

令和5（2023）年度  
第3回栃木県公共事業評価委員会  
会議結果の概要

栃木県県土整備部技術管理課

令和5(2023)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6(2024)年1月26日(金曜) 9:15~10:57
- 2 場 所 栃木県庁 本館6階 大会議室2
- 3 出席者 有賀 一広(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)  
山岡 暁(宇都宮大学 地域デザイン科学部教授)  
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

【報告案件(中規模事業)】

ア 主要地方道小山壬生線 小山市 扶桑

栃木県県土整備部所管事業の再評価について

(2) 街路事業

【個別審議案件】

ア 足利佐野都市計画道路3・4・3号赤見馬門線外1路線 佐野市 高萩町

イ 宇都宮都市計画道路3・3・901号おもちゃのまち下古山線 壬生町 若草町

【一括審議案件】

ウ 矢板都市計画道路3・4・8号片岡西通り 矢板市 片岡

エ 足利佐野都市計画道路3・4・1号前橋水戸線外1路線 佐野市 高砂町I

栃木県県土整備部所管事業の事後評価について

(3) 街路事業

【報告案件】

ア 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

栃木県農政部所管事業の事後評価について

(4) 農地整備事業

【報告案件】

ア 県営農地整備事業 小貝川沿岸2期地区 市貝町 市塙

## 5 議 事

### 県土整備部所管事業の事前評価

(1) ア 主要地方道小山壬生線 小山市 扶桑 (報告案件)

(助言、質問等なし)

### 県土整備部所管事業の再評価

(2) ア 足利佐野都市計画道路 3・4・3 号赤見馬門線外 1 路線 佐野市 高萩町

(審議案件)

#### 【委員】

工事費の増加についての質問です。工事費が 4.5 億円増えたうち 3.0 億円が国道 50 号を横断する道路排水施設の施工方法変更という話です。横断するのに通行を止めるか否かに関する部分で変更されたということでしたが、通行を止めない方がいいという判断は、計画当初からではないかと思えます。なぜこのタイミングで、そういう理由で施工方法変更に至ったのか、お聞かせいただければと思います。

#### 【栃木県】

元々、工事を実施する場合には地上から掘って管渠を入れていきます。地上から掘る作業の間は必ず通行止めになります。今回の工法変更後もその時間は通行止めです。通行止めといっても、全部を止めるわけではなく、道路の半分を止める形でその施工を考えていました。地上から掘るということは、掘った後、そこをまた舗装の形式に直したりするのですが、今回の施工箇所は国道ですので国の管理事務所と協議し、推進工法といって仮設物を入れないで管渠を地下に押し込んでいく工法をとりました。この方法では最初に掘るときだけ通行止めで、ほかの作業時は工事中でも通行可能な工法です。国道 50 号という国の幹線道路であることから、このような工法でやってくださいということになりましたので、今回変更をしています。

事業着手前に、今回のような協議まで全て終わらせて事業化するというのではなく、そこにこういう管渠が入ることについて、国の道路の中を別の管理者の管渠が占用可能かという協議で進めており、管渠を入れることが具体的にになった時点で国と改めて協議して詳細な工法などを決めています。この事業もそうですし、ほかの事業もそうだと思います。

#### 【委員】

そもそも施工方法を具体的に決めずに、変更があり得る前提で工事費の計画をしているため、施工方法が決まったあとの増額の余地はどの事業においても含まれているということですか。

#### 【栃木県】

今回の事業では、地下に管渠を埋めていきます。管渠といってもボックスカルバートと

いう四角いものを埋めます。これを埋めるに当たっては、通常は地上から穴を掘りまして、道路構造をつくりながら埋め戻していくという工法でやっていきます。その通常のやり方で当初の工事費を計上しています。そういった中で、国道50号の本線部は、高架構造として上を飛んでいるので大丈夫なのですが、国道50号の本線部に入る側道の部分の通行が、そこを施工する際にどうしても通行止めになってしまう。全車線通行を止めるわけではないですが、半車線にするなど影響が出てしまうため、国と具体的に、国道でこの時期にこういうことをしたいけれどもこういう工法でいいかということ、施工時にきちんと協議・確認させていただきました。そのため、当初は一般的な工法で積算した上で、管理者の国と協議する形にさせていただいています。

#### 【委員】

工期が延びた理由として、用地取得に不測の事態が発生したという御説明がありました。この不測の事態というのはどんな事態だったのかということと、その事態は今もう解決しているのか、それともまだその課題を抱えているのか、御説明いただきたいと思います。

#### 【栃木県】

今回の場所については、沿道に商売をしている人たちもいらっしゃいます。住んでいる方もいらっしゃいます。そういった方々に対して、境界立ち会い、物件調査、そこで営業をやっている場合は営業調査をします。その補償に関して相手方と交渉していくのですが、やはり相手方の思いもございまして、少し待ってくれとか、お金が足りないなどの要求が出てくる場合がございます。足りないと言われても、私たちも適切な補償をしていますので、そういったことに対する交渉に時間を要している状態です。

全て解消したのかということについては、今回、5年で7割の想定ですが、もう少し買うところがございます。相手方との交渉は進めていますが、完全に「いいです」と判子をもらっているわけではないので、これから話をしていく上でそういった遅れも少し懸念されます。

ただ、今回計画するに当たって、今までの交渉状況から、あと3年程度で相手方もきちんと交渉して移転してくれるだろうという予測を立ててスケジュールを組んでいます。そのため、100%大丈夫かと言われると、100%ですとは言にくいところですが、令和8年くらいまでには何とか用地取得は終わらせていけると考えております。

#### 【委員】

不測の事態というよりは、想定範囲を超えていたという状況ですか。

#### 【栃木県】

はい。おっしゃるとおりで、交渉の時間というのは、標準だと例えば1年とかその程度を考えますが、それが少し延びたりします。全体的にそれが少し延びているという状態が、不測の事態という形になります。

**【委員】**

電線共同溝ですが、電線ですと東京電力かなと思うのですが、通信線等は含まれていないのでしょうか。

あとは、もし民間と供用して使う電線共同溝であれば、その費用は民間も負担されるのでしょうか。

**【栃木県】**

まず1点目、電線ということですが、ここにはN T Tの通信線も入っています。両方です。

2点目、費用負担の関係ですが、電線共同溝をするときには当然事業者さんと協議をした上で決めることとなります。電線類地中化に関する「電線共同溝の整備等に関する特別措置法」というものがありまして、法律に基づき負担金をいただいています。要するに費用負担を少しいただいている状況です。設置に要する費用の全部ではないのですが。協議をして、協定書を結び、年度で負担を少しいただくという工事です。

**【委員】**

わかりました。ということは、ほぼ建設は県の方で負担されているということですか。

**【栃木県】**

そうです。建設費の一部ということで負担をいただきますが、ほとんどは我々の道路工事をする費用です。

**【委員】**

電線共同溝というのはいろいろところで実施されていますが、費用負担のやり方については大体決まっているものなのでしょうか。それともケース・バイ・ケースで、その辺の負担は協議されるのですか。

**【栃木県】**

協議といいますか、費用負担のやり方は決まっています。こういうことをすれば何%、何個入れれば幾らというのはあるのですが、それぞれに事業者さんと協議をして、このお金なので何%の幾らくださいということを必ず協定を結んでやっていきますので、この場所で幾らというのは違いがあります。

**【委員】**

電線共同溝は最初の計画にはなく追加されたということですが、その経緯を教えてくださいませんか。

**【栃木県】**

電線共同溝が入った経緯ですが、この道路は元々、県の緊急輸送道路になっています。ただ、整備が跨線橋ということで、少し特殊な橋梁形式になります。その橋梁部分は基本

的には電線共同溝はやらないので、前後のアプローチの交差点部分しかものがなく、それが両方足して80m程度しかありません。距離が短いということと、拡幅して広がるということもあって、事業を導入した当時は、東京電力もNTTも、延長がないのでこの部分だけ整備するわけにいかないということで、当初は電線共同溝整備の合意を得られませんでした。現在は、大規模商業施設の前の通り、図面の青の部分全体について、土地区画整理事業と一緒に道路を拡幅する計画があります。もう1つ、道路法に重要物流道路というのがございまして、平時でも災害時でも常に道路交通を確保することと法律上定められている道路になります。事業着手後新たに重要物流道路として指定されたこともございまして、電線共同溝をやるときに延長を長くとれることで、NTTや東京電力と協議を重ねた結果、一体的に地中化した方がいいだろうということで、今回事業に加えさせていただきたいと考えています。ですので、電線地中化はこの部分、青い部分（資料 2-2 P.4）もそうですが、地中化が進んで防災力が高まる路線になります。

**【委員】**

今のお話ですとやらざるを得ないところに該当しますので、すごく合理性があると思います。

**【委員】**

用地取得が現在8%で、この後用地取得に令和7年までかかるという御報告がありました。用地取得で今一番問題になっている状況というのはどういうものなのか、そこだけ教えていただきたいと思います。

**【栃木県】**

用地取得は一応90%進んでいまして、残り10%、あと数件です。その数件には商売をやっている方が含まれており、駐車場の補償であったり営業補償といったものに現状納得いただけていない状況です。現在も継続していまして、相手方とは話ができる状況ではありますが、少し時間が必要ということもございまして、今回は2カ年ほどその部分をとらせていただいています。物件移転工事としては1年程度で済むだろうと思っておりますので、来年度までには何とかその用地を契約させていただいて、工事に移っていきたいと考えております。

(2) ウ 矢板都市計画道路3・4・8号片岡西通り 矢板市 片岡 (審議案件)

エ 足利佐野都市計画道路3・4・1号前橋水戸線外1路線 佐野市 高砂町I

(審議案件)

**【委員】**

2件ともB/Cがかなり小さくて、1件目が1.1、2件目が1.0です。これは、御説明がありましたように建設資材が高騰している、あるいは用地費も上昇しているということ

で、そういう点で当初より費用が増えたためこの数字が低くなっているとは思いますが、それが正しいのか、あるいはそれ以外に何か数値が低い要因はあるのでしょうか。それと、元々のB/Cがどのくらいだったのか御説明いただけますでしょうか。

#### 【栃木県】

B/Cは元々それほど大きく出ていない工区です。1番目の矢板市の方は、今は1.1ですが、前は1.2です。B/Cの出し方として、走行時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益の3つがあるのですが、車線が既に2車線あり歩道をつくるということになってくると、当然走行はよくなるのですが、交通事故が減ることが一番便益として高くなります。これは交差点の数にもよるのですが、車線が既に2車線あるとなかなか便益が上がりにくい形になります。

2番目の佐野の方も同じで、佐野の方も前は1.2です。こちらについても、同じように元々2車線があるところで、街中で交差点の数も変わらない。そうなってくると、なかなか便益が上がりにくい状況にあります。ただ、道路の便益は走行など車と交通事故で考えていますが、街路事業は街なかで事業をしてみたいです。そうすると、電線共同溝の話なども出ましたように、安全面もそうですが、景観面等でまちづくりに寄与します。佐野市やほかもそうですが、街がどう発展していきたいのかということの一つとして街路事業は都市計画決定されたものですので、都市の一部としての構成をなすということで地域の活性化などに寄与していけるということもありますが、なかなかB/Cとしては上がりにくい状況です。ただ、1.0という基本的基準は上回っています。前回は低いということもありますが、今回も同じような低さになっています。

#### 【委員】

本当は副次的な効果を入れるともっとあるのですが、基準が決まっているのでこの数字になってしまうということだと思います。

#### 意見のとりまとめ

#### 【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。

個別審議1件目、佐野市高萩町の事業について、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いたします。

御意見ございませんか。

それでは、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。

（「はい」の声あり）

**【委員長】**

次に個別審議2件目、壬生町若草町の事業について、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いたします。

御意見ございませんか。

それでは、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。

（「はい」の声あり）

**【委員長】**

次に、一括審議案件について意見の取りまとめを行いたいと思います。

それでは一括審議案件2件について、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いたします。

御意見等はございませんか。

それでは、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。

（「はい」の声あり）

**【委員長】**

それでは、以上4件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。

県土整備部所管事業の事後評価

(3) ア 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 (報告案件)
--

**【委員】**

今回、交通量調査の中で渋滞長の調査をされたということですが、それに対しての報告がなかったと思います。この事業と渋滞長についてどのような関係を考えて調査されたのか、お教えいただきたいのですが。

**【栃木県】**

渋滞長の調査は交通量調査と同じ日に実施しています。実際に渋滞が何m程度発生したかですが、夕方6時半頃の帰宅時間には、国道4号に出るところの交差点で45m程度発生しています。同じような時間で、駅前についても30m程度の渋滞が発生しています。この渋滞の発生原因は、駅広場の使われ方であったり、国道4号の交差点によるものです。国道4号の交差点より南側については同じ時期に国が整備してきたのですが、そこから北側は今まさに国が進めているところです。現道については、図面（資料 3-1 P.2）で示している赤の道が4号に丁字路でぶつかっています。そこから少し北側に行きますと、銀行のところから市道が入ってきていますが、市道も丁字路になっています。丁字路が2回連続することでそこに渋滞が発生したりしますので、その部分が解消されてくると全体的な渋滞緩和の方向に進むのではないかと考えています。



## 農政部所管事業の事後評価

### (4) ア 県営農地整備事業 小貝川沿岸2期地区 市貝町 市塙 (報告案件)

#### 【委員】

今後の課題もあるということですが、この事業によってどういう影響が生じたかというところがすごくわかりやすかったと思います。特に、事業費の変化ということで、事業採択時と完成時の事業費や工期の増減についても御説明されていたことは、すごく大事なポイントだと思いました。

1つ前の事業の御説明では、その点がなかったかなと思ったので、事後評価に当たってはそのような項目も御報告いただくことが必要だと感じました。

#### 【栃木県】

事業費については、私どもの事業は地元負担ということで、農家の方々から直接法律に基づいて負担いただいているため、事業費の増加は、我々としては地元の了解をいただいた上で、きちんと同意をいただきながら実施しています。そのような性質があることを御承知いただければと思います。

#### 【委員長】

御意見としては、街路事業の事後評価ではそういう説明がなかったことに対して、この事業はよく説明されていたということですか。

#### 【委員】

そうです。事後評価という意味ではそういう点もあった方がいいと思います。事業が完了しているものではありませんが、事業費がどれぐらい増えたか減ったか、工期がどれぐらい当初の予定より変わったのかというところは、どの事業でも観点としては必要ではないかと思いました。

#### 【委員長】

わかりました。事務局でその辺りは記録していただくように、お願いします。

以上