

平成 29 年度

第 1 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

平成29年度 第1回栃木県公共事業評価

会議結果概要

- 1 日 時 平成29年8月17日(木) 14:00～15:20
  
- 2 場 所 栃木県庁本館6階 大会議室2
  
- 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)  
大澤 和敏 (宇都宮大学 農学部准教授)  
執印 康裕 (宇都宮大学 農学部教授)  
末武 義崇 (足利工業大学 副学長 工学部長)  
坪内 智子 (栃木県女性団体連絡協議会 副会長)  
堂場 加奈子 (弁護士 栃木県弁護士会)
  
- 4 議事案件  
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 3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）

#### ○主要地方道つくば益子線 益子町長堤工区

#### 【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】

事業概要における用地補償費は、当初計画で9億円だったものが今回見直した計画では14.7億円となっています。増加した理由についてももう少し詳しく御説明いただけますか。

#### 【栃木県】

市街地部の物件の移転補償費を再度精査した結果、当初物件調査をする前に算定した金額より用地補償費が増額となったということでございます。

#### 【末武委員】

これは、あらかじめ精査することが難しいのか、あるいはこの事業期間の中で上昇したもののなか、その辺はいかがですか。

#### 【栃木県】

基本的に計画段階ではまだ細かい用地交渉をしていないことから、工場内部や家屋の中に入ることができません。事業に着手してから細部について算定させていただくということで、計画段階の金額との差が出てしまう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】

精査できなかったのが計画段階の金額との差が出てしまったというお話ですが、9億円が14.7億円というのはちょっとの差ではないのではないかと思います、いかがでしょうか。

#### 【栃木県】

大型物件などでは、過去の事例等を参考に当初設定しますが、中を見せていただき、物件の構造や中の物件移転の状況等、細部を調べた結果こうなってしまったということでございます。

#### 【池田委員長】

わかりました。

もう1点私から質問します。今回の再評価は、栃木県公共事業評価実施要領「第5 再評価の実施に関する事項(1)の「イ」(事業採択後長期間が経過した時点で継続中の事業)及び「オ」(社会経済情勢の急激な変化、技術革新、事業計画の大幅な変更等により再評価の実施の必要性が生じた事業)に該当するため、審議に諮るとの説明がありました。「イ」は時間が長引いてしまったということですが、「オ」について、社会的な変化や技術的な変化とは、具体的にどういうところだったのでしょうか。

**【栃木県】**

本案件では、バイパス区間内に真岡鐵道との交差点において、当初計画では立体交差で計画しておりましたが、真岡鐵道管理者と協議の結果、平面踏切で進められることになったことから、大幅な事業計画の変更が生じました。「イ」については、今回の事業着手から10年間を経過したということで、「オ」については、鉄道高架が平面になったという事業計画の変更があったことで、再評価の要件としています。

**【池田委員長】**

事業計画の変更について、予算額に変化はあったのですか。

**【栃木県】**

用地補償費が全体で9億円から14.7億円と5.7億円増えていますが、全体事業費は当初28.5億円から29.7億円と1.2億円ほどしか増えていません。これは立体交差事業から平面踏切になったことで工事費が激減したことから、全体事業費があまり増えていないということだと思います。

**【池田委員長】**

わかりました。

**【末武委員】**

事業目的(事業の整備効果等)の2番目に「快適で安全な交通の確保」という目的が挙げられています。もともと事業名は「快適で安全な道づくり事業」ですので、敢えてここに挙げる必要はないのではないかと思います。いかがでしょうか。

**【栃木県】**

事業名自体も「快適で安全な道づくり事業」となっていますが、敢えて事業目的の中に入れ、さらに「通学児童の安全確保」とネットワーク構想の一部としての連携強化を目的としているところだと思います。

**【末武委員】**

ありがとうございました。

**【執印委員】**

自転車と歩行者の事故が最近注目されていますが、この事業でやるべきなのかは分かりませんが、自転車の通行帯標示を設置するなどはしないのでしょうか。

**【栃木県】**

現在、栃木県では、「歩行者自転車通行空間整備の手引き」を栃木県県土整備部で規定し、路肩の幅を1 m以上とってそこに自転車通行空間を設けることとしています。今回の道路については、事業計画の中で1 mとって自転車は路肩を走行させる計画でございます。

**【執印委員】**

了解しました。写真だと自転車通行空間が見えていなかったものですから。

県土整備部所管事業の再評価について（審議案件）

○主要地方道那須烏山矢板線 鹿子畑工区

**【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

**【大澤委員】**

当初計画と今回の見直した計画を比較して、用地補償費が約1.1億円減少しましたが、全体事業費としては1億円増える。これは、工事に係る費用が増加したのでしょうか。

**【栃木県】**

工事費につきましては、この10年間における労務資材や諸経費の高騰、および消費税増税により、全体事業費は増額となっております。ただし、用地補償費につきましては、土地単価の下落等により減額になっているものでございます。

**【大澤委員】**

わかりました。ありがとうございました。

## 県土整備部所管事業の再評価について（審議案件）

### ○主要地方道那須黒羽茂木線 和見工区

#### 【栃木県】

道路事業の再評価概要書（資料1－3）により説明。

以下、助言、質疑応答等

#### 【末武委員】

費用便益のところですが、全体事業の B/C（費用対効果）が 1.4 で、残事業の B/C が 1.3 となっています。1 を超えているから基本的には問題ないと思いますが、中抜け区間であった 1.1km 区間を延伸して整備をすることで、道路の連続性が確保されるため、かなり便益が上がるのではないかと考えます。全体事業の B/C が 1.4 ということになると、延伸区間を含む残事業の B/C は相当上がるような気がするのですが、そういうものではないのでしょうか。

#### 【栃木県】

先ほどまでの2つの事業は、現道を迂回するバイパス道路でしたので、連続性が確保されることで効果が上がることが考えられますし、相対的に B/C が高いものでしたが、本案件は現道拡幅事業であり、工事完了の度に随時供用され効果が上がるものです。本案件では、連続性が確保されることで劇的に効果が上がるものではありませんので、残事業の B/C についても全体事業費相当の値となっています。

#### 【末武委員】

1点確認させてください。全体事業の費用便益（B/C）というのは、当初計画の 3.6km で出したものなのか、それとも延伸も含めた 4.7km で計算したものなのか教えていただきたいのですが。

#### 【栃木県】

延伸区間の 1.1km を含めた今回見直した計画の費用便益として算定したものでございます。

#### 【末武委員】

ありがとうございました。

#### 【大澤委員】

おそらく、最終処分場へのアクセス性を確保するために、道路拡幅工事が特に必要だと思いますが、アクセス性を確保したことによる効果は費用便益では算定していないですね。

**【栃木県】**

費用便益は、ご説明の中で3便益(走行時間、走行経費、交通事故の減少)だけで算定しているとお示しましたが、最終処分場などの施設へアクセスすることによる経済効果や観光周遊ルート等の経済効果については算定してございません。

**【大澤委員】**

ありがとうございます。

**【池田委員長】**

道路だけではなく地域全体で考えると、費用便益で算定しきれていない効果があり、実際にはもっと費用便益の値は高くなるという理解でよろしいですか。

**【栃木県】**

はい。この事業以外の前段の2件についても、全て地域の経済状況の変化等々については算定しておりません。それらも現実的には効果が出てプラスアルファになると思っておりますが、数字には現れていないと考えております。

**【池田委員長】**

わかりました。

**【執印委員】**

「交通の円滑化」、「安全確保」、「連携強化」という3つの事業目的を果たすために事業を進めて、便益を計算するときには、限定的な、計算が可能な便益だけを算定しているという理解でよろしいのでしょうか。その辺、なかなか理解が難しいと思います。

**【栃木県】**

便益自体は、具体的な定量で評価しなければならないことから、先ほどお示した3つの便益だけで評価しています。事業目的としては、先程の3つの他にも、観光や地域の産業への支援も現実的にはあります。道路事業は一般的に、交通の円滑化が図れば当然アクセスもよくなることから、便益で算定している効果以上のものも自然と出てくるのではないかと考えているところでございます。

**【執印委員】**

これはちょっと難しいと思いますが、私は交通の専門家ではないからわかりませんが、具体的に統計データ等を使ってモニターしていくなどを行うのはどうでしょうか。

**【栃木県】**

基本的に、再評価については、国の費用便益算定マニュアルなどでも定量的な3つの便益で

算定しています。残りの経済効果等については、今後、国の費用便益算定方法の改訂などの動向を見させていただきたいと思っております。

**【執印委員】**

便益にこだわりますが、費用便益の内訳の下のほうに「当該事業の供用開始年から 50 年間の便益」と書いてあります。一応数字が出せる範囲で出したものがこうなっているということですが、そのとき維持管理等の費用も見積もって入れているのですか。

**【栃木県】**

総費用は、維持管理も含めたもので出しております、供用から 50 年間にわたる費用も含めて計算しております。

**【執印委員】**

全体事業費の 16.3 億円に対し、費用便益算定の費用は 18.9 億円と上がっていますね。それは維持管理費用も含めて、そうなっているという理解でいいですか。

**【栃木県】**

はい、そのとおりでございます。

**意見の取りまとめ**

**【池田委員長】**

初めの道路事業「主要地方道つくば益子線」について、県の対応方針（案）に対する御意見などありましたらお願いします。よろしいでしょうか。

特に御意見などないようですので、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」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。

次は、道路事業「主要地方道那須烏山矢板線」について、県の対応方針（案）に対する御意見がありましたらお願いします。ございませんか。



特に御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。この件につきまして、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】**

それでは、そのようにさせていただきたいと思います。

次に、道路事業「主要地方道那須黒羽茂木線」について、県の対応方針（案）に対する御意見等がありましたらお願いします。

では、御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）

**【池田委員長】**

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に報告することにします。

以上をもちまして本日の議事は終了することにします。