

平成25年度 第4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4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11月8日（金）13：29～14：49
- 2 場 所 栃木県庁本館6階 大会議室2
- 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の事前評価について (報告案件)
ア 道路事業 5件

5 議 事

○道路事業「一般国道 119号 御幸町工区 日光市」(県事業)

(栃木県)

事業概要を資料 2-①に基づき説明。

以下質疑応答。

(委員)

今回は道路事業ということだが、事業の種類に街路事業というものがあると思う。

道路整備の事業に関して、2つの事業の相違点を把握していないが、今回の事業の目的を見ると街路事業がふさわしいという印象を持った。

道路事業と街路事業の仕切りはどこにあるのか教えてほしい。

(栃木県)

道路事業と街路事業の違いだが、市街地の中心部における都市計画道路の整備は街路事業になり、それ以外の郊外部で行う事業や都市計画道路で無いものは道路事業で実施している。

今回の事業は、街路事業で行う事業内容であるが、国道には街路の補助事業が導入できないことから道路事業で実施している。

(委員)

ありがとうございます。

(委員)

事業コスト縮減等の可能性で、縮減行動計画に基づき各段階でコスト縮減を検討するという説明があったが、具体的にどのようなことを考えているのか。

(栃木県)

一般的な話として、例えば設計段階で、橋構造だったものをボックスカルバートにする等の方策が考えられる。

工事においては、安価な再生材を利用する。

また、工事で発生する残土を他の現場に持っていくことによりその現場での購入経費を軽減することなどが考えられる。

(委員)

わかりました。

(委員)

日光は県内随一の観光地だが、今回の事業目的としても、魅力ある街並みの形成が第一に挙げられているが、街並みの整備事業等で一緒に実施している事業はあるか。

(栃木県)

日光東町まちづくり規範に基づき、沿道の建物を建てている。

その内容は、周辺とマッチさせるということで、和風のデザインにして色や外壁を落ち着いた感じにしている。

また、道路の境界から建物を1 mセットバックして建てるという取り組みを、沿道の地主や建築主が行っている。

(委員)

セットバックする費用は、道路事業で負担しているのか。

(栃木県)

道路事業は、あくまでも道路を築造するところまでで、民地部分については、道路で費用の負担はしていない。

(委員)

セットバックして建て直すのは、どういう費用で行っているのか。

(栃木県)

日光市で、景観法上の景観計画をつくり、景観条例でここを景観計画の特別区域に指定している。

特別地域にかかる者の建築物の建て替えについては、すべて市に届け出をすることになっている。

この沿線に関しては、市が70万円を限度とした補助金の制度をつくっている。

基本的には、まちづくり規範というものがあり、いわゆる和風にすることや色合い等、細かく規定されている。

それとはまた別に、屋号や看板等をつくった場合は、別途10万円までの補助金を出すということで、門前町にふさわしいまちづくり規範という中で、それにふさわしい意匠にするための補助金を出している。

なお、セットバックした場合には、先ほど言ったように70万円の補助金を出している。

(委員長)

せっかくきれいな町並みをつくっているのに、道路事業ではここまでという説明ではなく、合わせて他の事業を行って、このようにいい景観なり空間を整備したということ

説明してもいいと思う。

担当の所管範囲の部分から出るかもしれないが、やはりトータルとして説明をすべきだと思う。

○道路事業「一般県道下野壬生線 小金井工区 下野市」（県事業）

（栃木県）

事業概要を資料2-②に基づき説明。

以下質疑応答。

（委員）

笹原工区が12月に供用されるということだが、これでは国道4号とつながらずに間が抜けた形になってしまうが、その部分はどうなるのか。

（栃木県）

笹原工区の終点は、県道の下野壬生線に接続している。

（委員）

これは県道なのですね。

（栃木県）

県道を経由して国道4号に接続している。

今回事業を行うのは、その南側の点線になっている区間で、笹原工区の終点から県道の栃木二宮線の間を接続する。

これにより、国道4号と並行する南北の道路がもう1本できて、下野市の南北地区の連携強化になると考えている。

（委員）

素朴な疑問だが、例えば笹原工区と一緒に事業を行ってしまえば、もっと便益が早く上がると考える、予算上の理由等があると思うが、どの様な考えで分割したのか。

（栃木県）

南北のネットワークのためには、その様な整備が理想だと思うが、約20億の事業費がかかるということで、大規模な事業をいくつも同時にできないため、早期に整備効果が出る区間を設定しながら事業を行っている。

（委員）

国道4号が慢性的な渋滞を引き起こしている中で、この事業によって平成42年には3割程度の交通量が減り、国道4号の渋滞が緩和されるということだが、3割程度の交通

量が減ると、朝夕に起こっている渋滞は、概ね無くなると考えていいか。

(栃木県)

一般的に、2車線の容量は1万台程度で、今回の整備を行っても1万4,000台程度は残るので、かなりの緩和になるが、全く渋滞がなくなるということにはならない。

(委員)

渋滞解消にはならないのか。

(委員長)

交通工学的に言えば、交通量が1割減ればかなり効果が出て、渋滞が緩和したということになる。

(委員)

効果があるということか。

(委員長)

ただ、いわゆる渋滞長が出た場合には、これを解消するには当然時間がかかる。

交通量が3割程度減るとするのは、相当大きな効果だと思う。

(委員)

わかりました。

(委員)

自己評価書で、用地調査、用地取得が、平成29年度までとなっているが、先ほどの説明では30年度までとなっていたので、どちらが正しいか確認したい。

2kmにわたる延長区間を、4年もしくは5年の短期間で用地取得できるのか心配している。

(栃木県)

自己評価書のほうが正しいので、訂正する。

2.1kmの長い工区を、4年で用地を買えるのかという質問だが、今回の区間は、家屋が密集している地区がなく、都市計画道路にもなっていることから、ある程度、住民の皆さんが計画を知っているので、4年程度の期間で用地買収ができると考えている。

(委員)

わかりました。

(委員)

費用効果分析で費用の16.5億円に対して評価をしているが、この16.5億円の算出につい

ては、建設費に供用後50年間の維持管理費を加算しているというただし書きがある。

建設費は、事業の概要の事業費の内訳のところ約20億円で、その中の工事費が約7億円と記載されているが、これが建設費ということか。

(栃木県)

B/C算出の費用は、実際にかかる費用を現在価値に割り戻しているから、現在と将来の価値が違うことから、同じにはならない。

費用は、この20億円で将来かかる維持管理費を足して、それを現在価値に割り戻したもので16.5億円ということになる。

(委員)

すべてかかった費用を含めて考え、換算して16.5億円ということか。

(栃木県)

建設費に維持管理費等も含めて計算している。

(委員)

わかりました。

便益のほうには、走行時間短縮、走行経費減少等が入っていて、それでこれだけの額、便益があるということだが、説明では、国道4号の渋滞緩和というのが別にカウントされているような感じだった。

これは換算されて、この便益の中に入っているのか。

(栃木県)

B/Cは、走行時間短縮と走行経費減少、交通事故減少の3つの便益を足したもので、国道4号の渋滞緩和はエリアとして含まれている。

(委員)

あくまで、その道路についての便益ということか。

(栃木県)

この道路を整備した場合と整備しなかった場合に、その地区を含む区間の道路のトータルの便益を計算するので、当然、国道4号も入ることになる。

(委員)

国道4号も入っているということか。

(栃木県)

はい。

(委員)

この道路の便益に加えて、国道4号ではこういう効果が特にあるという話ではないのか。

(栃木県)

国道4号のほうの渋滞が著しいので、国道4号に着目してみれば、こういう効果があるということを記載した。

(委員)

わかりました。

(委員)

全体の交通量が増えるので、時間減や、バイパスも4号もどっちも早く走れるようになって便益が増えるという計算なのか。

(栃木県)

そうです。

○道路事業「一般県道小山下野線 喜沢工区 小山市」(県事業)

(栃木県)

事業概要を資料2-③に基づき説明。

以下質疑応答。

(委員)

自己評価書と説明で、事業スケジュールが違うが、どちらが正しいのか確認したい。

標準横断図を見ると、今回は15mとなっている。

先ほどの箇所は17mということで、標準横断図を見ると、路側帯の幅が違うようだが、この標準横断図の意図がどこにあるのか教えてほしい。

(栃木県)

事業スケジュールは、先ほどの説明が間違っていたので訂正する。

幅員構成だが、この事業は15mで計画している。

先ほどの小金井工区については17mということで、その違いという質問だが、今回の事業区間は、いわゆる市街化調整区域ということもあり、沿道に店舗等が立地する可能性は無いということで、基本的に15mの幅員構成にしている。

先ほどの小金井工区については、事業区間に調整区域もあるが、北側の石橋地区、南側の小金井地区の市街化が進んでいることから、都市計画道路として17mで設定してい

る。

(委員)

喜沢工区のほうが計画交通量が多いにもかかわらず、路側帯が狭くて大丈夫なのかと思ったが、これは安全上の問題ではなく、むしろ用地取得を行う際の経済効果を考えて1.75mではなくて0.75mにしているという理解でよいか。

(栃木県)

沿道に店舗等が立地する場合には、停車帯という部分が必要になる。

今回、喜沢工区は0.75mということで、これについては、停車帯を設けない普通の路肩という扱いで計画している。

そこが先ほどの小金井工区との違いということでご理解いただきたい。

(委員)

わかりました。

(委員)

路線図の中の黄色いラインが現在の道路で、出井工区の区間は、もともと道路がなかった部分なのか。

(栃木県)

そうです。

(委員)

今回は、点線のところを行うということだが、点線の部分が出来なければ道路はそこで切れてしまうのか。

(栃木県)

黄色が現道部分で、出井工区で事業を実施している区間は、新しい道路をつくっている状況である。

今回の喜沢工区が出来ない場合は、黄色の現道を利用する形になる。

来月に出井工区が開通するが、この喜沢工区ができるまでは、現道を利用することになる。

(委員)

出来ないと困るということか。

(栃木県)

出来ないとクランク状に走行する形になってしまう。

(委員)

旧道になる部分の扱いはどうなるのか、そのまま残すのか。

(栃木県)

基本的に旧道は、小山市に移管することで考えている。

(委員)

わかりました。

事業の必要性の中で、屈曲して見通しが悪いという説明があったが、喜沢工区では、特に屈曲して見通しが悪いという部分は地図上には見当たらない。

(栃木県)

今回の喜沢工区は、出井工区と一連の区間で本来の整備効果を発揮する工区ということととらえてほしい。

(委員)

抱き合わせで行うということか。

(栃木県)

そういうことで理解してほしい。

(委員)

了解した。

(委員)

今回の事業も、主目的として国道4号の渋滞緩和が大きな目的になっているが、国道側でも何か合わせて渋滞緩和の対策を行っているのか。

(栃木県)

根本的な整備では、4号バイパスをつくったことになると思うが、現道においては、羽川地区付近において歩道の拡幅等を行っている。

(委員)

最終的にこの事業が完了して、トータルで見た時に、本当に渋滞緩和がされるのかが疑問というか、目的が達成できるのかというところに懸念があるので、何かあわせて、国道4号側でも対策がとれるものがあればいいと思う。

(栃木県)

歩道が狭い場合に、自転車が車道に出て車の走行に支障が出るということもあるので、国道側も円滑な交通の確保に向けて事業を行っていると思う。

(委員)

わかりました。

(委員長)

当該事業の説明が、担当課の責任範囲というのは解るが、道路はネットワークとして形成されて初めて意味を持つものである。これらは、一般的な視点からの委員の意見だと思うので、責任範囲外のことまで言うのは担当者としても辛いものがあるかもしれないが、公共事業評価委員会として、ネットワーク等に触れてくれると説明を聞いているほうとしては、安心ができるという気がする。

位置図の北のところに1カ所黄色い部分があるが、ここはつながっていないということか。

(栃木県)

道路はあるが、まだ完全な形で整備されておらず、若干のクランク状になっている。

その部分の整備を進めると言うことで事業は行っているが、用地の協力が得られないため、まだ整備が出来ていない状況である。

(委員)

そうすると、この事業のB/Cは、そこが繋がった状態を出しているのか、それともそこを入れずに計算しているのか。

(栃木県)

今回のB/Cについては、残っている黄色い部分も含めて整備されたという前提で計算している。

(委員)

つながってはいるが、実際はそこでネックになっている状況で、その部分も含めて計算をしていいのか、どう判断するのだが、少し違和感がある。

(栃木県)

その部分については、既に事業を入れていることから、将来的な交通量を推計する時には、その区間の事業が出来る前提でネットワークを考えている。

(委員長)

用地の問題とのことだが、その部分の北側に自治医科大学の附属病院があるわけで、少し極端なことを言えば、その部分が出来ないことにより助かるべき命が助からなくなることも想定されてしまうので、用地の協力を得て事業を進めてほしい。

(栃木県)

その重要性は十分認識しているので、努力していく。

○道路事業「主要地方道宇都宮那須烏山線 田野倉工区 那須烏山市」(県事業)

(栃木県)

事業概要を資料2-④に基づき説明。

以下質疑応答。

(委員)

信号が三現示から二現示になると書いてあるが、これが一般的な言葉ではなく初めて聞く言葉なんで、どういう意味なのか教えてほしい。

今回、新しくアンダーをつくるということだが、烏山線は本数が多くないので、平面交差でもいいのではないかと思う。

これをアンダーにしなければならない理由を教えてほしい。

(栃木県)

信号現示だが、変則交差点のため信号が青になる方向が3方向になってしまう。

これが正規の交差点になれば、そのサイクル2方向に減るので渋滞の緩和になる。

アンダーパスというよりは、烏山線が高いところを通っているので、道路を掘り下げるわけではなく、地形的な状況から下をくぐるということである。

(委員)

わかりました。

全体の事業費を見ると、距離は長くないにもかかわらず、費用が掛かるということは、このアンダー工事や構造物に結構な費用が掛かるということか。

(栃木県)

やはり、鉄道との立体交差の工事は費用が掛かるので、それが一番大きな理由である。

(委員)

ありがとうございます。

(委員)

現在の道路は、どういう扱いになるのか。

(栃木県)

現在の道路については塞ぐ方向で考えている。

(委員)

全部埋めてしまうのか。

(栃木県)

その方向でJRと打ち合わせしているところである。。

(委員)

完全に廃道ということでいいか。

(栃木県)

鉄道側とすれば、橋はないほうが良いと考えていて、道路を横につくるので、その部分は止めるということでJRと今打ち合わせをしている。

(委員)

わかりました。

○道路事業「一般県道柏倉葛生線 築地工区 佐野市」(県事業)

(栃木県)

事業概要を資料2-⑤に基づき説明。

以下質疑応答。

(委員)

事業の適時性について、24年度に会沢トンネルが開通したということがあったが、トンネルが開通して、何がどうなってタイムリーなのかということ具体的に説明してほしい。

(栃木県)

ネットワークとして、会沢トンネルは栃木と葛生の間であり、この部分については、トンネルを含めて狭かったが、脇にトンネルを掘り、円滑な交通を確保できるようになった。

ネットワークが一つ整備され、それに接続する区間の整備をすることによって、整備効果のさらなる発現を図っている。

また、会沢トンネルも約20億円の事業で、一つの地区で規模の大きい事業を複数行うことは難しいので、一つの事業が終わったので、新たな事業を入れるということで理解をお願いしたい。

(委員)

わかりました。

(委員長)

トンネルが出来て便利になっているが、大型車の量が減れば、非常に走りやすい道路になると思う。

指摘があったように、円滑な交通等で済ますのではなく、もう少し工夫をして、具体的な説明をしてもらえると委員の方々も解りやすいと思う。