

令和 7 (2025) 年度  
第 3 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 3 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 18 日 (木曜) 9:00~10:40

2 場 所 栃木県庁 東館 4 階 講堂

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 副会長)  
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

栃木県県土整備部所管事業の事前評価について

(1) 道路事業

【大規模事業 (審議案件)】

ア 一般国道 461 号 黒羽バイパス 大田原市

(2) 道路事業

【中規模事業 (報告案件)】

ア 一般県道物井寺内線 寺内工区 真岡市

イ 主要地方道藤原宇都宮線 上田原工区 宇都宮市

ウ 主要地方道藤原宇都宮線 松田新田工区 宇都宮市

エ 主要地方道那須高原線 広谷地工区 那須町

## 5 議 事

(1) ア 一般国道 461 号 黒羽バイパス 大田原市 (審議案件)

### 【委員】

説明ありがとうございました。よくわかりました。

質問は2つあります。1つは、スライド2の全体設計のところです。私が聞き漏らしてしまっただけかもしれないで補足をお願いしたいのですが、最終的には黒羽小学校に通う児童の保護というお話があったと思っていて、今回の赤い計画だけだと多分それが叶わない。だけど、黒い丸が多分全体計画のルートだとすると、黒羽小学校のところ、メイン通りのところが迂回されるという理解で合っていますか。

### 【道路整備課】

はい、そのとおりでございます。

### 【委員】

ちょっと聞き漏らしました。ありがとうございました。

もう1つは、パブリック・コメントに対する回答ですが、私はちょっと御説明の意図とは違うのかなと思っています。インフラ事業者として意見をお伺いしたいのですが、おっしゃるとおり那珂橋はあるわけですから、新那珂橋に直接アクセスできなくても利便性は落ちない。それは理解できます。

私は2つの観点で。接続は、コストが余り高くならないなら今からでもやった方がいいかなと思っているのは、1つはインフラの分散です。道路分散。那珂橋は古いですよね。私もここは何回か通るのですが、御説明のとおり苦しい状況です。この補修だったり、もしかしたらここを落とすことも将来的にあるのであれば、今のうちに一体の工事をやつた方がいいんじゃないかということが意見としてあります。

もう1つは災害対策です。那珂橋が災害上どれくらいもつか私は推測できないのですが、あと、那珂川がどれくらい水量の乱れがあるのかちょっと予測できないのですが、ここに住まわれている住民の方が、目の前に新那珂橋ができているのに那珂橋の方に行かないといけないという心理的負担と、災害時の不安もしくはルート確保という観点では有効ではないかと思っています。

加えて、インフラ事業者としての分散。こうするより、絶対分散した方がいいと思いますので。アクセスということで考えると、コストが余り上がらないというのが大前提ですが、B／Cを見てやれるんだったらやつた方がいいかなと思うのですが、そこはいかがですか。

### 【道路整備課】

まずコストの考え方です。今回御意見をいただいている方の場所からアクセスさせようとしますと、オレンジの部分も恐らく橋梁形式になってしまいます。高低差がありま

すので。そうしますとかなりコストが上がってしまう。さらに、現道を拡幅していかなければいけない事にもなりまして、場合によっては物件補償とか、せっかく新しい橋ができる使いたいのに、こういったアクセス道路をつくるがために補償して移転していただかなければいけないということにもなりかねないので、コスト面からいいますと、今回は計画から見送らせていただきたいと思っております。

2つ目の災害対策ということですが、おっしゃるとおりだと私も思っておりまして、現在、那珂橋は非常に老朽化しておりますが、橋梁補修等によってかなり延命措置を図っております。今のところ落橋させる計画はないので、この2路線で災害時のリスク分散を図っていければという考え方であります。

### 【委員】

前半の部分は、コストかなというのは納得感があります。

後半の方も、那珂橋に補強が入ることであれば、それをパブリック・コメントに書いた方がいいと思います。この回答だと木で鼻を括っているかなという気もするので、今御検討いただいて、お話しいただいたことなどを少し補強された方がいいかなと思っております。どういう思いで書いたか読み取れない御質問だとは思いますが、県が真剣に考えているぞということとか、補強の見通しみたいなものが書き切れるのであれば、やはりお伝えしてあげた方が。せっかくのいい事業だと思いますので、誤解されない方がいいかなと思ってのコメントでした。どうもありがとうございました。

### 【道路整備課】

ありがとうございます。

### 【委員】

御説明ありがとうございます。この事業の目的、必要性は十分理解しています。

そこで1つ、前回委員会の案件で事業費が大分膨れ上がったという報告がありました。近年の資機材の高騰とか人件費の高騰とかを考えて、道路事業の費用便益比については慎重な検討が必要なのではないかと、前回思いました。

そこで、今回の道路事業のB／Cは1.4ということですが、今後の物価上昇等を前提にした試算、いわゆる感度分析のようなものは行っていると思いますが、今手元に資料があるようでしたら、もう少し具体的に教えていただきたいと思います。

### 【道路整備課】

総事業費約60億円と試算しているわけですが、当然今後も物価上昇、労務・資材単価の上昇が見込まれることを想定しての試算になっております。

まずは今現在どのくらいかかるか、類似の工事・物件補償を参考に現在の価値を算定いたしまして、そこに今後10年間の上昇率を見込んで、割り増し率を掛けての試算結果になっております。

## 【委員】

わかりました。割り増しを考えているということですが、特に今回は橋梁の工事が 35 億円ということで、材料代の高騰が大分見込まれるかと思います。今から言っても仕方がないのですが、B／C が 1.0 を下回る可能性みたいなことは検討されているのでしょうか。

## 【道路整備課】

10 年間で予定どおり終われば再評価にはならないわけですが、用地補償の関係で工期が延びてしまうことは十分考えられます。その際は、10 年後に再評価ということでまた先生方にお諮りする際に、今の 1.4 が 1.0 を下回ってしまうおそれもあるのですが、現在 1.4 程度出ていれば、10 年後も恐らく 1.0 は超えるのではないかと想定して試算しているところです。

## 【委員】

事業期間が 10 年間ということですが、少しでも物価変動に対応するように、10 年間の工期短縮も考えられるかと思いますが、その辺はどのようにお考えですか。

## 【道路整備課】

工事の件でいいますと、今バーチャートをお示ししていますが、令和 11 年度から 17 年度までの 7 年間を想定しております。工事費で 49 億円ということで、単純計算で年間 7 億円くらいを投入していく予定ですが、事業費は国に要望していくもので内示がどうなるかというのはあるのですが、そこは補正予算等を有効に活用しながら、少しでも前倒しで工事がやっていけるように。7 年にこだわらず、前倒しで予算を要求していきながら、少しでも工期短縮につなげられるように努力していきたいと思っております。

## 【委員】

はい、ありがとうございました。

## 【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。

私からは、横山委員がおっしゃっていた、パブリック・コメントをもう少し丁寧に書いていただく、説明していただくというのがいいかなと思っております。

ほかに何か御意見等はございませんか。

では、御意見がないようなので、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）のとおり令和 8 年度から事業に着手する」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】

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意見書を提出いたします。道路事業の審議案件は以上となります。

(2) ア 一般県道物井寺内線 寺内工区 真岡市 (報告案件)

(2) イ 主要地方道藤原宇都宮線 上田原工区 宇都宮市 (報告案件)

(2) ウ 主要地方道藤原宇都宮線 松田新田工区 宇都宮市 (報告案件)

(2) エ 主要地方道那須高原線 広谷地工区 那須町 (報告案件)

### 【委員】

御説明ありがとうございました。4件のうち3件で、2件目だけ違うかなと思いますが、用地取得の期間を6～7年と計画でとられていると思います。これまでの再評価案件のお話を聞きすると、大体用地取得に時間がかかりましたということです。時間がかかると、物価がその間に上がってしまったので費用もすごく上がりましたというケースが多いという印象を受けております。

計画的に進められる必要性はあると思いますが、用地取得に関しては、最初から6年間ありきでそのペースで進められるというよりは、前倒しで用地取得していただくことで、工事についても早めに進められるところもあるかと思います。一軒一軒の交渉なのでごく御負担のかかる部分ではあると思うのですが、用地取得を早めに進める意識を持って進めていただくことが、後々の費用の増加を防ぐには有用ではないかと思います。以上です。

### 【道路整備課】

御意見ありがとうございます。我々が事業に入るときには、まずは用地の取得計画というものを考えながら全体を考えておりますので、用地の取得は早めに終わらせるという意識は十分持つて取り組んでいきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

### 【委員】

2-2の藤原宇都宮線の上田原工区の工事です。4ページに今回工事をしていただく箇所がありますが、黄色い線とグリーンの線のところがあって、工事実施期間が令和10年度から令和17年度とあります。緑の区間のところは旧田原街道を使っている箇所だと思いますが、ここは非常に幅員が狭くて、住民の人たちは道路に出るのも困難なときがあると伺っております。そういう意味で、10年から17年までと工事期間が非常に長いのですが、非常に困っているグリーンの線を先にやるという工事のやり方はあるのでしょうか。

それから、用地取得が令和9年からと書いてありますが、用地取得はまだできていなくて、これから工事着手するので、その辺の工事のやり方ということになるのでしょうか。

### 【道路整備課】

画面を映しますが、緑で着色している箇所は上田原北工区ということで、現在暫定2車線で工事を実施しております。ですので、委員のおっしゃられた、こちらを先に整備できないかということについては、暫定2車線ではありますが、早期にこちらを完成させることで今進めているところです。

用地につきましては、今回報告した赤の上田原工区は令和9年から用地取得していくわけですが、用地取得に係る補償費約1億円は、4車線にすることによって必要になってく

る道路排水を貯めておく調整池を整備する必要が出てきたということで、そこだけにかかる用地になっていています。そこにつきましては、交渉も含めて令和9年から取得していく予定になっています。

**【委員】**

ありがとうございます。確認ですが、4ページの線で、黄色の下に下がっているのが旧田原街道だと思うのですが、ここ上の線を早めに工事に着手していただく、ということでおよしいでしょうか。

**【道路整備課】**

緑は現在整備しております、旧道に入っていくこの辺を先に整備するのかという御質問でしょうか。

**【委員】**

はい。

**【道路整備課】**

この4車線化については、今、暫定2車線でやっている上田原北工区が終わればすぐに入っていけることになりますので、当然、渋滞しているこういったところで、先に整備効果を発現できるようなところからやっていくのが効果的かなと考えております。

**【委員】**

ありがとうございます。地元から強い要望がずっと出ているところだと思いますので、よろしくお願いいいたします。以上です。

**【委員】**

御説明ありがとうございました。事業そのものは進めた方がいいと思います。今回付議いただいたものもそうですし、さっきの審議案件もそうでしたが、工事期間は結構ゆったり取られている感はします。リスクを持って一番長い線を引かれているのかなと思いつつ、今インフラが立たされている立場には人口不足があると思うので、そこが読めないから長く引かざるを得ないのかなと思ってお聞きしていました。

多分、この線を引かれる前に事業者の方とかにヒアリングされていると思いますが、この工程表は人工不足からくるものという要因はあるのですか。それとも、普通にやると年間数百メートルしかできないからこの工程になるのか。そのあたり補足をお願いします。

**【道路整備課】**

工事計画をどのように立てているのかということだと思いますが、今回の上田原工区は8年間を想定して、工事費は18億円ということで、年間2億円ちょっと充当していく計画にしています。まずどういう工事を出していくのかといったときに、一般的に積算して、標準工期がどれくらいというのが出てまいりますので、標準工期なども考えながら、この期間で終わるだろうという考え方でやっています。業界の労働者不足とか担い手不足を反映しての計画まではなかなか立てられないので、あくまでも予算について標準工期でいくと

こういった期間かかるだろうという想定です。

### 【委員】

とても理解できます。標準工期から割り出しているであれば、この工期よりも延びる可能性が残存しているということかと思うのですが、私たちもそうなのですが、工期が延びれば延びるほど、山田委員の御助言とも重なるのですが、コストも高くなり、人工も集まりにくくなるという二重苦に陥ってくるわけです。ここの解消の仕方がぱりっと出てこないのがインフラ事業者共通の悩みだと思います。何かそこに1個工夫をしていったりとか。標準でやっていますということだけで突き通せるような住民の方たちの感情にはなっていないかなと思っています。

私たちもさきに違うところで大きなお叱りをいただいたのですが、違う県ですが。インフラの感覚で工程を組んだら、住民の方とか行政の方からすると大きな乖離があるということです。それはやっぱり、お互いにすり合わせして、会話をして、コミュニケーションしていくしかないのですが、インフラの使命として、そこを短縮させたり工夫することをしていくのがあって、定型文言でいつも書かれているのですが、その工夫とか汗かき具合をもう少し出していってもいいかなと。インフラを誤解されないためにもいいのかなと思って、一言感想めいたことを言いました。以上でございます。

### 【道路整備課】

ありがとうございます。実は工期短縮というところでは、標準工期ありきでやっておりましたが、今問題になっている担い手不足とか建設業の継続というところでいいますと、ＩＣＴ工事を積極的に導入していく、人手不足であっても、効果的に工期を短縮しながらやっていくというところを県としても進めております。そういったところで、もしお話があれば、住民の方にも丁寧に説明していければと思います。

### 【委員】

ありがとうございます。

### 【委員長】

幾つか貴重な御意見、コメントが出てきていると思います。今回の事業に反映させることはできるだけやっていただきて、今後の事業にも生かしていっていただきたいと思います。

### 【委員】

今の事業で、北の部分、国道293号のところはほぼ用地取得は終わっていると思いますが、こちらはいつ開始するという予定があるのか。今回入れられなかつたのは予算の問題なのか。その辺ちょっと教えてください。

### 【道路整備課】

南から順にずっと完成4車線化を図っておりまして、今回、上田原工区3,100m区間を4車化するところですが、293号までは一部この区間が残っております。この区間につき

ましても、上田原工区の進捗を見て、将来的には 293 号まで 4 車線化を図っていく必要があるだろうと考えておりますので、時期を見てまたこの委員会に諮らせていただき事業化していきたいと思っております。

**【委員】**

最初の 2-1 の物井寺内線の件ですが、ここで新たに橋梁を 2 橋かけるというお話だったですかね。1 橋当たり 12 億円という御説明だったように思います。私の聞き間違いだったら申し訳ないですが。

**【道路整備課】**

2 橋で 12 億円です。

**【委員】**

1 橋 12 億円だと事業費が合わないなと思って。2 橋で 12 億円ですね。ありがとうございました。

皆さんの意見と重なるのですが、こちらの用地取得に関しては、ほぼ田んぼだという話をされていたと思います。用地補償費も約 2 億円と。地価の関係もあると思いますが、その中で用地取得期間を 6 年間というのは。基準とかがあつて 6 年間と決めたと思いますが、基準がどうなっているのか。ちょっと 6 年というのは……。もう少し取得期間が短く計画できるかなと思ったのですが、その辺教えていただきたいと思います。

**【道路整備課】**

用地取得につきましては、田んぼが多いのですが、宅地もございまして、物件としては 2 棟ほど当たつていて移転していただくことになろうかと思います。物件があると交渉が難航してしまうことも想定されますので、2 億円と少額ではありますが、これくらいの期間を見込んでおいた方が過去の経験からも安全であろうということで、用地については、物件があるので 6 年間を見込ませてもらっております。

**【委員】**

一日でも全体の工期を縮小するということは今後必要になってくるかと思います。

それと、先ほど人材不足ということで I C T 施工というお話が出ていたのですが、いつもこの委員会で気になっているのが事業コスト縮減等の可能性のところです。再生材の利用や建設発生土の流用に努めということで、その辺はわかるのですが、例えば施工段階で I C T によるコスト縮減も考えられるかなと。施工よりももっとコスト縮減できるということで、設計段階で。橋梁の設計で 2 橋で 12 億円というお話があったと思いますが、その辺のコストの感覚はどのようになっているのでしょうか。そこを教えていただきたいと思います。

**【道路整備課】**

コスト縮減については、同様に「再生材の利用と建設発生土の工事間流用」と記載されております。I C T 施工は工期は短縮できるかもしれないのですが、反面、まだまだ工事

費がかかってしまいます。そこは矛盾していると思われるかもしれないのですが、いろいろな機械経費がかかったり、追加で三次元測量が発生したりということで、まだまだ一般的な低成本施工になり得ていないので、そこはなかなか書けないところです。

さらに今回は橋梁を2橋かけるわけですが、その中で橋種の比較をして、維持管理も含めて総合的に評価してコスト的に最も安価なものを選んでいくということを今後やっていきます。そういうところはコスト縮減にも反映できるかと思います。

**【委員】**

維持管理も考えてというのは、私も今お聞きしたかった言葉です。どうもありがとうございました。

**【委員長】**

そのほかございませんでしょうか。

繰り返しになりますが、貴重な意見が出てきていますので、今回の事業や、これに続く事業についても反映していっていただきたいと思います。

以上