

平成 29 年度
茨城県公共事業再評価委員会

議 事 録

日 時：平成 30 年 2 月 6 日(火) 10:00～12:25

場 所：茨城県庁 庁議室

平成 29 年度茨城県公共事業再評価委員会 議事録

日 時：平成 30 年 2 月 6 日(火) 10:00~12:25

場 所：県庁舎 5 階庁議室

【議題 1：報告事項】

佐藤委員長

それでは、次第に従いまして議事を進めてまいります。議題 1 の報告事項ですが、事務局の方から説明をお願いします。

政策監

はい。報告事項につきまして、ご説明させていただきます。

昨年度の再評価委員会におきまして、「公共事業における事業費については、当初計画と比べ事業費が増額となる傾向が見受けられますことから、その要因等について県として整理し、今後の取組に活かすこと。」とのご意見を賜りました。

ご意見を踏まえまして、これまで実施した再評価対象事業の中から、事業着手後に「地盤対策」や「計画の見直し」等により事業費が増額となったものを抽出いたしまして、お手元の資料 1 のとおりに分析、整理した結果を委員会にご報告させていただくものであります。

昨年度、道路事業においてご意見をいただいた項目でありますことから、要因等の詳細につきましては、道路建設課よりご説明申し上げます。

道路建設課（技佐兼課長補佐(技術総括)及び担当者 ※以下同じ）

スクリーンの方をご覧くださいと思います。この資料は、平成 20 年度から 28 年度までに再評価を実施した事業について、調査したものでございます。

全体の件数でございますが、左上の円グラフのとおり 103 件となっております。このうち、道路・街路事業については 60 件となっております。道路・街路事業が多数を占めるということで、それらの増額要因について調査をしております。この 60 件のうち、増額した件数は、右上のグラフのとおり 19 件となっております。道路・街路事業においては、約 3 割が事業費増額となっております。更に 19 件の増額率の分布ですが、左下の円グラフとなっております。30%未満の増額が約 6 割となっております。全体平均しますと、増額率が 11%ということでございます。増額要因を全て挙げまして、その割合の分布を表したものが右下の円グラフになっております。増額要因につきましては、軟弱地盤が約半分を占めておりまして、続いて、計画変更・見直し、橋梁構造変更、用地補償、施工方法変更・見直し、文化財発掘調査の順となっております。

軟弱地盤につきましては、事業着手前には地質調査ができないということもございまして、近傍に工事をした調査済み箇所等から想定して設計をするということがありまして、事前には中々調査ができないということが要因となっております。

計画変更・見直しにつきましては、地元との協議調整により事業延長が伸びた、あるいは側道が追加となったなどが要因となっております。

それから、橋梁構造変更につきましては、橋などの構造物を作るときの基準書がございまして、その基準書の改訂に伴うもの、あるいは関係機関との協議の結果、橋梁延長や桁高等が変更になったことなどが要因となっております。

このように、土木事業には目に見えない土の中の仕事があることや事業を開始してからでないと用地交渉も含め関係機関と協議を進めて行くことができないことがございまして、事業を進めるにあたって事業費が確定していき、また、増額となってしまう場合があるということをご理解いただければと思います。

当初から高い精度で事業費を積算することが、中々難しいということもございまして、当面はこういったデータを蓄積するなどを行って、当初の事業費をどうしていくのかは、検討、課題とさせていただきたいと考えております。以上でございます。

佐藤委員長

どうもありがとうございました。

この件は、昨年度1件だけであった道路事業が事業費の増額ということで、特に目立ったものであったこと。この委員会は再評価委員会なものですから、先程、政策審議監からもありましたように、既に進行している事業について、これを変更したり、中止したり、適切かどうかということ審議するもので、事業がある程度進んだ状況で審議をするわけです。そこで、事業費が増額したときに、当初であればそんなにお金が掛かるのであれば止めてはどうかという、つまり、事前評価であれば考えることができるものであっても、再評価という立場となりますと中々簡単に今迄投資したものを全部止めましょうと簡単に結論付けることは出来ないという事情があります。それが昨年度の1件について非常に問題になったということもありまして、こういう調査をしていただいたわけでありまして、

如何でしょうか、何かご意見があればご自由に発言していただけたらと思いますが。

井上副委員長

1点質問ですが、増額あるいは変動でもいいですが、件数というのは、年々増えてきているものなのか、減ってきているものなのか、あるいはずっと変わらないものなのか、その辺はどうでしょうか。分かればということで結構です。

道路建設課

資料を見ている範囲では、概ねコンスタントに発生しているものです。

井上副委員長

毎回同じ程度であるということですか。

道路建設課

はい。

佐藤委員長

他にいかがでしょうか。

島袋委員

事業を開始してからでないと、という話が何度もありましたが、事前にルートや適地を見出すために調査をしていないというのは一般的な感覚では不思議に思う所があるのですが、公共事業において事前調査という予算取りは難しいものなののでしょうか。

道路建設課

スクリーンに公共事業の進め方ということでお示しして説明いたします。

はじめに、事業計画を立て、それから事業の概要や進め方などの地元説明会を行います。その後、地形や現地の状況を測量しまして設計までをやっていく。地元説明会に入る際に、ここで概略の設計等はしています。この設計を基に説明会に入っていきます。ここまでの調査は致します。地元説明会を行ってから測量に入る時、これは現地に入らなくては行けませんので、ここまでの間に事業化ということになります。

したがって、その後に測量をして、さらに詳細な設計をしまして、地元説明会、用地の幅杭測量、用地境界の立会、用地測量ということで入ってきまして、それから家屋、工場などの道路に係るものの調査など、どのくらいの補償費が必要となるのかを調査しながら補償費を算出し、用地を取得して、そのあと工事に入っていくという形になります。事業化というのが測量の前になってきまして、この時点で当初の事業費を積算するということとなりますので、この時点では、現地の状況というのは詳しくは把握出来ないという状況です。

島袋委員

私の推測ですが、国の補助等を受けたりすると、事業に着手してからでないと事業費の中から調査費が使えない。それより以前に調査を行おうとすると、事業費ではできない。つまり、こういう事業にします、ここのエリアにします、時期はいつまでです、ということで国の方に補助事業として申請し、それでOKになってから以降のものじゃないと、事業費が使えないということかなと推測したわけです。

道路建設課

例えば、県の単独事業でも当初の積算をするのは、設計で地元説明会に入るときに事業費を積算するのですが、その後に、地権者の皆さんと話し合いをして、それで事業が成り立てばスタートしていく。相手がいて事業化ができるものですので、タイミング的には測量からが確かに補助事業の対象となります。ただし、県単独事業でやっても、測量から現地に入っていきますので、地権者の皆さんとの話し合いが始まりという意味で、その時点で説明できる事業費が一定の算出をされなくてはなりませんので、そこが事業化の目途と言いますか事前の事業費算出のタイミングになるということになります。

佐藤委員長

よろしいでしょうか。

つまり、予算を使えるかどうかの問題ではなくて、現地に入る前にいったん事業の内容を概算して、それをもってやるやらないを判断しなくてはならないということですね。

他にいかがでしょうか。

大谷委員

この分析結果を拝見させていただいて思ったのは、軟弱地盤による増額要因が半分を占めているということで、それであれば、地質調査をした上でご判断をされた方がいいのではないのでしょうか。これだけ増額要因が高いということであれば、見直しをされてみてはどうかと率直に感じました。会社の経営であれば、実際に買った土地が本当に大丈夫かどうか、多少費用を掛けてでも測量をしたり、地質（ボーリング）調査をしようという気持ちになるのでその辺りがちょっと違うのかなと、そういう感じを受けました。

道路建設課

ボーリング調査につきましては、先ほどご説明した用地測量を実施して用地を取得した後取得した土地でボーリング調査に入っていきますので、既にその時点で事業の流れとしては、始めの計画の説明をする、その時点である程度、概算の事業費を積算して説明しますので、その事業費が当初の事業費ということで生きてきます。ボーリング調査を実施するということは用地を取得してからの作業となってきますので、タイミング的に、地元に入って行かないと用地測量、ボーリングなどが出来ないということがありまして、どうしても詳細な所まではいけないということがあります。

佐藤委員長

なかなか難しいところではありますね。民間企業で土地を買うとすれば、それはよく調査をしてからやるということですが、土地を買う前に察することは出来ないということ。

道路建設課

長い延長の中でボーリング調査を実施していただくだけでも、相当の費用となりますので、それを事業をやるやらないの前に調査をするということも中々難しいところがあります。

佐藤委員長

他にいかがでしょうか。中々難しいということですが。

井上副委員長

公共事業の場合は、その土地を買わざるを得ないという事情があると、中々選べないということもありますし。

佐藤委員長

ここは調子が悪いからこっちにするという訳にはいかないという所もあります。

平沼委員

参考までにお聞きしますが、増額要因でおおむね半分を軟弱地盤となっておりますが、金額にしますと軟弱地盤に掛かったパーセンテージはだいたいどの位になるのですか。この増額要因は件数での50%と言うことですがけれども、金額にすると何%ぐらい。

道路建設課

増額要因を全部足し上げた中での占める割合で表していますので、額の割合と言うことです。

平沼委員

金額が半分を占めているということで良いんですね。

道路建設課

はい。

平沼委員

そうしますと、軟弱地盤でも主にどういった要因でしょうか。簡単に軟弱地盤と言っても、特にどういったことに費用を要したのでしょうか。

道路建設課

軟弱地盤であると地盤を改良しなくてはならないということがありまして、例えば、セメント系のもので固めていく工法がありますが、そういったものだと費用が掛かってしまうということがあります。工法によります。

平沼委員

そうしますと、ルートを決める際には国土地理院の古い地図なども出ていると思いますが、そういったものは加味されながらルートは決めているのですか。

道路建設課

そのとおりですね。

平沼委員

その段階では、軟弱地盤は、地図を基にどのくらい調査は行っているのですか。

道路建設課

地図を見た時点で軟弱地盤ということは難しいのですが、例えば、田んぼなどのところ

は地盤が悪いですから、その辺りはある程度想定は出来ます。ただ、その軟弱地盤がどのくらいの深さがあるのかということは、現地でボーリング調査をしてみないと分かりません。深さによって工法も違います。

平沼委員

過去に積み上げてきたデータを基に、この50%というものを削減できる方向ではないのでしょうか。

道路建設課

工事そのものはなるべく費用を掛けずにやっつけようということですが、例えば、オリンピックなど、何かの期間までに間に合わせる時など、ゆっくりと時間を掛けてやっつけていける事業であれば、安価な工事費で長い時間を掛けて地盤対策をやっていくことは可能ですが、その場合効果の発現も遅くなりますし、あるいは工程に合わせて地盤改良を実施していかなければならないとなれば下を固めていくという工法も必要となりますし、そういったことで工事費が上がっていくということはあります。

佐藤委員長

ボーリング調査の結果というのは、お互いに公開するようになっているのですよね。

道路建設課

今お応えし損ねましたけれども、図面で設計する時には、例えば、神社・仏閣や、学校などコントロールポイントというものを設定しまして、ここはどうしても道路を掛けてはいけないということがあってルートを決めていきます。その上で、ここに田んぼがあって道路が掛かってしまうということであれば、ここに軟弱地盤があるだろうという想定はして事業費は積算しています。ただ、どのくらいの深さまで軟弱地盤なのかということは、近隣で公共事業か何かで工事をやっつけていて、そこでボーリング調査の結果があれば、そのデータを引用し、参考にして積算には反映できるのですが、実際に掘ってみますと、その参考データと現場がかなり乖離のあるものが多いということで、その結果が事業費の増に繋がる場合が多いということでございます。

佐藤委員長

そうすると、現実的には過去のデータをどういう風に利用しながら、正しい積算に近づけるかということになるのでしょうか。そこが軟弱地盤の場合は難しいということ。例えば、現道拡幅のようなものは、過去に道路を作っているわけですから、そういったところは詳細なデータがあるということですか。

道路建設課

はい、あります。現道拡幅で大きく変わるということはありません。

佐藤委員長

それにしても、この48%が増額の要因となるのは、中々難しい問題があるのかということですね。

島袋委員

ある意味、B/Cが下がっていくということになりますよね、コストが後から増えていくわけですから。最初の頃は、コストは掛かりませんということで事業に着手して、納税者側から言うと最初に言っていた話と違う。そこが分かっていたらそこまでしてやるべきだったのか、という議論になりがちだと思います。この委員会があるといっても、先程委員長からもあったように、既にここまでやっているものを・・・、と止めるには躊躇があります。なぜもっと早くもう少し情報が無かったのか、事前調査段階で何かできないのかと思います。

井上副委員長

先ほど大谷委員からお話あったことと関連するのですが、健全なお買いもの感覚といったものを持っていただいた方がいいのかなという気はします。

大谷委員

どうしてもやってみないと分からないというのは、どんなことでも起きると思うのですが、ただ、間で方針を変えましょうと、そこまでだったら住民の方も納得してもらえないんじゃないかと、そこまで詰めていく。あまり無茶をし過ぎてしまうとどんどん費用が嵩んでいく。そこなのかなという気はしました。

佐藤委員長

議論の問題点はそこに存在するというので、直接的にこの再評価の問題というよりは、むしろ事業を進めるのか、進めないのかという事前評価、一番初めのところに関わってくる問題かもしれない。ただ、そこを判断するシステムは私はよく分からないが、そこで判断する方々は判断さえしてしまえば、後の状況の変化を見ることはないので、逆に我々のところでのこういった議論を、そこにフィードバックしていく方法しか行政のシステムの中では無いと思うので、今回調査をしてくださった結果を、ここの問題というよりは、むしろ県政の全体の問題として反映していくような方策をとっていただけたらいいか思います。ということでよろしいでしょうか。

中山委員

もう一つよろしいでしょうか。計画変更が24.9%、約4分の1ですよね。こちらの要因というのは、どういうことなのかと。

道路建設課

これも、現場に入って行って地元の方と協議をして、例えば、機能保障で側道が必要だ

ということになれば、側道を追加していくということにもなる。当初の計画ではなるべく費用を掛けなくていくという意識も行政側で働くので、なるべくコンパクトに設計をしていくのですが、地元の方々と協議をしながらこういった工事が増えていくとか、あるいは施工延長が増えていくと、というところで増額となってくるということがある。どうしても、当初の設計とは違った形になってくる場合も有り得るということです。

佐藤委員長

よろしいでしょうか。ここには直接的には出てこないのしょうけれども、昨今、公共事業に対する予算の配分というものは少なくなっている。そういう状況の中で、計画期間、事業期間が伸びることがございます。県の場合には、税金を使っているの、利子が付くということはないのしょうけれども、本来なら、利子が掛かってくるという感覚でやっていかなければならないと思うわけです。そうしますと、事業の完成までの期間が伸びれば伸びるほど、効果の発現する時期も遅れますし、つまり、昔に投資したものが、やっと効果を示すということになるわけです。その辺も、本来は非常に問題であると思いますが、それはひとつの大きな流れの中で仕方のない側面もあるわけです。ですから、県の方としてはより一層、集中的に重点化して行って、重点区間をなるべく早く完成させて利用に供するという、そういう態度をより一層強く持たないといけないのかと思います。その点も合わせてご検討いただければと思います。

道路建設課

今現在も一つのバイパスがあれば長期化することもありますので、区間によっては、暫定的に供用開始ができる、効果の発現ができるという区間に対して集中的に投資をしていこうと進めております。

【議題2：再評価】

(1) グループ1 (道路建設課)

- ①地方道路整備事業 国道118号那珂大宮バイパス
- ②地方道路整備事業 国道354号土浦バイパス
- ③地方道路整備事業 国道354号谷田部東拡幅
- ④地方道路整備事業 国道461号水府里美拡幅

※再評価調書(資料2)及び説明資料(資料3)を基に、事業概要、目的、事業計画の変更、進捗状況、事業の有効性・効率性、対応方針等について説明。

佐藤委員長

どうもありがとうございました。

ただ今の説明に関しまして、何かご意見があればお願いします。

島袋委員

事業の効率性のところの事業費（調書右側）と、事業計画にあります事業費（調書左側）が異なることの説明をお願いします。例えば1番目の事業ですと事業計画の変更をして150億円となっていますが、右側の事業の効率性のところでは主な事業費として163億円となっている。

道路建設課

左側の事業費は各年度の数字を積み上げたもの。右側のB/Cを算出する時には、先ほど委員から、長期間事業を実施しているとB/Cが悪くなるのではないかと、という話がありましたが、今の段階で過去に投資したお金とこれから投資するお金を現在価値に変換しますので、長期間事業を実施していますとこのコストの部分が大きくなってしまいうということ。

島袋委員

これは何か算定方法があるわけですね。

道路建設課

はい。公共事業をやる時には、このデフレターとか割引率を掛けなさいというのが国交省のマニュアルで示されていて、それらはすべて共通です。

平成20年11月に費用便益分析マニュアルという、国交省から出されているものを基に算出しております。

佐藤委員長

具体的には何パーセントぐらい使っているのですか。

道路建設課

割引率が4%です。

佐藤委員長

他にいかがでしょうか。一つずつ確認しましょうか。那珂大宮バイパスはいかがでしょうか。

島袋委員

これは、再々評価ですので、前回指摘を受けて伸びている部分がありますので、それを踏まえてもう少し説明をしていただきたいと思います。

道路建設課

前回は継続することが妥当ということで、事業を早く進めるということだと思いましたが、平成26年度にJR線を越える跨線橋東側2車線の供用を図っているということと、下大賀高架橋、玉川橋の整備を進めていたということで、事業については前回から着実に整備を

進めてきているところであります。

島袋委員

前回課題があって課題を克服したら進むのかと思うと、また違う課題が今回の理由のところに出てきているわけです。毎回評価するたびに違う課題が出てくるのでは、事業の一貫性が図れない気がします。

道路建設課

一定区間工事を進めて供用を開始したということになって、その次の区間に入ってきますと、またそこで用地交渉で用地取得が難航したり、あるいは埋蔵文化財の試掘をするのですが、その結果これはしっかりと発掘調査を実施しなければならないということがこの路線では出てきたということです。そういったことで、事業期間の延長が必要となってきたものでございます。やはり事業を進めていきますと、場所場所で想定されなかったことが出てきますので、延長する要因にはなってしまうということでございます。

佐藤委員長

平成8年度に始まって26年度に完成の予定だったけれども、5年延びて更に5年の計10年延びたということですね。

評価書の書き方の問題ですが、評価書右側の事業の効率性のところで、ア主な効果(B)があつて①～④とありますが、①のところで合計225億円となっていますので、お金の換算できるものは全てここで終わっているということですか。②～④は、お金の換算できない、評価できないものという説明でよろしいでしょうか。

道路建設課

はい。そのとおりです。

いわゆる国交省のマニュアルに基づくものは、①と(イ)の主な費用のところを算出しております。ただ、道路の有効性や効率性というほかの部分もありますので、それらを記載させていただいている。

平沼委員

埋蔵文化財の発掘調査は終了しているのでしょうか。

道路建設課

はい。ほぼ終わってしまして、来年度には終わります。

平沼委員

それまではその部分は工事に着手できないということになるのですか。

道路建設課

はい。

平沼委員

わかりました。

佐藤委員長

それでは、次の土浦バイパス。長期化事業ですね。もう少し早くやってもらった方がいい事業かもしれません。特になければ32年度までの3年延長で出来るというわけですね。

道路建設課

はい。用地取得が終わりましたので、完了が見えてきたところです。

佐藤委員長

はい。では次の谷田部東拡幅。大角豆の交差点は右折を2車線にする。

島袋委員

用地買収の進捗状況は14%と記載されていますが、実際に用地交渉は難航ということで、見通しはどのような感じなのでしょう。

道路建設課

大角豆の交差点から400m辺りまでを優先区間として実施しております。(説明資料を見ながら)北側は虫食いの感じなのですが、南側はほぼ買収できてきているということで、この辺りは有効的な交差点改良を実施していきたいと考えております。

佐藤委員長

用地取得は難航しそうということですね。

道路建設課

はい、そのとおりです。

佐藤委員長

よろしいでしょうか。では次の水府里美拡幅。こちらは中々微妙な所もございまして、B/Cが1.06ということになっています。今回は事業費の増額があつて、元々79億円だったものが98億5千万円ということになっています。これは辛うじて1を超えているということで、B/Cが1以上という条件は辛うじてクリアしているわけですが、こういう問題は今後とも起きてくる可能性があると思うのです。つまり、今回はこれで良いですが、仮にもう少し事業費が増えくるとB/Cが1を切る可能性が起きるということです。そういうものはやるべきではない、という問題設定がなされてくるわけですね。

島袋委員

関連してなんですが、先ほどのご説明の中では県北地方の周遊性が向上したという話をされて、それで1.06というのはちょっと少ないという感覚を覚えました。周遊性による経済的な効果については含まれているわけですか。

道路建設課

それは出ておりません。周遊性については②の中に入っています。

B/Cというのは、道路の有効性の一つの側面ではあるのですが、地域振興や道路の地域に与える影響といったものは数値化しておりませんので、定性的な記載だけになってしまうというわけです。

島袋委員

最近降雪が話題になっていますが、評価書にも通行止めのこと記載されていますが、この道路の改良や拡幅をすることによって、降雪対策とか沿道若しくはその先の集落等の除雪対策にも有効であるということはあるのでしょうか。

道路建設課

効果予測に関する指標2のところに記載しているのですが、事業なしの場合、過去に5年間で10日間通行止めになっていましたが、この事業を実施することによって、通行止めは解除されるだろうと予測はしております。

島袋委員

そういう意味ですと、効果の3に緊急輸送道路の向上が図られると書いてあるのですが、やはり、生活基盤のインフラとして重要であるということももう少し書くべきではないかと思えます。

井上副委員長

3の事業計画の変更理由のところ、縦軸の完成が2年間遅れたということで、一般的にこの一部が完成しないとここで言う横軸というものは着手できないものなんでしょうか。それとも、縦軸が整備されていないと横軸を整備しても意味が無いので、縦軸の完成を待ったんだということなんでしょうか。過去のこの委員会の判断であるとは思いますが。

道路建設課

やはり効果の発現という意味では、その区間で発現できる整備効果があればその区間に集中して投資していくということがありまして、縦軸を優先していたということとはございません。

井上副委員長

ここでいう横軸というのは、縦軸が完成して始めて効果を持つものだということですね。

道路建設課

はい。その方が効果がさらに大きくなるという判断です。

佐藤委員長

よろしいでしょうか。今のB/Cの問題というのはかなり大きな問題として、今後色々と議論を進めていかななくてはならないことだと思います。もし、B/Cが1を切ったからやるべきではないということになりますと、そういう事例というのは、恐らく県北から生じてくるんだと思います。そうしますと、効率性だけで評価しますと県北の投資はもうしなくていいという判断になってしまう可能性はあるので、やはり県全体のバランスのある発展ということを考えたときには、恐らくこのB/Cだけでは判断できないということが出てきて、この再評価委員会としても難しい問題を抱えることとなりますが、一応、今回については、B/Cが1に非常に近く指標としては厳しいものがあるけれども、県北の振興という視点から、こちらは評価すべきであろうという感じですか。後で最終的な判断のところでは触れられればと思います。

(2) グループ2 (道路建設課)

⑤地方道路整備事業 主要地方道日立いわき線バイパス

⑥地方道路整備事業 主要地方道野田牛久線バイパス

⑦地方道路整備事業 主要地方道つくば野田線

※再評価調書(資料2)及び説明資料(資料3)を基に、事業概要、目的、事業計画の変更、進捗状況、事業の有効性・効率性、対応方針等について説明。

佐藤委員長

ありがとうございました。

ただ今の説明に関しまして、何かご意見があればお願いします。

島袋委員

⑥と⑦について、両件ともみらい平の区画整理の関係ですが、計画上の事業費とB/Cでの事業費が他に比べて大きく差がありますが、これは区画整理などの影響があるのですか。恐らくそのせいで、⑦のB/Cが1.02とすごく低くなっている。事業費が伸びれば伸びるほど費用便益が1を切るかもしれないという状況になっている。ここまで事業費に差が出るのはどうしてでしょうか。

道路建設課

ひとつは事業期間が長いということで、過年度に投資した金額が4%ずつ上がっていきますので、利子が掛かっているということで、見かけ上、期間が長いことで金額が大きくなっていること。それから、コアな話になってしまいますが、投資パターンが過年度に大

きくお金を入れている、最初に集中して事業を実施して、例えば、大きな構造物などをやってしまうと、今までの年度投資が単年度で10億や5億と入れていますと、利子がもの凄い大きな金額になってしまう。それによって、実際のコストとB/Cを計算する時のコストが変わってきているということです。ですから、委員ご指摘のとおり、長く事業期間を掛けてやると辛くなるとはそういうことです。あとは、投資パターンによって変わってしまうということがある。それから⑥の事業で、B/Cが小さく出てしまうというのは、国道の説明でもありましたが、どうしても現道拡幅というのは、バイパスを実施すれば交通量の転換がされますので、0台だったものが1,000台とか1,500台ということで、B/Cの計算上、ベネフィットが出やすいと。どうしても地形なり、先ほどのトンネルでもそうですが、地形の制約があってやるしかないということになる。今回も、伊奈谷和原の区画整理がありまして、現道を強化する方がベストだという判断をしています。その際に、他の要因として、交通量が増える、大型車の混入率が増える、ということは分かっていることで、それに対して児童の安全確保などは必ずやらなければならないのですが、そのBが便益の計算上、出来ない仕組みとなっていて、そのために数値が辛くなっているのが現状だと思います。他の区画整理の件でも、野田牛久線ですとバイパスですので、大きなネットでの交通量を全て転換できるという計算になりますので、割とB/Cが大きく出ているというのが実情です。

佐藤委員長

それにしても、⑦のところで、災害時の緊急輸送道路としての機能向上が図られる、と記載されているが、大小あるが他の事業でもそういった機能はあると思うが、ここに書くような何か特別の機能の向上というものはあるのでしょうか。

道路建設課

全ての道路が緊急輸送道路ということではなく、緊急輸送道路というものは1次～3次までランクがある。この路線に関しては2次の緊急輸送道路ということで、このような記載をさせていただいているということです。

佐藤委員長

はい、わかりました。

他にいかがでしょうか。

島袋委員

⑦ですが、B/Cの数字的には苦しいことが理由も含め分かりましたが、かと言って他の同じような路線は拡幅して歩道が付いているのに、この残ったところだけB/Cが苦しいから、そこ子どもたちは歩道のないところを歩きなさい、ということにはどう考えてもならないと思うので、やはり路線としてのサービス水準は必要なので、そこはしっかり説明で強調していただきたいです。本当に1日でも早い方が数字は良くなるわけですから。そういう優先度の付け方みたいな形もあるのですかね。

佐藤委員長

1つ1つそういうことを見ていかないと、どこをやるかということは出来ないのだと思います。

井上副委員長

今の話に関連してですが、⑦については事業費の変更が無い、追加投資が無いということですが、時間をお金で買うといえますか、追加投資をすることによって何か早めることは出来るのでしょうか。逆にそれは可能だが、この1.02という数字を見るとどうしても追加投資ができないという発想なのではないでしょうか。

道路建設課

この路線に限って言いますと用地交渉などが難航して長くなっているということはあるのですが、段々とは用地の方も協力いただいております。最後に、昨今話題となっている共有地という問題があるのですが、ここの共有地は旧集落持ちといえますか、複数人で登記をしている、相続でもの凄い数になっている土地で、それをどうするかという問題があるのですが、最近法律が改正されまして、認可地縁団体という自治会、町内会が法人格を持てるという風になりまして、そこに地元の自治体が公告を出せば、所有権が移転できるという制度ができました。その制度を使って今回やっていこうということになりまして、概ね解決できる見込みが立ってきましたので、お金を掛けるというよりはその手続きを確実に実施して5年後には完成させたいということです。そのため、投資パターンを変えて短くするというのは厳しいのかなと思っています。

井上副委員長

事業の性格としてお金で解決できるものではないのだということですね。わかりました。

(3) グループ3 (公園街路課, 港湾課)

⑧街路改良事業 都市計画道路穴塚大岩田線

⑨街路改良事業 都市計画道路石下駅中沼線

⑩港湾整備事業 茨城港日立港区外港地区沖防波堤

※再評価調書(資料2)及び説明資料(資料3)を基に、事業概要、目的、事業計画の変更、進捗状況、事業の有効性・効率性、対応方針等について説明。

佐藤委員長

ありがとうございました。

ただ今の説明に関しまして、何かご意見があればお願いします。

それぞれ事業の性格が違いますから、まずは街路事業の方からいかがでしょうか。

島袋委員

⑨についてですが、石下橋は新しい橋に架け替わっているわけですよね。常総の水害の時には新しい橋だったのでしょいか。

公園街路課（技佐兼課長補佐(技術総括)及び担当者 ※以下同じ)

はい、そのとおりです。

島袋委員

その際には、橋には影響はなかったのでしょうか。

公園街路課

橋本体自体には影響はなかったですが、取り付け区間、橋の登り口の一部が水没してしまっただけですので、洪水の直後は使用できない状態でしたが、水が引いた後には使える状況になった。橋自体は平成 23 年度に完成しているものです。

佐藤委員長

他にいかがでしょうか。無いようでしたら、港湾の方はいかがでしょうか。

島袋委員

港湾の対応方針のところのアイデアですが、港湾の安全性を向上するためにと記載されていますが、向上させることが、ある意味、港湾の利用促進につながるということで、更に地域への波及効果が高まるというような、積極的な書き振りになると良いのではないのでしょうか。

港湾課（技佐兼課長補佐(技術総括)及び担当者 ※以下同じ)

はい。もう少し丁寧な書き振りに修正いたします。

佐藤委員長

中々書きづらい部分もあるのでしょうか。ある意味では、神奈川県、横浜港と茨城の戦いでもありますよね。ベンツの整備工場が作られたというのは効果のうちのひとつではないのでしょうか。基盤的な条件を整えるということで。

島袋委員

投資ですよね。

大谷委員

海難事故はどの位発生しているのですか。あと、年々状況が変わってきているというか、専門的な部分で分からないが、そのことによって計画が変わってくるということはあるのでしょうか。

港湾課

具体的な海難事故といたしましては、ここ5年間で1件の海難事故となっています。ご質問の後半部分がよく分からなかったのですが。

大谷委員

地球の変化によって海の状態も変わってきているのかと。そういうものの調査というのは実際にされているのか。

港湾課

世界的には、水位が変わるなどの観測結果がでていますが、整備途中に防波堤の高さを変えたりということは中々できませんので、海の状態等も踏まえながら、最終的にはどのように改良できるのかということが今後の課題になるものと思います。バヌアツのように島が沈んでしまうなど、水位の影響などテレビで流れておりますが、茨城においてそこまでの影響はまだ無いのではと感じております。

佐藤委員長

地震や津波が起こったわけですがけれども、それによる設計条件の変更とかはなかったのでしょうか。

港湾課

防波堤の構造を粘り強い構造にするということ、津波が越えて来た際に洗掘されにくい構造にするなどということは新規事業を実施する場合には取り入れております。日立港については、震災で壊れなかったこともありますので、そこまで配慮はしていないという状況です。

佐藤委員長

事業費の変更の欄に、近年の荒天実績を反映した供用係数の見直しがあったと記載されてありますが、これはどういうことでしょうか。

港湾課

基本的には国において全国調査を基に積算歩掛を作っておりまして、県においても積算歩掛は作っているが、港湾においては国の歩掛を準用しているということがあります。その中で、いわゆる作業ができる、工事ができる係数というものが見直され、以前より作業ができにくくなっているということになりますと、事業費が増えることとなります。

施工機械を現場に長い間置いておかなければならないとか、人件費が長期化することによって増えることなどが要因で、工事についてもその分増えております。

島袋委員

供用開始が遅れるみたいなことですか。

港湾課

施工できない日数というか、割合のようなものです。

佐藤委員長

前にご説明をいただいた時に気になったのですが、これも公共事業であって、全体として社会にどういう効果が起こるかを問題にしてB/Cを作ると。船が入ってきて港を使うと収入を得るということができるわけですが、それは全く別のものとして扱われるということのようですね。

港湾課

国のガイドラインにおいても、利用料の収入とか税金等の扱いについて、どのようにあるべきかの議論が行われておりまして、その中においては、国民経済の中でキャンセルアウトされるということで、利用料収入や税金は、効果として現れるというよりは、経済の中で違うものになるといふことのように、キャンセルアウトされるということをお聞きしております。

佐藤委員長

他にいかがでしょうか。

先ほどお話ししましたが、事業の効率性のところに、島袋委員からもお話ありましたが、少し県として発展、寄与するという面を強調してはどうか。

島袋委員

県民の福祉を支えるなど。

佐藤委員長

おそらく雇用を生み出すことなども関連して来るでしょうから、県民に対して、そういった側面を説明していくことかと思えます。

港湾課

評価書右側の事業の効率性のところについて、今回はB/Cに掛かる部分のみしか記載しておりませんので、それ以外の部分も追記させていただければと思います。

佐藤委員長

この辺の内容をより具体的に記述するというところでお願いします。

それでは、全体を通しまして何かご意見等はございますか。

島袋委員

バイパス問題です。バイパスができると街の中心地域が寂れていくという、パラドックスみたいなものがあります。今回も、十王の駅前のように混雑するからパスしようというようなものがいくつかあるのですが、逆に、石下の場合は、復興の町づくりと一緒に商店街の活性を含めどのようにやっていくかを相談しながらやっていくと。そういうことであれば安心するのですが、効率的に道路をパスさせてしまうという話は、あちこちで起こっている都市の空洞化問題を加速させるのではないかという危惧を覚えるんです。ですから、現在の賑わいが失われることはないのか、車がスムーズに流れることだけが効果ではない部分、つまりマイナスの効果といった側面が無いかということも地元の意向を踏まえて検討されていると安心します。

佐藤委員長

ありがとうございました。

公園街路課

補足をさせていただきますが、宍塚大岩田線は今あるところを広げている内容なので、バイパスではなく現道拡幅となります。

佐藤委員長

何かそういったことについて、部内で検討するようなことはありますでしょうか。

道路建設課

道路建設課で進めている道路ですが、市街地と言いますか、集落を通らなくてはいけないそこに住んでいる方と、その集落をただ通過したいだけの方がいらっしゃるわけです。その交通を分けましょうというのがバイパスの一番の効果だと思っております。また、それが商店街であれば、何かのついでに寄るということもあるのかと思いますが、今日ご説明した中では集落を迂回するバイパスということで、集落の方にも非常に効果、メリットがあるものだと思っております。

佐藤委員長

個別にひとつずつ見ればそういった側面も多いと思いますけれども、例えば、つくばなどは非常にいい例でして、周辺の交通の環境を良くするとそちらに大型店が立地してしましまして、住民は皆そちらに買い物に行ってしまう。中心街が落ちていく。やはり、一つ一つの課でやる仕事としてはそれぞれの意味があるのかもしれませんが、それが全体としてどういう街づくりに影響するのかという視点をどこかで持っていないと、全体としてどうなのかという側面はどこかで見ないといけないと思います。中々難しい問題ですけれども、一つの県としての課題として記憶していただきたいと思います。

これを全般的な意見として、最後の結論のところには掛かりますけれども、少し触れてみたいと思います。他にいかがでしょうか。全体としてご意見あれば。

大谷委員

感想ではありますが、この事業は全て必要な事業であることは、説明をお聞きしてよく分かりましたが、この先、事業を進めていく上で、どのように考えていくのかということ、今までとは視点を変えていた方がよろしいのかと。それは、平成3、4年から始めた事業が、今は平成30年であって、その年に生まれた子ども達は既に25、26歳とかになるわけですね。これから少子高齢化が進んで行って、空き家が増えていくのではないかと、最近はそのような議論がされているわけで、バイパスを作ることは非常に大事なことはあると思うんですけども、この先の日本が、県がどう変わっていくかといことも想定しながら研究して、お金をどこに掛けていくべきかということ、住民と県の方と本当に考えていかなければならないのかなということ、今回これだけのお金を掛けて、税金を使ってやられるという、ご苦勞も今日実感いたしましたので、本当に真剣に考えていかなければいけないな、と改めて思いました。

佐藤委員長

それでは、結論ということですが、全体として特にこの事業はもう少し検討していかないと判断できないというものはありましたでしょうか。よろしいでしょうか。基本的には、今回掛かった10事業について、全て継続をしていくということ、結論としてよろしいでしょうか。

(委員了解)

佐藤委員長

はい。それでは、最終的な報告を出す文案につきましては、私の方にご一任いただけますでしょうか。案を作りました段階で、皆様にお目通しをいただくことにしたいと思えます。それから、特にこの10事業について、特別な条件やコメントを付ける必要があるかということですが、いかがいたしましょうか。

島袋委員

やはりB/Cが1ギリギリの2つの事業について、(定性要因を)少し付け加えていただいて、早期の効果発現をということ、少し押してあげた方が良いのかと思います。

佐藤委員長

はい、わかりました。

いくつか、個別の事業としてではなくて全体としての意見があるように思いました。B/Cが1に近い事業についても、我々としては、この短い時間で判断しきれないところがあると思います。今後、B/Cが1を大きく超えれば良いというものではありませんが、1.0に非常に近いもの、あるいは、場合によっては1を切る事例が出てくるかもしれませんので、その判断基準としては、金銭的評価だけ拾いきれない要素が、十分、説得的なものとして存在しているかどうかというのがここでの判断基準になると思います。そうし

ますと、今後1に近い、あるいは、1を切るような事例については、その特別に考慮しなくてはいけない必要性、理由について、かなり懇切丁寧な説明が必要ではないかと思えます。そういうようなことを一般論としての意見として付けて結論にしたいと思えますが、いかがでしょうか。

(委員了解)

佐藤委員長

最終報告の案を作りましたときに、皆さんにお送りしたいと思います。

最後に何かありますでしょうか。

それでは、本日の議事は全て終了いたしました。審議へのご協力ありがとうございました。