

## 平成26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27年1月26日(月) 午前10時00分から午前11時50分

2. 場 所 千葉県庁南庁舎 9階 第3会議室

### 3. 出席者の氏名

(1) 委員

秋田典子、大木宜章、岡部明子、木村琢磨、小坂泰久、寺部慎太郎、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

永田県土整備部長、滝浪県土整備部次長、田村県土整備政策課長

(3) 関係課

道路整備課、河川整備課、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

榛澤会長より

- ・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3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 国道道路改築事業 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〉

○榛澤会長: それでは、国道道路改築事業 国道409号 茂原一宮道路について御審議をお願いいたします。

各委員から御意見を承りたいと思いますので、よろしくをお願いいたします。

○委員: それでは、簡単に2つだけ質問させていただきます。

まず1つ目が、供用開始年次が11年延びたということです。いつも供用を早く、

と、この審議会でも指摘されていますが、今回なぜ供用開始年次が大幅に伸びたのでしょうか。もう一つはコスト縮減のことです。設計VEの活用によるコスト縮減は非常に良いことと評価したいと思いますが、設計VEを適用するものと、例えば次のものは適用していないのですが、その違いがどういうふうになっているのかを教えてください。

- 事業担当：まず1点目の供用時期が11年延びた理由ですけれども、用地買収で買収する前に地元説明があって、境界立会いをやって、その後、用地交渉に入ります。この事業につきましては一部地区において、なかなか地元の協力が得られない箇所がありまして、そこを説得するのに時間を要しているということで、完成時期もそれに伴って延びているということになっています。現在は昨年度から地元のほうもかなり協力してくれるようになりまして、全地区で境界立会いとか、そういうものが進められている状況ですので、そういう面では今までとは少し動きが出てきたという状況になっております。

2点目の設計VEの対象についてですけれども、県では土木工事設計VEガイドラインというものを定めております。設計段階においてコスト縮減をできるだけ図っていかうということをやっているのですが、原則として大規模事業で、工事の内容等を考慮いたしまして、コスト縮減の可能性が見込まれるような事業について設計VEの対象としております。当該事業はかなり全体事業費も大きい事業ですので、どの程度コスト縮減が見込まれるかというのはいろいろ検討した上で、その結果に基づいて設計等を行っております。

以上です。

- 榛澤会長：引き続き、よろしくお願いいたします。

- 委員：インターチェンジの取りつけのところを変更されたということなのですが、これによって逆に出入りの渋滞が発生しないかということ懸念するのですが、その辺の検討はされたかどうか教えてください。もしそれである程度渋滞するということであると、余り時間短縮が効かないということがあり得るので、その辺がどうかかなと思いました。

- 事業担当：圏央道の本線からこのインターを使う利用交通量が、推計の結果では1日2,200台となっております。ということで特に渋滞等が発生するような状態にはならないと判断しております。

- 委員：わかりました。ありがとうございます。

- 榛澤会長：引き続き、よろしくお願いいたします。

- 委員：現在の事業区間7.2kmも、先ほどお話があったように大分遅れているようだけれども、整備効果を広く外房地域のほうに波及させるためには、一宮までは早く整備しなければいけないのではないかと考えております。それで茂原から一宮までの間が現在、調査区間になっているようだけれども、事業化についてはどのように考

えているのか、お聞かせいただきたいと思います。

- 事業担当：茂原市から一宮町までの区間についてですけれども、現在実施しております約7.2kmの事業の進捗状況を勘案しながら、整備区間に指定されるように国と協議をしていくこととしております。まず7.2kmを早く仕上げて、その状況により次に展開したいと考えております。

○榛澤会長：引き続き、よろしくお願いいたします。

- 委員：この事業を見させていただきまして、遅れている外房地域の道路交通がさらにスムーズになるなど思っております。また、沿道利用も可能な地域と思っておりますので、地域の発展にも寄与するものだなと思っております。私は感想ですが、ぜひどんどん進めていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○榛澤会長：引き続き、よろしくお願いいたします。

- 委員：私もどちらかといいますと感想ですけれども、費用便益効果を見る場合にはB/Cのマニュアルに沿って計算されていて、これが供用後50年、平成36年度末に供用開始して、供用後50年ということかなり気の長い話で計算されている。マニュアルに沿っているのではないのですけれども、他方であちこちで観光客が増えるというようなことが書かれていますが、御説明いただきましたけれども、例えばスライドの8番を見ますと、東日本大震災あるいは圏央道開通という契機がある前までは、ずっと漸減傾向を辿ってきているということで、これから50年以上先まで見通すとなりますと、人口減少の影響なども無視できない。当然大きく響いてくるという状況の中で、どの程度でこの観光客というのは止まると見ておられるのか。それでもやはりその50年先まで便益が続く、持続するとご覧になっているのかというあたりが、何となく合わないような気がいたしました。もし何か御意見おありであればお聞かせいただきたいと思います。

- 事業担当：B/Cにつきましては、将来の交通需要のデータに基づきまして推計した結果になっております。

観光入込客数については、なかなか予測というのが難しいところもありまして、一応、現況として増えてきている。圏央道の影響というのが非常に大きいということで、現況として伸びているという状況です。どこまで伸びているかはわからない、お答えができないのですけれども、県としましては観光入込客数を増やすというのは非常に大事な政策でございますので、道路を整備して少しでも増加する環境をしっかり整えたいと考えております。

○榛澤会長：引き続き、よろしくお願いいたします。

- 委員：2点ほど教えていただきたいのですけれども、先ほど他の委員が圏央道のジョイント部分をお聞きになっていたと思いますが、その反対側の県道に接続していることです。何で直接国道ではないのですか、用地買収の関係でしょうか。要するに出口のところで2,200台、これでは渋滞が起きることが懸念されます。せっかく渋滞

防止のための道路をつくって、出口と入口で渋滞が起こったら元も子もないですから、その辺お教え願いたいと思います。

- 事業担当：スライドの4ページをご覧いただきたいのですが、現在7.2kmやっております、道路との接続ですね。1カ所目の接続が県道茂原大多喜線になります。今、マークしているところです。2点目が終点になります市道1-10号線になります。県道茂原大多喜線との交差はランプ形式の交差を今、考えております。市道1-10号線につきましては先線ができるまでは終点となりますので、平面交差になりますが、丁字の交差になりますので、処理能力としましては十分確保できると考えております。

以上でよろしいでしょうか。

○委員：その先は。

- 事業担当：その先は先ほど他の委員からもお話がありましたけれども、次の事業区間になっておりまして、県道に1カ所交差、そして終点側にまた県道に1カ所交差ということで、その終点から現道の国道までの間も県道の改良事業を進めておりまして、そこで渋滞が発生しないように整備を進めているところでございます。

○榛澤会長：引き続き、よろしく願いいたします。

○委員：私も結論的には各委員の御意見と同じで、まさに圏央道とつながる横のルートとして重要な位置づけになると思いますので、再評価としては継続ということで賛成したいと思います。恐らくB/Cを算出する上では、先ほどの観光とかの数値に頼らざるを得ないのしょうけれども、マクロに見れば県の骨格を成す道路でしょうから、恐らくそれ以外の効果というものも十分に見込めるのではないかと思います。1点確認ですけれども、振り出しに戻るような話で恐縮なのですが、代替策として考えられるとしたら、横に延びる県道、並行する293号、これを改修するとか、その一部を使うということも恐らく最初の段階で検討されたと思うのですが、これはなぜ実現できないという結論になったのか。それを教えてください。

- 事業担当：茂原環状線という県道名の道路になりますが、かなり屈曲箇所が多く、人家も張りついている箇所もあって、なかなか60kmの線形を通すというと、現道に接続する箇所も少なくなって、結局事業の実現性といいますか、そういうものを考えるとバイパスとしたほうが、インターチェンジのアクセス箇所もございまして、そのほうが効率的な事業になると判断しております。

○榛澤会長：引き続き、よろしく願いいたします。

○委員：時間の制約もありますから短く言いますと、私もこの事業の継続を了承したいと思っております。ただ、これはコメントとして聞いてほしいのですが、私も茂原のほうをよく通って一宮にドライブに行ったりします。年がら年中、茂原の町が渋滞しているので、できるだけ避けたい。これはドライバーとしては茂原を通りたくないというのは共通の意識としてあると思いますので、この事業の必要性を十

分了解しているつもりです。

それに対して、例えばコスト縮減等のところにありましたけれども、交差点形状を変更するというものがありました。私自身は本当にこれでいいのかという意識をもっています。と言いますのは、千葉県だけではなくて日本の道路の設計が先進国の設計に比べて非常に単純な設計になっています。例えば市道ぐらいになると交差点は絶対に直角になっていると思います。こんなに運転しにくい交差点はないですよ。少しでも丸みをつけてくれれば楽に左右を見て曲がることができ、運転もし易く、事故も防止できると思います。それがコスト縮減を言い訳にして単純な設計になってしまっているところに疑問が残ります。

また、これもコメントとして言わせて頂きますが、現在私のところに留学生が約27名在籍しています。彼らのほとんどが日本の環境技術を勉強したいということを目的として留学しているのですが、道路設計に関してはほとんど興味を持たず、道路系の研究室を希望する子たちが出てきません。それは日本の道路設計が世界と比較すると参考にならないと認識されているからではないか、と考えます。この課題は我々千葉県だけではなくて、日本全体でのことを考えていかないと、先進国としては恥ずかしい状態だと思えます。

さらに、これもコメントとして言わせて頂きますが、先程のコスト縮減についての定義をきちんと整理しておく必要があるのではないのでしょうか。これは本当にコスト縮減と言えるのか。当初設計が過大だったのではないか。過大だったから設計外力を見直したのではないのか。そうだとしたら初めからそのように考えていいのではないか。外的条件が変わったから、ここは設計を変えましたというのはコスト縮減ではないと思います。同じ設計外力、条件のもとで技術を工夫したり、それ以外の資材の調達をうまく考えたといった理由でコストを縮減したという場合はこれに該当すると思いますが、設計外力を変更する場合は、当初設計が過大だったのではないか、という質問が当然出されると思います。

これに関する説明はきちんと整理されていると思うので、これに対する返答は不要です。今後は、コスト縮減の条件を整理した上で説明をして頂きたいと思えます。この事業そのものの継続は了承いたしました。

○榛澤会長：委員の方からいろいろコメント、または質問の中に参考になるものがありましたので、今後そういうことを考慮して進めることを御理解いただいて、意見をまとめたいと思えます。

「国道道路改築事業 一般国道409号 茂原一宮道路」につきまして、「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：本審議会の意見は、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 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〉

○榛澤会長：それでは、社会資本整備総合交付金事業、主要地方道成東酒々井線八街バイパスについて御審議をお願いいたします。

○委員：これは先ほどの第1の案件と違ってスケールも違いますし、少しの整備で大きな効果が見込めそうな事業だと思うのですが、だとすればもっと早くやってほしいというのが常識感覚としてあり得ると思うのですが、その辺はやはり用地買収の問題だと認識してよいのかというのが1点。

それから、道路の幅員として2車線区間と4車線区間に分けられているようですが、これは4車線に統一できなかった理由についても御説明をいただければと思います。

●事業担当：まず1点目の事業期間が長いというお話ですけれども、御指摘のように用地買収に時間を要しているというのが時間を要している要因になっております。県としてはできるだけ任意交渉により買収を進めていくという方針でありまして、地元市の協力も十分いただきながら用地買収を進めているところでございます。国道409号から西側の区間につきまして、計画幅員の中で暫定2車線での整備が可能になったことから、平成28年度のまず暫定2車線での工事を進めていって、ある程度一定の効果を出したいというように考えております。

残る区間につきましても、基本的には市の協力も得ながら任意交渉で何とかまず進めていきたいと考えております。

2点目の幅員2車線と4車線の件なのですが、この道路は都市計画決定されております。まず県道から南に下る部分につきましては、2車線の都市計画決定。パワーポイントのほうをごらんになっていただきたいのですが、今ポイントしましたそこから北側、県道の区間については2車線の都市計画決定になっております。横の方向の部分については4車線の都市計画決定になっております。そういう都市計画決定の状況から、2車と4車ということで今回の事業になっております。

4車線の都市計画決定は、さらに今の事業区間よりも東側に向けて都市計画決定はされておりますが、今回の事業区間には含んでいないということでございます。

○委員：都市計画決定があるのだからしょうがないということなのでしょうけれども、相対的に見て2車線区間というのは人口密度というか、住宅の密度が高いという認識でよろしいのですか。

●事業担当：都市計画決定をするときに交通量推計をやっていて、横方向の交通が将来主になって4車線。縦方向については2車線の容量で処理は可能だということで、計画決定されているものと理解されております。

○榛澤会長：引き続き、よろしくをお願いいたします。

○委員：結論は、ぜひ早急にお願いしますが、前回の会議でもありましたように、早く開通してもらいたい道路はいっぱいあると思います。提案ですが、道路の完成の優先順位というものをつけてもらって、そこに極力、力を注いで開通させてもらうか、暫定開通でもよろしいから、早めに渋滞箇所は開通していただきたいと思います。以上です。

○榛澤会長：意見でよろしいですね。

○委員：はい。

○榛澤会長：引き続き、よろしくお願いいたします。

○委員：この八街という地名が示すように、交通の要所で当然バイパスがいち早くできていいような場所で、今までも意見が出てきたという場所なのに、なかなか用地買収で協力が得られないということは、何か今の予定地のところに守らなければならないものがあるのかということも想像されます。もちろん個人的なエゴとか、いろいろな事情で、あるいは土地所有の不透明性ということで遅れることもあります、何か障害になったことで注意すべきことがあったならば、教えていただきたいと思っています。

●事業担当：用地買収がなかなか進まないということですが、交渉は当然進めているのですが、単価でなかなか折り合いがつかない部分があるということで長引いている状況です。単価につきましてははっきり鑑定した結果で交渉していますので、提示した金額に御理解いただけるように、粘り強く交渉を続けているところでございます。

○榛澤会長：引き続き、よろしくお願いいたします。

○委員：ちょっと教えていただきたいのは、聞き漏らしたのかなと思っているのですが、4車線の区間です。暫定の2車で施工されるというお話でございますが、用地買収も2車相当でされているのでしょうか。

●事業担当：用地買収につきましては、4車線でやっております。その中で暫定で2車線で何とか工事ができるところまで確保ができたので、暫定2車線での工事を進めていこうという考えです。

○委員：わかりました。私もすぐ隣の町でございまして、八街は市街地相当なのです。地価が高いところで、先ほど地価の話もございましたが、また、八街は土地利用なんかの制限も緩いものですから、自由にいろいろなものの計画ができるということもありまして、地主さんはかなり難しいというのを私も市長さんから聞いております。そういうことで県のほうで随分努力しているようで、形が出てきたということでございますので、ぜひ早急に進めていただければと思っています。事業は賛成でございます。

○榛澤会長：引き続き、よろしくお願いいたします。

○委員：7ページの通学路の状況の写真を見ますと、大分大変なような感じがするのですが、この通学路はどの

ぐらいの児童が利用されているのか、おわかりでしたら教えていただきたいと思  
います。

●事業担当：この実住小学校ですけれども、全校生徒は745人で、うち現道の県道に面して  
いる正門から登校する児童が350人、約半数が県道側を歩いているように聞いてい  
ます。

○榛澤会長：引き続き、よろしくお願いいたします。

○委員：都市計画決定はいつでしたか。

計画交通量も、2車線部分と4車線部分でどれぐらいかというのを知りたいです。

●事業担当：まず2点目の将来交通量についてですけれども、今回の事業区間では9,700  
台から1万3,100台の推計交通量になっています。

都市計画の時点なのですが、今、手元に資料がございません。お答えできなくて  
すみません。

○委員：4車線がひよっとして過大ではないかと思っていて、都市計画決定が随分昔だと  
すると、そういう過大な推計のもとに4車線でつくるという計画がなされたのかな  
と思ったものですから、都市計画決定の時期を知りたかったのですけれども、現道  
は非常に混むということから環状の形のバイパスをつくったということだとは想  
像しますが、ひよっとすると2車線でも賄えるかもしれないと思ったものではな  
いから、場合によってはそういう先ほどのコスト縮減とこの場合は呼べないの  
ですが、設計条件の変更とかもあり得るのではないかと思います。

○榛澤会長：引き続き、よろしくお願いいたします。

○委員：今の他の委員のお話とつながることで、既に混雑している409号との交差部分  
をどのように処理するのか、ということが課題だと思います。説明では平面交差とい  
うことだったのですが、4車線であれば平面とせざるを得ないと思うのですが、2  
車線にしたら立体にするための用地も確保できるかも知れません。素早くここに車  
を通す、409号を交差せずに通す、ということを考えると、平面交差ではない選択肢、  
今さら無理ですけれどもあるのではないかと思います。意見です。

○榛澤会長：引き続き、よろしくお願いいたします。

○委員：事業の継続を了承したいと思えます。これについてもコメントさせて頂きたい  
と思えますが、私の娘婿が山武市の日向駅あたりに住んでいました。勤務先は東京だ  
ったのですが、どうしてそこに住んだかという、山武あたりがすばらしい環境を  
持っている。意外と千葉県に住み続けているとそんなものかな、と思ってしま  
いがちですが、そうした中でも山武あたりはやはり良い環境が残されていますよね。  
総武本線で東京まで通えるサラリーマンのぎりぎりの線が八街駅ではないかと個  
人的には思うのです。しかし、あのあたりを通ると、大半の店のシャッターが下り  
ており、町として元気なくなっています。この道路をつくることでその地域の活  
性化と結びつけられるような、事業の展開を期待したいと思えます。



以上です。

○榛澤会長：いろいろ委員の方の御要望があったようですけれども、そういうものも加味して今後検討していただくということで、お願いしたいと思います。

それでは意見をまとめたいと思います。「社会資本整備総合交付金事業 主要地方道 成東酒々井線 八街バイパス」については「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：本審議会の意見は、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 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〉

○榛澤会長：それでは、社会資本整備総合交付金事業、木更津港海岸木更津地区について御審議をお願いいたします。

○委員：パワーポイントの4ページのところで優先整備箇所を示されています。このように優先的に整備を進めていくというのは非常に良いことだと思うのですが、この優先整備箇所に当たるところが陸閘だとか水門だとか、門系の部分が多いように感じました。写真がなかったので現状が分からないのですが、こういうところだけ今、下がっている、あるいはこれまでそういうところは下げる整備をしてきたのか、教えていただきたいと思います。

●事業担当：できるだけ事業を効率的に進めるという意味では、まず胸壁を連続させてつないできたという事業の進め方をしております。一部、胸壁、水門や陸閘などの改修がある場合は、それに合わせてかさ上げを行うことで事業を効率的に進める。そういう対応をとってまいりました。

○榛澤会長：よろしいですか。

○委員：すみません、私の表現が適切でなかったようです。優先整備箇所で例えば陸閘というものが示されているのですけれども、それが今、4.1mないということなのでしょうか。そういう部分だけ全て下がっているというふうに見えてしまったのですけれども。

●事業担当：先程ご覧いただいたような胸壁で未整備箇所というのは全くの無堤で、地盤高が現在の防護高さになりますが、水門ですとか陸閘は施設がございますので、旧々基準の3.2m+0.5m、3.7mが確保されております。

○榛澤会長：よろしいですか。

○委員：はい、わかりました。

○榛澤会長：引き続き、よろしくお願いいたします。

○委員：前回の事業再評価の投資効果の比較のところ、浸水想定面積が増加したという

ふうに備考欄にあるのですが、これは前のほうで説明があった津波への対応の海岸保全基本計画の見直しの中のものなのですか。

●事業担当：防護高さが4.1mから4.6mに上がっております。浸水想定というのは地盤のコンターから拾っておりますので、高くなるに従ってエリアも広がる。これは海岸保全基本計画の中で計画されたものでございます。

○委員：ありがとうございます。

もう一点、別のことなのですけれども、平成8年に1つ災害が起きているということなのですが、その前後でこの地域で高潮の被害に遭ったというのはどれぐらいあるかわかりますか。

○榛澤会長：よろしく申し上げます。

もし詳しいことがわかりませんでしたら、次回にでも。

●事業担当：平成元年7月に集中豪雨。同じく8月に集中豪雨。それから、平成16年に台風22号、23号。この辺が今、手元に資料がございます。

○委員：ありがとうございます。

○榛澤会長：引き続き、よろしくお願いいたします。

○委員：説明の中でいろいろとあったのですけれども、今回、見直しをした中で、その経緯と今後の基本的な方針を教えてくださいたいと思います。

●事業担当：平成23年の震災を踏まえまして、海岸保全基本計画の見直しが25年11月に行われたところでございます。この中で津波対策としての必要高というものを検討いたしまして、これにつきましてはA.P.+3.7mという高さが必要だということがL1津波でございますが、決まっております。これに対しまして高潮対策として必要な高さがA.P.+4.6mとなりましたので、高潮対策で整備を進めております。

それから、海岸保全基本計画の見直しをしましたときに、従来とは朔望平均満潮位あるいは台風による偏差といったところの見直しも行っております。合わせてそれぞれの海岸での波の打上高も計算しておりますので、そういったものの積み上げで高潮対策の必要高が求められまして、この木更津港海岸につきましてはA.P.+4.6mが必要だということで決定されたものでございます。

○榛澤会長：よろしいですか。

○委員：はい。

○榛澤会長：引き続き、よろしくお願いいたします。

○委員：1つ教えていただきたいのですが、この堤防計画は南側といいますか、左上の方はどうも山付みたいになっているのですが、右手の方の飛行場が見えているところがありますが、こちらはA.P.+4.6mがとれているのですか。それとも区間外だから関係ないということなのでしょうか。

●事業担当：この木更津の自衛隊の背後、手前で防潮ラインが切れておりますが、自衛隊と挟んで反対側の江川地区、ちょっと写真で切れておりますけれども、こちらまで

は建設海岸の江川海岸となっております。この間がちょうど今、自衛隊になっておりまして、自衛隊の地盤高が3.3m~3.5m位でしょうか。計画高潮位よりも低くなっております。自衛隊に対しまして、この区間の防護につきましては申し入れをしております。自衛隊のほうで自らの敷地の中に防潮堤を築く計画だということを知っております。詳細につきましては調整を進めているところでございます。

○委員：わかりました。

もう一点ですが、既存のものに対して50cm嵩上げとありますが、その工法を参考までに教えていただきたいのですが、どういう形で50cm上げるのでしょうか。

●事業担当：先程ご覧いただきました写真の中では、単純に上に乗せるような形になっておりますが、今回、耐震設計を見込んだ嵩上げになりますので、こうして単純に上に物を乗せるのではなくて、例えば腹付けをしながら厚みを出すとか、液状化の判定をして、必要があれば液状化対策などもすることになりますので、地盤改良をするのか杭を打つのかわかりませんが、それぞれの区間で設計をしております。

○委員：わかりました。

○榛澤会長：引き続き、よろしくお願いいたします。

○委員：結構素朴な話なのですけれども、9ページ目の資料で船の転覆と書いてありますが、これは何で船の転覆が関係があるのかわからないということが1点と、もう一つは、この木更津市役所のすぐ脇に船溜まりがあるというのは、木更津市のアイデンティティになっているような場所だと思うのですけれども、この防潮堤ができることによって海はどれ位見えなくなる感じなのでしょうか。

●事業担当：まずこの写真の中で船の転覆がありましたということで、仮にここは今、無堤防で、壁を建てたからこれから船が転覆しなくなるということではございません。あくまで陸側を守るということで、これは被災の状況ということでご覧いただいた写真でございます。

それから、海がどれだけ見えなくなるかということなのですが、現在この船溜まりにつきましては図の中で見づらくなっておりますが、この中で市役所の位置が示してありまして、その前面に水路がございます。この一番奥でございますので、今の時点で既に海が見えるというような場所ではないのですが、今回、壁を建てることで問題になりますのは、むしろ眺望というよりも壁を建てることで、これまでこの船溜まりを利用していた漁師の方、そういう方が今度は壁を挟んでいろいろ資材を出し入れしなければいけない。そちらの方が今度は問題になると思ひまして、陸側をつなげなければいけないとか、そういう問題が出てまいります。そちらの方につきましては、現地で調整をしているところです。

○榛澤会長：引き続き、よろしくお願いいたします。

○委員：この堤防の嵩上げというのは、前に船橋市の三番瀬の堤防についても議事に上がったと思ひますけれども、そのときに東北大震災で歪んでしまって、施設高をもう

一度見直したという経緯があります。ここで施設高だけで注目していいのか。地震による地盤の液状化対策も含め、嵩上げを強固にしたほうがよろしいかなと思います。というのは、私の近くで川に30cm嵩上げ工事をしてはいますが、従来あった堤防と嵩上げたコンクリートブロックの結合が、何か心もとないものですから、こういう話をいたしました。

以上です。

○榛澤会長：コメントでよろしいですね。どうもありがとうございました。

引き続き、よろしくお願いいたします。

○委員：既に出ているようなことばかりなのですが、1点だけ確認なのですが、先程の他の委員の御質問の延長で、新日鐵の側の浸水の危険性あるいはその対策についてはいかがなのですか。

●事業担当：写真の中で左の一番事業区間の端になります。ここが君津市との行政界になっておまして、写真でご覧いただいたとおり背後地盤が非常に高くなっておまして、胸壁の背後、浸水区域というものが非常に薄い区間ではございますが、一度ここで併合させることで当面の事業を考えております。君津市内につきましては現在、海岸管理者が管理している部分よりも、企業庁で管理している区間がほとんどになってまいります。これから企業庁が収束してまいりますので、それに伴って海岸管理者のほうに施設が引き継ぎされるかと思っておりますけれども、現在その引き継ぎの仕方について企業庁と調整をしているところでございます。

○委員：実際に今、何メートルぐらいの高潮に対応できるような状況なのですか。

●事業担当：4.1mでございます。4.1mの高さはこの先は工事が進んでおります。

○委員：そうですか、はい。

○榛澤会長：引き続き、よろしくお願いいたします。

○委員：これも先ほどの2つと同様に、事業の継続は了承するというにします。ただ、一般論として東京湾沿いは高潮被害に対する認識が民も官も低いのです。伊勢湾台風で昭和34年ぐらいに高潮被害で5,400人が亡くなっています。それをもとに高潮の基準が全面的に全国改定されたわけですがけれども、東京湾にはこうした高潮は来ないという意識が何となく覆われています。その中で特に木更津あたりについては、こんなに頼りないもので本当に大丈夫なのかと置いていたこともあり、了承したいと思えます。

ただ、それにはもう一個プラス、千葉市あたりから木更津あたりまで皆さん船で通ってみられたことはありますか。すばらしい海なのにほとんど京葉工業地帯として使われているために、全く市民が海を楽しめない雰囲気も現実としてはあります。こういう事業を実施する場合には、単にコンクリートをぼんと高くするような事業であれば良いと考えるのではなく、海へのアクセスということも十分に考えた上で実施してほしいと思えます。そうしないとみんなほかのところへ行ってしまうわけ

ですから。観光客もこんなところを見に行きたいわけではありません。だけれども、一方で川崎なんていうのは、川崎の工業地帯が観光地になっているでしょう。夜の船なんか通したりしています。前近代的工場群を夜見ようというのが観光地になっているわけです。そこぐらいのことまで考えた事業はぜひ頭に入れつつ、進捗を図ってほしいと思っています。

○榛澤会長：どうもありがとうございました。

いろいろ委員の方からコメントがございまして、また、こうした方が良いということも皆さん方おわかりになったと思いますので、そういうことを今後加味していただきまして、この事業についてまとめたいと思います。

「社会資本整備総合交付金事業 木更津港海岸 木更津地区」につきまして、「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：本審議会の意見はそのように決定させていただきます。

## 議事（２）その他

○榛澤会長：以上で議事を終わらせていただきますが、その他というところがございますので、事務局からどうぞよろしくお願ひいたします。

●事務局：昨年11月に開催させていただきました第1回の審議会でございますけれども、その中で、次回の審議会で説明を行うこととさせていただきますことが2点ございました。

1点目が、千葉県と東京都の津波高潮対策の整備高さの点。もう一点が、河川計画における市街化についての問題でございます。それぞれ御説明をさせていただきたいと思っておりますけれども、よろしいですか。

○榛澤会長：よろしくお願ひいたします。

●事務局：それでは、まず津波・高潮の整備高さについて、港湾課より御説明させていただきます。

●事業担当：前回の第1回の事業評価の際に、委員から御質問がございました。千葉県と東京都の津波・高潮対策に対する整備の高さの考え方ということでございます。

これにつきまして、こちらは考え方を模式化したものでございますが、東京湾の内湾では、津波に対する必要高さよりも、高潮・高波に対する必要高さのほうが高いというお話を先程もさせていただきましたけれども、それによって高潮で高さを決めているわけですが、その高さといいますのは、満潮時に設計対象となります高潮と波浪が同時に発生するという想定をしております、高さの求め方としましては、まず朔望平均満潮位というものを定めます。これに台風が通過したときの高潮の偏差を足します。さらにその時に起こる打上高というものを足しまして、最後に

それにさらに余裕高というものを加えまして、高潮による防護の必要高さということで決めているものでございます。こういった内容を東京湾の海岸保全基本計画の中で、1都2県で定めております。

ここで打上高と申しますのは、防護水準を設定しました潮位と波浪が同時に発生した場合の堤防護岸に対する波の打ち上がりの高さ。余裕高と申しますのは、堤防天端設定時における若干の不確実性というものを考慮しまして設定する高さでございます。技術基準の中では最大1.0mを限度にして定めるものとされております。

それから、この表が内湾の3カ所を例としてまとめたものでございます。まず上段が先程も御説明いたしました、木更津港海岸になります。こちら表をご覧くださいますと、まず朔望平均満潮位が2.1m、これに対しまして偏差が2mということで、上段の旧基準と比べていただきますと満潮位も偏差も変わっていることがわかりいただけると思います。この2つを足したものが計画高潮位になりまして、これが先程申し上げました4.1mでございます。これに余裕高50cmを加えまして、A. P. +4.6mが先程の木更津の防護高となります。

中段にまいりまして、御質問のありました都県界の高さでございます。朔望平均満潮位2.1mは一緒でございます。これに対しまして偏差は3mになっておりますので、計画高潮位が5.1mでございます。計画高潮位までは千葉県も東京都も一緒でございます。これに加える波の打上高と余裕高が各管理者、各地区で違ってございまして、東京の場合はA. P. +8.0m、千葉県の場合はA. P. +8.2mということで、旧江戸川を挟みまして左右岸で20cmの差がある状況でございます。

参考までに下段の方、東京都の江東・中央・港地区の状況でございますが、計画高潮位までは5.1mで一緒でございますが、各海岸で前面の海底形状、水深など違いますので、打上高というものが場所ごとに違ってまいります。合わせまして結果的にここではA. P. +6.3mという高さが防護高になっております。この辺の数字は全て海岸保全基本計画の中で検討されて定められたものでございます。

写真をご覧くださいますと都県界、葛西と舞浜の間に旧江戸川がございまして、この旧江戸川を挟んで左側の黄色い部分が東京都の防潮ライン。右側の青いラインが千葉県の防潮ラインとなります。ここで8.0mと8.2mという若干の差が出ておりますが、ほぼ似通った防護高になっているという状況でございます。

以上でございます。

○榛澤会長：どうもありがとうございました。

今の御説明に対しまして御質問、御意見ございましたら、よろしく願いいたします。

何かございますか。

○榛澤会長：ほかによろしいですか。では、この件については御説明のとおりということでよろしいですね。どうも御苦労さまでした。

次に、訂正の箇所があるとのことでした。

●事務局：それでは、河川計画における市街化についてということで、河川整備課より説明させていただきます。

●事業担当：前回の矢那川の事業につきまして、1点目は河川事業のことで追加説明。2点目といたしまして、市街化率の資料に訂正があったということでございます。

まず1点目の河川計画における市街化率について御説明いたします。画面は前回審議いただいた矢那川の市街化率に係るものでございます。この中で将来市街化率40%とあるのは、平成3年当時の土地利用計画等に基づき策定した河川計画上の数字であり、現在この計画に基づいて整備を進めてございます。現在はおおむね10年に1回の降雨に対応できる水準で整備を進めているところですが、この整備の進捗を踏まえ、計画の見直しの際には市街化率等を含め、最新の知見を取り込んでいくことといたします。

次に、矢那川の資料訂正についてでございます。画面は第1回審議会のお示しした矢那川の市街化率の状況でございます。この中で平成25年度の市街化率を17%としておりましたのが左の図面でございます。再度精査したところ、34%となっております。画面は修正した資料となります。

今回は平成25年度の市街化率17%と河川計画上の市街化率40%を比較して、今後の市街化による雨水の流出増の見込みについて説明させていただきました。本来は計画に近い市街化の進展を踏まえるべきでした。今回こうした市街化の進展が洪水の要因の1つであることを説明するものとしております。また、将来市街化率としていたものを、河川計画上の市街化率とあわせて訂正しております。

なお、この訂正の影響についてですが、事業の進捗の見込みやコストの縮減等に影響を与えるものはございません。また、費用対効果B/Cにおいても、便益Bは最新の国勢調査や事業所・企業統計調査などから資産分布を把握してございまして、これらによる便益を積み上げているため、市街化率とは関係がございません。一度審議いただいた資料の訂正であり、大変申しわけございません。

以上です。

○榛澤会長：どうもありがとうございました。

これは前回に委員が質問したものに対してで、確かに基本としていた市街化の地図が違っていた。これは本当はいけないことなのですが、委員の御指摘があったことによってわかったわけですけれども、今後そういうことがないように注意いたしますので、ほかに何か御質問はございますか。

○委員：コメントなのですが、最近、幾つか国のいろいろな動きの委員や委員長をやらせて頂いていますので、千葉県にもぜひお伝えしておきたいと思います。今、環境省全体として地球温暖化の適応策の検討を始めています。地球が暖かくなってしまったことによる対策を評価しなさいと。今、最終段階の検討に入っており、3

月ぐらいに最終答申が出される予定です。これは、環境省が取りまとめ役をしているだけで、政府全体の意見として検討されているものです。

その中でよく調べてみると世界の先進国において適応策で法律やアクションプランを整備していないのは日本だけなのです。韓国も中国も整備しています。日本もこれから適応策に関する法律をつくることとなりますが、例えば先程の高潮の問題でも、台風が年々強くなってきていることはわかっています。発生個数は減るけれども、1個当たりの台風の強さは強くなるのです。そうすると高潮の際に吸い上げられる高さも当然変わってくる可能性があります。ですからそうしたことについても千葉県もアンテナをはり、日本だけが一番遅れているというつもりで研究しておいてほしいと思っています。

もう一つは、今まで昔、三全総、四全総、五全総とありましたけれども、あれはあるときからなくなってしまいました。今度、国土形成計画というものが立ち上がりますね。そうした中で、今度は知事が1都7県で案をつくれということになっているわけですが、どうも千葉県の話が出てこないのです。千葉って情報発信能力が少ないのではないのでしょうか。やらなければいけないことはいっぱいあるのに、何となく議論の中に千葉県が出てこないことが気になります。それは別にハード整備を進めるといった意味合いではなく、もっと観光や物流、情報発信、医療体制など、どの場面でも千葉県の話題が少ない、出てこないのが現状です。知事をはじめとして、国政にもっと情報を発信してほしいと一住民として強く思いますので、お伝えしたいと思います。

以上です。

○榛澤会長：どうもありがとうございました。

それでは、今、御説明がございましたように、この資料についての訂正を認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。前回に対して今回の説明の訂正を認めることにいたします。

委員の皆さん、その他に何かございますか。

事務局から何かございますか。

●事務局：事務局からはございません。

○榛澤会長：では、事務局にお返しします。どうも御苦労さまでした。

## 6. 閉 会

●事務局：今年度の事業評価審議会はこれで終了になりますので、今後、審議会より賜りました御意見を踏まえまして、各事業の県の対応方針を決定してまいります。



以上をもちまして平成26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。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 ――