

## 令和5年度第5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** 令和6年2月7日（水）午前9時から午前10時40分

**2 場 所** 千葉県庁南庁舎4階会議室

**3 出席者**

(1) 委員

(オンライン) 轟朝幸、二瓶康雄、渡部大輔、高橋岩仁、二村真理子、吉村晶子

(名簿順、敬称略)

(2) 県土整備部幹部職員

池口県土整備部長、小川都市整備局長、

岩永県土整備部次長、田村県土整備部次長、澤県土整備部次長

(3) 関係課

道路計画課、河川整備課、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3件について公開で審議することを確認）
- ・ 傍聴者の入室（傍聴者0名、報道関係者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 一般国道356号（道路事業）

東庄銚子バイパス

（事業担当（道路計画課）より事業内容を説明）

○ 会 長： それでは本事業についてご審議をお願いいたします。ご質問、ご意見等ございましたら、ご発言をお願いします。

○ 委 員： 今回、国道356号のミッシングリンクをつなぐということで、大変意義が大きい事業だと考えております。

質問としては、スライドの5ページに断面図が書かれているのですが、こちらで見ると、バイパスの新しい区間と、現道の拡幅の区間では、若干構造が違っておりますが、これは、どういった経緯でこのような形になったのか教えていただければと思います。

- 事業担当：5ページの下横断図についてです。バイパス区間につきましては、左側の築堤の部分が利根川の右岸の堤防でございまして、この堤防には、現在、堤防天端に自転車道がございまして、その自転車道の堤内地側、つまり、陸側の堤防に腹付け盛土をして、新たな道路を整備していくというところで、この道路はトラフィック機能を重視しているところもございまして、ここには歩道等の設置はせず、堤防天端を活用して走行性を確保し、実質アクセスコントロールされた道路を構築していくものでございます。

一方で、現道拡幅の部分については、利根川の無堤区間でして、順次、国の方で、国土強靱化対策として、点線で示している堤防の整備を進めています。

現道は利根川の河川区域内にある部分もありまして、路肩の幅や車道の幅も非常に狭いので、利根川の方に現道の拡幅をして、しっかりと幅員をとって走行性、安全性の確保を図り、利根かもめ大橋の取り付けの区間までを整備していくことを考えております。現況で、民地側の方には既に歩道がございまして、今回、その部分も含めて新たに歩道も構築していくところでございます。

- 委員：追加の質問ですが、バイパスが現道へと接続する箇所は平面での交差でしょうか、それとも立体での交差でしょうか。

- 事業担当：平面の交差で検討中です。

- 委員：わかりました。ありがとうございます。

- 会長：他にはご質問ございますでしょうか。

それでは私から、委員からもありましたとおり、今回ミッシングリンクの解消ということで効果が高いと思いますが、これまで整備してきたところで、事前評価、再評価を行ってきた中で、費用が増大したり、交通量が思ったほど伸びなかったりなどの課題の有無や、或いはそれ以上のコスト縮減や

交通量の発現など色々なまちづくりに関する効果の有無について、お聞かせいただければと思います。

- **事業担当**：はい。資料の3ページを開いていただければと思います。まず、今回の一体評価の対象は、篠原拡幅から銚子バイパスまでの区間でございます。一番左側にある佐原バイパスは平成14年に開通し、完全なバイパス区間ですが、こちらにつきましては、現道からバイパスに交通が転換しているといったところで、非常に、トラフィック機能が確保され、物流面においても非常に開通効果が高かったと認識しております。

篠原拡幅については、今順次4車線拡幅しておりますが、ようやく用地が整ってきたこともあり、本格的に整備に取り組んでいくところと聞いてございます。

その次の香取小見川バイパスについては、今年度新規着手したところもあり、今ちょうど現地の調査などに着手したところでございます。

次が小見川東庄バイパスについて、8.7キロのうちすでに4.7キロが開通しておりますが、まだ部分的な供用ということもあって、必ずしもバイパスに交通が転換してるとは言い難いですが、残る区間を今年度開通することによって、利根川大橋からの交通の転換が期待できると思っています。

そこから最後、委員からもお話のあったミッシングリンクの区間を繋げて、全部が一体的に整備されることによって、相当な交通の転換が期待されると考えております。

また、千葉から銚子にカーナビでセットすると、茨城県側を通るような、ルートの設定もされたこともあり、そういった経路だけではなく、佐原香取インターで降りて、銚子方面に行けるといったことも期待しております。

今、ちょうど小見川東庄バイパスの工事の利根川と黒部川の間に挟まれた部分の工事は、非常に技術的な難易度が高かったのですが、それも乗り越えて整備したところで、今回の事業区間も、河川の占用物などの調整を図りながら、整備していくことを考えてございます。事業費等についてもそういった内容も踏まえて精査し、検討したところでございます。

- **会長**：開通したところには、効果が発現し、事業費についても、これまでの実績を勘案した内容ということですね。ありがとうございました。

他にはご質問ございますでしょうか。

○委員：環境に与える影響として、人と自然の触れ合い活動の場について、影響なしということですが、どのような調査をされ、この結果を出したのか、もう少し教えていただけるとありがたいです。

●事業担当：いわゆる環境アセスメント等に準じた調査ということで、現地調査を実施しております。希少な動植物についても先ほど申し上げた内容ですが、貝類はミズゴマツボ 1 個体、植物はアサマスゲ 1 個体が確認されました。

工事の実施によってその生息環境の一部が改変されるということが想定される中、移動能力も高くないということから、影響が想定されたところ です。

また、人と自然の触れ合い活動の場については、現在は利根川堤防を使って、堤内地側へ降りている状況ですが、そういったアクセスは当然のことながら確保していくよう考えてございます。特にバイパス区間の方で、そういった河川の利用であるとか高水敷を使って、記念日のイベントや、施設がある状況なので、そういうところの人の動線は当然確保していくことを考えてございます。

○委員：はい。ありがとうございます。引き続き、モニタリング等していただければと思います。

○会長：自然豊かなところですので、ぜひ共生をよろしく願います。

他にはございますでしょうか。

はい。意見をまとめたいと思います。国道 3 5 6 号東庄銚子バイパスについて、皆さんからご意見、ご質問等いただきましたが、特に反対意見等ございませんでしたので、対応方針案のとおり、新規事業の着手について了承としてよろしいでしょうか。ご異議ございませんか。

(異議なし)

はい。ではご異議ございませんので、本件は、対応方針案のとおり、新規事業着手ということで決定いたします。

## ② 東京湾北部地区（高潮対策事業）

### 二級河川高瀬川水系高瀬川外 2 河川

(事業担当(河川整備課)より事業内容を説明)

○会 長：はい、ありがとうございました。それでは審議に移ります。ご意見ご質問  
ございますでしょうか。

○委 員：はい。ご説明どうもありがとうございました。

高潮対策は大変重要なことですので、しっかりと推進していただければと  
思っております。

質問は、今回、排水機場については2つ設置するということですが、ポンプ能力  
が10倍ぐらい違うような状態になっています。12ページの想定浸水区域を  
見ますと、東側も大きいのですが、西側もかなりあるにもかかわらず高瀬川の方  
については、排水機場がないという計画です。これはどのような事情か  
教えていただけますでしょうか。

●事業担当：はい。河川整備課でございます。

先ほどの委員からのご質問ですが、まず高瀬川、谷津川の上流には谷津干潟が  
ございます。

この谷津干潟は、もともとは海域だった箇所が周囲の埋め立てによって  
取り残された水域でして、法河川ではありませんが、内陸に降った雨が排水と  
なりまして、習志野と船橋の両方から一旦この谷津干潟に流れ込み、そこから  
高瀬川、谷津川を通じて東京湾に排水されます。

この過程で、谷津干潟のボリュームというものが非常に大きな効果を  
発揮しまして、一旦、排水が谷津干潟の中に溜まることで貯留効果が見込めるため、  
菊田川程の規模で排水しなくても良いということになります。

一方、菊田川は流路しかありませんので、流れ込んだ排水を直接排水機場により  
東京湾に入れてあげなければいけないのですが、これが大きな違いでして、  
排水機場の規模が大きく異なる理由です。

以上でございます。

○委 員：はい、わかりました。谷津干潟がかなり大きな役割を果たしているとい  
うことで、理解いたしました。

先ほどの道路事業にも共通しますが、環境モニタリングの説明の中でも、  
しっかり対応していただけるとのことでしたが、非常に重要なことだと思  
いますので、そちらの方もよろしく願います。

●事業担当：はい。

○会 長：他にございますでしょうか。

○委 員：はい。ご説明ありがとうございました。

今回の新伊勢湾台風級外力に対応するだけの能力を持たせるという計画は、気候変動の影響もありますし、今後災害が激甚化していくであろうという想定がある中、非常に大事だと思います。

まず、第1点目の質問としまして、今回の事業は令和6年から30年までの長期にわたるということですが、少し長過ぎはしないかと思いました。それは、実際に行わなければいけない作業量が多いということなのか、それとも全体200億円という事業規模が大きくて、やはり少しずつ進めなければいけないということなのか、この事業期間の長さに関してご説明をいただければと思います。

第2点目としまして、先ほどの930hPaレベルの外力への対応ということですが、おそらく県内全域で見ると他にも対策が必要なところがあるのではないかと思います。そのような県内全域で、どのようなところで対策が必要かという確認はもうされているか。もしくは今回のような、非常に大型の高潮に対する対策というのは、もう既に他のケースで行われているといったことがあれば、教えていただきたいと思えます。

質問は以上でございます。

●事業担当：はい。河川整備課でございます。

まず、930hPaの外力についての質問ですが、東京湾沿岸の浦安から千葉までの間で、今現在の海岸保全基本計画で対象としている伊勢湾台風クラスの高潮に対しては、防潮堤や防護用の水門は、ほぼ埋め立て造成と合わせて整備をされている状況です。

今画面で共有させていただいております図の紫色のラインについては、高潮から守る海岸保全ラインとして防潮堤が仕込まれていて、場合によっては道路面の高さで高さ確保していたり、堤防があったりする状況になっております。

こういったことで浦安から千葉までの間を見ますと、東京湾北部地区のこの高瀬・谷津・菊田の3つの河川が高さ不足であるほか、県庁の脇を通ります都川で一部高さが足らなかつたり未着手といったところがございますが、これ以外のところは今の海岸保全基本計画の高さが確保できています。

そういったことで、この東京湾北部地区で着工していく必要があるということで今回新規事業化をしています。

ただ、気候変動の要素や災害の激甚化などもございますので、この新規事業化のタイミングに合わせて、これから改定が予定されている海岸保全基本計画と整合をとりながら、無理のない範囲でその分を取り込んで計画を立て、新伊勢湾台風級外力に対する、整合を図っていくものです。

また、事業期間が非常に長いとのご指摘ですが、令和6年度から令和30年度で、通常の新規事業にはあまりないぐらい非常に期間が長いわけですが、一応、この令和30年度までフルで期間を使うというつもりはなく、今現在の目論見としましては、船橋よりの高瀬川から、谷津川、菊田川の順番で事業を展開していこうと考えております。

まず、高瀬川のところは水門しかないので、非常に規模が小さいということでここから着手していきながら、同時並行的に谷津川・菊田川の方の詳細設計も行うつもりです。高瀬川・谷津川を整備しつつ、最後一番排水機場の規模も大きい菊田川を整備するというで規模感の大きいものへ順次上げていきながら、五月雨式に事業を展開していければと考えております。

そこら辺を無理なく事業費とのバランスで組んでいくと、最長だと30年度ということですが、我々としてはなるべく前倒しながら、工期を短縮できるように最大限努力していきたいと考えております。

ただ、今無理のない範囲で工程を引くと、これぐらいの期間になるということで、事業費というよりは順次展開していくマンパワーなども加味した上で、工程を引いた結果でございます。

以上です。

○委員：担当課がなかなか声を上げにくいと思いますので、こちらの会からぜひマンパワーと財政の両方とも備えて、進められるようにしていただきたいと考えます。

以上です。

●事業担当：ありがとうございます。

○会長：はい。ありがとうございます。

確かにご指摘のとおり期間は長いですね。B/Cが高いので、逆に言うと被害が

大きいのかなと感じますから、ぜひ検討いただければと思います。  
よろしくをお願いします。

その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では、環境や期間の問題に配慮をいただきながらではありますが、高潮対策事業  
東京湾北部地区（二級河川高瀬川水系高瀬川外2河川）について、対応方針案の  
とおりの新規事業の着手について了承としてよろしいでしょうか。

ご異議ありましたら、ご発言ください。

（異議なし）

ご異議ございませんので、本審議会の意見は対応方針案のとおり、新規事業着手  
ということで決定いたします。

どうもありがとうございました。

●事業担当：ありがとうございました。

### ③ 地すべり防止区域 増間（地すべり事業）

○会 長：はい。ありがとうございました。それでは審議に移ります。ご意見ご質問等  
ございますでしょうか。

私から1点だけ気になったのが、17ページの人身被害のところ、直接被害の  
人命損傷による被害よりも、その人命損傷による精神的被害の方が大きいとい  
うことですが、この計算の仕方や数字が出てくる内訳について、簡単に結構です  
ので教えていただければと思います。

●事業担当：まず、今回の計算の説明ですが、直接被害については、逸失利益とい  
うことで、直接その被害を受ける方が将来的に得られた利益、つまり稼がれる金額を基  
に計上しているものになります。

一方で、精神的被害については、実際に被害を受ける方以外の精神的打撃を、  
決められた数字のもと、計上するものになり、間接被害が高いという内訳に  
なっております。

○会 長：マニュアル通りにされているとは思いますが、実際に被害を受ける方は、  
今示していただいている17人で、そんなに多くはないですが、その周辺、  
或いはこの地区以外の方の不安も入っているということでしょうか。

●事業担当：今回試算に使わせていただいているのは、この17人という数字で  
ございますが、マニュアル上、精神的被害額については、1人当たり2.26億を  
計上するよう決められておりますので、どうしても費用規模は大きくなって  
しまっております。

○会 長：この人身被害者数の17人に2.26億円を掛けるということでしょうか。

●事業担当：はい。この数字を参考に計上するよう決められております。

○会 長：わかりました。直接的な被害よりも間接的な被害が大きいというのが、  
少し違和感が あったので、確認だけさせていただきました。マニュアル通りで  
あれば問題ございません。ありがとうございます。

その他いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

今回の年始にあった地震でもかなりの地滑りがあって、あのような大きな地震が  
あれば完全に防ぐことは難しいですが、可能な限り人命や災害時の交通途絶と  
いったものを防げればと思っています。

その他よろしいでしょうか。

では、特にございませんので、本事業について意見をまとめていきます。  
地すべり事業、地すべり防止区域増間についてです。ご異議等の大きな意見  
ありませんでしたので、対応方針案のとおり新規事業の着手について了承として  
よろしいでしょうか。

(異議なし)

ご異議ありませんので、本審議会の意見は対応方針案のとおり、新規事業着手と  
いうことで決定いたしました。

●事業担当：ありがとうございました。

○会 長：以上で、議事(1)を終了いたします。

## ■議事(2) その他

○会 長：次に、議事(2)その他について、事務局から何かございますか。

●事務局：事務局でございます。特にございません。

○会 長：委員の皆様からは、何かございますか。

(意見なし)

長時間にわたり、議事進行に御協力いただき、ありがとうございました。

以上で、本日の議事は全て終了しましたので、事務局に進行をお返しいたします。