

平成 30(2018)年度 第 3 回栃木県公共事業評価委員会

平成 30(2018)年 11 月 30 日 (金)

栃木県県土整備部技術管理課

平成 30(2018)年度 第 3 回栃木県公共事業評価委員会
会議結果概要

- 1 日 時 平成 30(2018)年 11 月 30 日 (金) 13:10～15:10
- 2 場 所 栃木県公館 大会議室
- 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)
梅澤 啓子 (栃木県女性団体連絡協議会 副会長)
執印 康裕 (宇都宮大学 農学部教授)
末武 義崇 (足利大学 副学長 工学部長)
堂場 加奈子 (弁護士 栃木県弁護士会)
- 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)
 - (1) 道路事業 2 件
 - 2) 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)
 - (1) 道路事業 3 件
 - (2) 街路事業 1 件
 - 3) 栃木県農政部所管事業の事前評価について (報告案件)
 - (1) 圃場整備事業 1 件
 - (2) かんがい排水事業 1 件

5 議 事

県土整備部所管事業の再評価について（審議案件）

○一般国道408号 宇都宮高根沢バイパス

【栃木県】

道路事業の再評価概要書（資料1-1）により説明。

以下、助言、質疑応答等

【末武委員】

御説明どうもありがとうございました。事業費の増額の件で確認させていただきます。私が聞き逃してしまったのかもしれませんが、スライド20の①と②は、立体化になっている部分がかかなり増額に効いているという御説明だったかと思いますが、当初から立体化するということで見積もっておかなかったのは何か理由があるのでしょうか。

【栃木県】

当初から見積もっていなかったというより、最初に事業着手を評価していただいたときは、この事業は、4車線で土地は買いますが、暫定2車線で開通させることを大きな目標として掲げ、その費用だけを積んで評価をいただいていたものでございます。暫定2車線にしたことで工事費がある程度抑えられますので、一刻も早く開通して事業効果の発現を得たいということでスタートを切ったものでございます。

【末武委員】

もう1点。用地補償費は減額できたということで、これはありがたいことだと思います。精査した結果6億円減になったということですが、立体化することである部分の用地買収を回避することができたということなののでしょうか。

【栃木県】

そういうことではございません。繰り返しになりますが、事業をスタートするときには、4車線化を見据えて土地を買って、立体も見据えて土地を買っています。ただ、**まず**は暫定2車線で開通させるということで、その事業費だけを積んで評価をいただいていたスタートしたというものでございます。

【末武委員】

どうもありがとうございました。

【池田委員長】

他にございませんか。どうぞ。

【執印委員】

御説明ありがとうございました。事業の進行上の都合から、予算の使い方には制約がどうしてもあるかと思えます。最初は暫定2車線でやって、最終的には4車線にするというお話だったと思います。私は役所の予算の使い方はよくわからないのですが、もしそうであれば、これは最終的には4車線まで見込んだ形の事業計画です、一方で、事業を進めていく上では最初からいきなり4車線ではないという合意を前もって言っていただけると、わかりやすいと思います。

4車線のつもりで買収し、事業の進行上しばらくは2車線でやるが、最終的にはこれくらいものを見込んでいますと。ただそれを使うかどうかは、事業の進行等諸事情があるでしょうから。完成形はどういうものかイメージがあったほうが、説明を聞いていてもわかりやすいと感じます。

【池田委員長】

今のコメントについて何かございますか。

【栃木県】

事業着手時の評価のときには、構想としては4車線化することも明示しております。用地は、はじめから4車線、立体にするために必要な用地を買いますということは、明示して御説明したつもりでございます。

【栃木県】

今回の事業については、元々、計画としては4車線で考えていますが、事業効果を早期に発現するために暫定2車線でやりますという評価をとりました。その後、説明にありましたが、テクノ街道がつながるとか、LRTによる自動車交通の分散等、状況が変わってきているので4車線化することです。元々の状況としては暫定2車線で事業をやるということだったものですから、用地は4車線で買いますが、立体化や工事の4車線化は入っていなかったということでございます。

【執印委員】

ありがとうございます。

県土整備部所管事業の再評価について（審議案件）

○一般国道408号 真岡南バイパス

【栃木県】

道路事業の再評価概要書（資料1－2）により説明。

以下、助言、質疑応答等

【末武委員】

1点確認させていただきたいのですが、今回、盛土案に変更するという事です。併せて、橋梁形式にした場合との比較も行われたということですが、参考までに、橋梁で飛ばした場合と盛土でやった場合でどのくらい金額的に違うのか、教えていただければと思います。

【栃木県】

詳細な比較ではないのですが、他の事例等から簡単に算出いたしますと、4億円ほど盛土形式のほうが安くなるのではないかと考えております。

【末武委員】

どうもありがとうございました。

意見の取りまとめ

【池田委員長】

それでは、意見の取りまとめを行いたいと思います。

道路事業「国道408号宇都宮高根沢バイパス」について、県の対応方針（案）に対する御意見等がございましたらお願いします。

特にございませんか。

それでは、委員会としての意見の取りまとめとしては、県の方針どおり「対応方針（案）のとおりに事業を継続する」ことにさせていただきますが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【池田委員長】

次に、道路事業「国道408号真岡南バイパス」について、県の対応方針（案）に対する御意

見がございましたらお願いします。いかがでしょうか。

【池田委員長】

よろしいでしょうか。

それでは、御意見等がないようですので、委員会としての取りまとめをしたいと思いますが、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）

【池田委員長】

ありがとうございます。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。

本日の審議案件は以上となります。

県土整備部所管事業の事前評価について（報告案件）

○主要地方道宇都宮鹿沼線 飯田工区

○一般国道119号 下鉢石町工区

○主要地方道つくば益子線 長堤Ⅱ工区

○都市計画道路3・5・101号毛野西新井線 西新井町工区

【栃木県】

栃木県公共事業事前評価自己評価書（資料2-1、資料2-2、資料2-3、資料3-1）により説明。

以下、助言、質疑応答等

【池田委員長】

以上4件の説明がありましたが、これらの説明に対し、今回は報告案件ということですので、今後の同じような事業に反映すべき内容など、特に助言（アドバイス）などありましたら、委員の皆様をお願いしたいのですが、いかがでしょうか。どうぞ。

【執印委員】

日光市の件ではB/Cは出していないということです。電線の地中化等といったことがありますが、日光は世界遺産ということで少し特殊な場所です。そういったところだと、今までのも

のとちょっと違った形になるということでしょうか。

【栃木県】

道路事業の評価一般の考え方として、栃木県といたしましては、車の交通が改善されるような場合は、国土交通省の示している、時間が短縮される、事故が減少する、あるいは車が走るための経費が減少する、これをお金に換算して、かかる事業費との割り算で比較するのがわかりやすいということをやっています。

一方、歩道を整備する場合、電線を地中化する場合、バリアフリーを行う場合、特に今回のように場所的に景観に配慮するという場合は、自動車交通状況の改善とは別物で、先ほどのお金に換算するやり方はうまく当てはまらない。ということで、そちらの指標ではなくて定性的にこういった目的が達成されるのではないかという考え方を示すことによって、事業効果があることを示そうとしているものでございます。

【執印委員】

確かに効果はあると思います。

【池田委員長】

よろしいでしょうか。

【執印委員】

はい。

【池田委員長】

他にございませんか。どうぞ。

【末武委員】

アドバイスではなくちょっと教えていただきたいのですが、A3の「事業見込額及び内訳」のところ「財源内訳」に「国費」と「県費」とありますが、あるものは50%・50%で、あるものは55%・45%です。数字が違うのは何か根拠や理由があるのでしょうか。

【栃木県】

道路事業でいうと、この3事業はいずれも国の交付金をもらって進めているものでございます。国から来るお金は「国費」ということで表現されていますが、事業の種類によって国が支出する金額は定まっています。今回、119号の日光の例だけが国費55%になっていますが、これは、電線を地中化するものに対しては高い費用が充てられるというルールがあり、その関係です。

【末武委員】

どうもありがとうございました。

引き続き教えていただきたいのですが、A3右側の6「事業コスト縮減等の可能性」ということで、再生材の利用や、建設発生土の公共工事間流用という2点が挙げられています。

まず、再生材というのは、どういうところにどういうものが使われているのか教えていただきたい。

それと、建設発生土は結構いろいろなところで融通し合えるものなのではないでしょうか。発生したら土捨場みたいなものが用意されていて、そこにどんどん捨てないと片付かないのではないかと、という素人的なイメージを持っているのですが、その2点について教えていただきたい。

【栃木県】

再生材については、一番多いものは、砕かれたコンクリートを、アスファルトよりもっと下の、道路の路盤といわれる部分に混ぜて使うものが非常に多いかと思えます。

アスファルトを砕いたものについても、似たような使い方、あるいは、もう一度アスファルト合材として加熱して再生するという場合も多くあります。再生材はその辺が代表的なものかと思えます。

【栃木県】

建設発生土の工事間流用につきましては、国が音頭をとっておりまして、地方公共団体もそれに賛同するような形で情報を共有することとしております。

工事を発注いたしますと、ある一定量の発生土または搬入が必要な工事についてはネット上で登録することとなっています。それらの情報を共有することで、効率的な工事間の流用が図られるようにという形で、制度的にある程度整っています。

【末武委員】

そうしますと、栃木県で発生した土を他県が利用するとか、あるいはその逆もあるということでしょうか。

【栃木県】

工事間流用するに当たりまして、極力効率のいい組み合わせをしていく中で、時期的なものもございますが、他県との流用ということも出てまいります。

【末武委員】

どうもありがとうございました。

農政部所管事業の事前評価について（報告案件）

○県営農地整備事業 芳賀町北部第2地区

○県営農業水利施設整備事業 船生地区

【栃木県】

栃木県公共事業事前評価自己評価書（資料4－1、資5－1）により説明。

以下、助言、質疑応答等

【池田委員長】

それでは、ただいまの2件の報告に対しまして、今後の同種事業へ反映すべき内容など、特に助言（アドバイス）等がありましたら、委員の皆様からお願いします。いかがでしょうか。

特にないようでしたら、これで事前評価の報告については終了したいと思います。