

平成 27 年度

第 1 回 栃木県公共事業評価委員会

会議結果の概要

栃木県公共事業評価委員会

平成 27 年度 第 1 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 8 月 4 日 (火) 14 : 00 ~ 14 : 55
- 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)
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 道路事業 1 件

5 議 事

○道路事業「主要地方道宇都宮向田線 大塚工区 芳賀町・高根沢町」(県事業)

【栃木県】

道路事業の再評価概要書(資料2)に基づき事業概要を説明

以下質疑応答

【委員】

先ほど費用便益比をお示しいただいたのですが、もし手元にデータがありましたら、B1からB4までありまして、B4を除いた場合はどういう費用便益比になるか教えて下さい。

【栃木県】

委員会冒頭、次第資料2ページで説明した「B4 その他便益」を除いた場合という事ですか。

【委員】

はい。

【栃木県】

今回は、再評価で諮っているものであり、「B4 その他便益」については考慮しておりません。冒頭説明しましたが、今年度新規事業から、「B4 その他便益」は適用することと考えています。

【委員】

そうしますと、B4を考慮しなくてもBがCを上回ったという理解でよろしいですか。

【栃木県】

はい。

【委員】

2点ほど教えてください。渋滞長の経年変化ですが、工事を進めた結果、平成17年当時より平成26年では相当程度少なくなっている。これは、例えば交差点の容量増大の整備を優先してきた結果という説明があったと思います。ただ、交差点を改良しても渋滞は解消しない。やはり残りの4車線化の部分をやらないと渋滞は解消しないという考えでいいのでしょうか。それとも、もう少しネック部分になっている交差点の改良の余地があるのであれば、それも一つの手段だと思います。

2つ目は、ボックスカルバートの話がありました。これは多分アンダーパスのためのボックス

スカルバートなのかと私は理解したのですが、これは盛土しないといけない工区なのでしょう。今ある縦断勾配を生かしてやっていくというやり方も一つの手段だと思います。この2点について教えてください。

【栃木県】

まず1点目の4車線化が必要なのかという話ですが、現在、ホンダ北入口交差点を改良しました。ホンダ北入口交差点から東側については工事が完了しているのですが、西側はまだ暫定的に35mしか交差点の右折レーンができていないと説明しました。計画ではさらに50mほど右折レーンを整備していきます。交差点の容量アップに寄与していくと思っています。単路部につきましては、この区間の外側は全て4車線出来ていて、相対的にこの区間だけがボトルネックになっている状況であり、交通量から見ても4車線化は必要になってきます。

次に、2つ目のボックスカルバートが必要なのかということですが、高盛土区間は標準横断面図のようになっています。最大7mくらいの盛土になってくるのですが、地形上工区中間部が窪地になっています。現道はカーブしながら縦断をかせいで下ってきて、6%弱の勾配になっています。最大限どこまで許すのかということはあると思いますが、計画ではできるだけ勾配を緩くしようということで、5%の勾配で計画したところです。可能な限り盛土量を減らす努力はしているのですが、結果高盛土という構造になっています。新しい道路が高盛土になるため、交差する町道が新しい道路の下側を通ることとなり、地形上この計画でやむを得ないと考えています。

【委員】

計画自体は、B/Cは完成した後で計算されていいと思います。しかし、先ほど言われたように、完全ではないですが渋滞はある程度は解消されているわけです。多分ある程度時間が経っていますから、今現在でこれくらいの効果があり、それで見ると現時点でのB/Cはこうなっていると途中経過も評価すると説明がもう少しわかりやすいと思いました。実際にはどうでしょうか。

【栃木県】

整備効果の解析の過程において、交差点改良について解析の中にどの程度反映できるかという問題があります。手間をかければ算定出来ると考えますが、今回は行っておりません。ただ、先ほど説明したように、交差点の整備効果ということで、平成25年3月に供用して、約1年後の状態ですが、かなり渋滞が短くなっています。B/Cにはあわせていないのですが、紛れもない効果だろうと捉えています。解析の手法や適用は今後の課題かと思っています。

【委員】

工期を5年延長して平成32年度までということですが、渋滞が解消されるのが遅いと5年後になってしまうというのは非常に時間が先のような気がします。あるいは県の経験から、用地買収を含めて5年ぐらいは最大でかかるということなのかもしれませんが、現実的にもっと短縮できるとか、やはり最大で5年間かかってしまうとか、もう少し説明をお願いします。

2つ目は、もし5年かかるとすると、オリンピックに向けて資材を含めていろいろなコストが上がってくるということが一般論的に言われています。例えばこういった事業の場合、予算の枠の中に入らなくなったようなことが起きた場合どのようなようになるのか、あわせて説明下さい。

【栃木県】

5年の設定につきましては、財政状況及び残事業費から考慮して5年ぐらいがまずは目安になってくるだろうと考えています。用地取得の状況にもよりますが、重要な事業ですので工期短縮に向けては引き続き努力していきます。

それと、コストの増加ということですが、今の見込みでは32.4億円を想定しています。資材や労務費がさらに高騰した場合につきましても事業は完成させます。事業費につきましては、完成した後に事後評価を行い報告させていただきます。

【委員】

同じくスケジュールのところでお聞きします。用地買収が完了すれば工事もすぐにできるものと読み取れます。現在91%取得済みということですから、かなり用地の取得が進んでいるけれども、あと若干残っていて、そこが難航しているということなのだろうと思います。延伸の期間が長いのか短いのかはわからないのですが、全体の事業期間から見ると、結構長めにとられているという感じがします。これはやはり、用地の取得を完了するためにはこのぐらい時間をとって丁寧に交渉を進めていかなければいけないという判断なのでしょうか。

【栃木県】

用地につきましては、我々がこれまで経験したいろいろなものから照らして、4年程度必要だと考えています。

また、工事につきましても、まず軟弱地盤対策として地盤改良を行いました。盛土については全体で12万㎡ほどあり、現時点で3万㎡ほど終わったところです。また盛土を落ち着かせるのに1年ぐらいかかり、一度で施工できないことから、盛土だけでも2、3年の工期を要してしまいます。その後に仕上げの工事を行っていきますので、相当の期間が必要になると考えています。工期短縮の努力はしていくことになると思いますが、今の段階では残工事について、

このように考えているところです。

(意見の取りまとめ)

【委員長】

道路事業「主要地方道宇都宮向田線」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します。

では、特に追加で意見もないようですので、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、現計画で事業を継続する」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、本日の案件に対して、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。