

平成27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28年2月3日（水）午後1時15分から午後4時25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、木村琢磨、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

吉野県土整備部次長、吉田県土整備部次長、岡本県土整備政策課長

(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

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1名）

①社会資本整備資本交付金事業 一般国道409号 富里拡幅（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：それでは、一般国道409号富里拡幅について、審議をお願いします。御質問、御意見等ございましたら発言をお願いいたします。
- 委員：交通量を教えていただきたいのですが、この1.9kmの区間の現況と将来の交通量の見込みを教えてください。
- 事業担当：現況の交通量は日当たり2万2,404台ございます。計画の交通量は3万3,800台で、平成42年の時点を想定しております。

- 委員：どこの断面での計算ですか。
- 事業担当：富里ICを出まして、国道51号との間の断面です。
- 委員：普通どこかの何々交差点とか、どこかの断面を設定して決めていると思いますけれども、わかりました。
- 山田会長：そのほかございますか。
- 委員：もう一点いいですか。自転車レーンはどのようにお考えかお尋ねします。整備効果の安全性の向上のところで「歩道が拡幅され」とありますけれども、それだけ4種1級で広げられるのであれば、自転車の走行帯も確保するというのも1つの考えかなと思いますけれども、どのように考えますか。
- 事業担当：自転車につきましては、現時点では車道を通行していただくというように考えております。
- 委員：その場合に側方余裕幅などをとるなどの将来計画みたいなものはあるのですか。
- 事業担当：自転車の走行区間につきましては、現在、県のほうでも整備の方針というものを検討しているところであり、その結果を参考にした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：お願いします。
- 委員：前回の再評価の時点で費用便益費が2.1だったのが、今回3.2に上がっているのですが、総便益が大分大きくなっているのですが、この理由を教えてください。
- 事業担当：便益を算定する際に、道路のネットワークを想定しますが、前回の評価時にはフルネットということで、全ての道路ができ上がっているという前提条件で交通を算定いたしました。今回の再評価におきましては、国の方針変更により、実際に事業化している道路が、でき上がっているだろうというネットワークで検討をなさうという方針に変わりました。そのため、将来の道路が全てはでき上がっていないということで、でき上がっていない分の道路の交通量が、国道409号に転換し、交通量が前回より増えておりますので、それに伴いまして便益費が上がっているということになります。
- 委員：わかりました。今回、まだできていないところが近くにあるということですね。それは具体的にどこでいつ頃完成予定ですか。
- 事業担当：成田市あるいは富里の中の都市計画道路が事業化されていない部分については、今回の道路ネットワークの推計には入れなかったというところです。
- 委員：わかりました。若干大きいなというものがあって気になりましたが、結果としては前回も2.1ですので、それほど問題になるようなクリティカルな数字ではないので結構かと思います。ありがとうございました。
- 山田会長：そのほかございますか。
- 委員：スライド10ページのところです。安全性の向上で事故が削減されるということなのですが、この中で出合い頭だけ事故の件数が増えるような算定がされているので

すけれども、それについて何か理由があれば教えてください。

- 事業担当：このグラフの整備後暫定で供用したときということで、実際のデータなのですけれども、追突が減ったということは先ほど申し上げたように渋滞が減ったのではないかということなのですが、出会い頭がふえたというところの分析まではしてございませんでした。

○委員：ありがとうございます。

次のところでも出会い頭の割合が増えていたので、何か要因があるのかなと思ったのですけれども、ありがとうございました。

○山田会長：どうぞ。

- 委員：答弁します。一般的には沿道のレストランとかスーパーとかコンビニとかいっばいできると、そこの出入りが出ますので、出会い頭はこういうものだと思うのです。沿道と本来の交通のところなので、多分、沿道の都市化とか、あるいは2車線で速度が上がって出入りする車とぶつかるとか、そういうものが増えているのではないかと予測します。

○山田会長：議長として1つ、一般的な質問をさせてください。

パワーポイントの4ページ、私もこの辺りにはよく買い物に行きますから、ここに大型店舗がどんどん増えているというのはよくわかっています。行くたびに年中、朝夕どころではなくて、ウィークデーの昼間でも渋滞しています。そうした意味でこのような事業の必要性は大いに感じるのです。逆に私は道路系ではないがゆえに、大型店舗が出店することなんてわかっているのに、何でもっと早く道路の整備を進めないのかという極めて単純な疑問を持っています。これについて質問をさせてください。

- 事業担当：1つ、大型店舗ができているところは区画整理が進んでおったところでありまして、その区画整理に合わせて4車線化を図ったということが、ここの部分を先行させたことになるのですけれども、ただ、道路ネットワークとしてつながらなければいけなかったということで、国道51号への接続が遅くなってしまったのですが、今後、国道51号へのアクセスというものを進めていきたいと考えています。

○山田会長：国道51号からも入れるし、東関道からも入れるし、南側からもどんどんやってくる。だから今、非常に発展しているところです。どんどん商業施設が増えていて、そういう意味では、私は道路が専門ではありませんが、一刻も早く事業を推進して欲しいというのが私から見た評価です。

ほかにございませんか。

- 委員：用地進捗について、平成27年度末で68%面積ベースということですがすけれども、今残っているところは用地着手のころからずっと交渉しても難航しているような状況なのではないでしょうか。先ほど店舗との交渉を今後行うという話はお聞きしましたがけれども、いかがでしょうか。

- 事業担当：まず全体を万遍なくやってしまうと、用地がまばらになってしまうため工事ができないという状況になりますので、まずは今、4車線化をしているところの供用を急いだというところがあります。そこができ上がったので、今度は、国道51号側の4車線化に着手をしていくということで、今後そちらの用地買収等を積極的に進めていきたい。

用地の見込みといたしまして、全体では61件あったのですが、現在までに取得済みが38件で、残りが23件ございますので、その23件につきまして積極的に交渉をしていきたいと考えております。

○山田会長：どうでしょうか。

- 委員：2つ質問があります。まず、富里側の道路が暫定供用となっているのですが、暫定が取れるのはこれからの整備ができてからなのか。どの段階で暫定ではなくなるのかということが1つです。もう一つはコスト削減のために既設橋梁を活用するという御提案があるのですが、これは最初からこのような案だったのか、いろいろ努力してコストを削減しようとした結果、このようなアイデアに至ったのか、この経緯を少し教えていただければと思います。

- 事業担当：1点目の暫定の供用につきましては、歩道の用地の部分が一部買えていないところがございます。そこが暫定となっておりますけれども、車道のほうは4車線ででき上がっております。ですから歩行者に対して少し歩道が狭くなる部分があるということで、実際の通行上は大きい支障にはなっておらないと思います。

もう一つ、橋梁の計画の関係なのですが、国道51号に行くまでの間にJRを越える橋梁がございます。その計画を当初はJRとの協議が必要になるのですが、細かいところまでは詰めておらなかったのですが、コスト削減という観点で短くできるのではないかと、あるいは今の橋梁が使えるのではないかとということで、改めてJRと細かいところまで協議をしまして、コスト削減が図れるというように考えたところです。

○委員：ありがとうございます。

- 山田会長：よろしいですか。それでは、これでこの案件の質疑を終わりますけれども、これも私の感想ですけど、成田国際空港がすぐ横にある都市、富里のいつも渋滞しているところをいろいろな観点からよくしようという事業ですね。国際空港を持つ一般国道が51号。私の研究室には今、留学生が26人いるのですが、あの辺りに車でよく連れていくのですが、国道51号はほとんどが片側1車線です。これが国道なんだよと言ったら、これが国道なのですかと驚いていました。はっきり言いまして情けない状況です。日本にずっと住んでいるとこんなものかと思うかもしれませんが、世界の動きから見ると、国際空港周辺の整備というのは抜本的に遅れていると感じます。それを少しでも整備したい。そういう周辺都市の交通事情を良くしたいという個人的な思いがあります。できるならばコスト削減、それから、でき

るだけ早く供用開始して欲しいということは皆さん共通の御意見だと思います。

そういうことで、社会資本整備総合交付金 一般国道409号 富里拡幅事業は、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)

○山田会長：では、この審議会は富里拡幅事業を継続ということに決定いたしました。

②社会資本整備総合交付金事業 一般国道464号 北千葉道路(Ⅱ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：それでは、社会資本整備総合交付金事業一般国道464号北千葉道路Ⅱ期の事業の審議をお願いいたします。どなたからでも結構です。

○委員：スライドで言いますと3ページを拝見していてⅠ期、Ⅱ期で分かれているのはいいのですが、さらに国の直轄区間と県の事業区間とに分かれているということで、一見すると細切れになっているようにも見えるのですが、国の事業区間の進捗状況はどうなっているのか。先ほどのⅠ期の完成見込みは最後のほうで御説明いただきましたが、その区間に連動して国の施行区間も供用される見通しなのかどうか。その辺を教えてください。

●事業担当：国の施行区間がパワーポイントの3ページにございますように5.6kmありますが、そのうち実線で示してありますように既に供用しているところがございます。国の施行区間全体の5.6kmの供用につきましては平成30年度を目標に今、国において整備を進めているところでございます。従いまして、県のⅠ期区間が平成28年度で、国の施行区間が平成30年度ということで、Ⅰ期区間は平成30年度をもって全線が暫定ですが、完成するという計画になっております。

○委員：わかりました。

○山田会長：そのほかにございますか。

○委員：ただいまの点に関連してですが、今、Ⅰ期の暫定供用の話がありましたが、今回の審議対象のⅡ期区間に関しては、暫定供用を先に進めるという考え方でしょうか。それが今回の費用便益計算に入っているのかどうかということも含めて確認をさせていただきます。

●事業担当：実際の工事の進め方といたしましては、まず成田空港までつなげることを優先するというので、暫定で供用を図ってまいりたいと考えております。平成42年の費用便益費の算定につきましては、完成4車供用の便益を計算しております。

○委員：わかりました。ということは平成42年よりも前に暫定で供用が開始されればより早く便益が出るので、これよりも大きい数字になる可能性があるということですね。続いてですが、便益の件で、この道路というのは首都圏の大きなネットワークの一部だと思いますが、具体的に言えば湾岸道路や京葉道路の宮野木などの渋滞緩和

に結構大きな効果があるのではないかと私は思っていますが、今回のネットワークの範囲について、広域の観点というのは入っているのでしょうか。

●事業担当：今回、費用便益費を計算した際の影響範囲を図化してございますので、それをパワーポイントにお映しします。

紫色で示された路線については、北千葉道路の整備の影響がある範囲となっており、この範囲の便益を足し合わせていますので、御指摘のように、湾岸エリアの道路も入ってございます。

○委員：わかりました。北千葉道路の効果は、実は未事業化の部分、外環から鎌ヶ谷間が繋がらないとなかなか効果が出にくいのですけれども、広域のネットワークとして入っているということであれば、もう少し便益が上がっても良いのではないかと思いながら聞いておりました。このくらいの数字だということですね。未事業化の部分が整備されないと、なかなか交通量が増加してこないのかなと感じます。

○山田会長：未事業化区間の計画はあるのですか。

○委員：ありますよね。

●事業担当：未事業化区間については、国が調査をし始めたという状況で、おっしゃるように、この間が繋がれば交通量もさらに増加し、便益も増加するのではないかと考えられます。

○山田会長：逆に東関道や、首都高速7号線の交通量が減少し、交通混雑の緩和をもたらすことから、そちら側の便益も出てくる。

●事業担当：京葉道路などの旅行速度も上がり、渋滞等が緩和されると考えられます。

○山田会長：ぜひ国のほうにもっと働きかけてください。7号線は年中、錦糸町から先は渋滞しているわけで、そのような状況で高速道路と言えるのかと思っています。

○委員：御指摘のとおりで、埼玉のほうから入ってくる交通が湾岸の方へ抜けていくので、かなり渋滞しているのだと思いますので、外環から鎌ヶ谷間が繋がると成田へのアクセスが非常によくなくなる。北からのアクセスがよくなるということで、南の湾岸道路や京葉道路も混雑が緩和されると思います。

もう一点、パワーポイントの13ページの事業費の変更のところ、かなりの増額なのですが、増額というのはいろいろな事情によってあるというのはよくわかるのですが、事業費が336億で、このうちの220億が増額ということは、もともと100億くらいの事業費だったということですか。

●事業担当：当初の計画では200億円だったものが、プラス221億円で421億円になります。

○委員：421というのはどこの数字ですか。

●事業担当：委員がおっしゃったのはパワーポイントの16ページの費用の欄で、総費用が336億円の箇所と思いますが、それと今話しました全体事業費が421億円という関係につきましては、総費用は、全体事業費を評価時点に現在価値化するために社会的割引率4%で割り戻しておりますので、割り戻した結果が総費用の336億円となり

ます。

○委員：長期間にわたる事業なので、将来かかる部分がふえているということですか。

●事業担当：将来かかる費用を今の評価時点の価値に換算するために4%で割り戻しています。

○委員：わかりました。将来の投資が多いので総費用が減るということですね。

○山田会長：そのほかにございますか。

○委員：パワーポイントの11ページについて、今ほかの委員からも御指摘がありましたが、北千葉道路のネックは東葛あたりがまだ全然手がついていないところだと思います。11ページの下に企業のコメントに、北千葉道路が全線開通した場合という表現がありますが、今回整備する部分だけでは全線開通ではなく特定の部分だけなので、若干違和感があります。全線開通というのは多分、外環からの接続部分までも含めての話だと思うので、少し疑問を感じました。

○山田会長：言い過ぎではないかということでしょうか。

○委員：やや先走り過ぎているかなと思います。

○委員：鎌ヶ谷までつながればということですね。

●事業担当：今回の事業化している区間だけが開通すればということよりも、外環までつながればというような企業の声があるということですが、潜在的なニーズはあるということはおわかりいただけるかなと思います。

○委員：もちろんわかるのですけれども、つじつまが合わないかなと思いました。

○委員：上の図は16号までしかつながっていない絵なのに、下のコメントが全線開通時の意見というのはおかしいのではないかという御意見です。

○山田会長：私もこの事業が与える多方面への効果というのは大いに認めるところです。しかし、事業費の増額のところが、例えば大規模な地盤改良が必要だということがわかったからということでは、この地域は軟弱地盤だらけだということは初めからわかっていたことではないでしょうか。だから、いかにも作戦的に増額したように聞こえてしまいます。成田周辺やI期区間の印旛沼周辺はもともと泥沼みたいなところでしょう。成田空港開港に合わせて成田市周辺の河川整備をやったときに、堤防を盛ったら一晩で堤防が沈んでしまったというのは千葉県の方は知っていて当たり前ほどの軟弱地盤地域です。しかし、そんなことは知らなかったと聞こえてしまうのですが、実際にはどうなのですか。

●事業担当：確におっしゃるところはありますが、詳細設計に併せて実際にボーリング調査を行ったところ、当初想定したよりも軟弱な地盤で対策が必要になったということで、結果的に事業費が増額になってしまったということをございます。

○山田会長：多分フリクション杭が想定以上に長くなったり、盛土の地盤改良が想定以上に必要になったということなんでしょうか。意外と成田周辺や印旛沼周辺の地盤が悪いということは、関東の人ですら知らなかったりすることもあります。とても地

盤が悪い地域です。

○委員：用地の進捗が面積ベースで残り11%ということですが、地形図を拝見していると細かな起伏があって鎮守の森が近くに見えたりするようなところで、もともとの地籍の状態が非常に込み入っているなどの状況もあり得そうな場所に思います。今後残っている11%で難航しそうかどうか、そのあたりの様子をお聞かせください。

●事業担当：残っている用地でなかなか話が進まない理由といたしましては、1つは単価の折り合いがつかないということもございしますが、100名を超える共有地がありまして、その全員の合意を得るのにどうしても時間を要してしまっているというような状況がございします。

○山田会長：多分その問題は後で説明があると思いますが、河川事業でもあります。要するに地主さんが多くいる土地の問題ですね。3.11で東北の高台移転のときにもこれが問題になっていて、1haに1,000名以上の地主さんがいるとか、全員から同意をもらわなければいけないので、もらおうと思ったら30年かかるとか、日本中でこうしたことが問題になっています。

○委員：事業費の変更について、一番金額が大きいのがⅠ期県施工区間の施工実績を踏まえた見直しということで、鉄道営業線への影響を減らすということが事業費をふやす一番大きな影響だったという御説明だったのですが、北千葉道路のⅡ期区間を見ると確かに鉄道のほうが先にできているので、道路を近接施工するのは大変だというのはよくわかりますが、鎌ヶ谷市と印西市の間の既に供用している部分はどうか。その区間は鉄道と道路とどちらが先だったのですか。

●事業担当：千葉ニュータウンの中でしょうか。

○委員：もう少し鎌ヶ谷寄りのほうです。この絵でいくと供用区間と書いてある、Ⅰ期よりもっと西のほうです。鉄道近接ではないですか。

●事業担当：整備の順番としては、ニュータウンに合わせて道路が先行して整備されたかと思います。また、鉄道の構造といたしまして地表式ですので、今回の区間は高架式がほとんどとなっておりますので、道路を整備する際の影響は地表式ですから余り大きくなかったのではないかと考えられます。

○委員：先に道路をつくっておいたほうがよかったとすごく思っていて、例えば鎌ヶ谷から成田までの間の区間のうち、どちらを先に整備したほうがよかったのかというのは、手順を間違えたかなと。今から思えばという話であり、今後どこで生かされるかというのは難しい話だと思いますが、先に道路をつくっておけば、その分、楽に整備できたのではないかというのは、今後の課題として残るのではないかと思います。

一方で、鉄道は道路の計画があったおかげで用地買収も非常にスムーズに進んでいますし、施工用のヤードも楽に確保できて、鉄道側は費用が減り、事業費が大分削減できていますので、社会的に見ると道路の増分というのが本当に日本全体に悪

影響を与えているかというところ、そこはきちんと計算しないとわからないということを感じて持ってきました。

○委員：先ほどの質問の続きになってしまいますが、共有地の100名を超える方がいらっしゃる場所は、100名の交渉相手は特定できている状態でしょうか。

●事業担当：現在100名を特定しているところです。100名の共有地ですが、さらにそこから子供がいると相続が発生し、さらにまたそれが膨らんでいってしまっているところを調査しているところです。

○山田会長：ぜひ県としてもこうした問題は全国的共通の問題ですので、事あるごとにこの実態を投げかけてください。全国的に同じ問題が起きていて、実態のない所有者になっている。名前だけで、生きておられるのかさえわからない。日本中そんなことだらけなのです。それにより事業の遅れや、つくった方がいいが、供用できないといったことや、そうした土地だけ残しておくとか、いびつなことが日本中で起きています。ぜひいろいろなところで声を上げ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。社会資本整備総合交付金一般国道464号 北千葉道路Ⅱ期について、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）

○山田会長：一般国道464号 北千葉道路Ⅱ期は、継続に決定いたしました。

③社会資本整備総合交付金事業 北九十九里海岸 ～ 一宮海岸（津波対策）（再評価）

〈事業担当（河川整備課）より事業内容を説明〉

○山田会長：それでは、御質問、御意見等ございましたら発言をお願いいたします。

○委員：今回の対策はL1津波に対する対策ということなのですが、L1津波、L2津波両方ともソフト、ハードで対策していかなければいけないことかと思えます。その中でL2津波はソフトということなのですが、今回の設備においてL2津波で結構被害が緩和されるかと思うのですが、そういった計算はされているのでしょうか。

●事業担当：実際のL2津波に対して、L1津波の施設がどのくらいもつのかというのは計算してございません。ただし、国から示された粘り強い構造といたしまして、実例で申しますと今回の対象区間のほかになりますけれども、飯岡海岸、今回の地域海岸⑦の上にございますけれども、旧の緩傾斜護岸が今次津波におきまして流出しなかったということ踏まえまして、その上に、それを残した形で津波防護施設をつくるということで、仮にL2津波が来た場合、それが流出してももとの護岸が残っているという構造もとってございます。

また、堤防の前面に多重防護の観点から残土等を利用して盛土を行い、その上に植生を行うことで、緑の防潮堤というものも国から示されてございまして、地元の旭市と県が協力して一部の堤防でそれを実施しているという例がございます。今後、

土砂の量とか付近の状況等を考慮いたしまして、多重防護の観点から粘り強い構造のものを採用していくことを検討してございます。

○山田会長：堤防の上にも木を植えるのですか。

●事業担当：現在は堤防の前面に盛土をして、植栽を行っているという例でございます。

○山田会長：堤防そのものには木は植えないのでしょうか。

●事業担当：はい、植えません。

○委員：3ページのところにある、基本的な事業概要を確認させて下さい。事業区間の中に他事業施工の部分が含まれているのですが、今回の費用便益分析は、他事業の実施を前提で計算されているのか、また、他事業の進捗状況はどうなっているのでしょうか。他事業がないと効果は出ないと思うのですが、そのあたりの進捗状況についてお聞かせいただければと思います。

●事業担当：この他事業につきましては、農林水産省所管の保安林が主なものを占めてございます。延長的には14kmございまして、主にこれは保安林の砂丘堤のかさ上げという形で今、事業を進めてございまして、これにつきましては今年度の予算で14kmは終了すると聞いております。

○委員：それができたという前提で費用便益を計算されている。

●事業担当：今回の算定には含めてございません。

○委員：わかりました。

○山田会長：用地は全部国有地なわけですね。

●事業担当：そのとおりでございます。

○山田会長：私、先週の日曜日にここのところを車で見てきたのですが、一部、川の部分でそうせざるを得ない事情はよくわかります。しかし、剃刀堤みたいな堤防全体をかさ上げするのではなく、こんな薄いものをコンクリートで張っている。もう少し見栄えがよくなるのでしょうか。

●事業担当：河川の津波対策については、委員御指摘のとおり本来であれば用地を買収して大きな堤防をつくるというのが理想なのでございますが、復興期間5年間で河川の場合、約22kmの堤防のかさ上げを必要とするという中で、やむを得ずパラペット構造を採用してございます。

○山田会長：期待するのは、町の人たちからは今までは川面が見えていたということがあるので、できたら散策できるような工夫など考えてほしいと思います。海のそば、川のそばに住んでいながら、結果的に海が見えない、川が見えないということになりつつあります。やらざるを得ない状況は十分わかりますので、もう少し景観に対する工夫が考えられないのでしょうか。

●事業担当：一部の区間につきましては、人間の背丈を超えるところがございまして、その部分については背後の管理用地そのものをかさ上げして、視線で海岸とか水面が見えるような工夫はしてございます。

- 山田会長：ぜひこれで終わりではなくて、それは地元の人も一緒にやらなければだめなのでしょうけれども、私は九十九里浜は日本でもすばらしい浜だと思っているので、その辺の配慮を今後とも期待します。
- 事業担当：わかりました。
- 山田会長：ぜひコンクリートの白々した壁が続くというよりも、もうひと工夫、景観への配慮が欲しいです。
そのほかございますか。
- 委員：復興事業の期間が限定されていることと条件を考えるとお尋ねするのが申しわけないのですが、有料道路かさ上げの区間は陸側にかなり大きな擁壁が出る図面になっていますが、整備予定の擁壁の高さがどのくらいで、それがかさ上げ区間8.9kmにわたってずっと同じように続くのかどうかを教えてください。
- 事業担当：陸側の部分については、用地の関係でどうしても買収できない、もしくは法尻の部分に町道等がございまして、拡張ができないという条件のもと、擁壁を設けることにしてございます。擁壁の高さは大体2mから3mになります。延長的にはほぼ全線8.9kmを施工することになります。
- 委員：この4ページの出たところですね。これは上の築堤のように擁壁が出る部分を少しでも小さくとか、そういうことは難しいのでしょうか。
- 事業担当：用地の関係から困難でございます。
- 山田会長：盛土の土砂で建設発生土を持ってくるという文面がありましたね。あれはもともと砂でいいのでしょうか。
- 事業担当：道路工事に適した路床の強度を確保するために、建設発生土と一部購入土をブレンドしています。
- 山田会長：道路の部分の話ですか。ほかは。
- 事業担当：ほかのところは築堤材料につきましては建設発生土。ただし、所定の強度が得られない場合がございます。砂浜のものを使いますと粒度が均一ということで所定の強度が得られないので、強度が得られるように、ほかの事業で発生した土を選別しながらブレンドして、土質試験を繰り返しながら盛土をしていく。そういう工夫をしてございます。
- 山田会長：そのほかございますか。
- 委員：先ほどの別の委員からの質問の答えのところの他事業施工の分を今回の対象に含めていないとおっしゃったのですが、そうすると被害が防止できないのではないですか。事業完成時の浸水区域がなくなっていなくて、他事業のところから水が入ってくるという想定にはならないですか。
- 事業担当：委員おっしゃるように、確かにそれがなければ後ろから回り込んでくるという考えもございます。ただし、今回の事業評価に関しましては、今回、未発注の区間、未施工の区間についても同じことが言えますので、割り切り、延長に対して直

角方向のもので事業評価、浸水被害を切ってしまうという手法で計算してございます。ですから他事業の区間についても同様です。ただし、他事業については27年度末、全て発注済みでございますので、これは完成したとみなしてございます。どうしても割り切りとして委員指摘のとおり、全部つながなければ効果がないということになりますと、事業評価がなくなってしまう。いつまでたっても効果が上がらない。全部つながらないと効果が上がらないという計算になってしまいますので、1.0を超えることはなくなってしまうので。

○山田会長：河川事業はみんな、国交省の評価の仕方ではそうなっています。全部完成しないとベネフィットが出ないということをやってしまったのは、全然。

●事業担当：投資効果がないということになってしまいますので、これは計算上の割り切りという形で法線方向に、ようかん切りのように切ってしまうと浸水効果が事業を発注したところを出た。それ以外は出ないというような方法で計算してございます。

○委員：それ以外は出ないということは、浸水するという想定なのですか。

●事業担当：事業を行っているところは完成すれば出ませんが、完成しないところは浸水するという考えです。

○委員：そうすると14ページの真っ白になっている絵はおかしくないですか。ところどころ切れているところは青くなっていないと。そういう考え方ではないのですか。私はやり方がまだちゃんと理解できていない気もするのです。

●事業担当：あくまで14ページのものは事業完成時の浸水を表示しております。完成時は全部つながっております。

○委員：つながっていますから全部浸水しないということですね。その状態で便益を計算しているのですか。

●事業担当：終了時は計算していますが、現在の計算方法では海岸堤防が切れているところの内陸まである一定区間の浸水があらわせませんが、多分、線のように浸水区域が一定の幅である。

○委員：それを積み上げると698億円に、つまり白い部分がもともと青かった浸水するはずだったところが、ところどころというか、ほぼ大体できあがって、でも一部分はまだ浸水しますよという状況で、浸水が防げた部分を便益としてカウントすると698億円になるということですね。

●事業担当：そういう割り切りをしてございます。

○委員：そうするとやはり14ページのこの絵は、事業投資効果の説明の絵としてはふさわしくない気がします。せめて事業着手時の浸水区域があって、部分的にでき上がった部分でも、ある部分はまだ浸水しますよという698億円を計算したときの絵があって、将来的にはこうなりますよという一番右側のきれいな絵があってという、そういう説明のほうがわかりやすいなと思います。

●事業担当：今後工夫いたします。

○山田会長：委員の言われるとおりで、実態はそうです。ただ、評価の仕方はこうしなさいという河川や海岸部門での共通のルールなのです。そうしないと川は100年たっても完成しないような事業が日本中にたくさんあって、100年後までB/Cを計算してはいけないのかみたいなことになり、日本中そうになってしまうのです。

○委員：わかりました。ありがとうございます。

○山田会長：だけれども、住民に知らせるときには親切に、ここから来たら当然ここは浸水しますよということは当然あり得ますね。

○委員：ハザードマップと同じで、現状がこうです、今、一生懸命こうやって全てつながるように頑張っていますというところは、伝えたほうが安心だと思っていて、後で言われるよりはまだ親切だと思います。

●事業担当：わかりました。

○山田会長：先ほど言いましたけれども、栗山川だったか木戸川だったか、すばらしい桜堤通りみたいになっていて、春の景色はすばらしいと思っています。しかし、良いなと思う一方でコンクリートが何とかならないのかという思いもあります。ぜひ腕の見せどころというか、お金をかけなくても、例えば少しでも蔦を這わせるとか、お金をかけなくてもコンクリートむき出しの部分を工夫できないのだろうかという気がしています。

もしほかに御意見があれば、どうぞ。

○委員：先ほどの有料道路区間ですけれども、現状でもくぐって海側に出られる場所が途中で何か所かあると思うのですが、今回、かさ上げして擁壁ができたときに、そのようなところどころ海に出られるようになる箇所はどのようになるのでしょうか。

●事業担当：有料道路のかさ上げによって、現在、海に出るところにボックスカルバートが設置されてございまして、画面の方をご覧ください。主に海岸利用という形で海の家等がございまして、海までの道路で、ある程度利用頻度が高いところについては自動化した陸閘を設置するというので、今、設計を進めてございまして。

もう一つ、小さい人が通る程度のものにつきましては、土堤で囲みまして斜路を設けて向こうに行くという形で、今、地元の方々と協議を進めているところでございまして。これによりまして浸水を防げることになります。

○委員：今おっしゃった部分が開口部対策一式に含まれるということですか。

●事業担当：はい。

○委員：わかりました。

○山田会長：よろしいでしょうか。それでは、まとめたいと思います。

社会資本整備総合交付金事業 北九十九里海岸 ～ 一宮海岸津波対策は、継続ということではよろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○山田会長：よって、この審議会の意見としては、北九十九里海岸 ～ 一宮海岸津波対策

事業は継続ということに決定いたしました。

(休 憩)

④社会資本整備総合交付金事業 二級河川一宮川水系 一宮川（津波対策）（再評価）

〈事業担当（河川整備課）より事業内容を説明〉

○山田会長：それでは、社会資本整備総合交付金二級河川一宮川推計一宮川津波対策事業について、御意見なり御質問がありましたらお願いいたします。どうぞ。

○委員：先ほどの案件と同じように、復興対策ということで、できるだけ早くやっていたきたいという思いはあるのですが、その意味では進捗率が先ほどの案件よりも低いということは明らかなのではけれども、その辺の事情を御説明いただけますでしょうか。

●事業担当：一宮川につきましては、河口部付近におきまして今回津波被害があったわけですが、河口部につきましては地元の方々は結構観光面で利用してございまして、この付近に限りまして築堤高、パラペットの高さが約3m近くになるということで、沿線の住民の方はある程度のご了解を得たのでございますが、町全体という形で合意形成を求める範囲がかなり多くて、合意形成をするのに約3年ぐらいかかりました。それで着手時期がおくれたというのが実情でございます。

○山田会長：日本中で同じ問題があり、川のそばの人は怖いから早く何とかしてくれと言うし、ちょっと離れたところに住む人は見栄えが悪くなるからやめてくれと言います。どこでも起きている問題です。だから、そうした地域での合意形成を取るのは、どこでも時間がかかっていますね。

そのほかありますか。どうぞ。

○委員：開口部対策の橋梁というのは、どのような工事、又は断面か、その辺のイメージがわからないので教えていただければと思います。

●事業担当：現在、橋梁部の端部に陸閘を設けるということで、検討を進めてございます。これはスライド式のゲートなのではけれども、写真の左端の道路にある陸閘というものでございます。橋を前後でふさいでしまうという形を、検討しています。

○委員：これはどちら方向ですか。

●事業担当：道路方向から見て、奥のほうは橋梁になりまして、手前が道路で、それでふさぐ。

○委員：道路を通行止めにしてしまうのですか。

●事業担当：そういうことです。今これを検討しているわけではございますけれども、震災時に自動で閉まるのか、もしくは閉めるときに事前に告知しないと、車が走っておりますので衝突してしまう。中に取り残される方もいるのではないかとということも

ありまして、これから警察、消防、地元の方々を含めた形で協議を進めていくこと
になります。この協議を今後1年ぐらいかけて行っていくこととしてございます。

○委員：これは横から出すようなものですか。スライド式で既にあるものを横から引っ張
ってくる形ですか。

●事業担当：今、提示しているものはそういう形なのですが、最新のものでは起き上がる
ものとか、観音開きのものとか、いろいろなものが今、提案されてございます。

○委員：ありがとうございます。

○山田会長：よくあるのは、つくったはいいが、例えば30年間使わないともう要らないの
ではないか、それでは取ってしまおうという話になり、さあ大変な事態だなと思っ
ています。

3ページを出してもらえますか。技術的なことを聞いておきたいのですが、この
下の赤い線、海まで来た部分はどうする予定なのですか。

●事業担当：その部分は海岸区域になっていまして、海岸の築堤を行います。

○山田会長：その築堤はやるのですね。取ってしまうのかと思いました。取ってしまったら
今度は逆に普通の津波でないときの波が直接こちらに来てしまうので、足元洗掘
するのでどうかと思っていたのですけれども、わかりました。

ちょっと持ち上げるわけではないですけれども、3.11の後、5日から1週間くら
いたった後、この辺りを車で走り回ったのですが、一面海みたいになっていました。
そろそろ田植えの季節だから水を張ったのかなと思ったら、何てことはない。あふ
れた水がずっと湖みたいになっていて、それがはけなが故に湖みたいに見えてし
まっていたのです。そういう状態でした。そういう意味でも事業の必要性というの
は感じるのですけれども、先ほどからずっと言っているように、次のページを出し
てください。先ほどから言っているのはこの部分です。今まではこのぐらいだった
のでしょうか。それに対してこうなるのでしょうか。今までだったら、ここを歩いてい
たらこちらが見えたのですけれども、ほとんど見えなくなってくる。その辺を何と
か改善して欲しいと思います。技術の見せどころはないでしょうか。

例えばモバイルレビーなんていうものがあります。そのときだけ、ぺたっと置く。
ただ、誰が置くのかという問題があって、津波警報が出ているときに誰がそんなこ
とをやるのか。この辺は事業はするのだけれども、未来永劫続く話なので、技術的
なことで余りお金をかけなくてもいいものがないか、ぜひ継続検討してください。
いい景観を保全する、残すとか、同じコンクリートだったら例えば石積みにし
て多少なりとも景観に配慮した見せ方とか。そのような工夫ができないものか検討
してみてください。それによってお金が莫大に違うとなると、また違うのですけれ
ども。

よろしいでしょうか。

○委員：スライド3をちょっと見せてください。要するに右岸側になるところの先は海岸

堤でやるということで、それは左岸側と同じ高さまで上げるということですか。

●事業担当：海岸の高さと同じ高さです。

○委員：要するに道路沿いになっているところ、左側、赤く長く延びていますね。あれと同じ高さで海岸堤も右岸側の赤で止まっている先を上げているということですか。

○山田会長：ここでしょう。

●事業担当：それはT.P. +6mぐらいになります。左岸側も赤のところは有料道路でもともと高くなってございますので、ほぼ同じ高さになります。

○委員：わかりました。

○山田会長：もし御意見がないようでしたら、これでこの事業の審議は終わりにして意見をまとめたと思います。

二級河川 一宮川水系 一宮川 津波対策、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)

○山田会長：それでは、本件、二級河川 一宮川水系 一宮川 津波対策事業は継続ということに決定いたしました。

⑤社会資本整備総合交付金事業 二級河川一宮川水系 一宮川（再評価）

〈事業担当（河川整備課）より事業内容を説明〉

○山田会長：それでは、この事業に関する御質問、御意見等ございましたら発言願います。

○委員：年超過確率10分の1規模の降雨ということで計画されているということなのですが、これがどのくらいの降雨なのかというところで、例えば平成25年の台風26号の被害、これはどのくらいの降雨だったのかというところを教えていただければと思います。

●事業担当：時間雨量にいたしますと、おおむね50mm程度でございます。それから、24時間にしますと、ここでは219mmとなってございます。25年の台風26号では時間最大は41mmで、24時間ですと289mmということで、確率にいたしますと30分の1程度になります。

○委員：ということは、今回の事業で十分防げるということですか。

●事業担当：おおむね防げるということです。

○山田会長：コメントをつけますと、10分の1でしょう。私の気持ちから言うと、こんなに小さい値でいいのか。はっきり言いまして10分の1というのは毎年来るようなものです。東京なんて面積で考えると、時間50mmなんてどこかで降っています。ですから東京都は今度時間75mmまで引き上げます。それはそこにどのくらいの人口と資産が集積しているかで決めざるを得ないのですが、決してこれがものすごい大雨を対象にした事業ではないということは理解すべきだと思います。

○委員：2点目で、新たに増設する調節池ですけれども、調節池として活用していないと

きに何か多目的な利用というのは考えているのでしょうか。

●事業担当：調節池の多目的利用につきましては、地元の茂原市と協議をしまして、上面利用について今、協議を進めているところでございます。市のほうからは野球場というような運動施設を上面に利用したいという要望がございます。

○委員：ありがとうございます。

○山田会長：そのほかございますか。

9ページをあけていただけますか。これが私の理解が合っていたらそうなのですが、川の中に緑が残っていますね。これが先ほどから話題になっている地籍の問題でしょうか。堤防は広めにつくったけれども、真ん中に土地が残ってしまっているということでしょうか。これでは本来の事業の効果が出ない。これをつくってから何年ぐらいになっていますか。

●事業担当：記憶が定かでないのですが、20年近くなると思います。現在、共有地につきましては当初700名程度いたのですけれども、500縮めまして、残り200が国外にいたりとか、絶えてしまったとか、二度と会わないとかそういうことも言われまして、できませんので、河川整備計画ができた段階で国の収用制度の活用ということで認定庁のほうには協議しておりますので、ゆくゆくは収用をかけるということで、進めておるところです。

○山田会長：先ほどから言っているように全国的にこの問題はいっぱいあって、立派な計画を立ててつくったはいいけれども、効果が十分発揮できていないのが現状になってしまっています。

○委員：歴史的にはどうしてあんなところに残るのですか。

●事業担当：当初はどういう形かはわかりませんが、村の共有地がありまして、何人かの人をそこで共同で管理していた。その方たちに相続が発生して、13人が26人になって、52人になってということで、この100年間に700人近くになったと聞いております。

○山田会長：これは国レベルで法律を変えないとどうしようもないと言われますが、民法の先生に聞いたら、民法を変えるのは大変なのだということです。これに突っ込んだら一生かかるでしょうと言われてしまいました。なかなか大変のようです。

○委員：法律家として、なおかつほかのところで収用制度にかかわっている関係で申しますと、このような場合こそ収用制度を使っていたらいいと思っております。先の道路の案件でも所在不明者などがネックになっていたと思うのですが、収用法では、まさにこうした場合を念頭において、公告縦覧とか不明採決と代執行の特例などの制度を設けているわけですから、状況に応じて適切に使っていただきたい。収用法は伝家の宝刀とは言っても、使わざるを得ないときは使うべきなのであって、実務上の基準等はあるようですけれども、その辺はできるだけ柔軟に解していただきたいというのが私の意見でございます。

●事業担当：ありがとうございます。

○山田会長：前にも言いましたけれども、東京都の事業評価委員会ではお墓の問題が出てきた場合には、確か新聞などに3回告示して誰も言ってこなかった場合には処理をしますというように動いているようです。ぜひ、委員の言われたことを実施してほしいと思います。そうしないと事業投資効果がこれでは出てきません。それも貴重な何か、例えば生物の貴重な資源とかがあるということであれば別問題として考えていく必要がありますが、今回のような事案についてこの委員会としてはぜひ委員のご意見を採用して進めるように助言したいですね。

それでは、もし御意見がないようでしたら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 二級河川 一宮川水系 一宮川の事業について、継続ということに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、この審議会の意見として、二級河川 一宮川水系 一宮川の事業は継続ということに決定いたしました。

⑥社会資本整備総合交付金事業 千葉港 千葉中央地区（再評価）

〈事業担当（河川整備課）より事業内容を説明〉

○山田会長：それでは、千葉港千葉中央地区の事業に関して御意見、御質問がありましたらお願いします。

○委員：結論的には継続ということで意見を最初に申しますが、その理由としては先ほどお話にあった千葉港の特色が重要なのではないかと個人的には思っております。工業港という性格が4ページに書いてありますけれども、千葉港の場合には民間で持っている埠頭が多いという特色があると思ひまして、その辺、対照的なのは横浜ですね。山下公園とか赤レンガ街とか、あの辺が常に市民の方が集っていけるような親水空間になっているのに対して、千葉港の場合には港を見ても全然おもしろくないというような工業地域の中の一角というイメージが強いですので、こういった親水空間を広げていただくというのは大変結構なことだと思います。

ただ、1点確認なのですが、この事業は実質的には公園事業と同じような性質を持っていると思うのですが、公園事業との整合性というか調整はつけられているのか。恐らく公園の整備に当たっては公園1つ当たりの人口とか、あるいは誘致距離とか計算していると思うのですが、そういう計算においてこの事業は直接意味を持たないということによろしいですか。

●事業担当：特に一般的な公園事業との調整というのは行われておりません。ただ、港湾緑地につきましては失われた海へのアクセスとか、港湾で働く人たち、港湾を訪れる人たちのための緑地ということで、整備を進めているものでございます。

○委員：仕方がないと思うのですが、その辺が少し縦割りの印象がありますので、公園事業の整備に当たっても、港の関係で緑地公園的な機能を持っているものがありますので、その辺も考慮した上で、むしろ公園事業のほうで考慮いただきたいという意見でございます。

●事業担当：ありがとうございます。

○委員：費用便益の計算のところで、例えばこういうものを整備することによって周辺の経済的なプラスがあったり、地価が上がるなどさまざまなメリットがあると思うのですが、それは便益には計算されているのでしょうか。

もう一つ、説明の中で指摘がありました、もともと40億未満の予定だったものが40億円を超えたので評価の対象となったということですが、どの分の予算が想定以上かかったのか教えていただければと思います。

●事業担当：1つ目の御質問で、経済的な効果として見込めないものにつきましては、この評価の中では文書としまして、まちづくりへの寄与ということで御説明させていただきます。

それと全体事業費の増えた部分、2つ目の部分とは何かということですが、区画整理事業の進捗に伴いまして周辺にマンションや商業施設が工事中からも立地し始めまして、それら工事の振動、騒音などの影響を考慮いたしまして、工種の変更がございました。一般的な地盤改良方法としてサンドコンパクションというものを使っておりますが、大変な音と振動の出る工法でございまして、それらを静的に、静かに同じような効果が得られるような工法にするなどというのが、工事費増加の主な要因でございます。

○委員：よくわかりました。ありがとうございます。

○山田会長：私の質問ですけれども、例えば向かい側の神奈川県ですと今、関東地方整備局が取りまとめています国土形成計画の中で、逗子、葉山から三浦海岸全体に対して海洋性レジャー都市構想ということを打ち上げるわけです。

千葉は旧江戸川、利根川があって東京湾があって外房がある。すばらしい海洋性の県だ。しかし、水に囲まれたすばらしい財産を持っている県だという割には、海洋性という話は余り言われなくて、あくまで港湾課の話になるのです。だからもっと県全体として委員が言われたようなことを検討できないでしょうか。横浜にはあんなに人が大勢集まっています。こちらは千葉港が産業用の港湾なので、私自身、船を持っていますからこの辺りに船で来るとよく怒られるのです。それは石油コンビナートなどがあるからテロ対策などを考えるとと言わざるを得ない面もあるでしょう。しかし、県全体としての方向性から言うと、県民がウォーターフロントに近づきやすいとか、海洋性レジャー、プレジャーをもっと振興させるような方向性とか、一港湾課だけの問題ではなくて県全体としてのそのような動きをしてほしい。そうした動きはあるのでしょうか。

●事業担当：県全体としてのお話については、なかなかお答えしづらいところですが、基本的には千葉港は工業港でございますので、物流について私ども工業関係を管理している者も十分頑張っていかなければいけないと考えてございます。ただ、今回の千葉中央地区と同様に、木更津港においてもフェリーがなくなりましたので、木更津港の吾妻地区については大分寂れているところもございまして、それらの再生などに取り組んでいきたいと考えております。

○山田会長：もし千葉港からそういう観光遊覧船が夜に出たら、川崎市でやっているコンピナートを夜見る楽しみ、工場跡ですね。ああいうもので川崎市は元気にやっていますね。あるいは東京湾アクアラインの海ほたる。あそこに船はとめられないわけです。あそこに行ってレストランでも行けばおいしいものがいっぱいあって、千葉県産のものも買えるのに船をとめるところがない。いろいろなことが考えられるのに、そういう話を千葉県全体では余り聞かないというのが寂しいなど。海に囲まれた千葉県としては、もっとそういうことをやったほうがいいと思うのですが、どうですか。

●事業担当：なかなか難しいお話でございまして、港湾でとか県でというわけではございませんけれども、各漁協さんなども民間の皆さんが1日1,000円、2,000円あたりで御利用できて、すぐばんやという食事処に入れるとか、別のところでもいろいろな形が進み始めているのかなど思っているところでございます。

○山田会長：この1事業だけではなくて、千葉県がそういうことを一生懸命やらないと寂しいです。ウォーターフロントは全部横浜港で楽しもうとなってしまうたら寂しいですね。

どうぞ。

○委員：今、会長がおっしゃったことに尽きるといえば尽きるのですが、港湾緑地としてこれほど街に近くて極めてポテンシャルが高い港湾緑地は他になかなかありません。横浜に山下公園がありますけれども、あれは都市公園なので、港湾緑地でこんなに条件のいいところは本当になかなかないので、ぜひとも大切にしていっていただければと思います。

従来、港湾計画を立てて余ったところに港湾緑地をとるような流れがあり、後づけで場所が決まって他との連携がとりにくい場所が多い状況ですけれども、ここは非常にポテンシャルが高いですし、マニアが見てもかなりいいところにあると思いますし、街側から見るともう少し軸線であるとか、ちょっとした駅の入り口のとり方とかで視覚的にもポートタワーとの連携がとれるようなところでもあります。それから、先ほど川崎港の工場見学の話もありましたけれども、ここも真っすぐ見るとズバッと浦賀水道までつながっていますから、このあたりも見れば非常に素晴らしいものがあります。なかなか港湾緑地としてこんなに街に近いところはない、そして、そういうところを活かし、ぜひとも海から見た視点でほかと連携さ

せていってくださったらなと切に思います。非常にポテンシャルが高いところだと思います。

○山田会長：私は東京都の事業評価委員でもあるのです。東京都の方では日頃見ないような地域を視察に行って、事業説明を現地でもらっています。そうしたことを参考に、千葉県では、特に海から見るなんていう経験は多くの人を持っていないと思うので、ぜひそのような企画をしてもらって、幾つか出てきた他の事業も合わせて現地視察をしてみてもどうでしょうか。見た上で判断するのとしめないのとは全然見え方も違うと思います。全員が参加できるかどうかはわかりませんが、ぜひそういうものを企画してくれませんか。

私、昨日は1日東京都の内陸河川の現地見学に行きました。それは事業評価委員ではなくて、河川事業のある委員会だったのですが、多くの先生方は現場を見たことがない先生も多いことから、1回船で見てみようということで、江東区とか江戸川区辺りをぐるぐる走り回ってみました。ぜひそういうことも考えていただけませんか。

●県土整備部次長：検討させていただきます。

○山田会長：どうぞ。

○委員：便益を出すに当たって原単位を知りたいのですが、交流・レクリエーション便益と利用環境改善便益で、1世帯当たり大体何円ぐらいでという数字を教えてください。

●事業担当：交流・レクリエーション便益につきましては、アンケートの結果で頻度とそれぞれ個人が支出できる金額について、グラフ上に全部落としまして、特異値を削除するような形で従前と今後の差分を便益として計上してございます。

環境改善便益につきましては、平均値では1世帯当たり466円で行いました。月当たりです。ちょっと大きいということで、中央値として月当たり79円を原単位としてございます。

○委員：その値段を港湾旅客のうち、港湾緑地利用者数に掛けると便益が出ると思うのですけれども、その利用者数というのはどのように出したのですか。

●事業担当：改善便益につきましては、アンケートの中でこの事業に賛成する方が61.8%おられまして、今回、港湾の棧橋と同様に背後圏を千葉県全体と考えましたので、千葉県全体の世帯数に港湾利用率61%を掛けまして、それに月当たり79円を乗じたものを便益としてございます。

○委員：ちょっとそれは違うのではないかと考えていて、資料の7ページ目を見ると、港湾緑地の整備による港湾旅客の利用環境の改善効果に対して、受益者の支払意思額から価値を評価だから、掛け算するのは県の世帯数とかではなくて、この港にいらっしやる方でこの緑地を楽しむ方になるのではないかとと思うので、今、公園がないところでどうやって計算するかというところですね。それを賛成の割合で代替した

と考えていいのですか。

- 事業担当：港湾利用者のうち、船舶の利用者と公園の利用者は異なると考えてございまして、そういうことで賛成する方がそこに幾ら払えるか。ただ、遠方の方については当然ながら遠方であるということで、その価値は低いとアンケートにお答えいただいているということで、全体の中央値を用いた形で算定してございます。

仮に遠方の方も含めた中央値を使いまして、ごく直近の背後圏で言いますと千葉市となるとと思いますが、千葉市のみで仮に計算した場合でも1.3という費用便益比を入れてございます。

- 委員：わかりました。

緑地を使われる方が、今は緑地がない状態なので、それでやらざるを得ないかなと。わかりました。

もう一個、マニュアルを見たら周辺環境改善便益の中に後背地に居住する住民の分も計上することがあり得るのですけれども、この周辺は比較的アパートが建ち並びそうなので、そこに住んでいらっしゃる方がまさに公園の便益評価みたいな感じで、公園があることによって港の環境が、自分の居住環境がよくなるみたいな改善効果も入れられたと思うのですけれども、それはなぜ入っていないのですか。

- 事業担当：基礎的な調査を、千葉県全域を含めたアンケートでとっておりますことで、ごく近傍の方につきましては高いところだと、背後のマンションという形ではないのですが、一番近い地元市であれば、地区はわからないのですが、毎月1万円の負担となった場合、この整備に賛成されますかという問いがございまして、それについて1,000円、2,000円、5,000円、1万円と聞いていきまして、それでも全体アンケートおおむね1,000人のうち、1万円出してもいいよという方が15人おられます。例えば1,000円出してもいいという方で36人おられました。ですから希望の方と読み切れないのですが、結構な高額を出されてもよいという判断をなされている方も1割程度いらっしゃるかと考えております。

- 委員：便益をどう出すかというのは幾つか考え方があるので、これは仕方がないかなと思います。先ほど別の委員おっしゃったように非常に都市的ないい場所でもあるので、そういう便益もあり得るかなと思ったのです。なので、なかなか難しい。今、住んでいらっしゃる方に個別にアンケートをして、また支払意思額を出すという手も、それで後背市に居住する住民の周辺環境改善便益を出すことも可能でしたねという、そういうことですね。

もう一つは、これは今回の港湾局の計算に限らなくて、日本全体のマニュアルに言えることなのですが、受益者を県全体で算出されているのです。それはこちらのマニュアルにも都道府県等を対象とすると書いてあるので問題ないと思うのですけれども、なかなか房総半島の方も千葉市の方も同じように、ここの港湾緑地から受益を受けるといえるのは考えにくいので、中央値でおやりになったというのはいい

判断だと思えますけれども、もう一つの考え方は、1つ前の交流・レクリエーション便益でトラベルコスト法を使っていますので、そこで幾らかかかってでも行きたいということを見ると、逆にするとどれくらいの遠さだったら行ってくれるかのような、駅の場合だと駅勢圏と言うのですけれども、公園も多分、公園に来る人の数の出し方はあるから、そういうもので受益者を算定する方法もあったのではないかと思います。今のはこちらのマニュアルに対するコメントです。ありがとうございます。

以上です。

○山田会長：実は東京都の事業評価委員会でもよくその話が出てきて、委員長が計量計画研究所の黒川理事長で御専門ですから、よく言われるのは、東京都版のB/Cを出してもいい。国に出すときには国の基準でやらざるを得ないから出すけれども、それは全てちゃんと適用しているかという問題があるので、そのときは東京都版のB/Cでいいよ、それも出してごらんよということをよく言われます。私もその意見には賛成です。今言われたように国のマニュアルではこうなっているけれども、どう考えても疑問が残るからうちなりのB/Cでやってみる。それでもこうでしたというような論理の進め方もあると思うのです。国に報告するときは国のマニュアルに従った数字で出すけれども、そうしないと数字だけがむなしく飛び交うようなことになってしまうので、そういうことも研究してください。港湾課だけではなくて、ほかも含めて全部。今後とも千葉県バージョンがつかれるかどうかなどを検討してほしいと思います。すぐつくりなさいというわけではないので、研究してください。

どうぞ。

○委員：私も改善効果の受益者の範囲など、書かれているところが気になったので、確認しておきたいのですが、交流・レクリエーションのほうも乗船者と限っており、下の利用環境改善便益も港湾旅客と限っているのですが、これは旅客ですか。今のスライドを見る限りは緑地の訪問者になっているのですが、これはどちらですか。

●事業担当：緑地の利用者については、旅客に限ってはおりません。

○委員：そうですね。この表現がちょっと正しくないのでは。

○委員：マニュアルはこうなっているのです。

○委員：そうなのですか。

○委員：つまり船に乗りに来た方が公園で、いい公園だねというように思う、休息する、その便益をカウントするというのが利用改善効果なので、殺風景な旅客ターミナル周辺よりは、きれいな公園のほうが休憩できていい。その便益をカウントするので旅客なのです。

○委員：マニュアルどおりの書き方をしているのだとすると、計算方法が違うなど。こんなに大きな数字は出てこない。だから別の委員が言われたような、周辺の人が公園を使うという便益を加えないと、この方法は正しくないような気がします。過大に

出ているのではないかという気がします。

ただ、ここで議論になっていたとおり、非常に親水性の都市に近いところでの効果というのは大きいと思うので、感覚的に言えば大丈夫だと思っているのですが、この計算方法は私も疑問を感じているところです。

●事業担当：この資料をつくっている段階で、全県に広げてという部分も若干疑問には考えながら、現在ポートタワーがございまして、そちらに訪問している皆さんを見ますと東葛、柏あたりの小学校が遠足で来ていたり、そういうものもございまして、相当に広い範囲で使われているなど。また、栈橋などが新しく整備されますので、新たな誘客、そのあたりの人たちも御利用いただけるのかなということで、範囲を市内に限っても、もしくは東葛まで広げた場合はとすれば、6は大きかったですけれども、十分な御利用がいただけるのかなということで整備を進めていきたいと考えてございます。

○委員：マニュアルに書いてある利用環境改善便益というのは、旅客に限ったことなのですね。今、言われた内容はそれ以外の効果ですので、これで計算するのはマニュアル外のことをしているのではないかと思います。それはそれで大きな効果があると私も思っていますので、プラスアルファをしないといけないのだと思います。その周辺の人たちなど、多分何かあるのでしょうかね。

○委員：パブリックアクセスという機能がある。

○委員：そうですね。そういう効果を計上しないといけない。これは利用環境改善便益ではなくて、今、言われたパブリックアクセスの効果を計測しているのではないかと思います。

○山田会長：それを含めて、先ほど言ったように皆さんそれぞれ立派な行政マンとして、国がそういうマニュアルを書いているから、そのままやるというだけではなくて、より真実に近いような計算をしてみてもこうでしたというほうが、審議会としては正しい判断ができると思うのです。だから別に急に次からやってくださいというわけではなくて、河川や道路などいっぱいありましたね。個別にもしそういうものがあれば、ここではそういうB/Cも出してみてください。そうしないと紋切型にこう書いてあったからこうしました。この数字でしたというのは何となく腑に落ちないよねということになってしまったら、何のための評価をするかわからなくなってしまふ。それは急ではないです。今後も続く話ですので、そこが千葉県のパライドというか、そう簡単に国には従わないぞというぐらいの、より正しいものを出すぞというぐらいの、でも報告するときは国のマニュアルどおりでいいのですけれども。

○委員：港湾緑地自体が、港湾法の中での定義では、後背地からの公園的な利用を想定したような概念では位置づけられていないということもあって、そのあたりが曖昧といいますか、厳密には出せないところがあるとは思いますが。けれども、おっしゃるとおり実際のところそうあるべきだと思います。

○山田会長：もしよろしかったらこの案件に関する審議は終わりにして、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 千葉港 千葉中央地区という事業に関して、継続ということによろしいでしょうか。

（「異議なし」と声あり）

○山田会長：では、千葉港 千葉中央地区事業を継続と決定いたしました。

（２）その他

○山田会長：これで全ての案件が終わりました。事務局から連絡事項等がありましたらお願いします。

●事務局：特に事務局からの御連絡はございません。

○山田会長：ということで、終わり宜しいでしょうか。

４．閉 会

●事務局：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。本日いただきました御意見を踏まえまして、今後、県の各事業に係る対応方針を決定してまいります。なお、今年度の事業評価審議会は、本日をもって終了となります。

以上をもちまして平成27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 ——