

令和 7 (2025) 年度
第 2 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

令和7(2025)年度 第2回栃木県公共事業評価委員会
会議結果概要

1 日 時 令和7(2025)年12月2日(火) 9:00~11:00

2 場 所 栃木県庁 本館6階 大会議室1

3 出席者 有賀 一広(宇都宮大学農学部 教授)
大澤 和敏(宇都宮大学農学部 教授)
木村 由美子(栃木県女性団体連絡協議会 事務局長)
藤島 博英(足利大学工学部 講師)
山田 麻梨子(栃木県弁護士会 弁護士)
横山 稔(栃木県経済同友会 理事)

[敬称略・50音順]

4 議事案件

栃木県国土整備部所管事業の再評価について(個別審議)

(1) 街路事業

ア 足利佐野都市計画道路3・5・102号家富町堀込線 中橋工区 足利市

栃木県国土整備部所管事業の事前評価について(報告案件)

(1) 街路事業

ア 日光都市計画道路3・4・11号赤間々今中線外1路線 清原町工区 日光市

(2) 道路事業

ア 一般県道関谷上石上線 四区町工区 那須塩原市・大田原市

イ 主要地方道 西那須野那須線 上厚崎工区 那須塩原市

栃木県農政部所管事業の事前評価について(報告案件)

(1) 農地整備事業

ア 県営農地整備事業 玉田地区 鹿沼市

イ 県営農地整備事業 轟地区 日光市

5 議事

(1) ア 足利佐野都市計画道路3・5・102号家富町堀込線 中橋工区 足利市

【委員】

大きく言うと3つぐらい設計要件の変更が詳細設計後ないしは住民の方々との協議であったということですが、その3つのポイントについては結構納得感がある。これは予知し得ないし、踏切のところなどはやった方がいい。計画とか用地買収という話が出るのはよくある話なので、そこも納得感がある。

この金額が本当に妥当なのかという積算は県側ではやられているんですよね。公共工事積算基準でやってこの上昇だということですよね。

【都市整備課】

はい。

【委員】

ここは事業評価なので、事業に対しては委員としてはいいかなと思っているのですが、ここまでアップは県政の中でも結構大きいインパクトがあると思っていて、例えば分割ないし国費とか市費が入るとしても大きいと思っています。その透明性とか妥当性がもう少しわかるような説明がないと、金額的な納得感が出ないという所感を持ったのですが、そのあたりはどうお考えでしょうか。

【都市整備課】

工事費につきましては、今回、事業着手前に全体事業費として算出しています。令和2年度以降、いわゆる人件費の増、資材の高騰が日常の生活の中でもいろいろな場面で出ていると思います。これに関しましては、建設資材も1.5倍等と大きく出ているところでございます。

我々は適宜、工事発注の段階で積算しているところですが、工事をしていく中でも人件費高騰の影響が出てきました。今回、ある程度主要構造物が進んできた中で、このタイミングで事業評価をかけることが妥当だと判断しました。

また、工事の増額につきましては、どうしてもR2年度当時では予期せぬところがございまして、ここは改めて積算した中で、今回事業評価に図らせていただいたところでございます。

【委員】

きょうもしっかりと説明されていましたけれども、多分これはオープンになってくる話だと思います。補足資料や説明ではちょっと大雑把かなと思ったので質問させていただきました。応援していますので、お互い頑張りましょう。

【委員】

用地補償費についてお伺いします。用地補償費は4億円が16億円ということで、全体からすれば少ないかもしれませんのが4倍にはね上がっている。この背景は調査による補償算定額の増額とあります。御説明いただいたときに迂回をするというお話がありましたが、補償額が、考えていたものより用地を取得するのに大きな土地に増えたということでおろしいのでしょうか。それとも、いろいろな状況の中で算定が上がったということなのか、教えていただきたい。

【都市整備課】

用地の補償につきましても、事業に入ってから各地権者さんに改めて調査に入らせていただいて、実際どのくらいの物件の補償費になるのか、営業補償も含めてどういったものが必要なのか算定することにより、令和2年度概算に比べて正確な金額が出てきています。そういったところで物価高騰などの影響が出ています。先ほど説明が足りない部分があつたかもしれませんのが、迂回路の踏切を新たにということですが、当初は道路を迂回するような形で、ここでの補償は当初の段階では計上していませんでした。今回、足利市及び地元と調整した中で、踏切をつくっていくことが決まり、その辺の新たな補償や用地の借地がございまして、金額が増えております。

こちらにＪＲ足利駅、東武駅、これを渡りますと、御存じの方が多いと思いますが鏗阿寺、市役所と旧市街地の中を走るところで、建物も平屋造よりは2階、3階建の商業施設も兼ねた建物が多くございまして、そういった面で補償費も高くなっているところでございます。

【委員】

差し支えなければ、新たに変わったことによって増えた金額はおよそどのくらいなのでしょうか。

【都市整備課】

複数の建物であれば、用地等含めて億単位の補償額となる場合があります。

【委員】

今回、杭のところとか工事の方法を変更されるところですが、事業期間自体は令和9年度までということで変更されていないと思いますが、ここでは9年度で終わるということなのでしょうか。

【都市整備課】

今、工事は予定どおり、渡河部の下部工、跨線橋部の下部工及び上部工をこの12月から工事を進められます。予定どおり進んでおりまして、次年度以降、渡河部の橋梁の上部工。こちらは残る一部上部工と道路の構築をしていくわけですが、9年度末、10年春に向けて鋭意工事を進めておりまして、予定どおり工事が進んでいるという認識でございます。

【委員】

変更後、工事内容が変わるじゃないですか。当初の予定どおりというのは、変更の部分も含めるともっと巻いてやらないと同じところで終わらないかなという気がするのですが、そういうわけではないのですか。

【都市整備課】

令和3年度詳細設計変更で、工事の内容につきましては、計画の工事内容で進んでいるところでございます。先ほどの三連アーチの移設の中では、当初のスライド方式からクレーン方式しておりますが、1渴水期で工事完了ということで、事業期間の中で工事が進められるという認識でございます。

【委員】

物価高に関するものはある程度理解できるのですが、今回の事業費は、先ほどお話があったように元々107億が210億と倍近く上がった。その分デメリットは変わらずということで、B／Cから見るとすごく大きな問題になるのかなと思うのですが。

工事費の総額についてもう一度教えてほしいのですが、杭長の見直し等による増額と先ほど説明いただいたのですが、このような地盤状況の不確実性は、ある程度設計段階でリスクとして認識されていなかったのかということ。

あとは、用地調査の補償算定額増額ということですが、中橋の事業を始めるに当たっていろいろな問題があって、やっと令和3年度に実施されたということです。補償額が住民からの強い要望で大分高騰したとか、そういうのはなかったのですか。何か不足した対応がなかったかというのが気になるところです。その2点を教えていただきたいと思います。

【都市整備課】

まず1点目、工事の設計条件の見直しで、杭の長さが今回長くなったというところです。当初、予備設計の段階では、既存のボーリングデータとか代表的なボーリングデータを使っておおよその構造の形を決めて、おおむねこのくらいの基礎になるだろうということで、概算工事費を出したところです。

今回の詳細設計に当たりましては、当然、近傍のボーリングデータから、我々はジャストポイントといいますが、橋台を立てるところが設計を進める中で決まってまいりますので、その位置にボーリングを実施したところでございます。その中で精査した中で、当初の支持層より深い位置の層が支持層になり得るということで、杭の長さが長くなりました。今回の橋梁は300mあり、橋台・橋脚も含めて6基あり、それが側人道橋及び本橋にそれぞれございます。なので、全体的な橋台・橋脚の杭の長さの変更が影響して工事費が上がっているところでございます。我々としても、なるべく予備設計の段階から工事費の差がないようにということでやっているところですが、詳細設計の段階でジャストポイントの中でこういったことが判明したということで、適切な設計に基づきということで工事を進めてまいっているところです。

【都市整備課】

2点目の用地補償費ですが、地権者に言われて価格が上がっているところはございませんが、JRのところだけは、地元とか周辺住民の方からの要望がありまして、JRの仮設の踏切をつくったということで用地補償費が増加になっています。

【委員】

これだけ事業費が上昇したということで、資料の一番最後のページの「コストの縮減方策」というところで「公共工事間流用に努め、コスト縮減を図る」と示されています。この辺は計画段階からコストの縮減方策は示されていたのだと思いますが、おおよそどの程度のコスト縮減か、目標をもし考えておられるなら教えていただきたいのですが。

【都市整備課】

発生材及び建設発生土の公共工事流用に努めていくということで、コスト縮減は県の工事としても当然やっているところですが、今回の中橋工区におきましては、今、2.8億円程度のコスト縮減を見込んでいるところでございます。当初、運搬距離を、処分ということで持ち出し等になるところですが、工事が進む中で共同事業者である国の渡良瀬川工事とか近傍の県、また群馬県との協議を進めまして、より近いところ、また費用のかからないところということで調整しております。先ほどの金額程度のコスト縮減が見込めると考えているところでございます。

【委員長】

アーチ橋がシンボルとして大事だということで移設したのは非常に大事だと思いますが、アーチ橋はそもそも強度を保つためにつくられていると思います。移設したことによって歩道の部分の強度は増したと考えてもいいですか。

【都市整備課】

中橋三連アーチにつきましては、もともと車道として利用しておりました。今後は自転車・歩行者として利用いたしますので、橋にかかる重さとしては軽くなってくることから、移設後の橋としては重さの負担は軽くなる認識しております。

【委員長】

軽くなったので別にアーチである必要ないけれども、シンボルとして移設したという理解でいいですね。

【都市整備課】

はい。足利市の方もよく言われるのですが、隣に東武足利市駅がございます。足利市駅に帰ってきたときに、この中橋が見たことによって、『ああ、足利に帰ってきたな』という気持ちになると伺っております。

【委員長】

かなり事業費が今回増額ということですが、国や市も増額することは同意しているのですよね。これは確認ですが。結局国や市の負担が増額していくことになると思いますが、

その辺の感触はいかがでしょうか。

【都市整備課】

国や市と協議を進めまして、きょうここに至っているところでございます。国の方も河川事業として同じように事業評価があると聞いております。この後、12月明日以降、国の方でも事業評価を受けると聞いております。今後も国・県・市三者連携を図って事業を進めてまいりたいと考えております。

意見のとりまとめ

【委員長】

それでは、審議案件の意見の取りまとめを行いたいと思います。

県の対応方針（案）に対する御意見がございましたらお願ひいたします。御意見等はございませんか。

では、御意見等がないようなので、委員会としての意見内容の取りまとめを行いたいと思います。県の「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意見書を提出します。街路事業の審議案件は以上となります。

（1）ア　日光都市計画道路3・4・11号赤間々今中線外1路線　清原町工区　日光市

【委員】

工事ですが、今市中学校のそばで小学生がバスに乗るということで、そちらの方から工事実施ということです。供用の方も、工事が終わるのは令和14年を予定していますが、危ないところだけ事前先行で供用開始する予定とかございますでしょうか。

【都市整備課】

これから用地交渉に入りますが、用地交渉がまとまって工事が進みまして、一定の区間の歩道が供用できる状況になりましたら、順次供用しながら工事を進めていきたいと考えております。

【委員】

年度的にこの辺でという予定は、特に今のところはない。

【都市整備課】

そうですね。具体的にいつまでというのは、今後用地交渉に入ってまいりますのでその状況しだいかと思います。

【委員】

なるべく早くお願ひします。

【都市整備課】

はい、ありがとうございます。

【委員】

現状の写真を見ると、一刻も早く歩道も整備しなくてはいけないと感じています。今回、歩道は3mということです。歩行者は朝晩が一番多いと思いますが、どの程度の歩行者が使われるのでしょうか。

【都市整備課】

歩行者は日95人、100人程度です。自転車は600台程度となっています。

【委員】

一日100人程度ということですね。その程度あれば、まあ。小学生・中学生の通学路になっているということなので、歩道はしっかりと確保する必要があると思います。承知しました。

あと、工事費は今回11億円と出ているのですが、コスト縮減等の可能性として、無電柱化の低成本手法でコスト縮減を図るという可能性は示しているのですが、工事費の見積り段階で低成本の手法は取り入れて概算を出されているのでしょうか。そのほかに、詳細設計になってからしっかりと検討するという決めなのか、そこを教えていただきたいのですが。

【都市整備課】

現時点におきましては、今後、電線共同溝の詳細設計を進めてまいりたいという状況です。現時点ではおおむねメーターあたり90万円～100万円のオーダーで考えております。今後、電線事業者・通信事業者さんと協議を進めてまいりまして、どこに管路が必要というところで設計が固まってくれれば、その中で低成本管路等を使えるところということでコスト縮減を図っていきたいと考えています。

(2) ア 一般県道関谷上石上線 四区町工区 那須塩原市・大田原市

【委員長】

工業団地が幾つか付近にあるということですが、工事着手の順序というか、この場所からやっていくと交通の利便性が高まるのではないかということなど、計画がありましたら教えてください。

【道路整備課】

工事の順序ということですが、今考えておりますのは、北側が四区町、南側が上石上ですが、北側の四区町の方から工事を進めていければと考えております。といいますのは、南側に小学校などがございまして、こちらから工事を進めていくと通学路とか住民の方た

ちに工事用車両が迷惑をかけてしまいかねないので、そういうた影響がない北側の四区町の方から進めていければと考えております。

【委員長】

そのような適切な計画であるということで、安心しました。

【委員】

「地元との合意や関係機関等との協議が整うなど」ということで、説明会を今年行ったということですが、懸念材料的な意見はなかったのでしょうか。地権者が大分多いので、その辺から何か意見があつたらお聞かせ願いたいと思います。

【道路整備課】

説明会は出先の土木事務所が主催となり 10 月に行ったわけですが、地権者の方全員は当然集まれておりません。ただ、その中で大きな反対意見はなかったと聞いております。個別の細かい話までは聞こえてきていないのですが、おおむね賛成ということで伺っております。

【委員】

ありがとうございました。B／Cを見ても、走行時間短縮便益が大きく、B／Cも 7 以上、8 くらいということなので、費用対効果は十分あるバイパスの計画かと思いますが、この 3 便益のほかに検討するような項目は何か考えられているのでしょうか。

【道路整備課】

県では、費用便益マニュアルの中で追加便益を設けております。具体的には防災便益などございますが、この 2 カ所につきましては、既存の 3 便益だけで十分評価できておりますし、追加便益まで算出する必要はないと判断いたしまして、既存の 3 便益だけで評価させてもらっています。

(1) ア 県営農地整備事業 玉田地区 鹿沼市

イ 県営農地整備事業 轟地区 日光市

【委員長】

最初の玉田地区に関しては「機構関連型」、2 件目の轟地区では「経営体育成型」ということです。玉田地区では機構関連型になっていることで地元負担なし、という理解でよいですか。機構関連型について補足説明があれば、していただけるとありがたいと思います。

【農地整備課】

機構関連型につきましては、国が総事業費の 62.5%、県が 27.5%、地元の市で 10% をそれぞれ御負担いただく形になり、農家の方の負担がない事業となっています。

一方で、轟地区につきましても、地元負担はございますが、集積・集約化を高めることで、それに対する促進費という補助がございます。そういうものを御活用いただいて、地元負担が極力少なくなるように支援してまいりたいと考えております。

【委員長】

なるほどわかりました。そうしますと、経営体育成型でも、集積率や集約率が高まれば地元の農家さんの負担がなくなる可能性がある、という理解でいいですね。

【農地整備課】

そのとおりでございます。

【委員】

1番の玉田地区と2番の轟地区でそれぞれ同じような質問です。1番のスライド9ページ、団地に集約するところです。地図内の凡例で黄色部分は現況と目標時の両方で同じなので、同じ経営体かなと思うのですが、目標時の緑色部分と青色部分は、新たに地元の人人が中心になって法人を設立すると。次のページになると、緑色の部分はいちごを集約するのかなと。

まず1点は、現況の方の団地のピンク色部分の経営体はどうなるのか。今担い手で活動されている方ですが、下の目標値だとピンク色部分が消えてしまっているので、どうなるのかなと。

あと、さといもはどの辺でやるのか。青色部分の農地が結構大きく集約化されているので、企業が入ってトマトとかやらないのかなと。地元で大きいメーカー・企業を入れないのか、という質問です。

2番の轟地区も基本的には同じような感じですが、3経営体をどのように2経営体に集約していくのか分からなかったのと、さといも・さつまいもについてですが、私は余り農業には詳しくないので、特にさといもを1番・2番の両方とも作付けするということは、かなり足りていなくて、さといもの作付けが効果的で需要があるということなのでしょうか、教えてください。

【農地整備課】

まず1つ目の御質問の玉田地区の担い手の関係ですが、黄色いところは現在もいちごを生産されている方が使っているところですので、そこはそのまま引き続き御利用いただくとともに、そこに隣接する緑色の部分にいちご団地を創設して、生産法人の参入を目指しているところでございます。

また、濃い青色の部分につきましては、新たに設立する農業生産法人が耕作するエリアとなっていまして、現在の個別経営体を含めた5名の方で設立する予定でございます。

また、さといもの作付け拡大につきましては、今JAかみつがで、さといもの生産を推進しているところでございまして、農業振興事務所の経営普及部やJA様と情報を共有しながら、作付け拡大の推進を図っていきたいと考えているところでございます。

轟地区につきましては、現況3名の方、1法人と2個別経営体の方が耕作されていますが、このうち2個別経営体の方を含めた8名で新たに法人を設立して、地区全体を2法人

で耕作していくという計画でございます。こちらにつきましては、さともに加えて、さつまいもの生産拡大を図っていく考え方で、出荷先と連携を図りながら調整を進め、生産拡大に努めてまいりたいと考えているところでございます。

【委員】

1番の緑色のところには、新たに法人を呼び込むのですか。それはもう何かあてがあるというか……。

【農地整備課】

鹿沼市の法人がございまして、そちらを通じて新規参入者を呼び込む計画でございます。

【委員】

わかりました。

【委員長】

事業により予測される効果で、大区画化にしたりＩＣＴを入れたり、ということで農業の利便性が高まるのは、もちろん大事なことで、わかりました。あと、道路事業などでもあるように、事故防止効果ということで、圃場にトラクターや田植え機、コンバイン等が入るところで結構、転倒事故等が起こることが多い。特に、狭小な農道等からに入る場合に事故が多く発生していることが最近問題になっているので、このような圃場整備事業を行うことで、農作業の事故も軽減されることは当然ありますよね。その辺の効果を盛り込んでいくと、整備の意味・位置づけがよりはっきりしていくと感じましたので、今後の参考にしていただければと思います。