

平成25年度 第1回栃木県公共事業評価委員会

会議結果の概要

栃木県県土整備部技術管理課

平成25年度 第1回 栃木県公共事業評価委員会
会議結果の概要

- 1 日 時 平成25年8月5日（月）14：00～16：33
- 2 場 所 栃木県庁本館6階 大会議室1
- 3 出席者 (委 員) 池田 裕一 (宇都宮大学工学研究科准教授)
奥本 雅之 (栃木県経済同友会理事)
加藤 幸子 (栃木県女性団体連絡協議会事務局長)
田坂 聡明 (宇都宮大学農学部教授)
田村 孝浩 (宇都宮大学農学部准教授)
根本 智子 (弁護士 栃木県弁護士会)
築瀬 範彦 (足利工業大学工学部教授)
- 4 議事案件 (1) 栃木県県土整備部所管事業及び宇都宮市所管事業の再評価について
ア 河川事業2件
イ 道路事業2件
ウ 街路事業1件

5 議 事

○河川事業「一級河川江川（烏山） 那須烏山市」（県事業）

（栃木県）

自己評価書（資料3-1）に基づき事業概要を説明。

以下質疑応答。

（委員）

中流域から着手しているが、下流から現道河川の河道を多少掘り下げるといふ暫定的な措置で、浸水被害を防ぐという方法もあったと思うが、その可能性はなかったのか。

地籍調査が行われていたために事業全体が遅れたと受けとめたが、地籍調査は那須烏山市が主体となって進めていて、その調査しだいでは、今後も用地買収が遅れるということもあるのではないか。

その際に、調査主体である那須烏山市とどのような連携を組んでいて、これが着実に予定どおり進むように県としてどのような対応をとっているのか。

（栃木県）

国道294号の下流は計画流量の110m³/sが流れる断面はあるが、江川が合流する荒川のバックの影響で浸水被害が発生している状況である。

このため、下流部の河床の掘り下げを実施しても荒川のバックの影響は同じであると考えている。

地籍調査は既に終了していて、登記の手続きが今年11月に完了する予定である。

このため、用地混乱については、今年度中に解決する見込みのため問題はないと考えている。

（委員）

確認だが、未整備区間が氾濫あるいは浸水したのは、江川の流量超過ではなく荒川の影響ということではないか。

（栃木県）

国道294号の下流については、そのとおりである。

（委員）

荒川からのバックがあり、掘り下げるとバックするということは理解できるが、国道294号をかさ上げしたことで浸水の上昇があったということ、これは国道294号の新橋よ

りも上ということになるわけで、そうすると、その影響を荒川までの区間で消すために、今言ったような何らかの手法が可能だったと思うが、浸水の上昇というのは江川の自己流量の中に含まれているのか。

(栃木県)

国道294号の新橋から上流の篠沢橋までの浸水については、現況河川断面が小さく江川の自己流量によって氾濫しており、それが国道294号を越えて下流まで行っていたということである。

国道294号をかさ上げすると、ここで氾濫水の遮断により下流に行かなくなるため浸水した部分の水位は上昇してしまうということである。

そのために、新橋から篠沢橋の間は、施工しなければならないということである。

(委員長)

つまり、溜まってしまうということか。

(栃木県)

そうです。

(委員)

浸水が上昇するのは、かさ上げしたことによって上がったということでは理解するが、もし江川の自己流量が、下流まで流れるのであれば、国道294号をかさ上げしたとしても下流まで流れていくのではないかと思うが、それはどういうことか教えてほしい。

(栃木県)

新橋から下流の流下能力はあるが、新橋から上流は自己流量の能力がないため、水田のほうにあふれるということである。

(委員)

例えば、工事区間については流量が書いてあるが、下流の部分等の流量が記載されていないのでわかりにくい。

次回からわかるようにしてほしい。

(栃木県)

わかりました。

(委員)

残事業の区間が2,100mで、全区間の3,200mに対して残事業の区間が多い。

その一方で、残りの費用が1億円と非常に少ないが、残事業区間と費用の関係を見たと

きに、この費用で実現できるのかが疑問である。

既に整備した区間は、大規模な工事を行ったので、コストがかかったとの説明があったが、何に対してコストがかかって、残事業区間は何がないのでコストがかからないためこの費用で大丈夫というところをもう少し教えてほしい。

(栃木県)

投資効果が一番大きい新橋に一番費用がかかっている、構造物は護岸等を施工している。

残事業区間は、堤防の余裕高分の築堤、河川の掘削、小規模排水樋管が2基程度で、残事業区間延長は2,100mあるが費用はそれほどかからない。

(栃木県)

補足すると、河川事業も道路事業も地域や周辺の土地利用状況によってm当たり単価が大きく違う。

今回は、新橋に6割以上の費用がかかっている。

あとは水田なので、堤防や簡易な護岸のためこの費用で対応が可能である。

(委員)

氾濫想定区域図の中で、改修済区間内に50cm未満と1m未満の区域が含まれているが、これは上流部の改修が終わった時には解消されるのか。

(栃木県)

上流部の改修を行えば改修済区間の浸水は解消される。

(栃木県)

専門用語が多くて皆さんにご迷惑をおかけした。

自己流とは、その河川の計画流量で、荒川や江川等の川の規模が違うのでそういう表現をしている。

今回質問のあった国道294号から下流については、大河川と小河川の江川が合流するため、特に荒川の水位の影響が大きいので下流が詰まってあふれる。

そういう現象で洪水が起こっているということである。

(委員長)

確かに、いきなりバックと言われて理解できる人はいないと思う。

今後は、専門用語についてはあらかじめ説明をお願いしたい。

○河川事業「準用河川西川田川 宇都宮市」(宇都宮市事業)

(宇都宮市)

自己評価書(資料3-2)に基づき事業概要を説明。

以下質疑応答。

(委員)

河川事業を下流から行うことは理解できるが、浸水戸数を見ると37戸のうち34戸がまだ浸水状況にある。

家屋に近いところから工事を進める等の検討はしなかったのか。

また、事業の期間が長期にわたっているが、具体的な理由を教えてください。

(宇都宮市)

上流部の住宅が密集している箇所については、下流からの整備をしなくてはならないということでまだ解消されていない状況である。

基本的に河川は、下流側から整備するというので、上流側についてはできるだけ早く対応していきたい。

市内には、浸水被害が発生している河川が数多くあり、限られた予算の中で他の河川の事業も行っているため事業期間が長くなっている。

(委員長)

下流から行うのが原則だが、家屋密集地帯について何らかの対策を検討したのか。

(宇都宮市)

この事業は、平成16年度に事業採択されたが、事業採択前に土地改良事業関連で用地を買収している。

上流部の浸水被害を軽減するために、買収済み用地の中で暫定の整備を行い、5 m³/sの能力を持たせている。

そして、浚渫等を含めた維持管理を行い、少しでも河積を確保しながら事業を行っている。

代替案は、規模が大きくなりすぎるため現計画で進めている。

(委員)

全体的にある程度の流量を確保し、下流から順次整備をしているのか。

(宇都宮市)

そのとおり。

(委員)

現時点で34戸の家屋浸水の可能性が残っているが、今後、36年までの10年間でこの34戸の浸水被害を早く減らすために、次の展開としてどこから着工していくと早く解消できるか。

(宇都宮市)

現時点で34戸の浸水被害の可能性のある部分が計画区間の最上流部にあり、下流から順次整備を行わないと浸水被害は解消できない。

しかし、下流側から時間をかけていかななくてはならないことで、そこに住んでいる方の浸水への不安がある。

市では、河道の流下能力を少しでも維持管理の中で、具体的には草刈りを実施する等をしながらか河積を少しでも有効に使うことで地元の方にも理解を得ている。

(委員)

河積の確保のために草刈りという話があったが、改修前は結構草が生えているが、改修後は擁壁にしたことによって、草があまり生えないということを意図していると思うが、土羽のままにしておくのと擁壁にするのでは維持管理費はどのくらい違うのかを概略で構わないので教えてほしい。

(宇都宮市)

西川田川で目指しているのは、周辺環境にあった多自然型の川づくりである。

護岸のブロックについても無機質のように見えるが、時間の経過により植生、草が生えてくるような構造になっている。

このため、ある程度、法面については、草があってほしいと思っている。

現状の法面については、草が河川の流れの障害となる恐れがあり、この場合には、やはり草を年に数回刈らなければならないという状況になる。

整備後は、河川の底に草が繁茂し流れを阻害するようになった場合には、川底の草を刈るだけで済むと思うが、現状では確かに多自然型になっているが、全面の草を刈る必要があるので金額的に比較するとブロック構造よりも3、4倍程度の草刈り作業が伴うと考えている。

(委員長)

年に2回ぐらい刈るのか。

(宇都宮市)

年1回が基本となっている。

○道路事業「一般国道400号 下塩原バイパス」（県事業）

（栃木県）

自己評価書（資料4-1）に基づき事業概要を説明。

以下質疑応答。

（委員）

先ほど河川の説明で、下流から行うという話が出たが、道路工事の場合はどちら側から行うという決まりはあるのか。

あるいは費用効果の関係でどちら側から行うということが決まっているのか。

（栃木県）

道路事業は、河川のように下流側から行うという決まりはない。

事業全体の中で、幅員が狭い区間など投資効果が高い部分から施工していく等の手法をとっている。

本事業は、4.6kmと延長が長いので、工事が全部終わるまで供用しないのでは効果が出ない。

そこで、今回は第1トンネルを完成させ、すぐに供用を開始した。

供用できる区間があれば、できるだけ早く供用させるという形での検討をしている。

（委員）

トンネルの中は歩道が通ってないが、橋梁部には歩道がある。

普通の道路にはどこも歩道がついているが、トンネルの中はないのか。

（栃木県）

トンネル部分に歩道は設置していない。

橋梁部に歩道をつけたのは、周辺に遊歩道があり、その遊歩道に接続して観光客が周遊できるようにしたためである。

（委員）

トンネルの中でも、修理等の工事を行うと思うが、その場合に使用する場所は設けていないのか。

トンネル内の工事が必要になった場合は車道部分で工事を行うのか。

（栃木県）

工事は、車道の片側や全面を通行止めすることで実施する。

（委員長）

遊歩道のネットワークを教えてください。

橋梁の部分は、どのように遊歩道とつながるのか。

(栃木県)

遊歩道のルートについて、図で説明。

(委員長)

橋梁の片側だけに歩道がついているのは、溪谷の方を見るように付けているということか。

(栃木県)

溪谷を楽しめるように歩道を設置している。

(委員)

部分的な供用を開始するというので、第2トンネルが完成したとしても、第2橋梁が完成しても、その時点では部分供用はできないような気がするが、この供用についてはどうなのか。

異常気象時における安全な交通の確保が事業の目的になっているが、第3トンネルの入口付近や出口付近は、かなりの急斜面で、トンネルがつぶれてしまうと供用の話にもかかわってくると思うが、部分供用ができない気がする、そこはどうなのか。

(栃木県)

現在、第2橋梁の施工が終わり、第2橋梁を使用して第2トンネルの工事を行っている。

第2トンネルが完了したら工事用道路として利用しながら第1橋梁を施工する。

第2橋梁から第1橋梁までが完成した段階でこの区間を供用する。

(委員)

現道とつながっていないように見えるが、つながっていると理解していいか。

(栃木県)

第1トンネルの出口から第1橋梁が溪谷をまたいでかかり、第2トンネルに接続する。

現道から第1橋梁、第2トンネル、第2橋梁でつながる。

(委員)

確認だが、第2トンネルから第2橋梁を降りたところで現道につながっているのか。

(栃木県)

第2橋梁と現道がつながっている。

トンネル入口部分においては、坑口上部で落石等が発生しないような対策を行っている。

(委員)

第3トンネルと現道があるが、現道を走ったほうが安全に見えるが、これは確実に第3トンネルのほうが安全と見ていいのか。

(栃木県)

規制区間が第3トンネル全体まで行っていないことで、現道を走ったほうが安全ではないかという質問内容だと思うが、落石の発生がないので第3トンネルを通った方が安全性は高い。

(委員)

第3トンネルの西側が、非常にカーブがきつく、路線で見るとそこが難所なのではないかと思う。

事業目的が急カーブ、幅員の狭い箇所の改修による交通の円滑化とあるが、なぜこの部分が入らないのか。

(栃木県)

この部分については、整備済みで幅員は確保されている。

また、この部分は、異常気象時の規制区間ではないので事業区間外としている。

(委員)

カーブはきつい幅員はあるので問題はないということによいか。

(栃木県)

問題はない。

○道路事業「一般国道408号 宇都宮高根沢バイパス」(県事業)

(栃木県)

自己評価書(資料4-2)に基づき事業概要を説明。

以下質疑応答。

(委員)

今回の事業は、3期の工区があって優先順位を付けて実施しているとのことだが、渋滞の発生状況を見ると1期工区よりも2期工区の方が渋滞が多いと理解をした、それをおいても1期工区から実施したという理由を教えてください。

また、暫定2車線で供用を図るとなっているが、最終的な計画が4車線ということで、今回の総事業費の中には4車線化までの費用は含んでいるのか。

それとも別の対応になるのか教えてほしい。

(栃木県)

工区着手の優先順位については、交通の流れが県道宇都宮那須烏山線から工業団地に向かう交通が多い状況なので、これに対応するため宇都宮テクノ街道から県道宇都宮那須烏山線までを一番優先順位が高い1期工区として設定した。

今回の事業費は、暫定2車線で供用する場合の事業費である。

(委員)

4車線化を行うには、また別に事業費を取らなければならないという理解でいいか。

(栃木県)

そのとおり。

(委員長)

工区の優先順位は、1期工区から実施するのは合理的だと理解していいか。

(栃木県)

県道宇都宮那須烏山線側から発生する交通に対応するため、1期工区を最優先で実施している。

(委員)

3期工区については、用地取得が全く進んでいなくて、これから事業を行っていく形になっているが、何か事情があったのか。

(栃木県)

1期工区と2期工区の用地取得については同時期に行う。

ただし工事については1期工区優先で実施している。

3期工区については、1期工区、2期工区の見通しがついた段階で着手する予定としているので、現時点では、用地取得に入っていないという状況である。

あくまでも1期工区、2期工区を優先して、それから3期工区に移ると考えている。

(委員)

そうすると、3期工区の必要性が低いイメージになるが、当初予定の全工区を同時に着手して、ある程度の用地買収を行い、順次工事を進めるといならわかるが、3期工区については、違う進め方をしている。

そうすると、再評価時点で見直しもあり得るといことよいか。

(栃木県)

確かに予算があれば、3工区とも同時に用地を買っていくこともあるが、県としては1期工区と2期工区の用地を買収して、工事を1期工区優先で進めている。

そして、2期工区の工事が、ある程度進んだ段階で3期工区の工事に入っていくこととしている。

そのため、3期工区はそれに間に合うように用地を買収するスケジュールで行っている。

(委員)

1期工区、2期工区については、同時に土地買収を開始しているが、3期工区については何も手をつけていないというのが一つ引っかかる。

順次進めるのであれば何か準備があってもいいという気がするが、それが見られない。

例えば、3期工区が住宅街で土地の買収が困難と予想されるので後から行う等、何か理由があれば理解できるが、それが優先的に行ったからと言うことだけで説明されると納得できないところがある。

(委員長)

用地の問題はとても難しいと思うので、むしろ難しいところほど先に手をつけるのが常識である。

何か事情があれば、差し支えない範囲で教えてほしい。

(栃木県)

一番大きな理由は事業費で、3工区とも同時に行うだけの事業費が確保できない。

その中で優先順位をつけて行うということで、予算が十分確保できれば並行して行えたと思う。

公共事業予算が厳しい状況なので、その中でも優先順位をつけて事業を展開しているので理解をお願いしたい。

(委員)

当初予定は、21年から24年で終わることなので、この時点で予算化されていると考えるが、それで予算がないからできないというのはどういうことなのか、そこも教えてほしい。

(栃木県)

当初計画を立てたのは20年度で、次年度の21年度から県では財政再建のために、とちぎ未来開拓プログラムを実行し、公共事業費をかなり圧縮してきた。

このため、当初予定したスケジュールで行うだけの予算が確保できなかったということで、用地取得の遅れに加えて予算の確保が厳しいということも背景にあるのをご理解いただきたい。

(委員)

そういうことならば、やはり用地取得の遅れによるというよりも、むしろ公共事業予算の縮小に伴う問題があったということをも最初から言っていたかかないと理解できないところがあるので今後は丁寧な説明をお願いしたい。

(委員)

代替案立案等の可能性で、全体の用地取得率は54%になっているが、3期工区に関してはこれから用地買収を行うということで、全く用地が取得できていないとともに工事にも着手していない。

そうなると、代替案の立案は困難という論法が崩れてくる気がする。

(栃木県)

1期工区の中で、3期工区に関連する宇都宮那須烏山線の交差点周辺の用地買収を既に進めている。

また、設計協議でJRの立体交差や高根沢町道との交差等について関係機関と協議済みとなっている。

このことから、3期工区についての代替案の立案はできないと考えている。

(委員)

地元の皆さんと協議していて、地元の皆さんも、もう道路が通るものと思っていて、それで地域のまちづくり等の話が進んでいる。

そういう具合に理解してよいか。

(栃木県)

地元というのが高根沢町、そして関係機関がJRである。

現時点で町に計画の提示をしているので、地元関係者には計画が伝わっていると思う。

(委員長)

JRとの協議もあるので、計画どおりに進めていきたいということか。

今からの変更というのは難しい状況なのか。

(栃木県)

そのとおりである。

(委員)

コスト縮減方策で、高盛土形式から地表式に変更しコスト縮減を図ることになっているが、これは高盛土形式で行う計画であったものを地表式に変更しても支障がないのでコスト縮減の観点から事業着手後に変更したということではないか。

(栃木県)

国道408号については、地域高規格道路として整備を進めている路線であるが、今回の事業区間については、高盛土形式を変更したということではなく最初から地表式で計画している。

(委員)

それによるコスト削減効果はどれくらいか。

(栃木県)

過去のデータから、高盛土形式から地表式への変更で、1 km当たり7億円程度が縮減されていると考えている。

(委員)

一般的には地表式のほうがコストは安いですが、それができないところは、高盛土形式で実施するという考え方でいいか。

(栃木県)

地域高規格道路は、走行性を重視した道路のため高盛土形式や沿道から車が入らない構造で実施するよう国から指導をされてきたが、地表式でも概ね60km/hが確保できればよいと要件が緩和された経緯があり、それから事業化することになったため、コスト縮減等を考えて地表式を採用した。

(委員)

基準が変わって要件が緩和されたので、それが適用できる場所はこの様になっているのか。

(栃木県)

真岡宇都宮バイパスについては、事業化した段階で高盛土形式が一般的な構造であったため、その形式で実施してきた。

(委員)

了解した。

(築瀬委員長)

公共事業のコスト削減の流れの中でこうなったということか。

(委員)

この事業は、暫定2車線の予算で行っているという話のだが、これを4車線にする場合には、新しいプロジェクトの形で事前評価を行うのか。

それとも予算を増額して再評価として審議をするのか手続きについて教えてほしい。

(栃木県)

事業としては4車線計画で行ってきていることから、新規の事業評価というよりも再評価が妥当であると考えている。

(委員長)

手続き論ですから、当然このプロジェクトが終わる前に残り2車線分の工事に着手すれば再評価だと思う。

今回の事業は一度終了し、後から2車線分の工事を行うのか。

(栃木県)

事務局から回答させていただく。

今回の事業は、この事業で一つの事業であるため、2車線の事業が終われば一回結了ということになる。

新たに残った2車線を整備するときは、新規事業という形でまた問い直す形になるので、そのようにご理解願いたい。

(委員)

了解した。

(委員)

標準横断図を見ると、幅員21.5mの両脇に副道がある。

副道は、沿道機能補償という説明を受け、これは歩道ではないと見ているが、この副道の意味というか定義を説明してほしい。

(栃木県)

副道については、農耕車等も通れるので歩道ではない。

この副道というのは、本線が直轄国道や規格が高い道路について、沿道から本線への出入りができないことから、沿道の土地利用のための機能補償として、沿道の出入りのためにつける道路で、本線の両側につけるものである。

(委員)

実際に農耕車と自転車や歩行者と一緒に走るということもあるのか。

(栃木県)

実際に走ることにはあり得るが、本線と違い沿道の土地利用のための農耕車や限られた自動車が走る程度で、交通量が少ないため安全性については特に問題はないと考えている。

(委員)

この事業とは関係ないかもしれないが、農耕車と歩行者と一緒にというのは少し危険なイメージがあるので、何か対策をとったほうがいいと思う。

これは意見です。

(委員)

交通量の推計をしているが、現況が5,858台で、将来は9,200台まで増えるところが、バイパスをつくることによって現道が5,400台に減少するというところまでは理解できる。

その後、バイパスに15,100台通るという話があるが、将来予測の9,200台から5,400台を引くと3,800台で、それが15,100台という4倍近くになるというのは理解できないので、その理由を説明してほしい。

(栃木県)

これについては、現道の408号から転換するもの以外に、周辺の国道4号、県道下岡本上三川線、石末真岡線から転換する交通量があるので増加するという考え方である。

(委員)

バイパスが通ることによって、現道だけではなくその周辺の交通も入ってきて、逆に言うと周辺の道路がすいてくるというのか。

交通事情が改善して地域全体に影響が及んできた結果が15,100台になるということか。

(栃木県)

現道だけでなく、その周辺の並行する道路からバイパスに転換する交通があるということである。

(委員)

そういう波及効果があるということか。

了解した。

○街路事業「宇都宮市都市計画道路3・2・101号大通り外1路線 宇都宮市」(県事業)

(栃木県)

自己評価書（資料－５）に基づき事業概要を説明。

以下質疑応答。

（委員）

過去の1日あたりの交通量は、概ね15,000台から16,000台で推移していて、現況2車線での交通容量を超過している状態であるということだが、その交通容量というのは、2車線の道路だとこれくらいの交通量が受け入れられるかということだと思うが、実際何台になるのか。

例えば、仮に12,000台として、それが4車線になると単純計算して2倍の24,000台になり、予測計算の27,900台の方がやはり多くなって超過してしまうのではないかという不安があるので考え方を示してほしい。

（栃木県）

現況の交通容量は、概ね12,000台から14,000台程度と推定している。

今回、4車線化後の平成42年の推計値で27,900台となり、4車線にしても渋滞が減らないのではないかというお話しだが、交通容量の設定については、それぞれの道路が持っている特性によって変わってくる。

交通容量を設定する際には、歩道の有無、路肩の広さなどを総合的に判断して行うので、今回の場合は、主要な交差点についても改良する、歩道も広く設けている、路肩もある、そういったところを総合的に判断し4車線になったときにもこの27,900台という数値を満足している。

（委員長）

標準横断図の自転車歩行者道部分で、自転車と歩道の上に境目があるが、現地写真にはそれがないのは、これから工事をすることか。

（栃木県）

現在は、現地写真のとおりで、歩行者と自転車の分離はしていない。

今後、現地で分離の実験を行い、どういった形の分離をするかを含めて検討を行い、現地に反映させていく考えである。

（委員長）

社会実験の形式で行うということか。

（栃木県）

はい、そのとおりである。