

平成 30 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 31 年 1 月 24 日（木）午後 1 時から午後 5 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
- (1) 委員
轟朝幸、二瓶泰雄、渡部大輔、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、行方都市整備局長、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
道路整備課、河川整備課、市街地整備課、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) 報告
- (3) 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 8 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社会資本整備総合交付金（道路事業） 一般国道 410 号久留里馬来田バイパス（再評価）

〈事業担当（道路整備課）より事業内容を説明〉

- 轟会長：それでは、皆さんから御意見、御質問をいただきたいと思います。審議を進めますが、いかがでしょうか。
- 委員：16 ページの前回の再評価との比較のところですが、総費用が増えるという話は事業費が増えるということで最初に御説明があったのですが、総便益が 660 億円から 412 億円に 3 分の 2 近くまでかなり大きく減少しています。これは計画交通量が減少したということで、前回よりも通行量が減ったということが大きな影響になったのでしょうか、教えていただければと思います。
- 事業担当：前回の交通量推計に対しまして今回の交通量推計に減少が生じたということから変わっております。
- 委員：それでも 3 分の 2 まで減少するというのは、通行量がそこまで大きく減ったと

ということになるのでしょうか。

●事業担当：地域の人口の減少であったり、交通量推計であったり、そういった要因が減の傾向に出ています。

○委員：わかりました。ありがとうございました。

○委員：同じところの数字ですけれども、計画交通量の推計時点として平成 42 年度を想定されているということでありましたけれど、バイパスを造ったことによる誘発交通も想定の中に入っているかどうかを確認させてください。

●事業担当：バイパス整備に伴いまして地域の誘発交通などは考慮しております。

○委員：スライド 4 枚目の事業費の変更について、増額のそれぞれの理由について簡単にもう少し教えていただけないでしょうか。特に農業用水パイプラインの移設が必要になったということで増額があったりしますけれども、それはもともと予定されていなくて、それが加わって増えたということでしょうか。

●事業担当：事業費の変更の中でパイプラインにつきましては、当初予定していなかったところでしたが、事業中に埋設物があるということが確認されまして、地元の農業組合など管理者と協議した結果、仮排水や既設管路の撤去の工事が発生したことによりまして 4 億円の増額となっております。

それと、1 番目の流用土の土砂運搬変更による増額というものでございます。こちらの 13 億円でございますが、当初はバイパス全体の工事工区の中で、切土区間から盛土区間へ移動するというので事業費を算定しておりました。今回は、それぞれの用地の取得状況や工事工程のずれから、一時的に保管場所へ仮置きをしたということから、盛土区間へ直接ではなく、一時的に仮置きを行って、またそこから工事の盛土区間へ移動させるということでの増額が 13 億円となっております。

それから、道路構造の変更による増額でございますが、こちらの区間につきましては、過去、このバイパスの周辺でございますが、大雨による冠水実績がございまして、当初の計画を、冠水があるということから冠水履歴を考慮いたしまして計画高を見直しし、盛土高を変えたというものと、地盤の改良が必要ということでの増額による 6 億円となっております。

それから、バイパス取付市道の計画変更に伴う工事費の増額 2 億円でございます。こちらは君津市道の改良計画にルート変更が生じたことから、一部当該バイパス整備の影響の範囲に入るようになったために、市道の道路改良を当該バイパス事業とあわせて整備する必要が生じたということから 2 億円の増額となっております。

○委員：2 番について、冠水への対策であるとか地盤改良であれば、当初からある程度想定できたのではないかと思いますけれども、何か基準が変わったとか、そういったことはありましたでしょうか。

●事業担当：このバイパスの近隣に二級河川の小櫃川という河川がございまして、この小

櫃川の増水による河川水位の上昇が、当初は考慮していなかったというか、道路の望ましい線形としての高さで計画していたところですが、小櫃川の冠水の実績を考慮しないと、このバイパスの効果が発揮できないということから、高さを変えたというものでございます。

○委員：わかりました。

○委員：今の続きですけれども、6ページの話と関係するのかもしれないですけど、今は道路の話で、河川は河川で浸水想定区域図を作っているの、それとこの図を重ねるとどうなっているのかというのを、まず教えていただけませんか。

●事業担当：申しわけございません。河川の浸水想定区域と今回のバイパス計画を重ねたものは作成しておりません。

○委員：それを比べないと今の話はできないのではないですか。少なくとも国道410号の現在緑の点々を書いてあるところが特殊通行規制区間ですよ。説明の文言を見ると、そこが雨で冠水しそうだという説明ですよ。少ない雨量で冠水しそうなので、頻繁に冠水しているのかな。そうすると、間違いなく浸水想定区域図の浸水範囲に入っているのだらうと思うわけですね。今のお話は先ほどの盛土の話と一緒に、今度新しくバイパスを造るところは何mぐらいの浸水深が想定されていて、だから何mの盛土にしましたという説明が必要ですよ。

●事業担当：先ほどの道路縦断の浸水履歴に伴う変更という区間でございますが、今回、緑の丸印で特殊通行規制区間と表示しておりますが、こちらは雨による連続80mm降った場合に通行止めになる区間となっております。

先ほどの道路の縦断線形が変わったというものでございますが、こちらの6ページの資料の中で、図面の県道番号163番、俵田駅と記載しておりますが、この俵田駅周辺は河川が屈曲しておりまして、この屈曲していたところの部分で、一部河川の水位が上昇したということから、一部区間の道路縦断の変更を生じているところでございます。ちょっと説明が不十分で申しわけございませんでした。

○委員：せめて浸水想定と比べませんか。恐らく今の発言は、内水氾濫でも冠水しているよという意味ですよ。間違いなく外水氾濫で絶対に冠水しているのではないですか。そういう当たり前なことをやったらいいのではないかという気がするんですけど。

○轟会長：基本的に今の御説明は、そういう想定等を比較してということの御説明だと思うのですが、多分御指摘と同じことを内々にはしているのだと思うのですよね。その状況が実際にしっかりとされているかどうかという確認がしたいということです。

●事業担当：今回の道路縦断の変更につきましては、平成15年から平成18年の間に佐野地区、俵田地区という一部の地域でございますが、近傍の浸水実績を片倉ダムの運用開始された以降で整理した資料から高さを設定しているところでございます。先

ほども御説明させていただきましたが、もともとハザードマップにつきましては、既存の近傍の浸水高さ履歴を考慮した、その水位を上回る道路の高さという形で設計させていただいたところでございます。

○轟会長：よろしいですか。変更するからにはしっかりとした根拠を持ってということですね。

○委員：河川と道路が別々にされているのですが、一緒になってきちんと比べていただきたい。河川は浸水想定を出しているのですよね。実績は一般的には低めで、浸水想定は結構大き目にやっているのですね。それを是非やってください。

●事業担当：小櫃川の浸水想定資料と重ね合わせて再度確認させていただきます。

○轟会長：この区間はもう既に変更して供用も済んでいるということですから、費用はもう増額になっているということですね。

●事業担当：はい。

○轟会長：今回の残事業区間に関しては増額というのはいないでしょうか。

●事業担当：資料のパワーポイントの4ページの中で今回の変更が生じているのが、1番の工事区間の流用土の運搬方法変更による工事費の増額も一部含まれております。それと残事業区間3.5キロ区間に3番が入っております。

○轟会長：わかりました。何でそういうことを言っているかという、今後やはり増えてしまうということは避けていただきたいことですね。それは先ほどもありましたけど、想定はしっかりとさせていただきたいと思っておりますし、もちろん社会情勢とか工事の途中で想定できないことは出てくるのですが、やはりそういうことはなるべく避けたい、なるべく想定はしっかりとさせていただきたい。

それから、先ほどの交通量もセンサスの中での話かもしれませんが、少し大きく減り過ぎかなという気がしていて、これは基準年度の違いもあるのかと思いますけど、そういった変動要因を考慮すると、今回出てきたB/Cが1.3というのは、1.0を下回るようなことがないという、その辺りのところを確認したいと思うのですが、もうそういった大きな変動要因はなさそうでしょうか。

●事業担当：今回の便益計算結果の中で、事業全体で変動要因につきましては、事業費の増額であったり、交通量が増えたり、あるいは減ったりということで、まず交通量につきましては増減として約1割減った場合と増えた場合ということでシミュレーションをかけております。その結果につきましては、単独でございますが、1.2を割り込むことはございませんでした。また、事業費でございますが、こちらの事業費につきましても、変更の事業費に対しまして、プラスマイナス1割を考慮したということでシミュレーションをかけたところ、1.3という数字になってございます。また事業期間につきましても、残事業の3.5km区間につきましては、用地がもう既に入収できているので、今後引き続き事業が順調に進むということで考えておりま

す。その事業期間につきましても、仮に1年遅れたと想定いたしましても1.3ということで、1を割り切ることはございませんでした。

○轟会長：感度分析の結果を紹介いただきましたので、そういうことであれば、前回の落ち込みほどのことはないということだと理解をいたしました。

私からもちょっと質問させていただきましたけど、そのほかいかがでしょうか。

では、この審議の意見をまとめたいと思います。道路事業一般国道410号久留里馬来田バイパスについて、お示しいただきました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、皆さんの同意をいただいたということで、対応方針案のとおり継続と決定いたしました。

②社会資本整備総合交付金（道路事業）

主要地方道越谷流山線バイパス（(仮称)三郷流山橋）（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、審議に移ります。御質問、御意見ございましたら御発言をお願いいたします。

○委員：13枚目に基礎データがあって、平成17年度と平成22年度道路交通センサスが使われていると思うのですが、一番新しいものは平成27年ですか。ネットで見るとそうなっているのですが、なぜ27年を使わずに22年を使っているのかという理由を教えてください。

●事業担当：最近公表されているODが平成22年度のODでございまして、これに基づいての推計を行っているためでございます。

○轟会長：27年が最新のものです、新しいものがあるのですが、実は出たばかりです。

○委員：27年のものはいつ出ているのですか。

○轟会長：2、3カ月前に公表されました。

○委員：そんなに最近なのですか。

○轟会長：2、3カ月前ですね。11月か12月に公表されたのではないかと思います。

○委員：17年と22年のデータを使った差が計画交通量の差になっているのですか。

●事業担当：今回、便益比を出す際に使用した基礎データといたしまして、22年度の道路交通センサスと書いておるのですが、交通量の調査結果自体は27年のものもございしますが、OD表というものが今現在出ているものが22年度の交通センサスを基にして作成されたものということで、ここでは基礎データ、平成22年度道路交通センサスとしております。便益につきましましては、交通量推計を行う際にOD表を用いるのですが、そのOD表が22年度OD表を使っているということになりま

す。

○委員：便益が半分とは言わないけど、6割ぐらいになっていますよね。その減っている原因は全て予定される交通量の減少ですか。

●事業担当：総便益Bが減っている理由といたしましては、今回この評価を行うに当たって、この比較表を見ていただいた際に車線数のところをご覧いただきたいのですが、前回の評価は4車線の無料道路事業として評価を行っておりました。今回は有料道路事業を導入する先行の2車線整備ということで、2車線について費用便益比を出しております。その結果、今回整備する区間が4車線ではなく2車線になっているため、まず1つの要因としては、車線数が減ったことによる便益の減少が考えられます。

○委員：ありがとうございました。

●事業担当：もう1点補足させていただきますけれども、前回の計画交通量が、無料で4車線で3万3,800台とさせていただいたところですが、今回、有料道路事業ということで、通行料金普通車を150円という想定のもとで算定しております。ここにおける料金抵抗で通行台数が減っているというのが大きな計画時の交通量の減少になっております。

○轟会長：よろしいでしょうか。そのほかいかがでしょうか。

○委員：12ページの費用の事業費が152億円になっているというのは、御説明いただいた170億円の事業費を現在価値化して計算すると152になるという理解でよろしいでしょうか。

●事業担当：今お話ししていただいたとおりとなっております。

○委員：4ページの64億円増額がかなりな比率の増額になっていますけれども、4ページに掲載されている大きいところを見ますと、土質条件を踏まえた橋梁構造等の変更、軟弱地盤対策の追加等で相当増えているようです。1件目の案件であれば事業開始が平成元年ぐらいなので30年経っていろいろあるでしょうけれども、今回は事業化年度が平成25年度で最近ですが、こういうところは計画当初に予見できなかったのでしょうか。

●事業担当：前回、事業事前評価をしていただいたのは、予備設計段階でございましたが、今回改めまして地質調査などを実施しまして、地盤の強度などを把握した上で増額した要因がございます。

○轟会長：よろしいでしょうか。やはりそこは私も気にはなるところです。1件目でも言いましたが、やはり設計時、計画時にはしっかりと想定、予見をしてほしい。そうでないと判断が難しくなってしまうと思っているところです。

○委員：今回の計画は有料道路事業にしたという非常に大きな変更があったと思うのですが、その理由を教えてくださいたいのと、もう1点、この150円の収入がどこか

の数字に反映されているかどうかを確認させてください。

●事業担当：まず、有料道路事業として先行2車線整備を行う理由でございますが、流山市内には流山橋1橋でございます。その流山橋が橋梁の架設後、50年以上経過していることから、メンテナンスをしなければいけないという状況もある中で、まず、その流山橋の代替経路の早期確保が必要ということで、有料道路事業による国からの貸付金を確保しまして、早期完成を図るということでの整備に切り替えたところでございます。

●事業担当：それと、有料道路の料金収入ということですね。そちらは、直接料金がということではないのですが、実際に料金がかかるということで交通量が減ったりするようなものが便益として現れてくるところで、料金と時間を交通量推計の中の所要時間に換算するというので、効果の中には加えさせていただいているところでございます。

○轟会長：実際の収入ですよ。

●事業担当：今回のB/Cを算出する際には、発生する収入等は特段経費から差し引いておりません。

○轟会長：実は私もそこがずっと気になっていて、鉄道では事業者収入を勘案しているのですが、道路事業はどうなのだろうと私も調べたのですが、マニュアルはそうになっていないですね。だから、マニュアルどおりされているのだと思います。どうしてそうになっているのか私なりに解釈すると、利用者便益が減っているのので、その分を収入の便益でプラスして相殺されているのではないかと思います。本来はそうであってはいけないと思うのですけれども。

○委員：数字として、有料道路にして利用者に直接支払ってもらうということによるもので、マニュアルにないというのも何となくわかる気もします。社会的に見たら、利用者から国への移転であって、かかっている費用は費用なのだというのはよくわかるのですが、ただし、この事業によって得られる収入の存在がどこかに何らから反映されないと、そもそも有料でやるということ自体が、料金抵抗がありますから社会の便益を下げる結果にもなりかねないので、難しいですね。最後は感想になってしまったのですけれども、やはり何らかどこかにただし書きでもいいので必要なのではないかという気はします。そうでないと、この3.8が非常に惨めな数字に見えてきてしまうので。

●事業担当：今のお話につきましては、画面を見ていただきたいのですけれども、公的負担による便益効果ということで、こちらは参考になってしまうのですけれども、まず、分母といたしましては、いわゆる有料道路事業費を除いた公的な負担、主にイメージとしては税金になるかと思うのですけれども、投入した税金に対して、利用者であったり、社会にどれだけの効果があるのかを算出したものになっております。

画面に記載の式によりまして、主に下のほうの利用者余剰ということで、実際にその有料道路を利用される方は、今回であれば主に 150 円という料金を支払ってそこを通行するわけですが、その 150 円が目的地 A から B に行きたいときに、実際には今まで 7 分かかっていたものが、その道路を使うことによって 5 分になりますとしたときに、その 5 分の内訳として 150 円支払うことによって得られるものがございます。そのお金を支払って得られる価値を差し引いたときに、利用者にとだけメリットがあるのかというものを算出した指標になっておりまして、今回であれば、利用者余剰比につきましては、参考になってしまいますけれども、5.8 という数字を算出しております。ですので、効果としては利用者には十分効果があるものと判断しております。

○轟会長：ありがとうございます。前回の審議で鉄道の高架事業のときにこういうようなやり方になっていて、それと道路と何か違うなと思いつつながら、通常の鉄道事業は全ての負担で、私もこの前言いましたけど、これも少し違和感があります。かかった分は全て事業者負担分も含めて費用だと思うのですが、そうしないと国民的経済分析にならないですね。ですので、少し気持ち悪いなと思いつつながらも、でも、これで明確にはなっていると思います。よろしいですか。

○委員：結構です。

○委員：13 ページの表では、今回評価での計画交通量を 1 日当たり 1 万 4,700 台と書いてありますけれども、8 ページの平成 42 年度での将来交通量は 1 日当たり 2 万 6,000 台で、これは 150 円取らないときは混雑度 1.19 になるということでしょうか。それとも有料道路化してもこれぐらいの混雑が発生するというのでしょうか。

●事業担当：こちらは、今回有料道路で 1 万 4,700 台が日交通量となりますが、それと同じ条件といたしますか、その時点で流山橋を通過する交通がどうなるかということでの予測を出した交通量推計の交通量でございます。現在、1 日 2 万 8,700 台が、有料道路三郷流山橋が新たにできた場合に流山橋としての交通量が 2 万 6,000 台になりますというものでございます。

○轟会長：その上の（仮称）三郷流山橋が 1 万 4,700 台、これが 13 ページの数字と一緒にということですね。流山橋は現道の既にある橋ということですね。

○委員：わかりました。

○委員：今回、県をまたいだ事業ということですので、事業費は埼玉県負担分も計上していると 12 ページには書かれています。今後の事業の進捗において、埼玉県側の進捗度合いとか何か不確実変動要因があれば教えてください。

●事業担当：千葉県側と埼玉県側の用地の取得状況につきましては、進捗率はほぼ同じでございます。また、事業につきましても、渡河部については先ほど説明したように、それぞれが 2 分の 1 ずつ負担をしながら、さらに有料道路事業を投入する。それが

ら、埼玉県側の工事につきましても、現在橋梁の下部工に着手しており、用地買収も順調に進んでいると聞いております。

○轟会長：よろしいですか。そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

皆さんの御意見、今の変動要因も含めて、私もこの5年の間で大きく制度を有料制度に変え、そして2車線に変更ということで、特に2車線に変更してこのくらいの費用で、さらに、4車線で評価しなくていいのかということは若干気になっているのですが、その点はどうですか。

●事業担当：今回、2車線での事業ということで有料道路事業を行っておりますが、今後、供用後の交通量の伸びなど、あるいは流山市周辺、三郷市周辺の交通状況によっては4車線化ということも考えられます。その場合につきましては、改めて事業再評価という形で御審議いただきたいと考えております。

○轟会長：もちろんそういう考え方で結構かと思うのですが、今回の中で4車線分の用地であったり費用を確保していますので、もし4車線化しないとすると、その部分がサunkコストになってしまっていて無駄な事業費ということなので、そこが気になっております。もう4車線を念頭に置かれてのことかなと思っておりますけど、いかがですか。

●事業担当：もともと用地買収も4車線ということと、4車線での橋梁の整備ということで考えておりましたが、先ほど経緯の中で、早期供用を図る、流山橋ともう1本の橋を平行に2橋造ることを目的としておりますので、まずそちらのほうに視点を置いて、今回事業化しているところがございます。また、先ほどの繰り返しになりますが、4車線の用地を確保しておりますので、これにつきましては状況を見ながら、4車線の必要性を埼玉県と協議しながら進めていきたいと考えております。

○轟会長：わかりました。そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

幾つか大きな変更等があったものですから、皆さんから疑問を解消するために御意見等をいただきましたが、おおむね異議はなかったものと思います。

では、意見をまとめます。道路事業主要地方道越谷流山線バイパスについて、対応方針案のとおり継続とすることを了承することによりよろしいでしょうか。

(異議なし)

○轟会長：では、異議なしの声をいただきましたので、対応方針案のとおり継続ということに決定いたします。

③社会資本整備総合交付金（街路事業） 都市計画道路3・3・3号藤崎茜浜線（再評価）

〈事業担当（道路整備課）より事業内容を説明〉

○轟会長：では、本事業について御審議をお願いします。御意見、御質問ございましたらお願いいたします。

- 委員：5ページの工期変更の説明の仕方で、1つ1つ項目が挙げられていて、それを足し算するというのはさすがに無理があるのではないですか。普通、同時並行で進めますよね。ですので、その辺りのフロー図というか、理由をせめて書いていただかないと。前回は会長がそういう質問をされていたと思います。トータルで6年という中身の指摘はないのですが、次からきちんとそういう資料を作っていただいでよろしいですか。
- 事業担当：資料の作成につきましては、今後注意させていただきます。申し訳ございませんでした。
- 轟会長：そういう計算をして6年と出ているのだと思いますが、確かにこういう書き方をしてしまうと、もう少し詰められるのではないかという気がします。
- 委員：緊急車両の移動時間の短縮、特に救急車ですね、この場合は一般車両と短縮時間の価値は同じなのでしょうか。どういう計算をされているかを教えていただきたいのですが、例えば救急車の時間短縮ですと、中に乗っている方の死亡率が減るとか、そういうところまで本来やると便益が大きくなっていいかなという気もするのですが、単価は同じかというのを教えてください。
- 事業担当：こちらの中にはそういったものは含んでございません。
- 轟会長：便益計算の中に入っていないということですね。効果はあるのだけど計上はしていないということです。
- 委員：ただし書きぐらいですね。
- 轟会長：そうですね。最後の対応方針のところ、費用便益比は時間短縮と安全向上、走行経費便益の3つだけで、下に書いてあって重なっている渋滞緩和や走行性の向上、歩道がその部分で、緊急車両に関しては費用便益に入っていないプラスアルファの効果ということですね。
- 事業担当：そうです。
- 轟会長：ほかの事業もそうなのですが、私もそこを明確にしてほしいなと常々思っていたところです。費用便益のこの数字自体は、あくまでも限られた便益だと思いますので、次回以降、その書き方を少し工夫していただければと思います。
- 事業担当：わかりました。
- 委員：事業費が2倍以上増えていて、その要因がほぼ鉄道関係になっています。鉄道側の安全基準が変わったので、それに伴って追加の工事をしないといけなくなったのか、それとも何か別の要因、例えばJRと京成で安全性の基準が違うとか、この建設の場所を見ると非常に複雑で、京成本線の上に京成千葉線とJRがあり、さらにその上を越えるこの場所ならではの特有の状況があるのかということについて、2点教えてください。
- 事業担当：増額になった要因の中で、まずJR総武本線と京成千葉線、京成本線それぞれ

れの敷地の中に橋脚が入るところがございます。それと、その橋脚を建設するに当たりまして、鉄道の終電が通過した後に工事が進むということで、一晩の工事の進捗の日作業量が、開始から引き揚げまで3時間という時間の制約されている中での作業ということで、それに伴う夜間の費用の割り増しや人件費の増でございます。

それから、桁の架設でございますが、こちらの桁の架設時におきましても、鉄道敷地内の電線関係の防護であったり、現況の電線に対して桁が支障になることから、線の移設を事前に行っていくという条件の提示を受けたものからの増額といった要因で、工事費が増えている状況でございます。

○轟会長：よろしいでしょうか。この案件に関しては、今の御指摘のところが非常に気になるところで、特に費用便益比はそんなに高くないので、これがどんどん膨らんでくると、本当に1.0を切ってしまう可能性があるのかなと思っているのですが、これまでの事業案件についてもお伺いしましたけど、今後の見通しとして、このように膨らむことがないかどうかということですね。便益に関しては、今までの案件と違って増えるというか、交通量が増えています。ここは市街地域なので、先ほどの緊急車両もそうですけど、ちなみにこの隣に警察もあって、私はこの辺りも詳しいのですが、ここのところ常に渋滞していて、狭い道路が入り組んでいるので、効果はもっと大きいのではないかなという実感はします。しかし、やはり今のように鉄道に関しては、安全上のことからかなり費用がかさむというのは通常のことだと思います。ですので、今御指摘があったように、何か規定が変わったりするのであれば増額というのは仕方ないと思うのですが、そうでない限りは、工事が進むたびに増額というのはちょっと避けたいという気がしております。そうした面からも、今後の見通しを少しお聞かせいただければと思います。

●事業担当：今後の見通しでございますが、今回の事業再評価に当たりまして、設計段階でJR、また京成電鉄と設計照査を行いました。今回の設計照査におきましては、それぞれの工事施工期間も具体的に提出していただきながら、工事費につきましても詳細に発注できるベースの施工期間であったり、工事費用を算出いただいておりますので、基本的には今回提案させていただいた事業費の中でできるものと解釈しております。

○轟会長：是非そのようにしていただきたいと思えますし、コスト縮減の部分ですけど、これは鉄道事業者さんへこの部分の施工を依頼するのだと思うのですが、その部分も是非コスト縮減を念頭に置いた交渉をしていただければと思います。

●事業担当：了解いたしました。

○轟会長：そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では、御意見をいただきましたが、少し不安の部分はありますが、是非そういうことを払拭するように進めていただくということを前提にしまして、意見をまとめ

たいと思います。

街路事業都市計画道路 3・3・3 号藤崎茜浜線について、対応方針案のとおり継続ということでした承してよろしいでしょうか。

(異議なし)

○轟会長：では、御異議がございませんので、対応方針案のとおり継続という決定にいたします。

④社会資本整備総合交付金（街路事業）

都市計画道路 3・3・1 号東習志野実籾線（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、本件について審議をお願いいたします。御意見、御質問ございましたら御発言をお願いいたします。

○委員：5 ページで事業費が 15 億円増えて工期が 6 年増えたということですがけれども、鉄道近傍の仮設費等と借地交渉及び迂回路検討の協議に要した期間が恐らく関連するのかなと思いながら拝見していたのですけれども、事業費、工期とももう少し御説明いただけないでしょうか。事業費の変更のうち、労務費や物価高騰による増額はある程度仕方がないとは思いますが、そうであれば、なるべく工期を短くしていただければと思うところですので、線路移設工事で 3 年増えるという、その辺りの事情も新たに何が発生したのか教えてください。

●事業担当：まず、鉄道近接の仮設費等による増額でございますが、現場付近はちょうど京成本線がカーブに差しかかっております。このカーブというのは、鉄道が傾く形での走行になる、いわゆるカントというのですが、こちらの傾きを確保するために、鉄道の管理基準が厳格化になったことから、その管理基準を満足するための仮設に対する費用の増になっております。

それから、用地交渉及び迂回路検討に要した期間でございますが、4 車線を整備するに当たり現況の道路が使いなくなってしまうもので、現況の生活道路を迂回路として設置する必要があったことから、用地交渉を行ってきたところでございますが、こちらについて、用地が現在難航していることから、鉄道会社と協議をいたしまして、迂回路用地の確保のために要する時間として 3 年を考えてございます。

線路移設工事についてでございますが、今回のボックスカルバートの工事を行うに当たりまして、線路を移設させることにより迂回路用地を確保して工事を進めるということでの工事の期間の延長になっております。

○委員：そうしますと、この一連の事業費や工期の変更は、元をたどれば用地取得が難航して迂回路を設置しないといけなくなったということが原因と、鉄道の管理基準の厳格化というのがありますけれども、その 2 つでしょうか。

- 事業担当：大きくその2つになります。
- 委員：用地取得が難航している点については、まだ難航している状況でしょうか。
- 事業担当：今まで用地の交渉を、生活道路の迂回路ということで交渉してきたところですが、地権者の御協力がいただけないということで、こちらの用地交渉につきましては、鉄道の線路を移動することによって迂回路空間を確保するという事に切り替えまして、現在、用地交渉につきましては別の整備方法として切り替えたところがございます。
- 委員：その迂回路によって解決したので、6年間延長で今回の事業費増で十分に見込みが立っているという状況と理解してよろしいでしょうか。
- 事業担当：そのような計画に変更いたします。
- 委員：私の質問は全然違うのですけれども、今の関連でいきますと、線路移設に踏み切られたということは、いわゆる世の中でいう強制執行をかけるよりは、こちらのほうが費用がかからないという御判断だったと考えてよろしいですか。
- 事業担当：今回の用地交渉が難航したところにつきましては都市計画道路の区域外でございまして、結果として、事業区域であれば先ほどの法的手段ということもございまして、区域外ということなので、こちらにつきましては別の方法という形で切り替えさせていただきました。
- 委員：ありがとうございます。すごく大変ですね。感じ入ってしまいました。
それから、17ページですけれども、総便益の部分が計画交通量が同じであるにもかかわらず随分小さくなるということなのですが、これは事業期間が延長したことによる便益減と考えてよろしいのでしょうか。
- 事業担当：今回の便益の数字が大きく変わった理由としましては、今回審議していただいているもの全て共通でございまして、原単位が変わったというものが大きくなっております。
- 委員：原単位といいますと、例えば時間価値等ですか。
- 事業担当：時間価値も変わったということです。
- 委員：変わったということは下げられているということですよね。マニュアルがそうなのであれば仕方がないということだとは思いますが、ありがとうございます。
- 轟会長：原単位が幾つか変わっているようですね。それと、やはり基準年度が変わっていること、それと便益の発現が遅れているのが大きいと私は見ております。
- 委員：この整備を進めることで渋滞が解消するので、交通量が増えることがあるのかないのか。最後の17ページの表を見ますと、計画交通量は一緒なので、その辺りをどういうふうに解釈すればいいですか。
- 事業担当：当初の計画交通量と新たに平成22年度の交通センサスに基づくODを使った交通量は、結果的に変わりはありません。

- 委員：渋滞が解消する効果があると、事業の必要性が書いてあるのですが、交通量自体にはそれは反映されていないということですね。
- 轟会長：今の御質問は、現状に対しては増えますよね。
- 事業担当：はい。
- 轟会長：そういうことだと思うのですが、前回評価のときも、42年度で推計しているので、この比較として、この2つが変わっていないのは、どちらも同じ年度ということですか。
- 委員：現状は何台なのですか。
- 事業担当：7ページをご覧ください。平成27年度の平日の日交通量が約1万5,000台弱となっております。
- 委員：2倍以上増えているということで大丈夫ですか。
- 事業担当：こちらは、今現在、片側1車線のところが片側2車線になるということで、交通容量につきましては増えますので、現状から比べますと渋滞が緩和されると考えております。また、現在、西側の幕張方面につきましても、京葉道路の武石インター方面から4車線化事業を千葉市のほうから進めております。工区を分けてやっておりますけれども、そういった事業が整備されることと併せまして渋滞が緩和されると考えております。
- 轟会長：よろしいでしょうか。確かに御指摘のとおり少し大きいような気もしないでもないですが、マニュアルに基づいて推計されているのだと思います。
- 関連して私から、11ページのスライドで、現在の暫定供用のときから完成時が60km/hの旅行速度になっているのですが、60というのは高いかなと思っているのですが、この数字が交通量推計に使っている数字なのでしょうか。
- 事業担当：今回の旅行速度60km/hでございしますが、道路構造の設計速度を用いております。本来であれば規制速度とか、そういったもので表すところなのかなと思っています。
- 轟会長：規制速度というか旅行速度ですよね。旅行速度を使うのですが、交通量の推計のときには、これも旅行速度が書いてありますけど、実際にはどのくらいかというのは細かい話ですけど、これを60で入れてしまうと、やはり少し高いような気がします。
- 事業担当：交通センサスで旅行速度を計測しておりますので、現状の旅行速度をベースとして、さらに4車線化になったときの速度という形でやるべきところだと思います。
- 轟会長：ちょっとテクニカルな話で交通量の需要予測の中でどう扱われているかというのは見ないとわからないのですが、これはこの資料を作るための数字なのではないかと思うのですが、御確認いただければと思います。

- 事業担当：改めて確認させていただきます。
- 委員：先ほど御説明いただいた9ページの資料で、隣接する道路で4車線整備が進行中だというお話だったのですが、この事業区間とかなり密接な関係があるわけです。つまり、ここの区間だけ4車線ができて、その先が2車線であれば、単にボトルネックが移動するだけになります。そういう意味では、本事業区間と南側の事業中の2つの区間の完成年次についての整合性、つまり、この年までに完成しないと、さらに交通量が増えて悪化してしまうというような関連性を考慮された上で事業期間も決めているのか教えてください。
- 事業担当：資料9ページにそれぞれの施工区間を示してございますけれども、それぞれの事業区間につきましては、今回の事業と事業認可の期間などが少しずれてございます。そうしたこともありまして、全てが同時に進めば効果が早期に発現できるところでございますが、近接事業区間につきましても、用地取得を現在進めているところなので、こちらの用地取得を進めながら、工事が可能なところ、あるいは工事を施工することによって効果が発現できるような形を暫定的な形でもやっていきたいと考えております。
- 轟会長：おっしゃるとおりで、まだ事業中のところがその周辺にあるということで、そこが解消されないとボトルネックが移るだけですから、是非早期の完成を目指して整備いただければと思います。
- 委員：先ほどの迂回路ですけれども、どういうところを通るといえるのはわからないのですけれども、もし込み入ったところを歩いて、走行時間等がかかるようでしたら、迂回路を使わないといけない期間だけですけれども、全体として何らかの損失が発生するような気がするのですが、迂回路を使用しないといけない期間と、その迂回路の状況はいかがでしょうか。
- 事業担当：迂回路でございますけれども、本線の迂回路ということではありませんで、今、画面に出させていただいているのですけれども、今の現況が左側の黄色の線になっております。この黄色の部分に今回、完成4車線を整備するための仮設構台を設置するために、右側の上のブルーのラインのほうに迂回路を設置しなければならないという状況になります。ただ、この迂回路を整備するための借地交渉が難航いたしまして、こちらにスライドすることができないということになりまして、変更案としまして下の赤の線、鉄道の線路を左側へ移設しまして、その余剰地に迂回路を設置することで、ここは生活交通になるのですけれども、その迂回路を確保するという状況になっております。
- 轟会長：現地の状況がよくわからないところもありますけど、どちらに流れていくか方向が違うかなという感じもしてしまったのですけど、いずれにしても本線ではなくて生活道路を確保するためということで、先ほど言われた借地交渉ということは、

これはもうできた後は必要なくなるということですよ。そういうところだと思います。よろしいでしょうか。

それでは、皆さんの御意見をまとめたいと思います。御異議がないということで、街路事業都市計画道路 3・3・1 号東習志野実籾線について、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、御異議なしという声をいただきましたので、対応方針案のとおり継続と決定いたします。

⑤社会資本整備総合交付金（街路事業） 都市計画道路 3・5・26 号鬼高若宮線（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、本件について御審議をお願いいたします。御意見、御質問ございますでしょうか。

○委員：5 ページ目の事業の状況ですが、用地着手から工事着手まで 20 年かかっています。ほかの 2 つ前の例を見ると、1 つ前が 10 年、そのもう 1 つ前、津田沼のほうで 15 年ということで、この区間は用地取得に非常に時間がかかっていることが分かります。その一方で用地進捗もまだ 100%にはなっていないので、このあたりで何か特殊な要因があるのか。もしこの用地が取得できない場合には、強制執行のようなものをせざるを得ないのか、そのあたりの状況について、教えていただけるようでしたらお願いします。

●事業担当：まず、事業が長期化している理由でございますけれども、現在、用地がまだ確保されていないところは墓地用地でございます。こちらの檀家さんの総意を得るのに現在時間を要しているところでございます。また、今回の用地が買えていないところについては、鉄道のちょうど脇になっておりまして、ボックス工事をやるためには、どうしてもその用地を確保しなければならないということもございまして、用地の交渉に時間を要しているところでございます。

それと、このまま用地取得が難航していくことの解決としましては、現在、墓地用地と共有地というところでございますけれども、9 件が未買収用地になっております。このことから、県の土地収用制度活用推進会議に現在諮っているところでございまして、任意交渉としておりますけれども、このまま事業の進捗が図れないようであれば、今後は、収用などの法的手段についても切り替えるよう、現在準備をしているところでございます。

○轟会長：よろしいでしょうか。今の御質問で、これは資料との整合の問題なのですが、3 ページの延伸理由と書いてある、これは期間変更の理由だと思うのですが、そこには今の用地取得のことが書かれていないのですが、それが主な理由なのか、

ここに書かれている協議の難航なのか。

- 事業担当：用地につきまして、先ほど御説明したとおりの法的手段に切り替えたと考えた場合におきましても、上水、下水、ガスなどの移設が行われないと、ボックスの本体工事ができないということから、現在、一番クリティカルになるのは占用物の移設に時間を要するということで考えております。

○轟会長：御説明いただいて何となくわかるのですが、今の用地の問題のほうが結構大きいような気がしております。

それから、あえて言うと、鉄道や水道、要するにステークホルダー、関係者は限られるではないですか。さらに結構インフラ側に近いほうなので、こういった協議に関しては本当に速やかにやっていただきたいと思うところです。

- 事業担当：承知いたしました。

○轟会長：ここが私は気になっていて、後ほど確認しようと思っていたのですが、用地も遅れているということであれば、致し方ないかなという気がいたしました。

そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。こういった密集地域の中でのということで大変難航されているのはよくわかるのですが、やはりしっかりと用地交渉も含めて早期に効果が発現できるように、これ以上延びないように進めていただければと思います。よろしいでしょうか。

では、御質問は出尽くしたので意見をまとめたいと思います。街路事業都市計画道路 3・5・26 号鬼高若宮線について、対応方針案のとおり継続で了承することよろしいでしょうか。

(異議なし)

○轟会長：では、御異議ございませんので、本案は対応方針案のとおり継続と決定いたします。

⑥社会資本整備総合交付金（河川事業）

一級河川利根川水系根木名川・派川根木名川・十日川（再評価）

〈事業担当（河川整備課）より事業内容を説明〉

○轟会長：では、本件について御審議を願います。御意見、御質問ございますでしょうか。

○委員：コメントと質問ですけど、15 ページで便益に含まれていないということで、今日は今までずっと道路事業の話聞いていて、道路では必ず交通事故減少便益という人の被害が入っていますが、河川のマニュアルには書いていないということで、本当はきちんと入れられるといいのだろうなと思っていて、そういう意味でいうと少し低めに便益を扱っているのだろうなということです。

もう1つ河川共通なのが、今考えている洪水の規模が、少し前から比べれば地球温暖化で温度が1度ぐらい上がっていると言われていて、それが今世紀末で4度ぐ

らい上がると言われていて、プラス3度ですね。この事業の効果を考えるときは、今から70年後なので、大体今世紀末と考えると、今から地球温暖化がもっと進んだ状況という感じなのです。そう思うと、50年に1回だった洪水が実はもっと短い頻度になる。だから、被害額の想定が、1回被害を受けたらこうだという想定ですよ。だけど、本当だと、もしかしたらこれをやらなかったらもっと何回も被害を受けてしまうという意味でいうと、便益はもうちょっとあっていいのだろうなと思いました。

質問は、副水路工の護岸部分について、農業用排水路だと思うと流速もそれほどないので、木柵や土側溝をそこまで強化しなくても大丈夫なのかなという気もしたのですが、何か変えた理由があれば教えていただけますか。

●事業担当：変更させていただいた理由といいますのは、やはりそのように計画しておりましたので、一時は木柵等でやったところもございます。しかしながら、地盤が悪いというところもあるのですが、杭で押さえることになりますので、それらが経年的にだんだんもたなくなってきた。構造的に転倒したりということも起こってきているところが見受けられましたので、直接的な利用者であります土地改良区の使い勝手というところもありますけれども、維持管理もかかってくるところもございまして、そういう利用者の要望もございました。そういうことから、今回ブロックマットに変更させていただいております。

○委員：今のところに関連しまして、ブロックマットにすると維持管理費が減少する傾向だと思うのですが、今計算されている維持管理費は、当初木柵で、今の御説明からすると、もう少しもつはずだったのが、今の維持管理費に収めようと思えばブロックマットに変えないといけないということになって維持管理費自体は変わらないのか、この維持管理費にはブロックマットへの変更による部分が含まれているのか、いかがでしょうか。

●事業担当：維持管理費はマニュアルどおりやっておるのですが、考え方は整備費用の0.5%を供用開始後50年間必要だということで、50年間整備費の0.5%を一律計上いたします。ですので、木柵であればメートル当たり単価が安くて少なかったというところはあろうかと思いますが、そういう算出の仕方をしています。

○委員：わかりました。もう1点、10ページの用地進捗率が19%となっていますけれども、以前この審議会でも河川に関連して共有地があって非常に苦勞されている事例があったのでお尋ねしますが、工事終了年度が平成49年度という事業の中で、今、19%は順調でしょうか。それとも何か困難が発生しているようでしたら、その状況を教えてください。

●事業担当：当該事業は平成20年度からスタートしておりますけれども、実は従前に空港から流出する雨水を受け入れるために、空港関連事業として以前から進めてきた経

緯がございます。幸いなことに、今回の河川改修の延長や河川の幅からすると、今我々がここで評価いただいている用地費は、他の河川と比べて非常に少のうございます。進捗的には19%ですけれども、実は少ないのです。用地取得全体の面積は同様の河川改修をやっている河川に比べて非常に少ないというのが1つ、したがって、これから取得していかなければならないところのごくわずかで、空港関連事業で取得したストックがかなりあるというところで、用地の進捗については、我々は現時点で障害になるとは考えておりません。

○委員：そうしましたら、現時点では数字に現れないけれども、後でそれが加わってくる感じになるのですか。

●事業担当：空港関連事業で、既に別事業で取得してしまっているストックを活用させていただくということで、当該事業にはストックとしてあるものは事業費、あるいは用地必要面積には算入されておられません。

○委員：19%で順調ということですね。

○轟会長：順調ということですね。今後も見込めるということですね。

●事業担当：はい。

○委員：わかりました。

○委員：14ページですが、メッシュサイズの変更という話で、ちょっとわからなかったのが、まず、なぜメッシュサイズが変わったのかということです。マニュアルの年次は変わっていないので、マニュアル上ではメッシュサイズの指定は特にない。それがそういうことなのかということで、3点あります。マニュアルではなくて、こういった要件でメッシュサイズを変えないといけなかったのかというのが1点目です。2点目としては、500mから125mに変更したというのは、なぜ125mになったのか。つまり、平成25年度のデータでは500mで、平成30年度のデータが125mで計算したのか。そうであるならば、例えば平成30年度を500mのメッシュで計算した場合に、データの精度として合わせて比較しないといけないのではないのかというのが2点目です。3点目は、今後このメッシュサイズが、例えば5mになったら、総便益はさらに大きく減ると思います。そういうときに、結局この総便益がそのメッシュのサイズ、つまり被害面積の単位の精度によって規定されてしまうというのが、それでいいものなのか。つまり、メッシュサイズをどんどん小さくしていけば、それだけ細かい限定的な被害になっていくのは当然だと思いますので、今後、例えばまた次の見直しになってメッシュサイズが変わって、総便益がさらに減ってしまって1を切ってしまったというようなことが起こり得るのかという計3点についてお聞きします。

●事業担当：まずメッシュサイズにつきまして、今、画面に表示させていただいておりますが、前回、平成25年度は、例えばこのメッシュでいいですよと、この赤い枠が500

mメッシュになっておりまして、国の公表している最新の資料を常時使っております。当時はこの 500mが一番詳細なメッシュで、この赤枠の中に5軒の家がありますという評価になっておりました。今回最新のデータでは、メッシュサイズが125mに細分化されて、その中で、もともとはここに5軒だという評価だったのが、ここに5軒ありますという評価に変わりました。結果的には、この着色が浸水エリアを示しておりますが、5軒浸かるだろうという評価になっておったものが、今回かからなくなってくるという傾向が全体的に見られまして便益が下がっているという状態です。

○委員：1つ目の質問としては、最新の国が公表しているデータを使って計算をしないというのがマニュアルに書いてあるというのが1点目ですね。

●事業担当：そうです。

○委員：わかりました。

●事業担当：マニュアル自体は平成17年から更新されていないのですが、資産情報やデフレーターは随時更新されておりまして、そういったパラメーターについては最新のものを常に使うという形でやっております。

○委員：ちなみに、これは500mが赤だとすると、今は5×5メッシュになっているから、125ではないから、説明用としては違うと思うので気をつけてください。

○轟会長：図の中は100mメッシュと書いてあります。青いのが今回ですね。

●事業担当：青です。今回は青のこちらのメッシュです。

○委員：紛らわしい。

●事業担当：申しわけありません。

○委員：整合させて計算するような仕組みは。

●事業担当：例えば5年前のメッシュデータを使えば整合した結果を得られるかと思うのですが、そうすると、資産の情報が更新されていない。最新の状況を反映するために、国の公表しているより詳細な最新の資産情報を使っています。

○委員：125mの細かいメッシュから大きいメッシュへは集計するだけで再現できると思うので、つまり16個のセルを集計すれば500mメッシュを作ることができるので、それで計算をすればできるのではないかと。粗いほうから細かくはできないわけですけど、データをわざと集計した上で同じ条件にして500mで比較するというほうがフェアではないかと思えます。フェアと言うと変ですけど。

○轟会長：集計するだけですから、御指摘のとおりだと思うのですが、先生、若干確認したいのは、比較する理由が何かというところなのですが。

○委員：総便益がどんどん細かくなる。

○轟会長：小さくなりますよね。それはメッシュが細かくなればですけど、精度が向上します。

- 委員：精度が向上すると、より精密な便益が計算できるというのはいいのですが、前回の便益が粗いデータを基にして計算した、つまり精度が低い計算だったということを暗に認めているような気がしてしまっていて、要はテクニカルな問題です。
- 轟会長：そうなのです。そのとおりなのですよ。単なるテクニカルな問題で、正直言うと前回までのものがちょっと杜撰なような気がしてしまうのですが、過大に評価をしてしまっているのです。これは結構危険だなと私も思っていて、むしろ細かいデータで比較したほうがいいかなという気がしているのですが、そこは私も認識が完全にできていないので、先生の意図が酌み取れていないところがあります。
- 委員：データとして、今後どんどん細かいデータが出てきたら、結局限られた領域の。
- 轟会長：今後はそうなる可能性はあるということですかね。そこはちょっとやはり杜撰かな。ただ、125mなので。
- 委員：細かいですけど、125mメッシュで浸水深も違うのではないですか。それは平均しているのですか。それとも最大をとっていますか。それによって言い方が大分変わると思うのですね。資産は全部平均しているという御説明ですよね。だけど、浸水深ももし平均しているのだったら、両方均されているので、仕様がなかなかなという気もしますし、その辺りは確認されておくといいのではないかと思いますね。
- 轟会長：わかりました。いずれにしても精緻になってきているのはいいのですが、我々の1番の関心は、こうやって精緻になっていくとどんどん下がっていったら便益が上がってこないという可能性があるのに、これを認めていかどうかという議論をしなければいけなくなってしまうので、このぐらいまでくれば大丈夫かなという気もしないでもないのですが、どうですかね。
- 委員：標高データでいうと、5mまで今出ていますので、今後、そこに氾濫解析はそういうものが使える。資産データが、そういった形でどこまで精密化していくかという議論になると思うのですが、どうなのですかね。ちょっとそこは、私もすみません、何とも言えないのですが。
- 轟会長：私もこういう大きなメッシュを使うときには普通は案分をするのではないかと思います。案分をしないで、そのまま100%の被害を計上するのは、先ほど前回のものが杜撰だと言ったのも、そこが気になっているのです。
- 委員：その一方で、ある程度メッシュが大きいほうが粗々の議論というか、洪水の被害は確率規模別の被害想定額を出すという意味で、災害の頻度や規模の仮定のデータが多いので、そういう意味では、メッシュも余り細か過ぎるよりも、適切なこのぐらい粗いデータでも。
- 委員：氾濫解析自体は、より精度よくやろうとして細かいメッシュでやる。一昔前は100mぐらいだったものが、今は25mとか20mとか、多分そんなものだと思うのですね。そうすると、より詳細にというのはわからないではないのですが、不

確定要素もそれなりにあります。

○轟会長：私が先生に投げかけた疑問は、先生の今の御回答で大体わかりました。確かに精緻にシミュレーションして結果は出るのですが、不確定要素もあるので、そのとおりになるかどうか、やはりそうはならない部分もありますから、そういった意味では粗々のほうがいいのではないかという先生の御意見かなと思います。理解しました。

いずれにしても、我々の関心は、算定の方法が変わるだけでこの数値が変わってしまうというのは気をつけなくてはいけない点かなと思っております。注意深くこの数値を見なければいけないと思った次第です。

○委員：一言だけ今のところにコメントなのですが、やはり前回と同じマニュアルを使っているのにこれだけ違うというのは、B/Cの数字だけ出してしまうと、事業が以前よりも価値のないものに見えてしまうのは非常に危険だと思いますから、必ずそのなぜの理由を、ごく簡潔でいいので、ただし書きをされることが必要かなと思います。先生の御意見を酌むとすると、前回のものでやるところなのですよという数字が横にあってもいいのかなという気はします。今後はもっと精度を上げていくというのが方針なので、今後数字がまた変わっていく可能性があるのだというのは多少世間に知らしめないと、県のやり方は悪いではないかとか、真面目になさっているのに、何か悪いことをしているのではないかとか、サボっているのではないかと思われるのは非常に心外だと思われまます。数字はひとり歩きするものなので、説明は必要であると私も思います。

新たな質問ですけど、空港関連事業としてこの事業はずっと行われていました。今後拡張されるということになりまして、また工事に入るわけですが、また空港関連事業でも一部負担してくださるという話はないのでしょうか。

それと、7ページの「流域内の開発に伴う市街化が更に進展することにより」という点について、我々はB/Cがメッシュの精度を高めることによって減少していることが非常に気になることであるのですけれども、市街化がさらに進展していくことによって流域にたくさん人が住んでくださるというような見通しは、期待を込めて考えてよろしいですか。

●事業担当：まず1点目の今後の成田空港の拡張に伴って、さらに当該河川を空港関連事業でやってもらえるのかということにつきましては、今のところその予定はございません。しかしながら、説明の中でも申しましたように、空港関連、それから道路のインフラ等によりまして、今後流域周辺は市街化等が進んでいこうと考えております。そういう今後の見通しとかインフラの整備に当たっては、もう公的機関がやっていくということがございますので、我々はそれに備えるという意味で、選択と集中というところも考えながら、やはり空港関連事業が入らないからといっ

ておざなりにするというのではなくて、そういうことも踏まえて、通常のこれまででやってきている事業を進めていく必要があるのだろうと考えております。

それから、この市街化の何を根拠にそういうことをという話なのですけれども、流域の市街化率につきましては、流域を構成する市町村の都市計画や開発の予定がある程度市町村さんも将来の見込みで市街化という都市計画をしていくところがございます。我々はそれらの情報を極力入手し、精査して、流域がどれくらい今後市街化されるかというところを精査の上、開発に伴う流出量を算定しておりますので、お答えとしては、流域内の市町村による計画等の動向を捉えて計画しておりますというところになります。

○委員：ありがとうございます。我々にとっての心配は便益が減っていくことでありますので、増加が見込めるということで安心いたしました。今後また、きちんと河川の措置をすることによって土地の価値も高まると思いますので、そのような方向に県であるとか、この地域の市町村が御対応されるともっと良くなると思います。こちらの方向に方向づけするというのも重要なことだと思います。

○轟会長：ありがとうございます。私も 15 ページにある便益に計上されていないものに、先生に御指摘いただいた部分も含まれるだろう、資産価値も上がるだろう、資産価値が上がってさらに使いやすくなれば、さらに開発も進む可能性もあると思います。

それから、細かい話ですけど、この浸水区域の中の市街化が進むようになるかどうかかわからないのですけど、そういったものが、先ほどの損失の想定被害額の中に入っているのか、現状の資産だけをベースにしているのかということも気になります。もしそのところが市街化が進むようであれば、それもまた便益が上がるのかなと思っていたのですけれども、やっぱりこういう浸水区域は市街化が進む想定にはなっていないのですか。

●事業担当：現時点の評価といたしましては、最新の資産情報であって、将来の市街化は今の便益には加味されていない状態になっています。

○轟会長：そこはちょっと難しい。もう少し細かく見ないとわからないところもありますけど、その可能性もあるかなと思いながら聞いておりました。

そのほかいかがでしょうか。今、便益の計算が難しい部分があって、これは道路も同じなのですけれども、その他便益に計上されない部分についてもしっかりと我々は議論しなくてはいけなくて、私は先ほどから 1.0 を下回ったらどうするのですかと言っていますが、海外では 1.0 を下回っても、そのほかの計上されたものを見込んでゴーサインを出しているものも幾らでもありますので、そういう判断はしなければいけないのではないかなということは思っています。しかし、先ほどありましたけど、数字は結構ひとり歩きしますので、先ほどアドバイスをいただいたように、注意書き等を、前の 15 ページには書いてあるのですけれども、最後の結

論、対応方針のところにもあってもいいかなと思いついておりました。

大体よろしいでしょうか。では、御意見を多数いただいてきましたが、皆さんの感じとしては御異議がないということだと思います。

では、意見をまとめますが、河川事業一級河川利根川水系根木名川・派川根木名川・十日川について、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継続と決定いたします。

⑦社会資本整備総合交付金(河川事業) 二級河川海老川水系海老川・飯山満川(再評価)

〈事業担当(河川整備課)より事業内容を説明〉

○轟会長：では、本件について御審議願います。御意見、御質問ございますでしょうか。

○委員：少ししつこいですが、14ページの前回評価との比較というところで、今回はメッシュサイズの変更等あったのでしょうか。もしあったのであれば、それを前のものと合わせてきちんと記述すべきだと思います。一方で便益が増えているから、それは関係ないというのであれば、それもそれで問題かな。やはりメッシュサイズの変更があったというものをどこかに記載した上で議論しないといけないのかなと思います。

●事業担当：根木名川と同様に、メッシュサイズについては125mのメッシュで変更しております。ここの備考の欄に記載がございませんので、根木名川と同様に、これは記載をしておくべきと思います。

○轟会長：その上で、根木名川のように便益が減らないのは市街化が進んでいる地区だからという理解でよろしいですか。

●事業担当：はい。

○委員：事業期間を8年延長した理由の1つに、海老川調節池における用地買収その他に時間を要したためとありますけれども、現在、面積ベースで94%まで取得されたということですが、まだ用地取得に困難がある部分が残っているのか、もう山を越えたのか状況等を教えてください。

●事業担当：海老川調節池の取得面積94%というところですが、残る用地については、まだ山を越えたというところまではいっておりません。主な用地取得難航理由としては、予定地内のお持ちの土地を使って、それを賃貸借することで生業にしているというところがございますが、買収によりまして一時的には買収費用が所得として上がるのですけれども、継続的なものでないということもありまして、なかなか御理解いただけないということでもありますとか、今現在の売却ではなくて相続するときに契約をしたいという希望など、個人的な理由によりましてなかなか進

まないところがございます。

○委員：主に個別の事情で、特にまとまった共有地があるということではなく、個々の問題にこつこつ対応しているという感じでしょうか。

●事業担当：主なものは個別事案ということなのですが、共有地が1つあるということで、面積は小さいのでございますが、あくまで共有地ということで、皆さんの同意をいただくのに時間を要しているところがございます。

○轟会長：よろしいですか。そのほかいかがでしょうか。

ここは本当に船橋の真ん中ですよ。都心を流れる川で、さらに、都心にありながら桜並木があってすごくきれいなところですよ。ですから、そういった意味で環境が非常によいところで、市街化のニーズは非常に強いと思いますので、引き続きしっかりと整備を遅れないように、是非頑張ってくださいと思います。

それからまた、桜のときは本当に人が大勢訪れていますので、この調節池等も活用して何かイベントなどができれば面白いと思いながら聞いておりました。そういうことも地元の船橋市と是非協議をしていただければと思います。

それでは、便益も大きいですから、これは大丈夫かと思っておりますので、意見をまとめます。河川事業二級河川海老川水系海老川・飯山満川について、対応方針案のとおり継続ということで了承してよろしいでしょうか。

(異議なし)

○轟会長：では、御異議ございませんので、対応方針案のとおり継続と決定いたします。

⑧社会資本整備総合交付金（土地区画整理事業） 金田西地区（再評価）

〈事業担当（市街地整備課）より事業内容を説明〉

○轟会長：では、本件について御審議をお願いいたします。御質問、御意見ございますでしょうか。

○委員：少し細かい話で3点ほどあるのですが、1点目は、5ページの事業概要ですが、増額理由で建設労務費・資機材価格の上昇が見込まれています。全体的な話になるのですが、他の事業ではこういった項目が出てこなかったのですが、この区画整理事業だけこれが出てきたというのは何か特徴的なものが、例えば何か特定の工事の労務費が高いとか、特定の資機材価格の上昇が著しかったとか、そうした個別の要因があったのでしょうか。

2点目が、資金計画が63億円増加したというお話ですが、17ページの事業投資効果を見ると残事業の総費用がほとんど変わっていません。これは、私の理解が間違っているのかもしれないのですが、もう既に63億円は増えて残事業には影響がないということなのでしょうか。

3点目ですが、コスト縮減の話で2点目の道路線形の見直しというのがあるので

すが、これで移転補償費は縮減できました。ですが、逆にその道路線形が、例えば避けるためにカーブが増えたり交差点が増えたりして交通流の阻害とか交通安全への影響があって、別のところで費用になってしまうのかもしれないなと思ったのですが、そのあたりに影響がないということで移転補償費の縮減に入れたのみでいいのかということです。

- 事業担当：最初の建設コストの上昇ということでございますけれども、これは東日本大震災の影響とか、あるいは東京オリンピックを今後開催という中で、区画整理事業の工種に限っての話でございますけれども、労務単価と資機材単価が全体的に、ここ5年間でも2割ほど上昇という傾向がございました。個々別々にというよりは、全体の労務単価、資機材単価の上昇ということでございます。今後の上昇分も今回の事業計画の変更の63億円の中には見込んでおります。

それと、2点目の63億円プラスになったことの残事業の費用につきましては、全体の事業費自体が増えているということと、事業が進捗して残りの費用が少なくなっているということの差でこの数字になっているということでございます。

- 委員：この63億円というのは事業全体の総費用のほうで大きくかかわっていて、残事業はほとんど影響を受けていないという理解でよろしいのですか。

- 事業担当：63億円の増加分につきましては既に基準年度の本年度までに実施した分も含まれておりますので、実際、残事業でいうと35億円程度の上昇となっております、残事業が63億円上昇するということではないと考えています。

- 轟会長：明確に分けられないですかね。

- 事業担当：総便益が上がったのではなくて総費用ですよ。

- 轟会長：総費用です。残事業の総費用が前回評価と変わらないので。

- 事業担当：全体の事業費が上がった分と進捗してこなした分で相殺されて、これぐらいの上昇になっているということでございます。

それと、3点目の道路線形を見直したことによって、かえって安全対策等で費用が上がっているのではないかとということでございますけれども、家屋や工作物をよけるような、そこまでの大きな変更はしてございません。

- 委員：家屋や工作物を避けるための道路線形の見直しで移転補償費が縮減できたということですから、つまり、この中にある集落のところを残すような形で道路線形を見直したということではないかと解釈したのですけれども、一方で、事業計画の変更のところで、道路・下水道の設計の見直しで24億円増えているということが書いてあります。その辺りを実際どういう状況なのか教えていただけないでしょうか。

- 事業担当：今回、事業計画の変更の中で、一部、バスターミナルの周辺は、前のスクリーンにございますけれども、①のところで区画道路の新設、あるいはその隣で歩行者専用道路の新設という形で、バスターミナルが本格供用されたものですから、こ

こへの地区内からのアクセスを向上させるということで、この部分については純粋にプラスになっております。それと、事業を進めていく中で、概略設計だったものを詳細に調査、検討してきた中で、道路、あるいは公共下水道の設計の見直しということでの細かい増加が積み上がって、今回の工事費の増加というところに多少プラスされております。

それと、補償の関係ですけれども、やはりこれも概略で調査しておったのですけれども、詳細に現地の中を調査する中で、対象物件が増えていたり、あるいは補償の工法を見直しせざるを得ないといったことが詳細な調査、検討で明らかになった。こういった部分について、移転補償についても増額となっているということで、建設コストの上昇も含めて、全体としては 63 億円増額になっているということでございます。

- 委員：先ほどの話を蒸し返すかもしれないのですが、総事業費 251 億円というのは、17 ページの表でいうとどれに相当しているのですか。
- 事業担当：上の事業全体の総費用という欄がございまして、300.7 億円、ここに反映されております。これは単純に 63 億円プラスではないですけれども、土地区画整理事業の場合、関連する公共下水道事業がございまして、この分を含めると全体として約 100 億円、96.5 億円という増加になります。
- 委員：そうすると、5 ページに書いている 251 億円は、もともとプラス 63 億円だったものに、さらに 50 億円ぐらいプラスされているということですか。
- 事業担当：関連する公共下水道事業ということで、その分が 63 億円にプラスされてこの金額になっているということでございます。
- 委員：そうすると、5 ページの総事業費は、総だから全部かなという気がするのですが、さらに、まだそこに隠れているものがあるということですね。
- 事業担当：この 5 ページの総事業費の中にそれも含めて計算しております。
- 委員：17 ページの事業全体の総費用が 300.7 億円というのは 50 億円ぐらい差がありますよね。それは何ですかという質問なのですが。
- 事業担当：今申し上げましたように、土地区画整理事業費の増額分以外に、マニュアルでこのヘドニック法の計算で総事業費を算出するときには、土地区画整理事業に関連する公共下水道の費用も盛り込まなければいけないということになってございますので、この分があるということです。あと維持管理費はそれほど今回は増加になっていないのですけれども、やはり関連する公共下水道事業の増額がプラスになって、この金額になっています。
- 委員：そうすると、増加分は 96 億円ぐらいということですか。
- 事業担当：96.5 億円になっています。
- 委員：そういうことなのですね。残事業でいったらほぼ変わらないですよという意味

で、今年度までに既に100億円分ぐらいのプラス分を消化しているということですね。

●事業担当：そういうことでございます。

○委員：もう1つ、どういうふうに考えているのか教えていただきたいのですが、これは金田西地区ですね。東地区というのもあるのですよね。

●事業担当：都市再生機構が。

○委員：URがやっている事業ですね。私もあちらへ行ったことがありますけど、そちらがあるがゆえに西地区の効果が出にくいということはないのですか。あの辺りに降りたときに、結構すごいなと思っていたのですけれども、そちらの効果が西地区の千葉県さんがやられている事業にどういう影響を与えているのか。いいほうなのか悪いほうなのか。

●事業担当：2点考えられまして、1点は、そういった東地区の商業施設等ができることによって周辺の地価が上昇しています。便益を計算する場合には、周辺の地価というものが大きく影響してきますので、アウトレットなどができたことによってベースになる周辺地価が上がったものですから、今回、便益はその分上がっているという部分があります。

それと、やはりそういう施設ができますと住宅需要も出てきますし、金田西地区の今後の保留地の処分、土地の処分も、そういういい影響が働くと考えています。今、金田東地区のほうは、結構もう土地がなくて、金田西地区に土地を求めてくる事業者も多いものですから、それは金田東地区でのいろいろな商業施設の立地の効果によるのだろうと考えております。

○委員：便益の計算は、事業の効果での地価の増加分ですね。千葉県さんがやっている事業以外の影響で地価が変動しているという御説明されているのですけれども、それはどのように切り分けて考えるのですか。

●事業担当：純粋にこのヘッドニック法の計算では、まず今の地価をベースに、いろいろな地価関数を使って地価を計算し、便益として算出するという計算の仕組みになっておりまして、その基準となるベースの地価が、今、金田東地区の中で上がっています。近傍の地価公示を先ほどの便益の計算の基本としますので、その部分が上がっており、私どものほうの便益の計算上もプラスに働いているということでございます。客観的に金田西から見た場合です。

○轟会長：前回も議論があったのですが、ウィズ・ウィズアウトでやらないとおかしいので、今の御説明は、もしそうしているとなると、ウィズ・ウィズアウトではなくて事前事後の評価になって、さらにその周りの影響が入っているので、周りの影響が入った段階でのウィズアウトと今回の事業をやったウィズでの比較をしないと正確ではないと思うのです。そうなっていると思うのですが、どうですか。

●事業担当：そういう形でやっています。たまたま金田地区周辺が調整区域ですから、引っ張ってこられる基になる地価公示がないものですから、東地区から持ってきますけれども、今、会長がおっしゃった形で今回計算しております。

○轟会長：そうされていると思いますが、確認をいただければと思います。

それから、先ほどの下水道の件で、もしそうだとすると、先ほどもありましたけど、この費用の中に何が入っているか、やっぱりここに注釈を入れておかないと正確ではないと思います。確かにヘドニックのほうを見ると、「下水道整備の有無」と書いてあって、これがヘドニックのほうで入っているので費用にも加えるということのかなと思いますが、費用のほうもこの下水道が入っている、関連事業も入っているということですか。

●事業担当：それはもともと土地区画整理事業で関連公共下水道を2条2項というものでやる分は見込んでおりますけれども、それ以外の木更津市がやる事業の分を全体の事業の総費用ということで、木更津市の役割分担の関連する公共下水道事業を入れているということで、ちょっと複雑ですが、その辺りはわかりやすく資料を作りたいと思います。

○轟会長：注釈を入れておいてもらえればと思います。

○委員：実は私も便益の測り方のところを質問させていただこうと思っていたのですね。現在進行中の事業ですよ。もちろんウィズ・ウィズアウトで見えるのですけれども、将来的に発現するであろう便益を今の時点で想定しなければいけないわけですよ。将来的な便益の部分に関してはどのような数字を実際にお使いになっていますか、という質問をしようと思ったのです。こんなに良い、どうみても優良事業にしか見えないものなのに費用便益比率が1.1なのかと思ひまして、厳しいなというのが、まず第1の感想だったのです。ですので、将来推計について教えてください。もう1つはコメントですが、今まで事業投資効果という項目の中に含まれていない効果を、ほかの事業に関しては必ず皆さん入れていらっしゃるの、入れてはいいかがでしょうか。例えば、これが行われることによって人口増、ひいては税収増が見込めるとか、イメージアップがどこまで世の中にアピールするかわからないですけど、そのような便益項目に入れられないものに関して、何か書き加えたらいいかがでしょうか。

●事業担当：ヘドニック法の計算での便益というのは、先ほど申したように、事業がなされた場合となされなかった場合の、その地価の差で算出するという非常に単純な計算方法になっております。ですから、平成34年度以降、工事が概成しまして、50年間という評価期間がありますので、50年間は100%土地が使えるという前提の中で、公園から近くなるとか、あるいは前の道路が広がる、下水道が入る入らない、こういったところの地価関数を用いて地価を算出しておりますので、それはずっと

同じという形になっていきます。それ以外の地価の評価項目は、最寄り駅までの距離とか、そういったもので地価が決まってくるので、平成 34 年度工事概成以降はずっと年次ごとに便益になっていくということで、年々のそれを総和で便益という形になっています。もう本当に非常に単純なのです。

2 点目の御質問ですけれども、税金が増えたとかイメージアップというものは、定量的にここにはカウントされていないのですけれども、ただ、おっしゃられるように、これができることによって企業も進出しますし人も住むようになるということで、当然関連する税金は上がってまいりますし、今、金田東地区はまさにそういう状況でございます。雇用の創出という効果もでございます。将来的にこの地区だけではなくて県内全域に、房総半島全域に広域的な波及効果も一方ではある事業でございます。

○委員：余り大きく書かれると大風呂敷になりますから、言い出した者といたしましては非常に責任を感じてしまうところでございますので、ほどよくお願いしたいと思います。地価関数に関しては、そのような関数があるって入れるのだということはおわかりののですけれども、この地域に関連した形で係数を作らないといけないということですよ。それは個々の地域に関して、御担当課で計算されていると考えてよろしいですか。例えば東京のど真ん中の関数とこの地域と、もしくは北海道の原野での関数とは絶対違うはずであって、関数はそれぞれに推計されていると考えてよろしいでしょうか。

●事業担当：全くそのとおりでございます。これは幾つか地域が分類されていて、それぞれに係数が決まっているということでございます。三大都市圏と地方部と、地方部も DID 内と DID 外というふうに分けられていて、その地区に当てはめて計算しています。

○轟会長：大まかですけど、マニュアルで決まっている。本当は御指摘のように、そこでパラメーター、係数を推定したほうがいいと思うのですが、そこまではマニュアルで求めていない。決まっているのですね。

○委員：正直申し上げて、金田東があることによって、もともと地価が上がってしまっているとすれば、もしかすると、ここはむしろ効果は小さく出るかもしれないですね。

○轟会長：実は私もそう思います。小さく出ている可能性はあるなと思っています。

●事業担当：あとはバスターミナルを反映できていないので、バスターミナルは鉄道駅と同じぐらい乗降者数が 2,000 人いますので、そこを何とかマニュアルに反映できるように、今後研究していきたいと思っています。

○轟会長：私もそこは後ほど申し上げようと思ったのですが、鉄道駅がどこですかという質問をしようと思ったのです。理由を言うと、私はこのバスターミナルの計画

にちょっと携わって、木更津市の計画も、市の委員会もやっているのですが、木更津市はもう鉄道ではなくて高速バスがメインですね。高速バスのバス停の周辺から市街地が進んでいくという、逆に言うと駅の周辺は空いてきているという状況になっているのです。ですので、この関数の中に、ここに「最寄り駅までの所要時間」と書いてあるのですが、これはおそらく鉄道駅が入っていて、これがかなり効いていて、ここに反映されていないので、もっとバスターミナルということを中心に考えると、この便益は非常に大きくなるのではないかと考えております。これは計算してみないとわかりませんが、そんな感覚を持ちました。

●事業担当：ありがとうございます。

○轟会長：そのほかいかがでしょうか。私も感想を申し上げますと、係わっていることあるのですが、実は東地区の評価も私はURさんとか木更津市のものを使ったのですが、市街化のニーズが非常に高い。さらに、先ほどもありましたけど、これは相乗効果のほうが大きいとされていて、やはりここができるとますます先ほどの雇用もしやすくなるということで、ますます企業が張りついてくる。そして、雇用が進むというのは、この地区だけではなくて、木更津市や、あるいは袖ヶ浦市とか、その周辺から企業への雇用が増えますので、非常に大きいと思っています。人口の伸びも房総の千葉より西側の東京に近いほうは、先ほど前の案件で船橋が市街化の上位というのがありましたけど、あそこを見ると木更津だけがぼんと入っていたりするのです。房総の中で木更津だけが入っているというので、木更津はちょっと違うかな、本当に1.1ということはないのではないかと考えております。

少し感想も述べましたが、そういう意味でも、是非進めていただきたい。本当に早く進めていただければ、もっともっと効果が大きいのではないかなと考えております。

よろしいでしょうか、ほかは、大丈夫でしょうか。

それでは、御質問も含めていただいた意見をまとめます。土地区画整理事業金田西地区について、対応方針案のとおり継続とすることについて了承でよろしいでしょうか。

(異議なし)

○轟会長：では、異議なしとのことですので、対応方針案は継続と決定いたしました。

議事(2) 報告

○轟会長：次の議題で報告が残っております。報告に関して、今資料を配っていただいておりますけど、昨年11月に第1回の審議会で審議した連続立体交差事業の残事業の便益について報告があるということですので、所管課さんから説明をお願いいたします。

●事業担当：道路整備課でございます。第1回評価審議会におきまして継続として評価していただきました新京成連続立体交差事業につきまして、残事業の費用便益は14.0と御説明させていただいたところですが、残事業の便益の中に下り線高架切り替えした既発現便益が含まれていることが判明しましたので、再度精査しましたところ、14.0から6.4に減少する結果となりましたので、おわびの上、御報告させていただきます。

○轟会長：前回指摘をいただいて計算をし直していただいて、数値が変わったということなので、結論は6.4という数字ですので、14.0はちょっと大きいかなということで、これはきちっと精査をしていただいたということかと思いますが、この件に御質問、御意見ございますでしょうか。よろしいですか。大丈夫ですか。

では、これは前回の資料を訂正していただくということになりますかね。そういう訂正をするということで認めていただいてよろしいでしょうか。

(異議なし)

○轟会長：では、訂正をいただくということにいたします。報告ではありますが、前回の資料を訂正ということで、皆さんに御了承いただいたことといたします。

議事(3) その他

○轟会長：では、委員の皆様から全体を通じてでも結構ですが、何かあればと思います。テクニカルな議論になってしまいましたが、全体を通じて御発言いただければと思います。

○委員：先ほど木更津の金田西の区画整理を見ていて、確かに人口とかいろいろ増えるという話はあるのですが、千葉県内の取り合いではなくて、川崎とか神奈川から入居する人がいるのかなと思ったのですが、そのあたりが分かると面白いかなと思いました。

○轟会長：いかがですか、そのあたり何か。

●県土整備部次長：私の地元は木更津で、近くに住んでいます。土日は金田インターのところで、三井アウトレットから帰る車がいつも非常に渋滞して、それで連絡道はずっと渋滞しているような状況がありますし、年始は2時か3時ぐらいまで、ひどいときはアウトレットの降りるところのインターでずっと渋滞して、それがずっと湾岸まで行っていたというようなことがあります。そういう意味では、向こうから来ていただく方は多いかなと思います。高速バスではなくてチャーターしてくるバスを見ますと、県外のバスも結構あるということで、車のナンバーもそうですけど、そんな状況にあるというのが地元の間人としては見ている状況です。

○轟会長：住み替え住居も東京方面や神奈川方面から移っている人もたくさんいると聞いています。そのくらいアクアラインの影響は大きいと聞いています。

- 委員：先ほどこちらで話していた内容ではあるのですが、議事録に残る形でということで、投資費用の扱いに関して、収入を得た場合、もしくは補助金を得た場合に、その収入ないし補助金の取り扱いが鉄道事業と道路事業で明らかに違うというのが今日も確認されたところですよ。何とか一本化するか、もちろんマニュアルによって違うということなのであれば、明確に鉄道事業ではこうして、道路事業ではこうするというような宣言を行っていただくかというところで多少の整理をお願いしたいと思いました。
- 轟会長：ありがとうございます。私も気になっていて、実は先ほどの区画整理も、用地の処理がありますよね。保留地が収入になって、ああいうのをどうやって扱うのかなと思いつつながら、結構気になっているところがあるのですが、一度整理をしていただいて、今の御指摘のように、マニュアルから外れることはしにくいと思いますので、今回はこういうのを使いますというふうに宣言していただくといいかなという気がしていました。教えていただければと思っています。よろしくお願いします。そのほかいかがですか。
- 委員：最後の区画整理のところでも質問で触れたのですが、建設労務費・資機材価格の上昇が、先ほどの御説明ですと全般的に増加して単価が増えているというお話でしたが、それ以外の事業では、そういったものが項目として含まれていませんでした。全般的にということであれば、今後、費用として増えるリスクがあるということが何かしら明記されていたほうが安全というところと変ですけど、なぜ区画整理だけ考慮して、ほかは考慮しないのかというところの説明がしにくいのかなと思っています。
- 轟会長：ありがとうございます。私もそこは思って、何でここだけこんなに大きいのかなと思っていたので、おそらくほかのところも積算を変えたときに考慮されているのではないかと考えて、私は勝手に理解していたのですが、一部どこかにそういうことが書いてあって、それで項目出しはしていないのですけどね。やはりそこは全体を通して聞くと違和感を覚えますので、整合をとっていただければと思います。あわせて、ほかのところの書き方も、先ほどもありましたけど、便益に計上していない効果も特出ししてあると議論がしやすいかなと思って、これは書き方の問題ですけども、そういったところも統一いただけると我々は議論しやすいし、県民に対して説明もしやすいかなと思っています。ちょっと検討いただければと思います。よろしくお願いします。