

第17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9月11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、石川幹子、岩田利雄、高橋洋二、寺部慎太郎、榛澤芳雄
(五十音順、敬称略)
 - (2) 事務局職員
橋場県土整備部長、平野県土整備部次長、石田県土整備部次長、県土整備政策課職員
 - (3) 事業担当
道路整備課、公園緑地課、都市整備課、市原市、松戸市
 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9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
<事業担当(道路整備課)より国道道路改築事業 国道356号 銚子バイパス、国道356号 小見川東庄バイパス、国道409号 富里拡幅、国道410号 久留里馬来田バイパス、国道465号 筒森バイパスの事業内容について一括説明>
国道道路改築事業 国道356号 銚子バイパス
(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。)
榛澤委員長:それでは各委員、何かご質問がございましたら、よろしくお願いたします。
委員:共通のもので、例えば国道356号の銚子バイパスの4ページに、B/Cが二つありますね。前の再評価のときは平成15年時点で1.7、今回は2.1という数字になっていますね。その場合、総費用は全事業区間で算出しているのですか、それとも平成15年時点で残されているものについて算出したのでしょうか。

それから、今回の平成 20 年の 2.1 というのは、これから行う事業の費用と便益ですか。それ以前のものも入れているのですか。

事業担当：まず、平成 15 年の B / C 1.7 のときの事業費ですが、これは、基礎費用です。下に全体事業費というのがありまして、これがつくるための 52 億円です。これは全体計画です。

その下の、今回の B / C 2.1 ですが、パワーポイントのときにも説明しましたように、これは評価対象区間だけに絞った形の B / C です。これが 2.1 ということです。

委員：これからやる部分ですね。

事業担当：そうです。

委員：これからやる事業が 2.1 で、1 以上なら何でもいいということではないでしょうけれども、実際に遅れてきたわけですね。平成 15 年のときに「予定通り 5 年後に終わります」と言っているわけですが、もしそのときに終わったとすれば、同じように B / C を計算すると、11 ページの 1.9 よりもっと高い数字になるはずではないかと思うのです。

これからやるのは B / C が 2 以上だから問題ないというような言い方に聞こえるのだけど、実際には予定どおりにやっていたらその数字というのはもっと高かったはずだということがあると思うのですね。

いま私が最初にお尋ねしたようなことは、計算はしてあるのですか。

事業担当：前回再評価時に、残工区、残区間のみを B / C で説明いたしました。その後で、事業全体がわからないとはっきり評価できないということで、事業全体についても B / C を出しています。そのときは、平成 32 年の推計値をもとに出しています。

委員：平成 32 年というのは何ですか。

事業担当：将来 O D の推計値が当時は平成 32 年を使用していたのですが、それで算出しますと、事業全体で、銚子バイパスは 2.1 になっていました。今回は、平成 42 年の推計値をベースにしているのですが、事業全体で 1.9 ということです。

委員：そこを言いたいわけです。つまり、本来であれば 2.1 まで行っていたはずなのが 1.9 になってしまった。しかし、評価対象区間に限れば 2.1 あるということですね。ある程度事業は終わってしまっているから、これからやるものの B / C は高くなるのは当然ですよ。だって、かなり長い時間かけて公共投資をしていて、交通量のないところずっと道路を延々とつくっていて、そこから交通量が出るわけですから、後のほうは、残ったものの交通便益が非常に上がるのは決まっていますよね。それから、そんなに先行投資していませんから、金利というか、利子率もそれが効いてこないから、当然こういう結果になるわけですね。

だから、説明のときに、2.1 ですからいいという説明だけではなくて、この減った分は一体どういうふうにして考えて、極端に言うと、どういうふうにして県民の皆さんに説明するのかということですね。もし「1 以上であれば全然構わないから継続するよ」というような言い方になってしまうとすると、少し問題だと思うのです。

榛澤委員長：先生のおっしゃったのは、全体的にそういうことであって、例えば投資効果評価を行うやり方も一つあると思うのですけれども、それは今後の検討ということで、確かに、「1 を超えればいい」ということでやるのではなくて、もう少しその説明が

欲しいということですので、その辺のことをよろしくお願いします。

委員：私も今のところがわからないんです。例えば4ページのところですと、現在、再々評価の総費用が31億円で、便益が66億円ですね。平成15年のときが、それがそれぞれ54億円と93億円。例えば便益の計算でこれは30億円近く違うわけですね。

この4ページの表と、それからパワーポイントの10ページのところ、こちらは便益が65億円とあるわけですよ。これは65億円というのを切り上げて66億円なんですか。

事業担当：そうです。

委員：そうすると、11ページの便益というのはどれを見ればよろしいのですか。

事業担当：この便益は、中段の136.77億円です。

委員：136.77億円というのは、4ページでは全然出てこないですね。

事業担当：これには入っていません。

委員：私はいまだに、この136億円という数字がどこに位置づいて、どういう数字なのかというのがわからないのです。

事業担当：この調書の様式のものについては、残事業のものでしかB/Cを出していません。それで、現時点での事業全体のを参考にとということで、11ページのものを出したわけです。

榛澤委員長：富里拡幅以外はすべて別紙様式5がついているのですが、この富里拡幅のほうだけはついていないですね。

事業担当：富里拡幅につきましては、今回が10年目の初めての評価になりますので、前回は無いということです。

榛澤委員長：今おっしゃったように、初めの全体事業と、今回の全体事業は変わってきますよね、供用していればネットがつながっていくわけですから。そうだとすると、やはり調書の中にあっただほうがいいのかなという感じはしますね。

委員：この調書は決められているのですね。だからこういうふうなことになる。

榛澤委員長：先生もこの全体というのと、今回の全体というところの違いがわからないというお話ですので。

委員：もう少しわかりやすく説明をいただいたほうがいいですね。例えば4ページはどういう類の数字で、真ん中はどうだということを確認しておかないと、あとの全部が、同じように、数字が沢山あってわからなくなる。

事業担当：では、4ページのところを説明させていただきます。

まず、「再評価の概要」ということで、これは、評価実施年度平成15年に実施したものの値です。供用開始年度は平成20年度を目標として算定したもので、このときはB/Cが1.7。そのときの総費用としては54億円、総便益として93億円を見込んでいました。このときの全体計画の概要ですが、このバイパスの建設事業費が52億円。用地の全体の取得面積の計画が2万8,284㎡で、全体延長としては8.2kmです。平成15年のときの進捗状況としては、事業費ベースで40.8%、取得面積はこの段階で57.3%でした。それから5年後の想定に進捗状況ですが、平成20年度に完成するというので、それぞれ100%を見込んでいたところです。

それから、「再々評価の概要」ですが、これが今回実施のものということで、先ほ

どのパワーポイントの7ページの上段の絵を見ていただきたいと思います。対象区間ということで4.8km、これを対象にしたB/Cです。この4.8kmのB/Cが2.1。これの完成供用の年度目標は25年度を目標としています。総費用は、この4.8kmに対しては31億円を見込んでいまして、総便益では66億円です。

下の「現在の進捗状況」ですが、全体計画8.2kmに対する全体事業費で、上段の全体計画とラップするものです。進捗状況は現在の段階で69%、用地取得が76%という表です。

委員：参考資料の11ページの上のこの数字が、もう一つ、全体を示している。

事業担当：そうです。11ページの上の表は、現段階の基準年である平成20年における全体計画に対するB/Cの算定ということです。

委員：例えば、11ページのこの表が、平成32年の交通量を使って計算しても1以下になったら、どうなりますか。そういうことがあるのか。

事業担当：前はじいた全体は、先ほど説明しましたけれども2.1。今回の残区間の2.11ではなくて、平成15年当時に全体のB/Cを出したときに2.1でした。

委員：だけでも、例えば事業全体での計算をすると、B/Cが1以下になることはあり得るでしょう。だけど、相変わらず、残区間は1以上だからやると言うんだけど、当初の予定から見ると、1以下のプロジェクトを実際にやたことになるんじゃないかと思ったんだけど。

委員：プロジェクトライフは、計算では常に40年ですね。ですから、平成15年のこの会議でやったときに事業全体の投資効果を算定したのは、平成15年から40年間でどれくらい便益が出る、どれくらい費用が出るかというのを計算していて、今回、算定しているのは、平成20年から40年分を出しているの、期間が「短い」「長い」というのは多分関係ないはずで。

それと、先生が一番懸念されているのは、供用が遅くなることによる機会費用のロスですね。本当は、早くやっていたら早めにみんな速く行けて、早めに渋滞が解消できたのに、それができなかったというその時間費用は、今のマニュアルや考え方ではまだ算入しないんです。いつを基準年にして、そこから40年分の費用と便益を天秤にかけるということしかしてないの。

委員：ある程度の区間が供用されれば、人が使うようになる。そうすると便益が出てきますね。そうすると、常に100%に近い便益が40年なら40年間考えられていて、だから、残ったものの費用便益比というのは自動的に高くなるのですね。自動的に1以下になる可能性もあるのだけど、この数字でこのプロジェクトはふさわしいかどうかということは懸念があるのではないかと、ちょっとそんな気がして、それで質問したのですけれどもね。

委員：ということなので、おそらく、当初の予定よりは随分遅れているけれども、ここでストップするよりは先に進めたほうがいいのかというのを、B/Cに載っていないものをいろいろとパワーポイントを使って説明された。

榛澤委員長：今回は、やることによる利益のほうが高いわけですので、そこまで記述していただくということでしょうか。

国道道路改築事業 国道356号銚子バイパスについて、「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：では、国道 356 号銚子バイパスについては「継続」といたします。

国道道路改築事業 国道 356 号 小見川東庄バイパス

(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：このバイパスは、実際には、対岸の茨城県に通勤をされる方、また輸送道路ですから、非常に渋滞が多い地域です。鹿島臨海の工業地帯の、川を挟んで千葉県側と茨城県という地域です。千葉県側はかなり歴史のある地域ですので、道路そのものがかつては整備をされて家並みが揃っているものですから、なかなか拡張ができない地域です。対岸は、工場を新たに作ったということで、すべて車線も 4 車線化しているし、3 本同じ方向を向いて道路が走っています。銚子へ行くには、潮来バイパスで降りて、茨城県側を通過して抜けていったほうがはるかに速いと言われていています。そういう意味において、二十数年前からバイパス計画があるわけですが、用地の買収の件もあるのですが、実際にはお金がなかったということが現実でありまして、なかなか進捗しなかったというのが、千葉県側としては言いつらいと思いますが、事実であります。

銚子は食料基地とよく言われています。日本一の漁獲高を誇る港を持っていますが、香取インターから乗って行きますけれども、高速道路へ乗せるまでに 1 時間かかっている。これが開通しますと、ちょうど利根川の小段を使って走るバイパス道路になりますので、人家はほとんどありませんし、その整備さえすれば十分香取インターまで直接乗り付けることができる道路です。そういうことで、千葉県にとっても、地域の産業振興という面から考えても、かなりのものではないかと思えます。

それとあわせて、茨城県からの輸送道路でもあるわけです。鹿島臨海工業地帯の方たちのいろいろな物資の輸送道路。それとまた、対岸の茨城県側に雇用があります関係で、千葉県から通っている方たちが非常に多い地域です。そういうことで、朝夕の渋滞がかなりのものです。先ほど 20 分という説明がありましたが、時には 1 時間ぐらいかからないと利根川の橋を渡れないというぐらいの渋滞地域です。そういうことを考えると、一日でも早くこの道路の開通が望まれています。

先ほども説明を聞いていましたけれども、買収の件もありました。その事実も知っていますが、今、多分、用地の関係は 100% 達成できているだろうと思っています。あと、河口堰の取り付けが非常に難しいというか、協議をすれば簡単に済むことではありますが、そのあたりで特に問題はないのではないかと、このように思っています。

榛澤委員長：用地取得が 100%、あとは事業の関係だけだということですね。

事業担当：はい。

榛澤委員長：今なぜそういう話をさせていただいたかといいますと、前のほうと同じように、事業全体の B / C として 1.67 ということがあったものですから。

委員：交通量の予測値を教えてくださいたいのですが、この小見川東庄バイパスが全線供用した場合に、1 日何台ぐらい通りますか。

事業担当：平成 42 年度の推計値で、概ね 7,800 台となっています。

委員：旧道のほうは。

事業担当：旧道のほうはわかりません。

委員：その推計の方法は、どういうふうに予測されているか。国道 356 号の現道からある部分がバイパスに移るということだけでおやりになるのか、もう少し大きな地域全体のネットワークをつくって 42 年時点の計算をされたのか。教えてください。

事業担当：ネットワークにつきましては、全県のネットワークを使っています。全県のネットワークに将来の平成 42 年の OD を直して使っています。当然、茨城との境界あたりですから、茨城側も含めたネットワークです。

委員：茨城県を含めると、どの辺までネットワークに入っているんですか。

事業担当：県内につきましては、県道以上のネットワークをつくっています。県外につきましては、もう少しメインの道路ですね。出入りの交通量だけをチェックできるようなネットワークになっています。

委員：そうすると、茨城県側の利根川より北側の東西というか、そっちの道路が入っているわけですか。

事業担当：入れてあります。

委員：わかりました。

委員：この整備の効果といいますか必要性ということで先ほども委員からご指摘がございましたけれども、町のほうで交通事故がたくさん発生していて、本当に大変なことだと数字を見ただけで思うのですが、そういうことに対して、バイパスをつくって交通量が減るということだけをおっしゃっているのですが、こういう非常に重大な問題に対して、道路側からバイパスでなくてどんなことが検討されているのか。そこに関して、何も言及されていないというのは、これだけ死亡事故があって大変だとおっしゃっているわりには、道路として、具体的にこの事業で何ができるかということ以上に、どういうスタンスで臨むのか、そこが欠けているような気がするのですが、共通事項としてお伺いしたいと思います。

事業担当：現在の交通事故の状況は、先ほどお話ししましたような件数があるため、交通を分散させて交通事故の発生を抑制しようということで、こういうバイパス計画を立てているわけです。

バイパスをつくるには時間がかかりかかるということで、現道対策として当面できるものは何があるのかなということもあわせて考える必要がある。当然、道路の構造対応で処理できるものと、交通の規制、交通の管理でやるものと、いろいろあるうかと思います。交通規制のほうは警察のほうが分担することになりますし、道路の構造対応のほうは道路管理者がやることになるということです。

この辺は、道路密度がそんなにあるわけではございませんし、公共交通機関があるわけでもありませんので、交通の種類を、車から例えばバスだとか電車のほうに移すとか、それで総体を減らすという方法も、都会部では可能なのかもしれません、地方では非常に難しいということもあります。

それから、先ほど道路の構造対応というお話をちょっとしましたけれども、例えば、現道の、人家が連たんしているけれども、できる範囲ということで、部分的には歩道をつくったり、交差点の隅切を大きくしたり、できるだけ円滑に交通が処理でき

て、なおかつ歩行者等の安全も図れるような措置も並行してやっているわけです。

委員：ここは分散をするということだけで述べておられますが、こういう大きな問題があるからバイパスをつくりましょうという公共事業であるわけですから、今、いろいろなそれぞれの場所に応じてさまざまな対策があるという、それを踏まえた効果といたしますか、整備効果において道路が果たすべき役割というものをもう少し明示しておく必要があるのではないかと質問だったのです。道路側としての何がしかの方針なりそういったものが、ある程度、地域特性に応じて書き込まれてしかるべきではないかなというのが、私の意見です。

榛澤委員長：ご意見でよろしいですね。

委員：はい。

委員：便益の中で、交通事故減少便益がマイナスというのは、どういうことですか。改善しないということですか。

事業担当：バイパスができて、例えば利根川沿いの東西の交通容量が増えたとします。交通容量が増えるということは、それだけ車の流れがよくなるということで、周りから今まで走っていなかった車が集まってくる。そういうことで、交通の総量が増えるということで、交通事故がマイナスになる。走行経費減少便益、交通事故の減少便益、この辺が少しマイナスとなって出ている。

委員：その場合、交通事故が多いとか言わなければいいんです。言っているから、対策になるというふうに我々は思って議論しているわけです。

事業担当：交通事故減少便益の考え方について少し説明させていただきます。

今回、整備の前後で、推計交通量が10%以上増減する道路をまず対象道路として便益を比較しています。その交通事故減少便益についてですが、一つの要素としては、走行距離による損失額。これにつきましては、このバイパスだけではなくて、周りの影響のある道路全体の走行量がどうかという数字です。

これにつきましては、バイパスなどによって渋滞を迂回している場合は、バイパスができると近い最短ルートを通れることになりまして、損失額は少なくなる、便益としてはいい方向に動くことになりまして。しかし、渋滞していて、渋滞している最短ルートを通行している車については、バイパスができた関係で、迂回してでもすいているほう、速いほうを通るようになります。そうしますと、走行距離は伸びてしまう。けれども、そういう速いルートを通してしまふということで、この場合は走行距離が伸びますので、損失額が大きくなる方向に動きます。

まず、走行距離による損失額はそういうことで、一つは、少なくなったり、大きくなったりする要素があります。

もう一つ、交通事故減少便益というのは、通過する交差点の数によって損失額を計算しています。この場合は、ルート変更によって、以前通ったルートよりも交差点の数が増えれば損失額は大きくなる、交差点の数が減れば小さくなるというような計算の手法になっています。

この交通事故減少便益では、走行距離の増減、通過交差点数の増減による合計によって損失額を比較することになっています。

委員：計算の仕方は知っているつもりですが、そうではなくて、5ページの「事業の必要

性」というところでそういう説明をしておいて、交通事故のほうは増えますという数字が堂々と出ているのは、もう少しその部分をうまく説明したほうがいいのではないかということです。説明をあんまり直接されすぎたのが誤解を招くことになるということだと思えますけれどもね。

榛澤委員長：できるだけ、いま先生がおっしゃったようなことも付加できればいいと思いますね。今の考え方はよくわかりますけれども、今後そういうものを少し加えていただければ。

委員：ほかもそうですよね。便益が増えているというけど、事故とかそういうのはみんなマイナス。

榛澤委員長：決められているからやむを得ないですけどもね。

委員：今のことに関して改善の方向性としては、現道の 356 号の東庄区間の交通事故の便益の損失額の増減を出せば、必ずマイナスというか、事故が減る方向にいきます。7,000 台ぐらいになるということですから、その部分だけを出す。つまり、東庄区間でも 57 件の死傷事故が発生というところは、おそらく減る方向に試算ができると思います。でも、バイパスは今まで道路がなかったところに道路ができるわけですから、その部分は事故が増えてしまうということなので、「事業の必要性（3）沿道の状況」に、今はこうなんだけれども、その後に各道路ごとに交通事故減少便益を出してやれば、委員の皆さんの疑問は多少解ける方向に行くのではないかと思います。

榛澤委員長：今後、そういうことにしていただくということではいかがですか。

ということで、「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：ありがとうございました。では、国道道路改築事業 国道 356 号小見川東庄バイパスについては「継続」といたします。

国道道路改築事業 国道 409 号 富里拡幅

（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。）

委員：この富里拡幅は、東関東自動車道の富里インターチェンジができて、その影響がいろいろ出ていると思うんですよ。遅きに失したといいますか、本来であればもっと早くこの拡幅が行われなければならないと私自身は思っていたわけですが、ぜひ今後、平成 26 年ということになっていますので、これの推進を確実に平成 26 年までにできるようにやっていただきたい。国際空港とかいろいろな関連があるわけですから、これはぜひ推進していただきたいということです。

榛澤委員長：ありがとうございました。

委員：また交通事故減少ですが、6 ページ、「4 - 3 事業の必要性（6）」、パワーポイントの 54 ページですが、対象区間の交通事故減少便益がこちらはプラスになっていますので、事故は減るということだと思のですが、拡幅事業ですから、おそらく交通量は増えるはずですね。交差点の数は変わらないはず。そうすると、交差点部分の便益は変わらないとすると、交通量が増えることによって、やっぱり事故は増えてしまうのではないかと僕は予測したのですが、こちらは交通事故が減るということで、減少便益はプラスになっています。これは、どうしてこういうふうなことなのか、わかりますか。

事業担当：先ほど説明しましたが、ここは大変に渋滞している状況で、配分上もなかなか流れないということで、本当は通りたい車も相当迂回して通行していて、現在遠回りしている車が、流れがよくなったため、この富里拡幅の区間を通るということで、走行距離が大分短くなります。量は確かに増えているのですが、走行台キロとしてはかなり減少します。

委員：走行台キロは、この対象区間だけではないですね。

事業担当：はい、そうです。影響範囲はある程度広く設定しています。

委員：その場合の交通事故増減をカウントするネットワークというのは、どれくらいの広さを取るのですか。

事業担当：配分の結果は、±10%の交通量の影響のあるネットを対象にしています。

委員：そうすると、富里拡幅の周辺の道路が幾つかピックアップされて、その部分の交通量の変動を使うわけですね。

事業担当：そうです。

委員：4車線の道路でどうして街路樹がないのでしょうか。国際空港への顔になるようなというお話もありましたが、通行量は増えたいけれども、街路樹もないような道路をつくっているのか。全体事業費の73億には、そういったことは考慮されていないのかどうか。

私は緑が専門ですので、この評価とは直接関係ないかもしれませんが、事業費に計上されているかどうかも含めて、お考えを伺いたいと思います。

事業担当：ここは、第4種第1級で幅員25mの都市計画決定道路になっています。この区間には交差点が比較的多く続いているということで、その交差点ごとに右折レーンの設置等をしなければなりません。今回、横断図を見ていただきますと、中央分離帯が4mとなっていて、この4mのスペースを利用して右折レーンの設置をします。そうすると、走行車線のシフトをそのたびごとにしなくても、走行車線はセンターが通せるような形になりますので、走行線のほうを優先したということです。

その結果、25mの中で考えますと、歩道部が3.5mで、植樹帯については設置するのが難しいというような状況です。

榛澤委員長：できれば、緑地帯が少しあってほしいですね。

委員：3.5mで、どうして街路樹が入らないのか。

事業担当：自転車歩行者道は3.5mと道路構造令でありますので。

委員：そうすると、全線1.9km、全く街路樹がない。

事業担当：はい。

榛澤委員長：それは今後検討していただくということによろしいですか。

委員：恐縮ですけれども、それでは国際都市の玄関というふうには、言えないですね。

榛澤委員長：できれば、幾らかでもあると本当はいいですけどもね。

委員：これも全体に関わることですが、今回の再評価等で、あと何年で終わるといふふうに全部想定していますよね。しかし再評価で100%終わると一応なっているけども、現実には終わらなかった。本当にあと5年とか10年でできないならば、その達成率を100と書くのはちょっと問題があるのではないかと思うんですよ。というのは、達成率100%でB/Cをつくるのと、7割しかできないときのB/Cというのは、明らかに違うはずですよ。

例えば、今日は道路事業が何件もあります、これらをこの計画どおりにやったら、県の負担分は一体幾らになるんですか。毎年 200 億も積み上げなければいけないといったら、そんなのはできっこないですね。そうすると、ここに書いてあるのは全く絵に描いた餅であって、我々は一体何を議論しているのかということになりますよね。

必要性だけでやるといつまでも事業が終わらないということになるので、そこを少し積極的に県のほうでも考えていただきたいと思いますね。これを、やります、やりますと積み上げたら、1年にどのくらいの県負担が必要になるんですか。

事業担当：委員おっしゃられたように、単にその事業の進捗状況、現地の状況とか工事の進み具合を見て、それだけで判断するのであれば、先生の言われたように多分なるのだらうと思います。ただ、それをやっていくためには、やっぱり、必要な予算を確保しなければ、これは無理な話でして、我々がこの完成年次を想定する際には、その事業の進み具合や、やりやすさみたいなものを当然カウントはするのですが、やはり、限られた予算の中で本当にそれが可能なかどうかを検証をした上で、今回の完成予定のほうは出しています。

ただし、ほとんどのものが、用地買収が難航しているということで遅れてしまっているのですが、9割とか8割、用地はある程度進んできていますので、今後は、予定どおり進んでいくのかなというふうに踏んでいます。

国道の補助事業は約七十数億の予算を抱えています。この予算を貼り付けるに当たっては、やはり早期に完成できるようなもの、ある一定の効果が発現できるようなもの、そういうところを選択と集中により重点的に配分をしているつもりです。

委員：今まで予定どおりだったのが、相当できないで来ているわけですね。そうすると、国の補助事業のうち県が負担する部分で使えなかった部分というのは、どこに使っていたのですか。

事業担当：事業をやっているのはこれだけではないので、この70億円の事業費は、県全体の国道事業の中で消化していつているということです。

榛澤委員長：いま委員がおっしゃっていることは全体的なことですので、いろいろな事情があってここまで延期されてきたりするわけで、なかなか思うようにいかないというのがあるかと思うのですが、ここで、この件について締めてよろしいでしょうか。

国道道路改築事業 国道 409 号 富里拡幅について、「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：では、国道 409 号 富里拡幅については「継続」とさせていただきます。

国道道路改築事業 国道 410 号 久留里馬来田バイパス

(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：車はスムーズに通ることが大事ですが、ただ、何か人間環境のほうにしわ寄せをして、それでコスト縮減をしているというのが今日のいろいろなところに共通するのですけれども、これは歩道があるだけまだいいわけで、次の案件は歩道も全然ないということですよ。例えばこの9ページですけれども、3mを2.2mに、つまり80cm狭くすることによって、どのくらいのコスト縮減になっているのですか。

事業担当：この歩道の縮小で約2億円減ります。

委員：考え方だと思うのですけれどもね。道路というのは一旦つくったら永久にその地域の財産になるわけですから、どこかを切るといふときに、やはり道路というのは、もちろん自動車も大事ですけれども、人間がそこで生活して歩く道であるという基本を考えると、やはりコスト削減の考え方ということに関して、県のもう少ししっかりとした哲学が欲しいなと。どこでも切れるところからというふうには思いませんが、127億円の中の2億円ということに関しては、私は、それだったら歩道はあったほうがいいような気がいたします。それは意見です。

事業担当：この14mの当初の全幅の断面ですが、これは、国のほうで定めた標準幅員、定型化幅員というのがあるのですが、それに基づいて計画をしていたわけですが、設計の総点検をする中で、実際残っている箇所、今回は1工区、対象区間1、2というのを表示してありますが、主にこの区間の中で、現地の沿道状況などを勘案しながら、片側80cm縮小をしたということです。やはり、その沿道状況に応じて幅員は考えていく必要があるのかなということで、この箇所については歩道の縮小をしたわけです。

榛澤委員長：できれば、幾らかでも幅広いところがあるような感じのものもできればありがたいと思いますけれどもね。

事業担当：既に工事が終わって供用しているところは、3mのところもあります。

榛澤委員長：今の先生のは要望ということです。できれば今後とも考えていただきたいと思います。

委員：歩道を元通りにやった場合との比較で、費用便益比はどっちが高いですか。

事業担当：まだ、出していません。

委員：費用便益比で言うならば、少なくとも「こっちのほうが費用便益比は高い」くらい言ってくれるといいんだけど。

榛澤委員長：これはちなみに、例えば歩道計画の見直しでなくて、そのままの場合だとどのくらいになるのですか。

事業担当：縮減額として、本工事で2億円をいま見込んでいるのですが、元の計画の場合その分、全体事業費は上がりますので、どのくらい便益に響いてくるかはちょっとわからないのですが、低くなる方向には動きます。

榛澤委員長：今いろいろ先生から伺ったものを今後はやっていただくということでしょうか。できれば、前から委員がおっしゃっていたように、県から国のほうへ要望してみることも一つあると思いますので、ぜひよろしく願いいたします。

委員：事業全体の投資効果をはじいていらっしゃるのですが、事業全体とおっしゃっているのは、このバイパスのすべての延長をカウントした値ですか。10.7kmですか。

事業担当：10.7kmです。

委員：そうすると、調書の2ページのほう、今回対象になっているのはこの赤い部分の5.何キロ部分だけだと思いますが、ほかの事業で整備済み3.5kmというのは何ですか。

事業担当：この区間のものは入ってないです。赤の対象1、2と、それから青の部分で10.7km。だから、3.5kmを加えますと14.2kmになります。

委員：そうすると、この事業全体のB/C2.8というのは、この3.5kmの部分抜いた値

と考えてよろしいですか。

事業担当：そうです。

委員：わかりました。

榛澤委員長：では、国道道路改築事業 国道 410 号久留里馬来田バイパスについて、「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：国道 410 号久留里馬来田バイパスについては「継続」とさせていただきます。

国道道路改築事業 国道 465 号 筒森バイパス

(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：これは、歩道が無くなるんですね。前のと同じで、どれくらいのコスト削減で、B / C はどうなんですか。

事業担当：歩道ですとか道路の縦断関係、全部総体的に見直した結果、7 億円の減少を見込んでいます。

委員：歩道がない道路というのは私は非常に不安です。最低の要件を満たしていないような気がして仕方がないのですが、それに関しては、確信を持ってこれをおやりになる、7 億円削減するためにこういう道を選ばれたということだと思いますが、安全・安心というここに書いてあることと、7 億円を縮減するためになくしたという、その価値判断についてもう一度教えてください。

事業担当：前の画面を見ていただきたいと思います。現在残っている区間が点々で表示された区間です。青の実線の部分が現道と拡幅部分。ダブっている箇所です。今回見直ししているのはこの点々の部分で、地域住民が利用する道路はこの現道があるということです。ですから、バイパス部となる点々の部分についてはほとんど歩行者が見込めないと考えた上で、歩道を削除したものです。

榛澤委員長：納得はいただけませんか。

委員：どうなんですか、車だけ通すのは。

事業担当：点々の部分は、トンネルも結構長いんです。ですから、あえてそういうところを歩行者は通らないだろうと。それから、現道の部分に集落は張りついていますので、歩行者としては現道を通るといような形で想定したわけです。

事業担当：それと、行政界がここにありまして、こちら側が大多喜町、こちら側が君津市になります。ここはそういう特徴的なところで、行政界がある関係で、集落はこちらにありますので、ここの区間の部分につきましては人家がないような状況になっていますので、そういう意味で通常連絡に使うような道ではないということで歩道をなくしました。集落はここに多いです。

榛澤委員長：観光の視点もありますので、それを考えれば、歩行者も幾らか通れる道があったらどうかということで先生はおっしゃったと思いますけれども。

委員：お金がないのもわかるし、いろいろな議論をした結果こうなったと思うんだけど、人がいないからと言ったら、それじゃ最初の計画はなんでそうやって決まったのかという話になりますよね。そこをどう説明するんですか。状況が変わったんですか。

事業担当：もう既に供用済みのこの 1 km 区間、この区間につきましては、旅館ですとか、

そういう観光地に近いところになります。この奥に観光地があります。そういう関係で、現道拡幅部で両側に人家も施設もある区間です。縦断勾配的にも平らなエリアなので、この部分については3種2級の規格でいいのかなと考えています。

ただ、当初計画では、この規格で全体を計画していたので、それではコスト的に非常に無駄があるということで見直しをしました。

委員：それでもって、今までこの道路は必要だと説明してきたわけでしょう。

事業担当：はい。

委員：それが今回、要らないと。せめて、あの集落は人がいなくなって、人が住まなくなって、通る人がなくなったというぐらい言ってくれば、納得するんですよ。

委員：養老溪谷とかは、観光の拠点というお話を伺っていますから、やっぱり、ここを歩く人もいるだろうと思います。

委員：これを続けるかどうかの判断の中に、道路の必要性とかいろいろ言っていますよね。それは費用便益比だけではないわけです。そういうことに対して私がコメントするとすれば、こういうことについてもコメントせざるを得ないわけです。だから、わかりやすい説明をしてください。聞いたこと以上に私たちは知らないわけだから。

委員：再々事業評価の様式5、3ページですが、お尋ねしたいのは、中段よりちょっと上、「再評価時の進捗状況及び再評価時想定5年後の進捗状況」というのがありまして、全体事業費が84.3億円。それが今回、再々評価では77.4億円に減りましたということですね。今おっしゃったようなお話だと思うのですが、用地取得面積が今度は増えているのですが、これは何によるものですか、教えてください。

事業担当：これは、道路の縦断を変えたのです。トンネルの延長が長いということで、トンネルの延長が総工事費にかなり影響してくるものですから、縦断を上げました。当然、低ければトンネルの延長が長くなる、上げれば短くなるということで、縦断を高めに変えた。そのために、前後の盛土等の部分の用地幅が広がったということで、用地面積としては多くなっているわけです。

委員：トンネル、具体的には1号、2号、3号、全部のトンネルの坑口を上の方に上げたということですか。

事業担当：1号だけです。1号トンネルの位置を当初計画よりもかなり上げて、延長を短くしています。

委員：トンネルの延長を短くした。その分で盛土の部分を高くした。

事業担当：前後の入口の盛土が高くなる。ただ、トータルのコストを見たときには、トンネルの延長を短くしたほうが安くなるということです。

委員：わかりました。

榛澤委員長：では、この件についてお諮りいたします。国道道路改築事業 国道465号筒森バイパスについて、「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。国道465号筒森バイパスについては「継続」とさせていただきます。

ここで5分ほど休憩いたします。

(休 憩)

榛澤委員長：それでは再開いたします。

土地区画整理事業 岩崎地区

(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：路線ごとに便益を出してくださって、大変ありがとうございます。

口頭でおっしゃっていたのをもう一回確認だけしたいのですが、姉崎君塚線に関して便益がぐっと下がっているのは、どういう理由によるのでしょうか。

事業担当：姉崎君塚線の競合路線である八幡新田線がありまして、こちらが平成15年時点では2万4,400台の交通量がありまして、混雑度が1.5出ています。旅行速度についても時速6kmで、計画道路ができた段階でも1万8,097台で、減った分が計画路線である姉崎君塚線のほうに流れまして、流れた分が時速39kmで流れたということ、大幅な便益が出ていましたが、今回、平成20年度については、交通量調査をまた行いましたところ、1万3,940台で、大幅に交通量が減りまして、これに対して、計画路線ができた場合の交通量も7,100台ということで、同じくらい減ってはいますが、旅行速度が前回は時速6kmであったものが時速25.8kmと大幅に上がりまして、それに対して計画路線ができた場合の旅行速度が時速35kmで、上がってはいますが、前回ほどの便益が出ていないということがまず一つ挙げられます。

委員：今の姉崎君塚線について説明していただきたいのですが、赤い平成20年と書いてあるデータは18年に実測されたデータですね。青い平成15年と書いてあるデータは、どんなデータをお使いになったのですか。

事業担当：これも、その前に実測されたものです。

委員：両方とも実測されたのですね。

事業担当：はい。

委員：わかりました。市原縦貫線のほうは、走行経費減少便益が増えたのですね。事故に関しても増えていますから、市原縦貫線のほうは特に問題ないですかね。

走行経費が市原縦貫線のほうが増えている原因は、どう説明できるのでしょうか。

事業担当：市原縦貫線の走行経費減少便益につきましては、走行時間減少便益と大きく違う点が、マニュアルを含めて基本的に旅行速度が上がれば逆に便益が上がるという趣旨のものではないかと存じます。低速であるとその分だけ費用がかかるという形になりまして、旅行速度が低速から時速30kmぐらいになるまでは、旅行速度が上がることによって走行経費の減少の効果が見られます。ですけれども、時速30kmを超えてきまして、仮にそれが時速40km、50kmになろうが、ほとんどその部分に関しての経費の減少の効果が見られないということがありまして、そういうのも比較の中で今回は増額という形になっています。要するに、市原縦貫線の計画自体は時速40kmから時速48.1kmですので、それ自体はそんなに便益としての効果はございませんが、国道16号については、前回は時速31.6kmから時速45.3kmという形になっていますが、今回

は時速 25.8km から時速 34.8km ですが、経費が余計かかっていた状態のほうがかえって便益としては上がっているという形になっています。

委員：走行経費減少便益は、台キロで決まるのではなかったですか。道路の場合は、旅行時間、要は速く行けるか遅く行けるかという話は時間短縮のほうに効いて、迂回するバイパスで遠回りさせられると走行経費は上がると思うので、走行経費に係るのは、旅行速度ではなくて、何台が遠回りさせられたかというのが効くと思うのですが、そういう算出ではないのですか。

事業担当：時速何 km ですと走行経費がかかるという形の計算になっています。これは、バス、乗用車類、小型貨物、普通貨物という形で分かれています。これを過重平均したような形で算定をしていますので、その経費を一律掛けているような形になっています。ですので、この数字を見ていただければ、仮に乗用車で見ていただきますと、一般道の市街地で時速 5 km ですと経費としては 30.5 円、それが時速 25km、30km になりますと 15 円で、ここからは旅行速度が伸びてもほとんどの効果はないというのが現状です。

委員：わかりました。

委員：どんなイメージなのかというので、最後に写真がございましたね。この左のほうは何なのですか。

事業担当：左のほうは、ご存じのとおり、市原市のジェフユナイテッドがあった競技場から、隣接している岩崎地区を見ているところです。右側が、現在整備された状況の写真を示しています。

委員：道路のほうはきちんと幅員が入っているのですが、この土地区画整理事業の場合にそういうのは入っていないのですが。例えばこの 50mのところはどういうふうになるのですか。

事業担当：50m道路のところにつきましては、市原縦貫線ということで、区画整理事業中での整備は 12.5mの側道分だけの整備ということになります。

委員：道路のほうはちゃんと図面が入っているのによくわかるのですが。

事業担当：区画整理全体の道路網図だけは載せていますが、断面図はこちらのほうには載せていません。

委員：側道は、このパワーポイントの中に出ているのですか。

事業担当：まだ、ないです。

榛澤委員長：要するに、街路樹があるかないかですね。

事業担当：都市計画道路については、すべて街路樹を植える予定です。

委員：それも含めて、せっかくですから知りたかったので伺ったのですが、ちょっとわからないですね。基幹的なものができるわけなので、どういうふうになるのかということを知りたい。

事業担当：区画整理事業の中では、用地としては 50mの用地を充てますが、整備とすると 12.5mの側道整備ということだけが事業の中であります。

委員：12mの側道がどういうふうになるのかということに関しては、ここに書いていない。

事業担当：それは歩道 3.5m、車道 9 mの幅員構成です。

委員：書いてなくちゃいけないじゃないですか、こういうものだからこれだけの費用とい

うことを。

事業担当：3.5mが歩道で、車道が9mです。幅員が12.5mです。

委員：側道に関しては、緑地的なものはないわけですね。

事業担当：あります。緑地といいますか、植樹は、植樹マスに基づいてする予定です。

委員：3.5mの中に。

事業担当：はい。

榛澤委員長：側道をおある程度整備したらいかがでしょうかという先生の意見ですが、ぜひそういう方向でお願いいたします。

委員：八幡新田線の計画道路がない場合というのは、どの計画道路がない場合ですか。

事業担当：こちらが姉崎君塚線ですが、今回の事業は、こちらの一部分、179mを整備しています。ない場合というのは、長い都市計画道路ですので、こちらの姉崎君塚線がない場合ということです。

委員：平成15年と20年は、実測して2万4,000台と1万3,000台、これは八幡新田線の交通量ではないのですか。

事業担当：八幡新田線の交通量です。

委員：2万4,000台で時速6kmというのは、2車線道路ですね。これは歩くくらいの速度です。平成20年のは、八幡新田線は幅員が増えたのですか。

事業担当：いえ、増えていません。

委員：八幡新田線は、この5年間に特別に整備されたわけでも何でもないわけですか。

事業担当：はい。

委員：私は、八幡新田線のほうがどこか改良でも行われて、スムーズに流れるようになったのかなと思ったのですが、そういうことではないのですか。

事業担当：唯一養老川を五井の方面に渡る橋が、この部分と国道16号と国道297号、この3本しかなかったのですが、平成16年度に姉崎君塚線が開通したことにより、この八幡新田線の交通量が姉崎君塚線のほうに迂回されたということです。

委員：その効果が入っているのですね。

事業担当：これができ上がって、平成16年度に開通したために設計基準交通量よりも大幅に増えてしまったということです。

委員：その影響があるから、八幡新田線の交通量が減っているわけですね。

事業担当：そうです。

委員：その結果、この費用便益比全体が下がった。本来、早くやっていたら3.幾つあったのだけれども、遅れたために、これからやろうとしている区画整理の意味が大分下がったということになるのですか。

事業担当：そうですね。実際、区画整理事業で整備する部分は、180mの区間だけなので。

委員：こんなに変わるものですかね。

榛澤委員長：前は、計画路線1路線としてやったということでしたね。

事業担当：はい。

榛澤委員長：前よりは交通量が増えたことによって、幾らか結びつきはできたのではないかという感じがします。ただ、極端だという先生の意見もありますけれども。

委員：もう一つ、国道 16 号のほうですが、さっき説明していただいたかもしれないけれども、交通量は減ったけれども速度は落ちるという現実があるということですか。

事業担当：こちらにつきましては、平成 15 年にお諮りしたときは、信号はこちらの 1 カ所ということで挙げていましたが、今回、平成 20 年度は、この赤い路線のほうになります。丸い印が信号になります。これは実態をこちらに反映したような形になりまして、信号が増えたことによって、交通量は若干減っているのですが、旅行速度については、下がってしまったということです。

委員：この 5 年間で信号が新設されたということですか。

事業担当：いいえ。

委員：だけど、速度というのは測ったのではないですか。

事業担当：旅行速度につきましては、交通量と混雑度と信号の密度による旅行速度が反映されてしまいますので、算出している旅行速度になります。

委員：ここに書いてある旅行速度というのは、現況のネットワークか何かに配分した、その結果の速度ですか。時速 31.6 km と 25.8 km というのは、どういうふうにして得られた数字なのですか。

事業担当：マニュアルがございまして、道路の交通容量から便宜上交通量が出てきますので、まず混雑度が決まります。それに合わせて、信号密度というものをスパンを決めまして、その信号の数で信号密度を設定します。設定しますと、時速が出ます。

委員：それは今まで一つだったのを三つにしたからそうなったということですね。もし今回、前と後とその条件を並べたら、こんなに差は出ないですか。

事業担当：交通量への反映が大きかったのが、八幡新田線と姉崎君塚線の短い路線ではありますが、ここが一番大きく落差がありました。

委員：マニュアルがこういうふうになっているからしょうがないですね。

榛澤委員長：この評価方法も少し変えなければいけないだろうということで今検討しているようですから。今回はこれでよろしいでしょうか。

それでは、土地区画整理事業岩崎地区について、「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：それでは、土地区画整理事業岩崎地区について「継続」でよろしくお願いいたします。

都市公園事業 柏の葉公園

(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(公園緑地課)より事業内容の説明>

委員：パワーポイントの 8 ページと調書の 5 ページを見比べてお伺いしたいのですが。マニュアルの改訂で無償貸付分の用地機会費用を計上しなければならなくなったということで、平成 15 年度のときの総費用が 795 億円から平成 20 年度では 1,595 億円に増えていった。そうしますと、その差額は土地代ということですか。

事業担当：そうです。基準年の時点の移動もありますので、主として用地機会費用の差額

です。

委員：プールをやめて、いろいろな形で工夫をしていらっしゃるわけですね。それは、この中で言うと、施設費とかに反映されているのですか。

事業担当：そうです。施設費のところです。

委員：それを減らして、なおかつ土地代が入ったので、こういう形になった。

事業担当：B / Cですと割引率の影響で何となく実態が見えなくなるかもしれませんが、調書の5ページで、平成15年度のときに、全体事業費の計画は673億円。今回、再々評価で640億円。これはプールとか、野球場もコスト縮減があるのですが、そういうことで33億円ほど事業費を減額しています。

委員：私は、柏の葉の建設は、新しいまち、東大のキャンパスとか、千葉大も、そういう意味では非常に大事な革新的なまちづくりをしていらして、この公園はその中のいわば拠点になっているということで、本当に大事で意味のあるプロジェクトだと思っています。こういう形で土地代を計上すると、B / Cが1.16ということですが、私は、なるべく早く終えていただいて、できればもう少しエコアップとか、さらにこれを基盤にして、核ができましたからもう少し外に広がっていくように、積極的に地球環境にふさわしい形で基盤をもっともっと充実させていただきたい。これは希望です。

榛澤委員長：ありがとうございました。

委員：総便益が約3倍になっているのは、これはどういう理由によるものが教えてください。

事業担当：調書の5ページで言いますと、2倍ですね。これは計算方法が根底から違う代替法と効用関数法ということが理由です。それを今回の条件で、代替法により試算することも検討したのですが、なかなか大変な作業になりまして、そういう意味での確認はやっていません。計算結果としては、新しい式でこうなったということです。

委員：公園を利用する人の旅行費用というのはおもしろい考えだと思うのだけれども、公園のキャッチメントエリアがないと、遠くの人も全部行くわけではないので、それは何か距離によってそこに行く確率というか頻度みたいなものを想定しているわけですね。

事業担当：公園の持つ性格で誘致圏というものを設定いたします。

委員：2番目の効用関数法だけれども、効用関数というのはそもそもつくるのが難しいんですけど、何か与えられているのですか。

事業担当：基本的には、全部マニュアルで与えられています。

榛澤委員長：効用関数法の考え方はどのようなものですか。

事業担当：考え方としては、公園があること、それを効用としていまして、それを公園の周辺の各世帯、それも距離があるわけですが、その距離によっていろいろ関数で与えられます。

委員：これはB / Cが1.16で厳しいのだけれども、実は、もう9割方終わっているんですね。だから、これはよかったと思います。仮に5割ぐらいでこういうケースが出てくると、大変ですよ。しかも、予定どおり終わると言ってもまだずっとかかったりすると、きわどいところでどうなるか。

榛澤委員長：では、都市公園事業柏の葉公園につきましては、「継続」でよろしいですか。
(「異議なし」の声あり)

榛澤委員長：都市公園事業柏の葉公園につきましては、「継続」といたします。どうもありがとうございます。

都市公園事業 21世紀の森と広場

(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(松戸市)より事業内容の説明>

委員：直接利用価値が非常に大きい金額が出ていると思いますが、これの理由は何か教えていただけますか。

事業担当：さっき県のほうからも説明があったと思いますが、平成15年で用いた費用対効果の分析マニュアルと今回の分析マニュアルが大幅に改訂されたことと考えています。

そして、算出方法が具体的になりまして、動植物の生息状況とか、ヒートアイランド現象の緩和などの都市環境の維持改善、また都市景観、防災といったものが着目されているマニュアルでして、まさにこの21世紀の森と広場が持つ固有の豊かな自然環境が高い価値に結びついたのではなかろうかと考えています。

委員：借用地がまだたくさんあるとお聞きしたのですが、借地に対する借地代はお支払しているのですか。

事業担当：はい。

委員：それは、この費用の中にどういうふうに反映されているのでしょうか。

事業担当：維持管理費の中に含まれています。

委員：そうすると、毎年例えば植栽や施設の維持管理と同じように、毎年毎年地主さんにお支払いしている金額を積み上げてやっているということですか。

事業担当：そうです。借地料です。

委員：今のパワーポイントの8ページとさっきの柏の葉の8ページを比べて見て、柏の葉のほうは施設型の公園で、こちらは緑地とかオープンスペースが主体だと思うので、費用が倍ぐらい柏の葉のほうがかかっている。これは理解できるのです。直接便益のキャッチメントエリアというか、お客さんがどのくらい来るかというのが、柏の葉の倍ぐらいになっているわけですね。これは計算方式が決まっているのであればいいのですが、どう見ても、施設型で野球をやったりテニスをやっている人まで含めると、人は柏の葉のほうがたくさん集まるのではないかと思うのです。

事業担当：直接利用価値というのは、移動費用、ある面でそこには公園の魅力度というのが関与しています。柏の葉よりも21世紀のほうの魅力があって周りの人がたくさん行くと、係数の出し方によってはそういう形が。

委員：それは決まっているのですか。

事業担当：マニュアルに従っています。

あと、競合公園の位置関係とか、そのとらえ方も、広域公園と市の公園という考え方が少しあるかと思えますけれども。

榛澤委員長：その点については、専門の先生からコメントをしていただきたいと思います。

委員：松戸はかなり人口密度が高いところですし、競合公園があまりないのではないかと。キャッチメントエリアの人口がものすごく多いのだと思います。その立地特性がおそらくこれに反映されているので、私は、ぜひ、これだけの便益が出てきたということも積極的に受けとめて、なぜこんなすごい便益が出ているのかということをお出しになったほうがいいと思うのです。私は、人口密度と競合公園の問題が柏の葉と随分違うのではないかと思います。

委員：ということは、都市基幹公園が少ないということですか。

委員：これは大規模ですから競合しないわけです。

パワーポイントの2ページ、周りから市街化が押し寄せていて、ぼっかりここが空いている。私は、こういった形できちんと担保されて、今まで借地といういろいろな困難はありながらも維持されてきたというのは、これからますますこの価値は高まる一方ではないかと思います。ですから、理想的には借地をきちっと公的な財産にして、持続的にずっと継承していけるような、そういう形で事業を継続されることを強く望みます。

委員：先ほど借地費は維持管理のほうに入っているとおっしゃったのですが、一方で用地取得費のほうにも盛り込まれているのではないのでしょうか。

事業担当：用地取得費には入っていません。

委員：用地取得費の中に入っているのは、既にも買収された分のみですか。

事業担当：そうです。

委員：そうすると、今後、借地を買収したというところは織り込んでないわけですね。40年間借地のままで行っているという前提で計算されているのか。

榛澤委員長：25%の用地買収が終わっていませんでしたね。そこは借りているわけですが、計算上はどう入れているのですか。一遍に買収できないでしょうから、何年かに分けていって買収していって、その間、借地料を払うということでしょうね。

委員：そうすると、40年間ずっと維持管理費に借地料を入れるのはおかしくて、ある程度時期設定をして、30年後にこれくらい買えるだろうと細かくしているのかどうか。

委員：柏の葉も同じことですね。

事業担当：柏の葉は、3分の2が国有地の無償貸付ですので。借地料はかかっていません。

委員：だけど、機会費用で用地費にかかっていると。

事業担当：そうです。

委員：松戸市の場合は、将来的には全部買収されるということだと、買収する費用は用地取得費の中に入れておかないと、最終的にはおかしいですね。だけど一方で借地料を40年間支払っているということは、維持管理費に入っているとすると、ある借用地にかかる費用はダブルカウントされてしまう。

事業担当：平成27年度に全部買うことになっていて、その後、借地料は発生してきません。

委員：基準年が平成20年度、事業が終わるのがいつですか。

事業担当：用地費に関しては27年度の予定です。

委員：ということは、7年間、用地費をずっと計上していて、その後は用地費は計上して

ない。27 年度のときに用地を全部取得すると仮定をして用地費を払っていつている
ということですか。

事業担当：はい。

榛澤委員長：都市公園事業 21 世紀の森と広場について、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

榛澤委員長：では、本委員会としては「継続」と決定させていただきます。

以上で、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、終了
いたします。

議題（２）その他

榛澤委員長：「その他」ですが、事務局から何かありますか。

事務局：「その他」については特にありません。

本日は、長時間にわたりご審議いただきまして、ありがとうございました。

次回委員会の予定は、10 月 30 日（木曜日）を予定していますので、よろしくお願
いします。

閉会

榛澤委員長：では、以上をもちまして第 17 回「千葉県県土整備部所管国庫補助事業評価
監視委員会」を終了いたします。

長時間、どうもありがとうございました。

以上