

平成25年度第1回千葉県県土整備公共事業評価審議会 議事録

1. 会議の日時 平成25年11月25日（月）午後1時00分から午後3時50分

2. 場 所 千葉県文書館 6階 多目的ホール

3. 出席者の氏名

(1) 委員

秋田典子、明智忠直、池邊このみ、大木宜章、木村琢磨、小坂泰久、榛澤芳雄、山下眞、山田正（五十音順、敬称略）

(2) 県土整備部幹部職員

早川都市整備局長、栗原県土整備部次長、宮内県土整備部次長、田中県土整備部次長、二橋県土整備政策課長

(3) 関係課

道路整備課、市街地整備課、県土整備政策課（事務局）

4. 審議会に付した議題

(1) 会長及び副会長の選任等について

(2) 評価実施要領に基づく評価を実施する事業について

(3) その他

5. 議事の概要

議事（1）会長及び副会長の選任等について

- ・千葉県行政組織条例第30条の規定により、委員の互選で榛澤委員を会長に選任した。

榛澤会長より

- ・千葉県行政組織条例第3条の規定により、委員の互選で山田委員を副会長に選任した。
- ・千葉県行政組織条例第34条の規定により、条例で定めるもの以外で審議会運営上必要な事項を定めるものとして、千葉県県土整備公共事業評価審議会運営規程を、同日付けで施行することを決定した。
- ・会議の公開において、会議を公正・円滑に運営するため、千葉県県土整備公共事業評価審議会傍聴要領を定めた。
- ・審議状況の公開について確認（千葉県県土整備公共事業評価審議会運営規程第7の規定により、今回の5件について公開で審議することを確認）

- ・傍聴者の入室（傍聴者 1 名、報道関係者 1 名）

議事（２）評価実施要領に基づく評価を実施する事業について

①社会資本整備総合交付金事業 一般国道410号久留里馬来田バイパス（再評価）

〈事業担当（道路整備課）より事業内容を説明〉

○榛澤会長：それでは「社会資本整備総合交付金事業 一般国道410号久留里馬来田バイパス」について御審議をお願いいたします。委員の方に御意見をいただきますので、よろしくをお願いいたします。

○委員：パワーポイントのページ数で言うと12ページの観光に関する利便性向上の項目4-4で、重要性は御説明のとおりだと思うのですが、南房総との連絡ということになると、海側の自動車道があって、真ん中あたりに鴨川有料道路もありまして、そういう観点からすると、国道410号が観光に関してどれだけの重要性を持っているのかについて、補足的に御説明をいただきたいというのが1点目でございます。

同じパワーポイントの15ページの事業費の比較というところで、対象区間が伸びたので恐らく1.5倍全体にふえてはいるのでしょうけれども、工事費は1.5以下の伸びであるのに対して、用地補償費が1.5倍以上になっているようなのですが、この辺について御説明いただければ幸いです。

●事業担当：まず1点目の12ページの観光の件でございますけれども、鴨川有料等ございますが、この国道410号が圏央道の木更津東インターに直に接続しているということで、房総半島を縦に貫く国道でございます。そんな意味で一番骨格になる道路だと認識しております。

次に、事業費の増えた分でございますけれども、前回と比べまして5km延長が増えているのですが、事業費が約46億円増えております。やはりそちらの工区のほうが用地単価の高い工区だったということで、用地費が上がっている状況でございます。

○委員：先ほど圏央道の整備によって5.2%ほど施設の入込状況というのは高くなったというお話がありました。今回の費用対効果のところ、計画交通量とかの推計が入っているわけですが、今回の5.2%の増加がもし圏央道によるものだとすると、今後もこのレベルが続くか、あるいはもう少しまた増えていくかというような感じがするのですが、この計画交通量の中にこの分の増加した道路交通量の見込み等が入っているのでしょうか。

●事業担当：今回の推計は、まだ平成22年のセンサスのODが出ていませんので、平成17年のセンサスのODで推計しております。計画交通量はこの圏央道を含めて算出しております。

○委員：先ほど整備効果の中で11ページですか。馬來田・西原工区が供用を開始してから事故が半減したということですのでけれども、これはバイパスのほうに分散されたということなのかもしれませんが、現道の交通量はどのようにその後、推移しておるのか、その点をお聞きしたいと思います。

もう一点、コスト縮減の中で千葉県型側溝ということで1億円ほど安くなるというお話でございましたけれども、この側溝の蓋はポピュラーなものなのか、それともある特定業者の製品なのか、その辺を教えてくださいたいと思います。

●事業担当：1点目の現道の交通量でございますけれども、馬來田・西原工区の供用前の現道区間の交通量は、11年の調査でございますが、1日当たり1万3,150台でございました。それがバイパス供用後、平成17年度でございますけれども、17年のセンサスでは6,321台となっております。また、平成22年度では6,877台ということで半減しているような状況でございます。

次にコスト縮減の件ですが、1社独占ではないかという御質問ですけれども、この製品は千葉県のコンクリート製品組合が開発したものでございまして、この製品を取り扱っている組合は13社ございまして、1社独占という状況ではございません。以上でございます。

○委員：意見ということではないのですが、よくこのバイパスは昔からつくってほしいと置いていたところでございます。進捗率がかなり上がっているなと思ひまして、非常に重要な路線であるなということを感じております。特に房総に行く背骨といいますか、そういうことでございまして、ぜひ進捗を、予算も厳しいでしようが、進めていただきたい。

また、今、他の委員からお話でございましたが、側溝の経費縮減にも取り組んでおりますので、私どものほうも道路の蓋にはこれを使おうかなと感じたところです。そういうことでよろしく願ひいたします。

○委員：私も北東部に在住しているもので、余り南のほうのことはよくわかりませんが、長い間、消防関係をやっておりまして、そういった意味からすれば緊急輸送道路、交通事故、そういった部分で大分改良されるということでもありますので、ぜひ経費を削減しながら進捗を早めていただければと思います。よろしく願ひいたします。

○委員：教えてくださいたいのですが、この図は左側が上流になるのですか。

●事業担当：左側が南方向になります。

○委員：川はどちら側からどちら側に流れていますか。

●事業担当：左から右です。

○委員：近頃スポット的な大雨では80mm以上は降ります。この場所は傾斜があり、道が狭くて、危険な箇所だと思います。そのためルートで、一番重要なところだと思います。ここは久留里の市街地を通るので用地買収の問題で遅れていたのですか。

●事業担当：特殊通行区間は現道の一番狭隘な部分です。今、赤く指しております。そこが一番線形も悪くて狭いというところがございます、あと、今、久留里市街地の用地買収というお話ですけれども、比較的用地買収は農村地帯でスムーズに見えますが、いざ当たってみましたら権利関係とか相続とか、そういうことで結構時間を要しました。

○委員：河川が蛇行していますね。ですから一番難所だということが大体感じとれますけれども、私の意見としては一番肝心なところを早く施工してほしいというのが意見です。

○委員：パワーポイントの7ページ目のところなのですが、平成24年から平成25年に先ほどもあったように5.2%の増加ということがあるのですが、もしかすると平成24年度が落ち込んでいたのかもしれないと思うのですが、それ以前のトレンドというものがどういう形なのかということがわかりましたら、教えていただきたいと思います。また、これは再々評価ですので、再評価したときにどのぐらいの数字だったのかとか、そういうことについて教えていただければと思います。

●事業担当：今回この御説明の中で、特に圏央道が開通して5%が顕著だったので画面に載せさせていただいたのですが、実は南房総地域における年間の入込客数というのは押さえています。平成18年は約2,422万人でした。平成22年が2,805万人と約1.16倍になっています。平成23年は3月11日に発生した東日本大震災の影響により2,373万人と落ちていますが、平成24年で実は比較したかったのですが、まだ公表を観光企画課のほうでされていませんので、平成18年と平成22年の対比ということぐらいしか御説明できないのです。

あと、以前の再評価時の観光入込は手元になくて、申しわけございません。

○委員：費用便益比(B/C)の交通の場合の計算というのは、どこまでとるかということで結構変わるので、こういう半島の中のところということで、広げようもないところがあるので、この数字自体はかなりしっかりしたものだと私は解釈しています。

それから、医療機関までの時間が15分短縮というのはすばらしいですが、こういう地方のところと都会のほうとでかなり違うと思うのですが、今、こちらの千葉市近辺だと普通どのぐらいのものなのですか。大ざっぱでいいですよ。例えば20分かかるとか、15分だとかでいうと。

●事業担当：これは一概には言えないのですが、この後、街路のほう2件御説明があるのですが、市街地になりますと半径3km以内に大体2次救急医療が2つぐらいあるのですが、一概にはなかなか言えないのですが、そうすると大体15分かその程度だと思うのですが。

○委員：そういう意味で今後ともこの事業だけの議論ではないですが、千葉県の全体で、救急車に電話をかけてから、例えば集中治療室までの時間をできるだけ短縮

するという意識が必要です。千葉県は時間がかかることが多い気がします。そういう意味で時間が短縮されたということは、素晴らしいことだと思っています。

最後に、これはこの事業だけではないのですけれども、千葉県全体として考えてほしいと思うことは、公共事業の場合、どこかの民間企業が技術開発で非常に良いものをつくったとしても、その技術をもった1社だけだと1社独占みたいに言われてしまうがゆえに、実績が豊富になかなか採用されにくいということが起こっています。これは全国でも同様です。しかし、この点が公共事業における技術開発に対して民間企業がやる気をなくしてしまう1つの原因でもあると思います。公平性はもちろん必要ですが、安くてより良いものをつくることも大切です。公平性と技術開発のバランスというのはどうあるべきか、これはこの事業だけではなく、全事業について継続的に考えていってほしいと思う課題です。それ以外は質問はありません。

○榛澤会長：どうもありがとうございました。

今の件につきましては、全体的な部分でございますので、今後、事業を進める上においては考慮させていただきたいと思います。

○委員：どなたもおっしゃらなかったのが1点だけお伺いいたします。

地整の事業評価では、理由というところの全ての根拠についてかなり厳しくやっているの、1つ御質問です。

4点目の理由のところ「快適で」という言葉が入っておりますが「快適で」という走行空間の工夫については、資料では読み込めるところがなかったというのが1点と、ここでは走行空間ということで、これは車両のことだと思うのですが、こちらの事業の調書におきましては、バイパスのところに通学路に指定されている区間において、歩道の未整備区間があるため、歩行が非常に危険な状況となっているということがあります。これはバイパス計画区間に歩行に安全な空間が確保されたのであれば、走行空間ではなく道路空間でもよいのかという表記の問題で、1つは「快適で」というものの根拠。それと走行空間でよいかどうか。その2点でお願いいたします。

●事業担当：快適ということと、走行空間とあわせ持つかわかりませんが、現道は狭隘区間が多く、また、線形の悪い道路でございます。それが今度、道路構造令に則った線形になるので、快適に安全に走行できるということでございます。

もう一点、空間でございますけれども、委員がおっしゃったように歩道と分離されるということと、現道がそういう狭い状況ですが、今度は車道に路肩もできる。だから運転していても走行空間がある。安全空間両方あわせ持ったような意味を持っております。要は道路構造令に則った道路になるという意味でございます。

○榛澤会長：この久留里線につきましては、この前の26号の台風でかなりダメージを受けて、回復に時間がかかったところでございますので、やはりこのバイパスは非常に

重要であろうと私も思っております。

今いろいろ委員から御意見を伺いましたが、他のほうにも影響するものについては、今後それを精査していただくこととして「社会資本整備総合交付金事業 一般国道410号 久留里馬来田バイパス」については「継続」ということでまとめてよろしいですか。

(「異議なし」と声あり)

○榛澤会長 どうもありがとうございました。

では、本審議会としては、そのように決定させていただきます。

②社会資本整備総合交付金事業 習志野都市計画道路3・3・1号 東習志野実靱線（再評価）

〈事業担当（道路整備課）より事業内容を説明〉

○榛澤会長：それでは「社会資本整備総合交付金事業 習志野都市計画道路3・3・1号 東習志野実靱線」につきまして御審議をお願いいたします。

○委員：パワーポイントの4枚目の図面がわかりやすいかと思うのですが、線路のアンダーパス側の両側にある羽のようなところに緑色が塗られているのですが、この部分がどういうふうな利用を想定されているのかということが1つ。

それから、最後のほうに防災機能と安全性の向上というふうにあるのですが、こういうふうにアンダーパスにした場合に暗いところを歩行者が歩くことになると、人目につかない。その安全性についてはどう確保されるのかということと、地図を見たときに、この近くに水路のようなものがあるように見えたのですが、ゲリラ豪雨などの降水時の冠水などの防止についてどういうふうな対策がとられているのかということについて、お伺いさせていただきます。

●事業担当：御質問の順番と反対になってしまうかも知れませんが、豪雨等の対応につきましてはポンプアップすることになっておりまして、日常管理をしっかりとやっていきたいと思っております。

安全性という面ですが、照明はしっかりつけておきたいと思っておりますし、ここは交通量もありますので、夜間、交通量が少ないとかそういうところよりも安心できるのかなと思っております。

パースの緑色の部分は、これはほとんど民地だと思っておりますので、これはあくまでパースでございまして、雰囲気でこういう色にしています。

○委員：私は質問ではなくて、実はもう少し急速に行っていただきたいということです。というのは、御承知のように千葉県は北側から西側への公共の鉄道はないし、道路も貧弱です。この地域は高速鉄道の勝田台までの延長によって、今、急激に人口が増えています。この地区と海浜幕張を結ぶ路線ですから、私から言えばB/Cはも

っと上がってもいいのではないかと思うくらいなのです。

というのは、この海浜地域は急速に商業地域も増大、イオンがものすごく大きなショッピングモールを12月20日にオープンさせます。このため交通量の増加が非常に多く見込まれ、有用な道路だと思えますし、御検討いただければと思います。

以上です。

○榛澤会長　　どうもありがとうございました。

御存じのとおり、京成本線は快速、特急と本線がたくさん走っていますので、遮断の回数が多いのではないかということと、今、先生がおっしゃいましたようにイオンもできますし、同時にあそこの路線は非常に交通量が多いところですね。ですのでなるべく早くお願いしたい。要望ということで。

○委員：京成本線は、あの付近は踏切ばかりで渋滞が多い地域です。非常に有効だと思います。

○委員：お聞きしたいのですけれども、交通事故の減少便益が0億円と先ほどありましたが、実質的には交通事故はそんなにも多発している地帯ではないのですか。

もう一つ、17年の道路交通センサスの中で歩行者が12時間で296人ということで、推定ですけれども、今は相当多くなっているのでしょうか。そのところをお聞きしたいのですが、よろしくをお願いします。

●事業担当：事故件数は、15年から24年まで7件ということでございました。死亡事故はゼロです。

費用便益で交通事故減少便益0億円というのは、単位が億なのでゼロなのですが、シビアに言いますと0.04億円、400万円と便益は出ております。

センサスの値ですが、平成17年のセンサスは296人と申しましたけれども、平成22年では363人という数字になっております。

以上です。

○委員：私からは1つ教えていただきたいのですが、アンダーパスになっていて、よく大雨が降ったときに、車の中で取り残されるみたいなことがあるのですが、時間雨量設計は何mmぐらいを対象にしているのでしょうか。

●事業担当：済みません、確認させてください。

○委員：もう一点、この踏切の前後の道路は改良されているのですか。

●事業担当：今、事業箇所の南側、長作交差点より南のほうですけれども、今、事業中がございます。今年度から事業化しております。そのもっと南側を見ますと千葉市のほうが事業をしております。

○委員：あと、北側のグリーン部分は。

●事業担当：北側のグリーン部分はできています。県道の右側に行きましてブルーの部分も事業をやっているという状況です。

○委員：わかりました。優先順位というか、整備の順位を考えていたのですが、そこまで

やっているのであれば努力がわかりました。

●事業担当：雨量は今、調べております。済みません。

○榛澤会長：わかり次第、お答えすることにして、ほかにございませんでしたら引き続きよろしく願いいたします。

○委員：先ほどの説明で、平成27年度に暫定2車線供用ということですが、整備の基本的な方針を教えてください。

もう一点、用地関係が97%ということで、相当進んでおるように見えますけれども、残り何件くらいで、状況はどのようになっておるか、わかったら教えてくださいと思います。

●事業担当：画面がわかりづらいと思うのですが、この路線は現道で2車線がございいます。それを4車線にするということで、現道をすぐに工事してしまいますと、現道の交通を阻害しますので、まず片側に現道のないところに用地を買って2車線をつくります。それから2車線できましたら、現道の2車線をできた2車線に振りかえて暫定供用しまして、その後に現道部分の工事を行うような整備方針でございます。

2点目の用地取得の関係ですが、現在約97%ということで、24年度末現在で残り6件となっております。そのうち1件が今年度内に契約できそうな状況に今なってきています。ですから残り5件となります。この5件でございいますけれども、代替地の要望がございまして、今なかなか地権者さんの要望に合う代替地とマッチしていない状況ですが、引き続き用地交渉に努めていきたいと考えております。

以上です。

○委員：2点お願いいたします。

1点は12ページの安全性の向上のところなのですが、新しい歩道、車道は先ほど他の委員がおっしゃったのと似ているのですが、完成予想図では街路樹があるように見えるのですが、現況では横断防護柵もない状態なのですが、新しくできた場合には、安全防護柵並びに街路樹等の設置が行われるのでしょうかというのが1点です。

それから、パワーポイントの16ページの仮設土留めの見直しなのですが、鋼矢板の場合には多分、最近ですと仮設土留めと言えどもリサイクルとかさせているかと思うのですが、松板に変えるというのはとてもいい案だとは思いますが、この場合にはリサイクルができずに廃棄されるとすれば、廃棄の分とかが算出されているかどうか。それについて環境配慮の観点からお答え願います。

●事業担当：初めに横断防護柵の件ですが、防護柵は設置します。街路樹のほうは今のところ予定しておりません。

コスト削減の件ですが、その処理まで含めたもので経済比較を行っており

ます。

○委員：事業自体はB/Cの値からしてもぜひやっていたきたいと思うのですが、あえて足を引っ張るような言い方になるかもしれませんけれども、これは現行で2車線のところを4車線にするというわけですね。そういう拡張する根拠といたしますか、何か基準はあるのですか。

●事業担当：交通量から予測して4車線必要ということにしています。

○委員：それはどこかに説明として書いてあるのですか。

●事業担当：このものには書いていなくて、済みません。42年度の推計値としまして3万8,600台ということで出しております。今、構造令のほうですと2車線の供用は1万2,000台ということですので、それで割りかえますと3.2車線必要だということ、4車線必要というような計算をしております。

○委員：27年度に暫定供用ということですが、仮にこれで特に問題ないということになったら2車線のままにするとか、そういう可能性はあるのですか。

●事業担当：前後が4車線で整備されております。この路線は先ほど委員の皆さんからもありましたように、京葉道路の武石インターを通りまして、本当に渋滞している幕張へつながるメインの道路でございまして、4車線も満杯になるのではないかと考えております。

○榛澤会長：これも1つのバイパスでございまして、というのは11ページのパワーポイントのところのちょうど二股になっているのですが、これが1本になりまして下のほうの武石方面につながっているのです。それが片側2車線で来ていますので、将来これが延伸していくということだそうです。どうもありがとうございました。

○委員：整備効果の4番目に防災機能の向上というものがありますが、これは確かに重要なことだと思っています。阪神・淡路大震災のとき、私は土木学会の調査団の団長で現地に入りました。しかし実際は被災地に全く入れず、車も入ることができない、オートバイも走れないという状態だったのです。ところが、防災機能の向上はB/CのBに入ってこないのですね。これは国交省のマニュアルがそうなっているのですか。

●事業担当：マニュアルがそうになっております。

○委員：それも変ですね。少し意見を述べ、審議する必要があるかもしれません。実際に、治水経済マニュアルについてはこれによって変わったという経緯もあります。例えば、河川事業は人の命を守るためにやっている事業なのに、それによって人が救われるという効果の指標が全く入っていなかったのです。これはおかしいのではないかと意見を述べました。これは課題の1つだと思いますので、ぜひ国に対して意見を述べてほしいと思います。

それから、他の委員が言われたように、都市土木は時間がかかるということが一般的になっていますが、できるだけ早く対応できないか検討していただきたい。こ

れは要望です。

最後に、私はたまたま東京都の事業評価委員もやっております。東京の場合は各路線の高架化や地下化が随分進んでいるのですが、千葉ではなぜ長期に亘って改善されなかったのか。単に千葉県の投資余力の違いだという解釈で良いのでしょうか。それとも、それ以外に理由があるのでしょうか。どうして、今ごろこのような状況になっているのか。

●事業担当：難しい御質問ですけれども、千葉県も外房線だったか、この本千葉近辺を連立でやりました。あと京成船橋。これから御審議いただく新京成とか東武をやっているのですけれども、連立というのは地元の市町村のまちづくりと一体となっていくものなので、なかなかその辺のタイミングというか、調整が難しいところがございます。

○委員：ぜひ頑張ってくださいとしか言いようがないですけれども、お願いしたいと思います。

●事業担当：会長、先ほどお答えできなかった御質問ですが、遅くなりまして済みません。10年確率で時間50mm対応ということで設計しております。

○榛澤会長：よろしいですか。

では、いろいろ委員の方から御意見がございましたし、また、大局的に今後の例えば防災の観点も、費用対効果に入れていただくことも要望ということですが、これはここだけの話ではございませんので、全体として提言させていただくことにいたしまして、この案件につきましては委員の方の御意向を踏まえ、「社会資本整備総合交付金事業 習志野都市計画道路3・3・1号 東習志野実靱線」につきましては「継続」ということでよろしいですか。

（「異議なし」と声あり）

○榛澤会長：どうもありがとうございました。

本審議会としては、そのように決定させていただきます。

③社会資本整備総合交付金事業 市川都市計画道路3・5・26号 鬼高若宮線（再評価）

〈事業担当（道路整備課）より事業内容を説明〉

○榛澤会長：それでは「社会資本整備総合交付金事業 市川都市計画道路3・5・26号 鬼高若宮線」につきまして御審議をお願いいたします。

○委員：先ほどの案件とほぼ平行に考えることができるのだらうと思いますが、5ページの進捗状況で用地面積の取得、面積ベースで91%ということで、先ほどよりもやや低い数字ですけれども、この辺は場合によっては反対運動とか、そういう特別

な障害があるのかどうかというのを確認させていただきたいのが1点と、車道と歩道の比率について、例えば第1の案件よりも優先したという理解でよろしいですか。

●事業担当：1点目の用地でございますけれども、反対などはございません。ただ、墓地がございまして、墓地の檀家が26名いたり、共有地などもございまして、その辺で時間がかかるものがあった。あと相続とかでございます。大きな反対はございません。

歩道のほうですけれども、やはり自転車・歩行者道を意識しまして、こちらは歩行者も多いので4mという規格にしております。

○委員：今に関連した要望です。12ページのパワーポイントで、自転車・歩行者道が4mとなっているのですけれども、その上のパワーポイントでは自転車、歩行者とも分離が図られるということなのですが、やはり人目が少なくなるので自転車の速度が高くなることと、最近ですと自転車による歩行者のひたたくりなんかも多くなっていますので、自転車と歩行者の分離について徹底していただければと思っております。

○榛澤会長：今のは要望でよろしいですか。どうもありがとうございます。

引き続き、よろしく願いいたします。

○委員：先ほどの説明で、非常に渋滞がひどいように御説明がありましたけれども、用地取得が91%と相当用地を買っておられますので、取得済みの用地を利用して何か渋滞対策というか、その辺何かお考えはあるのでしょうか。

●事業担当：今、委員の御質問のとおり用地が9割いってまして、ここはすぐく国道14号への交差点の渋滞が激しいと、地元からも右折レーンが欲しいとございまして、とりあえずこの9割の中で暫定的な右折レーンをつくるための用地は確保できましたので、暫定的な右折レーンの検討をしていきたいと考えております。完成まで待たずに、暫定であくまでも少しでも渋滞を緩和しようという努力をしていきたいと考えております。

○委員：特に意見はないのですが、この船橋のところは本当に密集していて大変ですが、皆さん頑張ってやっていただきたいと思います。そして、たしかこれはJR総武線のさらに南側といいますか、若宮西船市川線というのが整備されているのだと思いますので、ここの方が伸びていくと道路の効果が最大限発揮されるのかなと思っております。そういうことで頑張ってやっていただきたいと思います。

○委員：16ページの評価の問題ですけれども、前回20年の246億が今回182億で総便益が大分下がったという、主な評価減ということはどういうことなのでしょうか。

もう一つは、用地補償費が42億から50億に上がったということは、地方では土地の評価額はかなり下がっているわけですけれども、都市部はまだ現状維持かもっと上がっているということなのでしょうか。

●事業担当：最初に用地補償費がふえた理由ですけれども、単価は全体的に下がってはい

るのですが、当初の見込みは、ここは物件が多いわけで、例えば切り取りとか、家があったら1軒を全部補償せずに切り取りでよかったとか、そういう想定をしたところ切り取りではだめで、1軒買収しなければいけなくなったとか、あくまで最初は標準的な算定で物件補償を見ているので、実際に調査をかけてみたら高価だったというのが主な理由でございます。

B/Cが下がった理由ですけれども、マニュアルが改定されまして、便益を出す原単位の係数があるのですが、その係数が3～4割厳しく下がっております。その結果でB/Cが下がっているというのが主な理由でございます。

以上でございます。

○委員：3点ほどお聞きしたいのですけれども、先ほど他の委員から少しありましたが、この部分だけ通行がよくなっても、14号の接続点はどうなっているのでしょうか。スムーズに14号に車が流入できるのかということなのです。14号への流入がスムーズにできる右折、左折のレーンを長く取る構造にしていただければ非常にありがたいなと思うのです。

●事業担当：右左折両方とれるように考えております。

○委員：そうですか。それともう一つ、ここでアンダーパス構造は書いてありますが傾斜角度が記載されていません。どのぐらいの長さで、どのぐらいの傾斜かというのが気になります。

●事業担当：ちょうどアプローチ部でございますけれども、長さが約260mで、国道側に向かって7%となっております。その反対側は6%の勾配です。アプローチが約260mということですが。

○委員：なるほど。そうすると、そんなに傾斜がないですね。

●事業担当：構造令は7%となっておりますので。

○委員：最後の質問なのですけれども、12ページ、ここで側道がついていますね。この側道はそのまま踏切につながっているのですか。

●事業担当：これは踏切は横断しません。鉄道のところでぐるっと周遊するように、そういう上から見たパワポはないですかね。鉄道はまたがずに、地域住民の方の生活道路として側道をつけていまして、踏切は渡らずに周遊する形になっております。ですから踏切は横断しません。

○委員：そうですか。

●事業担当：今、赤く指しているところは鉄道です。側道がぐるっとそこで回るようになっています。

○委員：そうすると、踏切は横断できないということですね。

●事業担当：はい。踏切はなくなります。

○委員：わかりました。

○委員：今とほとんど同じ質問なのですけれども、やはり平面図をつけていただきたかっ

たなと思いました。側道の件もそうなのですが、こちらは自転車・歩行者道がありますけれども、それまでの道路に自転車が通れないような道路であれば、ここだけ自転車・歩行者道をつけてもしようがないなと思ったのですが、周辺の道路との関係はどのようになっていますでしょうか。

●事業担当：委員の御指摘のとおり、前後は通れない状況ですけれども、今後またいろいろ検討していきたいと考えております。前後は自転車歩行者道整備になっております。

○委員：私は先ほどの質問と要望と全く同じですので、これはこれでかまいません。最後に千葉県型側溝というものが出ているのですが、今、日本は地球温暖化を迎えて、こうした土木系の技術が温暖化の雨の激しさに対してもつのかということを検討しています。これについては、当面、国のレベルでまだ技術指針が出そうにありません。今後、雨の激しさは増していくことが想定されています。その中で、これがもたないということになったら、またやり直しになってしまうので、そのところをチェックしておいて欲しいと思います。今の設計基準ではゲリラ豪雨レベルではもたないということがわかってきています。その辺りで手戻りのない設計と施工になるようチェックはお願いしたいと思います。

○榛澤会長：それでは、意見をまとめさせていただきたいと思います。「社会資本整備総合交付金事業 市川都市計画道路3・5・26号 鬼高若宮線」につきまして「継続」という意見でよろしいですか。

（「異議なし」と声あり）

○榛澤会長：ありがとうございました。

本審議会としましては、そのように決定させていただきます。

④社会資本整備総合交付金事業 新京成線（鎌ヶ谷市）（再評価）

〈事業担当（道路整備課）より事業内容を説明〉

○榛澤会長：それでは「社会資本整備総合交付金事業 新京成線（鎌ヶ谷市）」につきまして御審議をお願いいたします。

○委員：それでは、2点ほど質問させていただきます。

今の便益の中に、この地点は新鎌ヶ谷特定区画整理事業の区域に入っているということですが、ここの区画整理事業に対する便益みたいなものは、何か考慮されているのでしょうかというのが1点です。

もう一つは、まさにこの区画整理事業地を分断するような形で高架橋がつくられるわけですけれども、6ページにあるような高架橋ですと、かなり市街地の景観を悪化させるような形ですし、一方、高架の立面がコンクリートのままですと、この

狭い間に夕方になりますとかなり風通しが悪いというような感じで、環境に大きな影響があるように思うのですけれども、そこら辺に対する配慮等について何かお考えがあればお願いいたします。

- 事業担当：先ほどの区画整理の件ですが、これはB/Cに入っておりません。先ほどの説明は関連整備としてお話しています。B/Cに含めておりますのはパワーポイントの10ページでございますけれども、そこに黄色の表がございます。そのうちの関係する2路線が含まれております。

景観とかでございますが、確かに立体になると景観を損なう面がございますが、今まで踏切で町を分断していたわけですから、まちづくりで一体化するほうが勝るといふことと、環境面でございますけれども、側道を確保しますから、側道で生活環境が保たれると理解しています。

- 委員：この案件、B/C自体は低いのでしょうけれども、先ほどのお話にもありましたように、土地区画整理事業とか周辺の事業との関連性ということも考慮していく必要があるのだらうと思います。その延長で1つお伺いしたいのですが、高架にすることで鉄道事業にはどのようなベネフィットがあるのか、あるいはないのか。その辺を確認させてください。

- 事業担当：今まで踏切ですと、鉄道会社はその踏切の保守点検、安全点検などがございました。そういった面では維持管理費が鉄道側としては、その辺の安全点検、保守点検、維持管理費が軽減されると思います。

- 委員：スピード等は関係ないということですね。

- 事業担当：多少スピードが踏切を通過するのと高架とでは、スピード性がアップすると思われれます。

- 榛澤会長：御存じだと思うのですが、ここは鉄道連隊の鉄道でしたので、それで非常にカーブが多いのです。逆にカーブが多いために住宅が張りついてお客さんが多くなったというメリットもあるようです。よろしいですか。

引き続き、よろしくお願ひいたします。

- 委員：鉄道会社の事業負担について教えていただけますか。

- 事業担当：鉄道会社の負担は全体事業費の約12%となっております。先ほどと同じように、なぜ受益をもらうかといいますと、踏切の維持管理費の削減とか、踏切の事故等が軽減するということで、約12%負担していただいております。

- 委員：鉄道以外はどういう負担になりますか。

- 事業担当：鉄道が12%負担ですので、100%から12%引きます。残りは88%ございます。その88%に対して国から交付金事業をもらっています。88%の2分の1を国に出していただいております。88%に対して県が3分の1ということです。鎌ヶ谷市は6分の1ということで負担割合をしております。

- 委員：この連続立体交差事業の性格上なのかもしれませんが、3つの駅といいますか、

踏切の除却の数が極めて多いということで、實際上、今の便益の基準からいくところの程度しか出ないのかもしれませんが、実際上は1.3ではなくてもっとあるのかなと思うのですが、これは他の委員がお話されているのと同じで、汲み取る部分のあれが少し欠けているのかなという感じはしているところです。そういうことで、どこがどうという話ではございませんが、もう少し費用対効果が出てもいいような感じはします。ただ、鉄道部分でやる路線の部分が非常に長いもので、こういう数字になるのかなと思いました。

以上です。

○榛澤会長：感想でよろしいですね。先ほど他の委員がおっしゃったような件で、事業評価の場合に今、定量評価していますけれども、それ以外の定性的なものがありますが、それについては今後検討するということらしいので、今おっしゃったことを考えれば、確かにもっと評価が上がるはずですね。どうもありがとうございました。

●事業担当：先程の回答でわかりづらい回答をしてしまいましたので、わかりやすくもう一度鉄道の負担を。

全体が100%としますと、鉄道が12%です。国からの補助金が44%です。県が29%、鎌ヶ谷市が15%となります。先ほど3分の1とか2分の1でわかりづらいことを言いました。

○委員：素人で単純な質問で大変恐縮ですけれども、北総線の新鎌ヶ谷駅から北初富駅は同じ線路ということですよね。

●事業担当：別線です。

○委員：別線なのですか。では大丈夫です。わかりました。

○委員：今100%の話をしてもらいましたがけれども、その100%とは建設費の割合ですか。

●事業担当：あくまで建設費の事業費の割合です。

○委員：そうしますと、今までアンダーパスでここにあります維持管理費が1億円いかなかったからゼロということだったけれども、今回1億円。これはどういうふうな見積りで1億円になっているのでしょうか。

●事業担当：正式には0.6億円で、四捨五入して1億円となっております。前は0.2幾つとかそういうようなことで、ですから金額的に言いますと6,000万ということです。

○委員：これはあくまで道路維持管理費ということですか。

●事業担当：道路の維持管理費です。

○委員：高架橋の維持管理費は入っていないですか。

●事業担当：はい。

○委員：これはどこが負担するのですか。

●事業担当：高架橋は鉄道会社がやっていく。

○委員：鉄道会社があくまで負担。建設費は先ほどの割合ですということですね。わかりました。

- 事業担当：ですから、費用便益も鉄道側の負担を除いたもので算出しております。
- 委員：わかりました。
- 委員：私も鉄道会社との負担の関係というところで少し質問があるのですが、16ページのコスト削減の部分で枕木とかレールなどが出ているのですが、それもその鉄道会社の負担ではなくて、県側で負担されるのかどうかということが1つと、あとは単純な確認なのではございますけれども、新鎌ヶ谷駅周辺の東武野田線とのクロスの部分というのが、どういうふう処理されているのかということの説明いただけたらと思います。
- 事業担当：負担のほうでございませぬけれども、それはあくまでも先ほど言ったように鉄道と国、県、市、先ほどの割合で負担することになります。あくまで工事費、事業費の一環でございませぬから。
- 委員：維持管理は先ほどのお話だと分けられるということですか。維持管理は分けて事業費は折半するという感じなのですか。
- 事業担当：はい。事業費はこの割合で折半しております。
- 委員：事業費は折半し、今、言ったようにコストの部分の維持管理費は道路だけで計算しているという、なるほど。
- 事業担当：ですから事業、工事に係るものは先ほどの割合で全体で負担しています。ただ、便益を出すときには鉄道側は除いています。あくまで道路側の維持管理です。道路側で便益を出していますということでございます。
- あと、交差部分は北総鉄道よりも今回の連立事業のほうが高くなるそうです。
- 委員：では、高架が二重にクロスしている状態ですか。
- 事業担当：済みません、逆でした。今回の連立事業のほうが下を通るということです。クロスするということでございます。
- 委員：わかりました。
- 委員：ずっと聞かせていただきまして、その事業の必要性等は十分理解できました。
- それから、これは14ページの費用対効果の見方なのではございますけれども、県側がどうのこうのという意味ではなくて、交通事故減少便益マイナス7億円というのは、どういう考えでこういうふうになっているのでしょうか。簡単に御説明ください。
- 事業担当：これは先ほど3件の御説明とは違って、連立事業は鉄道の高架化であり、道路事業のように道路の規格などを向上するものではないため、交通事故の便益はマイナスになってくるということです。道路の規格は変わりませぬ。高架になるだけということなので。高架になりますと交通量がふえます。ということで交通事故減少便益は計算してみますとマイナスになるというようなことです。
- 委員：そちら側のマイナスが出るのですか。
- 事業担当：これと同時に下の道路の規格を上げたり何かすれば少し変わるのですが、道路は触りませぬので。あくまでこれは計算上、そのような計算になります。

○委員：計算上こういうふうに出るのですね。わかりました。

○榛澤会長：では、今の意見をまとめまして「社会資本整備総合交付金事業 新京成線（鎌ヶ谷市）」について継続という意見でよろしいでしょうか。

（「異議なし」と声あり）

○榛澤会長：では、本審議会はそのように決定いたします。ここで委員が1名、所要のため御退席されます。

⑤社会資本整備総合交付金事業 金田西地区（再評価）

〈事業担当（市街地整備課）より事業内容を説明〉

○榛澤会長：それでは「社会資本整備総合交付金事業 金田西地区」について御審議をお願いいたします。

○委員：2点ほど質問があります。私もこの場所をよく利用するので非常に魅力的な場所だと思うのですが、津波だとか液状化だとかの安全性がどのように確保されているのかということが1点。

それから、B/Cなのなのですが、地代の差ということで事前説明のときに質問したかもしれないのですが、地代というのをどの時点でとるのかということ。かなり変化していくものだと思いますけれども、これは現時点のものだけでいいのかどうかということと、あとは16ページの表記の方法なのですが、便益のところには事業あり総地代415億、事業なし総地代149億と書いてあるのですが、差額で示すのであればマイナス149億円というふうにはここは示すのかと思ったのですが、このような表記でいいのかということ。2つ質問です。

●事業担当：まず津波と液状化についてはですが、県では百数十年に1回程度発生する津波の高さを目標として、防潮堤等の海岸保全施設で津波による震災被害から安全性を確保することとしております。本地区につきましては元禄関東地震をもとに津波水位を2.6mとしまして、海岸保全施設等の高さの目安を3.4～3.8mとして既に護岸が整備されております。

液状化については、県が発表した液状化しやすさマップでは、震度5弱程度から液状化する可能性がある箇所が示されておりますが、それについては今、国が新たに示した指針に基づき現在、検討を進めているところです。なお、平成23年3月11日に発生した東日本大震災では、本地区では津波の被害とか液状化の被害はございませんでした。

以上でございます。

○榛澤会長：今のお答えのところ、液状化については先ほど他の委員も御心配になっていて、それで一応今回はなかったということだそうです。

- 事業担当：地代についてですけれども、地代は先ほど考え方を示しましたが、こういう面的整備ができることによって公園とか道路等ができますので、それによって地価が高まってくるというところで、地代という価値で表記しております。ここの表記の仕方につきましては、これは国のマニュアルに沿ってこういう表記になっているというところで、要するに価値が上がった分だけ便益が上がってくるということです。
- 委員：私が申し上げたかったのは、この415と149というふうに並べているので、普通はこれを足した金額が右に来るように、表の書き方ですけれども、ここをマイナス表記をしなくても、先ほどの費用効果では便益のマイナスの部分はきちんとマイナスになっていたのに、ここはプラスの表記でいいのですかという点です。
- 事業担当：そうですね。わかりづらい部分がありますので、順番というか、表のつくり方の部分だと思いますけれども、要は地代がそれだけ高くなったということでの表示です。
- 榛澤会長：一般的には、マイナスにしておいていただいたほうがわかりやすいと思いますので、改めていただくということでもよろしいですか。
- 委員：はい。
- 委員：地代に引き続き、延長線上で聞きたいのですけれども、事業ありの総地代はいつの時点の価格で出しているのですか。
- 事業担当：基準年度を25年度としております。
- 委員：25年で、当然ながら公園とか下水道があると地代が上がるということはキャピタルゲインにより当然のことだと思いますけれども、25年度で415億円というところと何パーセントぐらいの上昇率になりますでしょうか。先ほど土地で上昇率の問題がありましたね。
- 事業担当：総地代での比較ですと149から415ということで、約2.8倍になっています。
- 委員：2.8倍、そうですか。そうすると、先ほどの上昇率を見ますと大分抑えめに計算してあるような感じもします。
- 榛澤会長：私が知っている範囲で説明させていただきますと、ヘドニックアプローチというのは地代ではなくて、あくまでも地価関数で統計的に試算して出すというふうになっていますので、多分それでやられたと思うのです。
- 事業担当：土地の地価は不動産鑑定によって、その時々で、場所によっても違いますけれども、このヘドニックの場合は条件でどういう地代になるかというものがあらかじめ決められております。その合計値でございます。
- 委員：わかりました。どうもありがとうございます。
- 委員：1つお聞きしたいのですけれども、金田西地区の県でやっている事業について、建物移転といいましょうか、住民が移転するわけだと思いますが、進捗が27%というくらいで、かなりの部分の人がまだ移転は納得していないということだと思います。

すけれども、見通しとしてはどうなのかということと、もう一つ、その移転先ということは、区域内に入れるのか。そういった部分も手当をちゃんとしているのかどうかということをお聞きしたい。

- 事業担当：まず事業の見通しです。移転も含めた事業の見通しについてですけれども、今回、金田西地区につきましては平成20年に事業の大幅な見直しを行っております。事業費で言うと約340億から180億ということで、約半分近い縮減を図っている。その主なものが移転戸数なのです。当初151戸を変更により99戸に落としているところで、移転戸数については少なくなっている。あと、先ほど申しましたけれども、20年に見直しを行っておりますので、実質変更の事業というのは21年度からスタートしているということで、若干進捗は低いというか、三十数パーセントになっているということです。

あと、移転につきましては、全て区域内で換地という中で移転しております。事業区域内で移転するということです。

- 委員：私が聞き漏らしたのかなと思うのですが、パワーポイントの14ページは事業投資効果ということで、前回の評価方法から今の評価に変えたということなのですが、前回の評価でやったら実際どういうことになるのでしょうか。また、変えた理由は国の基準が変わったということかもしれませんが、その辺1点教えていただきたいと思います。

もう一つは16ページになるのですが、基本的に土地の便益が上がってきて、増進していて計算していく。そういう中でいくと坪単価で10万円くらいを基本にしているようなのですが、経済情勢でかなりいろいろ変わるときがあって、事業の採算性というののもうなのかなと危惧をしたのですが、いかがでしょうか。

- 事業担当：まずB/Cについて、前回の街路のB/Cでやった場合、どのような数字が出るかということですが、その街路をやった場合ですと5.8になります。ちなみに前は3.74で出ていまして、今回同じ街路で使うと5.8になり若干上昇することです。

経済状況についてですけれども、先ほど説明しましたとおり、金田地区につきましては高速道路ネットワークの充実とか、東地区に既に三井アウトレット等の商業施設に立地しているということで、非常に置かれている立地のポテンシャルというのは高まっているということで認識しております。ですから、不動産鑑定が上がっているとか先ほど御説明しましたが、そういうところを総合的に見まして、事業の見通しというのはいいのかなと考えております。

- 委員：4ページを見ますと、東西両地区が機能を補完し、一体的な土地利用となるよう整備を推進していくというように書かれていますが、金田東地区は相当進んでいるように見受けられますが、その整備状況がどうなっているか、教えていただきたい。

それから、東地区の整備状況を踏まえまして、金田西地区について完成年度が平成31年度予定となっておりますけれども、東地区との関連あるいは予算的な面も含めまして、今後この西地区はどのような方針で進めていかれるのか、教えていただきたいと思います。

- 事業担当：まず、金田東地区の整備状況についてでございますけれども、24年度末で事業費ベースで約91%で、URということもありますが、今年度末の工事完了を予定しております。

また、三井アウトレットモールの開業以来、次々に大型商業施設がオープンしております。そういうことで業務用地のほとんどが処分されている状況です。残りの保留地についても、引き続き販売促進に努めると聞いております。

西地区について、完成年度31年までとなっているが、予算面も含めてどのような方針で進めるのかということでございますけれども、先ほど説明したとおり、地区全体の企業立地についてのポテンシャルは高まっております。このため、西地区への企業の引き合いも増加しておりまして、この機を捉えて今年度から企業誘致のための大型街区の造成工事に着手しております。整備が終わり次第、販売していきたいと考えております。

予算的な面でございますけれども、残事業費が約120億円ございます。残期間7年ございまして、平均しますと約17億円でございますが、今年度予算は約16億円となっております。今後、大型街区を初め、保留地の処分が本格化しますことから、早期保留地処分に向け予算を確保して、事業を進めていきたいと考えております。

以上でございます。

- 委員：今の御指摘との関係なのですけれども、URとの役割分担として、東地区は全面的にURに委ねているという理解でよろしいのかというのが1点と、これは言ってみればアクアラインで形式的に東西が分断しているということですので、見方としては一体的にB/Cをはじくということもあり得ると思うのですが、その辺の数値をもしお持ちでしたら教えていただきたいと思います。

- 事業担当：東地区につきましては、URが区画整理事業を施工する主体になってございます。ですから県は事業の整備主体に入っていないということです。それから、一緒にB/Cを算定することはございません。事業主体も違いますし、事業そのものは別の事業でやる。ただ、考え方としては一体的なまちづくりといえますか、そういう金田地区の土地利用の進め方というのは考慮していきたい。そういうことでございます。

- 委員：事業評価とは直接関係ないので、余りお聞きする場ではないのかもしれませんが、URとの役割分担というのは自治体との協議で決まるということだったと思うのですが、場合によっては商業施設以外のところは県なり市町村で事業を行うということもあり得ないものなのですか。

●事業担当：商業施設というのは要するにアクアラインの着岸地点とか、高速道路ネットワークとか、そういう位置的な状況を踏まえまして、土地利用上、商業施設の位置というのはまちづくり上、必要なのかなというところで県とか地元とか、そういうところで検討した結果、このような土地利用が好ましいということになっているということで考えております。

県としては、住宅地もございませけれども、やはり高速バスターミナルが市で整備されますので、木更津市の場合については鉄道もございませますが、どちらかというところと今後そういうバス利用を主とした住宅需要というのは非常に伸びつつあるということとございませるので、そういう面での住宅の整備というのでも1つあるのかなと。要するに、この金田地区においては重要なのかなということで考えております。

○榛澤会長：委員が今、御質問されたのは、この西地区と東地区で機能の補完ということで多分おっしゃったと思うのです。

○委員：そうですね。もっと言えば余りURに任せないで、地元の自治体が積極的に土地区画整理事業を推進していくという方向が好ましいのではないかと考えておりますし、地域で分けるよりは、むしろフェーズで分けて機能分化を図っていったほうがいいのではないかとというのが、私の個人的な意見でございます。

○委員：配られているパワーポイントの資料の10ページを見せてもらいますと、木更津市の人口が年1,000程度増加ということで、これから交通の便、あるいは交通の結節点であるということで、魅力ある商業施設が増え、人口増加に導いているのではないかと読みとれました。昔はアクアラインをつくったら神奈川県の方に買い物に行ってしまうという状況がありましたが、ようやく千葉県側に人が流れるようになってきたのでしょうか。そうした状況がこの文章から読み取れます。

1つ聞いておきたいのは、こういう区画整理とか団地造成みたいなものをやると、防災調整池をつくらなければいけないことになっているのですが、8ページの仮設調整池というのはどういう意味で仮設なのですか。つまり下水、雨水管が全部入っていないからという意味での仮設なのですか。

●事業担当：現在、市のほうで雨水の流末整備を進めているところでございませ。まだでき上がってございませ。そういう意味で暫定的にここを仮設調整池として使用している。将来的にはここは公園になります。

○委員：私はまさにそこを指摘したいと思ひます。一般的に行政主体で防災調整池をつくると、大体何とも味のなないものをつくりがちです。これは公園になるわけですね。わかりました。そういうことを期待して指摘しようと思ひていたところ。先に公園計画があるということで、指摘はありませ。

○榛澤会長：では、今の意見をまとめまして、「社会資本整備総合交付金事業 金田西地区」について「継続」という意見でよろしいですか。

(「異議なし」と声あり)

榛澤会長：本審議会の意見は、そのように決定いたします。

以上で議事（２）を終了いたします。

議事（３）その他

○榛澤会長：次に、議事（３）「その他」について、事務局から何かございますか。

●事務局：どうもありがとうございました。

本年度は２回の審議会を予定しておりますことから、次回の審議会につきまして
は来年１月１５日水曜日の午後１時から、この会場において開催する予定でございま
すので、よろしく願いいたします。

以上でございます。

○榛澤会長：委員の方々から何か御意見ございますか。

何もないようでしたら、どうも長い時間御審議ありがとうございました。事務局
にお返しいたします。

６．閉 会

●事務局：以上を持ちまして「平成２５年度第１回千葉県県土整備公共事業評価審議会」を
終了いたします。長時間にわたる御審議まことにありがとうございました。

―― 以上 ――