

令和5年度茨城県土木部公共事業等評価委員会 議事要旨

1 日 時 令和5年11月13日（月）13時30分～15時30分

2 場 所 茨城県庁舎 11階 土木部経営事項審査室

3 出席者

委 員：山田稔委員長、岡本直久副委員長、横木裕宗委員、

吉田友紀子委員、大谷直子委員、木内敏之委員、浜中本子委員

説明者：道路建設課技佐兼課長補佐（技術総括）ほか

事務局：土木部企画室長、監理課総務 G（企画担当）

令和5年度公共事業評価対象事業について

質疑における発言等			
発言者	発言要旨	答弁者	発言要旨
【整理番号1】地方道路整備事業 国道245号 久慈大橋			
A委員	<p>全体事業費を100億円に設定しているが、近年、土木工事に係るコストの上昇を踏まえ、変更しなくていいのか。</p> <p>今後、東海村の原発事故のリスクを考えた場合、今の進捗で問題ないのか。</p>	道路建設課	<p>物価上昇もみられるが、新技術等を採用することで、コスト縮減を図っていく。</p> <p>早急に整備を進めることが必要であると認識している。今年度に河川管理者との協議を終え、来年度から橋梁工事に着手する予定である。</p>
B委員	<p>暫定2車線での開通は考えているのか。</p>	道路建設課	<p>暫定2車線での整備は、取付部を暫定形で整備する必要があり、コスト増大や工期がさらに伸びてしまうことから、4車線での施工としている。</p>
C委員	<p>河川管理者と相談した結果、変更となった計画に基づく工事が6年で完了するのか。</p>	道路建設課	<p>変更が生じた内容は、工事工程に影響を及ぼすものではないため、予定期間内に完了できると考えている。</p>
D委員	<p>費用便益比を算出するにあたり、近年、内水氾濫が多く発生しているが、道路による排水効果は考慮しなくていいのか。</p>	道路建設課	<p>3便益は、金銭価値で評価しており、別途、金銭価値で評価できない便益について説明させていただいている。</p> <p>道路整備において設置する側溝は、路面に降った雨を排水するための施設であり、内水氾濫のための排水施設は目的外となるため、設置しない。</p> <p>道路整備として、浸水氾濫</p>

			を想定し対応することは困難であることから、ソフト対策で対応していきたい。
C委員	道路は下水道や排水路としての役割がないため、便益の算定の方法は、国のマニュアルで決まっており、排水の効果を金銭価値で評価するのは難しいと考える。		
A委員	国道の工事費は国が出すのか。	道路建設課	一般に2桁以下の直轄国道は国、3桁国道は県が整備しており、県が整備する際は、県の費用負担もあるが、国の補助事業を活用して整備している。
E委員	工期を短縮する検討はしているのか。	道路建設課	効率的な工事発注を行い、部分的に同時並行で進めるなど、可能な限り工期短縮に努めたい。
F委員	橋梁前後の交差点がネックになるので、形状をよく検討してほしい。	道路建設課	ご意見を参考にさせていただく。
D委員	国道に交差する道路から侵入する車が多いので、片側2車線になれば混雑が解消されると思う。	道路建設課	早期に4車線化できるよう取り組んでいく。
【整理番号2】 地方道路整備事業 竜ヶ崎阿見線・美浦栄線			
C委員	埋蔵文化財の包蔵地とはどういう意味か。 また、今回示されている箇所は必ずボーリング調査など行うのか。	道路建設課	歴史的に重要なものが発掘される可能性がある場所。 調査に関しては、関係部局と現地踏査を行い、試掘をする場所を選定する。試掘によ

	実際に確認されたのか。		り文化財が出てきたら本調査を行う流れとなる。 文化財が確認されたため、今回、計画が変更となった。
F 委員	調書の事業の有効性において、1と2ではどのように違うのか。	道路建設課	有効性1については、事業区間の現道部分であり、効果は2分短縮。有効性2については、ひとつ西側の土浦竜ヶ崎線であり、効果は1分短縮となり、周辺の渋滞緩和にも寄与する。
【整理番号3】 地方道路整備事業 江戸崎下総線			
D 委員	千葉県側から江戸崎下総線に向かう際に河川の脇の道路を通ると思うが、大型車のすれ違いは可能か。	道路建設課	取手東線になるかと思うが、片側1車線のセンターラインがあるため、大型車のすれ違いは可能。
F 委員	計画変更理由の公図混乱とはどういったことか。	道路建設課	公図は本来一つしかないが、違う土地の形で2つ登記されている状況。今回、修正するために、地図訂正などの作業が必要となったもの。 他の箇所においても、国土調査を実施するも、法務局に備え付けの公図に反映されないという箇所がいくつかある状況。
【整理番号4】 地方道路整備事業 常総取手線			
A 委員	コスト縮減について、人件費の高騰や土木作業員の休日の問題がある中で残土の工事間流用だけでコスト縮減にな	道路建設課	茨城県では残土情報システムを使って、公共事業の土量を一括管理しているため少しでも近くのところから残土の

	<p>ると考えているのか。</p>		<p>工事間流用を行うことでコストの削減を図ろうとしているところ。</p>
A委員	<p>全体事業費が、増える場合にはどういった手続きが必要になるか。</p> <p>過去に例はあるか。</p>	道路建設課	<p>事業評価委員会にお諮りしてご意見をいただくことになる。</p> <p>これまでに、地質の状況や軟弱地盤、トンネル工事の岩盤等、事前に把握しきれないところで事業費が上がることもある。</p>
F委員	<p>相続問題が発生したため、遅れたとのことだが、別の箇所を先に作れば良いと思うがどうか。</p> <p>相続問題解決に2年かかったということか</p>	道路建設課	<p>相続問題で止まってない箇所については、一部工事に着手しているところもある。</p> <p>その通り。</p>
F委員	<p>つくばみらい市役所自体が水没地域にあり、この道路の役割として、かなり盛土しないといけないと思うが、配慮しているか。</p>	道路建設課	<p>沿道家屋の出入口があるために、大きく道路の高さを上げることができない。</p> <p>当箇所は田面に比べ、道路自体が高いことから、浸水する影響は少ないと考えている。</p>
<p>【整理番号5】 地方道路整備事業 国道294号 常総拡幅</p>			

E委員	国道 294 号において、説明で、周辺の道路から 14,000 台/日の交通が転換されることだが、調書だとこの交通量に当たるのか。	道路建設課	事業を行わなかった場合の交通量 18,000 台/日と事業を行った場合の交通量 31,700 台/日の差である。
C委員	走行経費の減少便益がマイナスになっている理由は。	道路建設課	事業実施後、国道 294 号の交通量が増加し、それに伴い車両の走行する際の燃料費等のコストも増加し、走行経費が増えることから便益としてはマイナスに積み上がっている。
A委員	全体事業費は、変更しなくて問題ないのか。公共事業の全体事業費は、最後まで変更しないものなのか。	道路建設課	現時点では、設定している事業費の中で完了する見込みである。地質や湧水など当初想定していた現場条件に変更が生じる場合に、増額が必要となる可能性もあるため、改めて委員会で審議いただいたうえで変更することで考えている。
【整理番号 6】 地方道路整備事業 常陸那珂港山方線 (水戸外環状道路)			
D委員	水戸外環状道路については、どの辺りまで計画があるのか。 災害に強い道路ネットワークという位置付けがあるのか。	道路建設課	国道 245 号と国道 6 号間は都市計画決定されており、既に事業化している。さらに西側は、事業化に向けて検討しているが、事業化の時期は未定。 国で災害に強い国土幹線道路ネットワークを重点的かつ集中的に取り組むため策定された「防災・減災、国土強靱化に向けた道路の 5 か年対策プ

			<p>プログラム」において、水戸外環状道路と常磐道を接続することによる、ミッシングリンクの解消が位置付けられている。</p>
A委員	<p>何年も前から国道 118 号に接続すると聞いている。</p>	道路建設課	<p>茨城県広域道路交通計画においても、国道 118 号に接続する将来計画となっているが、事業化しているのは一部分となっている。</p> <p>接続させることで、災害時の避難路確保などに寄与する。</p>
F委員	<p>環状という名称だが、環状ではないのでは。</p>	道路建設課	<p>水戸勝田都市圏を外周するような位置付けとなっている。</p> <p>現道や高速道路を活用しながら一体的な機能を果たす意味として、環状という表現をしている。</p>
F委員	<p>同じ常陸那珂港山方線が地図の中に記載があるがどういったことか。</p> <p>古い道路は今後どうなるのか。</p> <p>不用だと言われたら。</p>	道路建設課	<p>この事業はバイパス事業であるため、地図に記載している箇所は現道である。</p> <p>東海村との協議にもよるが、村道へ管理替えを行うことで考えている。</p> <p>県で進めるバイパス事業は旧道移管を前提で市町村と協議を行っている。本路線についても、同様と考えている。</p>