

平成28年度第2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29年1月23日（月）午後1時30分から午後3時50分

2. 場 所 千葉県庁南庁舎 4階 県土整備部会議室

3. 出席者の氏名

(1) 委員

轟朝幸、山田正、秋田典子、高橋岩仁、寺部慎太郎、
吉村晶子、小坂泰久（名簿順、敬称略）

(2) 県土整備部幹部職員

野田県土整備部長、鈴木県土整備部次長、龍崎県土整備部次長、
永島県土整備政策課長

(3) 関係課

道路整備課、河川環境課、港湾課、県土整備政策課（事務局）

4. 審議会に付した議題

(1) 評価実施要領に基づく評価を実施する事業について

(2) その他

5. 議事の概要

議事（1）評価実施要領に基づく評価を実施する事業について

山田会長より

- ・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4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0名、報道関係者1名）

①社会資本整備総合交付金（道路事業）一般国道464号北千葉道路I期（再評価）

〈事業担当（道路整備課）より事業内容を説明〉

○山田会長：1、2枚目くらいの全体の図をお願いします。会長として確認しておきます。
ここに成田空港がある。私はこの辺に住んでいますので土地勘はあるのですが、成田空港から東京のほうに行こうと思うと、東関道か、京葉道で東京のほうに行く。高速道路としてはこれしかない。国道は51号がここに走っていて、私もここはいつも使うのですが、幹線の国道なのに片側1車線の部分が圧倒的です。何で51号1本

ぐらいしかないのだと。国の政策として遅過ぎるのではないか。その中でやっと北千葉道路が建設され出した。今日はその中にある区間を審議します。

○委員：代替経路のところがありました。例えば10ページの、もし本事業がない場合に464号を使うという青い線なのですが、あれは境田の交差点まであのように曲がらないと行けないものですか。国道としての指定は恐らくこうだと思えるのですけれども、実際は例えば農道など、ほかの管理者が持っている道路でももう少し早く行けるのではないかと思います。いかがですか。

●事業担当：道路のネットワークといたしまして、国道、県道もございますが、どちらかといいますと縦方向の道路が多くて、横方向の東西方向の道路のネットワークが脆弱なところがございまして、一番早いルートで行けるとしても、この青いルートで通るのが最も一般的かと考えております。

○委員：もう一点、17ページの費用対効果のところなのですけれども、残事業の走行時間短縮便益が事業全体の841億円に比べて831億円と少し小さくなっているのは、これはどうしてこのようになるのですか。

●事業担当：普通、供用していなければ、便益というのは事業全体でも残事業でも同じになるのですが、国が施行している部分で一部暫定系ではありますが、供用されているところがございまして。そのために既に一部便益が発生しているということで、事業全体と残事業では便益が異なっているという状況です。

○委員：わかりました。

○山田会長：次の方、どうぞ。

○委員：2つほどあります。

1つは、計画延長の中で県施行と国施行の分で、国施行のほうが長いけれども、全体事業費としては県と国がほとんど変わらないということについてです。これは、県施行の部分が市街地を通る場所が多いからだと思えますが、再度説明いただきたい。

もう一つは、会長と同じように私も北千葉道路は是非急いで開通していただきたいと思っておりますが、事業期間を短縮して少しでも早く完成されるような努力をしていけば、それについて教えていただきたい。一番肝心の東葛側が調査中になっていますが、これについてめどは立っているのか。

●事業担当：まず1点目の国と県の事業の延長の割合と費用の状況ということで、4ページの図を見ていただけますでしょうか。県の区間は4.2km、国の区間は5.6kmということで、延長的には少し国のほうが長い状況ですけれども、県のほうの区間には印旛沼と捷水路を渡る大規模な橋梁がございまして。それから、その西側につきましても地形に起伏がございまして、橋梁が多くなっています。これに比べまして国のほうの区間は、少し絵でおわかりになるかと思いますが、田んぼの中を走っているというような状況で、盛土で済む部分が多いということで、延長の割には費用として

は同じ程度になっているということでございます。

少しでも早くということですのですけれども、道路整備はまずは用地買収が順調にいかなくて、事業が長期化してしまうところが多いわけでございますが、北千葉道路につきましては通常の土木事務所で行っております用地買収に加えまして、用地買収を専門的に行う機動班を増強いたしまして、用地買収を進めている状況でございます。

3点目の西側の区間ということで、現在は千葉ニュータウンから県道の船橋我孫子線です。今の事業が完成すると、船橋我孫子線まではそれなりの道路ができる。さらにその先の東京外かく環状道路までの状況になろうかと思っておりますが、東京外かく環状道路までの区間につきましても千葉県から一生懸命要望したりいたしまして、国のほうへ働きかけをいたしまして、高速道路と自動車専用道路と一般道を併設したような形で国のほうも今、これから取り組んでいこうと。基礎的な調査は協力してやっておるところですけれども、事業として取り組んでいこうというような動きが見られている。

- 県土整備部長：西側の区間ですが、昨年度から国のほうで具体的な調査に着手していただいております、今年度に入り秋ごろでしたけれども、その調査の状況報告を我々県、沿線市町の皆さんに報告をいただきました。その後、今、事業担当からも話がありましたが、構造につきまして真ん中に自動車専用道路、両側に一般道路とこの併設するような断面でどうかという御提案があって、沿線市町とともにそれはいいのではないかというようなこと。それから、自動車専用道路については有料道路事業を適用してはどうかという提案も我々からさせていただいて、それについても関係者に了解をいただいたという状況でございます。

今後の見通しとしては、この区間は、幅的に足りないような都市計画ですので、有料道路事業を前提にしたような形で詳細な計画を国の方で詰めていただいて、事業主体をある程度確定させていただいた上で、都市計画の手續やアセスメントの手續に入っていきたい。入っていただきたいと県としては要望を強くさせていただいている状況でございます。

○ 委員：ありがとうございます。

○ 山田会長：次の方、どうぞ。

- 委員：私も北千葉道路は大きな期待をしているところですが、私は空港計画が専門なので、成田空港を本当にしっかりと使えるような状況にしなければいけないということで、特に埼玉方面とか千葉でも北のほう、北関東からのアクセスを強化しないと羽田の方が立地条件が良いわけですから、羽田に間違いなく負けてしまいますので、是非これは早く開通させてほしいと思っているところです。

そういう意味で、私は初めに1.1というB/Cの数値を見てびっくりしたのです。何故こんな数字になってしまうのか、いろいろと思い当たるところはありますが、前

回は1.8だったわけです。それが1.1になって前回の評価から下がってしまっている。

このあたりについて供用年度が遅くなったり、あるいは投資した分が割引率を掛けますので膨らんできたりとか、こういったところかと思っておりますが、そういった意味で1.1を下回らない可能性があるかどうか。つまり感度分析の結果どうかということをお伺いしたいのが1点です。

その可能性がないというのが前提ですけれども、こういう状況がさらに工事が遅れて、供用年度が遅れるということになってくると、ますますこの1.1が危うくなっていくということですから、ここのところは何とかしてほしいと思っておりますし、コストダウンについても言及がありましたけれども、ぜひコストが膨らむことがないように、さらにコストダウンができるように努力していただきたいと思っております。

- 事業担当：感度分析につきましては、交通量と事業費と事業区間がそれぞれ少し変動したときに、B/Cがどうなるかというようなことを検討しております。

1つ目、交通量につきまして、基準としては交通量は2万6,000台から3万4,000台ぐらいの範囲で、区間によって、少し場所によって違いますけれども、これが10%ふえる、あるいは10%減った場合にはB/Cがどのようになるかということを検討いたしまして、減った場合には今の1.1というB/Cが0.98、1には近いのですけれども、0.98。それから、交通量がふえた場合には1.2になります。

もう一つ、事業費も10%ふえた場合、減った場合を試算しておりますけれども、事業費の増減に対しましては、費用便益比B/Cのほうはふえても減ってもさほど大きい変動はなくて、1.1が見込めるということです。

事業期間のほうは今25年としておりますけれども、事業期間はかなり用地の状況などによって変動しますので、2割延びた場合、あるいは2割早くできた場合、これを検討しております。延びた場合には0.9になる。早くできた場合には1.3になります。ということで全部低いほうをとれば1を下回ることもあろうかと思っておりますけれども、全部を総合いたしますと1は確保できるのではないかと考えております。

- 委員：今、説明いただいた数字のとおりだと思います。ですので基本的には早く供用しないといけないと、この計画どおりに供用しないと下回ってしまいますので、そこをしっかりと担保できるようにお願いしたいと思います。

交通量に関しても下回らないようにということで、両端が欠けているというのは交通量が上がらない1つの、こんな重要な幹線なのにこの数字というのは私はないのではないかと考えておりますので、その部分も早く供用できるように努力いただきたいと思っております。

- 山田会長：次の方、お願いします。

- 委員：冒頭、会長からこの事業の必要性についてお話がありましたけれども、私もこの事業の必要性について同様に思っております。

その中で、事業費の変更のところでお聞きしたいのですが、地質調査を行った結果、軟弱地盤ということで想定よりも10億円増額というのは分かったのですが、例えば鉄道の近接施工に伴う事業費の増加の3億円については、事業当初から想定していなかったのでしょうか。

●事業担当：当初は鉄道と道路がほぼ同時期に施工していくということで想定をしておいたのですけれども、現状といたしましては鉄道のほうが先行して供用されましたので、供用してから営業線に近い工事ということで、さらに鉄道事業者との協議等の条件が厳しくなったということで増えたところがございます。

○委員：ありがとうございます。

○山田会長：では、次の方、お願いします。

○委員：私も会長、各委員の先生方と同様に、是非とも北千葉道路の実現をしていただきたいと思っております。

2点ございまして、1つは私の専門の景観の面から見ますと、この北千葉道路、もちろん物流の面をはじめ今回説明していただきましたさまざまな面から非常に重要な道路であるわけですが、景観の面から見ますと、冒頭で会長がおっしゃったような、まさに県土の環境整備であり、県土を体験する舞台となるわけでした、そのような場合に、一般論として、整備主体が異なっていたり、整備時期が異なっていたりする場合に、道路の付帯物、ガードレールや各種の柵、今回の場合は排水周りの仕様等、細かい部分で事業の時期によって違うものが採用されたりするような不統一が起こることがよくございます。もう事業が83%進捗していて、残り17%という最終局面ですから、そういう細かいところでもぜひとも統一を図って、よりよい県土の体験ができる道としていただきたいと思います。

最近ではガードレールを白ではなく、黒い色にすることで向こう側の景色がよく見えるという効果を狙って、そのような色を採用することも多くございますし、できる限りこの県整備の部分と国整備の部分、それから、第Ⅱ期になります部分で統一を図っていただければと思っております。

第2点は、事業費の変更のところですが、10億円ふえたという1つ目の項目の中に、調整池工事に伴う軟弱地盤対策の追加というものがありましたが、調整池は調整池の事業のほうで工事をなさるのではないかと素朴な質問として思いまして、今回この道路の事業のほうで調整池工事に伴う軟弱地盤対策が必要となった具体的な箇所と状況について教えていただければと思います。

●事業担当：調整池については、別の開発などでやるのではないかとといった趣旨の御質問かと思っておりますけれども、今回は道路の事業で、道路排水を河川等に新たな負荷がかからないようにするというので、道路の排水を1回ためて、そこからまた河川等へ流出させるということで、道路整備に伴う調整池ですので、道路事業者が整備しております。

あと一点、質問ではなかったのですが、景観につきましては県施行区間、国施行区間、それはもちろん調整をしております、色の統一ですとか形の統一を図っています。

もう一点、印旛沼を越えるところがありますけれども、その軽減につきましては景観の検討ということでやっておりますし、景観ではないのですが、印旛沼の環境保全ということで、もともとあったヨシ原が道路整備によって少なくなってしまうところは、ほかのところへ同様の規模のものをつくるというような取り組みをしております。

○委員：ありがとうございます。

調整池の具体的な場所についてはどうですか。

●事業担当：図面が見にくいので近場にお持ちします。

○山田会長：よろしいですか。

○委員：はい、わかりました。

○山田会長：ひと通り御質問を聞きましたので、まとめますけれども、これはコメントなのですが、どうも関東というのは「の」の字の開発になっていて、千葉がいつも最後になる。真ん中の東京から来てずっと上にいって、こんな重要なものが成田空港開港以来、今ぐらいにやっているというのが不思議で仕方がないです。

私の結論も、皆さんの意見も大体聞くと、できるだけ早く本来の初期の事業の目的を達成するように頑張りなさいという意見が多いのではないかと思うのです。そう思いますので、先ほどの委員の先生方の話をまとめまして、「社会資本整備総合交付金事業 一般国道464号 北千葉道路 I 期」を対応方針（案）のとおり継続ということでした承するという事ですのでよろしいでしょうか。

（「異議なし」と声あり）

○山田会長：では、了承するという事にします。

②社会資本整備総合交付金（街路事業）

野田都市計画道路3・4・20号 今上木野崎線（再評価）

〈事業担当（道路整備課）より事業内容を説明〉

○委員：用地取得率が大分低いように見えますが、平成30年度までという中での状況と見込みはいかがでしょうか。

●事業担当：今回、平成31年度供用としたのは、この事業は街路事業で施工しております、事業の認可の期間というものがどうしてもございますので、現在の事業認可の期間であります平成30年度完成ということを前提に再評価を実施しております。

委員がおっしゃるように、現在、用地買収の着手から4年ほど経過いたしまして、25%程度ということで用地取得に時間を要しているところでございます。極力早く

というのは努めてまいりますけれども、用地買収ということで第三者もあるということで、30年よりもう少し延びることも視野に入れているところでございます。

○山田会長：よろしいですか。

次の方、どうぞ。

○委員：現行のボトルネックになっている道路ですが、6ページにある写真を見ましても、かなり交通量が多いところで、現状、通学路にもなっているというところで、車の性能もかなり上がっているかと思いますが、大気環境とかはどのような感じになっていますか。もしわかれば教えていただきたい。

●事業担当：現況の大気質等のデータとしては、取得してございません。

○委員：恐らく大気問題というのも結構交通量が多いと出てくるのかなと思いますが、そういう観点からも通学路にもなっているというところで、早期に実現していただきたいと思います。

○山田会長：コメントということでよろしいですか。

○委員：はい。

○山田会長：では、次の方、お願いします。

○委員：今、お二人の委員の先生方からあった点が私も気になりまして、供用年度が31年度になっているのは大丈夫かなと心配になったところであります。先ほども言いましたが、しっかりと計画どおりに進めていただくことがB/Cを維持できると思っておりますので、そこはよろしくお願ひしたい。多少延びてもまだ余裕はありますが、それでも工事に着手して早く供用したほうが、利用者にとっても非常に大きなメリットとなりますのでお願ひしたいと思います。

また、市街地の民家が連なる中を車がということなので、用地取得等、大変御苦労かと思っておりますけれども、今、環境の話もありましたが、ぜひ丁寧な住民との折衝等をしていただければと思っております。

○山田会長：コメントということでよろしいですか。

○委員：はい。

○山田会長：それでは、次の方、お願いします。

○委員：ぜひ進めていただきたいと思うのですが、このあたりは常に国道16号線がボトルネックであり、交通渋滞がひどい状況です。新しくこの道路を整備した後に、市道が残って、例えば五差路になるのかどうか。市道とこれから事業をする部分と、どのように役割分担していくのか説明いただければと思います。16号との接続部分です。

●事業担当：4ページの図面をごらんいただけますでしょうか。ここで国道16号と今回の事業区間、それから、もともとの市道が、その絵で見ますと五差路という形になりますけれども、現道を国道16号までに延ばさないで、その手前で今回整備する道路に直交して接続をするということで、国道16号と今回の道路の交差点としては四差

路という形で、変則な交差点という形にはなってございません。

○委員：市道が途中で入り込まないのですか。

●事業担当：市道が16号に行く手前で右に少しカーブするような形で接続します。

●事業担当：こちらが16号との交差点です。今、おっしゃられたのはこの路線ですかね。

現在の計画ではこの手前で、タッチするような計画にしております。

○委員：わかりました。ありがとうございます。

○山田会長：よろしいですか。では、次の方お願いします。

○委員：8ページのところに交通量が幾つか書いてあるのですけれども、今上木野崎線の交通量は、大体どれぐらいを想定されていますか。

●事業担当：今回の計画道路は、4車線で1日3万5,000台を見込んでおります。

○委員：ちょっと多くないですか。今の市道が1万1,000台で、整備後が6,000台になるので、ざっと5,000台ぐらいしか通らないのではないですか。何で3万5,000台も通るのですか。どこから引っ張ってきますか。ちょっと大き過ぎませんか。

●事業担当：3ページのパワーポイントをごらんいただけないでしょうか。今回の事業区間の少し北側につくば野田線がございますが、この道路も東武野田線と踏切で交差することから、渋滞等が現在著しいところです。それから、その道路と今回の今上木野崎線の間に緑の県道がございますが、これは野田市駅のところを通っている道路でして、ここも東武野田線と踏切で交差するというので渋滞しており、さらには、危険もあるということで、こうした周辺の道路からも交通が今回の今上木野崎線へ移ってくるということで、3万5,000台を見込んでおります。

○委員：そうすると予想より多いなと思ったのですけれども、南部工業団地入口交差点との国道16号とのクロスのところ、また新たな主要渋滞箇所のままにならないのかなと心配になったのですが、その辺の費用対効果を計算するときの検討というのは大丈夫ですか。

●事業担当：委員がおっしゃるように、現況のままで3万5,000台が新たに乗りますと、国道16号に新たな渋滞のポイントができてしまうのではないかという御意見かと思っておりますけれども、国道16号の交差点改良もこの事業の中で見込んでおりまして、そうした対策をすることにより、16号の渋滞についても大きな負荷にはならないと考えております。

○委員：ありがとうございます。

○山田会長：では、次の方。

○委員：事業進捗大変だと思うのですが、しっかりと頑張ってやってください。特に意見はございません。

○山田会長：それでは、会長として一言だけ要望があります。コスト削減というのがあるので、先ほどの軟弱地盤を通るようなところもありましたが、近年、厚生労働省の発表で、こういう工事現場における労務災害で、1回ぐっと減ったので

すが、ここ10年ぐらい実は伸びつつあるのです。だから工期に間に合わせなければいけないとか、あるいはコスト削減ということで、本来、その土質条件では余り使わないような安価な工法を使うがゆえに事故が起きたとかが無いように、先日も道路陥没が起きてしまったというのがありましたね。コスト削減というのは税金を使っている以上は当然そうなのですけれども、適正な工法あるいは無理のない工期の設定、それは両方兼ね備えてやっていただけないかと思います。コスト削減、あるいは工期が短くなってよかったとか、それだけの問題ではないと思いますので、是非そこは気をつけてやってほしいと思います。

それでは、意見を取りまとめたいと思います。「社会資本整備総合交付金事業 野田都市計画道路 今上木野崎線」の事業を、対応方針（案）のとおり継続することに了承するというところでよろしいでしょうか。

（「異議なし」と声あり）

○山田会長：それでは、了承するというところで決めたいと思います。

③社会資本整備総合交付金（河川事業）一級河川利根川水系手賀沼（再評価）

〈事業担当（河川環境課）より事業内容を説明〉

○山田会長：それでは、お願いします。

○委員：環境ということで、かなりの時間やっておりますが、いわゆる水質改善というのは大変難しいものです。50%ぐらいの進捗ですが、しっかりとこの事業を進めていただいて、そして、効果を上げていただきたいと思います。

ただ、環境基準に合わないという話はあるのですが、飲み水とかそういう場所ではないですから、千葉県としてもまだ印旛沼とか、やらなければならない部分がありあるわけですし、ほどほどにやればいいのではないかと思います。この投資は素晴らしいものでありますので、費用対効果を考えて、ぜひ進めていただきたいと思います。

○山田会長：コメントということでいいですね。

日本全国、大体5～10ppmぐらいに来ているのですけれども、それを5まで下げられた例は日本にないのです。だからこれを5まで下げようと思うと一体何をやればいいのか、実は日本中、世界中でもそんなことはわかりません。いろいろな要因が重なるものだから。だから一発これとやったら、環境基準を見事クリアするなんて手品みたいなものは世界にないのです。だからそのところは理解しておかないと、金をかける割に余り落ちないではないかと言われても無理なのです。だから様子を見ながら少しずつやっていきましょうというところがあるというのも、私は水質も絡んでいますし、印旛沼健全化会議のメンバーでもありますので、コメントをつけ加えさせていただきたい。

次の方、お願いします。

○委員：今、会長がおっしゃった質問をしようと思ったのですが、12ページに事業が4つあるのですが、これで一番費用対効果が高いものは何かはわかるのですか。

●事業担当：費用対効果の一番高いものは、浚渫工事になります。

○委員：そうすると、そういうものにより多く事業費をかけていくという思想はないのですか。

●事業担当：浚渫につきましては、おおむねいわゆる汚濁負荷の多い箇所については完了しております。ですので現在まだモニタリングも継続しているところなのですが、今後そういった浚渫をすることによって、効率的に汚濁負荷を下げる箇所が見つかった時点で浚渫の実施について考えてまいりたいと思います。

○委員：ありがとうございます。

○山田会長：次の方、お願いします。

○委員：県の事業がどうというわけではないのですが、COD値を下げたということをもう少し評価できないかということを考えています。

今回、CVMでやったということで19ページのその結果があるのですが、アンケート回答数300で、30円以下という人が大部分を占めているにもかかわらず、年便益216円と算定されています。しかし、このような状況で実際に216円を徴収しようとしても30円の人ほとんどなので、216円も払ってくれないと思われま。この計算方法に矛盾を感じました。CODを下げていること自体には非常に価値があると思うので、別の方法でそれが評価できないかと思いました。これは意見です。

○山田会長：コメントということによろしいですか。

○委員：コメントです。

○山田会長：では、次の方お願いします。

○委員：今の御意見と関連して、私もCODというよりは、むしろワースト1でなくなったというのが、地域にとっては汚名を返上したという効果が大きいと思っているのです。そういったものが果たしてこのCVMの結果の中にどのくらい入ってきているのかなと思いつながり聞いていました。

そこで質問なのですが、このCVMの設問の文章は、つまりこれは仮定条件を与えて、それで支払意志額を聞いているわけですから、その設問のイメージ次第で随分変わるなと思っているのですが、これは具体的にどのようなものを提示している、文章そのものをお伺いしたい。

●事業担当：まず千葉県が手賀沼の水質改善に向けた4つの取り組みをやっていきますということを紹介しております。その中で取り組みを行わなかった場合には、例えば近年改善しつつある水質が再び悪化することが懸念されますとか、アオコの発生により水辺の景観が損なわれますことが懸念されますといった幾つかの項目について、

継続しなければこういったことになりますよと。逆に取り組みを行った場合なのですけれども、これの反対になるわけですが、近年、改善しつつある水質の維持・向上が期待されます。また、水辺に植生がふえ、景観がよくなります。地域の皆様が快適に水辺を利用できます。こういったような専門的な話ではなくて、現状、手賀沼を利用される方々が非常に使いやすくなりますよといったことを記載しまして、これについて意志をアンケートで伺っているということでございます。

○委員：そここのところのイメージがしっかり伝わるのと、今のこのアンケートを実施したときの時点と、事業を始めたときの時点といった違いもありますので、始めたころの平成8年ぐらいですと、まだまだもっと悪かったころですね。ですから、そういったときよりも今のほうがよくなっていますので、以前を含めるともっと大きな数字が出てくるのかなと思いつつ聞いておりました。そういったことも含めてCVMの方法はなかなか難しいのですけれども、いろいろもう少し精査したほうがいいのかと思いつつ聞いていたところです。

ついでに今の関連で、計算の方法で言うと6ページの先ほどの総合的な計画、総合浄化計画の中で1つの項目ということですので、これもアンケートではどうしても④の今回の対象だけの効果は聞きにくいですので、総合的な便益が出てきておりますので、Bのほうは個別に出してくると過大に出してしまっている可能性もあるかと思いつつ聞いていました。ほかのところは既に大分終わってきているということでもあったので、大丈夫かなとは思っておりますが、この手法についてはしっかりしたほうが誤解を招かないのでは思っていたところです。

○山田会長：コメントということでよろしいですか。

○委員：はい、結構です。

○山田会長：それでは、次の方お願いします。

○委員：平成8年から事業を開始され、それ以降、COD値が年々下がってきていることに関しまして、非常に評価できるかと思っております。そんな中、平成14年からほぼ並行状態を保っているということですのですけれども、それでも10を下回るところで推移しているということでございます。これをさらに、こういった閉鎖水域に近いようなところで下げるとするのは、先ほど会長が言われたようにかなり大変なところではあるかと思っておりますが、そんな中でこの手賀沼に流入している流入水の水質といいますか、先ほどいろいろなところから流入しているという話だったのですが、そういったところは押さえているのでしょうか。

●事業担当：押さえております。現在、浄化施設が稼働しているのが3カ所あるのですが、3カ所についてのBODとCODは調査しております。

○委員：平均でどのくらいなのでしょう。

●事業担当：流入河川の大津川や大堀川なのですが、こちらについては環境基準の5をおおむね下回っているような状況で、大抵現在、27年度のBODの平均値で約2～3前

後でございます。

○委員：そうしますと、手賀沼に流入してからヘドロとかそういった影響でCODが上がるといふことでよろしいですか。

●事業担当：そうです。

●事業担当：その件につきましては、実はこの計画が策定された時点では、この2河川につきましてはBODが20とか30といった水質でした。平成8年当時です。その後、下水道事業の推進ですとか、流域対策が行われまして、流域から河川に流れ込む水質が非常によくなってきたということで、現状は流入河川の水質は計画当時よりもかなりよくなっているということでございます。ただ、大雨が降ったりして自然系あるいは農林系の負荷が入ってきた時には、すぐに2桁になってしまうという調査結果も出ております。

○委員：ありがとうございます。そうしますとCODもさらに下げる対策というのは、そちらの流入のCOD濃度が高いようなところでの対策がかなり効いてくるということですか。

●事業担当：はい。当時この計画が策定された時点では、生活系の汚濁負荷が主要因だったのです。それに対応するために、いろいろな対策をとっていたのですけれども、最近ではそちら以上に市街地や田畑、山林から発生する面源系の汚濁負荷が非常に大きくなっているということで、この対策を進めていかないといけないと考えております。

○委員：ありがとうございます。

○山田会長：次の方、お願いします。

○委員：このような事業は継続的に取り組むことがとても重要だと思います。それで13ページのグラフにもあるような効果が出ているというのは大変素晴らしいことだと思っています。ただ、それを評価するに当たって、意見は、他の委員と同じで、もう少し直接的にこの価値というものを評価できないかということでございます。

CVMで評価しますと、どうしても人間にとって価値があるものということになりますので、イメージで言うと13ページの上にある心地よい緑道があって、人間が眺めて気持ちよく思うような意味での自然であるとか、あるいは23ページの断面図にあるような、ここに行って、この場所を利用すれば、沼の眺めがよいであろうと感じるようなこととなります。このような意味での自然の評価であればCVMに出てくると思うのですが、先ほどの御説明でも植生がふえ、景観がよくなりますという文章であったということですから、このような人間にとっての価値というところで評価されていることだと思います。

けれども、生物多様性というのは、基本的にはそういった人間から見た価値観を相対化して、人間が利用するしないにかかわらず、自然が持っている自然の価値というものを評価しようという態度ですので、なかなかそれが相入れないものになっ

ています。評価が難しいところだとは思いますが。他の委員もおっしゃっていたように、今回、取り組んでおられることの成果がもう少し直接的に評価できる形のやり方がないかなと、コメントですが、思います。

人間にとっての利用を余り想定し過ぎてしまうと、論理的にはこの23ページのふれあい緑道とか、築堤の整備の事業の費用も含めないといけないのではないかとということも出てきてしまいますので、難しいところですが、そういったことを思いました

ただ、全体としては非常に重要な取り組みであって、継続的にぜひ取り組んで、さらによい環境となるように進めていただけたらと思いますので、そこを直接何とかもう少し取り上げる方法がないかと思うところがございます。

○山田会長：では、よろしいですか。

コメントをつけ加えさせてもらおうと、6ページに総合浄化計画といって5つ書いてあるのですけれども、下水道の推進と書いてありますが、下水道は大体行くところまで行っている。残っている単独浄化槽のリンを取る高度合併浄化槽への転換というのは、印旛沼も手賀沼も多分ほとんどとまった状態ではないかと思えます。取りかえるというのは相当大きなお金がかかってしまう。各世帯に負担をかけてしまうので、そのずっと前から使っていたものなので、それが認可されたままなのだけれども、それを切りかえると言ってもなかなか大変。

それから、流域市町の浄化対策とか地域住民の主体的な取り組みというものをやっておられるのはわかっているのですけれども、例えば農業でリン及び窒素肥料を控えてくださいと言ったら、それを言い切れるかということです。せっかく都市型農業で元気よくやっておられるのに、窒素、リンを減らしてくださいとはそんなに簡単にいくものでもない。そうすると④とか⑤を粘り強くやっていったり、浚渫したり、湖岸の芦原をふやしていったりという地道な作業というか、長いこと時間がかかる事業だと思うのです。それをやっていって、それを地域の方々にちゃんと理解してもらおうということですね。

印旛沼に比べれば、手賀沼のほうが住民のアクセスとか利用度が圧倒的にいいですね。何しろ湖岸から沼が見えるのです。手賀沼は随分成功しているのではないかと思います。

2年後か3年後にまた世界湖沼会議が多分、茨城県を中心にやると聞いていて、そのときには成功例として手賀沼も御紹介しなければいけない。前回も紹介されています。その後の取り組みだとかいうのも成功例の1つ、あるいは今、道半ばの印旛沼もやっているということを出さなければいけないので、絶好のチャンスですので、要領よく、市民、国民、県民にわかってもらおうということと、世界に情報発信をするんだというつもりをずっと心がけておいてほしいと思います。

それでは意見をまとめたいと思います。「一級河川利根川水系手賀沼」に関しま

して、対応方針（案）のとおり継続ということでも了承するというところでよろしいでしょうか。

（「異議なし」と声あり）

○山田会長：それでは、了承するという結論にしたいと思います。

それでは、次の4つ目をお願いいたします。

③社会資本整備総合交付金（港湾事業）千葉港海岸（船橋地区）高潮対策（再評価）

〈事業担当（港湾課）より事業内容を説明〉

○委員：生命、財産を守る上で非常に重要な施設であると思いますので、ぜひともよろしくをお願いします。

今の時代、若い世代を中心に、これらのものに生命、財産を守ってもらいながら生きているということをなかなか知る機会がなく、意識せずに生きてこられている方々も多いと思いますので、ぜひともこれらの施設の意義が伝わるような工夫、どういったものかを示すような看板を現地に設置するというような直接的なことから、地元の小中学校の学習に活用していただくなどの活動的なことも含めて、関係部局と協力して、ぜひともこれらの施設の意義が伝わるような形で進めていただければと思います。

○山田会長：要望とコメントでいいですか。

○委員：はい。

○山田会長：それでは、次の方、お願いします。

○委員：今、別の委員からお話がありましたけれども、生命、財産を守るというところで、是非早期実現に向けていただきたいと思うのですが、前回の評価から今回評価で12年ほど供用予定年次が延長されているという中で、施工方法の見直しで延長されるというお話ですが、これを少し早めるような手法があれば教えていただきたいと思います。

●事業担当：この船橋の海岸保全施設ですが、今まで20年間で15%ほどしか進捗していないということで、海上工事があつたり、施工時期が制限されていたり、いろいろしております。今後、耐用年数等も迫ってきている中でゼロ国債などの債務の設定をして、発注時期を早期に発注できるようにするとか、今、考えていますのは、千葉県の方でも施工しますが、国の直轄事業を導入していただいて事業のスピードアップを図るようなことも今、考えておるところでございます。

○委員：ありがとうございました。

○山田会長：次の方、お願いします。

○委員：まさしく是非進めていただきたいということに尽きます。費用便益的にも大きな値が出ておりますし、先ほどからありますように、供用が遅れば遅れるほど費用

便益比は下がっていきますから、それだけではなく、やはり船橋の心臓部で、我々のキャンパスも船橋にありますので、そういった意味でもぜひ守っていただきたいと思っております。今、別の委員からありましたとおり、なるべく早く進められるようなことも検討いただきたいと思いますと思っております。

以上、コメントです。

○山田会長：次の方、お願いします。

○委員：海老川水門及び船橋排水機場の建て替えの部分について、今まで門が第1水門、第2水門という形になっていますが、新しいものは2つがくっついた形になります。形態が以前とかなり変わったと思うのですが、それは機能強化のためなのか、それとも建てかえしながら使っていくためなのか、補足いただければと思います。

●事業担当：船橋排水機場、海老川水門は、先ほども説明しましたが、年間約200日近く運転しているということでございますので、使っていきながら改修を行うということで、このような形になっています。

○委員：使いながらという制約で、このような形になったということですね。

●事業担当：はい、そうでございます。

○委員：ありがとうございます。

○山田会長：次の方、お願いします。

○委員：このエリアでこれまでどれぐらいの被害が起きたかというのを知りたいのですが、頻度と規模はどのような状況ですか。

●事業担当：このエリアで高潮による被害というのは、今まで聞いておりません。

○委員：内水の排除とか、その辺の問題などで床下浸水など、そういうものも一切ないのですか。

●事業担当：高潮による浸水被害等はございません。

○委員：内水の排除、ポンプはそういう意味もあるのですよね。

●事業担当：基本的に海老川の排水機場関係は、高潮が来た時に閉める形になっております。また、隣に河川の管理施設の水門とポンプ場があります。ですから、そのあたりは分担してやっております。

○委員：そうすると200日稼働というのは、どのように考えたらいいのですか。どういうときに稼働するのですか。

●事業担当：新月であるとか満月関係で水位が上がる時が多いもので、そのときはどうしても雨が降っていなくても高潮の関係で閉めて、内水を排除しなければいけない形になりますので、そういう関係で稼働日数が多くなってきております。

○委員：200日稼働するというのは、ここのエリアの潮位の変動が特に大きいのですか。それとも、もともと胸壁というか、高さが低いために頻度高くやらなければいけないのですか、それとも200日というのは全国的に行われているものなのか、その辺を教えてください。

●事業担当：ゼロメートル地帯が大きくあるということですが、A. P. +1.6～2.1mをゼロメートル地帯ということで考えておりますが、その中で1.6mの地盤ですから、そこから水を吐こうとした場合には1.6mよりも水位が低くなければしょうがないのですが、そのところは今、水に多少浸かるところもあるかと思っておりますけれども、通常、操作水位というものを定めておりまして、海老川は1.9mということで、ハイウォーターよりも少し低い位置でも排水ができますということで、潮の満ち引きの関係でも排水ができるように1.9mを操作水位としているために、相当稼働日数というか、水門を閉めてポンプを回して内水をどンドン吐くという作業が必要となっております。

○委員：ありがとうございます。

○山田会長：次の方、お願いします。

○委員：海老川水門、船橋排水機場とあるのですが、新設排水機場のポンプは今と同じ能力ですか。

●事業担当：詳細については今、詰めているところでございまして、今は6立米が3台で18m³ですが、先ほども申しましたように河川と洪水と高潮で分担しておりますが、その何m³のポンプを何台設置するかということにつきましては、これから詳細設計で固めていきたいと思っております。

○委員：わかりました。

○山田会長：よろしいですか。

これは会長としてのコメントなのですが、このあたりというのは東京湾の湾奥部であり、台風が来たときの高潮というのは横浜、川崎、東京よりもこのあたりの方が高くなるのです。地形的にどうしても一番奥にあるので。それから、風による吹き寄せもフェッチが長くなるので大きくなる。どうしても東京側よりも高目につくらざるを得ないというのがあるのです。だからこの事業の目的は十分わかるのです。

一方、横須賀、横浜、川崎、東京、それから千葉に入っていくと、このあたりの景観が非常に悪い。普通の人は歩けないような景観である。もちろんこの事業は防災上の目的なのですが、将来是非、県民がそこに喜んで行きたいような地域となることを期待します。

川崎では、石油コンビナートを観光で見に行こう、夜の川崎を見に行こうということでどんどん観光地化していたりする。川崎駅前にはラゾーナができて、船橋には横にららぽーとがあるのです。すばらしい集客能力のあるものがすぐ横にあるので、ただ防災のみではなくて、そういうことも頭に入れた長い目で見てやった方がいいのではないのでしょうか。よろしくお願ひしたい。

そのほかありませんでしょうか。皆さんが事業の目的を十分理解したということで、了解されたと思っております。それでは、「防災・安全交付金 千葉港海岸（船橋地区）高潮対策事業」を継続ということで、この審議会は了承することよろし

いですか。

(「異議なし」と声あり)

○山田会長：では、この審議会はこの事業を了承という結論になりました。

○山田会長：それでは、事務局にお返しします。

6. 開 会

●事務局：それでは、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。

今年度の事業評価審議会は、本日で終了となります。今後、審議会から頂戴いたしました御意見を踏まえて、各事業についての県の対応方針を決定してまいります。

それでは、以上をもちまして「平成28年度第2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。ありがとうございました。

—— 以上 ——