

平成23年度第1回千葉県県土整備部所管公共事業評価監視委員会 議事録

1. 会議の日時 平成23年11月17日(木) 午後1時30分から午後4時25分

2. 場 所 千葉県中庁舎3階第1会議室

3. 出席者の氏名

(1) 委員

大木宜章、親泊素子、木村琢磨、小坂泰久、寺部慎太郎、榛澤芳雄、山下眞(五十音順、敬称略)

(2) 事務局職員

田中都市整備局長、村石県土整備部次長、金谷県土整備部次長、色部県土整備部次長、栗原県土整備政策課長、同課職員

(3) 事業担当

道路整備課、港湾課、柏市

4. 委員会に付した議題

(1) 委員長及び副委員長の選任等について

(2) 評価実施要領に基づく評価を実施する事業について

(3) その他

5. 議事の概要

議題(1) 委員長及び副委員長の選任等について

・千葉県県土整備部所管公共事業評価監視委員会設置規程第4の2の規定により、委員の互選で榛澤委員を委員長に選任した。また、同設置規程第4の3の規定により、榛澤委員長が山田委員を副委員長に任命した。

榛澤委員長より

・委員会設置規程第5の3の規定に基づき、審議方法を定めた規定として、千葉県県土整備部所管公共事業評価監視委員会運営規程を同日付けで施行することを決定した。

・審議状況の公開について確認(千葉県県土整備部所管公共事業評価監視委員会運営規程第10の規定により、今回の5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4名、報道関係者2名)

議題（２）評価実施要領に基づく評価を実施する事業について

①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（事前評価）

〈事業担当（道路整備課）より事業内容を説明〉

- 榛澤委員長：今ご説明いただきましたのは事前評価の実施に対する事項です。参考資料②の３ページを見ていただきますと「事前評価実施に関する事項」がありまして、事前評価の視点としては、県が実施する必要性、経済的・社会的効果、財政的負担等の見通し、環境に与える影響、総合的な評価。これに従って説明をいただきました。
- それでは、「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」について審議をお願いいたします。
- 委員：12 ページの環境の予測について、実際に予想される交通量から何らかの算定資料を用いてそれぞれ予測されたのか、それとも、もうちょっと違う簡便な方法でされたのか、教えてください。
- 事業担当：今回の調査及び予測、その評価の手法については、国土技術政策総合研究所において道路事業における環境影響評価の実施を支援するための最新の科学的知見をもとに一般的な環境影響評価手法を取りまとめた「道路環境影響評価の技術手法」に載っている手法を参考にさせていただきました。
- 委員：もう一つは、16 ページ、便益算定したときの対象の道路ですが、この対象の道路が整備された場合と整備されてない場合で、周辺の道路の混雑度がどれくらい変化するか、もしわかっていれば教えていただきたい。
- 事業担当：交通量がどのくらい減るかという趣旨でお答えしたいと思います。
- 基本的には、市内の市街地の交通が減少すると考えております。例えば、市内の野田都市計画道路 3・4・3 号線が未整備の場合に約 1 万 3,300 台に対して、整備されることにより 9,000 台。もう一つは、県道野田牛久線、これは都市計画道路 3・4・9 号線ですが、1 日約 1 万台が 8,000 台に、という減少効果が見込まれると考えております。
- 委員：わかりました。ありがとうございます。
- 榛澤委員長：国道 16 号はすごく混んでいるんですね。埼玉側と千葉側の連絡がこれでよくなるのではなかろうかということですが。ほかにございますか。
- 委員：B/C が 2.2 ということですが、これはいいのですが、私の考えとすると、ここはアンダーパスにすると、かなりほかのいろいろな説明の効果もあると思うので、実際は 2.2 以上じゃないかと思っています。例えば老人にやさしいとか、ここでは CO₂ の計算もしておりますが、そういうものが今の国交省の表記点には入っておりませんので、かなりの効果、B/C が上がるのではないかと思っています。
- 委員：今のアンダーパスとの比較の関係ですが、歩行者にやさしいというのは理解できるのですが、今渋滞しているクランク状の道路も残るわけですね。踏切も残るということですね。だとすれば、歩行者とか自転車はそっち側を通ることが多いということはないのですか。
- 事業担当：野田市と東武のいろいろな協議の中で、その踏切は残すという方向でご了解いただいたと聞いておりますが。確かに、そこを通る歩行者の安全は高まるかと思えます。ただ、逆に、一つの路線としてアンダーパスができますので、そこへの配慮も当然考えていくものと思っております。
- 榛澤委員長：この踏切は残るのですね。

●事業担当：野田市が東武のほうに要望いたしまして、残す方向でご了解いただいたと聞いております。ただ、交通量は相当減りますので、安全関係は大幅に高まるかと思っております。

○委員：アンダーのほうは環境上非常にいいというのはわかるのですが、事業費は相当高くなってくる。これは4車線計画になっておりますが、2車線での検討はされたのですか。

●事業担当：当然ながら、いろいろな比較の中で2車線のことも検討いたしました。まず交通量の関係で、容量がどうしても4車線が必要だという判断でこの計画とさせていただきました。結果的には、用地の進捗を見ながら、整備効果を出すために暫定施工ということは当然また考えていくものと思っております。

○委員：これを進めていく上では、どうしても地元の市あるいは地元の住民の方々の理解を得ないとなかなか予定どおり進まないと思いますが、地元市の今までの折衝状況、あるいは地元に住んでいる住民の方々との問題はどのような状況になっているのですか、今段階で。

●事業担当：まず1点、野田市の話からさせていただきます。

この整備につきましては、野田市から、市長会などを通じて平成8年から毎年のように整備要望が出されております。またもう1点、野田市ですが、15年に関宿町と市町村合併を行っております。この際の千葉県と合併協議会の協議事項になっておりまして、県としても整備を推進していくというように回答しております。特に野田市長からは、これは是非やってほしいということもございました。また、これまでいろいろな計画の説明会、公聴会などを15年頃から実施しておりまして、その中では、幾つかありますが、国道16号に出る交差点などで渋滞がひどいので国道側から工事をやってほしいというのが一つ。あと、用地買収にいつから入るのかと、そういう強い質問を受けております。さらに、市議会の関係ですが、これの事業促進についての質問が延べ10回ほど出されたと聞いております。そういう意味では、地元の強い思いがあると感じております。

○委員：これを進めていく上で、移転家屋はどのくらいあるのですか。

●事業担当：67軒です。面積で言いますと、買収予定面積ですが、約2万㎡ございます。

○委員：私は特にはございませんが、やはりこういう渋滞箇所が県内にいっぱいあるということで、ぜひとも用地交渉をうまくやって進めていただいて、またほかの地点にも広めていただきたいと希望しております。

○榛澤委員長：今の「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」について、「事業の着手が妥当である」という意見でまとめたと思いますが、よろしいですか。
（「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。

では、本委員会の意見は「事業の着手が妥当」と決定させていただきます。

②国道道路改築事業 国道126号 山武東総道路二期（再評価）

〈事業担当（道路整備課）より事業内容を説明〉

○榛澤委員長：参考資料②の「実施要領」の3ページを見ていただきますと、「再評価の実施に関する事項」とありまして、「事業の必要性に関する視点」「事業の進捗の見込みの視点」「コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点」、こういう点で今ご説明がございました。それでは、審議をお願いいたします。

○委員：銚子までの全体の話と、二期工事の部分的なものの話が混在していて、ちょっとわかりにくいのですが、パワーポイントの9ページの6-3で、「事業全体」と書いてあるのは、あくまでも二期工事だけの話ですね。

●事業担当：そうでございます。

○委員：「工事全体」という言い方をした場合、どこまで指しているのかわかりにくいところがあったので、少し工夫していただいたほうがいいのかなどという感じがいたしました。

ちなみに、これは銚子まで開通した場合にはどのくらいのB/Cが予想されるのですか。まだ出てなければいいですが。

●事業担当：そういう趣旨のまとめ方はしておらず、申し訳ありません。

○委員：それから、再評価の視点として、事前評価とはおそらく違うのでしょうかけれども、環境基準への適合性というのは、特にここでは審議の対象になっていないということでもよろしいのです。環境基準について事前の段階で評価されているのであれば、その辺の達成見込み、あるいは今回の再評価の時点で変更の可能性はあるか、お聞かせいただければ幸いです。

●事業担当：考え方を含めてご説明したいと思います。

当道路は、検討段階からできる限り市街地、集落の中の通過を避けた計画といたしました。ただ、大規模なバイパス事業であるため、事業着手前の平成17年、18年にかけて環境調査を実施しております。その結果、大気、騒音、振動の道路開通後の生活環境はいずれも環境基準を下回る予測をしております。工事の実施にあたりましても、騒音・振動対策を徹底するというようになっております。また、現在、自然環境におきましては、道路ルート周辺で幾つかの貴重な動物の生息が確認されておりますが、これらの動物の保全措置も行うことになっております。今回の再評価は、ここの部分はもともとの環境の予測として一応ご了解いただいておりますので、この考え方を踏襲して事業を進めていきたいと思っております。

○委員：事業採択時と現在では、幅員が狭くなっておりますね。この道路は光町のインターからつながりわけですが、私が危惧しているのは、このまま高速道路で来て、60kmに落ちるといふに今回したわけですね。この辺の安全性というものをお考えでしょうか。

●事業担当：いずれにしても、その一期を供用するときに施工の安全対策を含めて供用しております。二期もこれから、構造等についてどのような形にするか、地元等いろいろな協議の中であわせて、具体的に検討していきたいと思っております。

○委員：老婆心ながら、部分開通ですから、幹線道路につながる場合、出口ですよ。そういうものも含めて考慮願いたいと思います。

●事業担当：それは十分配慮して進めていきたいと思っております。

○委員：事業の進捗状況についてお聞きしたいのですが、平成19年に事業着手して23年度末まで5年間で14%ということですが、ちょっと進みが悪いような感じもしておるのですが、これについての理由が何かあるのか。また、今後進めていく上でどのような対応をされていくのか。その点についてお伺いしたいと思います。

●事業担当：まず、「進みが悪い」という部分を説明したいと思います。

これは大きな点では、環境に対する不安から、道路計画に隣接する集落の一部地権者の方の事業の理解が得られておりません。そのため県は、無理に事業を強行せず、まずは住民の理解を得ていきたいと思っております。逆に、理解を得ることが事業の円滑な進捗につながっていくものと考えておりますので、まずここを慎重に進めていきたいということ

で、現在のところこういう進捗になっているということでございます。

今後の話ですが、今年に入りまして大震災、特に津波等のことがありまして、今回は盛土構造で考えておりますので、津波の被害を食い止めたといういろいろなテレビとかそういう情報から、地域の方々に協力を見込める状況が今出てまいりました。今、現地測量に着手する予定がようやく取れた状況になっております。今後、これを含めて地元の理解を得て、事業のスピードアップを進めていきたいと思っております。特に、先ほど言ったように高盛土の構造ということが、結果として、今回の震災のいろいろな影響を受けて、地元の理解が得られてきたのかなというふうに感じております。

○委員：参考までに、盛土の高さは、どのくらいあるのですか。

●事業担当：正式にはこれから決めていかなければなりません。それは途中の取付け道路の高さ関係もありますので。ある程度それを考慮した高盛土の道路を考えているということです。

○委員：平成 19 年に都市計画決定されたのですが、その後の用地交渉があまり進んでいない、用地ベースで進捗が 20 数%だったと思うのですが、ということは、都市計画の手続のときに地元ときちんと話をされていなかったのではないかという気がしますが、その辺はいかがですか。

●事業担当：これは市の都市計画決定を踏まえて県都計という形になるのですが、そこでのいろいろな意見を踏まえて都市計画決定を了解いただいたものですが、直接事業に入っていくと、一部の地権者の方の不安といいますか、それが具体的にになってきたのかなという部分でちょっと協力いただけないという部分がございます。そこは、改めていろいろな説明の仕方をしながら理解を得ていきたいと思っております。

○榛澤委員長：その用地取得の場合に、代替地などは準備していらっしゃるのですか。

●事業担当：今、具体的な話まで行っていないのでどうこうはないのですが、一応条件を含めて代替地の希望があれば、私どもはそれを探して用意し、お話をさせていただくという形を考えております。

○榛澤委員長：それでは意見をまとめたいと思います。

「国道道路改築事業 国道 126 号 山武東総道路二期」について、「継続」という意見でまとめてよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

○榛澤委員長：本委員会の意見は、「継続」と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 国道 464 号 北千葉道路（再評価）

〈事業担当（道路整備課）より事業内容を説明〉

○榛澤委員長：それでは、「社会資本整備総合交付金事業 国道 464 号 北千葉道路」について審議をお願いいたします。

○委員：先ほどの説明で理解できましたので、特にあえて質問することはないのですが、並行する鉄道の場合だと、確か成田空港へのバイパス的な機能があったわけですね。これは当初の評価の問題なのかもしれませんが、この道路も東関東自動車道に対する代替的な機能があるというスタートでよろしいですね。

●事業担当：位置づけとしては、先ほど申しましたように、成田空港への主要な幹線として、今、東西方向は東関東自動車道だけという状態になっておりますので、これができることにより当然バイパス機能もあると考えております。現実的に、今回の震災によりまして、東関

道の湾岸地域は、3月11日、通行止めの状況が一時発生しました。そういうことも考えますと、内陸部を通りますので津波等の心配がないということで、このバイパス機能、代替機能は十分重要性があると考えております。

○委員：時間的にはどのくらい違うのですか、東関東自動車道を通る場合と。全線開通した場合の所要時間というのは出ているのですか。

●事業担当：申しわけありません。そこまで算定しておりません。

○委員：それも、全体事業の話で、当初、計算しておくべきだとは思いますが。

○榛澤委員長：「事業の概要」のところで「全体事業費」と書いてあって818億円。県が420億円。この420億円がこの事業全体というふうに解釈してよろしいですか。

●事業担当：これは、当初時点は、国施工区間を含めて全体で事業評価を行っております。今回、それぞれの施工者がいるということで、国、県それぞれ分けて評価することになっていきます。ただ、9.8kmで整備しておりますので、今回、その全体事業費ということでここに掲げております。そのうち、私どもは県施工区間4.2kmの評価ということで今回お願いしております。

○榛澤委員長：というと、先ほどのスライドの20の「事業全体」というのは、どちらを指すわけですか。

●事業担当：国の施工区間を含めた全体9.8kmの事業費でございます。

○榛澤委員長：そうすると、質問が出てくると思うのですが。要するに、4.2kmの事業評価、費用対効果はここでは一応試算したのでしょうか。

●事業担当：今回、当初で事業評価を受けておりますので、その中間評価ということで、この9.8km全体として評価を検討しております。そういう意味では、この4.2kmだけの事業評価というか、数字はだしておりません。

○委員：2点ほど教えてほしいのですが。

増額分で杭の長さやクレーンの支持盤の長さが増えています。当初からN値は当然測定していたはずですが、要するに地質調査のN値が変わったので増加分になったということでしょうか。初めからわかってボーリングはやってなかったのでしょうか。

●事業担当：当初の事業費の算定時点ですが、都市計画手続、アセスがありますので、それ以前に事業費を算定する必要があったということで、現地にまだ入れない状況もありますので、極力既存のデータを使って算定させていただきました。用地買収をし、現地に入ることによって、ジャストポイントのデータがようやく取れました。そこでどうしても差異が出たということで、新しく測ったボーリングデータで精査して設計を行った、その差がここに出てきたということでございます。

○委員：わかりました。

もう1点ですが、印旛沼に架かる橋は、環境アセスメントにかけて、盛土の部分がひっかかったということですね。あれを短くしろ、景観が悪い、と。その盛土の部分だけ言っているのですが、橋自体の形はどういう形でしょうか。ゲルバーとか斜張橋とかありますけれども。

●事業担当：当初の考え方は、鉾桁といいまして、同じ桁幅のものということでしております。ただ、景観を受けた中で、印旛沼の景観を意識した、少し曲線を入れる形で考えてほしいということで、特に下の面を少しRT曲線のような形で今回やって、そこが増額の部分だということになります。

○委員：今回、県の4.2km施工区間分の再評価ですけれども、国のほうの5.6kmは国のほうの再

評価対象区間になっておるようですが、この辺の状況がどうなっているのか、わかる範囲で教えていただければと思います。

●事業担当：国の区間ですが、10月31日に国の評価委員会をやっております。審議の結果ですが、国が実施している事業は、そのとき6路線の評価があったのですが、北千葉道路を含めて2路線が継続審議という形になっています。増額費用が出たということで、制度的に何かそれを改善する余地がないか、改善方法はないかということを含めて検討してほしいという趣旨があったということ聞いております。次回、国のほうで多分お答えすることになるかと思いますが、それを含めて再度審議していく。ただ、北千葉道路自体について、だめというような議論はなかったと聞いております。

○委員：周辺の交通量の変動の絵はパワーポイントの10枚目ですが、右下のグラフで464号の部分が約倍ぐらいに交通が増えている。これはどういう理由ですか。

●事業担当：これの解析はまだ行われていないのが実情です。多分、千葉ニュータウンを含めて少しずつ道路も進んでおりますので、成田方面へのアクセスが増えてきた結果なのかなと思っております。ただ、解析はしておりません。

○榛澤委員長：よろしいですか。だけど、あまりにもオーバーし過ぎちゃっている。

○委員：周辺の道路が特に大きく変わったわけではない。千葉ニュータウンが張り付いてきたということはあるかもしれないですが、でも、それにしても、約2倍になっているのがちょっと不思議だと思って。周辺の土地利用や何か原因がもしあったらと思ったのです。

それと、これは今回の再評価が持っている問題ではないのですが、13ページ、景観に配慮して橋梁のデザインを変えたことで費用が高くなったということですが、例えば環境アセスメントとか景観デザインの観点からこういうものがいいというのは一方で議論があると思うのですが、それによってそもそもの費用対効果という公共投資の効率性が損なわれるかもしれないわけですね。その辺は我々ももう少し考えていかななくてはいけないなど。費用対効果も一方で見ながら景観をよくする。その両方を見ながら景観をよくする。ただやみくもに「景観に配慮してこうなさいと言われたとおりやったら赤字になりました」では、事業主としての主体性というか責任というか、そういったものも問われるのではないかと思います、必ずしも本委員会の問題ではないのですが、ちょっと聞いておきたいなと思いました。

事業自体については、異論はありません。

○榛澤委員長：今の件につきましては、この「実施要領」を見ますと、目的はあくまでも「公共事業の効率化及び採択から事業完了に至る過程の透明性の一層の向上」とあって、過程の透明性については非常によく出ているのではないかという感じがしますね。

後ろのほうに行きますと、第7の「再評価の実施に関する事項」のところで、「原則として、再評価を実施する事業について費用対効果分析を実施するものとする。なお、事業採択時において実施した費用対効果分析の要因に変化が見られない場合で、かつ、事業規模に比して費用対効果分析に要する費用が著しく大きい等費用対効果分析を実施することが効率的でないと判断できる場合にあっては、再評価実施主体は、費用対効果分析を実施しないことができるものとする」。こういう項目があるのですね。

しかし、今までこうやって報告していただきますと、例えば「再評価の視点」で、「事業の必要性に関する視点」「事業進捗の見込みの視点」「コスト縮減や代替案等の可能性の視点」、こういうものについては一応努力しているということは認めていただきたいと思います。ただ、今おっしゃったように、環境という問題からくると、やはりそういうのは一

番いいわけですが、なかなか問題がある。しかし、この委員会としては、ここが限界かなという気がするのです。ですので、一応提言ということで扱わせていただきたいと思います。それで了承していただけますか。

○委員：はい、もちろん。

○榛澤委員長：ということで、この案件については「継続」ということでこの委員会は決定したいと思いますが、よろしいですか。

（「異議なし」の声あり）

○委員：一言よろしいでしょうか。最初の件で、しつこいようでも申し訳ないのですが、パワーポイントの7ページあたりの書き方に、若干違和感があります。すなわち、「事業の必要性の視点」のところで「国際競争力の強化」とありますが、これはまさに全線がつながった場合のことですよね。中途の段階で、成田空港に直結した場合を強調した書き方はしないほうがいいのではないかという印象をもっていて、なおかつ、下線の直前ですが、「成田空港と首都圏のアクセス時間の短縮」と書いてあるにもかかわらず、その短縮時間が示されていないこと、計算もされていないことが気にかかることです。終局目的をみた場合と直近の事業を見た場合とを区別して、記述の仕方を少し工夫していただきたいという感じがします。

●事業担当：1点だけ、今の部分で、先ほどの説明で漏れた部分ということでお聞きいただきたいのですが。

私どもは道路でファンクションを取っております。今回、特に首都圏の北西部と16号をつなげた形の成田空港へのアクセスということで事業効果を出しております。現道で120分かかるものが90分に短縮できるということで事業計画を説明させていただきます。都心という意味ではなくて、首都圏の北部とのアクセスということでは、当初の計画時点で30分の事業効果があるということで説明させていただきます。先ほど説明が漏れまして、申しわけありませんでした。

○榛澤委員長：今の意見を少し配慮して、よろしくお願ひしたいと思います。

（「はい、結構です」の声あり）

○榛澤委員長：この案件については、本委員会の意見は「継続」と決定とさせていただきます。

④千葉港海岸高潮対策事業 千葉港海岸（船橋地区）（再評価）

〈事業担当（港湾課）より事業内容を説明〉

○榛澤委員長：今の説明に対して、ご意見を伺いたいと思います。

○委員：これは進捗率が低い事業ではありますが、これは海岸整備事業ということでやむを得ない側面があるだろうと思っております。個人的には、こういう首都圏に近いところであれば、国の直轄事業でなされるのが好ましい感じがしますが、国の基準ではなかなか直轄工事を認めないでしょうから、県のほうでもいろいろ工夫してやられていると思います。その関係で質問ですが、そういった制約の中で少ない予算で少しずつ事業を進めていくにあたって、取られている工夫が何かあるのかどうか。特に事業の順番付けとか、全体計画がなかなか進行しない中でどういう工夫がなされているのかをお聞きしたいと思います。

もう一つは、これは事務的な話ではあるのかもしれませんが、最後のところで述べられたように、海岸保全基本計画の改定がなされた場合には、その後、事業内容が変更される

可能性も出てくるわけですね。そうした場合には評価は、どういう形でなされるのか。

その2点をお聞かせいただきたいと思います。

- 事業担当：今までの事業の進め方ですが、首都圏の直下型地震ということがありまして、耐震の形で護岸補強を進めてきております。しかし、今回の津波があって、今までの想定よりも津波高が高かったということもありますので、今後は嵩上げをまず優先してやっているかと考えております。そうすることによって、とりあえず面的には守れるだろうと。

また、この近辺はかなり地盤が悪いところで、今回の地震においても、その反対側の船橋市潮見町のほうでは液状化の発生が大きく見られておりますので、耐震化も進めていかなければならない。

現在、排水機場、水門の改修費用が非常に大きなものになっております。ですから、これにつきましては、長寿命化ということを考えて修繕を進め延命化を図っていくということで今進めているところです。

それから海岸保全施設の変更ですが、まず高さという形になってくるかと思えます。ですから、今のAP5.7で守っているものが、6.0になるのか、ちょっとわかりませんが、そういう形になるかもしれません。ただ、まだ高潮のほうが卓越しているという可能性もあるかと思えます。

- 委員：最後の点、もしそういうことで事業内容が変更されるということになると、また評価は別途ということになるのですか。

- 榛澤委員長：これは環境も含んだ総合的な問題ですね、さっきと同じように。ですので、ここで答えできないのではないのでしょうか。

- 委員：結構です。

- 委員：今の質問と関連していますが、結論は今出たような形ではありますが、国交省の検討高さと県のほうが想定されているAP+5.7ですか、この計画は国交省の結論を待つて嵩高は設計変更になるということになりますか。

- 事業担当：今考えているのは、国のほうからある高さが示されると思えます。そうすると、今度、県で計画を練った上で、東京湾全体で物事を考えていかなければいけないだろうということで、東京と神奈川と協議して最終的な基本計画としてまとめていきたいと考えております。

- 委員：もう一つ、液状化の問題ですが、液状化に対して補強の護岸をつくるということですが、いかなるものなのでしょうか。こんな質問をしたら「絶対に効果がある」と言うだろうと思うのですが、その効果というものは、いま騒がれている首都圏直下型に対して大丈夫なのかとか、そういう問題も出てきますが、そういうものも安全率を考えてやっているということでもよろしいのでしょうか。

- 事業担当：そういうご理解をいただければ幸いです。

- 委員：もう委員からも話が出ましたけれども、平成8年に事業化してから15年で37億円ぐらい。今後31年まで8年間で181億円。これはよほど頑張らないと大変だなと。浸水被害想定額が5,500億円。船橋市の中心街が背後にあるので相当な被害になる。ある面でこれを進めていく上で、これも再々評価ですので、できるだけ、どういう形で早く進められるのかを十分考えていただければと思っております。

- 委員：大変重要な事業ですので、国の予算の関係もあるのですが、ぜひとも効果的な手法で進めていただきたいと思っております。

- 委員：便益の算定の際に、資料の8ページですが、浸水の防護便益は高潮による被害額を算定

するということで、まずお聞きしたいのは、人が浸水によって死んだりけがをしたりというところは入っていないという理解でよろしいかということです。

●事業担当：人は逃げるという理解でいただければと思います。

○委員：わかりました。

それから、被害額の①②③のうち「②公共土木施設の被害額」というのは、どういう考え方で被害を受けるというふうになるのでしょうか、①③ですと、例えば潮に浸かって全損ということが考えられるかと思いますが、橋梁や道路や公園というのは潮水に浸かってもすぐにだめになるという感じでもなさそうな感じがするのですが、この辺の被害額の算定はどういうふうになっているか知りたいです。

●事業担当：一般資産被害額については、浸水する深さに応じて被害率が決まっており、それによって算定しております。公共土木施設の被害額については、一般資産被害額に対して一定の比率で発生するというふうにマニュアルに記載されておまして、そのような形で算定しております。

○榛澤委員長：ほかによろしいでしょうか。

では、「千葉港海岸高潮対策事業 千葉港海岸（船橋地区）」の事業について、「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：本委員会の意見は「継続」と決定させていただきます。

⑤豊四季台地区 住宅市街地総合整備事業（再評価）

○榛澤委員長：最後に、事務局より、柏市が計画主体となっている案件について千葉県の評価監視委員会の審議にかける理由について、説明をよろしくお願ひいたします。

●事務局：「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」というのがありまして、その中で市町村の公共事業についての記載がございます。「自ら事業評価監視委員会を設置する方法に代えて、市町村は都道府県の事業評価監視委員会に依頼する方法も採りうるものとする」という規定があります。

柏市では自前の事業評価監視委員会を設置していないことから、今回、柏市から依頼があり、これを受けて本委員会が審議を行うものです。

○榛澤委員長：では、柏市から説明資料について説明をよろしくお願ひいたします。

〈事業担当（柏市）より事業内容を説明〉

○榛澤委員長：それでは、「豊四季台地区 住宅市街地総合整備事業」について審議をお願いします。

○委員：冒頭に事務局からご説明いただいたように、柏市の事業ではあるけれども県のほうでこの場で評価する事業だと理解しています。

さらに、事業の中身として見れば、柏市の事業ではあるけれども、本体部分は都市再生機構の事業であるという、そんな位置づけだと思います。そこでお聞きしたいのは、都市再生機構のほうでやっていただく事業の中身に関して、柏市が計画主体としてどういうふうに関わっておられるのか。特に柏市のほうで、この事業にあたって重要だとお考えにな

っているポイントのようなものを言っていたほうがよろしいのかなという感じがします。それは理念的な話にとどまるわけではなくて、最後に言われたB/Cの計算以外のベネフィットにも関わるのではないかと思います。すなわち、拠点地区内のベネフィットのみならず、地区外の理論地価をベネフィットとして計算していただいているわけですが、それ以外に、柏市にとってこの計算式に出てこないベネフィットがおそらくあるのではないかと思いますので、その辺を、概略的で結構ですので、ご説明いただければと思います。

- 事業担当：まず、理論地価以外と申しますと、この団地は柏駅から15分程度のところにある大きな団地です。今、ここに居住している高齢者の方々が大幅多くなっておりまして、市内でも特に高齢化率の高いエリアとなっております。団地部分を寄せることによってまた新たな住民の開拓ができるということで、若い人などが入ってくるような施設がここで大きくできると柏市の人口動態が変わってくるというのが、ベネフィットではなかなか表せないところだと思います。

その他、ベネフィット系ですと、この図面で見えていただくとわかるのですが、左側に都市計画道路がこの団地の中を一部通過しております。これは、国道6号線が図面の右側にありますが、こちらを迂回するような環状系の道路を柏市内で体系的に持っておりまして、今現在、柏市ではこの団地以外の部分で順次道路整備を進めているところです。今、図面の左下を整備しておりまして、そこの整備が今年度、来年度でできると、国道6号線の南柏から新たな交通アクセスができる、もしくはバイパスができるということで、国道6号線を今まで使っていた地域内交通が大きく迂回できる道路で行くということからも、交通ネットワークに伴う経済効果というのは大分高いと思います。

- 委員：これは質問ではないのですが、教えてほしいのですが、今、ベネフィットの話がございました。要するに、このベネフィットの中で年齢というものがかなり経済効果に影響するのではないかと思いますけれども。I期工事を行って、どの辺の年齢、要するに若返りができたのかなあという計算はされていますか。統計は取られていますか。これは教えてくださいというだけの話なのですが。

- 事業担当：I期の戻り住宅に関して申し上げますと、この団地全体の現状での高齢化率は、I期が終わった後なのでいろいろ混ざっていますが、全体としては4割ぐらいの高齢化率ですが、実は戻り入居の方に関しては特別措置を講じていますので、特に高齢者についてはほぼ家賃を半額にするというか、従前の家賃でほとんど入れるような水準まで措置がありますので、高齢者の戻る率が非常に高い。一方で、比較期若い方がこれを機会に地区外に転出されるということもありまして、結果として、第一段階といいますか、一旦戻ってこられた段階では、高齢化率が逆に少し上がってしまうような状況も傾向としてはございます。ただ、全部が戻りに使われるわけではなくて、一部一般の方にも開放する部分があるのでその部分については、戻りの方は平均すると65歳の年齢になってしまうのですが、一般の方が申し込まれる平均は40代前半になりますので、新規に募集するとそういうことになる。戻られる方は基本的に1代限りで継承できないものですから、そこからは一般に開放することになりますので、そうすると順次若返っていくことに結果としてなると思っています。統計的な数字はございませんで、申しわけございません。

- 委員：大体の傾向を教えていただければありがたいのですが。

- 事業担当：先ほど申し上げました分譲マンションなども供給してまいりますので、そちらのほうはすべて新規で一般供給しますので、ファミリー層が多く入るかと思っております。

- 委員：あと15年もすれば若返るということですね。

- 委員：参考までに教えていただきたいのですが高齢者住宅は住宅の大きさは何㎡ぐらいですか。
- 事業担当：サービス付き高齢者住宅については、つい先般公募して事業者がほぼ決まりつつある状況ですが、その事業者の提案ですと小さいものから大きなものまで色々バリエーションがあったと思いますが、小さいのは18㎡から、2人世帯用のようなものまで、50㎡程度までバリエーションがあったと思います。一応原則では25㎡以上というのがありますが、18㎡までは機能を満たせばということになっていきますので一応そういった範囲です。
- 委員：この豊四季台団地は日本を代表する住宅団地ですので、それがこうやって新しく変わっていくというのは大事な先行例ということで非常に高く評価されているところなので、ぜひしっかりとやっていただきたいと思います。
- 1点お尋ねしたいのが、この地区は従前の豊四季台団地の管理が4,666戸ということですが、この計画全体が終わりますとどれくらいの戸数ベースで増えることになるか。もしわかりましたら教えていただきたいと思います。
- 事業担当：従前はすべてがURの賃貸住宅4,666戸であったものが、URの賃貸としては約2,000戸になり、2,600戸が民間事業者からの供給ということで、結果として総戸数はほぼ同じぐらいという計画になっております。民間供給分については、分譲マンションとか、今後一戸建てとか賃貸住宅とか出てくるかもしれませんが、今のところ形態は未定ですが、現時点の計画では戸数としては2,600戸ということになっております。
- 委員：9ページに期別の図がありますが、未着手のところも含め4,600という数字になるのですか。
- 事業担当：そうです。
- 榛澤委員長：ほかにございませんか。（「なし」の声あり）
- 榛澤委員長：ございませんでしたら、「豊四季台地区 住宅市街地総合整備事業」について、「継続」ということでまとめたいと思いますが、よろしいでしょうか。
- （「異議なし」の声あり）
- 榛澤委員長：では、委員会の意見は「継続」と決定させていただきます。
- 以上で、議事（2）公共事業評価実施要領に基づく評価を実施する事業についてを終了いたしました。

議題（3）その他

- 榛澤委員長：次に、議事（3）その他について、事務局から何かございますか。
- 事務局：特にございません。
- 榛澤委員長：委員の皆様、何かございませんか。
- ございませんでしたら、これで私の担当を終わらせていただきます。
- 事務局にお返しいたします。
- ご協力どうもありがとうございました。

6. 閉 会

- 事務局：以上をもちまして、「平成23年度第1回千葉県県土整備部所管公共事業評価監視委員会」を終了いたします。
- 長時間にわたりご審議いただきまして、まことにありがとうございました。

— 以上 —