

# 令和 7 年度 第 6 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 20 号 日野バイパス（延伸）、日野バイパス（延伸）Ⅱ期、八王子南バイパス
- ・一般国道 20 号 下諏訪岡谷バイパス、諏訪バイパス、坂室バイパス
- ・横浜港南本牧～山下ふ頭地区臨港道路整備事業

（上記について、事務局から資料により説明）

○久保田委員長 ありがとうございます。7 件、一括審議案件の御説明をいただきました。それでは、委員の皆様、どの件でも結構です。何か御質問、御意見がありましたら、お願いいたします。

清水委員、どうぞ。

○清水委員 ありがとうございます。御説明ありがとうございました。2 点、確認と質問がございます。

まず、国道 20 号 日野バイパス（延伸）、日野バイパス（延伸）Ⅱ期、八王子南バイパスのところですが、日野バイパス（延伸）Ⅱ期のところの用地取得率が、ほかと比べてかなり低い数値だと思うのですが、一方で 3 事業が一体で完成するのが令和 14 年と書いてあったと思います。このため、完成年度に影響が出てこないか、少し心配になったのが 1 点です。

それから 2 点目は、山下ふ頭の道路整備事業のところ、既に供用が始まっているⅠ期の道路について、今後決まってくる山下ふ頭の事業計画等々によって、もともと供用済みになっているこのⅠ期の区間の道路の効果というのが、何か弱まったりしないのかなというのが少し感じたので、ここについても改めて確認です。

以上 2 点です。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。では、道路のほうからお願いします。

○事務局 御質問のございました日野バイパス（延伸）Ⅱ期の用地の件ですけれども、まず、事業化年度が他の事業より少し遅いため、用地取得率が低い状況です。また当該区間は、国が直接買収する区間と日野市の区画整理事業を一緒に実施する区間がありますが、国が直接買収する区間につきましては、今年度、設計・用地説明会を行っており、既に用地買収の手続に入っておりますので、極力遅れないように事業を進めている状況です。

○清水委員 ありがとうございます。

それは、完成年度への影響は及ぼしにくいという理解でよろしいですか。

○事務局 影響を及ぼさないように、我々も事業を一生懸命進めていきたいと考えています。

○清水委員 了解しました。ありがとうございます。

○事務局 臨港道路についての御質問に御回答します。

図上では赤い線で示している供用済みのⅠ期区間において、青いところが接続ランプになっていまして、南本牧ふ頭から首都高の湾岸線がつながっている形になっており、南本牧ふ頭へのアクセス向上には、現状で既に機能している状況です。こちらのところについては、山下埠頭の計画がどのような形になろうとも、整備中の新本牧ふ頭や本牧ふ頭とはつなげる形を考えておりますので、将来的にふ頭の円滑なコンテナ物流の実現などに貢献できます。また、現時点においても機能が発揮されているところですので、その必要性については何ら変わることはないかと考えております。

○清水委員 分かりました。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。ほか、どうでしょうか。

二村委員、どうぞ。

○二村委員 御説明ありがとうございました。

1点目は、4ページ目に労務単価等、様々な単価が上がっていますという御説明があったのですが、鋼材だけ大きく下がっています。これについて、この傾向がこの先も続きそうかどうか、要は、この値下がりの要因に関して何か御存じのことがあれば教えていただきたい。

2点目は、臨港道路のほうなのですけれども、カジノの計画が撤回されましたということで、要は、山下ふ頭に近いところの計画に関しては、今後の土地利用の状況によっては計画の大幅変更もあるという理解でよろしいのでしょうか。確認させてください。お願いいたします。

○久保田委員長 では、道路のほうからお願いします。

○事務局 御質問ありがとうございます。

鋼材単価は需要の関係等で下がっていると推察されますが、今後の動向について予測することは難しいと考えています。

○事務局 臨港道路につきましては、山下ふ頭方面へのアクセス道路となっておりますので、こちら、現計画はないのですけれども、港湾管理者が横浜市であって、このプランをつくっているのも横浜市ということになりますので、そちらとの調整を経て、しかるべき形にすることは必然かなというふうに考えております。

○久保田委員長 よろしいでしょうか。ありがとうございました。

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。御説明のあった7件の一括審議案件については、いずれも継続ということに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。ありがとうございました。

#### ■再評価案件（重点審議案件）

- ・一般国道18号 長野東バイパス

（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。

それでは、御質問、御意見がありましたら、お願いいたします。

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。

2点お伺いしたいのですが、一つは6分時間短縮しましたという説明をしていただい

と思いますが、バイパスが整備されたけど、元の国道18号現道もまだまだ渋滞が残っているときの時間短縮効果について、地点間で6分早く行けるようになったことは確かだと思うのですが、代替道路の混雑解消の便益と、どのように識別ができるのか、また、どのように整理されているのか確認させていただきたいです。

それから、もう一つはこの事業だけではないのですが、用地取得ができていないところをボーリングしてみたら液状化判定がされた件について如何ともし難いと思います。地質・地盤リスクに関してガイドラインのようなものがあるかと思うのですが、運用として、義務的にこういう事業のときに適用されるものなのか、あるいは、こういったコスト縮減といいますか、コストをできるだけ予測可能であるか、減らせるかという観点で見たときに、地盤・地質リスクの精査をするということ、要はガイドラインに書いてあるようなことは有効かどうかお聞きできればと思います。

○久保田委員長 2点、お願いします。

○事務局 ありがとうございます。

B/Cは、周辺の道路ネットワークを含めて算出しておりますので、現道の所要時間の短縮効果もB/CのBに含まれています。

○朝日委員 分かりました。ありがとうございます。

そうすると、ネットワークで6分短縮しましたということで計算していて、別途、代替道路のほうの渋滞が短くなったところも含めて6分、例えば現道18号を通った場合、現道18号を使っている人も早く行けるようになった部分というのが入っている形になるのですか。

○事務局 今の御質問につきましては、資料の右下5ページ目の、所要時間の短縮というところを御覧いただくような形かと思いますが、柳原北交差点から大塚南交差点まで実際にその路線を使ったとき、今まで国道18号の現道を通っていた車の所要時間が25分掛かっていましたが、バイパスの暫定2車線開通により、バイパスと県道を使うことによって19分で行けましたという内容であり、現道自体の所要時間の短縮を示したものではありません。事業完了による現道自体の所要時間の短縮効果はB/CのBに含まれています。

○朝日委員 分かりました。代替道路の混雑分は、何か別途外部の便益としてあるのかなというのがちょっと分からなくなったのですが、分かりました。ここで計算されていることはよく分かりました。ありがとうございます。

○事務局 もう一つの、地盤の液状化対策が必要となった中でのガイドラインの話でござ

いますが、こちらの事業につきましては、事業化年度が若干古く、ガイドラインの考え方がまだしっかり明確になる前でありました。こちらについては地下横断函渠が計画上、残り3か所ございますので、今後については先ほどの御指摘にありますようなガイドラインを参照しながら、適切に設計を進めていきたいと考えております。

○朝日委員 分かりました。ありがとうございます。

それが今後できることは望ましいことかと思うのですが、それをして、良い工法やタイミングを選択できたとしても、リスクを分析するような形にはなっていないという意味では、コストが振れる不確実性に対しての影響ということであると、何か改善されるものなのでしょうか。

○事務局 ありがとうございます。

リスクをいかに、あらかじめ考慮した上でやっていくべきなのではないかという御指摘だと思いますが、まさにそのとおりだと思います。そうした中で、私たちも様々な事業箇所、この地盤条件に対する考え方が当初の段階で見えない部分があったのではないかと、御指摘もいただいておりますので、様々な知見を踏まえて、先ほどいただいたガイドラインも一つでありますし、もしくは地盤の捉え方とか、そういったところでどういう対応が必要なのかも含めて、様々な知見を踏まえて設計のほうに取り組んでいきたいと思っておりますので、我々も今、進化しながらやっていきたいというふうに考えております。

○朝日委員 分かりました。ありがとうございます。多分、減っていくのだろうと思いました。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。ほかにございますか。よろしいですか。

〔「なし」という声あり〕

○久保田委員長 では、お諮りしてよろしいでしょうか。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、本案件につきまして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）

・横浜港南本牧ふ頭地区国際海上コンテナ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　ありがとうございました。

それでは、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、どうぞ。

○若井委員　どうもありがとうございました。

確認なのですが、便益の算出根拠として幾つか具体的に御説明いただいて、立場としては、荷さばき地の整備がまだ未整備なだけで、岸壁自体は基本的にはもう立ち上がっているということであるけれども、岸壁だけがそこにあるだけだと、やっぱり滞船の問題もあるし、トランシップの回避、便益が十分に発揮されているとは言えないので、その整備が全て済んだ段階で期待される便益が現在積み上げられているという雰囲気なのか、あるいはもう既に、便益自体はもう、期待されるものはほとんど発揮されているのだけど、残りの当初計画に従った最後の積み残しをやらなければいけないからという形で、実際これ、B／Cを出した時期自体が、前回が本当にバースが立ち上がった直後ぐらいにやられているので、その間、ある程度C O V I Dとかを含めて時間が経過した現在、ほぼ投資効果というのも期待される状態にはあるのだけどもという形で、今回の令和7年度のB／Cが出ているのか、前回と今回の数字しか載ってないから分からないですけど、このBが発生した段階というのは、立場としてはどこが、このBが満額に積み上がった段階という理解になるのですかね。

○事務局　ありがとうございます。

需要評価としては、現時点での需要だけで計算するというものではなくて、供用期間における将来の伸びも含めて考えていくという計算になっております。一方で、南本牧ふ頭は、現状、過去から見て貨物が増えている状況にありますので、そういったことを踏まえて前回よりも数字が上がっているということとなっております。実際に、さっきのグラフにありましたとおり、非常に上がっているということになりますので、今回の荷さばき地はどういうふうな位置づけになるのかということになるのですけれども、基本的には、この施設の肝は18mの岸壁にありますので、これがあることによって、さっき申し上げたよう

な、どこかの外国の港に荷物を取られてしまうというような状況は回避しております。一方で、貨物量自体が伸びておりますので、この場合、もう少し荷さばき地を広げることによって、貨物をきちんと取り扱うことができ、さらなる便益を上積みすることができるという状況にあります。

○若井委員 よく分かりました。私も賛成です。どこからどこまでが、皆便益としてもう既に発生しているかどうかというのは、これはもうなかなか定量化するのは難しいと思うのですが、荷さばき地が岸壁の機能を発揮させる一つの鍵になっているという、そういう認識の下で最後の整備をやるべきであると、こんな話だというふうに理解しました。

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。ほかにございますか。

後藤委員、お願いします。

○後藤委員 御説明ありがとうございます。

費用便益計算における稼働率の考え方について、一点お伺いしたいと思います。

横浜港の状況については詳しく存じ上げておりませんが、過去に別の港湾を訪問し、ヒアリング調査を行った際、大きな需要を見込んで設備を整えたけれども、港湾労働者との調整がうまくいかず、結果としてせっかく整えた設備を十分に活用できていないというお話を伺いました。その港湾では、予想した投資効果が顕在化しないという問題を抱えているとのことでした。そのようなことが横浜港で生じているのかという点について、ご教示いただければと思います。よろしくお願いいたします。

○事務局 御質問ありがとうございます。

現状においての将来の数字とかを考えると、現状と同等のレベルで推移した結果としてどうなるかというふうな感じでやっていますので、予想した投資効果が発現しないというようなことは生じないのではないかと思います。現状は、その辺りについて、横浜港、きちんと荷役が進められることによって、日本第二位、あるいは長距離の貨物が取り扱われて、首都圏を支えているのかなというふうに考えております。

○後藤委員 どうもありがとうございます。

たしか前回、港湾のところで、働き方改革の影響というのがお話に出てきたかなというふうに思いますので、そこら辺も考慮した上でというようなことですね。

○久保田委員長 はい、ということだそうです。よろしいですか。ありがとうございました。

ほか、ございますか。二村委員、どうぞ。

○二村委員 御説明ありがとうございました。

非常に重要な、今、18mの岸壁を使えるのは南本牧だけなので、日本にとって非常に大切な岸壁だと思うのですが、砂などがたまってくると、18mがだんだん浅くなってきますよね。このメンテナンスというのは、やはり地整サイドで計画を立ててなさっているものなのですか。興味本位な質問で大変恐縮なのですが、よろしくお願いいたします。

○事務局 はい。幸いにして、このところは、ほかの幾つかの港で見られるような流入河川、流れ込む河川がなくて、埋立地のかなり深いところに造っていますので、埋まるという感じではないのですが、それでも、時間が経てば浅くなることもあるかもしれません。そうした際に必要となる維持浚渫と呼ばれる管理行為は、基本的には港湾管理者である横浜市のほうで行っていただく形になっております。それが日本の制度という形に今はなっております。

○二村委員 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。ほか、ございますでしょうか。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、全員一致でございますので、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。

以上をもちまして、本日の審議案件は全て終わりましたので、今後の進行は事務局のほうにお任せします。よろしくお願いいたします。

○司会 久保田委員長、どうもありがとうございました。

## ■報告



- ・那珂川直轄河川改修事業
- ・久慈川直轄河川改修事業
- ・富士川直轄河川改修事業
- ・渡良瀬川上流特定構造物改築事業（中橋）

○司会 ありがとうございます。ただいま報告させていただきました4事業について、御質問等がございましたらお願いします。

朝日委員、お願いします。

○朝日委員 御説明ありがとうございました。

参考までに教えていただきたいのですが、この気候変動による富士川の便益は、なかなか見たことがない大きな便益で、大事だなと思うのですが、この気候変動の予測をすると、今後、多くの河川の計画規模が、こういった形で被害が大きくなって、守られる資産も大きいという方向性になっていくのかという点が一つ。二つ目は、気候変動の降雨の予測のシナリオであったり、降雨の予測の分布をどう取るかということで、結構、不確実性も大きくなると思うのですが、そこを、予測であったり、あるいはその事業評価上どう扱うかというところで、今までの降雨と同じような不確実性の考え方でいいのか、それとも、もう少し不確実性が大きくなっているということを踏まえた考え方をしたほうがいいのかというところに関して、何か現状であれば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。

一つ目の気候変動を踏まえた河川整備計画において便益を確認していくと、このように大きくなっていくのかというところですが、やはり傾向としては、川の中を流れていく洪水の流量が大きくなるため、氾濫したときに被害が出るエリアが今のものよりも大きくなり、対象とする便益と、新たに整備するメニューが、それぞれ新しく入ってくることとなりますので、基本的な傾向としては大きくなっていくのではないかなと。ただ、河川整備計画を変更して事業再評価を行う河川は、関東でもこれが一つ目でありまして、ほかの地方においても、かなり便益が大きくなっているものも、数は多くないですが、事例はありますので、基本的には、傾向としては大きくなっていくのではないかと考えているところでございます。

もう一つの、降雨予測のシナリオの不確実性のところですが、そこは我々の計画を

つくる段階でもかなり議論はあるところでございまして、我々の対象とする降雨規模をどのような規模にするのが今後の予測の中で正しいのかにつきましては、幾つかのパターンでシミュレーション分けをさせていただいて、ある程度、幅値を持って、このぐらい伸びたときとか、逆にあまり伸びなかったときなどの幾つかのパターン分けをさせていただいて、その幅値の中で予測としてある程度確実性が高いようなところを対象の降雨として設定させていただいて、新しい河川整備計画の中で、我々が今後整備を行っていく上で対象としなければならない雨の規模というものを決めさせていただいているので、その規模をもって整備メニューを貼り付けさせていただいて、仮に氾濫したときの氾濫ボリューム等を計算させていただいております。事業評価の中でその不確実性を再度確認するといった検討は行っていないと思います。

○朝日委員 分かりました。ありがとうございます。

○司会 ありがとうございます。そのほか、あればお願いします。

○若井委員 よろしいでしょうか。

○司会 それでは、若井委員、お願いします。

○若井委員 どうもありがとうございました。

報告なので、参考までにお聞かせいただきたいのですが、渡良瀬川上流の、非常に目的もよく分かりますし、必要性も理解できます。参考までに、河川管理者としては、要するに、流下能力の1点に尽きるというのは非常にもう分かりやすいと思うのですね。こういうときのB/Cを積み上げるときの、県と市と一緒に事業を立ち上げて、全体事業化しているというときのBの積み上げなのですけども、先方はもう道路事業1本で、これはもう道路の老朽化というところだけで架け替えの動機づけをして、そこでB/Cを、向こうは向こうで県内の側では論理づけをし、こちら側は流下能力という1点だけで、その堤防の嵩上げによって得られるBという感じで、二つがきれいにすみ分けられているのか、あるいは、双方で何かBを案分して分け合っているイメージになっているのか、洪水に対してのリスク管理へのBの取り扱われ方が、国と地方とで、何がどんなふうになっているのか、分かる範囲内で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。

こちら、共同事業になるのですけども、河川におけるBとCの考え方については、あくまでその治水事業に係る分だけで算出しており、要は、便益の部分はここの改修を行うことによって氾濫が起きなくなった被害額の部分をBとして計上させていただいております。

一方で、自治体では、治水安全度というよりは橋梁架け替えによる利便性等をBとして算出させていただいておりまして、費用については橋梁架け替えに伴う面積案分で負担しており、今の橋梁にプラスとなる、人道橋、人が通る歩道の部分等の、自治体による機能アップ部分の便益とコストについては、自治体の便益と事業費とし、すみ分けをさせていただいております。

○若井委員 分かりました。双方にとって不都合がないのであれば結構だと思います。ありがとうございました。

○司会 どうもありがとうございます。ほかにありますでしょうか。

後藤委員、お願いします。

○後藤委員 ありがとうございます。

私からは、那珂川直轄河川改修事業について、いくつか教えていただければと思います。先ほどの御質問とも関連する内容です。この那珂川の洪水については、実は資料にある茨城県水戸市渡里は、今私がいる茨城大学水戸キャンパスのすぐ近くで発生しましたので、住宅が水没するなどの被害を、私自身も非常によく覚えています。そのため、本改修事業は非常に重要であり、同規模の洪水被害の防止あるいは軽減を図るという観点から、ぜひ着実に進めていただきたいと考えております。一方で、当時の洪水対応を振り返ると、たしか、国管理区間と県管理区間、あるいは複数の支流との間で、管理や調整が必ずしも十分ではなく、その結果として情報発信にも混乱が生じたという指摘があったと記憶しています。このような管理主体の違いによる調整不足が、被害の拡大や状況把握の遅れにつながったのではないかと、という声を地元で耳にしてきました。そこでお伺いしたいのは、本事業における便益算定についてです。国が管理しきれない部分との調整がなされていないと、想定している便益が出ないこともあるのではないかと思いますので、その辺りはどうなっているのでしょうか。

○事務局 ありがとうございます。

今の御質問としては、この便益の部分に、国が管理しているところ以外の部分も入ってきているようなものがあるのかというような趣旨でございましょうか。

○後藤委員 そうですね。結局この洪水の被害が大きくなった一因として、必ずしも正確な把握ではありませんが、地元での聞き取りなどを通じて、国管理区間以外の支流や県管理区間との間で、必ずしも全体を見通した管理や調整が十分ではなかったのではないかと、その結果、被害状況の把握が遅れた、あるいは、別の対応の可能性があったのではないかと、

といった指摘を耳にしております。そこでお伺いしたいのは、今回の本事業による整備によって、当時と同規模の降雨があった場合でも、国管理区間のみならず、県管理区間や支流も含めた流域全体として被害を十分に防止・軽減できるものと想定しているのか、という点です。また、仮にほかの自治体との連携が前提となるのであれば、そうした調整が行われることを前提に便益計算がなされているのかについて、ご教示いただければと思います。

○事務局 ありがとうございます。

そういう意味では、今回のこのB／Cの算出においては、あくまでもその直轄河川改修事業における部分の便益とコストのほうを計上させていただいておりまして、御質問の中で御指摘いただいた、国の改修によって直轄区間については安全度が上がることに加えて、支川部分の安全度に寄与するのではないかとといった部分の便益については、今回は計上していないこととなります。

ただ、お話の中でいただいたように、支川、いわゆる国管理部分と県管理部分がつながっている部分が多数ございますので、事業を進めていくに当たっては、県管理者とも密に調整を行いながら、そこが国だから、県だからということではなく、流域全体の安全度が向上する整備を進めるように、関係者の方々とも調整を図りながら進めさせていただいているところでございます。

○後藤委員 どうもありがとうございます。

○司会 ありがとうございます。

ほかにございますでしょうか。よろしいですかね。

〔「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、委員長に御確認いただいた後、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、よろしくお願いします。

次に、5のその他ですが、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 ありがとうございます。

それでは、以上をもちまして、令和7年度の事業評価監視委員会にて予定しておりました審議は全て終了いたしました。それでは、以上をもちまして、令和7年度第6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。本日は御審議、誠にありがとうございました。

閉 会