

# 平成 28 年度 第 1 回栃木県公共事業評価委員会

## 会議結果の概要

栃木県公共事業評価委員会

平成28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28年8月9日（火）14:00～15:38
  
- 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 地域デザイン科学部教授）  
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 副学長 工学部長）  
村田 和也 （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再評価について（審議案件）
    - ア 道路事業 3件
    - イ 街路事業 1件

## 5 議 事

○主要地方道 藤原宇都宮線

### 【栃木県】

道路事業の評価概要書（資料 1 - 1）に基づき事業概要を説明。

以下、質疑応答

### 【委員】

計画では国道 293 号以南は、今とりあえず暫定 2 車線で計画しているということです。完成 4 車線供用というのは、それが終わってからまたさらに整備するという理解でよろしいでしょうか。

### 【栃木県】

4 車線には、全線の供用を図った上、交通量の変化や地域の開発状況等々により、中央分離帯を広くとった形で整備したものを車道に再整備させていただくと考えているところでございます。

### 【委員】

それはまた別の計画ということですね。

### 【栃木県】

はい。

### 【委員】

歩道の件ですが、自転車と歩行者が一緒になっています。ちょうど中里原をやっているところは学校があるところなので、子供たちの自転車通学などがあると思います。自転車と歩行者を分けるというわけにはいかないでしょうか。一緒ですと、今、自転車事故などの危険性が高まっていると思いますが。

### 【栃木県】

今回の歩道幅員については 3.5m ということで、この計画を実施したときに、自転車・歩行者道ということで、自転車と歩行者が混在しても十分通過できる幅員で計画しているところでございます。

### 【委員】

ということは、3.5m 歩道をとっているから幅が十分あるということなのでしょうか。

**【栃木県】**

はい。現計画で、今のところそう考えているところです。

**【委員】**

一般的に、歩行者と自転車が同じ道路を歩いてくると、後ろから来たときにわからない。子供たちとか若い人たちはすごいスピードで走ってくる場合があります。万が一そういうことで事故が起きたときには、大変なことになっている。補償問題などがあると思います。そういうことも交えて、もうちょっと何か考えることはできないのかということです。

**【栃木県】**

今現在では、自転車は車道を走ることを基本としていますが、この計画をした時点は歩道を3.5m とれば、歩行者と自転車が安全に通れるという基準のもとに計画されたものでございます。

**【委員】**

これに関して、完成したときの運用面の工夫などはできるのでしょうか。

**【栃木県】**

既設の道路では、3.5m の中でシール等を使って歩行者と自転車の走行位置を明示する方法がございます。自転車道の場合は縁石で分離して、全線において色を塗るということをやっている場合がございます。今回の場合、自転車と歩行者を縁石等で分けるということではなく、県庁前でもやっていますが、路面表示を行い、自転車と歩行者の通行を分けることは可能です。

**【委員】**

それではそのような方法をとっていただきたいと思います。宇都宮市内などを見ていると、歩道の脇に車道を色で分けてある場合が結構あります。そのような方法でもいいのではないかと思いますので、よろしくお願いいたします。

**【栃木県】**

わかりました。

○主要地方道 宇都宮向田線

**【栃木県】**

道路事業の再評価概要書（資料1－2）に基づき事業概要を説明。

以下、質疑応答。

**【委員】**

事業スケジュールのところでは補足説明をお願いしたいのですが、長期化の理由のところでは、用地取得に時間を要したということと、さらに地元調整とあります。地元調整というのは具体的にどういうことを指すのでしょうか。

**【栃木県】**

説明でも若干触れましたが、立ち入り拒否ということで、用地買収をする以前に用地の調査もできなかったことから、それらを調整という意味で資料に記載させていただきました。それらの調整が今は済んで、今後、用地買収に入っていきたいと考えているところでございます。

**【委員】**

そうしますと、当初は大分御苦労されたけれども、今は調整が済んで買収に向けて順調に進みつつあると理解すればよろしいのでしょうか。

**【栃木県】**

はい。順調に進んでおりまして、今年度末で数名が残るとしてはいますが、それについては来年度協力をいただけるという内諾も概ねいただいていると聞いていますので、問題なく順調に進むと考えているところでございます。

**【委員】**

投資対効果のお話もございましたが、「現況の課題」で、渋滞で3,490mを31分というところが課題で、「事業目的」に渋滞緩和とあります。具体的に、今分かっている31分の渋滞が、本事業が完成すると大体どれくらいの解消になるかという数字的なものがわかればお教えいただきたいと思います。

**【栃木県】**

まだ31分が何分になるかという解析まではしておりませんが、交通量が既に2,000台ほど減っていますし、さらに5,000台減ということから、相当数の時間が短縮できるのではないかと考えております。

**【委員】**

少なくとも大幅な削減を見込んでいるということではよろしいでしょうか。

**【栃木県】**

そうですね。ピーク時には写真にあるとおりかなり動かない状態でした。この区間は旅行速度が 20km/h 以下でしたが、今後改善されるものと考えております。

○主要地方道 小山環状線

**【栃木県】**

道路事業の再評価概要書（資料 1 - 3）に基づき事業概要を説明。

以下、質疑応答。

**【委員】**

「位置図」についてですが、県で担当されるのは栗宮工区。その下に小山市担当の工区が 2 つ出ています。今回のこの案件だけ小山市ではなく栃木県で担当されるのは、何か理由があるのでしょうか。

**【栃木県】**

今回については、青で位置づけされているのが県道の小山環状線です。その一部区間が赤の事業区間に重複していることから、今回、県施工で栗宮工区を実施することとしたものです。

**【委員】**

わかりました。

歩道は、場所が違うから作り方が違うということなのかもしれませんが、先ほどの案件と比較すると、歩道幅員は 3.5m で同じだと思いますが、ここは別に自転車通行帯を設けています。先ほどは設けていない。これは片側 1 車線だからこういう場所がとれたということなのでしょうか。

**【栃木県】**

先ほどの事業は平成 14 年度からの事業ということで、事業計画は 10 年以上前です。今回の計画は平成 24 年度から事業着手しているということで、最も新しい事業計画です。現在は自転車通行が多いところは自転車通行帯を設けることとしており、車道に沿って自転車通行帯を設け、歩道を 3.5m 確保するという形で整備を進めているところです。

**【委員】**

ということは、最新の計画ではできるだけ自転車通行帯を設けるようにという方向だということでしょうか。

**【栃木県】**

先ほどお話があったとおり、自転車の通行が非常に多いと見込まれる中心市街地、今回のところは市街化区域ということで、現状も住宅が建っていますし今後も市街化が促進されることから、自転車通行帯の必要区間と考えて計画しているものでございます。

○足利佐野都市計画道路3・4・1号 前橋水戸線

**【栃木県】**

街路事業の再評価概要書（資料2）に基づき事業概要を説明。

以下、質疑応答。

**【委員】**

事業計画の大幅な変更というところで、山川町交差点への横断歩道の設置とありました。こちらは事業計画の大幅な変更ということによろしいのですか。今回変更されること、ということによろしいのですか。

**【栃木県】**

歩道橋につきましては、当初計画になかったのですが、今回、地元から要望があったことから、新たに移設するというで考えました。それと事業期間が延びるという2点で、大幅な変更という判断をしております。

**【委員】**

用地取得後1年で完成予定というお話ですが、これは歩道橋のことは無関係というか、歩道橋は歩道橋で進んできっちり終わるという理解でよろしいですか。

**【栃木県】**

現在、歩道橋部分につきましては、実際に地権者に事前に当たらせていただいて内諾が得られているということですので、そちらについては早急に着手できる状況です。残る部分は、一般部の改良部分が残っていますので、用地が取得できれば1年で供用できると考えております。

**【委員】**

用地取得に時間がかかっているという話と、地元の要望で交差点に横断歩道を設置されるというところの因果関係ですが、歩道橋を設置すれば用地取得に応じるというような交換条件のようなものがあつたということですか。

**【栃木県】**

そちらについては地権者とは離れているところで、契約できていない方の条件というわけではございません。歩道橋ですので、どちらかというに通学児童の安全面等での要望ということで判断しています。

**【委員】**

そうすると、当初は歩道橋の話がなくて、新しくつけ加えられるようになったというところがいまいよくわかりません。なぜ変更するのかを教えてくださいませんか。

**【栃木県】**

最近、横断歩道橋は1回上って降りるのが煩わしいということで、余り人気がないというか、つけても利用されないケースが多い。こちらについても、今の県道には狭い区間ですが歩道橋がついていますが、当初、新しいバイパスには必要ないのということで考えていました。その結果、当初計画には盛り込んでいなかった。ただ、事業が進んできたところで、道路も広くなるし、当然車のスピードも上がってくるだろうから、バイパス側にもつけてくださいという要望がございまして、児童の交通安全を第一に考えて、移設というか新たにつけるということで考えました。

**【委員】**

停車帯が設けられていますが、こういうものを設けないといけない何かの事情が、この地域にはあるのでしょうか。

**【栃木県】**

現在は停車帯と表現していますが、バイパス区間が全部つながった時点では、前後の交通等を鑑みながら自転車通行帯にしたいということで考えております。事業が始まったころは、自転車通行帯という概念がなく、そのころは普通の停車帯でした。どちらかというと街路事業というのは、中央分離帯等の空間を確保するためにある程度両側に余裕を持って、交差点ではその部分を取り壊して右折レーンをつくるというような事業をよくやります。そういった意味で、当初は空間に余裕を持たせて整備ということを考えています。今の社会情勢を考えたときには、多分この区間はバイパスが全通したところで自転車通行帯にしたいと考えております。

**【委員】**

わかりました。

**【委員】**

細かいようですが、変えるときにはまたこの場で審議ということはあるのですか。



**【栃木県】**

多分ないと思います。事業費はほとんど変わらない。要は交通管理者との協議で、そういうほうがふさわしいかどうかということ、道路交通法を管理している警察等と協議、というステージになるかと思います。

**【委員】**

道路事業としては完了して供用し、その運用はまた別に定めていただく。そういうすみ分けということでしょうか。

**【栃木県】**

はい。実際には供用の前に協議をします。

(意見の取りまとめ)

**【委員長】**

道路事業「主要地方道藤原宇都宮線」について、県の対応方針（案）に対するご意見がありましたらお願いいたします。

特にご意見等がないようですので、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。県の方針どおり「対応方針（案）のとおり、事業を継続する」ことが妥当としてよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

**【委員長】**

次に、道路事業「主要地方道宇都宮向田線」について、県の対応方針（案）に対するご意見がありましたらお願いいたします。

特にご意見等がないようですので、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。県の方針どおり「対応方針（案）のとおり、事業を継続する」ことが妥当としてよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

**【委員長】**

次に、道路事業「主要地方道小山環状線」について、県の対応方針（案）に対するご意見が

ありましたらお願いいたします。

特にご意見がないようですので、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。県の方針どおり「対応方針（案）のとおり、事業を継続する」ことが妥当としてよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

**【委員長】**

次に、街路事業「足利佐野都市計画道路 前橋水戸線」について、県の対応方針（案）に対するご意見がありましたらお願いいたします。

特にご意見がないようですので、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。県の方針どおり「対応方針（案）のとおり、事業を継続する」ことが妥当としてよろしいでしょうか。

（「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いたします。

以上をもちまして本日の議事は終了いたします。