

平成 30 年度第 1 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 30 年 11 月 13 日（火）午前 9 時 30 分から午前 11 時 20 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
 - (1) 委員
轟朝幸、二瓶泰雄、渡部大輔、高橋岩仁、二村真理子、吉村晶子、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、館野県土整備部次長、保坂県土整備部次長、
高梨県土整備政策課長
 - (3) 関係課
河川整備課、道路整備課、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 2 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

①一宮海岸侵食対策（海岸事業） 一宮海岸（再評価）

〈事業担当（河川整備課）より事業内容を説明〉

- 轟会長：皆さんから御意見を頂きたいと思います。御質問、御意見ございますか。
- 委員：28 ページの事業の進捗状況で海岸線が前進したと説明があったと思いますが、対象区間全体で見た時に、汀線の経年変化がどうなっているかという説明はありませんか。
ヘッドランドはローカルに土砂を溜め込むのが基本で、どこかで溜まるとどこかで侵食されていることが考えられるので、この場所だけでなく全体でどうなっているかという説明が必要ではないかと思いました。
- 事業担当：スライドでお示ししたのは、ヘッドランド間の砂浜の前進について御説明しております。一宮海岸では合計 10 基のヘッドランドを整備しておりますけれども、全体的には今スライドでお示ししているヘッドランドの間の砂浜を前進させると、それを 10 基のヘッドランド間で作り出すことで、砂浜全体をとらえた時にも前進

が確保されているところです。事業を進めてくる中で、波の進入角度等を検討したうえで、ヘッドランドの間隔を決めておりますけれども、一部区間においては当初想定の効果が見られなかったところがあります。そのようなところでは、小規模の突堤をヘッドランド間に1基築造することによって、砂浜が突き出している状況です。これらのことから事業区間6,400mについてヘッドランド10基を施すことによって概ね砂浜の前進がみられます。

○轟会長：ほかのところでは減少した所もないか、という質問だったと思いますが、私も気になっているのは、ヘッドランドは一宮海岸だけですか、周辺の海岸はヘッドランドの整備はないということですか。なぜ、一宮海岸だけヘッドランドなのか気になります。

●事業担当：スライドの4ページです。現在、九十九里浜延長60kmで侵食対策としてのヘッドランド整備は北九十九里の野手海岸、吉崎海岸、南九十九里の一宮海岸で実施していることは御説明したところです。こちらで実施している経緯は、もともと侵食の原因が、北側は屏風ヶ浦に波が当たることで崖が削られ、南側については太東岬が波浪等によって侵食され削られて、それぞれの砂が九十九里浜の中央に向かって流れる傾向があり、顕著にその砂浜の後退がみられたところが、北九十九里と一宮海岸でした。県としては、まず、顕著に侵食が現れている箇所について優先して侵食対策を行い、その際の候補としてヘッドランドを選定したところで、北と南で実施しているところです。

○轟会長：施工箇所については分かりました。そうすると委員の御質問で、中央部で通常は漂砂が溜まってくるとのことですが、そこに流れていかないということが起こっていないのかが気になるのですが。

●事業担当：その点については、沿岸漂砂が北側、南側から中央に向かって流れることは明らかになっています。その沿岸漂砂のそれぞれの上手で対策を施している関係から、詳細なメカニズムはまだ十分に解明されていませんが、例えば、先ほど被災状況で説明しましたが、一宮海岸の北側の一松海岸では平成27年に大規模な浜崖が生じています。この原因としては、台風による高波で砂浜が消失したところですが、沿岸漂砂全体については、申し訳ございません、詳細な解明には至っていないところです。ですので、会長からの御質問に対しては一宮海岸に隣接する海岸については侵食が進んでいるという状況になっています。

○轟会長：わかりました。進んでいるのがこの影響かどうかは分からないということで、なかなか難しいと思って聞いておりました。

○委員：ヘッドランドを造ればそこで沿岸漂砂をそれなりに止める効果があるので、そうすると下手側の砂浜が後退するというのはある程度そのとおりの一般論の話で、まず、一宮海岸自体で、従来だとこれくらいの海岸侵食が進んでいる中で、ヘッド

ランドを造ったことによってどれくらいの侵食状況を止められたのか、そういう説明があってしかるべきで、前進したらほかが後退しているはずで、その説明の仕方が少し足りないのと、データがないのでこれ以上議論のしようがないので、どうしようかと思っている感じです。対策をしないと海岸は後退してしまう。明らかに土砂供給が減っているので、そこを止めたがゆえに、海岸は侵食の方向にいかざるを得ないが、そこをどうやってローカルに止めようというのが海岸事業の重要なところだと思います。無理に前進したという話だけでなく、会長がおっしゃるトータルの話と一宮海岸のローカルな話で、ここはローカルな話で十分かと思いますが、ローカルなところで従来の海岸侵食を止めているという説明が必要だと思いましたが、どうでしょうか。

- 事業担当：一宮海岸全体での話ですけれどもヘッドランド設置前の海岸線の後退速度は年間 1.36m でした。ヘッドランド設置後は年間 0.63m の後退速度で概ね半分の後退速度になったといえます。

○轟会長：そのほかいかがでしょうか。

○委員：そもそも海岸線は出てしまっていていいもののでしょうか。海岸線が侵食されないことはいいことだと思いますが、海岸線が出たことによるマイナスの影響はないのでしょうか。侵食されなければいいという考えなのか、確認させてください。

- 事業担当：前に出るという言い方ですが、昭和 30 年代、40 年代は九十九里全体で砂浜が約 170m から 100m ありました。その後、上手の屏風ヶ浦や太東岬の崖の侵食を国土保全の観点から止める必要があるということで、削られるのを防ぎました。対策をして 10 年、20 年経った昭和の後半においては、元々あった 100m を超えるような砂浜幅が後退してしまいました。後退した状態で止めるのがまずやらなければならないこと、そして願わくば従来の砂浜に戻したいというのが我々の考えです。現在、平成 28 年度から行っている検討会議あるいは、平成 20 年度の南九十九里の侵食対策の計画において、千葉県としては砂浜幅を 40m は確保したいという計画を作っています。ですので、今まであったものをさらに沖合に伸ばすということではなくて、なくなったものを復元する計画です。

○委員：便益は、本来はこうだったけれども、このような効果がありましたという差分を見るのが基本だと思いますが、海岸利用のレクリエーション等利用維持・向上効果で、トラベルコスト法で算出をしたということですが、この事業を行うことによって、より支払意思額が大きくなった、もしくはより多くの人達が来るようになった、この事業による純増の部分を見ているか確認させてください。もともとこの海岸は価値があるもので、素晴らしいところだと思いますが、この事業を行うことによって、より多くの人々が来たいと思うようになった、いままで 10 回だったのが、12 回来たくなったというような純増部分、2 回分多くなったという差分を評価して

いるのか確認させてください。

○轟会長：グラフの平成16年から29年の平均を取っていて、これでいいのか疑問で、普通は差分だと思っています。あるいは、事業によって効用が上がったということですが、これはトラベルコスト法だとなかなか難しいですかね。この50万9千人という数字が妥当かどうかということです。

●事業担当：一宮海岸の利用者数から求めています。一部海岸を供用して海水浴場がオープンした平成16年を基準年としており、そこから29年までの平均50万9千人としています。こちらは砂浜が復元したことによって海水浴場が一宮海岸にできあがって、砂浜を維持し続けることによって来場される方々ということを一宮町が発表されている海岸に来ていただいた方々としているので、16年度以前と16年度以降ということで、16年度以降海水浴場がオープンして海に来ていただいている方に対して、増分として見ているという考えです。それ以前だと侵食が著しくて砂浜幅が20m以下になってしまったところでは海水浴場を開けないので、事業をして砂浜が戻ってきたことによって海水浴場を開いて、そこに来場していただいている利用者数として純増分として見えています。

○轟会長：マニュアルではこういう算出方法ですか。算出方法については疑問です。

○委員：消費者余剰と書かれてしまうと、理論に忠実である必要があると思いますので、ここからの純増分であると説明できればそれほど違和感がなくなると思います。

○轟会長：マニュアルがそうだとすると、マニュアルに疑問がありますが。

●事業担当：今回の利用便益の考え方は、委員のおっしゃる通り、事業をやった後の効果として純増かどうかというところは、今回はその差分ということはお示しできていません。この侵食対策を行わなかった場合は、海水浴場もなくなり、砂浜の散策もできなくなることで、極端な考え方かもしれませんが海岸利用者がなくなるという前提で、現在一宮海岸に来場している利用者を総数として便益換算しているという考え方で示しています。

○轟会長：今の説明だと、委員のいうゼロからだ。砂浜が使えなくなってしまうので、そこからのスタートという考え方ですか。そういう考え方もあるかもしれないが違和感があります。そのあたり確認をしてください。ただ、18年からの増分を考えると、砂浜が戻ったことによる効果だという考え方もできないかなと思っています。そのほかいかがでしょうか。

○委員：大変大切な事業だと思いますが、長期的に漁業面で漁場が変わったとかあるいは、生物、環境面で影響があったとか、整備後も含めて環境影響の調査をする予定があるか教えていただきたいのが1点と、先ほど年間の後退速度が1.36mから0.63mに半減したと伺いましたが、速度が半分になっても後退することに変わりがないのなら40mを維持できるのかという素朴な疑問があります。

- 事業担当：環境影響については、汀線調査をしています。合わせて、海中まで深淺測量をしています。見えている砂浜と水中に没している海底の形状がどのように変化しているか毎年モニタリングを実施しています。その中で、漁師さんがいうヨブという魚が棲みつく瀬のところが回復傾向にあることがモニタリングから見えてきます。それと直接的に関係しているか不明ですが、ナガラミやチョウセンハマグリ
の漁獲高が増加傾向にあると聞いています。
- 事業担当：後退速度は遅くなったが、後退し続けるので、40m は確保できるのかということですが、今行っている対策検討会議で千葉県として40mを確保するという目標を掲げています。漁業関係者との関係もありますが、縦堤を整備した現状において汀線の経過観察をしているところです。観測を続けて維持ができないとなれば、縦堤あるいは横堤の施工を更に進める、あるいは、28年度から行っている検討会議において提案をいただいている、九十九里の砂を堆積しているところから侵食を受けているところに投入する養浜を行って砂浜の確保を検討しているところです。
- 轟会長：環境については、ほかへの影響もあるかもしれませんが、観察・調査を続けていただければと私も思います。
- 委員：事業期間の延伸のところで、当初の平成29年から10年伸びて平成39年となった理由が平成23年の震災ということは分かりましたが、5年間で3%しか進まなかったというところだと思いますが、震災から6年経過した後、さらにプラス4年間の10年間伸びている震災以外の要因はあるのですか。
- 事業担当：他の要因として一つは、残っている整備メニューと残された期間のバランスをとりました。それから、北九十九里の侵食対策や東京湾沿岸の高潮対策などの他事業とのバランスを考慮し財政的な側面もあり10年としたところです。
- 委員：単純な疑問ですが、オリンピック会場に決定されたことの影響はあるのでしょうか。
- 事業担当：現地では開催準備を行っていますが、海浜部については改変もないので影響はないものと考えています。
- 委員：事業費についてお聞きしますが、スライドの23ページだと、前回評価、今回評価ともに事業費が115億円で変わりありませんが、一方で説明の中で最後にコスト縮減ですとか、逆に昨今の材料費や人件費の高騰のようなコストが上がる要因もいくつかあるかなと思っております。今後の事業費の見積りについて今回の評価で検討されたのかどうかお聞きしたいと思います。
- 事業担当：全体事業費につきましては、委員のおっしゃるとおり増の要因もあれば、コスト縮減の減の要因もありますが、今回はその要因に検討は加えておりません。今後、コスト増になる労務費の引き上げや材料費の高騰は止むを得ないところで、受け入れざるを得ないと。しかし、それに甘んじることなく、できる限りコスト縮減

を図って、この事業費を極力近づけるよう努めてまいりたいと思っております。

○委員：大変意義の大きい事業だと思いますし、コスト削減の様々な努力をされている皆様の努力については素晴らしいと思いますので、今後とも是非とも続けていただきたいと思います。

○轟会長：ただ今の件は私も気になっていて、少し精査をしたうえで、たまたま同じだった、ならいいのですが、大きく変わってくる要因もありますので、できれば、少し精査した方がいいと思っております。さらにコスト削減についてもどのくらい削減できるのかといったことも実際に数値の上でも示された方がより説明ができると思っておりますので、是非今後はそういうように努めていただければと思います。

○委員：砂の取り合いという形になっているかと思いますが、国土交通省で利根川の浚渫計画がありまして、汽水域で海と同じような状況だと思いますので、例えば、その浚渫土を供給源の絶たれた屏風ヶ浦辺りで、国土交通省において漂砂の量を増やすことも可能なのかなと若干思ひまして、教えていただきたいと。と申しますのは地形上は、屏風ヶ浦といいますか銚子の半島部分と太東岬、もともとはもっと海の中に出ていて、あの2つがヘッドランドのヘッドの部分となって九十九里海岸ができたということだと思いますので、その供給部分を絶っているとなりますと、中の取り合いの議論になってですね、漁業者さんの方が反対だという話があるのかどうか分かりませんが、漂砂の量を増やさないと育ちにくいのではないかなと思うのですが、非常に素朴な話でございますので、数字でどうということではございませんで、国土交通省とうまくやるのも一つの方法かなという話で、答えは結構でございます。

○轟会長：色々な対策を考えていただきたいという御意見でございます。

○委員：19ページの侵食の想定地域と浸水の想定地域のところで、浸水を考える時に海岸堤防がかなり重要だと思いますが、海岸堤防はこのエリアにないのでしょうか。あった場合にどのように効果をどう分けているのか教えてください。

●事業担当：一宮海岸につきましては、高潮堤、それから護岸がございます。形状としては、直立の波返しがついた護岸ではございませんで、2割程度の緩い勾配の大型のブロックを張ってある護岸です。しかしながら高さについては、高潮から守れる高さを確保しています。浸水につきましては、高波浪の時に高潮堤を越波していく、それから砂浜が前面になくなると護岸自体も崩壊してしまうということで、侵食については、砂浜がなくなって護岸等も流出してというところから区域の設定をしているところでございます。

○委員：侵食の想定をしていて、侵食エリアに海岸堤防があるところで、海岸堤防が侵食によって流出してしまったところの浸水想定だけを考えているということですか。海岸堤防は別の事業で、ヘッドランドとは別の効果ですよね。浸水は海岸堤防が

壊れようが壊れまいが、量は違いますが、浸水自体は起こる想定をされると思います。二重のカウントになっている部分があるのかなのか気になった点です。

●事業担当：最初に、波浪で越波をした時に内陸側に海水が行きます。越波した量を算出して内陸地でレベル湛水をさせて、家屋が浸水する範囲を特定します。その後、さきほど御説明した下段のところにおいて、砂浜がえぐられていって護岸全体が侵食をされていくというところで、侵食範囲を年間 2m ほど、過去の 1967 年から 1998 年の平均で侵食されてきている九十九里の侵食量を使って年間 2m 内陸域に後退していくと、それを砂浜があることによって防護できるということで、侵食域と浸水域を分けてそれぞれ別個に計上しております。そこについては、二重計上になっていないというのと、前面の護岸のあるなしについては、護岸そのものの護岸をくるんでいる砂浜自身がえぐられていくことによって、そこは施設がなくなるということでもておりますので、高潮堤そのものの効果とは分けています。

○委員：下はそうですね。上は高潮堤そのものですね。

●事業担当：上は施設がある状態で越波していくので。

○委員：だから高潮堤そのものですね。そこが入っているのはダブルカウントに見えますけど。下の説明だけなら分かります。海岸侵食が進んで、海岸堤防自体も流出してしまうので、浸水する。それは重要な価値かな。上は高潮堤だけの話ですね。

●事業担当：高潮堤があってもそこを越えていく越波量はあるので。

○委員：海岸が守られることによって、どれくらい越波量が減るかという説明をされているなら分かりますけど、その説明はなかったのでは。そうすると海岸堤防が高潮堤だけの話になると別事業ではないですか。

次のページの図で比較的中央部分だけが水色で、高潮堤がどこにあるか分からないですけど、そこだけが、先ほどの越波分、浸水防護便益に相当する部分なのか、侵食によって海岸堤防が流出した後なのかというのは、本来であれば分けて話をすべきで、高潮堤だけの越波効果はヘッドランド事業とは関係がないと思いますけど。そこが良くわからない。

○轟会長：計算しているときに、先ほどの下だけを計上しているのかどうかということですね。上は砂浜の侵食があると越波が起こりやすいのですか。

●事業担当：起こりやすいです。

○轟会長：起こりやすいのですね。ではそれは入れてもいいでしょう。

○委員：それは入れていいのです。ただ、その説明がなかった。

○轟会長：そういうことですね。

○委員：越波の増分を入れているのですか。

○轟会長：先ほどもありましたけど、差分でみなきゃいけない。それを計上しているということでもいいかという確認です。

●事業担当：前浜分がなくなると、打上げ高が上がるので、その差分で見えています。

●事業担当：きちんとみているということです。説明が抜けていました。

○委員：説明が追加されたということですね。

○轟会長：差分だということです。よろしいですか。

○委員：大丈夫です。

○轟会長：分かりました。そのほかいかがでしょうか。

皆さんから御意見も頂きましたが、細かいところでいくつか気になるところは御指摘ありましたが、賛同の意見もありましたし、反対の意見はありませんでした。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは意見をまとめます。一宮海岸侵食対策（海岸事業）についてですが、対応方針案のとおり、継続することを了承でよろしいでしょうか。

（異議なし）

○轟会長：では、審議いただきました。了承ということにさせていただきます。

②社会資本整備総合交付金（連続立体交差事業） 新京成線（鎌ヶ谷市）（再評価）

〈事業担当（道路整備課）より事業内容を説明〉

○轟会長：それでは、本事業について審議を行います。御質問、御意見ございますか。

○委員：15枚目のシートですが、便益と費用の表ですけど、事業全体の便益、残事業の便益の数字が同じですね。これは残事業だけからくる便益と考えてよろしいですか。どのように読めばよろしいでしょうか。

●事業担当：こちらの便益につきましては、今後の残事業、31年から36年までの期間の便益でございます。

○委員：今、片側だけ整備をして、もう片方を整備すると、同じだけ便益が出るだろうという計算でしょうか。

●事業担当：はい。

○委員：現在、踏切待ちの滞留860mが250mに減少したということになりますと、同じような投資を行ったとしても、少々出る便益は小さいのではないかと、時間短縮効果が前よりもむしろ小さいのではないかと思うのですが、同じでよろしいかどうか確認させてください。

上下線で長々待たされていた時間があると思うのですね、上り線が来た、また下り線のために鳴り始めたということで、連続して来ると非常に長い間待たされていたのが、片側が整備されることによって、かなり短縮されたということだと思うのです。それで、現在の渋滞長がずいぶん短くなって、効果があると思って拝見していましたが、同じような整備をしたところで、同じだけの走行時間短縮便益は出ないのではないかと思うのですがいかがでしょうか。

●事業担当：先ほどの最初の質問に対しての回答と変わるところがございますが、こちらの14.0につきましては、今回片線を上げた後の残事業と説明しましたが、こちらは当初の両側とも高架にした時の便益というかたちでございます。

○轟会長：費用の方だけが残事業で、便益はトータルの便益になっているので、合わないですね。この考え方で大丈夫でしょうか。残事業分の便益を計上するのではないのでしょうか。

○委員：どちらかですよ。費用をトータルでみるのか、便益を残事業だけでみるのか。ちょっとしたミスだと思うんですけど。

●事業担当：今回の14.0という算定にあたりまして、マニュアルを再度確認させていただきたいと思います。

○轟会長：残事業の数字が明確ではないので、審議の部分で難しい部分はありますが、費用が随分小さくなっていますから、便益も半分までは、ただ一時停止がなくなりますから、かなりそこで速度が上がると思うので、そう考えると1は確実に超えるのではないかな、と思います。その見込みはどうでしょうか。

●事業担当：さきほど会長がおっしゃったとおり、いままでの遮断時間による渋滞ですとか、さきほど説明させていただきましたけど、救急搬送ルートの中に国道や県道が入ったというような状況を踏まえると、改善されますので、便益は上がると考えられますけども、定量的な部分ということで再度詰めていきたいと思っております。

○轟会長：よろしいでしょうかね。そのほか、いかがでしょうか。

○委員：スライドの10ページにある効果のところですが、左上の旅行速度の向上というところで、整備前、整備後で具体的にどの位速くなったというのがありますが、これは実際に計測されたものでしょうか。また、それに基づいて移動時間短縮便益について、算出の根拠にこの数字を用いられたのか、2点お聞きします。

●事業担当：まず、旅行速度の時速5.5kmの向上につきましては、整備前は、プローブカーなどによるデータを使って現状を出しております。

○轟会長：整備後に関しては。

●事業担当：交通量推計に基づきまして速度を出しております。

○轟会長：推計値ということですね。

先ほどから差分とありましたけれど、基本的にウィズ・ウィズアウトなので、事業がされなかった時に11.6、された後だと17.1、こういう比較をしなければいけないです。ただこれは単にこれを計上しているわけではないんですけど。

そのほかいかがでしょうか。

○委員：最大860mの滞留長が解消されて、緊急搬送もできてということだと、県民の方々、待望の事業だと思いますけど、スライド12ページの工期変更のところ、用地が難航することはよくあることですが、それが1年程度で済んでいて、他

の要因で大分長くかかっているというあたりの経緯を教えてください。

●事業担当：仮線用地の確保の遅れにつきましては、当初の工程に対しての1年ということとでございます。高架橋の遅れ3年というものは、事前に今回高架橋の設計にあたりまして、地質調査を行っているところでございますが、その中でジャストポイントのボーリングが線路上になるもので、この線路上のボーリングを再度事業実施中に行った結果、当初の設計に対して支持層の確認が深いところに出たというところで、改めて設計を行ったことによって工事着手が遅れたものと、高架橋の工事の遅れは用地の確保の遅れと玉突きで、仮線用地が遅れることによって高架橋工事の方も遅れてきたというような状況もございます。関連側道、交差道路の整備に要する期間の増ということで3年間となっておりますけれど、こちらにつきましては、周辺の新鎌ヶ谷特定土地区画整理事業が未完了であったこともございまして、関係機関、区画整理事業、また、交差点協議ということで、道路の取り付けの協議、こういったものに時間を要しているということで、今後の工程上の見込みとして出しております。

○轟会長：よろしいですか。これもちょっと違和感ありますよね。同時進行ができると思っております、これを単純に1年3年3年足すのかどうかと思います。見込みとしてということですかね。先ほどもありましたけど、効果の発現を早くするためには、高架橋はもうあと1年で終わるわけですね。そういうことであれば、関連側道などは早く整備できるのではないかなという感じもします。やはり、関連事業との兼ね合い、関係があつてですかね。

●事業担当：仮線用地はすでに100%確保されておりますので、工事については、先ほども申しましたとおり、31年に本線へ切り替えの後、速やかに仮線の撤去を行いまして、周辺の道路について整備するように努めてまいりたいと思っております。

○轟会長：よろしいですか。そのほかいかがでしょうか。

○委員：9ページで、10の踏切の中で、15件の事故が発生しているということで、これが多いのか少ないのか分からないのですが、その事故がなくなるというところで15億円の便益を挙げられているということですが、平均すると1年3件ということでこの便益を出されたのか教えていただければと思います。

●事業担当：こちらは過去5年間の事故の実績に基づいて出しております。

○轟会長：便益の計上のところは踏切の事故を計上しているということですか。

●事業担当：入っております。

○委員：実績からの。

●事業担当：実績からでございます。

○轟会長：そういうことだそうです。そのほかいかがでしょうか。

○委員：この事業だけではないかもしれないですけども、先ほど委員から15ページ、

残事業の御指摘がありました。今、高架化が進んで半分電車を移せたから残事業の評価を変えた方がいいのではないかという気がするのですが、高架にしなかったら、いくら途中とはいえ、便益の出しようがないですよ多分。ですので、もともと最初からトータルで出したのかなという気がしたのです。そう思うと、この話をする時に、残事業だけでももちろん評価してもいいと思いますが、やはり全体での評価というのも非常に大事で、それがベースであるべきだと。社会事情が変わったり、工期が伸びたりして、1より低いというのは問題かと思いますが、事業全体で効果が高いと分かっているので、これは意義のある事業なので、残事業というのは、この手の事業は難しいのかなという気がしますし、全部一律にやる必要もないのかなという気がします。先ほどの海岸の話とは違うと思います。

○轟会長：ありがとうございます。私も先ほどから悩んでいたのですが、この時点で事業を止めるという判断は、トータルよりは残事業かなという感じもしますので、その数字も要るかなと思っていました。ここは難しいなと思って。先ほど議論しながら私も同じことを思っていました。そのほかいかがでしょう。

私から1点確認したいところがあって、14ページで、先ほど御説明で事業者の負担分を除くというお話がありましたが、便益の方でも事業者便益は除いてあるわけですか。マニュアルはそういうものですか。

●事業担当：連続立体事業については、道路部門、まちづくり部門、都市計画部門という形だけではなく、鉄道と一体となった事業の取組でございまして、鉄道の負担というのは一律で決まっておりますので、今回の事業費からは鉄道については、除くようなマニュアルになっております。

○轟会長：そうですか、分かりました。マニュアルどおりであればいいのですが。若干違和感を覚えたのは、費用便益分析というのは国民経済的な分析なので、トータルとしての事業者便益だったり、事業者負担を含めて出てくるのかなと思って聞いていたものですからちょっと違和感を持ちました。そういう考え方なのですね。両方から除いていいのですね。

○委員：費用面に関しましては、方々で費用便益分析の結果を拝見しますが、確かに国から出した補助に対する効果だけで見ているケースが多いので、理論どおりではないのかなと思いつつ、いつも拝見しております。今、ちょっとだけ思いましたのは、交通事故減少便益に関しては、鉄道の事故の方も、踏切事故を含めているということになると、本当はその部分の便益の一部は事業者も受けているのかなという気はするのですが、でもそこはあまり細かいところを突き詰めてもいけないかなという気もしました。

一言だけよろしいですか。これは気にされなくて全くいいものですが、費用便益分析、特に時間価値のところではいきますと、細切れ時間価値というのがあります。

例えば、私たちがたった1分短縮できましたといった時に、使いようのない時間のことを細切れの時間という言い方をするのですが、確か、5分以下だと単価を下げます。ですけど、こちらでは、マニュアルでもおそらくトータルで計算して良いということであると思うので、構わないと思います。以上です。

○轟会長：ありがとうございます。おっしゃるとおりです。細かいところでは、もともとのマニュアル上でも課題は残っていると思っております。そのほか、いかがでしょうか。

それでは皆さんからの意見を頂きましたが、残事業について、これは1.0を超えてくるだろうという御回答を頂いたという上で、御判断を頂きたいと思っておりますが、社会資本整備総合交付金（連続立体交差事業）新京成線についてです。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：では、了承いただいたということで決定させていただきます。

議事（2）その他

○轟会長：委員の皆様から何か御意見ございますでしょうか。審議を通じて、全体を通じてでも構いません。

○委員：特に連続立体交差事業ですが、費用対効果についてマニュアルでやっている数字以外に、完全にこの立体化ができることによって鎌ヶ谷市のイメージが格段に上がります。それは、単純に感覚の話ですが、人口で5千人、1万人増えたくらいの効果が出ると思います。と申しますのは、私どもはすぐそばでありまして、鎌ヶ谷は混むし、ごみごみしていてどうにもならないということで、あそこを通らなかつたわけです。これができることによって都市の価値がものすごく上がります。大きな事業だと思いますので、予算も厳しいでしょうが、是非、進めていただければと思いますので、よろしくお願いします。

○轟会長：私も大学が船橋で近いですし、北側に車で行くのが嫌だ、というところでしたから、大きな事業効果があると思います。イメージも向上しますし。御意見ありがとうございます。そのほか皆さんいかがでしょうか。よろしいですか。

私からちょっと一点だけ。先ほどから議論ありましたけど、細かいところで、差分の問題ですとか、いくつかありましたので、その辺りは丁寧にやはり少しやっていただきたいと思っております。それから、先ほどの残事業の辺りもですね、マニュアルどおりやっているのが基本ですけど、外れないことを確認していただいて、それ以外の部分に関しても少し丁寧にやっていただければなど。それと説明も、そのようなかたちで御説明いただければと思っております。次回以降よろしくお願いします。