおいてそういった、元はアンケート調査がベースになっているというふうに伺っているのですが、端的に言うと、自分が死ぬというふうになったときに幾らまで払えますかということに対し、それが1人当たり6.01億円というふうに基準になっておりまして、そちらを適用させていただいているという形になります。

○久保田委員長 ありがとうございます。ほか、ございますか。

鈴木先生、どうぞ。

○鈴木委員 すみません、先ほど横山先生の御意見に絡む話なのですが、これは今現状だと用地制約、効率を下げながらもやるということなのですが、これ、話合いが終わるまでストップしちゃうというのはあり得ないのですか。5年でできるか分からないという横山先生の御意見もごもっともだと思いますし、すごく制約がかかって効率が悪いながらもちょこちょこ進めるのであれば、いっそのこと、もう止めてしまつて事業費をゼロにして、話が終わってからやりますという再スタートは、こういうのは切れないものなのではないでしょうか。

○久保田委員長 いかがでしょうか。

○事務局　やはり防災に関する事業ですので、我々とすれば少しでも早く安全率を上げた
いという思いが強くなります。代替手段を使ったりしてとにかく地下水位を下げて安全率
を上げるというのが地すべり対策の目的なので、今考えている場所を少しずらすとか、既
設の道路の脇にできないだろうかとか、そういう設計の見直しを行いながら事業を進めて
いくべきだろうというふうに考えてございます。

○鈴木委員　9ページ目に、現状施工済みのものとそうでないものの絵がありますけれど
も、結構多くのところで終わっていて、一番終わっていないのはA-2、A-3地区だと思
いますけれども、ここまでフルにできないと防御できないというものじゃないですよ。確
率の問題ではあるのですけど。そういう意味では、残りA-2、A-3は問題があるか
もしれませんが、ほかの多くはもうほぼほぼ完成し、残りは、少しの状況。であれば、
もうA-2、A-3だけは少しずつ進めるにしても、中途半端に残っているところは手
を出さずに止めてしまうほうが効率的という考えはないのでしょうか。

○事務局　地すべりについての技術的な話になるのですが、例えば末端のブロック、
小さいブロックであっても、それが抜け落ちることによって、地すべり全体のバランスが
崩れる場合もあります。小ブロックが一つ抜け落ちることによって周辺のブロックが引
張られるとか、そういったこともありますので、やはり全体としての安全率を高める必要
があると考えております。

○鈴木委員　それは、でも100%できたから100%守れますではないですよ、こういう
ものは。だから、それはそういう想定でやるという、終わりまで持っていくというのは分
かりますけど、終わりまでできたところで、「本当に災害は起きませんか」といわれたら起
きますよね、恐らくは。

ですので、事業を最後まで持っていくという意思はすごく分かるのですが、そのために
時間もお金も増し増しでかかってくるというのはやっぱりちょっとおかしいというか、考
え直すという、ちょっとでも進めたいというのは分かるのですが、そこはちょっと違
うんじゃないかなと個人的には思います。意見です。

○事務局　御意見をありがとうございます。

おっしゃられるとおり、今計算している外力以上のものが来たときには、災害が起こ
ってしまうのじゃないかというところはございますけども、今回こちらで対象としている区
域の外力に対しまして、今必要な施設規模というものを算定させていただいて、7ペー
ジ目にあるような形で絵のほうを描かせていただいております。

砂防事業の今回のこの地すべり対策工の終わりといましては、やはり造ったものに対して、計画的に必要な安全度が確保できているかというところを確認しながら事業のほうを進めさせていただいておりまして、資料の 12 ページ目の※ですかね、ブロックごとの抑制工の効果判定の結果を踏まえまして、必要に応じて、必要な施工量というものも確認していきたいというふうに考えているところでございます。

○鈴木委員 であれば、延長はせずに、ちゃんといつまでにやるというふうに宣言しているのであれば、本来はそこまでにやらなきゃいけないわけですよね。だから、延長した分は、住民の方々の安全が確保できないと、そういうことですよね。

なので、それはちょっと矛盾するんじゃないかなという気はしていました。そもそもは 10 年度で終わりにするはずなのに、5 年延長するということは、今の御意見からすると、5 年間、市民の方々に危険をさらすということですよね。違うのですかね。

○事務局 計画安全率はその期間確保できていないというところではおっしゃられているとおりますけども、我々としては、用地の調整状況はございますけども、今回、計画の線形とかを見直すことによって 5 年間できちんとその安全度が確保できるような手順等を検討させていただいて、事業期間の延伸をお願い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。

○久保田委員長 よろしいですか。ありがとうございます。

それでは、原委員、どうぞ。

○原委員 御説明をありがとうございます。

今の用地の調整状況について御教示いただきたいのですけれども、実際には地権者の一人一人といいますか、一戸一戸に対して協議をされているのかと思いますが、例えば集落であるとか、そういう地元の住民団体との協議というものこういう場合にあるのか。全体としては、その計画の推進がやはり住民の利益につながると思うのですけれども、そういう集団的な対応というのものもあるのかどうか教えていただけますでしょうか。

○事務局 住民団体ということで、地元で会がありまして、毎年、住民説明会をやっております。

補足の説明をさせていただきますと、今、おそらく用地を交渉するに当たって、地権者との関係をいろんな委員の方々から御指摘いただいているというふうに思います。

我々も、当然ですけど、公共事業をやるに当たって地元丁寧に御説明するというスタンスでこれまでも臨んでいたというところでございますけれども、やり方を今回しっかり

変えていこうということでございます。何かというと、例えば用地の関係で難しい場所については、それ以外の場所で対策を行うといった工事のやり方自体の見直しを行うということをやっけていこうというふうにしております。その意味では、本当に地元の調整が難しいところが明確になっているので、そこさえうまくかわせば工事は一気に進められるのではないかと、その意味で5年の延伸ということとさせていただいているということでございます。

他方で、すばっとこの工事を止めるかどうかという議論もあったかと思います。そちらのほうに関しましては、やはりこの下流にもいろいろな大きな資産、人命があるところがあるので、防災事業では止めるべきではないと思いますし、この地区全体のことを考えても、なかなか話が折り合わないところをうまく外しながら事業のほうはしっかり進めていく、そんな進め方をするということなのかなというふうに思っています。

先ほど、現場の中身をいろいろ御説明しておりますが、ポイントは何かというと、やっぱりなかなか用地の関係で難しい場所があるけれども、そこをうまくかわしながら地元説明をしながら事業を進めているというのが現状ではないかな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。よろしいですかね。

○原委員 はい。

○久保田委員長 必要性は非常に高いというのは、皆さん、よく御理解いただいていると思います。

それでは、お諮りします。本案件については継続という判断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、継続というふうに判断させていただきます。ありがとうございました。

○横山委員 すみません。

○久保田委員長 どうぞ。

○横山委員 継続でいいのですけども、ちゃんと進まなかった場合、また5年延長ということになるわけですし、そういう最悪の場合はどうするのでしょうかという議論は必要ないのですか。

○久保田委員長 どうぞ。

○事務局 御説明のときにうまくお伝えできていなくて申し訳なかったのですが、今回の見直しにおきまして、今後5年の延伸が生じてはいるのですが、その中で下段の括弧書き、施工位置の変更等によって難しい土地は避ける形で、効率という意味では、理想的な効率からは若干落ちてしまうのですが、ただ、多少回り道をしてでも、そういった難しい土地は避けるような計画も検討することで事業は着実に進めていきたいというふうに考えてございます。

○久保田委員長 よろしいですか。

○横山委員 分かりました。

○久保田委員長 それでは、ありがとうございました。どうぞ。

○若井委員 若井ですけど、横山先生とか鈴木先生の御意見は非常に貴重で、私も賛成です。

その上で、多分、今の議論は対策を実際に打つための用地の話とか、地権者との対人関係の話にどうやら終始してしまったので、ちょっと技術的に追加のコメントを最後にさせていただきます。

ほかの道路事業とか一般の計画事業の性格と基本的には違うのは、これは防災事業なので、先ほど来、先生方が御指摘されているように、どこまでいっても残余のリスクというのはゼロにならないのだけでも、一般的に国民がこのくらいの残余のリスクだけは受け入れると言っているレベルまで国がある種の約束をして投資をしていくという中での防災事業という点をやっぱり忘れちゃいけない。

もう一つは、ほかの事業と違って、関東地整は譲原しか直轄地すべりはありませんけども、ほかの直轄地すべりを含めて、基本的には外力と、あと効果評価が、その都度やってみないと、ある程度分からない、不確実性を伴っているというのが地すべり対策事業の非常に大きな性格だと思うので、あえてこれからその進捗の中で私たちが注意していかなくちゃいけないのは、今後、今のある種の合意の下で進められた計画の中で、さらに私たちが想定されなかった例えば気候変動による影響であるとか、もくろみどおりに計画を打ったんだけど、その対策の効果が十分に発揮されなかった時の手当の必要性の有無とか、そういう技術的なところの議論を、今まで先生方が御指摘された意見に加えて、一緒に事務所のほうでは十分に見ていってほし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。若井先生おっしゃるとおり、事業の進捗に加えて、これから外力が変わるところについてもどう考えるか、これも大切な点だと思います。しっ

かり議論していきたいというふうに思います。

○久保田委員長 ぜひ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、継続という御判断をいただいたというふうに思いますので、本案件は以上とさせていただきます。ありがとうございました。

では、審議案件は以上でございますので、進行を事務局にお返しします。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。

■報告

- ・小貝川直轄河川改修事業
 - ・荒川直轄河川改修事業
 - ・利根川総合水系環境整備事業（利根川・江戸川環境整備）
 - ・利根川総合水系環境整備事業（鬼怒川環境整備）
 - ・利根川総合水系環境整備事業（小貝川環境整備）
 - ・荒川総合水系環境整備事業
- （上記について、事務局から資料により説明）

○司会 それでは、報告させていただきました6事業について御質問等がありましたらよろしくお願いいたします。

朝日委員、お願いします。

○朝日委員 御説明をありがとうございました。

個々のものではないのですが、ちょっと教えていただきたいのですが、この環境整備事業について、河川整備計画の中で自然再生に関する定量目標が導入されていると思うのですが、それを計画上フォローアップする場合は各事業でというふうにお聞きしているところなのですが、これは、要は整備計画上、定量目標が立てられたようなところは、例えばこの環境整備事業の中で計画があるものについては、ここの場で評価・報告をされていくというものになるのでしょうか。

というのは、例えば費用便益分析であったり、ここで使われているようなマニュアル上は共通のものを使うことになっていて、個々の河川整備計画に対応するものという形にはなっていないような気がするのですが、その扱いというのはどういうふうになってくるの

でしょうか。

○事務局 御質問をありがとうございます。

今、水系ごとに段階的に河川環境の定量目標の設定を順次行っている状況になります。今後、定量目標で定めたものについては、様々な事業のやり方があると思います。基本は改修事業でやっていくことになると思います。ただ、改修で拾えない部分が定量目標を設定した区間に出てくる可能性があります。そちらについては、この環境整備事業の自然再生事業などを活用して整備をするということも念頭に置いています。その場合は、環境事業で評価をさせていただくこととなります。

○朝日委員 事業が分かれているのですね。だから、ここに載ってくるのはおっしゃったとおりなのがよく分かりました。ありがとうございます。

○司会 ありがとうございます。

ほかに何かございますか。よろしいでしょうか。

〔「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。

その他ですが、何かございますでしょうか。よろしいでしょうか。

〔「なし」という声あり〕

○司会 それでは、以上をもちまして、令和7年度第5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いただき、誠にありがとうございました。

閉 会