

## 令和元年度第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** 令和2年2月7日（金）午前9時30分から午後0時10分

**2 場 所** 千葉県庁南庁舎1階会議室

**3 出席者**

(1) 委員

轟朝幸、渡部大輔、高橋岩仁、二村真理子、吉村晶子、明智忠直、小坂泰久  
(名簿順、敬称略)

(2) 県土整備部幹部職員

河南県土整備部長、保坂都市整備局長、小高県土整備部次長、  
渡邊県土整備部次長、高橋県土整備部次長、岩永県土整備政策課長

(3) 関係課

道路整備課、港湾課、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) 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**

- ・ 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6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2名）

**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**

①国道道路改築（道路事業）

一般国道409号茂原一宮道路（再評価）

（事業担当（道路整備課）より事業内容を説明）

○轟会長：ありがとうございます。それでは、本事業について御審議を願います。御質問、御意見等ございましたら御発言をお願いします。いかがでしょうか。

それでは、私の方から。すみません。ちょっと聞き漏らしたかもしれないのですが、事業の進捗状況の4ページで、工区別にあるのですが、2工区がまだ工事中ですが、これの供用は何年を見込んでいるか。そして、その供用も見込んだ費用便益

の交通量の推計がされているかどうかというのを確認させてください。

- 事業担当：2工区につきましては、令和5年度の供用を目指して今整備を進めております。費用便益の算定に当たっての交通量推計につきましては、令和12年（平成42年）の時点での交通量を算定いたしまして、それと比較することにより便益を算定しております。今後、暫定供用する令和5年度時点での交通量推計は特には行っておりません。

○轟会長：ネットワークが変わるので段階的にぼんと上がりますよね。これはどういうふうに扱うのですか。すみません。ちょっとテクニカルな話で恐縮です。

- 事業担当：今後、令和5年に開通目標として整備は進めておりますけれども、便益算定に当たっての交通量推計は、事業完了する令和9年度に全てが供用開始されるという前提で算定しております。

○轟会長：そうですね。そうなれば早く供用した分の便益はこの中に入っていないということですね。

- 事業担当：はい。

○轟会長：わかりました。その他いかがでしょうか。

○委員：まず、今回、事業期間延長ということで、その理由が用地取得にちょっと時間を要したというお話でしたけれども、3工区の方の状況は38%と先ほどありましたけれども、いかがなものでしょうか。恐らく2工区の方でかなりてこずられたのでしょうか。3工区の方の見通しを教えてください。それが1点。

もう1点ですけれども、この道路の供用が少なくとも令和9年度になるということは、ことしのオリパラは大変なのかなというふうに思いながら拝聴したのですが、令和12年段階での交通量推計ということですが、オリンピック効果みたいなものも見込んだ上での数字なのかというのをちょっと教えてください。

- 事業担当：まず、1点目の3工区の用地の取得状況38%ということでございますけれども、事業の進め方として、茂原長南インターチェンジ側から順次進めてきているということで、3工区については用地交渉に入って間もないというところでございます。今後その交渉を進めていく中でいろいろ御意見などが出てくるのかなと思っております。ただ、事業全体に反対されているという方はおりませんので、しっかり交渉してやっていきたいと思っておりますし、しっかり進捗管理をして事業期間を守れるように取り組んでいきたいと思っております。

もう1点、オリンピックの関係でございますが、今回、便益などを算定する際に、その効果は特に見込んでございません。国のマニュアルなどに沿って算定しているということです。

○委員：ということは、次の段階の再評価のときに、もしかするともっと大きく出るといいですねということですね。先ほどの3工区の話ですけれども、恐らくそんなに困難はないのではないかというお話でしたけれども、丁寧にコミュニケーションしながら用地取得に当たっていただきたいと思います。以上です。

○轟会長：ありがとうございます。その他、いかがでしょうか。

○委員：第2工区まで工事が終了して供用開始した場合の現道への迂回路、そういった部分は順調に整備をされているのですか。

●事業担当：第2工区まで供用すると茂原大多喜線にワンタッチして茂原方面、もしくは大多喜方面に行くこととなります。この区間の茂原大多喜線では、何カ所か既に交差点で渋滞などが発生している箇所がございます、そこにつきましては、交差点を改良する事業など、交通の円滑化を図るための対応を並行して行っているという状況です。

○轟会長：よろしいですか。その他いかがですか。

○委員：やはり供用開始の効果が非常に高いものなので、なるべく早くスムーズに進んでいただけたらと思うのですけれども、参考までに、この事業は当初の平成12年度に事業化された段階では、事業期間はいつ終了予定だったものでしたでしょうか。

●事業担当：確認して後ほど回答いたします。

○轟会長：では、他を先に。

○委員：コメントですが、一宮まで行く随分いい道路のようですから、整備の仕方はあると思いますけど、用地取得のときに道の駅をつくれるような用地と一緒に取得されるといいのではないかなと思いました。もちろん土地を持っている方が運営をするという、道の駅はいろんな形がありますよね。どういう形かわからないですが、せつかく用地取得をなさるのだったら、何かお考えになってもいいのではないかなと思いました。以上です。費用が上がっちゃいますけど、また別として。

○轟会長：別の効果もありますので、御検討いただければと思います。その他どうですか。

○委員：今回、用地取得に時間を要したということですがけれども、用地取得に時間を要

した要因みたいなものがあれば教えていただきたい。

●事業担当：価格の面での折り合いがつかないことや、いろいろ個人的な事情があって移動ができないこと、神社の土地売買の手續に時間を要することがございます。

○委員：先ほど事業に反対者がいないという話の中で、これだけ時間がかかっているのはどういった理由があるのかなと思って伺ってみました。ありがとうございます。

●事業担当：茂原一宮道路の当初事業化したときに完了期間はいつだったのかという御質問でございますが、事業化したとき、平成12年から8年間を事業期間として、平成19年までを事業期間としていました。

○轟会長：わかりました。よろしいですか。

○委員：はい。早く供用開始になれば効果が出るので、ぜひよろしくお願いします。

●事業担当：早期に完成させられるように頑張っまいります。

○轟会長：よろしくお願いします。ありがとうございました。

○轟会長：よろしいでしょうか。本事業はそろそろまとめたいと思いますが、特段の御意見がなければ。

それでは、特段の反対意見等もございませんし、圏央道の効果を発揮するという意味では、やはり九十九里という観光でも非常に重要なところだと思いますので、皆さんの御意見も踏まえて、継続という対応方針、これについて了承でよろしいでしょうか。

(異議なし)

○轟会長：ありがとうございます。それでは、本審議会の意見は、対応方針案のとおり継続ということに決定いたします。どうもありがとうございました。

## ②社会資本整備総合交付金（道路事業）

### 主要地方道成東酒々井線八街バイパス（再評価）

(事業担当（道路整備課）より事業内容を説明)

○轟会長：ありがとうございます。それでは、本事業について審議をお願いします。御質問、御意見ございますでしょうか。

○委員：今回、費用便益比1.2ということのようですけれども、まず、交通量推計の関係で、今回数字が大きくなった、便益が大きくなったということであると思うのですが、ただ、前回とB/Cは同じですね。ということは、どこかに費用増がありま

したかというのが質問の1点目です。

それから、2点目としては、もし費用増があったということだと、1.2という数字は結構危うい数字なので、今後、費用増に気をつけてくださいねという指摘です。

それから、もう1つ、ちょっとコメントの内容が違ってしまいますのですが、今回このバイパスができることによって医療機関へのアクセスの向上です。時間短縮となるというふうになっていましたけど、現実性の向上、確実にこの時間で行ける、要は混雑しないで行けますよというような効果も一言入れてもいいかなと思いました。以上です。

- 事業担当：それでは、まず1点目、費用便益比は1.2同士だということは、費用も上がっているのではないかとありますが、事業費としては、変更はございません。これは、前は基準年次を平成26年としていたものを、今回、平成元年を基準年次とした関係上、社会的割引率の関係で費用が少し上がって見えるということです。

○委員：そこはちょうど相殺したということですか。

- 事業担当：そういうことだと考えています。

○委員：それと、費用増していないので、引き続き全体事業費が上がらないようにしっかりやっていきたいと思っております。

今の御説明ですと、もちろん基準年次が上がれば、4%の関係でその数字が変わるというのはわかっているのですが、もし次の段階で交通量が増えないと、自然とこの1.2が小さくなっていくということになりますよね。ですから、何とかコスト削減に努めていただくのと、他力のようなのですが、何とか交通量が増えるといいですよ。そうじゃないと、数字はどんどん落ちているはずで、1.2って、数字として決して悪い数字じゃないとは思うのですけれども、気を抜くと1.0台になってくるかなという雰囲気もあるので、お気をつけください。

- 事業担当：しっかり事業費及び事業の進捗を管理して進めてまいりたいと思います。

また、最後に緊急搬送の現実性というところ、確かに先生おっしゃるとおり、確実な搬送にもつながる部分がございますので、今後そういった御意見を踏まえて、そういったところについても示していくようにしていきたいと思っております。

○轟会長：よろしいですか。その他いかがでしょうか。

○委員：スライドの11ページ、費用便益比のスライドですが、交通事故減少便益につい

て、事業全体において2億円、残事業においても2億円ということで変わりがない。ですから、これは残事業が完成しないと全ての交通事故減少便益が出ないという理解でよろしいのでしょうか。私からすると、恐らくもう既に開通している区間で、1工区の供用でかなり交通事故減少が便益として出ているのではないかなと考えられるのですが、そのあたりについて教えてください。

- 事業担当：確かに先生のおっしゃることもわかるのですが、交通事故減少便益の算定のやり方について、まず説明させていただきますと、2車線なのか4車線で中央分離帯があるのかなのかという道路の形態の区分と周辺の沿道の利用状況、D I Dなのか市街地なのか地方部なのかなどの状況から算定される損失額式を用いて算出させていただいています。そうした中で、今回既に供用している区間については暫定2車線ということで、その効果ははっきり出にくいところなのかなと思っております。こうしたことから、全線供用したときと余り変わらない数値として示されているのではないかと推測しております。

もう1点は、暫定供用した際に交通量の転換の効果が少ないということですね。

○委員：全線開通しないとルートとして転換しないということですか。

●事業担当：はい。

○委員：わかりました。ありがとうございました。

○轟会長：その他いかがでしょうか。

○委員：用地買収が99%ということですがけれども、用地の交渉というのは最後の1%が一番難しいという部分がありますけれども、そういった部分で、これまでも平成7年から用地の着手をして、25年から工事着手ということですので、かなり時間がかかっているようですがけれども、それは大丈夫ですか。

●事業担当：本線を整備する上での用地は既に確保されておりまして、一部交差点の隅切りのところあたりで少し買えていないところがあったりするのですが、その取得についてもしっかり努めてまいりたいと思っております。

○轟会長：よろしいでしょうか。それでは、皆さんから意見をいただきましたが、残事業も少しですので早く、今もありましたけど、遅れないように進めていただきたいと思います。それから、先ほどありましたけど、この費用便益比が1.2という、私の感覚からいうと、市街地に近いところで、もっと効果があって、市内の交通量が減るといふところは非常に大きな効果だと思うのですが、数字にはなかなか表れ

にくいのかなと思っております。

それでは、今、意見をいただきましたが、進捗等しっかりとやっていただくというのを踏まえて、主要地方道成東酒々井線の八街バイパスについて、対応方針案のとおり継続とすることを了承でよろしいでしょうか。

(異議なし)

○轟会長：それでは、本審議会の意見は、対応方針案のとおり継続とすることといたします。ありがとうございます。

### ③社会資本整備総合交付金（道路事業）

#### 一般国道126号八木拡幅（再評価）

（事業担当（道路整備課）より事業内容を説明）

○轟会長：ありがとうございます。それでは、本事業について審議をお願いします。御質問、御意見、いかがでしょうか。

○委員：5ページにあります用地進捗状況を見ますと、かなり御苦労されているのかなというところがございますけれども、まだ2工区、3工区の方がほとんど手をつけていないような状況かと思われませんが、今後の見通しなどあれば教えてください。

●事業担当：まず1工区の用地取得というか、1工区をまずつなげることを第1優先に整備をしてきてございます。その関係で、2工区、3工区につきましては、今後、用地の取得を進めていくということとしてございます。まだちょっと具体的に交渉などに入れていない状況でございますが、しっかりその事業期間内に整備ができるように、しっかり工程管理、進捗管理をしていきたいと考えております。

○委員：1工区が不測の日数を要したということですが、何かその要因みたいなものがあれば。

●事業担当：価格の面での折り合いもあるのですが、土地を売ることに対して抵抗感のある方がまだ少し残っていらっしゃる場所もございますが、工事も入ってきたり、用地の進捗状況も大分進んできているところで、協力的な方も今出てきているというのが現状でございます。

○委員：私の地元の道路でありますので、大至急スピードアップしてやっていただきたいと思いますが、今聞きまして、先だっても説明がありましたけれども、2

工区と3工区は都市計画決定もしていないというようなことでありまして、銚子市の意向として、そういったものは早くやろうというような空気、そしてまた説明会等はやっているのでしょうか。そののちをちょっとお聞きしたい。

- 事業担当：2工区、3工区については、まだ地元に入って説明をするというところまでには至っていない状況です。ただ一部、一番起点側ですが、銚子側のイオンのあるところの周辺については、イオンの開業に合わせて一部用地を取得して拡幅しているという状況でございます。

また、地元の御意見ということについては、この八木拡幅については、銚子連絡道路の一部をなす区間ということで、銚子市さんだけではなくいろいろな方々から早期整備ということで御要望もいただいておりますし、我々としても非常に重要な路線だと認識しておりますし、位置づけておりますので、重点的に引き続き整備していきたいと考えております。

- 委員：旭市はすぐ隣接ですけれども、やはり銚子の発展ということが旭の発展にもつながるといふこともあって、この大動脈の銚子連絡道の最終区間でありますので、ぜひ地元の賛同も呼び起こせるような県の皆さん方にも応援をしていただきたいと思います、そのように思っています。よろしくどうぞ。

- 事業担当：はい。わかりました。

- 轟会長：ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

- 委員：大変効果があるというか、それも12ページ以降の便益に算定されない効果が非常に大きいことがよくわかりましたので、ぜひ用地取得等の困難に負けずに進めていただければと思っております。

意見は、その便益の算定に含まれていない部分の資料の示し方といいますか、本来、緊急輸送道路ネットワークとかその他の効果、資料の13ページ、14ページ、15ページに示されている効果が便益の算定に今後うまく算入できるような形だと、より効果が示せるのでしようけれども、現在算定に含まれていないということで資料でお示しになっているので、そこを十分示していただければと思います。例えば13ページのところだと、資料のスペース上の問題もあるかと思うのですが、真ん中のグラフが、横軸が100から始まっていて、15分ごとのちょっと半端な目盛りになっていたり、14ページだと、それが100からではなくて、今度は80から始まっていたりしているんですね。これが、普通は余り効果がないものを効果があるよう



に見せるときにつくるグラフのつくり方ですけれども、34分短縮は非常に大きな効果だと思うので、同じゼロから始まるので示しても十分に効果が大きいことがわかるかと思えますので、そのあたり自信を持ってといいますか、34分をしっかりとアピールしていただけたらと思います。

あと、13ページに関しては農業の支援ということで、混雑緩和して発進・停止回数が減少することで生鮮食品の荷傷みを回避するというふうに書いてあって、それはすばらしいのですけれども、発進・停止回数が減少しますと環境面にも二酸化炭素低減効果等よい効果があると思えますので、そちらの方もあわせて示していただければ、よりよろしいかと思いました。すみません。直接便益の算定ではないところですが。

○轟会長：今の混雑も、混雑だけでなく山道を急発進とか、これでも環境だったり、あるいは荷傷みも随分あると思えますので、結構そういう効果はあるのじゃないかなと私も思って聞いておりました。

●事業担当：グラフの示し方はちゃんとやっていきたいと思っています。確かに発進・停止回数の減少は環境面にもありますので、いいアイデアをいただきましたので、今後の評価の時に活用させていただければと思っております。

○委員：環境面は、ぜひ今後しっかり示していただければ、より効果が伝わると思います。

○委員：1点、すみません。黙っていようかと思ったのですが、農業支援のところで、キャベツはどうかと思うのですが、だいこん、スイートコーンは余り鮮度を追求するものじゃないなと思いつつ拝見していたんですね。それは仕方がないとして、混雑緩和、要は朝とるわけですよね。それで朝の市場に間に合うように夜行くので、本当に混雑しているのかなと思いつつ見ていたのですが、もし本当に混雑に突入する可能性が高いのであれば、視点は全然違うのですけれども、トラックドライバーの負担の減少が、今全国的に大変な問題になっているものですから、ドライバーさんは混雑をするということがわかれば、大変早い時間に出るんですね。なので、出荷に関連するトラックドライバーの負担減、延べ人数減ということが言えるかなと思います。

それから、水産業の方はこれでよろしいかと思うのですが、他でちょっと見たものを申し上げますと、今までその地域だけで食べられていたような未利用魚が、

こういうふうには時間が短縮されることによって、未利用魚の中でも傷みが激しいものがあるようですね。そういうものが市場に出回るようになったというような効果を伊豆で見たことがあるので、もしそういうものがあればお書きになった方がいいかなと思います。

それから、これはむしろ教えていただきたいのですが、観光業の支援でアクセシビリティといったときに、やっぱり千葉市から測るものなのでしょうか。どこから測っていいかわからないということはあると思うのですが、千葉駅からというのも、道路の起点は難しいので駅なのかなという気もするのですが、若干の感想ということで述べさせていただきました。

- 事業担当：アドバイスいただいた点については、調べてみまして、効果として活用できるところは使っていきたいと思います。

観光の方で千葉駅を起点にしたというのは、特に理由はないのですが、銚子連絡道路と八木拡幅を経路とするコースとして見たときに、千葉が一番わかりやすいということで選んだものでございます。

- 委員：県外から人をたくさん呼びたいというような視点なのかなと思ったものですから。

- 轟会長：そうですね。そういう視点であれば、そこから先は同じですから変わらないですけど、見た目とかのイメージがですね。よろしいですか。

それでは、私も今いろいろ御意見を伺っていて、本当に主要幹線ですし、それから、ネットワークがこの地域になると少なくなるのですよね。そういう意味でも非常に重要だと思います。それから、観光の面でいうと、ここは九十九里ビーチラインに接続するのですかね。

九十九里の方へしっかりとつながっていくところだと思いますし、観光の周遊として、広域なネットワークとして非常に重要なんじゃないかなと思って見ておりました。とは言いながらも、8年延ばすというのは、ちょっとやっぱり気になるところで、ぜひ工期短縮管理をしっかりと、できることなら短縮の方向へ向けて努力いただきたいなと思っております。

それでは、意見をまとめたいと思います。一般国道126号八木拡幅について、対応方針案のとおり継続で了承よろしいでしょうか。

(異議なし)

○轟会長：では、御異議ございませんので、本審議会の意見は対応方針案のとおり継続といたします。ありがとうございました。

#### ④社会資本整備総合交付金公共街路整備（連続立体交差事業）

##### 東武野田線（再評価）

（事業担当（道路整備課）より事業内容を説明）

○轟会長：ありがとうございます。では、本事業について御審議をお願いします。御意見、御質問、いかがでしょうか。

それでは、ちょっと私からテクニカルな話で恐縮ですが、6ページの仮線で、このところの用地で時間がかかったのかと思うのですが、これは戻した後の仮線のところはどのような整備になるのかということをちょっと。

●事業担当：地権者の皆さまにお返しすることとなります。

○轟会長：お返しする。これは用地買収しているわけではない。

●事業担当：借地しています。

○轟会長：なるほど。わかりました。それから、あわせてこうやって見ていくと市街地だということで、高架下の活用は何かあるのでしょうか。

●事業担当：これから鉄道会社の方で検討されてくるものと考えております。

○轟会長：わかりました。そういうのも有効に活用をしていただくことで、便益がさらに上がるかなと思っております。その他いかがでしょうか。

○委員：ちょっと教えていただきたいのですが、今回の事業に関して、鉄道事業者側が何らかの費用負担をしている部分があるかどうか。そして、今回の費用便益の結果のところに出ている総費用のところは、本当にこれにかかる全ての費用が含まれているのかどうかという、その部分を伺いたいです。

●事業担当：まず1点目です。今回お示ししている事業費、まず4ページを見ていただきたいのですが、左の上に事業費として353億円となっておりますが、これが鉄道事業者分の負担も含めた全体の事業費でございます、うち都市側負担の324億円は国、県、市で負担しているものでございます。鉄道側の負担としては29億円となっております。費用便益比の算定に当たりましては、全体の事業費ではなく鉄道側の負担を除いた都市側の負担分のみで評価しています。

○委員：なるほど。そこが道路の方と違うところということですね。

- 轟会長：マニュアル上そうなっているのです。私も見ましたが、そうなっております。鉄道事業とも違うのですよね。不思議ですよね。
- 委員：通常、全ての費用、全ての便益で比較という言い方をしますが、でも、そういうマニュアルだから、しょうがないですね。
- 轟会長：しょうがない。国の指針に則ってやっているということは確かだと思います。
- 委員：ありがとうございます。
- 轟会長：私も非常に違和感を持つのですが、鉄道事業は自分の利潤とか便益に関するものの負担はしているということで、相殺させるということかなと思って理解はしているのですが、でも、やはりちょっと変な感じはいたします。その他いかがでしょうか。
- 委員：内容面はB/Cも効果も出ていて全く異論はないのですけれども、資料の12ページの説明が、これまでとも共通するのですが、ちょっと素朴な疑問がございます。走行経費減少便益の方はコストを左側無、右側有で引いているというのでわかるのですけれども、その上の走行時間の価値になるとバリューの方だから、左右が逆転しないと便益が出ないような気がしたのですけれども、いかがでしょうか。
- 事業担当：走行時間短縮便益については、踏切が除却されて走行時間が短縮されることによる時間短縮効果を整備有、無で比較して、そのトータルを算出するというやり方で、これは道路と全く同じようなやり方をしています。自転車・歩行者の踏切遮断による待ち時間については、現在の待ち時間がなくなるということによる効果分を見込んでおります。
- 県土整備部長：価値という言葉を両方使っているので誤解を招いてしまっています。例えば踏切除却がなかったとすると、混雑していて時間がかかってしまう。時間価値からすると、より大きくかかったような、価値というよりも時間がかかり大きな数字が出るわけですね。整備有の場合、時間は早く行けるようになるので小さい数字になる。だから、価値という言葉になっていますが、差分は大きい方から小さい方を引くので、出てきたものが価値になるということです。価値というと、ない方が価値が大きいのですが、整備無の場合時間がかかっているというのと、整備有の場合時間が少なくて済むので小さくなるという、表現の問題かもしれません。
- 轟会長：そうですね。正確に言えば価値換算した便益ということですね。よろしいでしょうか。

それでは、私からは、先ほど少しありましたけど、8ページにあります手続上の問題ですね。これはやはり厳格な運用をしっかりとさせていただきたいと思っております。延伸がもう過ぎてしまっておりますので、今回の結果論としてはオーケーなのですが、やはり手続はしっかりとやっていただきたいということをつけ加えさせていただきたいと思っております。

それでは、意見をまとめたいと思っております。東武野田線についてですが、対応方針案の継続ということで了承いただけますでしょうか。

(異議なし)

○轟会長：それでは、本審議会の意見は対応方針案のとおり継続ということで決定いたします。ありがとうございました。

#### ⑤社会資本整備総合交付金（港湾整備事業）

##### 木更津港海岸木更津地区（再評価）

（事業担当（港湾課）より事業内容を説明）

○轟会長：ありがとうございます。それでは、審議をお願いします。いかがでしょうか。

○委員：AP+4.6mを確保することは非常に重要なことだと思いますので、ぜひ継続して今後ともしっかりとお願いしたいと思いますが、AP+4.6mまで上がると、場所によっては壁が建ったというような形になるところも発生する可能性があると思います。最近では、防護ラインを建築物との関係等で、そういう壁が建つというような形ではなく、うまく融合させるような手法もとられている例もございますので、今後、臨海部がより魅力がアップした場所になると思いますので、そのあたりの防護ラインの設定も含めて御検討いただけると、より木更津周辺のブランド価値が上がるかと思っておりますので、ぜひあわせてそういうことも今後検討していただけたらなと思っております。

●事業担当：今回につきましてはAP+3.7mからAP+4.6mということで、またAP+4.1mからAP+4.6mということで、主にかさ上げをするということなので、今、既設の部分ではなかなかできないかと思いますが、新たに背後地の利用が変わったとか、そういうことがあった場合には、そういうことと調整して目立たないような形で検討したいと思っております。

○委員：今後、またそういうようなことが発生しましたら、ぜひよろしくお願いま

す。

○轟会長：その他いかがでしょうか。

○委員：今回、費用便益（B/C）もかなり高い数字ですので、必要性が高い。あと、やはり全てが完成しないと、どこか1カ所でも抜けてしまうと、そこから浸水してしまうということで、全体を通した完成ということに対して非常に重要性が高いと考えています。

それで、先ほどまでの説明、特に道路整備課様のつくられている資料ですと、便益算定に含まれない効果ということで、具体的にいろいろと列挙されているかと思っています。そこで今後資料を作成される際には、防災の中核機能の重要性や、先ほどのみなどオアシスの件の観光などを列挙するとともに、海岸利用便益についても計算できるかと思っていますので、そういったことも資料として含んでいただけるとよいかと考えました。

1点質問ですが、最近の災害の激甚化等で、今後やはり高潮の想定高も変更の可能性があるかもしれません。その都度、計画を変更するような形になるよりは、一度にまとめて行えば、一体的に同時に施工できて、効率がよくなるのかもしれないと考えております。今後50年、100年、A P +4.6mで大丈夫なのかということころも、現状ではこういった形で問題ないということですが、長期的な環境変動も含めると、ある程度追加の想定しておく必要があるのかなと考えております。特に陸圃は作り直すということも必要になると思いますので、今後の長期的な計画の中で、ある程度そのリスクに対応する必要もあるかと考えました。以上、コメントです。

●事業担当：今までも計画天端高は2回くらい更新していております。それも国のガイドライン等に基づいてやっておりますので、今、国の方でも最近の激甚災害等を踏まえて天端高の検討もやっているとしますので、そういう状況に合わせてながら、整備していきたいと思っております。

○轟会長：その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。私も今、委員からありましたように、気象状況等、随分変わってきておりますので、国の方で検討しているのも存じておりますので、そういうのも見ながら、ぜひ計画も適宜、早目に検討を進めていただければなと思っております。

本当にこういう被害をなくすということは非常に重要だと思いますので、B/Cは

高い。ただ、委員がおっしゃるように、便益に入らないいろいろな効果があると思いますので、そういうものもぜひわかりやすく整理いただければなと思いました。ありがとうございます。

それでは、意見をまとめたいと思います。木更津港海岸木更津地区について、対応方針案のとおり継続とすることよろしいでしょうか。了承いただけますでしょうか。

(異議なし)

○轟会長：それでは、本審議会の意見は対応方針案のとおり継続ということに決定いたします。ありがとうございました。

## ⑥社会資本整備総合交付金（土地区画整理事業）

### 運動公園周辺地区（再評価）

（事業担当（市街地整備課）より事業内容を説明）

○轟会長：ありがとうございます。では、本事業について御審議をお願いします。何かございますでしょうか。

○委員：斜面緑地の保全範囲の拡大についてちょっと教えてください。コスト縮減のところで、2カ所の何かをなさる。少し聞き漏らしたのですけれども、元々これは33億円分を造成するなど何らかの計画があるものを、保全する斜面緑地とすることで33億円が縮減できるということでしたでしょうか。

●事業担当：元々この斜面緑地は保全する部分と宅地造成する部分があったわけですがけれども、その宅地造成する部分の一部を斜面緑地として、なるべく現況のまま保存するといったことで造成費等を削減する。これによって33億円のコスト縮減が図られるということでございます。

○委員：コスト縮減になるのか、事業の一部を行わないことになるのか、やや微妙でしょうか。

●事業担当：今の事業計画においては、事業費としてはその分、元々かかっていたものの見直しをすることによって、その分が削減するというところで、計画上の話になります。

○轟会長：宅地の予定だったものが減ったということですか。

●事業担当：宅地造成する計画であるところを、これを保全することによって、その分の

造成費用等を削減することができるようになったということで、これもコスト縮減という考え方で整理しているということです。

○委員：宅地を造るよりも費用減の方が多かったと考えてよろしいのですか。1つ、2つ造るぐらいだったら、そこに自然を残した方が、両方比べると費用減の方が大きいということでしょうか。

●事業担当：そういうことです。

○轟会長：特に斜面だから、宅地にすると費用がかかると考えていいのですか。

○委員：もちろん環境面からも住環境の面からも、私は緑地の保全範囲を拡大していただきたい立場ですけれども、ちょっとよくわかりません。一部の事業を行わないということであれば、その分は本来、返納なりすべき話になりはしないのですかね。

●事業担当：確かに造成等は行わないということなのですが、逆に保全するために事業に取り込み実施させていただくという考え方でございます。ですので、確かに造成しないのであれば事業から抜けばいいのではないかという話も一方ではあるかもしれませんが、むしろ保全をするために事業の中に取り込み、その事業の中で保全をさせていただくという計画にしているということでございます。

○委員：わかりました。そういうことであれば環境面にも、業務面にもよい効果が出ると思いますので、私としては非常によろしいかと思えます。それと、ここが余り混乱が出ないように、これだけだとそういうふうに読めてしまうような説明にもなりかねないかなと思いましたので、そこを明確にさせていただけたらよろしいかと思えます。

○轟会長：そうですね。資料は少し説明不足のところがあるかなという感じはしております。

●事業担当：計画する中で、今後そういうことをすることによってコスト縮減が図られる部分があります。あと、当然ここにはこういう見直しの話の他、建設発生土の有効活用など、そういったものは現場レベルで、これにあわせて取り組んでいきます。

○轟会長：よろしいですか。その他いかがでしょうか。

○委員：費用便益比1.2ということで、これだけ優良事案にもかかわらず、1.2はちょっと控え目かなというような感想を持っているのですね。もちろん残事業の方を見れば便益比が少し状況はよくなっているというのがありますが、ちょっと数字が控え目なんじゃないかということで、便益の算定の仕方について、ヘドニックだという



ことであり、教えていただきたいのですが、この地域の地価のみご覧になっているのでしょうか。例えば隣接するところも、恐らくつられて上昇している可能性はありますよね。ごめんなさい。水増しの相談をしているわけではないのですが、影響が及ぶ範囲に関して、ここだけの数字というのは、むしろ現実を反映していないのではないかと思います、如何なものでしょうか。

●事業担当：これはヘドニック法による国のマニュアルの中では、便益計測のために地区内だけではなく、隣接する周辺地区も取り込んで便益を計算するというようになっておまして、参考資料をお出しします。

○委員：でも、それで1.2なのですね。

●事業担当：そうですね。1.2につきましては、ヘドニック法によるB/Cが、地価の差で計算いたしますので、そんなに大きく出ないのです。例えばこれを街路B/Cでやったらどうかといいますと、これはもうちょっと数字が上がります。もともと街路B/Cは基準値が1.5以上で、ヘドニック法のB/Cが1.0を超えるということが基準で、もともとの基準が違って、算出のシステム自体が低目に出てくるというのは1つあります。ただ、やっぱりそれは地区によってB/Cの値は大分変わってきております。

○委員：上がってないのですね。

○轟会長：地価はそんなに上がらないのですね。

○委員：何となく鉄道が敷かれてしばらくたつと、地価はどんどん上がっていくイメージがあります。先ほどの人口流入が多いという話を伺うと、もう大変にいい状況なんじゃないかという気がします、ちょっと幻想だったのかもしれないですね。すみません。少し盛って拝見し過ぎたかなというところで、失礼しました。住宅地は上がってないですね。

●事業担当：この緑に塗ったところが地区内で、その周辺にa 1からa 5までありますけど、これは隣接ブロックということで、マニュアルに基づいておおむね500mの範囲でこういうブロックごとに便益を計算して、それも取り込んで計算しております。やはり区画整理の場合、B/Cだけではかることは難しいので、それ以外に、今回整理させていただきましたように、人口増加とかいろんな地域の経済の活性化、そういったものも定性的に御評価をいただきまして、全体として総合的に御判断いただくという形になるのかなと思っております。

○委員：先ほど、特に若い方が流入というような話もあったと思いますが、生産年齢人口がどのぐらい増えていますとか、そういうようなお示しのなされ方をすると、税金が増えたかというようなところも出てくるかなと思います。以上です。

○轟会長：ありがとうございます。今の議論で、先ほど前の案件でもありましたけど、最後、19ページのところが、道路のときには、費用便益とそれ以外というのを明確に分けていたので、そういうような書き方をしていただけるとわかりやすいかなという感じがします。どこまでをこの1.2の中に含んでいて、それ以外のものが考えられるのか。その辺のところも資料でちょっと説明いただけると、より説得力があるかなということは感じております。ただ、ヘドニックなので、地価にそういうものが全部乗ってくるということなので、理論的にはちょっと難しいところもなきにしもあらずですけど、経済波及効果の想定を控え目にするということが基本だと思うので、そうなっているのかもしれないですね。

●事業担当：先ほどのお話で言えば、若い世代が、大体40歳代までが転入の割合でいくと約9割で、60歳以上が6%しかないという統計データになっていますので、若い世代の転入が非常に多くなっています。

○委員：上の世代の方を悪く言うわけではないのですが、もしそのような書かれ方をすると、違った見え方で、見せ方というのも大変に大事だと思うので、そういうところも記載されたらいいのではないのでしょうか。

●事業担当：ありがとうございます。

○轟会長：よろしいでしょうか。人口も非常に増えて、今議論がありましたとおり、このB/Cの値だけ見ると少し低いなと思いますけど、非常に優良な事業のような気がするんですね。そういったところがこの資料等では見えてこないところかなと思いますので、ぜひその辺を充実させていただければと思います。

では、意見も出尽くしましたので、まとめたいと思います。土地区画整理事業運動公園周辺地区について、対応方針案のとおり継続ということで御了承いただけますでしょうか。

(異議なし)

○轟会長：では、継続ということに決定いたします。どうもありがとうございました。

## 議事(2) その他

○轟会長：では、議事(2)その他について、事務局からございますでしょうか。

●事務局：事務局からは特にございません。

○轟会長：ありがとうございます。それでは、委員の皆さんから何か全体を通じてございますでしょうか。

よろしいですか。それでは、私の方から繰り返しになってしまいますけど、今の資料の、しっかりときょう議論あったような点、あるいは委員の先生方から御指摘あった点、そういったところを気をつけて、今後の事業の評価に生かしていただければと思います。また事業自体も、御説明の中にありましたけど、コスト縮減とか、あるいは工期の管理をしっかりしていただきたいと思っております。