

平成27年度

第4回 栃木県公共事業評価委員会

会議結果の概要

栃木県公共事業評価委員会

平成27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27年11月6日（金）14：30～15：16
- 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 (宇都宮大学工学部教授)
大川 容子 (弁護士 栃木県弁護士会)
加藤 幸子 (栃木県女性団体連絡協議会事務局長)
執印 康裕 (宇都宮大学農学部教授)
末武 義崇 (足利工業大学工学部教授)
長谷川 達彦 (栃木県経済同友会理事)
- 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 (審議案件)
ア 道路事業1件

5 議 事

(1) 栃木県県土整備部所管事業の事前評価について

○道路事業「主要地方道川俣温泉川治線 若間工区」(県事業)

【栃木県】

栃木県公共事業事前評価 自己評価書ほか「資料2」に基づき説明。

(当日の午前中に現地視察を実施)

以下質疑応答。

【委員】

2つほどお伺いします。こういったケースではトンネル以外余り選択肢がないのかもしれませんが、今回の場合、他の選択肢があったのかということと、もしあったとしたら、どれぐらいコストの差があって、結果トンネルになった検討の経緯があれば教えてください。

もう一つは、費用便益比(B/C)が1.1です。今日拝見しましたが、あのよう交通量が少ないところは便益(B)が余り大きくならないので、そういったケースの場合は、想定される便益(B)を念頭に置いてかけるコスト(C)を決定するというようなことがありますか。民間でいうとこれぐらいのものでこれぐらいもうかるから、これだけの開発コストをかけるみたいなことがあります。便益(B)を念頭に置いてコスト(C)というか工法やルートなどを決めていくものなのか、そのあたりを教えてください。

【栃木県】

まず計画の比較ですが、実際ここまでくるのに、七、八案の計画から検討を始めました。七、八案というのは、対岸へ渡って戻ってくる計画とか、もっと手前からトンネルを掘る計画等、当然現道拡幅も含めていろいろな比較をしています。経済性、施工性、効果、事業期間等、いろいろな要素を検討しながらやっています。最終的に採用した計画が今回の案です。

コスト比較では、現道拡幅だけとした場合と今回のトンネルを入れた場合とで比較しますと、トンネルを入れた場合ですと今回お示ししたのは約41億円、現道拡幅だけとした場合は約48億円になります。これ以外にも施工性や工期の面で現道拡幅だけとした場合とトンネルを入れた場合とでは差が出てきます。現道拡幅だけとした場合の事業期間についてですが、現場を御覧いただくと、急峻な地形で下側は深い谷、山側は切り立った岩肌が露出しています。そのようなところの狭い道路の長い延長を工事していくとなると、相当な工期がかかります。場合によっては通行止めでないといけないなど、いろいろなことが考えられます。そういうことも加味しながら、今回の案を採用しています。

もう一つ、費用便益比（B/C）の話ですが、我々は必要な事業をやっていく中で、どこまでコストをかけるべきかということは常に問題になるのですが、そこで生活している方々や企業などいろいろありますと、全てがコストで割り切れない面は多々あります。ただ、そんな中でも我々は税金を使っているものですから、可能な限り無駄を省いてコスト縮減に努めています。明確な基準は持っていないのですが、そのような観点でやっています。

しかし、事前評価をやっていまして、このような評価をやっていくのですが、基本的には費用便益比（B/C）が、1以上ということで、1ということ念頭には置いています。ただ、それだけでは割り切れない事業も当然あります。

【委員】

今、費用便益比（B/C）の話が出ていたので、教えていただきたいのですが、総事業費は約41億円となっています。B/Cの計算をしているのですが、そこでは費用（C）が29.3億円。これには注記があり、「費用は、総事業費を現在価値化したものと、供用後50年間の維持管理費を現在価値化したものの合計」ということです。それで約41億円が29.3億円になるという理解でよろしいのですか。

【栃木県】

まず総事業費約41億円には、維持管理費が含まれておりません。あくまでも用地費用、建設費用など、実際にかかる工事費用ということで整理しています。一方費用便益比（B/C）で使っている費用（C）29.3億円は、工事費用と供用後50年間の維持管理費を社会的割引率4%ずつで現在価値化して、それを積み上げたものです。将来になりますと割り引かれていくので、29.3億円と下がります。

費用対効果を求めるには将来の維持管理費も含めるべきだということで費用便益比（B/C）を計算していますので、費用（C）には供用後50年間の維持管理費を現在価値化したものも含めています。

【委員】

そうしますと、維持管理費を除いた部分、総事業費の約41億円だけを現在価値化すると幾らになるのですか。

【栃木県】

総事業費の約41億円だけですと、割引率を掛けて現在価値化していくと約28億円になってきます。

【委員】

割引率は4%という説明でしたが、これは栃木県の算定の仕方ですか。それとも、国土交通省で標準的なものとして決められていて、全国どこの都道府県でも4%という数字で計算しているのですか。

【栃木県】

割引率4%は、国土交通省が使っている全国一律の値です。

【委員】

2つ質問があります。今回、この若間工区を整備した結果、それによって便益が発生する人口は何人ぐらいになるのか教えてください。

もう一つは、先ほど一つの試算としてトンネル案と道路拡幅案の費用の比較という説明がありました。今日、現地を拝見して、トンネルを掘るといのはどれほど困難な作業なのだろうと思いました。道路を拡幅するのはある程度予算をはじき出せるイメージですが、岩がごつごつしていたりするところにトンネルを掘るのは、事故が起こったり、掘り始めたら困難にぶち当たってしまったりすることがいかにもありそうな難しい工事ではないかと思ったものですから。今のところトンネル案は約41億円、道路拡幅案は約48億円でトンネル案のほうが合理的に見えるのですが、これはあくまで予想です。工期もトンネルのほうが短いということでしたが、ある程度のプレミたいなもの、工期が延びたり予算がもうちょっとかかってしまったりということをどの程度予想されているのか。そのあたりをお聞きしたいと思います。

【栃木県】

まず1つ目の質問の、この沿線はどれぐらいの人口があるかというところですが現在、若間の集落から奥では230人ほど住んでいます。世帯数では100世帯をちょっと超える状況です。

もう一つの質問は、トンネル施工に関して事故や予期せぬことの想定ということだと思いますが、まずこの路線でもいろいろなところでトンネルを掘っているという実績が一つあります。その他にもいろいろなトンネルを掘っています。そして今回の若間工区では、これからトンネルの詳細設計をかけていきますが、実際の地盤をボーリングで直接掘ってサンプルをとったり、電磁的な解析をして地山の状態を見て亀裂の多さなどを調べ計画していきます。ですから、ある程度山の中の状態を予想しながら計画していきます。それでもまだ計画時の予想よりも亀裂が多いということも出てくる可能性があります。そのときには現場で対応しながら安全に進めていくということで、施工していくことになります。ただトンネルにつきましてはいろいろなところでいろいろな実績がありますので、そういう工法を参考にしながら、計画はより安全にやっていきたいと思っています。

あの深い谷の上で現道を広げながら工事をしていくのと、今回トンネルを掘るのとどちらが安全かというと、トンネルのほうが非常に安全ではないかと経験からは思えます。

【栃木県】

補足します。トンネルの技術は、日本は世界一進んでおりまして、技術革新も日進月歩で進んでいます。

また、雪で冬期間仕事ができないところも、トンネルは穴の中ですから工事が進むものです。です

から工程的にも、掘り始めれば1年ないし2年くらいで終わるものと思います。

【委員】

標準横断図にトンネル部と一般部がありますが、トンネルの中には両方に側溝がついているし、歩道みたいなものがちょっとあるのでいいかなと思いますが、一般部は、山側には側溝がありますが川側に側溝はつくらないのでしょうか。この図を見ると、止めるような感じの防護柵はありますが。

【栃木県】

はじめに、標準部分の考え方ということで標準横断図はあらわしているということを理解下さい。今指摘のあった側溝ですが、水というのは非常に重要な要素です。そこにつきましてはしっかりと計画して対処していきたいと思っています。図にあるように、何もしないで土だけがあるのでは、水が流れてきて、当然ここは洗われてきます。そういうことは多々あるので、そこは計画に際して十分検討していきたいと思っています。

ただ、流れていくところに全部側溝を入れるのがいいかという、そうとも言い切れません。入れるべきところ、入れなくてもいいところを使い分けながらコスト縮減に努め、かつ、安全な構造物にしていきたいと思っています。水というのは非常に重要な要素なので、そこは注意しながら計画していきたいと思っています。

【委員】

今日も現地を見せていただきましたが、人家のないところに側溝をつくっても、詰まってしまった場合にどうするかということもありますので、図を見ていて側溝はどうかと思って尋ねました。

【委員】

ここは日光の国立公園に入るわけですね。いろいろと大変だと思いますが、トンネルを掘ったときに掘削残土が出る形になりますが、それをストックヤードで保管するとあります。それは具体的にはどういう場所で、トンネル工事が終わったときにはそれがきれいに解消されるのか、どういう状態になっているか、というところをもうちょっとわかるように教えていただけますか。ストックヤードのところがちょっと気になりました。

【栃木県】

まだ最終的な場所というのは決めていません。ただ、トンネル以外のところは道路を拡幅していきますので、そういうところには盛土として使おうと思っています。国立公園内ですので場所は協議しながら選定していきたいと思いますが、現地には本工区の手前側にも広いところがあったりします。運びやすいところや使いやすいところを検討しながらやっていきたいと思っています。

【委員】

工区以外でも検討していくということですね。

【栃木県】

そうです。

【委員】

事業見込額の財源内訳で、国費55%、県費45%となっています。これは既に国の承認を得て決まっているものなのか、それともこれから国に説明して査定されるものなのでしょうか。もしこれから説明して国の査定を得るということになったときに、国から出てくるお金が絞られてしまうというおそれはないのでしょうか。

【栃木県】

国費55%、県費45%につきましては、来年度の要望としてこれから国に要求していく段階です。その前提としては、国の社会資本整備総合交付金という交付金制度がありまして、その交付金を活用します。これにつきましては、国費が幾らというよりは、国費55%、県費45%という比率が決まった交付金制度です。今後、事業の進捗によって毎年の必要額を要求していくということを継続しながらやっていくのですが、基本的に現段階では国費率55%はそのまま続くものです。

【委員】

比率は決まっているとして、総事業費を県側が41億円と提示しても、国が35億とか、査定されるおそれはないのですか。

【栃木県】

最初にこのくらいかかりますという計画書を出します。当然工事を進めていく中で、多くなったり少なくなったりいろいろありますので、それは随時調整しますが、基本的に交付金制度というのは、我々が行うものに対して支援される制度なので、査定というような県側が提示した額を切られるということはありません。

(意見の取りまとめ)

【委員長】

それでは、意見のとりまとめを行いたいと思います。

道路事業「主要地方道 川俣温泉川治線」について、県の対応方針（案）に対する意見がありましたらお願いします。

意見がないようなので、委員会としての意見の取りまとめを行いたいと思います。事業に対する栃

木県の対応方針（案）のとおり、本事業を実施することが妥当としてよろしいですか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】

それでは、ただいまの内容を委員会の意見として栃木県知事に報告します。

以上をもちまして本日の議事は終了します。