

令和 8 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（東金茂原道路）
- ・一般国道 468 号首都圏中央連絡自動車道（茂原～木更津）
- ・一般国道 51 号大栄拡幅
- ・一般国道 18 号坂城更埴バイパス（延伸）
- ・一般国道 18 号坂城更埴バイパス（坂城町区間）

（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。ただいま御説明いただきました一括案件につきまして、何か気になるところ、御質問、御意見などがありましたら、挙手の上、御発言をいただきたいと思います。いかがでしょうか。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。今御説明いただいた一括審議案件は、いずれも事業継続でよろしいと考えておりますが、意見と質問が 1 点ございます。

これだけ災害が頻発あるいは激甚化しているので、今後ますます、インフラ整備というのは非常に重要なことと思っております。ぜひそういった観点も含めて、引き続き対応していただければと思っております。

質問は、大栄拡幅のコスト縮減のところですか。なるべく費用がかからないように、こういう取組は当然必要だと思っておりますが、このスリット側溝の見直しによって、メンテナンスが面倒になることは生じないでしょうか。以上でございます。

○久保田委員長

ありがとうございます。御意見については、全く同感でございます。

では、御質問につきまして、お答えいただけますでしょうか。

○事務局

事務局から回答させていただきます。1点目は、ありがとうございます。

2点目、スリット構造につきましてですが、特にメンテナンスについて苦勞するという事例は、これまで出てきてございませんので、引き続き採用していきたいと思っております。以上でございます。

○清水委員

承知しました。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、御説明いただきました一括案件につきましては、全て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。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 51 号潮来バイパス

（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、御意見、御質問をいただきたいと思います。

堤委員、お願いいたします。

○堤委員

丁寧な御説明をありがとうございました。

自動車交通の改善効果を中心に丁寧に説明されていたと思いますが、一方で、地域社会の持続性を考えますと、交通弱者の移動権の保障というものも重要な視点になると考えます。

特に潮来市は、たしか高齢化率が 35%を超えていたと思いますので、高齢化が進んだ地域になります。こうした地域特性も踏まえますと、バイパス整備が高齢者の移動手段にどのような影響を及ぼしていくのかについても、今後は評価項目の一つとしてお考えいただければと感じました。

高齢者の移動行動というのは、地域社会、地域コミュニティの維持にも深く関わると思っていますので、その地域の特性に応じた点というものを道路整備の社会的効果として位置づけていただけますと、より総合的でバランスの取れた評価になると感じました。

コメント、以上になります。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した。いかがでしょうか。

○事務局

御意見、ありがとうございます。

バイパス整備によって、効果が波及していくと思っております。整備効果は金銭換算できないかもしれませんが、そういった皆様の声を、こういった場面で、できるだけ吸い上げて紹介していくというやり方もあるかなと思っておりますので、そういった声も集めていく努力を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した。今後の日本社会を考えると、非常に重要な視点だと思いますので、今後ともよろしく願いいたします。

ほか、いかがでしょうか。じゃあ、後藤委員からお願いします。

○後藤委員

丁寧に御説明していただき、どうもありがとうございます。

御提案については、異議ございません。

5 ページの交通状況についてですが、国道 51 号は、この写真にあるように 1 車線で渋滞が発生しますと、公共交通機関が必ずしも十分に発達しているとは言えない地域であ

ることも相まって、日常生活に大きな支障が生じます。もちろん産業活動においても同様です。

5 ページにお示しいただいた旅行速度については、赤色で示されている区間が比較的少ないという印象を受けるかもしれません。しかし、国道で 30 km 未満の速度で走行しなければいけないということは、かなりのストレスになります。その意味でも、このような交通状況を改善していただくことは大変重要だと思います。

費用便益計算については、先ほど清水委員と堤委員から、ここの道路の費用対便益計算において勘案されていない要素についても重要ではないかというお話がございました。私からも、特に、後ほど河川について御報告いただくとありますが、河川事業との比較という観点からみると、道路の場合には、走行時間の便益や走行経費の便益などを計算しやすいということもあり、河川事業よりもかなり堅実な見積りがマニュアル化されているものと思います。

一方で、そこには十分に反映されない防災・減災の便益も、しっかりと存在するのではないかと思います。そうした点も含めて、今後どのような要素を評価に取り入れることができるのかについて、今後計画的に検討していただけると、大変よろしいのではないかと思います。

以上でございます。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。評価の方法自体についてのコメントをいただきましたけど、いかがでしょうか。

○事務局

ありがとうございます。防災・減災についても、もちろんバイパス整備は資するというか、効果はあると思っています。そういった観点もうまく説明できるようにしていきたいと思っております。よろしくお願いします。

○久保田委員長

本当に今後の課題だと思いますね。よろしくお願いします。

では、二村委員、どうぞ。

○二村委員

ありがとうございます。鹿島港からの物量、非常に多いと思います。それで、鹿島港は国際バルク戦略港湾で非常に重要な拠点港湾でもございます。高速道路のネットワーク

は、ある程度概成しているものと思いますけれども、このような形で国道が、要は地域の幹線としての位置づけ、非常に重要だと思いますので、今回の事業、継続してできるだけ早く完成することが望ましいのではないかと思った次第です。以上です。

○事務局

早期供用を目指し、しっかり取り組んでまいりたいと思います。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した。ほか、ございますか。じゃあ、若井委員、どうぞ。

○若井委員

若井です。どうも御説明ありがとうございました。

対応方針案については、特に異論等ございません。関係者の方がおられるので、コメントさせていただきたいと思います。

8 ページに情報BOXの追加の話がありましたけれども、昨今の極端な気象が恒常的なものになるかというのは、今後の推移を見ないと分かりませんが、道路事業予算で、河川あるいはそのほかの周辺地区の画像による監視、それによる内水氾濫、そのほか色々なことを多くの人たちに情報発信して、あるいは防災対策、リアルタイムの対策につなげていくと。これ、非常に大事だと思います。

CCTVは、可視光の普通の通常の画像監視だと思いますが、ゲリラ豪雨、最近、夜間が非常に多いことと、非常に時間雨量が増えてくると、可視光だと、視認できる範囲に限界があると思うので、この手の画像監視をするときには、可能であれば、例えば赤外線とか夜間視認とか、非常に光強度が上がったときとかにも視認性が高いものを必要に応じて、オプションの中に入れておいてもいいかと、そんな感じもするので、必要なときに御検討いただければ。コメントでした。どうもありがとうございました。

○久保田委員長

ということで、よろしいでしょうか。御検討よろしく願いいたします。

ちなみにこれ、費用には入るけど便益には入らないので、つまり3億円工事費は増えますけど、それによる今の防災的な便益というのは、計算上は入らないですね。だから、ちょっと矛盾は感じるわけです。

ですから、今日、皆さんから冒頭から御議論あるように、これだけ災害が頻繁になってきたとなると、便益としても考えていく方向に行くべきという意見もあるかもしれないということで、ちょっとコメントさせていただきます。

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、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。じゃあ、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357号 東京湾岸道路（東京都区間）・（神奈川県区間）

（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。

清水委員、どうぞ。

○清水委員

御説明ありがとうございました。

意見だけでございます。首都圏全体で見たときに、この臨海部においては、空港であったり、港湾機能であったり、こういったことが集積していることを鑑みますと、首都圏全体としての競争力の強化であったり、あるいは機能強化として非常に重要な道路整備だと思っております。

したがって、ぜひ早期に供用できるよう対応していただければと思っております。個人的には国道357号はよく使う道路なので、混雑が解消されるといいなという感想を持っております。以上です。

○久保田委員長

ありがとうございました。御意見として承ります。では、後藤委員、どうぞ。

○後藤委員

23 ページの計算条件、今回の計画交通量が 1,200～9 万 9,200 は、前回 1 万 200 からということで、単純に誤記だと思いますので、修正をしていただけるとよろしいと思います。以上でございます。

○久保田委員長

ありがとうございます。どうぞ。

○事務局

1,200 台が誤記ではないかということですが、こちらについては、最小交通量 1,200 台というのは扇島地区でございまして、扇島地区については、現況で島内の事業所関連の交通のみなので、開発交通が見込まれていないので、発生集中自体が少ないのでこういった交通量になっているということでございます。

○後藤委員

これは間違いではなくて、前回から大幅に減ったということでしょうか。

○事務局

減ったのではなく扇島地区が追加となり、その交通量が追加されたので、1,200 台というのが最小として表されてきたということです。

○後藤委員

なるほど、承知いたしました。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した。二村委員、お願いします。

○二村委員

ありがとうございます。重要性に関しましては、羽田空港が近いということで、航空貨物というのは、やはり非常に時間が重要なので、航空貨物で運ぶということですね。

要は、時間に対する支払意志が高い貨物が使われているということでもございますので、その優位性を損なわないためにも、この地域の混雑緩和、非常に重要であると思います。今回、費用増の中に、以前、羽田の話を別件で伺ったことがあります、ごみが多いという話は、あのエリア、よくよく聞いておりまして、理解できます。

昔の埋立てですとか、昔の、要は様々なインフラの工事の際に、そのままガラも残した話はよく聞くところがございますから、それは我々、多分しっかり理解できていると思いますので、いわゆる世間一般に対する説明がきちんとなされる必要があります。

ニューマチックケーソンは、非常に難しい工事だと、非常に気を遣われる工事ということも理解いたしました。働く方々の安全も十分確保できているのは、私たち、確認してきたところではございます。費用をできるだけ小さくしていこうというようなインセンティブは、この委員会、あるとは思いますが、働く方々の安全第一に、事故のないようお進めいただけたらいいと思いながら拝見いたしました。以上です。

○久保田委員長

ありがとうございました。

○事務局

ありがとうございます。安全第一でいけるように、しっかりと業者と連携しながらやっていきたいと思います。

○久保田委員長

ありがとうございました。ほかにございますか。朝日委員、どうぞ。

○朝日委員

御説明ありがとうございました。

事業の重要性と、あと効果も非常に大きい事業だと拝見しました。一方、コスト増も 11 ページを見ると、すごく大きくて、事業の効果、規模の大きさの割に、B/C があまり大きくは出ないという印象を受けています。

そのところで、一つは事業費増加の要因が、特に 11 ページの構造変更とか追加工事とか、額も大きくて大変な変更だったと思いますが、現場条件を踏まえたところが、もう③番までありまして、なかなかコスト面での不確実性がすごく大きい事業と拝見しました。こういったところをどう説明していくかは、丁寧に説明していただいて、こういった場で、変更の確認をしていって、妥当性を確認していくという方向が現段階の枠組みでは妥当な形だと思います。

一方、事業評価は、不確実性の扱い方が難しく、コストの面でもそうですし、逆に便益の面でも、事業が進捗するに従ってより副次的な効果が確認できたり、プラス面もありますし、というところなので、そこはプラス面だったら意思決定を段階的にしていくような考え方がありますし、コスト面でも、最初に変動費分を見込んでおく考え方もあるので、説明の枠組みは検討を続けていってもいいと感じています。今の枠組みの中での御説明については、非常に納得するところです。

もう一つ、先ほど出ている防災・減災の効果に関連してですけれども、便益外、貨幣換

算できない部分の効果について、29 ページのところでまとめていただいている、こちらは、先ほどの案件では、防災機能の強化って出ていなかったと思いますけれども、こっちでは書いていただいている。逆に先ほどのほうは、安全性というところが事業目的の中にあって、それに対応して事故減少というところだと思いますけれども、その辺りのその他の効果をどういう項目で表示していくかをもう少し統一的に、あるいは道路の種類とか機能によって違うということであれば、その部分も明示していったほうがいいと思います。

先ほどの災害が多くなっていることに関しては、日常の便益とか効果というのを示すのがベースになっていると思いますが、非日常部分、ここでいっている防災機能の強化であるとか、リダンダンシーの部分というのが特出しされているときがありますけれども、あの部分についても固定の項目で評価していいと思います。そういうフェーズでもありますし、そういう地域であるとか、そういう国でもあるので、そこはそういう評価は大事なかなと思います。

あともう一つ、ネットワーク、この事業、すごく便益、効果は大きいと思いますが、何かあったときに、その日に災害があったときに、利便性とそのときにサービスが止まってしまうダメージというのは、比例的というか、トレードオフの部分がありまして、その意味でも道路は、リダンダンシーネットワーク効果というのは、非常に大事なところ、ほかの復旧復興に関してもベースになるところなので、本当にその部分を評価するというのは、基本項目としていいと感じているところです。以上です。

○久保田委員長

いかがでしょうか。

○事務局

その他の効果の部分ですが、現状では路線に見合った効果を計上しております。先ほどの路線では、そういった部分があるのか分かりませんが。東京湾岸道路としては防災拠点を連携するので、今回の路線を整備することで、それが機能強化できるということで載せさせていただいております。

○事務局

御意見、ありがとうございます。

先ほど、防災の強化というのは非常に重要だという意見をたくさんいただいております。まさにそのとおりだと思っています。

その他の効果の書き方につきましては、防災が漏れている、漏れていないというのは、事務局側の整理の仕方の部分もございますので、今後どうやっていくかというのは、統一した形でできるように工夫していきたいと思っています。

また、コスト増をもともと見込めない部分につきましては、こういった場面で御指摘というか御意見いただいておりますので、なるべく当初の事業にリスクを反映できるように、知見を生かして今後やっていきたいと思っております。

○久保田委員長

ほか、ございますか。清水委員、どうぞ。

○清水委員

度々すみません、ありがとうございます。

本来的には、平時であろうが、災害時みたいな非常時であろうが、フェーズフリーの考え方が本来あるべきものと思っているので、そもそも平時と非常時というのを分けて考えていくほうが整理しやすいことは分かりますが、そこを区分けしないで、フェーズフリーの概念でというのも、もし御検討いただくのであれば、その辺の概念も少しお考えいただければよろしいのかなと思いました。以上でございます。

○久保田委員長

ありがとうございます。非常に重要なテーマを先ほどから皆さんに出していただいておりますので、今日の共通の、今後の課題とさせていただきたいと思います。ありがとうございます。ほか、よろしいですか。お願いします。

○若井委員

御説明ありがとうございます。

もちろん不確実要因があって、それを事前にリスクとして捉えるか捉えないかという、考え方もありますし。ただ、結果論からいうと、増工量が非常に大きいので、結果論です。なので、これ、同様にほかの道路事業等でも、地盤調査の見誤りから液状化層が非常に想定より多かったから、液状化対策が増えたとか、本当によく目にします。基本は、リスクを見込まなきゃ。不確実で手のつけようがない、調査のしようがない、B/C的にも調査をするほうが難しいという場合には、事前にコストを見込むというやり方、あると思います。

多分、羽田周辺、あるいは東京湾周辺にある程度ガラが埋まっているかもしれないということが分かっているという、ある程度予見できそうなところについては、全くもっ

て事前調査の方法がないわけではないと思います。

例えばソナーとか、あるいはエアガンを撃って反射法をとるとか、海底探査の方法は、いろいろあるので、調査費に対して、もうちょっと事前にお金を割いておいて、それによって将来起こることについての不確実性を絞っておくという方向も一つの方向性としてあると思いましたので、ぜひ今後の事業の参考にしていただければと思います。

以上です。

○事務局

今回、扇島地区の新たな事業着手というのを計上させていただいていますが、令和7年3月に本省から通達が出ておりまして、今後の事業費算定の改善をこうしていくべきだというのがありまして、事前のリスク分析というのを、本来、高規格道路が対象ですけど、今回の扇島地区についても、それに準じてリスク分析を一応やった上で事業費を算定して計上させていただいています。今後についても、同様にできるだけそういったリスクは分析できるようにしていきたいと考えております。

○久保田委員長

よろしいでしょうか。どうぞ。

○若井委員

僕も専門的な言葉を使っているかどうか分からないですけど、リスクという言葉を使うのか、あるいは不確実性をより小さくしていくために、もう少し調査をして不確実性を小さくしていくのかという話は、似ているようでちょっと違うように感じます。

リスクをとるというのは、ある意味、調査をやるだけやって、これ以上不確実性は絞り切れないから、不確実だからこそ、リスクをとってその分を見込んでやるというのが多分リスクだと思うので、絞り込める不確実性については、絞り込んだほうがコストパフォーマンス上いいと判断されるものであれば、安易にリスクをとるという方向でかじを切らずに、本筋からいくと、調査をして、将来の不確実性を絞り込んだ上で、その上で地質リスクを見るという形がいいと思うので、ぜひ御検討いただきたいと思います。

以上です。

○久保田委員長

今後の検討課題をぜひお願いします。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、本案件につきましても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した。審議案件は以上となります。

では、以上で私の進行は終わらせていただきまして、あとは事務局お願いします。

報 告

■令和8年度第1回 利根川水系鬼怒川・小貝川河川整備計画フォローアップ委員会 結果報告

・鬼怒川直轄河川改修事業

(上記について、事務局から資料により説明)

○司会

説明ありがとうございます。

ただいまの報告内容につきまして、御質問等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

御質問等ないようですので、利根川水系鬼怒川・小貝川河川整備計画のフォローアップ委員会の結果報告につきましては、以上とさせていただきます。

■令和8年度第1回 多摩川水系河川整備計画フォローアップ委員会 結果報告

・多摩川直轄河川改修事業

(上記について、事務局から資料により説明)

○司会

御説明ありがとうございます。

ただいまの説明につきまして、御質問等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

ないようですので、報告事項の審議、以上で終了とさせていただきます。

そ の 他

○司会

それでは、以上をもちまして、本日予定しておりました議事は全て終了となります。

本日の議事結果でございますが、委員長に御確認いただいた後、速やかにホームページで公表をさせていただくこととしております。

また、議事録につきましては、事務局で取りまとめを行いまして、委員の皆様へ御確認後、同じくホームページで公表をいたしますので、よろしくお願い申し上げます。

全体を通しまして、何かございますでしょうか。

[[「なし」という声あり]]

○司会

ないようですので、これをもちまして、令和8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、長時間にわたっての御審議、誠にありがとうございました。

閉 会