

第18回「千葉県県土整備部所管国庫補助事業評価監視委員会」議事録

1. 会議の日時 平成20年10月30日(木)午後1時30分から午後5時30分
2. 場 所 千葉県庁中庁舎3階第一会議室
3. 出席者の氏名
  - (1) 委員  
池田達哉、岡部明子、木村琢磨、寺部慎太郎、榛澤芳雄、山田正  
(五十音順、敬称略)
  - (2) 事務局職員  
橋場県土整備部長、嶋崎まちづくり担当部長、平野県土整備部次長、石田県土整備部次長、伊豆倉県土整備部次長、県土整備政策課職員
  - (3) 事業担当  
道路整備課、河川整備課、都市整備課、住宅課、市原市、四街道市、浦安市
4. 委員会に付した議題
  - (1) 再評価実施要領に基づく再評価を実施する事業について
  - (2) その他
5. 議事の概要  
(事務局より)  
配布資料の確認  
委員会成立要件の確認(全委員11人に対し6名の出席であり、千葉県県土整備部所管国庫補助事業評価監視委員会運営規程第6の規程により半数以上の出席があることから会議が成立していることを確認)  
委員の紹介  
県土整備部職員紹介  
(議長:榛澤委員長より)  
審議状況の公開について確認(審議の公開について千葉県県土整備部所管国庫補助事業評価監視委員会運営規程第10の規程により、今回の11件の案件について公開で審議することを確認)(傍聴者及び報道関係者 無し)

議題(1)再評価実施要領に基づく再評価を実施する事業について

**土地区画整理事業 新田・下宿地区**

(再評価実施後5年を経過した時点で継続中ということで再評価を実施。第16回委員会から継続審議。)

<事業担当(市原市)より事業内容の説明>

委員 きちんと資料を用意していただいて、大変よかったですと思います。特にありません。

榛澤委員長 ほかにありませんか。では、この案件についてはよろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

榛澤委員長 では、本委員会として「継続」と決定させていただきます。  
どうもありがとうございました。

## 土地区画整理事業及び住宅市街地基盤整備事業

### 柏北部中央地区及び柏都市計画道路3・2・40 十余二船戸線

(事業採択後10年を経過した時点で継続中ということで、再評価を実施。)

<事業担当(都市整備課)より事業内容の説明>

委員 2点質問があります。1点目は、土地区画整理のB/Cと、もう一つ住宅市街地基盤整備事業のB/C、これは前者に後者が含まれるという理解で良いのかということと、  
2点目は、土地区画整理に関しては、最近、最高裁の判例が変更されたということで、訴訟とかの提起の可能性も増えてきたわけですが、難航する地権者とか反対運動等がないかどうか、確認だけさせてください。

事業担当 まず、1点目、3・2・40 十余二船戸線が区画整理事業の中に含まれるかどうかということですが、路線としては区画整理区域内ですが、評価は別に行っています。

それから2点目、最高裁判決で区画整理に係る事業計画の取り扱いが大分変わってきて、事業計画段階で抗告訴訟の対象になるということですが、それが即事業計画の廃止とか見直しというわけではありません。今回、この事業ではまとまった反対というのは今のところありません。

榛澤委員長 住宅市街地基盤整備事業の十余二船戸線ですが、区画整理事業は計画に入っていて、基盤整備事業では競合路線に変わってしまいますね。その違いを説明していただきたいと思います。

事業担当 区画整理の場合、計画路線はすべて評価の対象とするということで、全路線を計画路線として扱っています。今回、住宅市街地基盤整備事業のほうは、全く別の事業として見ますと、区画整理で計画路線となっている高田若柴線も、別事業でできた場合には競合路線になるということで、競合路線という扱いをさせていただきます。地区外から入ってきてほぼ並行に競合することになるので、そういう設定をさせていただきました。

榛澤委員長 競合路線というのは、実際にそこが通過できるということを想定してやっていると思います。ですから、住宅市街地基盤整備事業を先にやってから区画整理事業を行うことになるのですか。

事業担当 事業の進捗としては、全線ができた場合、最終的な供用開始年度は両方とも同じ年度でやっていますが、基本的には、十余二船戸線のほうに重点的に力を入れているというのが現状です。

委員 十余二船戸線の北側の始点が、土地区画整理事業と住宅市街地基盤整備事業で違うのですが、前者は我孫子関宿線までつながったルートで計算をしていて、後者は国道16号を起点とされています。これはどういう理由で同じ路線で区間が違うようにしたのかを教えてください。

事業担当 同じ路線ではありますが、国庫補助事業の採択の際に区間を分けて設定させていただいています。事業の種類が違うという形で理解していただければと思います。

委員 お金の種類が違おうとすると、区画整理事業の計画路線としては我孫子関宿線から国道16号までにしないとまずくないですか。

事業担当 これは非常にわかりづらいかと思うのですが、区画整理は区画整理事業として計画路線をすべて評価する、また住宅市街地基盤整備事業は基盤整備事業として評価するという形でやらせていただいています。

委員 わかりました。

もう1点、国道16号の交通量ですが、計画がない場合とある場合で見ると、3万2,000台程に半減するという推計結果が出ています。国道16号は北のほうから南のほうを結ぶ非常に大きな幹線ですので、計画路線が全部できたとしても、半減するというのは不思議な感じがするのですが、いかがでしょうか。

事業担当 国道16号の交通量については、交通量予測の際に、すべての計画路線等ができた形で推計せざるを得ないという技術的な面もあります。この国道16号については、八千代地域から野田市方面に至る千葉柏道路というバイパス路線が計画されています。この計画路線が交通量推計の際に入っているということで、現在の国道16号の交通量が大幅に減ってくるという形で推計されていると考えています。

委員 計画がある場合とない場合というのは、平成30年の時点であるかないかなので、千葉柏道路は平成30年の計画がない場合にも走っているはずなのです。ですから、千葉柏道路に関しては、もし平成30年のときに供用されているとすると、計画がない場合の平成30年のときにも千葉柏道路は走っているはずなので、もし説明のとおりだとすると、このB/Cは千葉柏道路の「ある」「なし」まで入っているB/Cになってしまうのです。

事業担当 ただ、将来交通量推計の際には、千葉柏道路だけではなくて、今いろいろ計画決定されている路線等も何年後かには全部できるという形で推計しておりますので、その一部だけを取り除いた形で、やってできないことはないのかもしれませんが、そういう形ではやっていません。

委員 いや、それはやる必要はないです。平成30年の全部できている場合から、この赤い計画路線だけ引いたもので推計したものが計画がない場合の値になるのです。ですから、千葉柏道路のあるなしは今回関係ない。十余二船戸線と船戸若柴線、要は右上のほうから左のほうに流れる2本の道路が、3万2,000台ぐらいを吸っているのかなという感じはします。そうすれば、多分納得がいく結果になると思います。

ちなみに、赤い新設の計画路線の全部を足すと、ざっと6万5,000台ぐらい受けています。競合路線のマイナスを全部足すとざっと6万台ぐらいなので、全体としてはプラス・マイナスの帳じりは合っているのですが、おそらく推計は間違いないと思うのですが、でも、一般国道16号がこんなに減るかなというのが気になります。

事業担当 地区内の発生集中交通量を推計すると約6万台となります。この交通量が競合路線に影響を与えられると思いますので、一般国道16号の場合、約3万2,000台半減する結果の一因であると考えられます。

委員 わかりました。

榛澤委員長 ほかにございますか。

ございませんでしたら、この案件については、国道16号のところだけ、もう一回チェ

ックしていただいて、「継続」でよろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

榛澤委員長 どうもありがとうございました。本委員会として「継続」と決定いたします。

### **住宅市街地基盤整備事業 四街道都市計画道路3・4・20号物井1号線**

(再評価実施後5年を経過した時点で継続中ということで、再評価を実施。)

<事業担当(四街道市)より事業内容の説明>

委員 1点目は、ここの計画戸数が2,800戸で、供用済みが400戸程度ということですが、これは当初計画されていた市街化のスピードに対してどのようなものなのか。  
2点目は、この道路は市施工部分と都市再生機構施行部分と両方ありますが、そちらの進捗状況はどうなっているのか。あわせて教えていただきたいです。

事業担当 住宅、市街化のほうについては、計画どおり進んでいると聞いています。

道路については、一部供用している部分がありますし、現在施行中のものもあります。

平成24年度に全線供用開始ということで整備は進めているということです。

委員 足並みは揃っているということですね。

事業担当 はい、それに合わせてうちのほうも整備していくという考え方です。

委員 費用便益の説明で供用年について2種類発言があったかと思います。資料にあるのは、基準年が平成20年で供用年が21年、B/Cが1.6というご説明で、もう1個の説明がどういう意味を持つのかということをお教えいただきたいのですが。

事業担当 現時点では平成20年で認可が終わります。今年度用地が買えたので、事業年度を平成21年から平成23年まで延伸させていただき、平成23年に終了、平成24年に供用ということで算出したB/Cは1.42という数字になってしまうことを説明した次第です。

委員 そうすると供用年21とあるのは、24にはいけないのですか。

事業担当 再評価委員会自体が現在の認可ベースで資料を作ることになっていますので、B/Cを1.6と算出して、今後、認可変更をした上で、平成23年まで認可延長させていただいたB/Cは1.42になります、という説明をしているということです。

委員 平成20年度が再評価実施年度、今年ですよ。供用開始年度を平成21年度としたのは、当初の目標だったのですか。

事業担当 そうです。

委員 当初の目標を延長するためにここで評価するとなると、ここまでに終わらせたいのでというものを出すということではないのですか。

事業担当 ただ、現認可では平成20年で切れてしまいますので、再評価委員会後になりますが、年度だけ延ばしていただいた場合のB/Cをあえて出しているということです。

委員 そうすると、平成21年度供用年というのは、いつの時点のですか。

事業担当 今現在ということです。

委員 再評価のときは平成21年までクリアしたということなのですか。でも、再評価の供用開始は平成19年度になっているのがよくわかりません。

榛澤委員長　今回は再々評価ですよ。

事業担当　そうです。

榛澤委員長　事務局、何か補足するところがありますか。

事務局　再評価をやるのに、今やっている認可の工期がありまして、ただ、実際は工期がずれる場合が想定されます。では、その時にどちらを基準としてやるかということ、今の認可のベースでB / C等を出すことになります。

委員　そうすると、現行認可の平成 21 年供用というのは、再評価のときの供用開始平成 19 年とはまた違うわけですね。再評価のときは平成 19 年供用だったのがその後、また延長の審議みたいなものがあったのですか。

事業担当　そうです。

委員　その認可変更が平成 21 年度供用予定だということに進んできた。

事業担当　はい。

委員　わかりました。

榛澤委員長　では、この案件については、「継続」でよろしいですか。

（「異議なし」の声あり）

榛澤委員長　では、本委員会として「継続」と決定させていただきます。どうもご苦労さまでございました。

#### **住宅市街地総合整備事業　猫実五丁目東地区**

（再評価実施後 5 年を経過した時点で継続中ということで、再評価を実施。）

<事業担当（浦安市）より事業内容の説明>

榛澤委員長　公園予定地の関係者 1 名と道路・下水道予定地の関係者 7 名の計 8 名の方が持っている用地の取得が難航しているという理解でよろしいのですか。

事業担当　これまで交渉が遅延した主な理由は、公園予定地を所有されている方々の交渉に難航していましたが、現在は残り 1 名となっています。この事業は、まず中央の土地を取得しないと次の事業に移っていかないという、玉突きのような事業なものですから、今後は、合計 8 名の方の交渉を鋭意進めていきたいと思えます。

榛澤委員長　前の案件では、道路を整備したことによる便益を計上してきたわけですが、この案件は、用地を中心として価値観を入れて評価したと理解してよろしいですか。

事業担当　はい。今回は国交省のマニュアルどおりに便益を出しています。

榛澤委員長　わかりました。

委員　供用開始年度はこの事業では書かないのですか。

事業担当　昭和 58 年に事業を開始して、2 年後ぐらいに一部道路をつくりましたので、できたところから供用開始しているということです。

委員　ということは、供用開始はもう終わっているということですか。

事業担当　供用開始は終わっています。

委員　事業完了予定は書かないのですか。

事業担当　国交省の認可を受けているのが今年度 20 年です。本事業は法的に換地をして一度にやる事業ではないということが一つ。あと、借地・借家人が既存に住んでいますの

で、相手側の状況をみて交渉していきますので、昭和 58 年からかなり事業期間が過ぎていますが、残りわずかですので、ぜひ継続としていただきたいと思います。

委員 もう 1 点、費用の内訳のところでは費用として計上したものは、昭和 58 年度から投資しているものと、今後投資される分を全部足しているという理解でよろしいですか。

事業担当 費用については、今までかかった道路整備、用地取得、管理費です。今後の整備費については、費用としては入っていません。

委員 今後の分も入れないとおかしくないですか。

事業担当 失礼いたしました。今後の維持管理費分は入っています。

委員 あと、これから買うとしている公園用地 518 m<sup>2</sup>分のお金も入れていないとおかしいですよ。

事業担当 それは入っていません。

委員 今まで投資してきた分とこれから用地を買うのに投資する分が費用としてあって、まちが全部でき上がった時の便益との割算が B / C ですから、今後この区域がすべてでき上がるまでにかかるお金も予測として入れておかないとまずいですよ。

事業担当 今回は入っていません。

委員 そうすると、公園の用地は費用に入っていないのだけれども、公園があることによる便益がカウントされていると、それは便益が高くなりますよ。

委員 費用の算定のところで、今後取得すべき、例えば老朽住宅 4 戸分の除却のための費用とか、道路用地取得のための 464 m<sup>2</sup>の費用とか、公園用地取得のための 518 m<sup>2</sup>の費用、この辺を全部費用に入れておかないといけません。

榛澤委員長 B/C が 1.43 でしたか、これより低くなるのではないかとということですか。

委員 そうです。そうなるはずですよ。

委員 基本的なことですが、老朽住宅というのは何か定義があるのですか。それと、70 戸の老朽住宅の認定に対して 67 戸の除去とか、そういう対象の限定の仕方というのは何かルールがあるのかどうかを教えてくださいたいのですが。

事業担当 この事業は昭和 58 年から行っていて、当時の建設省の住環境モデル事業という要綱事業でやっています。その中の老朽住宅の定義としては、手元に資料がないものから。

榛澤委員長 それを加味してやりましたということですか。

事業担当 はい。当然、そのときに認可申請をしていますので、現況調査をしています。

榛澤委員長 そのデータがあれば。

事業担当 それは昭和 58 年当時のお話ですから。もちろんあります。

榛澤委員長 わかりました。

委員 参考までにということなのですが、住環境の向上のときに、歴史的な雰囲気を残すということも重要な便益の一つだろうと思うのですが、歩行者専用の道路にして残したということが何らかの形で便益に乗ってくるというようなマニュアルにはなっていないのですか。

事業担当 マニュアル上はそのようにはなっていません。

委員 そうやって見ていくと、費用のほうでは道路整備費に非常に大きなお金を取られているのだけれども、実際はコミュニティ住宅の建設及び建設促進などというところで便益

を稼いでいるというような構図になっていて、コミュニティ住宅を仮に建設しなかったとすると費用便益比が1を割ることになるということで、このマニュアルに沿って計算すると、密集住宅の事業では必ずコミュニティ住宅を建設しないと、なかなか事業が成立しないというようなことは言えるのですか。

事業担当 この事業は住宅改善という住宅系の事業の走りなものですから、委員の発言した状況もあるかと思います。

榛澤委員長 これは一軒一軒というわけにはいかないの、やはりグローバルにやるわけですから、いま先生の発言があったようなことだと思いますけれども。

いろいろ課題があるようです。

委員 便益には公共施設整備等による住環境の向上で1億4,600万を計上していますが、これは少ないような感じがするのですが。マニュアルの中では地域の土地の値上がりについては評価されないのですか。

事業担当 公共施設等による住環境向上の項目としては、土地価格増加分というのが実はあるのですが、それと同時に、建設促進等で老朽住宅が新しい住宅になりましたので、その分、一般的な家賃相当分で47年後にどうなるのかという計算の中で9億4,700万という数字があります。

榛澤委員長 これまでの先生方のご発言があったことをもう一回精査していただいて、次回というわけにいきますか。

委員 僕はぜひそうしていただきたいと思うのです。投資は地価の上昇につながるの、投資があるときとないときの地価の差をもって便益とするというのが、このマニュアルのコンセプトです。ですから、まさに委員が発言されたとおり便益の内訳の書き方がマニュアルとは雰囲気が違うので、もしかしたら違うマニュアルで作成されているのではないのでしょうか。

榛澤委員長 先生方のご発言も試行的にやっていただいて、おそらくB/Cは同じぐらいになるのだと思うのですけれども。例えば便益は上がりますし、費用も上がるということにおそらくなってくると思うのですが。

やはり、まだいろいろな疑問点を全部解決できていませんので、できれば次回にできませんか。

事務局 今後の委員会の開催予定は、来月の5日、6日です。

榛澤委員長 今回、各委員から質問があった「老朽住宅をどういう尺度で限定しているのか」、「また費用の内訳の計算内容」についても、しっかり答えられない部分もあります。データがあるようですので、次回の5日か6日のときに、きちんと説明できますよね。

事業担当 わかりました。

榛澤委員長 では、次回にさせてもらってよろしいでしょうか。

事業担当 はい。

榛澤委員長 各委員の皆様いかがですか。

(「異議なし」の声あり)

榛澤委員長 では、次回に送らせていただきます。

## 街路事業 市川都市計画道路 3・5・26 号鬼高若宮線

(事業採択後 10 年を経過した時点で継続中ということで、再評価を実施。)

<事業担当(道路整備課)より事業内容の説明>

委員 単純な質問ですが、このアンダーパスは、大雨などが降ったときの水の処理はどのようになっているのですか。

事業担当 この路線は、北側が高く南側に傾斜しているような現況の路線構造、縦断勾配がついています。そのところをアンダーパスするというので、ちょうど踏切のあたりが一番低くなっていますので、そこに集水柵を設けてポンプアップをするということを考えています。

榛澤委員長 最近集中豪雨がありますので、そのときの冠水について今ご質問されたと思うのですが。

事業担当 最近のゲリラ豪雨と呼ばれる局所的な雨は、予想以上の降雨量がありますので、ポンプの機能とか通常のメンテナンスが非常に重要だと思っています。

委員 センサスのデータをお使いになっているということですが、船橋市上山町というのは、ここの直近ではないですね。

事業担当 もう少し北側のほうになります。

委員 この辺りでデータがないのでこれをお使いになっているかと思うのですが、県道としては、ここのセンサスのデータを使うことが妥当かどうかということ。例えば北のほうからだと、ほかに迂回して、大型車が別方向へ抜けているという可能性もないわけではないと思うのですが、この辺のネットワークとして、ここのセンサスのデータを使うことが妥当なのでしょうか。

事業担当 この交通センサスのデータをベースにして将来交通量等を推計して、便益などを算定しています。その将来交通量の算定については、ネットワークを組んで算定していますので、測った地点は少し北側のほうですが、全体的には各地点地点の量をよく反映していると考えています。

委員 はい、わかりました。

委員 市川というと、自転車の大量の移動があって危ないという話を聞くのですが、歩道と自転車を分けるといった対策はあるのかどうか、確認だけさせてください。

事業担当 歩道については、自転車歩行者道ということで 4 m あります。4 m あれば 2 m・2 m に分離をすれば自転車通行帯を確保することも可能ですので、この辺は今後研究させていただきたいと思っています。

榛澤委員長 では、これから表決させていただきます。

市川都市計画道路 3・5・26 号鬼高若宮線について、「継続」でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

榛澤委員長 どうもありがとうございました。では、これは「継続」とさせていただきます。

## 街路事業(連続立体交差) 新京成線(鎌ヶ谷市)

(事業採択後 10 年を経過した時点で継続中ということで、再評価を実施。)

<事業担当(道路整備課)より事業内容の説明>



委員 連続立体交差事業で最終的な目的は、「鉄道により分断された市街地の一体化を図る」というところにあると思うのですが、現実には高架化したために逆にまちが分断されてしまったというケースは多々あるわけです。この場合、新鎌ヶ谷駅のところでは、東武野田線の高架と今の話の新京成線の高架と両方が交わるということで、高架によって空間的にはまちはかなり分断されることが予想されますが、現在あるまちに支障を来すようなことは特にはないのですか。

事業担当 新鎌ヶ谷駅周辺は、区画整理事業を現在やっています。もともとは、このあたりは何もない、畑だけだったというような地域で、鉄道の高架化を前提としたまちづくりが進められている区域です。

強いて言えば、初富駅周辺ですか、この辺が既存市街地だと思います。ただ、この辺は非常に密集していて、火災だとか地震だとか何かあったときには非常に危険な状態を呈するところかと考えています。そのため、鉄道の連続立体化・高架化により側道も整備されるということで、まちとしては非常に使いやすいまちになってくると考えています。

委員 踏切の連続立体がない場合とある場合の交通量の変化はわかりますか。

事業担当 平成 42 年の高架化しないとき、それから高架化したときの交通量をそれぞれ出しています。一番混んでいる踏切は、2 万 900 台が 2 万 6,800 台に増えます。あと別の踏切では 1 万 5,800 台から 1 万 1,900 台に減るというような結果が出ています。総体的に見たときに、将来の道路網をある程度想定した形で予測していますので、増えるところもあるし減るところもあります。

委員 でも、踏切がないことでスムーズに行けるはずなのに、旅行速度が全然変わっていないのが不思議ですね。

事業担当 2 万 900 台と 2 万 6,800 台の間の速度ですが、ほぼ満杯状態だと思います。だから差が出てこなかった。これが、4 車線にするとかいうことになれば、はっきり効果というものは出てくるのではないかと思います。

榛澤委員長 平成 42 年のときの交通量というのは、ずっと伸びていくという想定ですか。

事業担当 これは、平成 11 年の交通センサスをベースにした将来 OD 表をもとにしています。最近のセンサスだと平成 17 年があるのですが、平成 17 年ですとかなり下降ぎみの予想はしているのですが、平成 11 年当時はまだ多少伸びていると思います。

榛澤委員長 よろしいでしょうか。

では、この街路事業（連続立体交差）については、「継続」ということでよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

榛澤委員長 どうもありがとうございました。

では、本委員会として「継続」と決定させていただきます。

<事業担当（河川整備課）より海岸高潮対策事業 北九十九里海岸・千倉海岸、海岸侵食対策事業 一宮海岸の事業内容について一括説明）

**海岸高潮対策事業 北九十九里海岸**

**海岸高潮対策事業 千倉海岸**

**海岸侵食対策事業 一宮海岸**

(本3事業は、再評価実施後5年を経過した時点で継続中ということで、再評価を実施。)

委員 まず、こういう自然が相手の事業というのはなかなか難しく、こういう分野を海岸工学と呼んでいますが思わぬことがいろいろ起きてしまうというのが現状かと思う中で、こういう事業がなかなか国民、市民、県民に理解されにくいという一面もそういうことからあると思っています。

例えば、地球温暖化はここには入っていないですね。地球温暖化すると、海面上昇の一番厳しい計算では、100年後に59cm高くなると言われています。海面が59cm高くなると、砂浜が大体100m後退するだろうと言われています。それに対して順応的対応というのが大体皆さんの認識だと思うのです。地球温暖化ということで一遍に対策を講じないで、少しずつ様子を見ながら、そして手戻りのないような計画を立てようとする。そういう意味ではこの三つの事業ともそういうふうな趣旨にもとれます。このようにやっていかざるを得ない経済情勢もある。両方あると思うのですけれども。

ここで単純な質問です。この種の事業は設計外力をまず決めるわけですよ。何年に1回とか50年に1回とかの外力に対して、こういうふうに設計すると。ところが、自然現象ですから、必ずその設計外力を超えるものがあられ、被害が出る。被害が出ると、元に直しますよね。例えば50年なら50年考えたうち、そんなことが何回起きるかというある種の想定が必要なのですが、例えば50年の確率でもし外力を与えたとしたら、毎年毎年50分の1の確率を持つわけです。ところが、50分の1ではなくて、100分の1だって200分の1だって想定的には来るわけです。来るたびに、被害が出たら元に戻すことが必要になる。今のマニュアルではこの便益の計算の仕方はどういうふうになっていますか。

事業担当 河川の場合は、降雨確率ということで、10分の1降雨とか50分の1降雨ということで被害を想定するのですが、海岸の場合については最大被害ということで、高潮が来たときの最大被害を計上しています。

委員 それは何年間ですか。

事業担当 何年間ということではなくて、計画の1回1回というのですか、一発というのですか。

委員 その辺、学術的にも結構難しいところがあって、一回だけ起きることに対して便益を消失しないようにするわけだから。

事業担当 一宮海岸の場合は、当然これまでも被害を受けていて、災害復旧を行っています。そういった経費は入っていないのです。ですから、ここでは高潮とか侵食の計画のものが来たときという最大値を計上したということなのです。

委員 大体そういうふうにするというふうにはマニュアルはなっているわけですね。これは私自身も実は研究テーマなのです。

榛澤委員長 参考までに教えていただくと、それをこの委員会として提案ということにしたいのですが。

委員 海岸の話ではないですが、例えばのり面の保護に対するような設計で全く同じことが

起きます。道路なんかで、山の中によくあるようなのり面保護、ある確率降雨で計算してこういうのり面保護をしましたと。だけど、50年ぐらい考えると、それが何回か来る確率があるわけで、一発きりというわけではないですね。そうすると、どう考えればいいのだろうという非常に厄介な……。それは私自身まだ結論はありませんので、勉強させていただこうと思っています。

榛澤委員長　どうもありがとうございました。

委員　最初の北九十九里海岸の想定浸水区域と想定侵食区域は、どう推定されているのかを教えてください。図面でいくと、想定浸水区域がスパッと切れているように見えるのですが、これはどういうことなのですかね。

事業担当　想定浸水区域は平均地盤高として T.P.+2.46mというのを押えています。それ以下の部分に水が入ってくると考えています。想定侵食区域というのは、前面の砂浜の部分というようなところを押えています。

委員　線より右側の区域は入れなくてよろしいのですか。

事業担当　北九十九里の今回の事業計画の中で考えていますので。

榛澤委員長　対象事業区間だけということですか。

委員　もし越波とかで水が来た場合に、もっと右のほうにも浸水があるのではないですか。あるいは、あそこに何か防波堤みたいなのがあるとか、そういうのだったらわかりますけど。

事業担当　そうではなくて、別事業を、隣接してやっています。ですから、今回はこの事業区間の中で算定していて、水色の部分も T.P.+2.46m地盤高というのを押えています。ほかのエリアはそれより高いということです。

委員　私自身、一宮海岸でサーフィン大会を開いていますので、非常にサーフィンに興味があります。一宮町の地価が全国上昇率3位ですよ。北海道のニセコ町と軽井沢、次いで一宮なのです。ここが日本におけるサーフィンの最大適地というか、メッカになりつつありますよね。だから、みんな非常に着目しているので、ぜひ事業が成功されることを望みます。既に地価というような形で成果が出ているとも思います。

委員　コスト縮減のことですが、千倉海岸で人工リーフの一部を施工されていて、今後、沖出しをするしないという判断を検討中ということですが、どうお考えですか。

事業担当　現在の状況を言いますと、それほど無理しないで、やらなくてもいいのかなというところがありまして、既に効果がでているとも考えられますので、もう少し現場を見ながらやっていきたい。ただ、護岸の嵩上げについては、やはり必要なのできちんとやっていきたいと考えています。

委員　海岸利用便益について、最初の九十九里に関しては特に算定に入れていないのはどうしてなのかということと、砂浜の維持・確保、そして回復した場合に、今よりも砂浜が増えたことによって訪れる人が増える。海水浴客が増えた場合、海岸利用便益をプラスにカウントするというようなことは可能なのですか。

事業担当　北九十九里について海岸利用便益を入れていないのは、侵食防護便益とか浸水防護便益が非常に大きいわけです。ですから、あえてそこまで入れなくてもいいのかなということで、ここでは入れていません。

海岸利用について将来の便益ということですが、今のマニュアルはそこまでのことは求

められていません。

委員 考え方によっては、観光資源を新たに得るということでもあるわけですね。

榛澤委員長 では、ここで採決してよろしいでしょうか。

まず、7番目の海岸高潮対策事業の北九十九里海岸は、「継続」でよろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

榛澤委員長 どうもありがとうございました。本委員会として「継続」と決定いたします。

次に、8番目の海岸高潮対策事業の千倉海岸は、「継続」ということでよろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

榛澤委員長 どうもありがとうございました。本委員会として「継続」と決定いたします。

9番目の海岸侵食対策事業の一宮海岸、この事業は「継続」でよろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

榛澤委員長 どうもありがとうございました。本委員会として「継続」と決定いたします。

### 通常砂防事業 白狐川

(再評価実施後5年を経過した時点で継続中ということで、再評価を実施。)

<事業担当(河川整備課)より事業内容の説明>

委員 「中流域の河床低下」とあるのですが、房総半島は基本的に砂岩や泥岩でできているため、養老川や夷隅川のように、砂利が少ない川です。日本でもこういう砂利のない川はめずらしいです。こういう川は水が流れれば川底をえぐって侵食して、深くいくのみです。一番極端な例が、アメリカのグランドキャニオンです。数百m川底が下がっています。この基本的な対策はあそこで護岸を入れても、いずれまた下がってしまう。だからどこかで押え込むために床固工というのが有効ですよ。単純な質問ですが、県の基本的な考え方としては、どこかで止めてやろうという基本的な発想なのか、侵食されたら少しずつ手を入れて、護岸を深めにやっていくとか、その辺どう考えていますか。

事業担当 この白狐川ですが、中流域は昔やった護岸の前面が侵食を受けているということで、基本的には床固めで河床勾配を緩くして河床の侵食を和らげるのが一つと、前面に再利用のブロックを並べると、ブロックが少しぐらい落ちてもなだらかな形ですりつくということが考えられますので、その二つで対応していきたいと考えています。

委員 わかりました。大体、河川工学として妥当な工法かなと思います。

榛澤委員長 基本的には止めるということですか。

委員 側岸の侵食がありますので、ここにブロックを置いて、なるべくこのせん断力を抑えて込んでやろうと。真ん中は多少掘れますよね。そうすると、掘れたらまた少しずつ側岸を固めておこうという考え方ですね。

榛澤委員長 どうもありがとうございました。

委員 保全対象は、この川の流域全体で61戸なのか、この中流域の部分だけなのか、どちらなのでしょう。

事業担当 図面上ではわかりづらいのですが、保全区域として中流域にハッチされている部分と、下流域の砂防河川より下でハッチされている部分を保全区域として設定しています。

委員　そうすると、この中流域と言われているところに人家があるのですか。

事業担当　下流域のＪＲ内房線の付近に人家がありますので、そういったところを保全する、あるいは、中流域に関しても道路とか人家がありますので、そういったところも保全していこうということです。

委員　そこにある人家が、下流と中流を合わせて 61 戸なのですか。

事業担当　合わせて 61 戸です。

委員　少ないですね。

事業担当　房総の南のほうですので、人口が密なところではありませんので。

委員　なるほど、わかりました。

委員　これは便益が結構、低いのですが、人命を保護する便益というのは、具体的に言うとうどういうことですか。

事業担当　新潟の地震とか、ああいうところで土石流が発生すると、生き埋めになることがあります。ここでも同じような状況が発生するということを考えますと、人命を保護する便益は、土砂災害とかそういったものを想定しているということです。

委員　人家が 61 戸あるので、もう少し便益が上がるのかなと思っていたわけですがけれども、

事業担当　全体計画を見直して、若干事業費を増やしていますので、費用便益比が低いのは、その面もあるのかもしれないと考えています。

委員　私も、この 61 戸というのは少ないなということ、便益がぎりぎりで大変なのだろうなという印象を持ったのですがけれども、間接被害に対する効果をここで挙げられている。集落が万が一、孤立したときにかかる費用ということを考えますと、もう少し評価できるのではないかと。これはやはりしっかり書いておくことは重要なことではないかと思えます。

榛澤委員長　今後そういうことも考慮してほしいということによろしいですか。では、この案件について、「継続」でよろしいですか。

（「異議なし」の声あり）

委員　一言コメントですがけれども、私はほかのところでも事業評価委員をやっているのですが、どうも河川に対する B / C は低めに出来ますね。例えば川が荒れたりすると、国土が荒れて、日本のふるさとが荒れてしまう。このようなものがなかなか評価に入っていない。海岸は、何かつくると決定的に大きな便益が出ますが、河川に関しては、千葉県だけではなくて、低めに出てしまう。その辺、何か割り切れなさを日ごろ感じています。

榛澤委員長　いいコメント、ありがとうございます。この案件について、本委員会として「継続」と決定いたします。

## 総合流域防災事業　上前川

（再評価実施後 5 年を経過した時点で継続中ということで、再評価を実施。）

<事業担当（市原市）より事業内容の説明>

委員　便益のことを聞きたいのですが、残存用地についてももう少し詳しく説明いただけますか。

事業担当 河川事業のために用地買収等がありますので、その用地について、継続的に資産価値がそのまま残るということで、それを残存価値として加えています。それと、護岸等についてですが、構造物等については、整備してその価値が残りますので、それについて調査マニュアルでは、事業費に対しての 10%の額を加算できるということになっています。

委員 この場合の用地は改修によって必要な用地ですよね。河川用地で買った土地を便益に見ているのは、理解に苦しむところがあります。しかしマニュアルに記載されているとおり計上しているのですね。

事業担当 建設費に、当然、用地買収とか入ってきますので、やはりその対比ということで、便益についても含めるようにマニュアルではなっています。

榛澤委員長 人が決めている訳ですから、やはりこれは変わることはあると思います。いま委員がご心配していることは、一つの問題点として提起しておきたいなという感じがします。

委員 これは市施工の事業ということで、市の他の政策との関連をお聞きしたいのですけれども。土地利用政策、土地利用計画とこの事業をどう統合的に捉えていらっしゃるのか、例えば、氾濫区域図を見ると、今後氾濫が防止できるとされているエリアは、比較的田畑が多いように見受けられます。これを氾濫しにくいエリアに変えることによって土地利用も変えることを想定されているのか、トータルでもってどういう土地利用をしているのか、この川のコントロールというのを、市としてどのように考えているのか、お聞きしたいと思います。

事業担当 図面上では農地が多いのですが、実際には人家もかなり張り付いています。ここはもともと調整区域でして、この河川事業が完了したからといってその用途を変えるところまでは考えていません。

委員 写真で既に改修が終わったところと終わっていないところを見せていただいた訳ですが、改修後の写真は平常時ということなのですが、もし平成 8 年の台風と同じぐらいの水量が来た場合、水位は大丈夫なのですか。

事業担当 この対比が平常水位での対比になってしまっているのですが、少し分かりにくいかと思うのですが、この河川については、時間雨量 40 mmの雨が降った場合の整備で行っています。台風 8 号の時には、50 mmを超えたとの報告もあり、場合によっては一部氾濫する可能性も出てくるかと思えます。

委員 分かりました。

榛澤委員長 では、この案件について採決したいと思うのですが、よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

榛澤委員長 では、総合流域防災事業 上前川事業は「継続」ということでよろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

榛澤委員長 では、本委員会とし「継続」と決定いたします。どうもありがとうございました。

以上で、議題(1)の再評価実施要綱に基づく再評価を実施する事業について、終了いたします。

## (2) その他

榛澤委員長 次に、議題(2)その他について、事務局から何かございますか。

事務局 事務局からは特にございません。

榛澤委員長 委員の皆様から何かございますか。

委員 事務局に質問したいのですが、国では再評価の際に、B/Cが1を超えないと採択してはならないという決まりがあるのですか。1を切っている、我々が「いい」と言ったら採択されるのですか。

事務局 マニュアルではB/Cが1以上というのが出ています。

委員 例えば、さっきの砂防の話もそうなのですが、B/Cが1をたとえ切ったとしても、これまでのことや、周辺の社会の状況を考えて、やるべきだと我々が言ったら、ゴーサインを出していいのかなど。怖いのは、どうしてもB/Cが1を超えなくてはいけないということで、鉛筆をなめるといってもないわけではないですよ。マニュアル、マニュアルとやっている、例えば区域を少し変更してみたりとか、本来やるべきでないことをやって何とかするよりは、正直にやって1を割っても、やはり状況を見て継続すべきだという判断を下せるなら、我々はいいと思うのです。

事務局 そういう例は今までになかったと思います。

委員 多分、これから増える人口密集地の整備はほぼ終わってきた。そうすると、人が住んでいない山奥の道路とか、そういうところをしっかりと直さないと地域のクオリティが保てないという話だったら、B/Cが1を切っている、やるべきである。ただし、優先順位を決めるときは、1より大きいものを早めに手をつけるべきだということ、そういう考え方も実はあるのです。ほかの先生方と話していて、そういうことってあり得るよねという話をしたので、ひょっとして、国として、1以下でも我々が判断したらいいというふうになっているとすれば、ぜひ1を切っている、議論をしたいと思うのです。

榛澤委員長 結局、マニュアルで出ている項目以外のものがあると思うのです。そういうものも入れて検討するというので、B/Cが1より低いけれども、これも入れると1より大きくなる、とやれば私はいいのではないかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

事務局 実際これまでやっている中で、事業によって大分差が出てきまして、例えば道路は、一番最後に開通した時点で便益が上がるので、道路ではそういう問題は起きないのですが、特に河川の場合は、整備するに従って守られる地域が増えてきますから、プライオリティの低いところがだんだん残るのです。一番最後につくるときには、氾濫原がほとんどないところをつくるということになって、B/Cが1.0を切る可能性が非常に強くなってきます。今はまだそういうのが出ていませんが、今後そういうのが出てくる可能性があって、それは国土交通省でも検討課題になっています。

委員 その場合、便益の出し方の代替案をしっかりと出して、こういうふう計算するとB/Cが1を超えますというのを出した上で、結論を出すべきなのでしょうね。

委員 事業区域はここだけなのだけど、河川全体で見るとこれだけ守らなければいけない、全体で見ると1を超えますと言った理屈ですね。事業だけのB/Cを見ない。

委員 もう少し広い目で計算してみる。

委員 それはそうですね。

榛澤委員長　いまマニュアルに項目がないものは、本当はこれもあるのではないか、入れればこうなるので、委員会では認めさせていただきます、というやり方が一番いいのかなと私は思うのですが。それを事務局のほうで検討していただくということになるのかな。ここで出てきた場合という話ですけれども。今、部長がおっしゃったように、検討課題ということで。

先進的なご意見、どうもありがとうございました。

#### 4 . 閉 会

以上