

平成26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26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26年9月8日（月）14：00～15：13

- 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 (宇都宮大学工学部教授)
奥本 雅之 (栃木県経済同友会理事)
加藤 幸子 (栃木県女性団体連絡協議会事務局長)
田坂 聡明 (宇都宮大学農学部教授)
田村 孝浩 (宇都宮大学農学部准教授)
築瀬 範彦 (足利工業大学工学部教授)

- 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 河川事業1件
イ 街路事業2件

5 議 事

○河川事業「一級河川 姿川 宇都宮市城山」（県事業）

（栃木県）

自己評価書（資料2-1）に基づき事業概要を説明。

以下質疑応答。

（委員）

これは再々評価ということですが、着々と予定どおり進んでいるけれども5年経ったので再々評価になったのか、それとも予定どおり進まなくて事業期間の延伸等変更も含む再々評価なのか、どちらでしょうか。

（栃木県）

事業スケジュールは、説明したとおり前回の再評価の時点でも平成35年までという予定でした。現在、計画どおり着々と進んでいるのですが、要領から再評価実施後5年経過したということで、今回、再々評価に諮らせていただくものです。

（委員）

全体的に遅れているということはないのですね。

（栃木県）

ありません。

（委員）

説明写真に大谷橋下流の平成23年の台風による出水での崩壊箇所が出ています。計画流量図を見ると、そこは現在30m³/sで、これから120m³/sに改修するところだと思います。下流の流量が多ければこういうところで崩壊は起きないような気がするのですが、これは何か理由がありますか。

（栃木県）

下流断面が大きければ崩壊は起こらないのではないかと、という質問ですか。

（委員）

下流は工事が進み計画流量が確保されているので、上部が少し水の流れが少なくても、下が開いていればこういうところで崩壊は生じないかなと、素人考えで考えました。ここが崩れたのは、水の出が多かったからということではなくて、何かほかの理由があって崩れたのか教えてください。

(栃木県)

委員が言うように、下流の流れが悪くて上流で溢れるということはあるのですが、この区間の場合は、溢れた区間自体の断面が小さいので、下流は溢れなくても上流は溢れているということです。ここ自体の断面が足りないからです。

(委員)

概要図に計画流量が120～300 m^3/s と書いてあります。上流のほうで300 m^3/s が通る断面をつくって、下流のほうで120 m^3/s だと、上流から流れてくるのに下流で流し切れずに溢れるということもある気がするのですが、そのあたりのばらつきはどうなるのでしょうか。

(栃木県)

120～300 m^3/s というのは、あくまでも今回の全体計画の中の一番下流が300 m^3/s 。上流は120 m^3/s ということです。

(委員)

事業区間の最下流部で計画流量が300 m^3/s から320 m^3/s に変わりますが支川が流入してくるのですか。

(栃木県)

そこは直接の流入河川はありませんが、同じ断面ですと整備するというわけにはいきませんので、河川の延長が長くてその間に支川がないと、例えば橋梁とか山つき部で断面を変えています。

(委員)

20 m^3/s はどこから出てくるのですか。

(栃木県)

流域面積を計算して、そこで何 m^3/s 必要か計画しています。320 m^3/s は、下流で武子川と合流するので、そこで流域面積を計算して算出しています。

○街路事業「宇都宮都市計画道路3・3・1号鹿沼宇都宮線 宇都宮市下栗町」(県事業)

(栃木県)

自己評価書(資料3-1)に基づき事業概要を説明。

以下質疑応答。

(委員)

バイパス部分の供用予定が平成27年度となっていて、全線供用が29年度となっています。そ

の2年の差分というのは、先ほど用地買収中だと言われたところの工事が終わらないと、全線供用ができないという理解でいいですか。

(栃木県)

そのとおりです。

(委員)

費用便益分析について、国の基準で計算しているということだったのですが、全体事業の費用便益と残事業の費用便益が変わっていません。今までに供用された部分があって、その部分は便益を上げていると思いますが、これが変わらないのは、元々の計算基準がどのような形になっているからなのでしょう。

(栃木県)

バイパス区間が供用していないので便益が上がっていません。実際には、現道拡幅部分は既に拡幅されている部分があり、一定の効果が出ていると説明したのですが、一方で、従前2車線のところを暫定2車線でしか供用していないということで、こちらについての便益は計上しておりません。

費用便益比の一番大きい部分に走行時間の短縮便益があります。そういう意味から、現在は従前の2車線と同じような形でしか供用していないということで、今回、残事業と全体事業の便益を同じとして取り扱っています。

(委員)

暫定的に供用した部分について便益を持っているとは判断できないということで計算された、ということですか。

(栃木県)

指摘のとおり、全くないという話ではないので多少違和感があるかもしれませんが、この中で便益を計算して出すところまでは至っていないのではないかとということで、今回は便益を全て残事業に挙げています。

(委員)

便益が上がっているのにそこを削らないでいくと、残された事業の便益が上がってしまって形になって、一般的に説明するには違和感があります。その辺は、少し変化しているところが見えたほうがいいのかという気がします。

(栃木県)

事業を行っていて、ここで便益が上がっているというのは感じているところです。今後、違

和感がないような形で挙げられるようにします。

(委員)

歩道橋を設置されるという説明がありましたが、歩道橋によって交通事故の損害が軽減するというのも、便益の中に含まれていると理解してよろしいですか。

(栃木県)

歩道橋を1カ所設置いたしますので、それに基づき事故が減少するというのも想定できると思います。件数的には恐らく減るだろうということは想定するのですが、実際の便益で考えると全体に占める事故減少便益の割合は比較的少ないものですから、この辺についても便益に反映させるのはなかなか難しいと感じています。実際に児童の横断というところで地元から要望があって歩道橋を設置し、それによる事故の減少は当然期待されると感じています。

(委員)

量的には小さいので無視しているということですね。

(委員)

経緯がわからないので質問します。バイパスを通すというのは何もなくてバイパスを通すのですか。そうすると、これは幼稚園とか病院とかいろいろなところを突っ切っていくようなバイパスなのですが、なぜここは現道拡幅ではないのですか。バイパスにするために用地も余計になるでしょうし、バイパスに分かれてまた合流する部分も、線形や交差点が複雑になってそこで事故が起りやすくなる気がします。拡幅ではなくてバイパスにした経緯を教えてください。

(栃木県)

実際に道路の計画を立てるにあたっては、当然のことながら、現道拡幅も含めた何パターンかのルートを考えます。その中で、用地費用とか工事費といったものを全体で挙げたときに、どうしてもこのルートでこれは避けなければならない物件だといったものも含めて、最終的には経済性の上でルートを判断しています。今回現道拡幅区間があるのは、新4号タッチの部分もありますから全体をバイパスにすることはできないというところがあります。あとは、街路事業でやるにあたって、最近の流れで、現道拡幅を進めますと、住居を含めて周辺の方々の土地にかかってしまい駐車場だけなくなってしまったとか、敷地が狭くなって転居しなくてはならないとか、まちづくりに関して必ずしも有効ではないというところがあります。このような区間について、旧道の北側部分にバイパスを整備しました。当然、そちらにもかかる物件はあります。しかし、そういったかかる物件の費用等を考慮した上でも、その区間については、

バイパスのほうが勝っていたということで、このようなルートを決定しています。

(委員)

現道拡幅とバイパスの大体の評価をされたということですね。どの時点、どういう形で判断しているのですか。

(栃木県)

事業着手時評価というものがあり、その着手時評価に上げるときには既にルートが決定していて、こういった形でやりますと説明しますので、その前の調査の段階でルートを決定しています。

○街路事業「宇都宮都市計画道路3・4・202号古峯原宮通り外1路線 鹿沼市千渡」(県事業)

(栃木県)

自己評価書(資料3-2)に基づき事業概要を説明。

以下質疑応答。

(委員)

3・4・202号古峯原宮通りの本事業区画の東側の千渡工区(道路事業)はH26年度事業化と書いてあるのですが、全体計画がどうなっているかがわからないので教えてください。というのは、3・4・203号鹿沼環状線を今回の事業区間に入れているのは、本事業区間が開通したときに現道のほうに交通を流すためにやっているのかなと思います。そうするとH26年度に事業化した東側の区間は、まだ全然できていないと判断すればいいのですか。

(栃木県)

3・4・203号鹿沼環状線の整備については、3・4・202号古峯原宮通りの旧道との交差点と、今回計画しているバイパス部分との交差点が、距離的に隣接していて、旧道との交差点の南側部分については既に4車線で整備されています。また、旧道との交差点北側の交差点影響部も4車線で整備されていまして、その間の残る区間についても、今回の事業にあわせて4車線化を進めようということでやっています。委員が言われたとおり、東側は本事業完成時点では、できていません。

(委員)

一応、本事業区間が出来上がったときの交通量を考えると、そこに縦線が入らないとさばき切れない部分もあるだろうと思います。それも見込んでやられているということよろしいですか。

(栃木県)

はい。

(委員)

「事業概要」のところで、用地補償費が、元々は28.2億円だったのが33.5億円とかなり上がって見えます。いろいろと交渉が難航したというお話もあったので、難航した地権者との対応で値段が上がったという理解なのでしょうか。説明だと、精査した結果、上がりましたという話だったのですが、その辺の経緯を教えてください。

(栃木県)

補償額の算定につきましては、事業当初、あくまでも過去の事例に合わせて推定で用地補償費を挙げているものです。その後、事業を進める中で実際に物件それぞれの金額、いわゆる建物の評価をして、積み上げていきます。したがって、当初の計画との齟齬が出てしまうというのはやむを得ない話です。

基本的には、用地難航者をごね得みたいな話にはならず、当然のことながら適正な価格で補償します。

(委員長)

当初計上額に対して、移転工法が変わるとか、営業補償等の内容が精査の結果変わるとか、そういうことによる変化はあるけれど、ごね得というものはない。こういう説明ですね。

(委員)

先ほど東側の区間は、供用開始が後になるということだったのですが、もしそこが供用されていたとして、総事業費の便益は上がるものなのですか。そこを教えてください。

(栃木県)

便益につきましては、平成42年をベースにやっております。そのときまでには、計画されている道路の全てができていくというフルネットを考えておりますので、費用便益比自体に関しては変わりません。

(委員)

確認します。今そこはできていないけれど、そこができた時点でどれだけの便益が上げられるかということをお勘案した上で費用便益比は算出しているということよろしいわけですね。

では、実際には、本事業は本来の便益が上がらない状態で完成する形になってしまうということですね。

(栃木県)

そうです。

(委員)

今、供用中のところで、上日向交差点と上野町交差点のところは何車線で整備されているのですか。

(栃木県)

この間も2車線です。

(委員)

交通量はどうなのでしょう。全体的に4車線にしなくても大丈夫なのでしょう。

(栃木県)

将来の予測では、鹿沼環状線が4車線で整備されます。先ほども話がありました本工区の東側の工区が4車線で整備されるという中で、今回の工区を含んだ断面交通量は、現在は16,000台強あるところが13,300台と減っていますので、4車線の必要性はないと判断しています。

(委員)

そうすると、断面図がありますが停車帯が2.5m、自転車・歩行者道が4.5mというのはすごく広いというイメージです。一つ前の事業「鹿沼宇都宮線」のときには停車帯が1.5mで自転車・歩行者道が3.5mでしたから、かなり余裕を持ってあります。もし2車線ということで確定しているのであれば、もうちょっと狭くすれば用地取得費も安く済んだのではないかと思うのですが。

(栃木県)

停車帯につきましては、基本的には2.5mが標準です。先ほどの「鹿沼宇都宮線」の場合はこれが1.5mでした。停車帯というのは街なかで前提で、そういったところに車が多く停まることを想定したときに、その脇を車が通過しなければなりません。そのために2車線での整備の場合には、そこに車が停まった場合でも車両が横を通れるように余裕を持った幅ということで2.5mとっています。先ほどの「鹿沼宇都宮線」の場合は1.5mだったのですが、4車線つまり片側でも2車線あるので、仮に1.5mのところにも車が停まってもその脇を車が通り抜けられないことはないということで、1.5mに縮めているということです。

また、歩道については、自歩道の場合は3.5m以上が標準ということで、ここについては多少余裕を持って4.5mにしているということです。個別の箇所によってその幅員を決定しています。

(意見の取りまとめ)

○河川事業「一級河川 姿川 宇都宮市城山」(県事業)

(委員長)

河川事業「一級河川姿川」について、県の対応方針(案)に対する意見がありましたらお願いいたします。

特にありませんか。

では、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)

(委員長)

ありがとうございます。

○街路事業「宇都宮都市計画道路3・3・1号鹿沼宇都宮線 宇都宮市下栗町」(県事業)

(委員長)

街路事業「宇都宮都市計画道路3・3・1号鹿沼宇都宮線」について、県の対応方針(案)に対する意見がありましたらお願いいたします。

特にありませんか。

では、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)

(委員長)

ありがとうございます。

○街路事業「宇都宮都市計画道路3・4・202号古峯原宮通り外1路線 鹿沼市千渡」(県事業)

(委員長)

街路事業「宇都宮都市計画道路3・4・202号古峯原宮通り外1路線」について、県の対応方針(案)に対する意見がありましたらお願いいたします。

特にありませんか。

では、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）

（委員長）

ありがとうございます。それでは、全案件に対して、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いたします。

以上をもちまして本日の議事は終了いたします。