

千葉市監査委員告示第3号

地方自治法(昭和22年法律第67号)第252条の37第5項の規定により包括外部監査人から監査の結果に関する報告の提出がありましたので、同法第252条の38第3項の規定により別冊のとおり公表します。

平成20年3月28日

千葉市監査委員	古川 光一
同	大島 有紀子
同	上村井 真知子
同	石井 茂隆

千 葉 市

(平 成 1 9 年 度)

包 括 外 部 監 査 の 結 果 報 告 書

千 葉 市 包 括 外 部 監 査 人

公 認 会 計 士 今 井 靖 容

平成19年度千葉市包括外部監査

**市街地整備事業等に係る
財務事務の執行について**

目 次

監査テーマ：市街地整備事業等に係る 財務事務の執行について

第1．監査の概要.....	1
1．監査の種類.....	1
2．選定した特定の事件.....	1
3．特定の事件を選定した理由.....	1
4．監査対象期間.....	1
5．監査対象機関.....	1
6．監査の視点と方法.....	1
(1) 監査の視点.....	1
(2) 監査の方法.....	2
7．監査の実施期間.....	2
8．外部監査人及び補助者.....	2
9．利害関係.....	2
第2．監査対象の概要.....	3
1．市街地開発事業とは.....	3
2．市街地開発における千葉市の全体像.....	3
(1) 千葉市の概要.....	3
(2) 千葉市の人口増加に伴う市街地開発の必要性.....	4
3．千葉市における再整備事業の概要.....	5
(1) 千葉駅西口再開発事業（西口再開発事務所）.....	5
(2) 都市計画道路千葉港黒砂台線の整備（西口再開発事務所）.....	5
(3) 千葉中央第六地区第一種市街地再開発事業（まちづくり推進課）.....	7
(4) 蘇我特定地区整備事業（臨海地域再整備課・公園建設課他）.....	8
4．千葉市における再整備事業の推移.....	12
(1) 千葉駅西口再開発事業（西口再開発事務所）.....	12
(2) 都市計画道路千葉港黒砂台線の整備（西口再開発事務所）.....	13
(3) 千葉中央第六地区第一種市街地再開発事業（まちづくり推進課）.....	15
(4) 蘇我特定地区整備事業（臨海地域再整備課・公園建設課他）.....	18
第3．監査の結果.....	20
1．千葉駅西口再開発事業・都市計画道路千葉港黒砂台線の整備.....	20
(1) 未買収用地について検討すべきもの.....	20
(2) 再開発事業のための代替地を早期に処分すべきもの.....	22
(3) 道路計画の事前評価について検討すべきもの.....	23
2．千葉中央第六地区第一種市街地再開発事業.....	25
(1) 市街地再開発事業の事前評価について検討すべきもの.....	25
3．蘇我特定地区整備事業.....	29
(1) 蘇我駅西口シェルター・トイレ設置工事の工事内容（現場視察）の検討.....	29
(2) 街路事業における工事変更理由の記録徴取について検討すべきもの.....	30
(3) 再開発事業に係わる用地買収手続きについて検討を要すべきもの.....	31
(4) 公園の費用効果分析結果について検討すべきもの.....	34
4．市街地再開発に関連してのまとめ.....	37

報告書中における合計数値等の表示は、端数処理の関係から合計数値等とその内訳の合計が一致しない場合がある。

包括外部監査の結果

第 1 . 監査の概要

1 . 監査の種類

地方自治法第 252 条の 37 第 1 項に基づく包括外部監査

2 . 選定した特定の事件

千葉市が行う市街地整備事業等に係る財務事務の執行について監査対象として選定した。

3 . 特定の事件を選定した理由

千葉市において、「千葉駅西口地区第二種市街地再開発事業」、「千葉中央第六地区第一種市街地再開発事業」等、市街地整備事業は千葉市第 2 次 5 か年計画（平成 18～22 年度）においても、重要度の高いものと考えられる。市街地整備事業は一般的に多額の資金を必要とする場合が多く、市の財政に及ぼす影響が少なくない。そのため市は、その公共性・公益性に配慮しつつ最大限の効率性・経済性を求めて事業を行うことが要求される。このような、要求に対応して適切に事業の推進がなされているか等について監査することが必要と考えた。

4 . 監査対象期間

平成 18 年度

ただし、必要がある場合は、平成 19 年度に拡大及び過年度に遡及する。

5 . 監査対象機関

都市局都市部、建築部、公園緑地部

6 . 監査の視点と方法

(1) 監査の視点

千葉駅西口再開発事業（西口再開発事務所）

ア．用地買収は適切に行われたのか。

イ．事業費は適切に執行されているか。

ウ．平成 18 年度末の権利者の権利関係は適切に管理されているか。

都市計画道路千葉港黒砂台線の整備（西口再開発事務所）

ア．用地買収は適切に行われたのか。

イ．未買収地の買収予定はどうか。

ウ．道路の計画は適切な評価に基づいているか。

エ．再開発の準備組合の休止と今後の見通しはどうか。

千葉中央第六地区第一種市街地再開発事業（まちづくり推進課）

- ア．組合員としての権利変換は適切に行われたのか。
- イ．許認可者として全体事業費の形式審査を実施しているか。
- ウ．再開発補助金は適切に執行されているか。

蘇我特定地区整備事業（臨海地域再整備課・公園建設課他）

- ア．上下水道整備事業は適切に行われたのか。
- イ．既存工場施設の除却の計画は適切か。
- ウ．千葉市の負担額は適切か。
- エ．用地に関する取引は適切か。
- オ．施設費に関する取引は適切か。

(2) 監査の方法

この監査の実施にあたっては、市街地整備事業等に係る財務事務の監査の他に、経済性・効率性・有効性の観点を加味し、関係諸帳簿及び証拠書類との照合ならびに必要な監査手続を実施した。

7. 監査の実施期間

平成 19 年 7 月 19 日から平成 20 年 3 月 27 日まで

8. 外部監査人及び補助者

外部監査人	公認会計士	今 井 靖 容
補 助 者	公認会計士	庄 司 末 光、澤 田 勲、
		田 中 昌 夫、狩 野 茂 行
	会 計 士 補	米 田 恵 美、宮 井 康 行

9. 利害関係

包括外部監査の対象とした事件について、地方自治法第 252 条の 29 に規定する利害関係はない。

第 2 . 監査対象の概要

1 . 市街地開発事業とは

都市というものは人類文化の産物であり、より快適な人生・生活を実現するために創られたものである。人間社会が創りだした空間であると言える。

都市は自然発生的に形成・発展するものではなく、絶えずその時代の文化的・経済的あるいは政治的機能に応じて快適な空間が形成・維持されねばならない。このため、このような空間を創りあげるためには都市計画が必要になる。

都市は極めて多くの人々の生活の場であるとともに経済活動の場でもあるので、その具体的な将来像を一概にまとめることは非常に困難である。そのため、都市計画も多くの人々の意見を集約しながら作り上げられていく。その際の法的裏づけとして都市計画法(昭和 43 年法律第 100 号)が制定され、都市づくりにおける事業の推進と規制が行われている。

都市計画法第 1 条では、「都市の健全な発展と秩序ある整備を図り、もって国土の均衡ある発展と公共の福祉の増進に寄与する」という目的を掲げている。

都市計画法第 2 条では、「都市計画は、農林漁業との健全な調和を図りつつ、健康で文化的な都市生活及び機能的な都市活動を確保すべきこと、並びにこのためには適正な制限のもとに土地の合理的な利用が図られるべきことを基本理念として定めるものとする」と規定している。これは、都市は生活の場であるとともに経済活動の場でもあり、かつ健康で文化的なものでなければいけない、そのためには土地の利用について適正な制限が必要で、土地の合理的利用が図られないといけないということを明らかにしている。

都市計画は、街の歴史・街の地理的条件・現在の街の産業状況などを考慮して決められるものであるため、それぞれの街が各自の計画を策定することが望ましいと言える。これは地方自治の代表的な仕事と言える。そこで、都市計画法第 15 条で基本的には「都市計画は都道府県及び市町村が定める」と規定している。

市街地開発事業には(1)土地区画整理事業、(2)新住宅市街地開発事業、(3)工業団地造成事業、(4)市街地再開発事業、(5)新都市基盤整備事業、(6)住宅街区整備事業、(7)防災街区整備事業、の 7 事業がある。

2 . 市街地開発における千葉市の全体像

(1) 千葉市の概要

千葉市は千葉県の県庁所在地として、また千葉県最大の街として首都機能の一翼を担い、県庁をはじめ国・県等の公共・公益施設が数多く立地しているほか、製造業や商業をはじめとする事業所も県内最大規模の集積を誇り、行政・経済等の中心として県勢を牽引する役割を担っている。また、千葉市は 1992 年(平成 4 年)4 月 1 日に全国 12 番目の政令指定都市となり 6 つの行政区を設置した。

このように千葉市は、千葉県の要の位置を占める都市として、行政・経済両面においてさらなる発展が望まれる。

(2) 千葉市の人口増加に伴う市街地開発の必要性

我が国の総人口は平成 16 年をピークに以後、長期の減少過程に入るものと見込まれている。

しかし、千葉県はもとより東京圏の総人口は今後も増加を続け、平成 20 年代後半のピークまでは減少傾向は訪れないと見込まれる。

(表 1) 千葉市の人口の動向

(単位：人)

区 分	H12 年	H17 年	H22 年	5 年間の伸び率	
				H12～17 年	H17～22 年
中 央 区	170,911	184,636	194,000	8.0%	5.1%
花見川区	179,892	181,711	184,000	1.0%	1.3%
稲 毛 区	147,672	149,714	151,000	1.4%	0.9%
若 葉 区	151,351	149,901	148,000	-1.0%	-1.3%
緑 区	101,829	112,850	125,000	10.8%	10.8%
美 浜 区	135,509	145,541	153,000	7.4%	5.1%
合 計	887,164	924,353	955,000	4.2%	3.3%

(注) 平成 12 年、17 年は国勢調査、22 年は予測値に基づく数値である。

(図 1) 区別の人口の推移

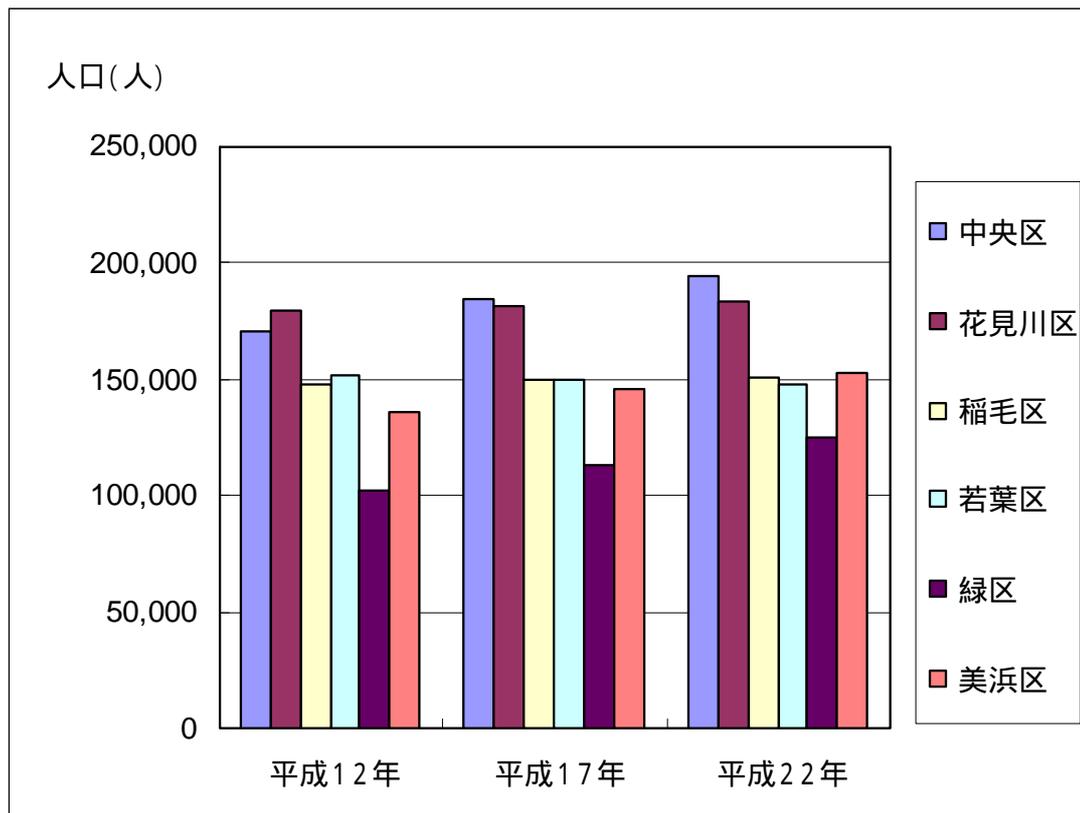


表1及び図1のグラフ(グラフの縦棒の一番左が中央区)から示されるとおり、千葉市の中で人口が最も多い地区が中央区であり、人口の伸び率も高い水準にある。

その一方で中央区の商業地の地価を概観すると平成3年を境に下落が続いている。

このような人口増加が見込まれる一方で、商業地域は沈滞化している状況の中では、更なる経済発展及び都市景観の整備のためには、限りある土地を有効に使い市街地環境の整備を推進する必要がある。

そのため、千葉市では既成市街地の都市基盤の整備・再生・再構築を図っている。

3. 千葉市における再整備事業の概要

(1) 千葉駅西口再開発事業(西口再開発事務所)

千葉都心は、千葉県の県都として政治・経済の中心として更なる活性化を図るべく、人々が集まる回遊性向上及び賑わいのため千葉駅西口地区再開発事業により駅前広場及び道路などの公共施設や施設建築物を整備する。また、併せて西口自由通路の整備を推進する。

千葉駅西口地区は千葉市の都心の一翼を担う地域として、更に臨海地区への玄関口としての位置にある。

このため、駅前広場等の公共施設と共に、施設建築敷地及び施設建築物を整備し、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図り、市民あるいは市外や県外から訪れる人々に親しまれる街づくりの形成を図る。

施行地区	中央区新千葉1丁目及び2丁目の各一部
施行面積	約1.9ha
事業費	約717億円
施行期間	平成2年度～平成21年度

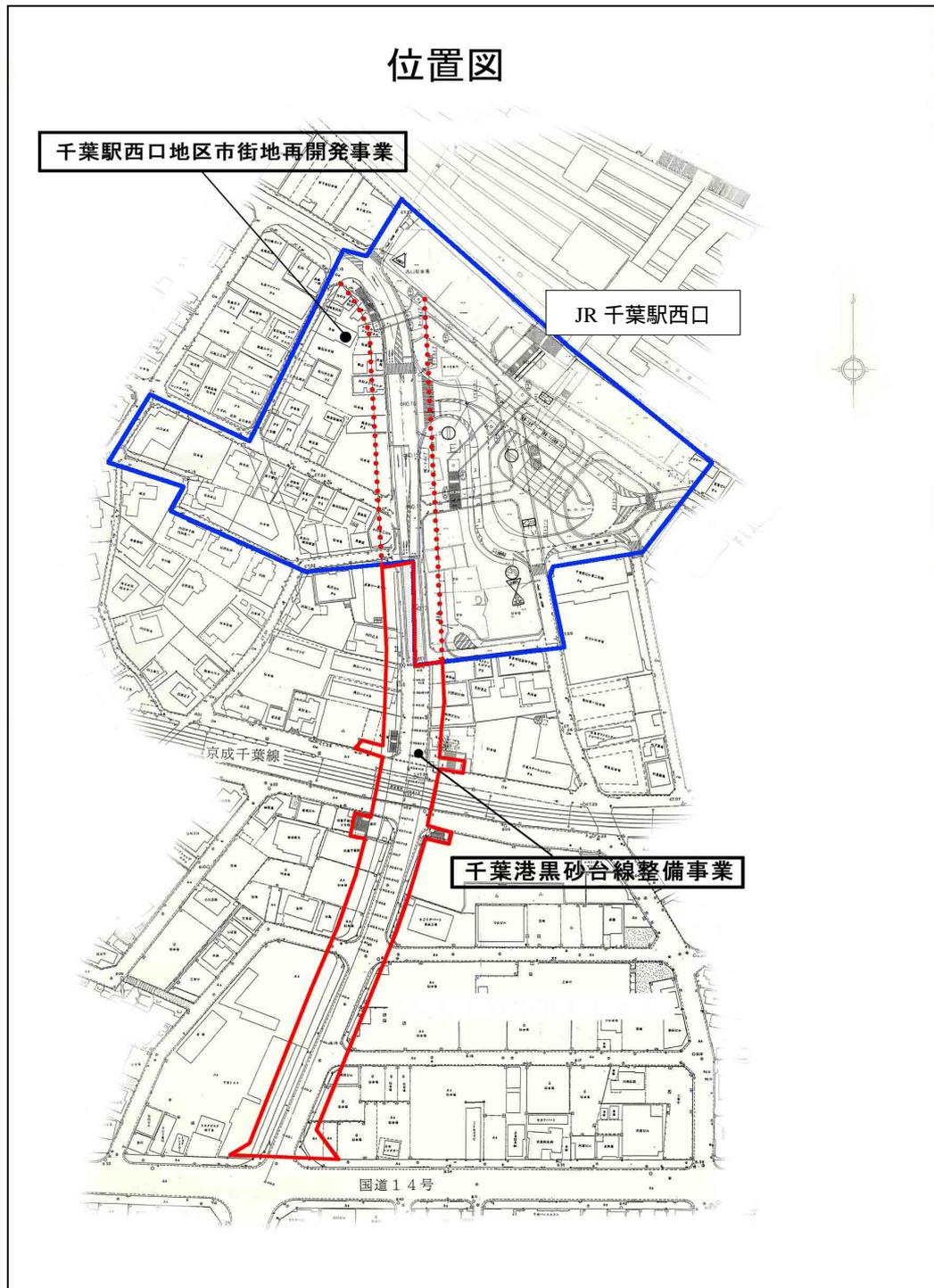
(2) 都市計画道路千葉港黒砂台線の整備(西口再開発事務所)

千葉港黒砂台線街路整備事業は、千葉駅西口交通広場と、市役所周辺の臨海部を結ぶ重要な道路であるとともに、臨港公園プロムナードとしても位置付けられている。

京成電鉄千葉線との立体交差を図り駅前線として相応しい道路の整備をする。

事業概要	延長 約250m、幅員 22m
事業費	約183億円
施行期間	平成元年度～平成21年度

(图2) 千葉駅西口地区、千葉港黒砂台線位置图



(3) 千葉中央第六地区第一種市街地再開発事業（まちづくり推進課）

千葉中央第六地区周辺地域は千葉県庁につながり、裁判所・千葉県関係の諸団体・企業などが並び、千葉県行政の中核を形成している地域である。だが、このように官庁街としての色彩が強いこと、及び中央3丁目のセントラルプラザの閉店等により商況は低迷していると言える。

そこで、千葉中央第六地区第一種市街地再開発事業により、都市機能の更新による賑わいの創出と災害地に強い市街地の形成を図る。

再開発事業により、千葉中央第六地区は官庁街と商店街を結ぶ都市機能の要衝かつ業務・商業の中心としての発展が期待されている。

施行者名称 千葉中央第六地区市街地再開発組合

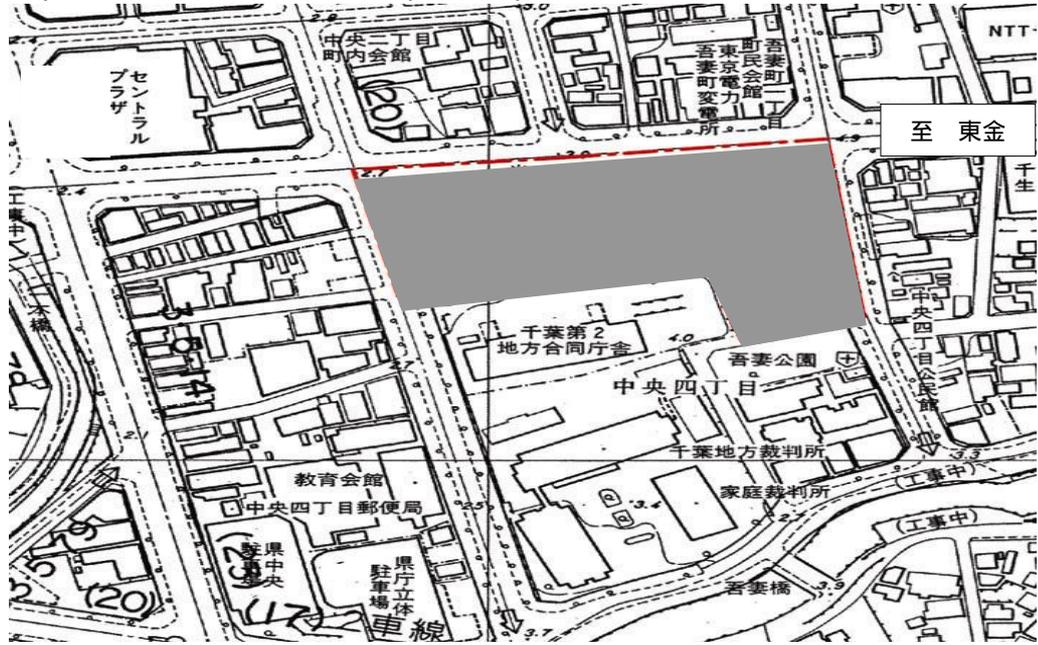
施行場所 中央区中央4丁目5番地他

施行期間 平成17年度～平成19年度

(表2) 事業概要

街区	街区1	街区2	
敷地	敷地1	敷地2-1	敷地2-2
敷地面積	6,614m ²	746m ²	508m ²
用途	公益施設、商業・業務施設、駐車場	寺院	公共大型バス駐車場
建築面積	5,239m ²	356m ²	
建ぺい率	80%	48%	
延床面積	50,755m ²	527m ²	
容積率	614%	71%	
主要構造	S造、SRC造	RC造	
建物階数	地下1階、地上15階	地上3階	

(図3) 千葉中央第六地区位置図(着手前)



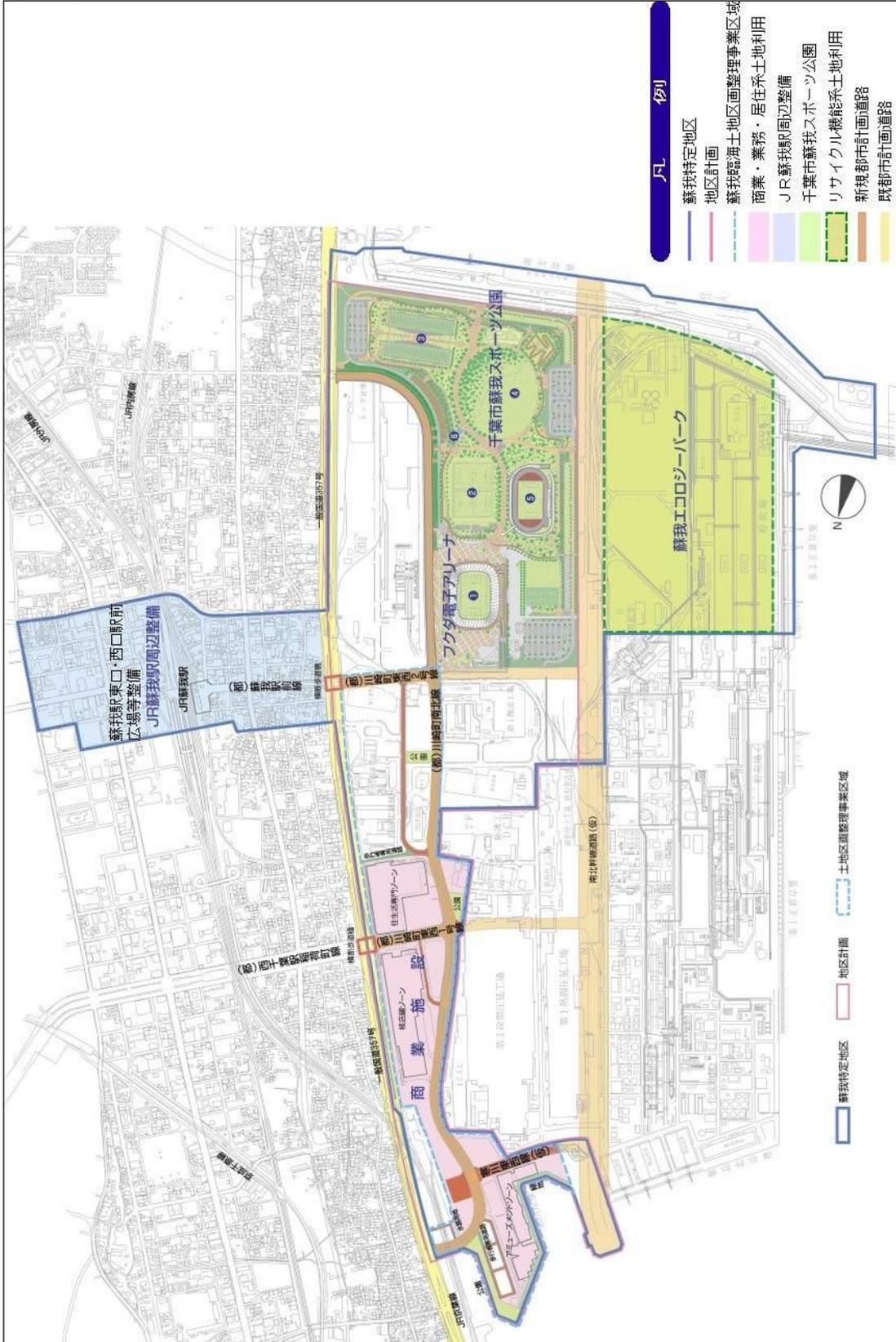
(4) 蘇我特定地区整備事業(臨海地域再整備課・公園建設課他)

蘇我副都心は、京葉線、内房線、外房線の結節点である蘇我駅周辺部と臨海部との連携を図り、都市基盤施設の整備を進めるとともに、商業・業務や新産業などの都市機能の導入・育成を促進し、市街地の再構築を進めている。

蘇我特定地区整備事業のうち蘇我臨海部では、都市再生総合整備事業・土地区画整理事業(面積38.5ha、事業費約118億円)・街路事業(延長1,010m、事業費約52億円)・都市公園事業(面積46ha、事業費約350億円)・千葉市蘇我球技場(事業費約81億円)の整備が実施されている。また、蘇我エコロジーパーク構想により循環型社会の形成を目指している。

蘇我臨海部の事業は、JFEスチール株式会社(旧川崎製鉄、以下JFE)千葉工場跡地の遊休地を活用した土地利用の再編を図る事業で、JFEの自主開発行為を含めた概算総事業費は1,256億円であり、これを千葉市462億円、国県364億円、JFE430億円を負担することを想定した事業である。

(図4) 蘇我特定地区



都市再生総合整備事業

蘇我特定地区の各種都市機能の集積を促進するため、先行的な都市基盤施設等の整備として、既存工場施設の除却、横断歩道橋の設置、上下水道整備等を実施する。

蘇我駅周辺整備

蘇我副都心の玄関口として、また来訪者の増加に対応するため、JR 蘇我駅周辺のまちづくりの指針となる整備計画を策定し、まちづくりを推進する。

第一段階として、西口の駅前広場の一部拡張、東西を結ぶ自由通路の改修等を実施する。

土地区画整理事業

蘇我副都心の拠点形成の先導的なエリアとして、工場跡地の活力と賑わいのある商業・業務等への土地利用転換の実現を目指し、土地基盤施設の整備を図り、良好な市街地を形成する。

施 行 者	独立行政法人 都市再生機構
施行面積	約 38.5ha
事業費	約 118 億円
事業期間	平成 14 年度～平成 23 年度（精算期間 5 年を含む）

街路事業

蘇我臨海部地区内の骨格をなす道路として、また、千葉市蘇我スポーツ公園へのアプローチ道路として整備する。

施 行 者	独立行政法人 都市再生機構（直接施行）
幅 員 等	幅員 28m、延長 1,010m
事業費	約 52 億円
事業期間	平成 13 年度～平成 19 年度

都市公園事業

ア．千葉市蘇我スポーツ公園

千葉市におけるスポーツ振興の拠点、市民の多様化するレクリエーション需要に対応する公園、及び防災拠点となる機能を併せ備えた公園を整備する。

蘇我球技場（下記、イ参照）・多目的広場・テニスコート・円形広場・陸上競技場・ジョギング・サイクリングコース等を整備する。

施 行 者	独立行政法人 都市再生機構（直接施行）
面 積	約 46ha
事 業	用 地 費 約 230 億円
	<u>施設整備費 約 120 億円</u>
	<u>合 計 約 350 億円</u>

なお、上記事業費には蘇我球技場分は含まない

事業期間	平成 14 年度～平成 23 年度（予定）
------	-----------------------

イ．千葉市蘇我球技場

千葉市蘇我スポーツ公園の中核施設となる市民球技場として、また、プロサッカーチーム「ジェフユナイテッド千葉」のホームスタジアムとして整備された。

施 行 者 千葉市（都市再生機構へ工事委託）

座 席 数 約 18,500 席

事 業 費 約 81 億円

オ ー プ ン 平成 17 年 10 月

蘇我エコロジーパーク構想

循環型社会の形成を目指し、民間主導によるリサイクル施設等環境関連産業の整備・集積を促進する「資源循環・エネルギーゾーン」と研究開発機能や環境学習機能などを想定したエコタウンセンター（仮称）を整備し、循環型機能の形成に向けた諸機能を導入する「環境フロンティアゾーン」を配置し、21 世紀の都市型環境拠点づくりを進める。

敷 地 面 積 約 40ha

整備目標期間 平成 14 年度～平成 28 年度（3 期に分けて段階的整備）

商業施設

事業者名称 ネクスス、イトーヨーカ堂、島忠

敷 地 面 積 約 14ha

建物延床面積 約 15 万㎡

事 業 費 約 120 億円

オ ー プ ン 平成 17 年 4 月

（写真 1）スポーツ公園対象地区



4. 千葉市における再整備事業の推移

(1) 千葉駅西口再開発事業（西口再開発事務所）

事業の経緯

昭和 54 年度	国鉄千葉駅西口地区周辺市街地整備計画・作成
昭和 63 年 2 月	千葉駅西口地区第二種市街地再開発事業都市計画決定
平成 2 年 5 月	千葉駅西口地区第二種市街地再開発事業計画認可
6 月	千葉駅西口地区第二種市街地再開発事業計画決定公示
平成 8 年 3 月	千葉駅西口地区第二種市街地再開発事業計画変更決定公示 (事業期間・資金計画・建築計画)
平成 15 年 3 月	千葉駅西口地区第二種市街地再開発事業計画変更決定公示 (事業期間・資金計画)
平成 17 年 11 月	千葉駅西口地区第二種市街地再開発事業・事業協力者決定
平成 19 年 5 月	千葉駅西口地区第二種市街地再開発事業計画変更決定公示 (資金計画)

事業の遅延理由

千葉駅西口再開発事業は千葉市が施行者となっている。評価額での用地取得が原則となり、用地取得交渉が難航し長期化している。

- ・ 認可当初は土地所有者・借家権者の多くが、施設建築物への入居を希望していた。
- ・ その後のバブルの崩壊と共に転出意向に変わり、用地買収が増えたことから作業に時間を要した。
- ・ 社会、経済情勢の変化による事業環境の悪化により、施設建築物の保留床処分先が不透明であることから、事業の進捗に遅延が生じ、管理処分（権利変換）計画認可に至らなかった。

今後の見通し

用地買収を進めると共に、民間活力を導入する特定施設建築物制度の活用を図りながら事業を推進する。

事業内容の変更と事業費の状況比較表

(表3) 千葉駅西口再開発事業の事業費等の推移

(単位：百万円)

計画 科目	事業計画 決定	当初 比率	第1回事業 計画変更	当初 比率	第2回事業 計画変更	当初 比率	第3回事業 計画変更	当初 比率
財 源 内 訳								
国 費	14,343	100%	8,746	61%	9,525	66%	9,986	70%
県 費	3,180	100%	930	29%	930	29%	930	29%
市 債	1,862	100%	30,587	1643%	21,342	1146%	19,384	1040%
市 費	12,455	100%	14,320	115%	26,767	215%	27,647	222%
保留床処分金	18,197	100%	40,852	224%	22,513	124%	13,717	75%
合 計	50,037	100%	95,435	191%	81,077	162%	71,664	143%
事 業 費								
公共施設工事費	1,771	100%	5,513	311%	4,008	226%	1,943	110%
建築施設工事費	28,074	100%	26,771	95%	21,059	75%	12,744	45%
付帯工事費	18	100%	215	1194%	215	1194%	460	2556%
用地費及び補償費	18,497	100%	48,764	253%	44,647	241%	45,078	244%
営繕費	228	100%	171	76%	53	23%	53	23%
管理処分諸費	1,357	100%	2,395	176%	2,249	166%	2,293	169%
事務費	92	100%	48	52%	166	180%	163	177%
借入金起債利子			11,558	100%	8,680	75%	8,930	77%
合 計	50,037	100%	95,435	191%	81,077	162%	71,664	143%

(2) 都市計画道路千葉港黒砂台線の整備（西口再開発事務所）

事業の経緯

昭和 63 年 1 月	都市計画変更 (道路幅員 海側 12m 山側 11m・ 2m)
平成 元年 10 月	千葉都市計画道路事業計画認可 (延長 250m 幅員 22m)
平成 6 年 3 月	千葉都市計画道路事業計画認可変更 第 1 回 (期間)
平成 10 年 3 月	千葉都市計画道路事業計画認可変更 第 2 回 (期間)
平成 11 年 11 月	千葉都市計画道路事業計画認可変更 第 3 回 (道路縦断勾配と期間)
平成 14 年 3 月	千葉都市計画道路事業計画認可変更 第 4 回 (道路縦断勾配と期間)
平成 16 年 3 月	千葉都市計画道路事業計画認可変更 第 5 回 (期間)
平成 18 年 3 月	千葉都市計画道路事業計画認可変更 第 6 回 (期間)

事業費の状況

(表4) 都市計画道路千葉港黒砂台線の事業費等の推移

(単位：百万円)

科目	事業計画 決定	当初 比率	～18年度末 事業費	当初 比率	19年度以降 事業費	当初 比率
財 源 内 訳						
国 費	5,085	100%	2,529	50%	2,556	50%
県 費	0		0		0	
市 債	8,966	100%	8,092	90%	874	10%
市 費	4,269	100%	3,978	93%	291	7%
合 計	18,320	100%	14,599	80%	3,721	20%
事 業 費						
用地費	11,848	100%	10,317	87%	1,531	13%
物件移転補償費	2,135	100%	1,702	80%	433	20%
本工事費	3,107	100%	1,900	61%	1,207	39%
付帯工事費	944	100%	408	43%	536	57%
測量試験費	218	100%	215	99%	3	1%
事務費	68	100%	57	84%	11	16%
合 計	18,320	100%	14,599	80%	3,721	20%

事業の遅延理由

- 沿道権利者が、当該路線の整備時期に併せ組合による再開発を計画し、準備組合を設立した。また、京成千葉線との立体交差になるため、現況道路の切り下げが生じるが、準備組合の区域内は、道路計画高に合わせた宅地計画高（宅盤を切り下げる計画）とした。
- いわゆるバブル崩壊や経済状況等により、現在は準備組合の活動が休止しており、組合再開発の目処が立たないため宅盤切り下げ計画も断念した。
- この結果、計画道路と宅地高に高低差が生じ、直接計画道路に接続できないため、宅盤と同じ高さに側道を計画するため、この計画の同意に時間を要している。
- 沿道権利者（1名）については、移転補償面で乖離が生じていることから時間を要している。

今後の見通し

京成電鉄千葉線の海側については、工事が概成（約165m）したので歩行者の利便性を図るため、京成線高架線下の歩道の一部を供用開始（平成17年5月）しているが、京成千葉線山側については、沿道権利者との合意形成を図りつつも土地収用委員会の活用を視野に入れながら完成を目指す。

(3) 千葉中央第六地区第一種市街地再開発事業（まちづくり推進課）

事業の経緯

平成 7 年10月	千葉中央第六地区市街地再開発準備組合設立
平成 15 年 8月	都市計画決定
10月	特定業務代行者選定（大成建設・清水建設共同企業体）
12月	千葉中央第六地区市街地再開発組合設立・事業認可
平成 16 年11月	権利変換計画認可
平成 17 年 4月	施設建築物建設工事着工
平成 19 年 7月	施設建築物建設工事竣工
10月	施設建築物グランドオープン

組合事業の最終収支の状況

（表5）組合事業費清算予定額（単位：百万円）

支 出		収 入	
項 目	金 額	項 目	金 額
調査設計計画費	970 (467)	補 助 金	5,811
土地整備費	1,166 (670)	千葉市	1,444
補 償 費	2,070 (616)	国	4,367
工 事 費	16,497 (4,058)	保留床処分金	15,436
営 繕 費	0 (0)	そ の 他	363
借入金利子	192 (0)	/	
事 務 費	582 (0)		
権利床清算金	133 (0)		
合 計	21,610 (5,811)	合 計	21,610

（注） 支出欄の（ ）は、補助金交付額である。

「きぼーる」オープンに伴う現状

当該再開発事業で建設した施設建築物「きぼーる」は、民間施設が平成 19 年 9 月 1 日にプレオープンし、公共公益施設は、平成 19 年 10 月 20 日に 4 施設、平成 19 年 10 月 22 日に 1 施設がオープンし、全館グランドオープンしている。

千葉市の公共施設の概要と計画時の年間見込利用数と実績は以下の表のようになっている。

市民による各種施設の有効利用が期待される。

(表6) 公共施設の概要

施設名	総面積	フロア面積	利用料金
科学館 プラネタリウム	19,909 m ²	8,343 m ²	大人 500円 高校生 300円 小・中学生 100円
子ども交流館	6,880 m ²	2,889 m ²	
子育て支援館	1,556 m ²	656 m ²	
ビジネス支援センター	6,354 m ²	2,706 m ²	会議室 12,700 ~ 23,700 円/日 商談室 3,600 ~ 4,200 円/日 その他、多様な貸室がある。
中央保健福祉センター	8,435 m ²	3,616 m ²	

(注1) 上記表中の「フロア面積」の数値は、公有財産台帳を参考とした。

(注2) プラネタリウムの座席数は、200席となっている。

(注3) 科学館・プラネタリウムの利用料金は、セット券・年間パスポートがある。

(表7) 利用数の計画とオープン以降の実績

施設	入場者数		稼働日数(日)		1日平均入場者数(人)	
	年間見込	実績	年間見込	実績	年間見込	実績
科学館	220,000	57,236	341	60	645	954
プラネタリウム	80,000	40,608	341	60	235	677
子ども交流館	118,000	22,856	310	52	381	440
子育て支援館	37,000	14,246	308	52	120	274
ビジネス支援センター	110,000	12,121	300	61	367	199
中央保健福祉センター	110,000	15,651	293	51	375	307
計	675,000	162,718	308	52	2,192	3,129

(注) 実績欄の数値は、オープン2か月後の入場者数である。

(写真2) きぼーる



(4) 蘇我特定地区整備事業（臨海地域再整備課・公園建設課他）

事業の経緯

平成 8 年 5 月	千葉市が「蘇我臨海部開発整備基本構想」を公表
平成 11 年 8 月	建設大臣が「千葉市臨海部地域（約 1,040ha）」を都市・居住環境整備重点地域に指定
平成 12 年 3 月	千葉市総合ビジョンを策定し、蘇我副都心の育成・整備を位置付ける
4 月	ガス化溶融施設稼動
6 月	建設省・千葉市が「千葉市臨海部地域」都市・居住環境整備基本計画を公表
11 月	千葉市が「蘇我特定地区（約 227ha）」を指定
平成 13 年 10 月	千葉市が「蘇我特定地区」整備計画を公表
平成 14 年 2 月	土地区画整理、街路、公園、再開発地区計画の都市計画決定告示
3 月	街路事業の事業承認（都市公団の直接施行）
9 月	千葉県西・中央地域におけるエコタウンプランの変更承認
10 月	都市再生特別措置法に基づき「千葉蘇我臨海部地域（約 110ha）」が都市再生緊急特別地域の二次指定を受ける
11 月	土地区画整理、再開発地区計画の都市計画決定告示
12 月	公共下水道区域の都市計画変更決定告示
平成 15 年 1 月	土地区画整理事業の事業認可
2 月	総合スポーツ公園の事業承認（一部）
3 月	Jリーグがジェフユナイテッドの千葉市へのホームタウン広域化を承認
5 月	千葉市が「蘇我エコロジーパーク構想」を公表
6 月	市民球技場（仮称）の事業認可
7 月	都市再生緊急整備地域の区域変更 （港湾区域の拡大約 110ha・16ha）
8 月	メタン発酵ガス化施設稼動
平成 17 年 3 月	「JR 蘇我駅周辺地区」整備計画公表
4 月	「蘇我臨海部地区」まちびらき、商業施設（ハーバーシティ蘇我）オープン
10 月	「フクダ電子アリーナ」オープン
平成 18 年 3 月	蘇我エコロジーパーク構想のためのルールを策定
平成 19 年 3 月	土地区画整理事業の換地処分公告

事業内容の変更と事業費の状況比較表

(表8) 蘇我臨海土地区画整理事業の事業費等の推移

(単位：千円)

事 項		変更年度		第1回事業計画変更	
		当初事業計画 平成15年1月23日	比率	平成18年11月30日	比率
収 入					
国庫補助金		3,511,700	100%	2,922,465	83%
市 費		3,036,300	100%	2,472,165	81%
保留地処分金		7,360,000	100%	6,376,500	87%
その他(電線共同溝負担金)		22,000	100%	14,964	68%
合 計		13,930,000	100%	11,786,094	85%
支 出					
公共施設 整備費	道路築造費	2,405,000	100%	2,574,364	107%
	公園整備費	76,000	100%	72,000	95%
	小 計	2,481,000	100%	2,646,364	107%
移転移設 補償費	移転移設補償費	4,623,000	100%	3,101,648	67%
	その他	177,000	100%	152,763	86%
	小 計	4,800,000	100%	3,254,411	68%
法第2条 第2項該当 事業費	上水道整備費	224,000	100%	331,455	148%
	下水道整備費(雨水)	595,000	100%	478,201	80%
	下水道整備費(汚水)	183,000	100%	128,527	70%
	その他(電気等工作物)	90,000	100%	63,983	71%
	小 計	1,092,000	100%	1,002,166	92%
宅地整備費	整地費	2,484,000	100%	2,285,971	92%
	小 計	2,484,000	100%	2,285,971	92%
調査設計費	調査設計費	855,000	100%	1,353,615	158%
	小 計	855,000	100%	1,353,615	158%
その他工事	仮設工事費	558,000	100%	153,635	28%
	その他	257,000	100%	94,000	37%
	小 計	815,000	100%	247,635	30%
その他	事務費	1,392,000	100%	936,126	67%
	利 子	11,000	100%	59,806	544%
	小 計	1,403,000	100%	995,932	71%
合 計		13,930,000	100%	11,786,094	85%

第3. 監査の結果

1. 千葉駅西口再開発事業・都市計画道路千葉港黒砂台線の整備

(1) 未買収用地について検討すべきもの

【概要】

千葉駅西口地区の再開発にあたり、用地取得を行っている。

ここで、千葉市は、用地取得困難な地権者との対応について平成16年度から千葉県収用委員会事務局と協議を行っている。

千葉駅西口再開発では以下の5件、合計497百万円が未買収地となっており、うち2件は平成20年3月までに契約予定である。

(表9) 千葉駅西口の未買収地

(単位：百万円)

	未買収地	区分	買収予定価格	内容
	中央区新千葉1丁目 76.82 m ²	地権者	41	底地権と借地権の割合について、地権者と借地権者との間で難航しているため。
	中央区新千葉2丁目 467.21 m ²	地権者	258	遺産分割協議が整わないため。
	中央区新千葉2丁目 75.7 m ²	地権者	25	高齢者で、千葉市の事業遂行に対し協力的でないため。
	中央区新千葉1丁目 244.3 m ²	地権者	153	平成20年3月契約予定
	中央区新千葉2丁目 62.04 m ²	地権者	20	平成20年3月契約予定

千葉港黒砂台線では以下の2件、合計66百万円が未買収となっており、うち1件は平成20年2月までに契約予定である。

(表10) 千葉港黒砂台線の未買収地

(単位：百万円)

	未買収地	区分	買収予定価格	内容
-1	中央区新千葉1丁目 40.93 m ²	地権者	19	千葉駅徒歩圏内の代替地を希望
-2	同上	借家人	22 (移転補償金)	現在と同等の貸事務所等が建設できる替地を希望
	中央区新千葉1丁目 54.30 m ²	地権者	25	平成20年2月契約予定

【問題点】

バブル崩壊や経済状況等により土地所有者・借家人の多くが施設建築物への入居から転出意向に変わり、用地買収が増えたこと及び保留床処分の見通しが厳しく、管理処分計画の認可に至らない等の原因が長期化する原因となっている。

用地買収については、再開発の対象地に生活する諸個人にとっては、生活＝人生が問題なのであり、その内容は様々である。

したがって、強制収用の対象にすることは避け適切な説得交渉が必要で、市の担当者は甚大な努力を行ってきたものと推測するが、用地交渉が長期化している地権者について交渉記録を閲覧したところ、当該地権者は千葉市の対応に強い拒否感を示している。このような状況で千葉市の担当職員が電話や訪問で交渉するなどしても進展は難しいと思われる。

【意見】

西口再開発事業の早期完成を目指すため、長期間にわたる交渉が必要となった地権者については、個別の交渉内容を吟味して、適切な対応による交渉等により問題解決を図るべきである。

個別の課題を明確にして、その後に収用をかけるなどの特別な対応を実施すべきであると考えます。

(写真3) 千葉駅西口再開発事業地内



(2) 再開発事業のための代替地を早期に処分すべきもの

【概要】

千葉駅西口再開発事業は平成2年、都市計画道路千葉港黒砂台線では平成元年にそれぞれ事業認可をうけ、18年から19年を経過している。

この間、千葉市がこの事業のために用意した代替地は、表11のように29筆25地区64億円がある。

(表11) 代替地の状況 (単位：円)

取得年月日	所在地	面積	取得価額	m ² 単価
H1.11.18	新千葉 2丁目	304.82	180,148,620	591,000
H2.6.20	新千葉 2丁目	527.32	797,000,000	1,511,416
H2.9.25	新千葉 2丁目	78.97	200,000,000	2,532,607
H2.9.25	新千葉 2丁目	98.72	250,000,000	2,532,415
H3.9.19	新千葉 2丁目	432.72	506,715,120	1,171,000
H2.3.15	新田町 169-12	157.23	220,108,000	1,399,911
H2.3.9	新町 15-7	152.1	486,720,000	3,200,000
H2.3.9	新町 16-8	80.37	257,184,000	3,200,000
H2.12.3	新町 16-9	99.8	351,296,000	3,520,000
H1.10.2	登戸 1丁目	122.49	303,897,690	2,481,000
H2.3.15	登戸 1丁目	75.61	272,196,000	3,600,000
H3.3.15	登戸 1丁目	33.51	16,889,040	504,000
H3.3.15	登戸 1丁目	92.08	174,952,000	1,900,000
H3.3.15	登戸 1丁目	40.3	91,481,000	2,270,000
H3.3.15	登戸 1丁目	75.97	116,993,800	1,540,000
H2.3.9	登戸 2丁目	53.48	129,956,400	2,430,000
H2.3.9	登戸 2丁目	128.32	238,675,200	1,860,000
H2.3.9	登戸 2丁目	86.52	141,892,800	1,640,000
H2.3.9	登戸 2丁目	117.16	133,562,400	1,140,000
H2.3.9	登戸 2丁目	103.05	144,270,000	1,400,000
H3.2.5	登戸 2丁目	238.74	585,151,740	2,451,000
H3.3.15	登戸 2丁目	54.96	28,194,480	513,000
H3.9.19	登戸 2丁目	214.78	111,685,600	520,000
H3.9.19	登戸 2丁目	202.28	386,354,800	1,910,000
H9.11.28	松波 2丁目	330.57	276,053,143	835,082
	計	3,901.87	6,401,377,833	1,640,592

【問題点】

千葉駅周辺の土地であり、他の事業の代替地として機能することも考えられるが、千葉駅西口再開発事業及び千葉港黒砂台線整備事業の最終的な未買収地は7件で、代替地を希望しているのは1件ないし3件で少なく、この事業の代替地の機能は収束したと言える。

また、取得時期が平成元年から3年といわゆるバブル期の終焉期にあたり、m²単価が高額になっている。

【意見】

千葉市も遊休資産の売却等により財政改善に努力しているが、これらの土地についても処分可能なものは、処分を検討されたい。

(3) 道路計画の事前評価について検討すべきもの

【概要】

千葉港黒砂台線の道路建設については、平成14年1月に費用便益分析を行ったが、5年後の平成18年9月に再評価（平成16年2月16日付け「街路事業における費用便益分析マニュアル(案)」の運用について 都市・地域整備局事務連絡による。）を行っている。

道路の便益は道路の整備改良がある場合とない場合のそれぞれ次の3つの費用減少により算定される。すなわち、利用者の一利用あたり支払意思額から実際にかかる利用価格を差引いた余剰（消費者余剰）を便益額とする。

この単年度の便益額に交通量の伸び率を乗じて供用後40年間継続するとした額を4%で現在価値に割り引いて算出する。

走行時間短縮便益

走行時間に車種別に1台あたり1分間の費用にリンクの走行時間（分）と交通量を乗じて算定した減少額。

$$\text{走行時間費用(円/年)} = \text{交通量(台/日)} \times \text{所要時間(分)} \times \text{時間価値(円/台・分)} \times 365(\text{日})$$

単年度算定額 事業なし：2,891 百万円 事業あり：739 百万円

便 益：差引減少額 2,152 百万円

走行経費減少便益

燃料費、油脂費、タイヤ・チューブ費、車両整備費、車両減価償却費等の経費項目について走行距離単位で計測した原単位に交通量とリンクの長さを乗じて算定した減少額。

$$\text{走行経費(円/年)} = \text{リンクの長さ(km)} \times \text{交通量(台/日)} \times \text{走行経費原単位(円/台・km)} \times 365(\text{日})$$

単年度算定 事業なし：144 百万円 事業あり：96 百万円

便 益：差引減少額 48 百万円

交通事故減少便益

交通事故による、運転者・同乗者・歩行者に関する人的損害額、車両・構築物に関する物的損害額、事故渋滞による損失額の減少額。

交通事故の社会的損失額(千円/年)

$$= 1,850 \text{ 千円} \times \text{リンクの長さ(km)} \times \text{交通量(千台/日)} + 470 \text{ 千円} \times \text{主要交差点数} \times \text{交通量(千台/日)}$$

単年度算定額

事業なし：43 百万円 事業あり：40 百万円

便 益：差引減少額 3 百万円

（注）リンクとは、計画道路、選定した競合道路の区間長である。

この結果、単年度便益は2,203百万円となり、現在価値に割引くと以下のようになっている。

(表 12) 千葉港黒砂台線費用対効果分析 (単位：億円)

区 分		全 事 業	残 事 業
便 益	走行時間短縮便益	389.35	
	走行経費減少便益	8.74	
	交通事故減少便益	0.70	
計		398.79	
費 用		245.63	21.78
費用便益比率		1.62	18.31

【問題点】

残事業額は、平成 18 年度から 21 年度までの用地費の 1,591 百万円と工事費の 955 百万円であるが、これと便益合計額との比率 18.31 を算定し、費用便益分析結果として、以下のように結論している。

「その結果、走行時間短縮便益 389.35 億円、走行経費減少便益 8.74 億円、交通事故減少便益 0.70 億円となり、費用便益分析により費用便益比は全事業 1.62、残事業 18.31 とともに便益が費用を上回っており、事業評価においても千葉港黒砂台線の事業の必要性が認められる。」

しかしながら、残事業額は全事業額に含まれており、その割合は 9%であり、この残事業額と全体の便益と比較すれば 18 倍もあるのは当然であり、この事業の必要性の根拠にならない。

【意 見】

残事業額は単に付記事項にすべきであると考える。

この費用便益分析は、再評価であり、前回の評価と比較し、その差異の理由を示して事業継続の可否を論ずるべきであると考える。

費用便益分析は、その便益について前提条件、パラメータ等について仮定のもとに行われるものであるので、その結論については誤解のないように記載すべきである。

2. 千葉中央第六地区第一種市街地再開発事業

(1) 市街地再開発事業の事前評価について検討すべきもの

【概要】

市街地再開発における「便益」は、事業の実施によりもたらされる収益性の向上、利便性の向上、快適性(アメニティ)の向上など地域社会全体にとっての利益をさし、「費用」とは、事業に供される土地、労力、資材、環境などの社会的資源としている。

市街地再開発事業は、低層の木造建築物が密集した平面的な市街地を、敷地の統合により高層の共同建築物に建替え、道路・公園・駅前広場等の公共施設と公共空地を確保することにより、都市機能の高度化と防災化等を図り、もって快適で安全な都市を形成することを目的とする。

千葉駅西口地区第二種市街地再開発事業(以下、千葉駅西口)の費用便益分析は平成16年10月に、千葉市中央第六地区第一種市街地再開発事業(以下、中央第六地区)の費用便益分析は平成14年12月に行っている。

これを併記すると以下の表になる。

(表13) 2つの市街地再開発の費用便益比較

(単位：百万円)

項 目 開発期間 開発面積/供用期間	千葉駅西口				中央第六地区			
	平成2年度～平成21年度				平成15年度～平成19年度			
	1.9ha / H22年度から50年間		1.27ha / 平成19年度から50年間		年間		供用期間	
	年間	供用期間	現在価値	割合	年間	供用期間	現在価値	割合
便 益 (B)	-	281,184	99,661	100%	-	83,411	30,393	100%
域内便益								
域内純収益	300	15,013	5,734	6%	376	18,800	6,902	23%
域内残存価値	1,058	52,919	18,438	19%	-	1,111	129	0%
域外便益	-	250	30	0%	-	1,111	129	0%
		579	70	0%				
域外便益	680	34,000	13,032	13%	1,270	63,500	23,362	77%
	3,568	178,423	62,357	63%				
費 用 (C)	-	71,427	93,724	94%	-	24,514	23,961	79%
施設整備費	-	26,163	22,408	22%	-	18,763	17,378	57%
過年度発生		6,090	8,986	9%				
用地及び建物買収費	-	1,538	1,444	1%	-	6,526	6,527	21%
過年度発生		39,111	60,972	61%				
道路・公園等及び公的床管理費	6	307	122	0%	11	550	202	1%
用地費残存価値	-	-2,966	-356	0%	-	-2,271	-260	-1%
解体撤去費	-	1,184	148	0%	-	946	114	0%
費用便益比率(B)/(C)				1.06				1.27

(注)千葉駅西口の便益欄上段は平成20年供用、下段は平成22年供用予定の事業である。

千葉駅西口は、第二種事業であることから、駅前広場や黒砂台線といった重要な公共施設の整備を主に、商業・業務系の整備を行い、人口の増加と経済活動の活性化を目的とし、中央第六地区は第一種事業であり、遊休化した商業施設を中心にその周囲の再開発で、公共施設と商業施設の統合をもって、中心市街地の再活性化を主な目的としている。

【問題点】

市街地再開発の費用便益分析は、事業区域内で行われる再開発ビルの賃貸事業（収益事業）による純収益の増加分と、事業区域外における再開発事業の波及効果を地価の変化で測定することによって年間便益を算定する。

得られた年間便益が、再開発ビルの供用後 50 年継続するとして、これを 4%で割り引いて基準年度の現在価値を総便益とし、事業費も発生年度額を 4%で割り引いて基準年度の現在価値を総費用として算定して比較する。

したがって、中央第六地区では、有料施設である科学館と駐車場とを収益事業として算定している。しかし、ビジネス支援センターは有料賃貸施設を有するが算定時の情報不足等により算入されていない。

事業の事前評価により採択の可否、再評価により事業の継続の可否を検討することになるが、現状では個別事業の費用便益比率の検討のみを行っている。

そこで、以下に千葉駅西口と中央第六地区との比較分析を行った。

ア．千葉駅西口は事業開始が平成 2 年で供用予定が平成 22 年と長期にわたっており、中央第六地区は都市計画決定が平成 15 年で平成 19 年に共用開始と比較的短期である。これは、費用便益比率が西口 1.06 に対して、中央第六地区が 1.27 に現れているものと考えられる。

そこで、計画面積を 1ha 当りに引きなおして比較すると、千葉駅西口は便益比率に比して費用が相対的に大きく、総便益は中央第六地区の 2.2 倍であるが、純便益は、0.6 倍となっている。

(表 14) 1ha あたりの比較 (単位：億円)

項 目	千葉駅西口	中央第六地区	比率 /
1ha あたり便益 (B)	524	238	2.2
1ha あたり費用 (C)	493	188	2.6
1ha あたり純便益(B) - (C)	31	50	0.6

イ．両事業の便益について、事業の変化による域内便益と地価変動による域外便益の構成割合を比較すると、類似の構造を有していると言える。

(表 15) 域内便益と域外便益の構成割合 (単位：億円)

項 目	千葉駅西口		中央第六地区		比率 /
	金額	割合	金額	割合	
域 内 便 益	243	24%	70	23%	3.5
域 外 便 益	753	76%	234	77%	3.2
合 計	996	100%	304	100%	3.3

このように、域外便益が全体の4分の3も占めている。
事業区域外の便益の算定は地価を対象としたヘドニックアプローチを採用している。

この方法は、千葉駅西口と中央第六地区のように環境条件やそこにおける施設条件が異なる事業間の比較が可能であり、データの収集が比較的容易である。しかし、事業区域からの逓減率について国の一律の指針に基づいており、狭域では1.2、広域の業務集積地では1.6、広域の商業集積地では1.2を採用しているが、この適用の検証が困難とも言える。

この算定額の明細は以下のようになっている。

(表16) 地価(資産価値)変化分 (単位:百万円)

区 分	千葉駅西口		中央第六地区	
	金 額	割 合	金 額	割 合
狭域 区域端 ~ 50m 内	1,943	2%	1,609	5%
50m ~ 500m 内	435	0%	9,184	29%
広域 500m ~ 10km	103,835	98%	20,958	66%
合 計 地価変化分	106,213	100%	31,751	100%
地代変化(地価変化分4%)	4,249		1,270	

【意 見】

市街地再開発にあたり実施される費用便益分析は、域外便益について前提仮定が大きいので、継続的な時系列比較分析か、類似の再開発事業との事業間比較分析には意味があるものと考えられる。したがって、市街地再開発の目的適合的評価や市民アンケート等の定性的な評価と組み合わせて、時系列評価や事業間評価を開発し活用することを検討されたい。

(参 考).....

1. ヘドニックアプローチとは

地価または地代の土地市場において、再開発による都市環境の向上が反映されるという考えに基づいている。

商業・業務施設が整備されている地域は生活利便性が高く、道路や交通が整備されている地域は交通利便性が高く、公園や緑地のある地域は快適性が高く、したがって、地価水準が高いということから、便益を地価という貨幣価値により計測する手法である。

2. 域外便益と重回帰分析

便益項目の地価変化は、開発区域の端から同心円状に領域を区分し、開発による集積地点の区域内のアクセシビリティ(ACC)等の重回帰分析を行い、地価関数を推定し、これに開発によるアクセシビリティ等の変化による地価の増加額を便益として算定している。

域外は、狭域圏と広域圏に区分し、それぞれのアクセシビリティを算定する。

狭域圏は、事業区域から 50m 程度の範囲の隣接部と 50～500m の周辺部とし、広域圏は、鉄道や自動車事業区域にアクセスする 500m から 10km の範囲とする。

各地点で事業が「ある場合」と「ない場合」でその変化額を算定し集計する。

各地点のアクセシビリティは、事業区域からの平均距離に応じて逓減するとした場合の平均距離で除することになる。この平均距離の逓減べき乗に、狭域では 1.2 乗することにし、広域では 1.6 乗または 1.2 乗している。

< 千葉駅西口 >

狭 域

地 価 = $-133.253 + 12.672 \times \text{前面道路幅員} + 0.913 \times \text{実効容積率} - 0.11 \times \text{駅距離}$
 $+ 0 \times \text{公園面積 ACC} + 0.234 \times (\text{店舗 ACC} + \text{事務所 ACC})$

地 価 増 加 額 = $(12.672 \times \text{前面道路幅員変化分} + 0 \times \text{公園面積 ACC 変化分}$
 $+ 0.234 \times \text{店舗 ACC 変化分} + 0.234 \times \text{事務所 ACC 変化分})$

広 域

地 価 = $84,673 - 3,554 \times \text{駅距離 ACC} + 5,270 \times \text{合成 ACC}$

広域地価増加額 = $5,270 \times \text{ACC の変化分} \times \text{宅地面積}$

< 中央第六地区 >

狭 域

地 価 = $-119.444 + 4.595 \times \text{前面道路幅員} + 0.334 \times \text{実効容積率} - 0.054 \times \text{駅距離}$
 $+ 4.135 \times \text{公園面積 ACC} + 2.361 \times (\text{店舗 ACC} + \text{事務所 ACC})$

地 価 増 加 額 = $(4.595 \times \text{前面道路幅員変化分} + 4.135 \times \text{公園面積 ACC 変化分}$
 $+ 2.361 \times \text{店舗 ACC 変化分} + 2.261 \times \text{事務所 ACC 変化分})$

広 域

地 価 = $83,673 - 3,554 \times \text{駅距離 ACC} + 5,270 \times \text{合成 ACC}$

地 価 増 加 額 = $5,270 \times \text{ACCESS の変化分} \times \text{宅地面積}$

(写真4) 子ども交流館



(写真5) 科学館



3. 蘇我特定地区整備事業

(1) 蘇我駅西口シェルター・トイレ設置工事の工事内容（現場視察）の検討

【概要】

この工事は JR 蘇我駅西口のバス・タクシー乗り場の屋根（シェルター）の設置工事とバス・タクシー乗り場横で、西口階段を下りたところのトイレ設置工事である。

工事名	JR 蘇我駅西口シェルター・トイレ設置工事
工事場所	千葉市中央区今井2丁目地内
請負業者	T 株式会社（千葉市中央区）
工期	平成 18 年 1 月 31 日～平成 18 年 3 月 31 日
変更工期	平成 18 年 1 月 31 日～平成 18 年 7 月 31 日
請負金額	55,335,000 円
変更請負金額	55,746,600 円
（内、シェルター工事費）	33,082,586 円
（内、トイレ工事費）	22,664,014 円

【問題点】

平成 19 年 11 月 15 日(木)の現場視察において、下記事項がみられた。

シェルターのコンクリートへの樋の支え留め金の3穴のうち両サイドの2穴のみで留めていること。

樋に凹み等の傷みが見られること。

樋の接地面に対するカバーの素材の見栄えがよくないこと。

オストメイトは温水で使用できるようにすべきでないか。

(写真6) の該当箇所



(写真7) の該当箇所



【意見】

については、たとえ2穴で機能的には十分であろうとも、外見上の工事の仕上げ具合の観点から、穴が3つあるならすべて留めるべきものと考えます。

については、デザインを重視して採用したため、完成後1年すこしの期間で樋の円管の凹みが2、3箇所見られることになったと考えます。今後適当な時期に修繕の検討が必要と思われる。

については、樋の接地面部分の外側に保護的カバーがされているが、素材がむき出しのような印象をあたえるため、仕上げの工夫が必要と考えられる。

全体的に工事の仕上げの配慮が若干欠けているような印象を感じたため、機能だけでなく、市民に対してより仕上げの洗練された印象を与える仕事をすべきと考えます。

の温水使用については、より利用者の立場に立った配慮が必要と考えます。

(2) 街路事業における工事変更理由の記録徴取について検討すべきもの

【概要】

川崎町南北線整備事業について、千葉市は、平成13年度に債務負担行為の設定を行い、これに基づき、都市基盤整備公団（現 独立行政法人都市再生機構（以下都市再生機構））と「川崎町南北線整備事業に関する協定書」（以下「協定書」）を締結し、都市基盤整備公団法（平成11年法律第76号）第37条により都市再生機構の直接施行による街路整備事業として、都市再生機構と各年度ごとに費用負担契約を締結している。

債務負担行為の限度額にかかる事業費は、当初4,080百万円で設定されていたが、平成17年度に、当該事業費を5,200百万円に増額変更し、債務負担行為補正（平成18年3月17日）を行い、「川崎町南北線整備事業に関する協定の一部を変更する協定書」（平成18年3月23日）により事業費の増額変更を行っている。

同協定書第7条により、各年度の負担金額、支払の時期及びその方法の詳細について年度ごとに別途費用負担契約を締結することになっている。

【問題点】

都市再生機構から平成19年9月27日に千葉市に提出された、「蘇我臨海地区における川崎町南北線整備事業に関する平成18年度費用負担契約に基づく決算書の提出及び協議について」の書類を閲覧したところ、「蘇我臨海地区関連平成18年度道路築造その他（その1）工事」345,450,000円について、工事請負変更を3回行っていることが、添付されている都市再生機構と工事業者との間で取り交わされた工事請負変更契約書（複写）で分かった。

しかしながら、第1回は請負金額32,550千円の増、第2回は工期を平成19年5月31日までに延期したことの変更、第3回は金額でも工期でもなく変更工事の内容が「別添変更図面のとおり」となっているのみで、その変更の理由と明細が記載されていないので、この都市再生機構と工事業者との間で取り交わされた工事請負変更契約書（複写）からは知りえない。

【意見】

本事例における事業は都市再生機構が直接施行しているが、工事契約金額の変更による増加は、千葉市の負担額の増加につながるものである。そのため、同協定書第8条に基づき、千葉市が都市再生機構から、都市再生機構と工事業者との間で取り交わされた工事請負変更契約の変更理由の詳細について、書面による提出を求めることが望ましい。

(3) 再開発事業に係わる用地買収手続きについて検討を要すべきもの

【概要】

蘇我臨海地区における広域防災公園としての蘇我スポーツ公園の用地買収は、大きく分けて、都市再生機構が先行買収したものから千葉市が買戻すものと、JFE スチール株式会社（以下、JFE とする。）から無償により取得するものとに分かれる。

都市再生機構からの買戻し状況は表 17 のようになっている。

これらは、基本的に都市再生機構が、土地を JFE から取得し整備を行い、事業完了後、都市再生機構の完了公告により千葉市へ帰属することになる。

また、千葉市の直接施行工事区域の無償譲受による土地は、面積が 126,285.46 m²で単価 69,000 円/m²で評価すると 8,713 百万円となるが、この上にある製鋼工場等の除却費は千葉市の負担となり、1,900 百万円である（表 18）

したがって、これらの土地の単価は 15,045 円/m²となり、面積 12.6ha の土地を 19 億円で低廉取得したことになる。

（表 17）公園の土地の価額

（単位：円）

区分	年度	面積 m ²	単価	金額	所在地
都市再生機構施行	平成14年度	60,825.02	69,000	4,196,926,380	中央区川崎町1番15他
	平成15年度	11,646.46	69,000	803,605,740	中央区川崎町4番2他
	平成16年度	28,686.93	69,000	1,979,398,170	中央区川崎町2番18他
	平成17年度	23,188.24	69,000	1,599,988,560	中央区川崎町2番18他
	平成18年度	25,954.64	69,000	1,790,870,160	中央区川崎町2番18他
	平成19年度				
	平成20年度以降予定	183,032.01	69,000	12,629,208,690	中央区川崎町3番2他
	計	333,333.30		22,999,997,700	
千葉市施行	126,285.46	15,048	1,900,292,890	中央区川崎町1番地	
合計	459,618.76		24,900,290,590		

（注）千葉市施行欄の金額は除却工事費を記載している。

(表 18) 無償取得土地の上の既存施設の除却費

(単位：円)

年度	予算年度	除却年月	除却建物	公園部分	その他	計
H16	H16	H16.11	スラブヤード	192,543,740		192,543,740
H17	H16(繰越)	H18.3	第2ストリップヤード他	543,900,000		543,900,000
		H18.3	第1製鋼工場低層棟の1部他	83,961,150		83,961,150
H18	H17(繰越)	H19.3	東スラブ精製ヤードの1部他	123,900,000		123,900,000
	H17(繰越)	H19.8	第1製鋼工場低層棟の1部他	125,790,000		125,790,000
H19	H18(繰越)	H20.3	第1製鋼工場高層棟の1部	542,049,000	180,351,000	722,400,000
	H18(繰越)	H20.3	第1製鋼工場の1部及び機械設備他	78,149,000	10,051,000	88,200,000
	H19	H20.3	第1製鋼工場高層棟の1部他	210,000,000	540,000,000	750,000,000
計				1,900,292,890	730,402,000	2,630,694,890

(注) その他の欄は、蘇我スポーツ公園区域外(将来の道路予定地であり、現在 JFE 所有地)の施設である。

【問題点】

公園の造成土地については、通常全部買収によるが、JFE はスポーツ公園の造成について負担をするために、上記の直接撤去工事の対象土地を、千葉市に無償譲渡している。なお、これらの土地は昭和 27 年に千葉市が JFE に譲渡したものであるとのことである(平成 10 年第 4 回定例会 議会質問より)が、その譲渡価額は記録が現存していないので知りえない。

平成 14 年 3 月 18 日に千葉市と川崎製鉄株式会社(現 JFE)が締結した「蘇我特定地区」整備計画推進に関する基本協定書第 13 条では、整備計画を推進するうえで支障となる特定地区内の既存施設の撤去については、原則として JFE が実施するものとなっている。ただし、細目協定書第 1 条及び第 2 条で、無償譲渡する土地にある既存施設は必要に応じて市の負担で、時価で譲渡する土地にある既存施設は JFE の負担で撤去することとしている。

これによれば、JFE では撤去費による固定資産除却費(既存施設の除却費)19 億円が生ずるところ、この除却対象の休止工場付きで土地の寄付をすること(同協定書 6 条 2 項、同細目協定書 1 条、2 条)により、固定資産除却費が発生しないことになる。

このような背景を有した協定締結に至る用地取得についての記録が作成されていない。

【意見】

蘇我特定地区は、千葉都心、幕張新都心に次ぐ蘇我副都心を、JFE の大規模工場跡地等の低未利用地を有効活用したもので、全国 17 地域で行われている都市再生総合整備事業の 1 つである。したがって、国の補助金と千葉市の負担金補助金を投入される事業であり、このスポーツ公園の建設に係わる事業にも補助金が算入されていること、また、今後の再開発は長期間に及ぶので、市民の立場から JFE との取引等その負担区分に公平性が確保されていることを示す記録を作成しておくことが望ましい。

(写真8) 除却対象の既存施設 (第1製鋼工場他)



(写真9) 第1製鋼工場撤去工事



(4) 公園の費用効果分析結果について検討すべきもの

【概要】

蘇我スポーツ公園は、“市民の共有する庭”、“都市型のスポーツ・健康リゾート”として、次の3つの特色をもつ。

国際的なイベントが開催可能な高水準なスポーツ公園

市民の生涯スポーツ公園

千葉県及び東京湾臨海部を背後圏とする広域的な防災拠点の機能を有した公園

都市公園事業として、平成14年から着工し、平成17年10月に球技場を供用開始し、平成23年度をめどに全面開園を予定している。

これに先立ち、平成14年12月に「千葉市総合スポーツ公園」費用便益分析を算定している。これによると、表19のように、費用対効果比率は1.12としている。

また、平成15年度新規補助要望事業に係わる新規採択時評価資料によれば、総合評価基準の評価合数13(表20)とし、総合評価ランク“AA”としている。

(表19) 大規模公園費用対効果分析手法マニュアルを用いた場合

(単位：百万円)

項 目		金 額
便 益	直接利用価値による便益	30,480
	間接利用価値による便益	17,844
	便 益 計(B)	48,325
費 用	整 備 費	
	うち用地費	
	うち施設整備費	16,019
	維持管理費	27,061
	費 用 計(C)	43,080
費用対効果(B/C)		1.12

(表20) 各判断基準及び判断基準ごとの評価

観点/判断事項/判断基準	評点
必要性緊急性	
1. 都市防災にたいする安全の確保 防災公園等の種別 災害時における広域防災拠点となる。 公園施設への配慮 複数種類の災害緊急対策施設	2
3. 計画への位置づけ 緑の基本計画に位置づけ	2
効率性	
1. 他事業との連携 都市再生推進事業との連携	1
優良性・先導性	
2. 長寿・福祉社会への対応 高齢者・障害者への配慮 バリアフリー化 身近な都市公園の整備 D I D 域内 住宅・宅地開発の支援、都市居住の促進	1
3. 広域レクリエーション活動への対応等 都市基幹公園の整備	2
5. その他 廃熱、処理水、雨水・河川水・地下水、 自然エネルギー等の活用	1
計	13

【問題点】

公園事業の費用便益計算は、国土交通省 都市地域整備局による「大規模公園費用対効果分析手法マニュアル」によると便益期間は供用後 50 年、現在割引率 4%により算定することになっている。

総額について問題はないが、費用の用地費を維持管理経費に含めて記載している。用地費欄に明示すべきである。

資料によると、用地費及びその同額による処分を明示し、球技場とその他の公園施設を区分すると以下ようになる。

(表21) 修正後の費用便益計算表

(単位：百万円)

	項目	金額	割合
便 益	直接利用価値による便益	30,480	63%
	間接利用価値による便益	17,844	37%
	便 益 計(B)	48,325	100%
費 用	整 備 費	39,019	
	うち用地費	23,000	48%
	うち施設整備費	16,019	33%
	サッカー場	8,526	
	その他	8,493	
	維持管理費	6,938	14%
	サッカー場	3,178	
	その他	3,761	
	算定終了後の残存価値	-2,877	-6%
	費 用 計(C)	43,080	89%
費用対効果(B/C)		1.12	

また、この球技場は、市民球技場であるとともに、プロサッカーチーム「ジェフユナイテッド千葉」のホームスタジアムとして整備され、平成 17 年 8 月、フクダ電子株式会社にネーミングライツを年間 7 千万円～1 億 2 千万円（5 年半）で付与しているが、算定時点では契約が成立していなかったため、算定に含まれていない。

【意見】

公園事業は、供用開始後 50 年以降も土地は残るため残存価値を費用から控除する形で明示的に算定すべきである。

また、公園事業は一般に永続することを前提とするため、土地の取得費は埋没原価として算定対象としないこともできると考えられるがこの場合は、費用総計は、45,957 百万円となり、費用対効果比率は 1.05 となる。

球技場については、1 日 2 サイクル 22 人としてしか算定していない。Jリーグの試合観戦の観客を需要関数へ反映は困難だが、今後必要に応じて算定を検討されたい。

(参考).....

新横浜公園整備事業では 全国 18 球場をゾーンとして、以下の需要関数を想定している。

$$P(x) = \left(\frac{l}{a}x\right)^{-b} - c$$

P : 仮想利用料金 c : 旅行費用 X : 利用者数 l : ゾーン人口

パラメータ = 286785.5 = -2.262737

決定係数 R^2 = 0.87401

4. 市街地再開発に関連してのまとめ

最近の政府世論調査（「地方再生に関する特別世論調査」平成19年11月～12月実施）では、地域が元気になる施策に関して「福祉・医療の充実」、「防犯・防災対策の充実」に次いで3番目に「商店街・中心市街地の活性化」が43.6%と市街地整備・再開発関連に高い市民意識があることが理解できる。

本来、街は人が集まることによって成立し、発展するものである。人が去れば衰退し街は消滅する。自治体において重要なことは、人が集まるような魅力的な場を創ることである。

千葉市と同じ臨海工場地帯を抱え、状況が似ている川崎市では、昭和58年に川崎駅周辺地区を都心として位置づけ川崎駅西口の大規模市街地再開発を実施している。高層住宅施設とともに、「ミュージア川崎」「ラゾーナ川崎」のような文化施設・商業施設等ができ、人気を呼んで、市民だけでなく広く人を惹きつける場となっている。他方、先行して開発された川崎駅東口の賑わいは西口に移行した感がある。

街づくりは単純ではなく、複合的視野と長期的ビジョンを要求される。変化の激しい現代において市街地再開発の目的達成は非常に困難な仕事であるが、怠ると取り残され衰退のリスクを市民が負うことになる。

千葉市では、自らの直接施行や、第三者の施行も含めて既成市街地の都市基盤の整備・再構築を行っているが、包括外部監査のテーマでとりあげた、3箇所の市街地開発事業は、期せずしてそれぞれ典型的な様相を呈している。

蘇我特定地区は、蘇我副都心として蘇我駅周辺と臨海部を含む広大な再開発事業であり、蘇我駅周辺整備、都市基盤の整備を図る土地区画整理事業、各種球技場を含むスポーツ公園、エコロジーパーク構想等の防災機能を兼ねた多様な目的機能を有する再開発事業である。

蘇我特定地区の事業は複数の担当課によって実施されているとはいえ、総事業費は計画当初に作成されているものの、その後修正されていない。

15年間にわたる長期事業であるので適時に計画の修正を行い、市民に開示して行くことが望ましい。

また、千葉駅西口は千葉市の直接施行で長期にわたっている駅前再開発事業であり、中央第六地区は民間施行による民間・公共公益施設が複合した建物を建設する中心市街地における再開発事業で比較的短期に完成している。

千葉駅西口は、千葉市による直接施行であるがゆえに買収・補償手続きの公平性の確保が要請され、その結果、事業が長期化し、中央第六地区は民間施行であるがゆえに、千葉市が直接監督しうるのは補助金の対象事業についてであり、他の事業費の支出は民間である組合の裁量に任せられ、結果として早期に完成したといえる。中央第六地区は事業が完了しているが、いずれの事業も、補助金が投入される事業であるので、事業の公平公正な推進を確保すべく、推進過程で市民に広く情報を開示する必要があると考える。

中央第六地区において完成した施設建築物は「公の施設」を含むが、この「公の施設」につ

いては、個別施設のトータルコストや利用者数見込みとの関係で市民の享受する公共サービスを評価する必要があり、事業開始前においてなされる公共事業一般についての費用便益分析と合わせて市民に適時、開示していくことが望ましい。