

令和２年度第４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３年３月８日（月）午前１０時００分から午前１１時０６分

２ 場 所 千葉県庁中庁舎４階会議室

３ 出 席 者

（１）委 員

（来 庁）なし

（オンライン）轟朝幸、二瓶泰雄、渡部大輔、藤井さやか、阿部伸太、

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、保坂都市整備局長、

小高県土整備部次長、渡邊県土整備部次長

（３）関係課

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２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国道道路改築事業（道路事業）

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）

○轟会長：ありがとうございました。それでは本事業についてご審議願います。ご質問ご意見等ございましたら挙手願います。

○委員：ご説明ありがとうございました。大変よくわかりました。まず6ページですけれども、交通事故の状況ということで成田山裏門入口交差点の千葉県平均の約1.1倍という事故率に驚くところですが何か特別な要因でもあるのですか。もちろん今度新しいところが整備されれば改善されるというのもよくわかるのですが、現状がいいとは思えないので、できればここに関してご説明いただければと思います。これが1点目です。

あと2つあります。9ページです。今回の算定結果でございますけれども、計画交通量が前よりも振りが大きくなっていますが、これに関して何か不確定要因であるとか、そのようなものがあるかどうか教えてください。

すいません3点目です。13ページ目の今の成田空港とのアクセスの話でございますけれども、物流効率化というところでは、これが一義的にということであると思っておりますけれども、いわゆる首都圏空港の中で羽田空港との間も、空港間競争というのが激しくなるのではないかと思います。そのような中でこの道路ができますと、外環とのアクセス、つまり東京とのアクセス、関東近県とのアクセスが密になるということで、便益には含まれないけれども、必ず効果があるはずであると思われました。また今、バスが随分、東京まで行く場合に、大回りしているようなのでこの道路ができますと、かなりの時短になるのではないかと思います。今の3点目に関しましては、便益の算定に含まれない効果というのはもう少し大きいのではないかと思いますのでコメントをいたしました。以上です。

●事業担当：まず1点目、6ページの土屋交差点から成田山裏門入口交差点までの特徴でございますけれども、現況の国道408号につきましては4車線の道路でございます。図面の右側の成田国際文化会館側から走ってきた車については片側2車線で走ってきまして、土屋交差点で第1通行帯、一番左側のレーンですが、これが左折レーンになります。第2通行帯につきましては直進、さらに右折レーンが追加し土屋交差点から北側へ向かうところで車線数が1車線に変更するので、一般的な交差点に比べまして少し交差点形状が複雑であるという特徴がございます。

また交通量が多いところでございまして、この土屋交差点を起点として非常に交通が集中したり、交通混雑が発生するということがございまして、死傷事故率が高くなっていると考えております。

続きまして9ページ目の計画交通量の差でございますけれども、これにつきまし

ては基礎データとなっているデータの違いによるものと認識しておりまして、前回評価時は平成１７年度の道路交通センサスに基づく基礎データを使って令和１２年の計画交通量を算定しております。今回は平成２２年度の道路交通センサスを使って、同じく令和１２年度の計画交通量を算定したものでございますけれども、若干基礎データの違いによりまして、地域間の移動ＯＤが若干違っているということ等があって、若干の違いがあると考えております。大きな違いはないという認識です。

３点目でございますけれども先生おっしゃるように、便益の算定にに含まれないような効果というものが、北千葉道路についてはたくさんあると思っておりますので、引き続き早期整備に向けて取り組んでいきたいと考えております。以上です。

○轟会長：事故について私も気になりました。まだ供用まで１０年近くありますので、対策を十分講じるようお願いしたいと思います。

○委員：先ほども指摘があった交通事故に関して、今後道路を延長するにあたって、新たな接続部で事故が増えるといった影響があるのか、特に６ページにある地図の成田空港側で接続される道路の交差点における事故対策など、関係する計画等ありましたら教えてください。

●事業担当：北千葉道につきましては基本的に主要な道路とは立体交差する構造にしておりまして、北千葉道路本線を走る車につきましては、平面交差点をなるべく少なくしているという形になります。

また今ご指摘のありました、既存の国道２９５号との接続部になりますけれども、ここにつきましては、立体交差の形で既存の国道２９５号に接続するという形を目指して整理しておりまして、主要な交通が立体交差することによって交通流の定量化が図られ交通事故の減少に繋がっていくと考えております。

○委員：ありがとうございます。先ほどもお話ありましたが、北千葉道路が全線開通すると大型車も含めてかなり交通量が著しく増加すると考えておりますので、既存の道路との接続交差点に関して、説明があったような対応していただけることが重要と思いました。以上です。

○委員：非常に重要な道路だと思いますので、ぜひ開通まで業務を進めていただきたいのですが、この道路は平成１９年度に着手した時から令和１２年の予定でしたでしょうか。ぜひともこれ開通して繋げていただきたいので全体のペース感について教

えてください。

●事業担当：この事業を事業化した平成19年度時点での供用目標としましては、平成25年度供用するということで事業を進めてまいりました。平成19年度に事業着手した後、用地交渉、用地買収等進めてきたところでございますけれども、用地の取得等に時間がかかったこと、あとこの道路に並行する鉄道と近接した状況で仕事をしなければならないということなどがあり非常に時間がかかっているという状況でございます。

用地につきましては99パーセントということで概ね確保されておりますので、引き続き残りの用地取得を進めるとともに、工事等も含めまして早期整備を目指してまいりたいと考えております。

○轟会長：そうですね、ほぼ用地取得が終わっておりますので、工事についても遅延のないようお願いしたいと思います。

それでは皆さんからのご意見がだいたい揃いましたので、道路事業、一般国道464号北千葉道路二期について、意見をまとめたいと思います。対応方針案のとおり事業を継続についてを了承することよろしいでしょうか。ご異議がある方いらっしゃいますでしょうか。

(異議なし)

○轟会長：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継続ということに決定いたしました。

②公共街路整備事業（連続立体交差事業）

新京成線（再評価）

（事業担当（道路整備課）より事業内容を説明）

○轟会長：ありがとうございました。それでは本案件についてご審議願います。ご質問、ご意見等ございましたら挙手をお願いいたします。

○委員：2点程あります。いま事業のご説明を受けていて、何となく終わったかのようなイメージも受けるのですが、令和6年までの事業であるということで、どこが残ってるのかを教えてくださいませんか、という質問が1点目です。

それから2点目ですけれども、効果に含まれない便益ということで、2点ほど挙がっていたと思いますが、プラスとしまして、これ全体にかかってくることですけ

ど、通過時間の不確実性の減少というのが大きいのだと思います。要は早く通れるかもしれないし、遅くなるかもしれない。今回は通過時間の平均値で、比較されていると思いますが、平均値であるということは本当に最悪の場合、もっと時間がかかってしまうこともあるわけで、不確実性の減少、または旅行時間の信頼性向上など、何かどこかに書かれてもよろしいのではないかと思った次第です。これはコメントです。以上です。

- 事業担当：ご説明いたします。３ページをご覧ください。現在の状況としましては、先生の仰るとおり令和元年１２月に全線高架化しまして、電車については高架運用を開始されております。今回の事業の進め方として、もともとの現在線を電車が走っていたわけですが、この場所に高架橋をつくって高架させていくというのが今回の事業でございます。この場所を使うにあたりまして、隣に土地を借りまして、新たな線路をつくってそこに列車を一度移動します。移動させて更地にした後、高架橋をつくります。高架橋ができたならその運行を開始します。今の状況としては運行を開始しているというこの状況でございます。現在行っているのは、借地していた仮線の土地をレールが敷いてあった状態から、元の状態に戻していくという工事です。また工事の施工ヤードとして使っていた土地などについても、元の状態に戻すという工事を行っておりまして、そういったものを全部やり遂げるとなると令和６年度までかかってくるということです。併せて関連工事として、側道の整備も進めておりまして、そういった関連工事を含めてやっていくと、令和６年度ということになります。

もう１点として、通過時間の不確実性のお話いただきましたけれども、確かに先生の仰るように踏切というと、止まってしまうのかと止まってしまうのかという不確実がございます。そういった効果について、なかなか計算上示すことができませんが、踏切除却に関しては便益の算定に含まれてないものとして非常に高い効果があると思っております。そういったコメントをしていくという、非常に良いアドバイスをいただけたと思っております。ありがとうございます。

- 委員：この事業も非常に重要な事業だと思いますので、ぜひ進めていただきたいですし、必要な費用は、十分に確保して進めていただきたいのですが、この事業は前回、事業費に大幅増額があったと思います。スライドの４ページ目の括弧内全体事業費、前回４９５億円から５２８億円となっていますけれども、前回評価時に３５

0 億円から 4 9 5 億円に一度増やしているところだと思います。説明いただいた理由はそれぞれ個別にお聞きすると、重要なことだとは思いますが、前回評価の時に見込めなかったものなのかという意味でもう少しご説明いただけるとありがたいです。

- 事業担当：確かに先生の仰るように前回評価の時にも事業費の増加をさせていただいております。今回増額となっているものの一つとして、高架橋の附属施設とした点検台につきましては、昨年 6 月に国から鉄道事業者宛てに周知されたものを踏まえて、新たに必要になったものでございまして、これは前回評価時以降に発生した事案によるものということです。また鉄道営業線との近接に関連する事業費につきましては前回評価時でも、既に高架橋工事を行っていたのですが、駅舎まわりの工事はちょうど始めたばかりでここまで事業費が増加するというのが当時は見込みきれなかったというところがございます。また補償費の関係の増額につきましては、令和元年 1 2 月以降に仮線の復旧等を始めておりまして、これにつきましても前回の事業費には含まれておりません。これも前回評価時に想定できればよかったのですが、復旧にあたり地権者との協議によって新たに発生したものでございます。ご指摘のとおり、前回見込めていなかったのはおかしいのではないかとということかもしれませんが、その後発生してきた種々の事情によってですね、今回また事業費を増額せざるを得ないという状況になっていることについて、今後反省していきたいと思っておりますし、しっかり見込んでいけるよう努めてまいります。

- 轟会長：私も若干気になっております。ぜひ今後に活かすためにも、途中で増額となっているのは、評価をしていく上ではあまりいいことではありませんので、今後この点活かしていただければと思います。

少し関連しますが増額になる部分について、こんなにかかるのかという工事内容な気が若干してしまいます。さらに近年の技術革新から言えば、果たして本当に震災の時のためだけに、こういう施設がいるのかなと思ってしまいます。遠隔でセンサーが出てきたり、ドローンみたいなものもありますし、もっとコストを下げられるのではないかなと思うようなものが結構あります。駅舎の工事の増額に関しても、見張り員だとか、そんなのセンサーでいけるものですし、本当にこんなに増額が必要なのかというところが気にはなっております。協議の上で必要、或いは国の指針でこうなっているのかもしれませんが、ぜひそういったことも今後ご検討いただ

ればと思います。コメントです。

○委員：今の意見と似ているのですが5ページの災害用の橋脚の点検台についてですが、関東地方整備局からの手引きがベースになっているということですので、今回の工事だけではなくて既存の高架橋にもこういったものを設置していかないといけないという理解でよろしいのでしょうか。もしこの通知がこの事業の後に出了たのであれば、鉄道会社が負担すべきものなのではないかと考えたので質問させていただきました。

●事業担当：これは鉄道事業者あてに出されているものなので、おそらくとしか言いようがないですけれども、他の高架橋についてもこういった点検台を設置しなければいけなくなっていると考えております。この通知がもう少し後であればということですが、この通知が出了た後にこの費用について、どのように負担するのかということについても国と相談させていただいております。今行っている最中の事業につきましては、事業の中で設置するとご指導いただいていることから、今回この連続立体交差事業の中で費用を負担しております。

○委員：今後、鉄道関係の事業では、今回のこの対応に関する事業費増が見込まれる可能性が高いと、他の案件に関しても、ということよろしいでしょうか。

●事業担当：そのとおりです。

○委員：はい、わかりました。こういった安全対策は重要だと思うのですが、先ほど会長が仰ったように、手引きに従うのは大事ですが費用縮減に対しても、対応していただけて進めていただければと考えております。

○轟会長：それでは皆さんの意見が出揃いましたので審議の結論をまとめていきたいと思えます。連続立体交差事業、新京成線について、対応方針案のとおり事業の継続を了承することとしてよろしいでしょうか。

(異議なし)

○轟会長：異議なしということですので、本審議会の意見は対応方針案のとおり継続ということに決定いたしました。どうもありがとうございました。

本日の議事(1)については2件ですので終了となります。

議事(2) その他

○轟会長：では、議事(2)その他について、事務局からございますでしょうか。

●事務局：事務局からは特にございません。

○轟会長：ありがとうございます。では委員の皆様から何かございますでしょうか。本審議会は今年度最後ということですが、今日のことで全体を含めて何かございますでしょうか。社会情勢がいろいろ変わっていく、大きな変革期に来ておりますので何かありますか。よろしいでしょうか。

では私から。今少し申し上げましたが、やはりこのコロナでこの審議会自体もリモートということで進めさせていただきました。このようにいろいろ難しい対応、新しいニューノーマルと言われるような対応が必要になってきておりますので、事業の進捗においても、例えば用地買収等なかなか出向いて直接お話することがしづらかったり、コミュニケーションが取りづらかったりということもあろうかと思います。その他当時でもいろいろご苦労されていることと思います。

あとは先ほど言いましたけど社会情勢変わっておりますので、将来どうなるかということですね。まちのあり方も変わる可能性がありますし、人々の価値観が変わる中で、将来を見据えた評価ですがこういうことのあり方も少し見直さなければいけないのではないかと少し感じているところです。

だから難しいところではありますが、この機会に少しこの評価のあり方と、将来の見せ方、こういったところも念頭において評価を進めていただければと思います。

それでは少し私から最後のコメントを申し上げましたが、他によろしいでしょうか。

では議事進行にご協力いただきましてありがとうございました。以上で本日の議事はすべて終了しました。