

平成 27 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

平成 27 年度 第 2 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 9 月 9 日（水）14：00～15：55
- 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）  
田村 孝浩 （宇都宮大学農学部准教授）  
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再評価について（審議案件）  
ア 街路事業 2 件  
イ 河川事業 1 件  
(2)栃木県道路公社所管事業の再評価について（審議案件）  
ア 道路事業 1 件

## 5 議 事

○街路事業「宇都宮都市計画道路 3・4・109 号雀宮駅前線 宇都宮市雀の宮」（県事業）

### 【栃木県】

街路事業の再評価概要書（資料 2 - 1）に基づき事業概要を説明。

以下質疑応答。

### 【委員】

事業目的として、4点ほど挙げられているのですが、最後の「都市景観の向上、都市防災機能の強化」で、「都市防災機能の強化」は具体的にどういうところが実現されるのか、もう少し説明をお願いします。

### 【栃木県】

電線共同溝の実施によって電線類の地中化が行えます。主な効果としては、沿線に電柱・電線がなくなることによって、地震時に電柱が倒れて道路が通れなくなることがなくなります。プラス、道路の拡幅によって、十分な幅員が確保できることによって、交通結節点をより有効に活用できるようになるという部分で、その事業目的を設定しています。

### 【委員】

事業期間を延伸されるというところでは、理解させていただきました。ただ、延伸する以上は、やはり用地買収の期間をなるべく短くしていただいて、さらに買収完了後、工事を速やかにしていただきたい。他にも、拡幅工事をいろいろな所でやっていますが、買収が終わって数百m空間がどんと空いているのに工事に着工するのに時間がかかっているということがあります。さらに、一時的にしる、拡幅する以上は工事中、住民や通る方に今より不便をかける時間があると思います。という理由から、ぜひ早期に事業の完成をお願いします。大体これぐらいの規模ですとどれぐらいの工事期間なのか、短縮する工夫等も含めてお考えを伺いたいと思います。

### 【栃木県】

今年度末で西側から概ね 1/3 ぐらいまでの工事が完了する予定です。残る部分に用地未買収地があるという状況です。こちらの工事ですが、市の下水道工事がまず入ります。そのほかに電線共同溝の工事等がありますので、期間としてはどうしても 1 年ぐらいは要してしまいます。駅までの主要なアクセス道路になっていますので、交通が常に確保できるように配慮しながらやらなければならない部分があり、逆に工事的には長くかかってしまうところがあります。ただ、委員の指摘のとおり、用地取得は 1 年をめどに完了できるようにと考えています。

**【委員】**

「再評価概要書」の記載について、これは最初の計画が括弧の中に入っていて、今回延伸等された場合は括弧ではないところに書いてあるという理解でよろしいですか。

**【栃木県】**

はい。

**【委員】**

全体事業費は、当初計画と延伸された後で変わらないという理解でよろしいですか。

**【栃木県】**

はい。

**【委員】**

今回、用地補償費は、当初計画では 12.5 億円だったのが今回 12.8 億円になるということです。とすると、当初計画していたものより結果、全体として安く上がったものがあるのかなと思います。何が計画より安くなったのか教えてください。

**【栃木県】**

歩道等の美装化をしているのですが、そちらについて地元と調整しながら材料・材質を決めていった結果、当初想定していたよりも安価なものでできた部分等がありました。

**【委員】**

材料費をコストダウンした結果、舗装の工事費が安くなったということですか。

**【栃木県】**

はい。

**【委員】**

「事業の目的」の説明で、「歩行者、自転車の安全で安心な通行空間の確保」とありました。多分これが一番大事なところだと思います。最近では自転車の事故が結構あります。「標準横断図」を見ると、それも配慮して設計されるのだと思いますが、その辺について何かお考えがあればお聞かせください。

**【栃木県】**

この区間につきましては、JR 雀宮駅への通勤通学客が非常に多く利用しているということで、自転車が 1,026 台とかなり多い路線です。そういった部分もありまして、この路線については自転車通行空間を完全に分離して整備しています。

**【委員】**

歩行者が混ざることはないわけですね。ただ、自転車通行空間を分けていても、歩行者は自由に動くところがありますが、その辺はどうですか。

**【栃木県】**

その辺は明確に区分をつけて、輻輳しないように工夫していきたいと思います。

**【委員】**

歩行者と自転車の区分ですが、柵か何かあるわけですか。それとも、その間は色分けだけですか。

**【栃木県】**

縁石といいまして、コンクリート製で高さがあるものでやります。基本的に自転車はまず飛び越えないと思いますが、歩行者は、よそ見などをしていると飛び越えてしまう可能性はあります。

**【委員】**

自転車と歩行者が入り混じってしまって、後ろから来た自転車に気がつかないで追突されるという事故が結構起きています。この道路は学校などがあるので自転車通学等に使われるのではないかと思いますので、区分があればいいと思いました。

**○街路事業「大田原都市計画道路 3・4・2 号西那須野線外 1 路線 大田原市中央」（県事業）****【栃木県】**

街路事業の再評価概要書（資料 2 - 2）に基づき事業概要を説明。

以下質疑応答。

**【委員】**

事業の整備効果のところに「中心市街地活性化」とあります。随分街並みづくりも含めて進んでいると思いますが、実際にどんな効果がどれぐらい出ているか教えてください。

**【栃木県】**

はっきりした数字としては持っていませんが、再開発ビル「トコトコ大田原」ですが、こちらは現在、人がかなり集まって中心市街地の核として機能する状況になっています。成功例としてほかの自治体に伝わっているようで、ここ 2 カ月ほどで沖縄、群馬、高知と立て続けに視察に来ていただいています。街路事業だけではなく中心市街地活性化事業と一緒にやった成功例ということで紹介されているところです。

**【委員】**

事業スケジュールについて教えてください。用地に関しては、あと2年かけて完了するという予定ですが、これは考え方として最大でも2年程度あれば通常は解決すると考えたほうがいいのか、少なくとも2年はかけて丁寧に解決していくのか、どちらの考えなのか教えてください。

**【栃木県】**

相続等の関係で、交渉窓口等が今まではっきりしていなかった部分が、ある程度見えてきた部分等がありまして、普通のペースで2年という見通しがある程度立っている状況です。ただ、権利者が多いものですから、基本的には全員の合意が得られないとすんなりと任意での調印ができない状況はありますが、標準くらいという考えです。

**【委員】**

平均的に考えて2年程度あればということは、スムーズに交渉が進めば工事の着工も早まって、もしかすると供用予定が早まる可能性もあるという理解でよろしいですか。

**【栃木県】**

はい。

**【委員】**

中心市街地の活性化と道路整備事業が一体化して進められていて、全国いろいろな自治体からも注目を集めているということで、大変いい話ではないかと思って説明を伺いました。もともとは県の事業と市の事業なので別々だと思いますが、街路事業が先にあって、それに刺激されて始まった市街地活性プランなのか、あるいは最初から市と県とで役割分担しながら進めていきましようということで始まった事業なのか教えてください。

**【栃木県】**

大田原市のほうで中心市街地活性化の計画をまず立てて、そのためにはこれがメインルートであるということで県に協力依頼がありました。そういう中で、それでは一緒にやりましようということで行った事業になります。

**○河川事業「一級河川小藪川 鹿沼市西鹿沼町」（県事業）****【栃木県】**

河川事業の再評価概要書（資料3）に基づき事業概要を説明。

以下質疑応答。

## 【委員】

説明では、小藪川全体としては、昭和 46 年から思川合流点から改修に着手され、本事業は平成 9 年から行われて、平成 25 年 7 月に確率規模 80 分の 1 程度の雨が降って浸水被害が発生したということです。平成 9 年には確率規模 10 分の 1 の改修工事だったということですか。そういう工事を平成 9 年からなさっていて、平成 9 年から平成 25 年の間に完了していた工事もある程度あったということですか。この「確率規模」という言葉もお伺いしたいところです。

## 【栃木県】

確率規模 10 分の 1 というのは、10 年に 1 回起こり得るような雨ということです。

昭和 46 年から思川合流点から改修に着手し、小藪川としては全体事業として 10km 超の計画があったわけですが、下流から残工事部分約 1.1km を残した区間は、基本的には雨量強度でいえば 1 時間に 56.3mm で工事が完了しています。

昭和 48 年に下流から計画を入れたときには、過去のデータとして昭和 48 年までのデータしかなかったもので、そのときで 10 年に 1 度という評価だと、雨の強度が 1 時間に 56.3mm ということです。

今回の計画見直しに当たっては、雨の規模は同じ 10 分の 1 ですが、平成 12 年までの一番新しい降雨強度式のデータを見込むと、10 年に 1 度の評価が雨の強さで 67.3mm になります。

平成 25 年 7 月の雨では、整備していないところで溢れたのですが、整備が完了している下流では大丈夫でした。というのは、今回の雨を雨量で換算すると 94mm とすごく多くて、確率で評価すると 80 分の 1 とか 90 分の 1 となるのですが、最近俗に言うゲリラ豪雨という雨だったものですから、流域全体に降るのではなくて局所的でした。雨量計のある上都賀庁舎では間違いなく 94mm 降っているのですが、流域全体に 94mm まで降っていない。逆に、今回の計画の 67.3mm の雨が流域全体で降る方が雨は強い形になります。そういうことで、今回、未改修区間では大きな被害がありましたが、下流では大きな被害は出ませんでした。

## 【委員】

一度工事した部分の工事をやり直すことはないということですか。

## 【栃木県】

はい。

## 【委員】

そこが知りたかった。もしやり直しだという話だとすると、最初に計画を立てたときに甘かったのではないかと、今後の計画に活かしていくべきではないかという話をしようかと思ったの

ですが、全体として工事のやり直し区間がないということが確認できたので、私の問題意識は解消されました。

**【委員長】**

下流の工事が完了している部分で、工事をしないように調節池を新設したりと、工夫されたということですね。

**【栃木県】**

はい。

**【委員】**

今回、流下能力が不足するので、1つは深掘りをする。もう一つは、調節池を設けるとするのが骨子だと思います。調節池をどこにつくるかという位置の妥当性も非常に関係してくると思います。そこら辺は、コストや、どこにつくると効果的なのかというシミュレーションはされていると思いますので、説明いただければと思います。

**【栃木県】**

調節池は、上流から来た水を池で受けて、下流には安全な分だけ流すという施設です。今回は、一級河川の上流端の右岸側と、もう一つは人家の張りつき等の状況で、支川にはなるのですがやはり上流側で受けることとなります。要は可能な限り上で受けることとなります。下流の河道は安全な分を流せば、そちらに負担がかからないということで、上流側に設けます。あとは、人家などがない適地を選定した結果です。

**【委員】**

わかりました。なるべく上流で受けるのがルールだということだと思います。計画なので余り具体的に形を示せないのだと思いますが、説明では一つの調節池は最上流にあり、ここで受けてどうするのかなという感じもあります。実はもっと上に河川があり、そこから入ってくるものをあの位置で受けるということですね。

**【栃木県】**

はい。

**【委員】**

位置図で見ると、あそこが源流みたいに見えてしまうので、それは誤解のないようにしたほうがいいと思いました。

**【栃木県】**

私どもが管理している一級河川の上流ということで絵に描いてしまいましたが、位置図ですと、

上側に流域がずっとありまして、河川はさらに上流まであります。位置図は一級河川を示したという形です。

**【委員】**

わかりました。

**【委員】**

全体事業費と進捗状況等を見ますと、最初に事業化されたときは括弧内の数字ですね。13.7億円が40.6億円。右の進捗状況は29%、それに対して延伸期間は3年くらいということです。平成25年の集中的な豪雨を受けて、これは緊急性を要する。そんなにもたもたやっているわけにはいかないという事情は十分理解できますが、これだけ金額の上で大きな変更があって、まだ進捗状況が3割程度という中で、あと3年でできるのだろうか。逆にいうと、無理やり3年でやろうとすると、かなり無理なことをせざるを得ないのではないかとちょっと不安になるのですが、いかがでしょうか。

**【栃木県】**

延伸期間が3年ということで、今年度は含めなくても28、29、30、31の4年間になります。東武鉄道との協議等、その辺の調整もしております。「100mm/h 安心プラン」といいましたが、地元鹿沼市も内水対策として下水道を整備します。また、流域内貯留として、各お宅の貯留にも補助を出しています。県も、上都賀庁舎の建て替えを検討しているのですが、そこも敷地内に水を貯められるように検討しています。流域一体となって、鉄道も大変協力的でいる中、県も事業費をできるだけ重点的に配分して平成31年で終わるという計画です。地元鹿沼市も本当に一生懸命な中、官民で頑張っていくということで、平成31年で終わらせるという計画です。

**【委員】**

今、東武鉄道との絡みの話が出ました。東武鉄道と交差する箇所が2カ所あって、そこで鉄道橋の架け替えが生じるということで約12億円という数字が出ているのですが、橋の架け替えそのものは、鉄道橋だから東武鉄道がやるわけですね。

**【栃木県】**

工事自体は、東武鉄道にお願いします。費用に関しては、東武鉄道と県で支出することになります。

**【委員】**

12億円という数字は、東武鉄道で見積もった金額でしょうか、それとも県で見積もった金額でしょうか。

## 【栃木県】

東武鉄道と協議して、県が支出する分として見積もっている金額です。

### ○道路事業「日光宇都宮道路 日光市土沢 IC・宇都宮市(仮称)石那田 IC」(栃木県道路公社事業)

## 【栃木県道路公社】

道路事業の再評価概要書（資料5）に基づき事業概要を説明。

以下質疑応答。

## 【委員】

本当に石那田インターチェンジが必要なのかどうか疑問に思っていました。徳次郎から大沢までの区間はそんなに長い区間ではないところに、もう一つインターチェンジをつくる。説明では、猪倉ニュータウンと篠井ニュータウンの利便性が一番ですということがありました。私は篠井ニュータウンのほうは余り頭になかったのですが、猪倉は大沢インターチェンジを使っても距離的にも時間的にもそんなに差はないと思っています。それだけのお金を使うのであれば、維持管理等の資金に充てていただいてもいいのではないかと、そんなふうに思いました。

## 【栃木県道路公社】

まず、宇都宮と大沢間のインターチェンジにつきましては、徳次郎インターチェンジは現在、宇都宮方面から乗れる、また日光方面から降りるという形（ハーフインター）です。今回の石那田インターチェンジで、宇都宮方面から来た車が小来川文挟石那田線のところで降りられる、また日光方面から来た車が乗れるということで、徳次郎インターチェンジと合わせて2つで1つのインターチェンジを形成するような形で計画しています。なので、徳次郎インターチェンジとの距離が通常のインターチェンジより近くなっています。

## 【栃木県】

そのほかに「救命救急活動の支援」ということで整備効果を示していますとおり、石那田インターチェンジを設置することで、篠井・猪倉ニュータウンから済生会病院に行くのに、推計では約7分短縮できます。人命がかかわるものですから、この7分が人命のために非常に重要であると考えまして、石那田インターチェンジの設置が必要であるということです。

## 【委員】

それは私も十分理解していたのですが、疑問を持っていたものですから質問しました。

それから、徳次郎交差点の交通渋滞と言われましたが、あそこの交通渋滞は、通勤時間帯のほ

んのわずかな 30 分ぐらいの間と、夕方帰宅するやはり 30 分ぐらいの間しか混雑しないと思います。それも整備効果の理由の 1 つに上がっていました。それだったらもっとほかの所もあるのかなと思いました。話が飛んでしまって申しわけないですが、そういうことでしたら、環状道路の宇都宮北道路との交差点で、慢性的に渋滞しています。かえてそういうところの整備はどうかかなと。これは全然工事区間が違うから論外かなと思いつつ、そんなふう考えたものから。確かに救急搬送の点ではこれは妥当だと思っておりますが、そういう点もあってどうなのでしょうかと質問しました。

**【委員長】**

渋滞については、宇都宮の特別な道路だけではなくてもっと全体的な話になってくるわけですが、そのあたりはいかがでしょうか。

**【栃木県】**

資料がなく全体的な話はできませんが、主要渋滞箇所ということでは、これは過去のデータから事故や渋滞を調べて、徳次郎交差点については 4 年で死傷事故 3 件というのは県平均の 5 倍です。渋滞だけではなく事故も非常に発生しているということで、それを回避する迂回路の意味も込めて今回石那田インターチェンジをつくることで、整備効果があると計画しています。

**【委員】**

交差点の事故発生状況ですが、徳次郎交差点より悪いところは存在するのですか。

**【栃木県】**

この路線というわけではなくて、県内のほかの場所ということですか。

**【委員】**

はい。

**【栃木県】**

県で調査して、81 カ所の主要渋滞箇所を抽出しています。渋滞や事故が多いところということで抽出し、その 1 カ所がここということです。ただ、ここより悪いところがあるかどうかは、今資料がないため回答できません。

**【委員】**

私の理解では、途中、資金が調達できなくて工事期間が延びた。当初計画どおり資金調達のめどがついたので、石那田インターチェンジに着工すると理解しました。また、いろいろな工夫でコスト削減をすると理解しました。ただ一方で、説明では、すでに完成している土沢インターチェンジは、当初計画していた交通量より 2 倍程度の交通量であると。そうなると、削減するとこ

ろは削減し、一方で予想を上回る利用があるとなったときに、儲かった分が事業費にどのように関係してくるのかがわからなかったので、その辺も含めて説明ください。

#### 【栃木県道路公社】

今、大沢インターチェンジの料金所がありますが、土沢インターチェンジができることによって、そちらを利用されていたお客様が土沢インターチェンジから乗って宇都宮方面へ向かうといった交通転換が図られ、現状、土沢インターチェンジが全線開通になってから、大沢インターチェンジを利用するお客様は若干減りました。ですが、大沢の本線として、土沢インターチェンジから乗って宇都宮方面に行かれるお客様は若干増えています。収支的には、土沢インターチェンジが開通したことによって、若干はプラスになっています。我々の有料道路事業というものは、お客様からいただきましたお金をもちまして維持管理等を進めております。増収になっても、期間が時限利用で決められておりますので、その範囲内の維持管理に充当するという事で事業をしていると解釈していただければと思います。

#### 【委員】

土沢インターチェンジは有料ではなくて無料。有料道路といいながらも、無料区間にしている。なおかつ、今度計画される所も、石那田インターチェンジから入った人たちは徳次郎で降りると無料になる、宇都宮まで行っても無料になるということですか。

#### 【栃木県道路公社】

今、土沢インターチェンジについては料金所を設置しておりませんが、石那田インターチェンジにつきましては、料金所を設置する方向で考えております。といいますのも、今委員が質問されましたように、石那田インターチェンジを経由して徳次郎インターチェンジもしくは宇都宮インターチェンジを利用する車が出てまいります。我々は有料道路事業という名目でこの路線をやっている関係上、そこを無料にしてしまいますと、路線全体の収支に大きく影響してしまいます。そういうことで、今回の石那田インターチェンジについては料金所を設置する方向で検討しています。

#### 【委員】

料金形態とか利用者数などもきちんと勘案しながら事業を進めているという理解でよろしいでしょうか。

#### 【栃木県道路公社】

はい。

補足します。土沢インターチェンジは、無料というわけではなく、料金所を設置していないと

いう理解でお願いしたいと思います。

### 【委員】

今の話ですが、石那田インターチェンジで料金所を設けて土沢インターチェンジにはないと、何となく不公平な感じがしないですか。石那田インターチェンジから乗った場合はお金をとられます。土沢インターチェンジから乗って今市に行くのに今、料金はかかりませんね。そうすると、あその区間はお金をとられないけど、なぜこっちはお金をとられるのかという不公平感が起きないでしょうか。

### 【栃木県道路公社】

今、委員が質問されましたように、土沢インターチェンジと今市インターチェンジ間は、原則その区間だけを利用すれば無料という形になっています。しかしながら、土沢インターチェンジができたことによって、今までは今市インターチェンジや大沢インターチェンジから乗っていたお客様が、インターチェンジの間隔が短くなったことによって、その区間だけではなくて、宇都宮方面や日光方面に利用が転換しています。

今、土沢インターチェンジと今市インターチェンジ間は無料というふうになっておりますが、我々は、沿線地域の利用・活性化ということと、日光杉並木等の環境保全等も考えまして、例幣使街道や日光街道の交通が転換できれば、少しでも環境的なものに付与できるのではないかとということで、今の料金体系になっています。

あとは土沢インターチェンジに料金所をつけてしまう場合もありますが、そうしますと今、料金のとり方として、宇都宮インターチェンジから今市インターチェンジまでの区間で料金を設定させていただき、今市インターチェンジから清滝インターチェンジ間でまた別の料金を設定させていただいております。新たにここに料金所をつくりますと、路線全体の料金・施設の見直しが大きく出てきてしまいます。それだとまた多額の費用がかかって逆に収支に影響してしまうという問題がありまして、現在、土沢インターチェンジについては、環境面もしくは利用促進というところから無料としています。

### (意見の取りまとめ)

### 【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。

まず、街路事業「宇都宮都市計画道路雀宮駅前線」について、県の対応方針（案）に対する意見などがありましたらお願いします。特にありませんか。

では、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】**

ありがとうございます。

---

**【委員長】**

次に、街路事業「大田原都市計画道路西那須野線外1路線」について、県の対応方針（案）に対する意見などがありましたらお願いします。特にありませんか。

では、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】**

ありがとうございます。

---

**【委員長】**

次に、河川事業「一級河川小藪川」について、県の対応方針（案）に対する意見などありましたらお願いします。特にありませんか。

では、意見等がないようですので、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】**

ありがとうございます。

---

**【委員長】**

最後に、栃木県道路公社所管事業「日光宇都宮道路」について、栃木県道路公社の対応方針（案）に対する意見などありましたらお願いします。

### 【委員】

この事業だけに関するのではなくて、前から思っていたことがあります。日光宇都宮道路の事案でそれが顕著にあらわれたかと思うのですが、事業の投資効果、費用対効果分析結果という説明資料が、金額のみしか説明がなく、結局我々はどうして1.2なのか、どうして1.8なのかという具体的な数字もいただけていないので、適正な判断をするために必要なデータを与えられていないと思っていました。日光宇都宮道路の事案ではそれを強く感じました。もし可能であれば、全部はいただいても見切れないと思いますが、事前にもう少し詳しいデータをいただければ、本日までの間に検討して、もっと充実した議論ができるのではないかと思います。

### 【委員長】

事務局から説明をお願いします。

### 【栃木県】

ただいまいただきました意見について、例えば便益について、種類ごとにお示しできるようなところは、そういう資料を用意するなど、改善に取り組んでまいりたいと思います。

### 【委員】

ありがとうございます。

### 【委員長】

ほかにいかがでしょうか。

委員から、今後いろいろ示していただくときに少し注意して示していただくということが意見としてありましたが、対応方針については意見がないようですので、栃木県道路公社の事業につきましては、「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、また、栃木県道路公社事業については栃木県道路公社理事長に報告することにしたと思います。

以上をもちまして本日の議事は終了します。