

## 平成27年度第3回

# 宮城県行政評価委員会公共事業評価部会

日 時：平成27年12月22日（火曜日）

午前10時から午後0時15分まで

場 所：宮城県行政庁舎9階 第1会議室

平成27年度第3回 宮城県行政評価委員会公共事業評価部会 会議録

日 時：平成27年12月22日（火）午前10時から午後0時15分まで  
場 所：宮城県行政庁舎9階 第1会議室

出席委員：橋本潤子 委員 風間 聡 委員 京谷美智子委員 河野達仁 委員  
千葉克己 委員 平野勝也 委員 福田 稔 委員 宮原育子 委員

欠席委員：奥村 誠 委員 佐藤美砂 委員 西出優子 委員

司 会 定刻となりましたので、ただいまから平成27年度第3回宮城県行政評価委員会公共事業評価部会を開催いたします。

開会に当たりまして、宮城県震災復興・企画部次長の高橋彰よりご挨拶を申し上げます。

震災復興・企画部次長 開会に当たりまして、一言御挨拶を申し上げます。

本日は、年末の大変お忙しい中、宮城県行政評価委員会公共事業評価部会に御出席いただき、誠にありがとうございます。

今年度は今回が最後の部会になりますが、毎回、長時間に及ぶ御審議を賜り、たくさんの貴重な御意見や御指導を頂戴しておりますこと、改めて御礼申し上げます。

前回の部会で御審議いただき、10月に答申を頂戴しました一般県道大島浪板線の事業については、11月に最終の評価結果を公表させていただいております。

本日の部会では、宮城県北高速幹線道路の3つの工区について、前回の審議結果をもとに、意見のとりまとめをお願いしたいと考えております。

委員の皆様には、専門的な見地から率直な御意見をいただきまして、有意義な議論の場としていただければと存じます。

簡単ではございますが、開会に当たっての挨拶とさせていただきます。本日は皆さん、どうぞよろしく願いいたします。

司 会 なお、高橋次長につきましては、公務がございまして、これにて退席をさせていただきます。と思っております。

続きまして、定足数の報告をさせていただきます。

本日は、橋本部長をはじめ、8名の委員に御出席いただいております。全11名の委員の半数以上の出席であり、行政評価委員会条例第4条第2項及び第6条第6項の規定による定足数を満たしておりますので、会議は有効に成立していることをご報告いたします。

次に、会議に入ります前に資料の確認をさせていただきます。

本日お配りしている資料でございますが、まずはじめに、次第、次第の裏面が出席者名簿となっております。次に、資料1といたしまして、県民意見の提出状況について、資料2といたしまして、宮城県北高速幹線道路道路改良事業に係る追加説明資料、資料3といたしまして、平成27年度公共事業再評価に係る答申

案、最後に資料4といたしまして、平成27年度公共事業再評価審議内容整理表となっております。

また、本日の会議に当たりまして、前回の部会で使用いたしました再評価調書をお持ちいただくようお知らせしておりました。もしお持ちでない委員の方がいらっしゃいましたら、事務局までお申し出いただければと存じます。

それでは、これより議事に入りたいと思います。進行につきましては、行政評価委員会条例第4条第1項及び第6条第6項の規定により、橋本部長にお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

橋本部長 部会長の橋本でございます。それでは、これより議事に入らせていただきます。

それに先だって、議事録署名委員を指名したいと思います。前は河野委員と佐藤委員をお願いいたしました。名簿の順に従いまして、今回は千葉委員と平野委員をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

次に、会議の公開についてですが、行政評価委員会運営規程第5条の規定により、当会議は公開といたします。

傍聴に際しましては、本会場に表示しております「宮城県行政評価委員会傍聴要領」に従うようお願いいたします。

また、写真撮影、録画等につきましては、事務局職員の指示に従い、会議の妨げにならないようお願いいたします。

それでは、次第にしたがって議事を進めてまいります。

はじめに、(1) 県民意見の提出状況について、事務局から説明をお願いいたします。

企画・評価専門監 企画・評価専門監の江間でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、県民意見の提出状況について御説明をさせていただきます。

資料1を御覧いただきたいと思っております。

地域高規格道路宮城県北高速幹線道路主要地方道築館登米線Ⅱ期(中田工区)道路改良事業、同Ⅲ期(佐沼工区)道路改良事業、同Ⅳ期(築館工区)道路改良事業に係る県民からの意見聴取、いわゆるパブリックコメントの手続きにつきましては、10月20日から、県が行った自己評価の原案であります再評価調書を公表するという形で実施いたしました。

意見聴取の期間は、11月30日までの41日間で、県のホームページや県政だより、ラジオ、メールマガジン等に加え、登米市や栗原市の市民だよりを活用しましたほか、県庁や各地方振興事務所、登米市役所や栗原市役所、県内のコンビニエンスストア各店舗の御協力をいただきまして、チラシを配布するなど様々な手段により周知を行い、御意見の把握に努めたところでございます。

その結果、2件の意見提出がございました。裏面に提出いただきました意見の概要について掲載しておりますので、御説明をさせていただきます。

1件目の地域高規格道路宮城県北高速幹線道路Ⅳ期(築館工区)に対する意見につきましては、「この事業は、沿岸部への交流、石巻赤十字病院等への時間短縮、アクセスの向上が図られることから、早期完了を要望する。」という内容でございました。

続きまして、2件目の地域高規格道路宮城県北高速幹線道路各工区に対する意

見は、大きく6つの項目についていただいております。

1点目は、「事業計画・事業費について」ということで、「事業費の増加の理由の一つに軟弱地盤対策工の追加による工事費の増額が挙げられているが、当該地域が軟弱地盤であることはその土地利用状況からも明らかである。

このことにより、本工事費が、Ⅱ期区間29.1億円増（当初比1.67倍）、Ⅲ期区間47.3億円増（当初比1.55倍）、Ⅳ期区間28.7億円増（当初比2.20倍）に膨れ上がっている。

本事業の必要性はある程度理解できるものの、あまりにも当初計画（事業費算出）がずさんであり、当初計画（想定）に問題があった、あるいは、当初便益を上げるための工作だったのではないかとの疑念も生じてしまう。

なお、事業費比較時の「全体事業費（P2, P6）」と便益算出時の「総費用（P6）」とが異なるようだが、全体事業費と総事業費との違いを説明願いたい。各工区とも異なった値であり、よく分からない。分かりやすい資料としてほしい。」となっております。

2点目は、「コスト縮減計画について」ということで、「道路規格について、「事業着手前は第1種第3級を想定したが、事業着手時に第3種第2級に変更し」「工事費▲41億円、用地費▲4億円」とされている。

これにより、一見平成23年度と平成27年度再評価時とで41億円のコスト縮減効果があったように見受けられるが、平成23年度着手時と平成27年度再評価時の道路規格はいずれも第3種第2級と同じであり、当初から当該費用は縮減が見込まれていたことから、「再評価調書」として記載するのは、適切ではないのではないか。」となっております。

3点目は、「Ⅱ期工区の便益について」ということで、「平成27年の便益を平成23年と比較すると、走行時間短縮便益が1.71倍（Ⅲ期工区1.36倍、Ⅳ期工区1.47倍）、走行経費減少便益が4.36倍（Ⅲ期工区1.39倍、Ⅳ期工区1.58倍）、交通事故減少便益が+5.7億円（Ⅲ期工区▲5.2億円、Ⅳ期工区▲1.0億円）と、全ての便益で他の工区よりも高くなっているが、その理由は何に起因するのか。

特に、計画交通量の伸びが他の工区よりも高いのに、交通事故減少便益がプラスとなっている理由を説明願いたい。

なお、評価時期が4年しか異なる（平成23年度と平成27年度）のに、何故これほどまでに便益の値が異なるのか。」となっております。

4点目は、「交通量について」ということで、「現況交通量については、H22センサスの結果を用いているが、計画交通量は今から10年前と古いH17センサス結果により推計されており、整合が図られていない。H22センサスの結果を用いて推計する必要があるのではないか。」となっております。

5点目は、「環境への対策について」ということで、「一般に、道路建設による環境への影響は、工事中あるいは供用時の騒音や振動、大気質に伴う住居等への影響のほか、道路の存在による動物の移動阻害やロードキルの発生、植物の消失、眺望景観への影響等について想定され、現地調査を実施した上で事業影響の予測・評価を行う必要がある。

そのため、本道路に接続する三陸縦貫自動車道は、環境影響評価法や宮城県環境影響評価条例の事業対象規模ではないが、事業者の自主的な環境アセスメント

が行われており、予測された事業影響に対して、事業者の実行可能な環境保全措置が検討されている。

本建設事業についても、環境影響評価法や宮城県環境影響評価条例の対象事業規模ではないかもしれないが、事業評価対象の3区間総延長が10km、既供用区間を含めた事業全体の総延長が約24kmと相当程度の事業規模であり、周辺の自然環境や生活環境、景観等に及ぼす事業影響は小さくないものと思われる。

しかしながら、本事業における「環境への影響と対策」については「道路改良の盛土法面において緑化を行う。」と「低騒音振動重機を利用し、周辺環境への騒音・振動に配慮する。」とあるのみであり、きちんと現状の調査を行った上で事業影響の予測及び評価を実施する必要があると考える。

仮に過去に環境影響評価が行われていたとしても、騒音や大気質など、予測手法に変化した項目があるほか、動植物の重要種の選定基準も更新されていることから、最新の情報で予測評価を実施する必要があると考える。」となっております。

6点目は、「その他」ということで、「全国的高速道路や自動車専用道路のうち暫定2車線の対面通行の区間（中央分離帯なし）では、車が対向車線にはみ出す死傷事故が相次ぎ、それによる損失や速度制限による経済的な損失が膨大であると、会計検査院による分析結果が最近報告された。

本道路の道路規格は、設計速度60km/h、道路幅員8.5mで、第3種第2級の「高速幹線道路」として位置付けられているため、中央分離帯がない場合、対面通行による死傷事故の発生の可能性が高い上、速度制限による経済損失が大きくなることが想定される。

事業費削減の必要性は理解できるが、中央分離帯が未計画の場合、安全性の確保という観点から中央分離帯の設置が必要であるほか、供用後の損失も踏まえたトータルな視点での事業計画が必要ではないか。

なお、交通事故減少便益の算定について、「中央分離帯の有無を考慮しない」とされているが、上記のような状況を鑑みると、より正確な便益算定には中央分離帯の有無を考慮すべきであると考えられる。」となっております。

これらの意見に対し、6として、事業担当課の見解についてもまとめておりますので、引き続き御説明をさせていただきます。

1件目の意見に対しましては、「当該道路は沿岸部と内陸部の交流や救急医療施設への時間短縮の効果が図られるものであり、県では東日本大震災に伴う復興支援道路として整備を行っているものです。

現在、IV期（築館工区）では盛土工や橋梁工等の工事に着手しているところであり、早期完成に向けて今後も鋭意工事を進めてまいります。」としております。

2件目の意見につきましては、6つの項目毎に御説明をいたします。

1点目は、「事業計画・事業費について」ということで、「事業費増加の理由として東日本大震災後における労務費、資材単価の急激な高騰もあることから、評価書に事業費増加の内訳を記載いたします。

また、当初計画時の事業費算出にあたっては、震災後早期に事業化を図るため、必要最小限の地質調査を行い一般的な軟弱地盤対策工費を計上していましたが、事業採択後に詳細調査を進めた結果当初想定よりも地盤が弱いことが判明し、対策工の追加が必要となったものです。

なお、調書内で数値の一致しない箇所がありましたので、評価書で修正いたします。」としております。

2点目は、「コスト縮減計画について」ということで、「道路規格の見直しに伴うコスト縮減計画について、事業着手時から当該費用の縮減を見込んでいたものであり、再評価調書には事業計画段階でのコスト縮減対策も記載しております。」としております。

3点目は、「Ⅱ期工区の便益について」ということで、「Ⅱ期工区は他工区に先立ち平成23年に事業着手しておりますが、その時点ではⅢ期、Ⅳ期工区は事業化されていないことから、Ⅲ期、Ⅳ期工区を整備無しとして将来交通量を推計しておりました。再評価にあたり、Ⅲ期、Ⅳ期共に事業化されたことを受けⅡ期Ⅲ期Ⅳ期とも整備有りとして交通量を推計したことから、Ⅲ期Ⅳ期を経由する分の計画交通量が増加したものです。

同様に、Ⅲ期、Ⅳ期工区の事業化により、周辺の既存道路からより多くの交通転換が生じるため、交通事故減少便益が事業着手時よりも高くなっています。」としております。

4点目は、「交通量について」ということで、「将来交通量はODデータを元に推計しますが、公表されているODデータはH17センサス結果が最新となっていることから、H17センサス結果を基に計算を行っております。」としております。

5点目は、「環境への対策について」ということで、「本事業は環境影響評価法や宮城県環境影響評価条例の事業対象規模に該当しないことから、法律に基づく環境アセスメントは行っておりません。」としております。

6点目は、「その他について」ということで、「本事業は、第3種第2級の一般道路としての整備を行っており、先日の会計検査院の報告にあった高速道路や自動車専用道路とは道路種別が異なることから、中央分離帯を設置しない構造としています。

なお、交通事故減少便益の算定については、国土交通省作成の費用便益分析マニュアルを用いて便益を算定しており、2車線道路のため中央分離帯の有無は考慮しておりません。」としております。

以上で、議事の(1)、県民意見の提出状況についての説明とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

橋本部会長 今回の県民意見として2件提出がございまして、そのうち1件はかなり専門的、詳細な意見、質問となっております。

ただいまの説明について、御質問、御意見等はございますでしょうか。

河野委員 せっかく意見をいただいたので、きちんと回答することが必要だと思うのですが、2人目の方の1番目の質問についてなのですが、「軟弱地盤であることが明らかである」とおっしゃっているので、それについてもちゃんと回答しないといけないのではないかと思います。特に文章があまりよくなくて、ここに書いてある回答ですけれども、2段落目の2行目ですが、「必要最小限の地質調査を行い一般的な軟弱地盤対策工費を計上していましたが、事業採択後に詳細調査を進めた結果当初想定よりも地盤が弱いことが判明し、対策工の追加が必要とな

ったものです。」と書いてあり、早期に事業化を図るために簡単に地質調査を行って、軟弱地盤対策工費も後から判明しましたという形で書かれているのですけれども、早期に事業化を図るために行ったのは、地質調査に非常にお金がかかったり、時間がかかったりするから、必要最小限の地質調査を行ったのであって、一般的な軟弱地盤対策工費を計上したのは、早期に事業化を図るためではないですよ。したがって、一文の中にこのようなものを2つ入れないほうがよいと思います。まず、1つ目の「事業化を図るため、必要最小限の地質調査を行った。」というところで文章を区切って、その後、「その結果、一般的な軟弱地盤対策工費を計上する」と書くべきです。

次に、必要最小限の地質調査を行ったのは、震災後早期に事業化を図るために簡易的に行ったのですか。この点について、そのように私は把握していなかったのですが、一般的に標準的なものを行ったけれども、結局分からなかったので、結果として軟弱地盤対策工が追加でかかってしまったと私は理解しているのですが、その点も確認したいと思います。

橋本部長 　　ただいまの点について、いかがでしょうか。お願いします。

道路課 　　道路課の後藤でございます。どうぞよろしく願いいたします。

当県の場合は、事業採択時の事前の調査というのは、なるべく必要最小限に留めております。その理由は、事業採択後に詳細な調査を行うことにしておりますので、軟弱地盤の全容が事前調査では明らかにできなかったということです。必要最小限の地質調査を行って、大まかな軟弱層の深さ等を把握して、それを基に概算で当初全体事業費を算定して、国土交通省に事業採択の申請を行い、採択後に詳細な調査を進めたということです。その結果、当初見込んでいたよりも、表面の軟弱層等が、盛土をするに当たっても安定性を欠くということで、軟弱地盤対策工が追加で必要になったために、事業費が増えてしまったということです。文章が委員のおっしゃるような、誤解を生むような表現があったとすれば、修正させていただきたいと思います。

河野委員 　　まず、「震災後早期に事業化を図るため」というのは、どこにかかるのですか。私は、この文章では「必要最小限の地質調査を行い」にかかると思ったのですが。

道路課 　　おっしゃるとおりです。

河野委員 　　その「必要最小限の地質調査」は、一般的に行っている方法と一緒にではなかったのですか。震災時ではなくても一般的に地質調査を行いますよね。その際にも、今おっしゃった形で、簡便な方法を使うとおっしゃったと思うのですけれども、その方法と同じことをなされたのではないのですか。

道路課 　　そうでございます。

河野委員 　　であれば、「震災後早期に事業化を図るため」は「必要最小限」にはかからないですね。

平野委員 いや、必要最小限というのはボーリングの本数でしょう。

河野委員 その「必要最小限の地質調査」を、震災後だから必要最小限でやったのか、そうではなくて、一般的に必要最小限の地質調査を行っているのか、どちらなのでしょう。

道路課 一般的にも、事業採択に向けてはなるべく必要最小限の調査を行っております。さらに、今回の場合は震災直後ということもありましたので、更に省略させていただいたところもあるかもしれません。

河野委員 震災後だから、より最小限の地質調査を行ったのであれば、その理由も示したほうがいいと思います。例えば費用がこれだけかかるし、時間もこれだけかかると。それだけ待っている時間もないので、結果として急いで事業化を図るためにも必要最小限の地質調査を今回行ったと。しかしながら、その結果、軟弱地盤対策工費が追加になった面もあるというところは、ちゃんと理由を書かれたほうがよいと思います。

道路課 はい、わかりました。

橋本部長 河野委員の御意見はそれでよろしいですね。

道路課 分かりやすいように記載します。

千葉委員 河野委員の意見と関連するのですが、前回の部会で、Ⅰ期の工事と同じような方法で地質調査を行ったということを確認させていただいたと思うのですが、そのような内容で書かれてもよろしいのではないのでしょうか。Ⅱ期、Ⅲ期、Ⅳ期の地質調査をⅠ期と同じような方法で行った結果、他で判明できないことがあったと。それで回答になるのではないかと思います。

道路課 おっしゃるとおり、Ⅰ期の軟弱地盤対策工を参考に、当初事業費は算定させていただいたので、委員のお話をこの理由の中に盛り込みたいと思います。

平野委員 この件については、そもそも必要最小限という言葉を使わないほうがいいと思います。必要最小限なのであれば、適切な事業費は出たはずですが。必要最小限ではなかったのか、「一般的なボーリング本数で調査をした結果、不足した」とか、そういう言い回しにしないと、必要最小限ではないという話にしかありません。

私が一番大事だと思ったのは、1人目の方の御意見の回答です。最後に、「早期完成に向けて今後も鋭意工事を進めてまいります。」とありますが、事業再評価を行っている途中にこの見解はないと思います。事業再評価を行っている途中なわけですから、待たなければならないわけですね。少なくとも「土木部道路課としては進めてまいりたいと思っております」とか、せめてそうしてください。



道 路 課 はい、わかりました。

平 野 委 員 それから、質問者の方が会計検査院の報告について書いておられますが、回答には出典を書いてください。これは公開するのですよね。例えば「先日の会計検査院の報告」と書いておられますけれども、県民が一体どのような文書であったのか確認できるように出典を書いてください。

また、「国土交通省作成の費用便益分析マニュアル」とありますけれども、これも何年作成の第何版、きちんと出典を明記した形で、県民が、県が言っていることは正しいかということをちゃんと追跡できるような表現にしてください。

橋本部会長 ただいま文言について詳細な御意見がありました。その方向で書いていただけるということによろしいでしょうか。

道 路 課 修正いたします。

橋本部会長 そのほか、御意見、御質問等がございますでしょうか。  
ODデータは、H17センサス結果が最新というのは本当ですか。

道 路 課 はい。

橋本部会長 そうしますと、平成27年で平成17年が最新といたしますと、いつ更新されるのでしょうか。

道 路 課 調査を今年行いましたので、ですから次は……。

橋本部会長 10年ごとなのですか。

道 路 課 そうです。H27センサスのOD調査込みのものが、来年度ぐらいに公表されるのではないかと考えております。

橋本部会長 ありがとうございます。

平 野 委 員 平成22年は、ODデータがないのですか。

道 路 課 そうです。

平 野 委 員 そうであれば、わかりやすく書いたほうがいいのではないですか。ODをとっているのは10年に一度で、平成22年はないということですよ。

橋本部会長 では、出されました御意見を踏まえまして追加修正をお願いいたします。

それでは、次に、(2)地域高規格道路宮城県北高速幹線道路主要地方道築館登米線道路改良事業の審議に入ります。

前回の部会におきましては、事業の継続は妥当との方向で意見をとりまとめて

おりますが、再評価調書の記載内容などについて、委員の皆様から多くの意見を頂戴しました。

はじめに、事業費の見積りに結果として乖離が生じてしまった経過や、今後の対応策について、2点目として、費用便益算定にあたっての経済的内部収益率の値の確認について、3点目として、第Ⅳ期（築館工区）の事業効果が及ぶ範囲等を示すネットワーク図について、4点目として、交通事故の減少が見込まれる具体的な区間の明記について、その他、事業費増減対照表やコスト縮減計画などに、追記や修正を要する箇所があったかと思えます。

それでは、担当課より追加の説明をお願いいたします。

道 路 課 道路課でございます。

それでは、前回の部会で委員の皆様方に御指摘いただいた事項の対応について、御説明させていただきたいと思えます。

資料2の地域高規格道路Ⅱ期、Ⅲ期、Ⅳ期の追加説明資料を御覧願います。

まず、1点目、事業費の見積りに結果として乖離が生じてしまった経過や今後の対応策についてなのですが、それぞれⅡ期が29億円、Ⅲ期が52億円、Ⅳ期が24億円という形で大きく増額になっているのですが、この増額要因の約5割から7割が労務費や資材の高騰、あるいは工事における諸経費の復興係数等が増えた分、あとは消費税が5%から8%に上がった分となっており、当初は全く予測し得なかった、致し方なかった増額と私どもは考えてございます。

それ以外の増額については、先ほど話題に出ました軟弱地盤対策工の増額が、理由の大きなものになってございます。結果的に、ボーリング調査や室内の土質試験等が足りなかったために、地盤強度関係の対策を事前に把握できなかったということが大きな原因だと考えてございます。

このようなことは、これまでの経験でもあったのですが、請負差額が大きかったり、あるいは、事業費内におさまっていた事例などが結構あったのですが、今回震災直後、どうしても工事費が高止まりというのですか、あまり請負差額も生じないような形で、設計額がそのまま工事費にかかってしまうということもあったので、事業費としてはこのまま大きく増額になるという状態になってございます。

これについて、地盤関係の事項が事業費に占める影響が大きいということで、今後は事前の調査等が少ない段階でも地盤特性等を把握できるような工夫が必要だと考えております。それで、今後我々が行う地質調査等のデータについては、地盤工学会でG I D A Sというデータベースの構築を行っておりますので、我々の地質調査のデータをこのデータベースに必ず登録するような形で動いていきたいと思えます。そうすると、震災関係で地質調査もかなりやっておりますので、データベース化が図られて、今後の事業を行う上で有効に活用できると思えます。また、事業費の算定においても地盤関係をわざわざ調査しなくても、ある程度捉えられるというようなメリットがありますので、データの蓄積をしながら、事業費についても我々でデータベース化を図り、今後の事業に生かしていきたいと思えます。

それについては、資料2の6ページを御覧願いたいのですが、事業の効率性の欄の一番下に赤字で御説明した内容について書かせていただいております。この

ことについては、Ⅲ期、Ⅳ期にも同様にこのような形で書かせていただいております。事業費の算定については以上でございます。

次に2点目、費用便益算定に当たっての経済的内部収益率の値が違うのではないかという御指摘があったと思うのですが、確認させていただいたところ、御指摘のとおり、間違いでございました。Ⅱ期区間の16ページになりますが、

4.1%となっていたのが、正しくは5.5%です。それから、Ⅲ期区間の17ページになりますが、これも4.1%となっていたのが、正しくは5.7%です。それから、Ⅳ期区間の15ページになりますが、4.1%となっていたのが、正しくは7.5%です。間違いがありましたので、修正させていただいております。

それから、3点目、第Ⅳ期（築館工区）の事業効果が及ぶ範囲等を、交通量のネットワーク図で提示して示してほしいとのことでしたので、Ⅳ期区間のネットワーク図を添付させていただきました。栗原市築館と書いてあるのですが、その右側に太い線が記載してございます。ここが対象断面ということで、この断面を通った車がどのような範囲まで動いているかを示したものになっておりまして、このⅣ期区間を通った車が、このような形である程度広い範囲まで影響しているので、Ⅳ期区間の事業効果としてはこれだけ広範囲にわたっております。以上が3点目のネットワーク図の添付です。

4点目につきましては、交通事故の減少が見込まれる具体的な区間を明示してほしいという御指摘がございました。こちらについては、資料2の交通量差図<Ⅱ期>を御覧願いたいのですが、（主）築館登米線ということで-41と記載されていると思います。Ⅱ期区間ができることによって、この築館登米線（現道）の交通量が4,100台/日減少することになっており、交通事故の面で便益が上がるという計算になってございます。

次に、交通量差図<Ⅲ期>を御覧願いたいのですが、こちらについてはⅢ期を供用することによって、-50と記載している国道398号の交通量が5,000台/日減少することになっております。

次に、交通量差図<Ⅳ期>を御覧願いたいのですが、Ⅳ期区間については（一）若柳築館線の交通量が7,400台/日減少することで、それぞれの現道の交通量がこのように減りますので、交通事故減少便益が上がることになっておりまして、例えばⅡ期の再評価調書の4ページ、想定される事業効果の渋滞対策と車両通行の安全の確保ということで、築館登米線では交通量が最大4,100台/日減少することなどにより、交通事故の減少が見込まれるという記載に直させていただきます。

次に、その他の修正点としましては、再評価調書の1ページですが、事業目的を「東北縦貫自動車道と三陸縦貫自動車道を直接結ぶ」という記載にしておりましたが、間に現道が挟まるところがあるので、正確な表現ではないということで、「栗原地域と登米地域」という形に修正させていただいております。

次に、再評価調書の2ページですが、事業費増減対照表の変更の主な理由のところ「労務費、資材単価の高騰」としか記載していなかったのが、「軟弱地盤対策工の増」という形で、それぞれその費用も記載した形で追記させていただいております。

4ページは、先ほどの交通事故減少便益のことで、6ページは、数字に不整合がございましたので、このような形で直させていただきます。

あとは、間違いのところを修正させていただいたというような形になってございます。前回の部会を踏まえた追加の修正事項については、以上でございます。

橋本部会長      ありがとうございました。  
                  ただいまの説明について、御質問、御意見がありましたら、お願いいたします。  
                  はい、福田委員、お願いします。

福田委員      前回欠席したので、内容がよくわからなかったのですが、これはそもそも高規格道路ですよ。ということは、有料道路と理解してよろしいのでしょうか。

道路課      有料道路ではなくて、一般道と同じような扱いになります。

福田委員      有料道路ではないということですね、わかりました。  
                  あと、これは計画交通量の話なのですが、Ⅱ期とⅢ期は、中田と佐沼と連続して、完成時期もほぼ同じになっているかなと思うのですが、計画交通量はかなり誤差がありますよね。連続していれば、同じような計画交通量になるのかなと思うのですが、計画交通量の差について、教えていただきたい。  
                  あと、例えばこういう計画交通量を測定するときは、季節により、例えば栗原市では雪が降るといって変なのなのですが、冬季間の交通量の減少とか、あるいは今復興関係でトラックなどが非常に多いですよ。一般国道でも名取市のほうへ行くと結構トラックが頻繁に通っています。そういう車種別の集計などもされているのでしょうか。そのあたりのところを教えていただきたいと思います。

道路課      はじめの計画交通量の差についてですが、区間ごとにインターチェンジで工区が分かれていますので、そこで降りたり乗ったりするので、交通量がそれぞれの区間で違ったりしてございます。

福田委員      そうですか。

道路課      次に、季節、冬季間の減少については考慮しておりません。大体10月に交通量調査を行うのですが、そのときをベースにしながら、伸び率などを掛けて予測しておりますので、確かに冬季間は減ったり、あるいは観光期間は増えたりなど、そのような季節の変動はあるとは思いますが、そのようなものは考慮されていないということです。

                  車種別については把握しておりますが、最近復興関係の車両が増えている関係については、震災前の交通量がベースになっておりますので、考慮されていない状況になってございます。

福田委員      例えば、こういう計画交通量を出すときに季節的変動とか車種別というのは、基本的に国土交通省のマニュアルではあまり考慮する必要がないとか、そういう形になっているのでしょうか。

道 路 課 マニュアルに記載されています。

福 田 委 員 考慮する必要がないと。

道 路 課 はい。

福 田 委 員 わかりました。

最後に1点だけ。経済的内部収益率がございますね。これだとパーセンテージで、例えば費用便益比は1以上であれば問題ないというか、それは分かるのですが、これは何%という基準はあるのでしょうか。

道 路 課 ベネフィットからコストを引いた分を、4%分物価スライドしていくという計算で、4%以上あればよいという解釈です。

福 田 委 員 4%以上あれば、よろしいということですか。

道 路 課 はい。

福 田 委 員 それも一般的なルールになっているということですか。

道 路 課 マニュアルに記載されています。

福 田 委 員 わかりました。

橋本部会長 よろしいでしょうか。その他いかがでしょうか。はい、お願いいたします。

千 葉 委 員 文章のことなのですがけれども、Ⅱ期、Ⅲ期、Ⅳ期全てに共通するのですがけれども、事業の効率性の赤字で今回直していただいたところです。「地質調査の密度が低いと一般的な対策工費を計上していた」となっておりますが、この文章はおかしいですね。これは、計画段階の調査により軟弱地盤であることを把握したために、一般的な対策工費を計上していたが、事業採択後に調査を進めた結果地盤が弱いことが判明し、事業費が増額となったと直さないといけないと思います。

道 路 課 修正いたします。

河 野 委 員 同じ文章の2段落目なのですが、先ほど説明のあった2段落目の3行目のところに、「地質調査結果のデータベース化」ということで、どのように行うかを具体的に提案されたのですが、その後続く「多種多様な工種を実施している復旧復興事業の実績をデータベース化し、今後の事業費算定に役立てていく。」というところで、どれだけのお金を見積もって、実際にはどれだけのお金がかかったかというデータベースを蓄積したほうが良いと思うのですが、これまでのデータの蓄積もできるはずなので、どうやって蓄積して、あるいはどうやって公開する

のか、具体的にどのように考えていらっしゃいますか。

道 路 課 地質調査のデータベースは、先ほどのG I D A Sに登録を義務づけていきたいと思えます。一般の方も見られるのですが、実際にそのような調査結果を基に工事を実施してみて、どのような費用がかかっているかというのは検討中です。どういう形で整理するのが一番いいのか、まだはっきりしていないので、河川関係や海岸関係など、様々な事業を復旧・復興事業で実施しているので、データベースをどのような形で整理して、この事業に幾らかかったということだけであれば、簡単に整備できるのですが、何をパラメータにどのように関連付けていくかというのが結構難しいと思うのです。要は、軟弱地盤が何メートルのところにある工事費用が幾らかかったかというのを細かく見ていけばいくほど、かなり精度は高まるのですが、作業量が膨大になってしまうとか、どのあたりで整理するのが一番いいのか現在検討している最中なので、もう少し検討させていただければと考えておりますので、よろしくお願ひします。

橋本部長 よろしいでしょうか。はい、千葉委員。

千 葉 委 員 同じ場所なのですがけれども、「当初想定よりも地盤が弱いことが判明し」とあるのですが、これはもう少し詳しく書かれたほうがよいと思えます。例えば、弱い範囲が広がったとか、弱い深さが想定よりも深かったとか、層が厚かったとか、調査をすれば液状化が起きる可能性も把握できますので、はじめに液状化対策の必要がなかったのが必要になったとか、そのようなことを少し詳しく書かれたほうがよいと思えます。それは、先ほどの県民の意見に対しても同じなのですが、現在把握している内容で、ただ単に地盤が弱いと書くのではなくて、そのようなことを加えたほうがよいと思えます。

道 路 課 もう少し詳しく記述させていただきたいと思えます。

宮 原 委 員 今回の道路を通すところの立地が、先ほど皆さんからもお話が出ている軟弱地盤でもありますし、ルートの大部分の土地利用が水田となっています。9月10日頃に集中豪雨があって、宮城県内もかなり大きな被害を受けたところがあるのですが、今回この工区に関して、9月の雨による事業の工期や事業費への影響はありませんでしたか。今後、この道路の供用後に、このような気象条件の影響を受ける可能性など、そのようなものは考慮しなくてよいのかどうか、教えていただきたいと思えます。

道 路 課 9月の集中豪雨で大崎地域と栗原地域中心に大きな被害を受けております。降り方がこれまでの降り方ではなくゲリラ豪雨のような形であり、河川であれば、下流に水が溜まっていきますので下流で溢れたりしたのですが、上流でもいたるところで決壊してござりまして、今後はそのようなものも検討する形で、河川課がいろいろな面で検討してござります。道路については、栗原市の熊川橋が落橋してござります。河川の水の影響で落橋したということなのですが、その他の道路については、特段道路の構造体で大きな被害を受けたことはなかったのですが、今までど

おり路面排水,あるいは横断する管渠の大きさをある程度余裕をもった形で設計していれば大丈夫だと考えております。

宮原委員 わかりました。ありがとうございます。

橋本部長 そのほかいかがでしょうか。はい、お願いします。

平野委員 1点は質問で1点はコメントなのですが、1点目は各事業目的の最後に書いてある「復興支援道路として必要不可欠な道路である」という、この言葉なのですが、復興支援道路とはどういう意味ですか。

道路課 今回の震災で沿岸部の三陸縦貫自動車道や仙台東部道路については、津波被害をそこで止めて内陸側が安全だったとか、あるいは復旧・復興での車両、内陸部から沿岸部への応援、当初の救急医療及び発災直後からその後の支援活動に至るまでの横断的な道路を、一般的に復興支援道路という形で呼んでおりますので、そのような形での支援道路という意味合いになります。

平野委員 つまり、次にまた東日本大震災のような大津波があったときに役に立つ、その復興に寄与する道路であるという意味ですか。

道路課 そうです。

平野委員 次の話ですか。

道路課 はい。

平野委員 だとすると、「東日本大震災に伴う」と書いてあるのは、すごく気持ちが悪いです。では、東日本大震災の復興と言うのであれば、復興事業で自動車交通量が増えるのは、恐らく平成31年ぐらいがピークで、残事業はほとんどない状況になると思います。完成が平成32年になっていると、それは関係ないですよ。したがって、何が復興支援なのかというのを教えていただきたいのです。将来の話ですか。

道路課 震災に直接関わることを、御説明させていただいたのですが、その後の被災地の真の復興を図るためには、観光振興や地域振興、あるいは産業振興の面で内陸部と沿岸部を結ぶなど、そのようなネットワークが非常に大切になりますので。

平野委員 そうということなのであれば、単に復興支援という、復興という言葉を入れるとみんな納得するというように見えてしまうので、こういう経済効果をちゃんと狙って、それを通じて復興を支援していくというような書き方をしてください。復興支援道路という名前をつければ、もう何でもありのような、そういう乱暴な物言いに見えるので、留意いただければと思います。それは対応してください。(「は

い」の声あり)

コメントとしては、先ほどからの議論を聞いていると、費用便益比が1を超えているから大丈夫とか、経済的内部収益率が4%を超えているから大丈夫ですというような御説明がありますけれども、少し勘違いなさっていませんか。費用便益比も、経済的内部収益率も、これはインデックスです。もっと賢い人がきちんとプランニングすれば、同じような道路計画であっても費用便益比が2になったり、3になったりする可能性があるわけです。経済的内部収益率が10%の計画も立てられる可能性があるわけです。そういう中で、これが最善ですよということを本当は表明しなければ、きちんとした事業評価にはなりません。マニュアルに従って、費用便益比を出して1を超えていたからこの事業は大丈夫ですというのは、財源が無限にある場合の態度であって、いかに有効にコストを投じていくか、税を投入していくかということを見ると、どれだけ高い費用便益比をつくれるのかということ、本当は狙っていくのが事業者の姿勢であって、何かそのあたりのトーンがちょっと気持ち悪かったのでコメントです。もう少し高い効果の出し方がある可能性があるわけですから。

道 路 課　これは、一般的に使われている国土交通省のマニュアルに基づいて便益を出させていただいていただけなのですけれども、今委員のおっしゃられたような防災上の観点とか……。

平 野 委 員　いや、そうではないのです。費用便益比が1を超えていけば大丈夫という意味ではなくて、1を超えているのは当たり前なのです。これだけ自動車依存になっている道路事情の悪い地方に少しよい道を真っ直ぐ通せば、必ず1を超えます。1を超えているのではなくて、この計画はなぜ、3まで行かなかったのかというようなプランニングとしての追求を怠っているように聞こえてしまうのです、1を超えているから大丈夫と言われてしまうと、1を超えているのは当たり前です。あの郊外部で構造物をたくさん造らないような道路の場合は。したがって、そこに甘んじることなく、より効率的に税金を使いますという姿勢が、もう少し御説明の中に見えるとういと思ったのでコメントです。文言とは直接関係ないです。

道 路 課　委員のおっしゃったように、我々は努力しているのですが、なお今の御意見を参考にさせていただいて善処していきたいと思えます。

橋本部会長　今の平野委員の御意見は、どちらかというと言画段階の話と非常に関連してくると思えます。こちらの部会は再評価ということで、一旦走り出した事業に対しての再評価……。

平 野 委 員　いや、そうであっても費用便益比が1を超えていけば安心というような、そのトーンで議論されるのは大間違いだということは指摘しておきます。

橋本部会長　そうですね。再評価であっても、費用便益比が1を超えていて当然ではありませんけれども、もう少し高くなるか、ならないかということは常に念頭に、もちろ



ん入れていただいていると思いますし、これからもお願いいたします。

そのほかよろしいでしょうか。はい、河野委員。

河野委員 今の平野委員の最初の質問ですが、東日本大震災に伴う復興支援道路として必要不可欠な道路であるということや、それに対しての御説明にありました観光に与える影響などがあるから、今回の道路は事業目的として大事なのだということをおっしゃっていましたが、もしそうであれば、そのことを示すデータなり何なり、例えば将来起こる地震の復興に対して役立つのであれば、道路のネットワークのリダンダンシーなどについてもちゃんと継続しないといけないと思うのです。したがって、もしこのようなことを書かれるのであれば、本当に必要不可欠だということを実証する必要があると思うのですが、それが難しいのであれば、これは書く必要がないと思うのですが、いかがでしょうか。

道路課 間違いなくそのような観光振興などに寄与すると思っております、完成後にいろいろな事業効果という形で検証させていただく機会があると思っておりますので、いずれ何かしらお示しできると思います。

実際、県北高速幹線道路の整備効果ということで、例えば病院までの所要時間が短縮されるとか、産業立地を支援するとか、いろいろな目標を掲げて事業を行っておりますので、このあたりがどうなったかというのは検証できると思いますので、あわせて書かせていただきたいと思いますと思っておりますので、よろしく申し上げます。

河野委員 いずれではなく、今やってもいいのではないかと思います。事業目的として掲げられているので、この事業目的を達成する道路でありますということを示す必要がありますよね。例えば、道路のOD表を持っているのであれば、観光に実際役立っているだろうと思われる交通がこれだけ増えましたということは示せますよね。事業目的として、もしここに掲げるのであれば、最初に実際これだけ役立ちそうだということを、現段階で掲げるべきだと思いますが。

平野委員 多分この手の話というのは誘発需要のほうが大きいので、今あるODフィックスの世界で推計しても、あまり意味がないのではないですか。したがって、文言だけでもいいのではと僕は思いますけれども。それは、説得力を持つためには、もう少し何か書いてほしいという気はしますけれども、今あるODで推計するよりも、これができたから、ちょっと南三陸町に行ってみようかというような誘発需要、今まで行かなかったのだけれども行くようになるというのが、交通が発現するというのが、長期的に見た道路整備の効果だと思いますので、それは事後評価なのではないですか。

河野委員 いや、もし復興支援道路として造るのだったら、リダンダンシーの計算などは最初にやって、もしかしたらこの道路ではなく、先ほどおっしゃっていましたが、違うルートを通したほうがネットワークのリダンダンシーは保てるとか、いろいろ考えられるのです。したがって、本当に復興支援道路としてそれほど強調したいのであれば、この道路はここに計画するのが実際によいのですよと

いうことを、本来は示すべきだと思います。

「寄与する」がいいのではないですか。「復興支援道路として必要不可欠だ」と言うのだったら、もっと違う道路のほうがもしかしたら貢献するかもしれないので、少なくとも寄与すると。

道 路 課 委員がおっしゃられたような、ここしかないような、そういういろいろなルートを検討して、総合的に考えて、これが一番よいという形の検討までは行っていないので、検証結果としてお示しすることはできないのですが、この道路は先ほどの観光振興や産業支援はもとより、今後の災害対応や被災地の復興支援に非常に役立つ道路だと、我々は考えておりますので、この表現をこのまま記述させていただきたいと考えているのですが、御理解願えますか。

橋本部会長 よろしいでしょうか。言葉の問題というか、その裏にはもちろん言葉だけではないものも含まれておりますけれども。再評価調書ですので、その中でも一旦進んでいる道路という意味合いから言えば、やはりこれを継続して完成させることで必要不可欠な道路となるという意味合いで、残したいという御意向だと思いますけれども、その点はいかがでしょうか。よろしいですか。

では、こちらについてはこのままでということ。

道 路 課 表現はいろいろ御意見いただいたので、見直させていただきます。

橋本部会長 そうですね。

他にはいかがでしょうか。それでは、いろいろ修正点等について御説明いただいた上で、委員の皆様から御意見が出ましたものの、ほとんどを取り入れる形で訂正していただくということになりました。

それでは、それを受けまして、最後（3）の答申案の審議に入りたいと思います。

地域高規格道路宮城県北高速幹線道路主要地方道築館登米線道路改良事業に係る審議結果のとりまとめとなります答申内容を、この場で決定したいと思います。

前回の審議などを踏まえまして、私と事務局とで答申の叩き台をまとめておりますので、これをもとに御審議いただきたいと思います。

はじめに、事務局から答申案について説明をお願いいたします。

企画・評価専門監 それでは、地域高規格道路宮城県北高速幹線道路に係る答申案について、御説明させていただきます。資料3を御覧ください。

なお、ただ今橋本部会長からもお話しがございましたとおり、こちらの内容につきましては、部会の審議状況を踏まえた上で、橋本部会長と事前に内容を調整させていただいております。

まず、答申者名につきましては、通例として行政評価委員会委員長と公共事業評価部会部会長の連名とさせていただいております。

審議結果につきましては、前回の部会で事業継続については妥当という方向性が確認されておりますので、事業継続とした県の評価を「妥当」としております。

次に、2枚目の別紙を御覧ください。

部会からの意見といたしましては、審議対象事業の実施に関する意見と今後の事業の実施に関する意見の2点から構成されております。それぞれの内容につきましては、まず、1の審議対象事業の実施に関する意見といたしまして、地域高規格道路宮城県北高速幹線道路の各工区を対象に、「復興支援道路としての目的の速やかな実現のため、迅速な施工を行い、早期完成に努めること。」としております。

また、2の今後の事業の実施に関する意見として、2つの意見を付しており、1つ目は、事業全般を対象に、「地質調査の結果の蓄積や庁内における情報共有を図ることなど、事業費の見積りに当たり、その精度を高めるための方策について検討すること。」

2つ目は、道路事業を対象に、「事業の計画及び実施に当たっては、県土全体の交通ネットワークにおける当該事業の位置付けを明確にし、より高い事業効果の発現に努めること。」としております。

なお、資料4の審議内容整理表には、前回の部会の審議結果の概要を記載しておりますので、参照していただければと存じます。

答申案についての説明は、以上でございます。

橋本部会長

ありがとうございました。

まず、この審議対象事業の実施に関する意見ということで、Ⅱ期、Ⅲ期、Ⅳ期のいずれの工区も、事業の継続自体については、特段の御意見はなかったかと思えます。復興支援道路としての目的を速やかに実現するために、早期の完成を図るべきものと考えております。

次の今後の事業の実施に関する意見についてですが、大きく(1)事業全般と(2)道路事業の2項目について、意見を表明してはどうかと考えております。(1)事業全般としましては、今の御説明をトレースするような形になりますが、今回3つの工区の事業費がとて大きく増加する要因となった地質調査につきまして、その精度を高めるための取組を検討してほしいというものでございます。

先ほど、担当課からデータベースの蓄積等の前向きな御説明がございましたけれども、復旧・復興にあたり相当な数の事業を進めているところかと思えますので、ぜひそのデータベースでの蓄積を、道路事業に限らず、将来に役立ててほしいと考えて、意見として盛り込みました。

それから、(2)道路事業に関しましては、今回審議しました事業については、例えば東北自動車道との接続の可能性があったのか、なかったのかなど、あるいはこの事業が最善だったのかなど、計画段階に関することではございますが、そのような意見が出されました。この事業に関しましては、やはり震災復興ということで様々な制限がある中での、県として最善として実施してきたという御説明はいただいておりますけれども、一般的にやはり県土全体の交通ネットワークの中での位置付けを明確にした上で、当然ではございますが、より高い事業効果の発現を目指してほしいということで意見を盛り込ませていただきました。以上でございます。

それでは、委員の皆様から御意見がありましたら伺いたいと思っております。

風間委員 2 今後の事業の実施に関する意見の（1）事業全般について、「事業費の見積りに当たり、その精度を高めるための」と書いてあるのですが、「その精度」の「その」がちょっと曖昧なので、これは「事業費の見積りの精度を高めるための」にしたほうが明確になってよろしいかと思えます。

それから、次はコメントなのですが、さっきの平野委員の2つ目の発言に対して、B/Cを上げればいいのではないかと、上げるように努力しようという話が出ていたと思うのですが、そのあたりを含んで、（2）道路事業に、「高い事業効果の発現」という言葉が出ているのですが、平野委員が言わんとしていることは、B/Cを上げることを目的にするだけではだめだということもおっしゃっていたと思うので、ちょっと議事録に残していただきたいのは、別にB/Cに乗らなくてもいいという思うことがあれば、例えばB/Cを下げて、そこの道路が県民のみんなに愛されるとか、いい効果があるというのであれば、別にそれはB/Cを下げてやぶさかではない、悪くはないという発言だったと思いますので、ちょっとそこが気になったので、コメントさせていただきます。

橋本部長 ありがとうございます。

まず、1点目は、「事業費の見積りの精度を高めるための」という文言訂正の御提案ですが、そのほうがはっきりすると思えますが、そのように訂正するということがよろしいでしょうか。

企画・評価専門監 意図するところは同じですので、委員の御提案のとおり修正させていただきたいと思えます。

橋本部長 2点目につきましては、事業効果というのはB/Cだけではないということを変更して確認したいということでしたが、よろしくお願ひしたいと思えます。

平野委員 1つ目は、再評価の問題という気はしますが、この道路計画そのものは代替案も検討していませんし、震災後、当初構想のあったものを急ぎ事業化したという拙速の感が否めないものです。ですので、少なくともこの1審議対象事業の実施に関する意見で、この公共事業評価部会で「迅速な施工を行い、早期完成に努めること。」と言う必要があるとは僕は思えません。事業継続の判断をするわけですので、淡々と進めてくださいというだけで、附帯意見をつけてまで応援する内容ではないと私は思っています。

2つ目は、風間副部長の話もありましたけれども、もちろん費用便益比が1を超えることは、あの地域であれば道路事情が悪いですから、普通に道路を通せば出ます。その中で、どれだけ工夫を凝らして、よりよいものにしていくか。費用便益比を上げることも大事ですし、今の交通量の状態が未来永劫続くという仮定の世界での議論ではなくて、将来的に気仙沼市や沿岸地域と内陸部を強く結ぶことによって県土の一体化を図るといった長期戦略に基づく道路整備が当然あってしかるべきだと思いますので、その両方からきちんと見ていく必要があるのですが、その上で東北縦貫自動車道に直接タッチしないというのは、道路計画としては致命的に思われます。したがって、（2）道路事業の文言で、ネットワーク全体のという話を書きましたけれども、これは当該道路についての話をしてい

ますので、やはり「沿岸部と内陸部の長期的な連携強化のために」とか、もっとはっきり書いて、「県土全体の交通ネットワークにおける当該事業の位置付け」ではなくて、「県北の沿岸部と内陸部の連携強化をして、県土の発展に資するため」とかはっきり書いてしまって、その上で途中何度も議論になっていました、東北縦貫自動車道とのジャンクション、直接接続をぜひ実現していただきたいというように具体のことを書いてしまうべきだと私は思います。

橋本部長 こちらの2今後の事業の実施に関する意見という意味では、この3事業という意味合いではないと私は思っておりました。ですから、この3事業についての継続妥当というのが最終的な意見なのですが、それを審議する中でいろいろな問題が見えてきたということで、やはりそれを書かないと、あまりこの委員会の意義というものがなくなってしまうので、ここで附帯意見として述べさせてもらうことで、(1)事業全般と(2)道路事業は今後実施する事業も含まれると私は理解していたのですが。

平野委員 いや、もちろんそうです。その中に、この一連の宮城県北高速幹線道路の位置付けをきちんと我々として理解して、今回の事業区間の事業継続は妥当であると。ただし、その効果を発揮するためには、東北縦貫自動車道との直接接続をぜひ実現してくださいとはっきり書いてしまったらよいのではないですか。

橋本部長 東北縦貫自動車道とのコネクションの実現ということについては、ちょっと私としては、そのお話だけを伺えばそうだろうなとは思いますが、それこそデータとか、そういう裏付けというのでしょうか。そういうものがない段階で、こちらを実現してほしいとか、そこまでは書けないという気がしたのですが。

河野委員 前回の話では、東北縦貫自動車道との直接接続について費用便益分析をしていないとのことなので、今後より効率性を図るということで検討することはよいのではと思うのですけれども。

橋本部長 そうですね。ここの2行に全部含めたつもりではあるのですが。

河野委員 いや、書くとしたら、1審議対象事業の実施に関する意見の①、②、③のその下を書くのでは。

平野委員 いや、僕は具体的なものを入れないと、行政はいつでも逃げられますので、逃げられないようにすべきだと思います。

風間委員 議事録にも載るので、そのあたりで委員会としての思いを伝えるというのもありかなとは思いますが、どうでしょうか。

平野委員 いや、でも道路事業としては応援にしかない話なので、ここは具体的に指摘したほうがよいと思うのですが。

企画・評価専門監　　ちょっとよろしいでしょうか。事務局の立場から申し上げたいのですが、基本的な答申の書き方といたしましては、通常、1審議対象事業の実施に関する意見というところでは、個別事業の実施内容に関する意見となっております。2今後の事業の実施に関する意見というところは、より幅広く事業種目に関する意見を付すという位置付けになっておりまして、例えばこの場合、事業種目に関する意見であれば、表現の仕方というはある程度一般的なものにならざるを得ないと思っております。

そのような基本的な考え方に沿って、今回はこのように整理をさせていただきます。過去の答申に附された意見についても一通り確認しておりますけれども、1審議対象事業の実施に関する意見に関しては、例えばですが、東北縦貫自動車道との接続といったような事業そのものの内容に踏み込んだような表現はされていないこともこれまでの経緯としてありますので、そのようなところも踏まえて、検討したところでございます。

平野委員　　それは条例等の拘束力がありますか。

企画・評価専門監　　今の内容につきましては、公共事業の評価の実施要領と部会の運営に関する内部規程にございます。

平野委員　　この部会で合意してもだめということですか。

企画・評価専門監　　そういうことで運営をさせていただいているので、御理解をいただきたいのですが、委員の皆様方のそれを踏まえた上での御議論というのは、またおありにはなるのかなと思います。

京谷委員　　ちょっと今の話とは外れるかもしれないのですが、(2)道路事業なのですが、「県土全体の交通ネットワークにおける当該事業の位置付けを明確にし」というよりも、県民の生活向上のための道路計画であり、利益向上のための道路計画であると思うのです。決してネットワークをつくるための計画ではないと思うのです。したがって、ちょっと具体的ではないかもしれないのですが、この交通ネットワークというよりも、県民の生活向上のため、利益向上のための当該事業という形になるのではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

橋本部会長　　道路を造るということ自体が、そのために造っているというのは、暗黙の了解だと思うのですが、当然公共事業というのは公共のためを目指して実施している事業ですので、あまり遡って書くとかどくなるのかなと思います。

企画・評価専門監　　補足といいますか、当然私どもの使命としましては、県民の福祉なり生活の利便性の向上とか、そのようなことを第一義的にやっておりますので、京谷委員から御指摘いただいたことは非常に大事なことだと思うのですが、大前提として、それは当然のことながらありますので、今回は事業の性格等を踏まえ、幹線道路の整備ですので、交通ネットワークといった書き方にさせていただいたところでございます。

平野委員 2 今後の事業の実施に関する意見に書くのが難しいのであれば、1 審議対象事業の実施に関する意見に書きませんか。1 の③Ⅳ期は、東北縦貫自動車道と交差しているところですよ。

企画・評価専門監 そのとおりです。

平野委員 そうであれば、そこに関する意見として、将来的に東北縦貫自動車道との直接接続をするとよいとか、検討することとか、そのようにしませんか。この1 審議対象事業の実施に関する意見の事業計画の評価をしているので、1 の項目は全て要らないという意見を申しあげましたけれども、逆にそれを残して、③については、Ⅳ期については、将来的に東北縦貫自動車道との直接接続を検討するよという文言を入れませんか。ここだったら、問題ないですよ。

橋本部長 将来的となりますと、この事業そのものではなくなりますので……。

平野委員 だから附帯意見なのです。

橋本部長 そうですけども、審議対象事業の実施ですからそれも含めてどちらかと言えば2 今後の事業の実施に関する意見に私は入れたいと思います。その(2) 道路事業に東北縦貫自動車道という名称を出しては絶対いけないことはないと思いますが、そこまで具体的に本当にそうなのかという検討をこの部会でしたかどうかといいますと、そこまでは私も自信がないところがあります。ですから、ちょっと今考えたのですが、「県土全体の交通ネットワークについて幅広く検討し、各事業の位置付けを明確にし、より高い事業効果の発現に努めること。」これなら、幅広く検討という中に東北縦貫自動車道との接続ということも含めてですね……。

平野委員 いや、抽象的な物言いであれば、附帯意見をつける意味がないですよ。それは当たり前のこと、皆さん、ちゃんとやっておられることなので、この審議を通じて、Ⅳ期の事業で東北縦貫自動車道と交差しているにもかかわらず、ジャンクションを設置していないということが議論になったわけですから、それを明示しなければ附帯意見は必要ないと思います。

橋本部長 それでは、「東北縦貫自動車道との接続などを含め、県土全体の交通ネットワークについて幅広く検討し」と。

平野委員 であれば、大変意味があると思います。

橋本部長 具体的な名称を入れたほうが、よりはっきりした意見になるのではないかとこの御意見でしたけれども、その点どうでしょうか。事務局としてそこに東北縦貫自動車道という名称が入ってもよろしいですか。

千葉委員 県の上位計画、宮城の将来ビジョンの中では、そのあたりの扱いはどうなって

いるのでしょうか。整合性がとれるのでしょうか。宮城の将来ビジョン、震災復興実施計画というのが平成27年3月に改訂されていまして、そのあたりはどのようなのでしょうか。

企画・評価専門監 それは、事業の実施についてということでしょうか。

千葉委員 そこに東北縦貫自動車道と書かれているのですか。

企画・評価専門監 実施計画は基本的に年度更新になりますので、今であれば平成27年度以降に実施予定の事業の内容を書いておりますが、当然ながら接続の計画は現在ありませんので、そこには書かれてはおりません。

道路課 今回の補足をさせていただきますと、県北高速幹線道路はそのような計画の位置付けにはなっておりますけれども、それが東北縦貫自動車道にジャンクションと入るかどうかまでは、そこまでは入っていないです。

企画・評価専門監 今、接続の話だったかと理解いたしまして、接続のことにだけ限定してお答えしましたが、正しくは道路課長の言われたとおりです。

それでは、事務局としては、2の(2)道路事業のところに、「東北縦貫自動車道との接続について」という先ほどの文言を入れるということが部会としての御意見であれば、それを受けとめて書かせていただきたいと思います。

橋本部長 それでは、県土全体の交通ネットワークの中心となります東北縦貫自動車道と固有名詞を入れた形でここを書くという方向でいきたいと思っております。具体的な文言ですが、「事業の計画及び実施に当たっては、東北縦貫自動車道との接続を含め、県土全体の交通ネットワークについて幅広く検討し、各事業の位置付けを明確にし、より高い事業効果の発現に努めること。」

平野委員 でも、これは道路事業全般なのですよね。県北高速幹線道路の話をしているわけではないので、今の橋本部長の文言だと、道路事業全般で東北縦貫自動車道との接続を図れと言っているのです、正確には「県北高速幹線道路と東北縦貫自動車道との直接接続など」と両方の固有名詞を入れざるを得ないのでしょうか。道路事業全般に入れる場合はということですよ。

したがって、これはあくまでも附帯意見なので、すんなり行くのは1審議対象事業の実施に関する意見のIV期について、代替案として東北縦貫自動車道との接続もあり得たのではないかという話なわけですから、御説明の中でもいろいろと議論して、例えば料金所が必要になって、NEXCOとの協議に非常に時間がかかるということ、今回は見送りをされたという話でしたので、今回はIV期をそのまま早く造ってくださいというようなことを書いておいて、ただし、将来的に東北縦貫自動車道との接続についても検討するようにと、1審議対象事業の実施に関する意見に書くほうが素直な気がするのです。道路事業全般に物申すよりは、IV期の部分の話だと思いますので。



企画・評価専門監 事務局としては、そのような書き方もあり得ると思います。ただし、ストレートに検討することと書けるかどうかということもあると思いますので、そこに社会経済情勢などをつけ加えさせていただけるのであれば、そのような書き方はあり得ると思います。その場合は、2の(2)道路事業の部分というのは削除ということになると思います。

橋本部会長 今回の事業については、あまり代替案との比較などをされていなかったということなので、震災後という特別な事情ではあったとは思いますが、やはり今後の事業については、今回の事業だけではなくて、代替案との比較なり何なり、もう少し後から説明のつくことをしていただきたいという思いはあります。ですから、やはりそういう意味では、(2)道路事業は私としては残したいと考えております。

それでは、ほかに御意見がなければ、その固有名詞を入れた形で、このIV期(築館工区)については、将来的には東北縦貫自動車道との接続を含めた検討を期待しますとか、そのようなものを入れるということによろしいでしょうか。

河野委員 橋本部会長がおっしゃった(2)道路事業については、私も残すことに賛成なのですが、こういうものに理由を最初に述べるというのは、あまりないのですか。例えば(2)ですと、代替案の検討等が今回不十分であったと。そのため、この文章が後に続く。そういうことはできないのですか。(1)事業全般についても、地質調査などが今回不十分だったというか、見積りが結果として高騰したと。そのため、この文章が続くという書き方は、あまり私も見たことがないのですけれども、こういうことを書いたほうが、何でこういうことを言われたのかということがよりはっきりすると思うのですけれども、いかがでしょうか。

企画・評価専門監 河野委員のおっしゃることは、よく理解できるのですが、これは今までの意見のつけ方からすると、そういう書き方にはなっておりませんので、先ほど申し上げましたように、ある程度一般的な書き方になっております。過去の内容との整合性というのも、事務局としては配慮しなくてはいけないと思いますので、資料としてはこの答申、資料4の審議内容整理表及び議事録が公表されますので、それらを御覧いただくことで、そのあたりの理由を御理解いただくということになるのかと思います。

橋本部会長 よろしいでしょうか。それでは、二転三転いたしました。1審議対象事業の実施に関する意見について、「早期完成に努めること。」に続いて、文章として「将来的には、ネットワークの効率性を高めるために、東北縦貫自動車道との接続などが検討されることを期待する。」でよろしいでしょうか。

平野委員 「なお」はどうでしょうか。「努めること。なお、」。なお書きがあったほうがよいのではないですか。

橋本部会長 繰り返します。「なお、将来的には、ネットワークの効率性を高めるために、東北縦貫自動車道との接続などが検討されることを期待する。」

それから、2の(2)道路事業につきましては、このままということでもよろしいですか。特に文言の訂正はなくてよろしいでしょうか。

平野委員 橋本部長の思いをもう少し入れるとすれば、2行目の「位置付けを明確にし、複数の代替案を検討し、より高い事業効果の発現に努めること。」と書いたほうがよりはっきりしますけれども、このままでも結構です。

橋本部長 代替案の検討だけで発現するかどうかというのが私はよくわからないので、どうしてもアバウトな書き方にならざるを得ないかと思います。

平野委員 はい。  
もう1点だけよろしいですか。あまり強く主張するつもりはないのですが、(1)事業全般について、地質の関係で「研修を充実」とか入れたいのですが、けれども。

道路課 いや、確におっしゃるとおりだと思います。我々が事業費を見積る能力を高めることが大事だと思います。

平野委員 「庁内における情報共有並びに研修の充実」などとしてはどうかと。技術力を高めようということも実は大事だと思うのです。情報共有も大事なのですけれども。最初の「や」をやめて、「地質調査の結果の蓄積、庁内における情報共有、研修の充実等により、事業費の見積りの精度を高めるための方策について検討すること。」ではいかがでしょうか。ちょっと婉曲的には技術者の技術力が低かったと言っている気もするのですが、大事なことではあると思います。

橋本部長 研修の充実というのは、その技術者の技術力の向上というほうが……。

平野委員 技術力の向上と書きましようか。でもそう書くと、もっとダイレクトに技術力が低かったと書いてしまう気がしまうので。

橋本部長 でも「より」という意味でですね、全て。

平野委員 より一層という意味で、お任せします。

橋本部長 「より一層の技術力の向上」のほうが。

風間委員 技術力の向上のほうがよいのでは。単に研修だと何の研修かが分かりにくいので。

平野委員 技術力の向上にしましようか。「さらなる技術力の向上」ということで。

橋本部長 事務局にお尋ねしますが、こういう文章で「・」というのはあってよろしいですか。

平野委員 「,」で結べばいいのではないですか,「・」ではなくて。

企画・評価専門監 文章表現については,今キーワードとして「さらなる技術力の向上」ということをいただきましたので,それを含めて書くということで合意いただければ,表現については事務局で検討させていただきたいと思います。

橋本部長 わかりました。それでは,2の(1)事業全般について,現在の案としまして,「地質調査の結果の蓄積,庁内における情報共有,さらなる技術力の向上を図ることなどにより,事業費の見積りの精度を高めるための方策について検討すること。」事業費の見積りの精度を高めるための方策が,具体的には前段で述べられている地質調査の結果の蓄積と情報共有と技術力の向上ということで内容的にはよろしいでしょうか。

千葉委員 このことについて,今回の事例で言われるのは技術者にとって非常に厳しいと思うのです。情報がなくて,技術力を最大限に発揮して,今回の結果だったと思います。「さらなる」というのは,理解はできるのですけれども。

平野委員 私も理解はしていますけれども,少ないボーリング調査をするときは,普通地質図を見て,一番地盤が悪そうなところにボーリング箇所を選定するのが通例です。その読みが結果論としてできなかったということだと思えるのです。ですので,そういう意味では,そこところは頑張っただけと同じ土木屋としては思うのですが,千葉委員がおっしゃるように,ちょっと厳し過ぎるかなという気もしたので,駄目元で申し上げました。

風間委員 いや,僕はあっていいと思います。もう皆さんがおっしゃるとおりだと思うのですけれども,ある種の意思表示のようなものなので,今後こういうことに取り組みますと,ここで明示するということは,とても意味があることだと僕は思います。

橋本部長 そうですね。今後の事業の実施に関する意見というのは,今回出てきたいろいろな問題とか,こうしたほうがよかったのではないかとか,そのようなことをまとめて将来に繋げていただくためのものですので,直接この事業に関して,特にその技術力に非常に問題があったなど,そのようなことを言っているわけではないと思います。

風間委員 それであれば,計画段階の調査に係る費用も上げていかないと。

橋本部長 もちろんそれも含めて,きっと……。

風間委員 ですから,さっきのB/Cを上げるだけということではない,それでコストが増える場合もあっていいのではないかと御提案だったと思うのです。

平野委員 事業制度の問題なのです。国費の補助が来て,事業化されてからは十分な調査

ができるのですけれども、事業化以前ですと県が単独費でやることになるのが通例でございますので、なかなか難しいですよ。道路課としてもね。

道 路 課 おっしゃるとおりです。

風 間 委 員 その中でもやりくりをして技術力を上げてもらうというのが、いろいろな面で大事だと僕は思いますけれども。

橋本部会長 現在の技術力に非常に問題があるという意味ではなくて、やはりこのような結果が一旦出てしまったということ踏まえると、さらなる技術力の向上を目指してほしいという意見なのです。

千 葉 委 員 わかりました。そういうお話を聞いて安心しました。

橋本部会長 それでは、大体答申案がまとまりましたので、最終的な「てにをは」の変更等は事務局と私で詰めさせていただきますが、もう一度復唱させていただきます。

1 審議対象事業の実施に関する意見としては、①、②、③の後に、「復興支援道路としての目的の速やかな実現のため、迅速な施工を行い、早期完成に努めること。なお、将来的には、東北縦貫自動車道との接続など、ネットワークの効率性を高めるための各種方策が検討されることを期待する。」

2 今後の事業の実施に関する意見、「(1) 事業全般 地質調査の結果の蓄積、庁内における情報共有、さらなる技術力の向上を図ることなど、事業費の見積りの精度を高めるための方策について検討すること。」

「(2) 道路事業 事業の計画及び実施に当たっては、県土全体の交通ネットワークにおける当該事業の位置付けを明確にし、より高い事業効果の発現に努めること。」

以上になります。細かい文言と「てにをは」につきましては、事務局と私にお任せいただきたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、答申案がまとまりましたので、以上のように答申案を決定いたします。

予定していた議題は以上でございますが、委員の皆様、他に何かありましたらお願いいたします。

京 谷 委 員 資料4も公表されるということで伺ったのですが、この資料4の○が委員の質問、●が委員の意見で、◎が県の回答となっております。○と●の内容を読ませていただいたのですが、これが質問でこれが意見だったのか疑問に思うところがあったので、例えば私は16番の意見をしているのですけれども、「事業効果として交通事故の減少が記載されているが、新しい道路ができれば交通事故が減少するのは当然ではないか。具体的な区間を想定しているのであれば記載したほうが良いのではないか。」、これが質問になっているのです。他の委員の発言を見ても、これは質問なのか、意見なのかと思うところがあるので、公表されるのであれば、もう少し見ていただければと思うのですが。

次に、この記号をつける必要があるのかというのもありまして、表の上のほう

に委員の質問・意見等と書いてありますし、右側には県の回答と書いていますので、記号をつける必要があるのかということを含めて、お伺いしたいと思います。

企画・評価専門監　これは事務局で作成したのですが、県で回答しているものがある委員の御発言に関しては質問という扱いで、回答がない御発言に対しては意見という扱いにさせていただきます。それが不適當ではないかということであれば、わかりやすいようにするつもりで、●、○とつけているだけでございますので、そこは例えば省くとか、御発言の内容も仮にこういう内容ではないというところがあれば、御意見をいただければ、そのように修正させていただきたいと思えます。まずは、この区別については、見直しをさせていただきたいと思えます。

次に、御発言内容について、御疑問なり御意見があれば、事務局に早目にお知らせいただければと思えます。よろしくお願ひいたします。

橋本部会長　それでは、公表時には記号は取るということによろしいですか。

企画・評価専門監　今日の資料は、この時点で公開でございますので、このままになります。

橋本部会長　わかりました。では、次回以降その点に気をつけるということですので、よろしくお願ひいたします。

次に、私のコメントと申しますか意見なのですが、先ほどの答申案にも関連するのですが、やはり事業を始める前の段階の検討というのが非常に重要で、この委員会では進んでしまった事業については、基本的にあまりいろいろとできないということを感じております。

それで、非常に大きな工事ですし、大規模事業評価にはかからなかったのかなと少し思ったのですが、結局道路工事は区間ごとにⅠ期、Ⅱ期と分かれており、その1つの単位ごとで事業として見るということで、通常はこのようにまとめて事業が実施されることは、予算の関係上もあまりないので、大規模事業評価にはかかってこない。今まで1件だけ道路事業であったそうですけども、そのお話を伺いまして、大規模事業評価にかかるか、かからないかは別としても、Ⅰ期工事があるということは、それに続く工事が想定されていると思うのです。ですから、やはり全体を見て大きくなりそうな工事については、何らかの形で意見を求められるような機会があるとよいのではないかという気がいたしました。

それから、その機会があるかないかは別としても、やはり代替案の検討というのは絶対必要なことだと思いますので、なぜこの工事に決まったかという説明が後からできるような形にさせていただきたいし、資料も揃えておいていただきたいと思っております。今後の課題として申し上げさせていただきました。

道 路 課　再評価ということで、今の計画ありきのお話をさせていただいておりましたが、新規採択時の大規模事業評価ですと、この事業を今から進めてよいかというような議論をいただくと思うのですが、その段階だと、このルート全体をこのような形で実施しようという比較などはもちろん我々はしておりましたので、今回はそれを皆様にご説明する必要もありませんでしたし、そのようなものではなかったのに御説明していなかっただけで、代替案の検討を全くしていなかったとい

うのは、ちょっと誤解があると感じられたので、今の代替案のことについて意見を述べさせていただきました。

橋本部会長　　そうですね。全く何も考えずに、これありきでやるということはありませんけれども。

平野委員　　ただ、これは道路規格が第3種第2級ですから、平面線形を変えなくても、余地はありましたよね。その検討はなさっていないですよね。

道路課　　事業費を抑えるためにということですね。

平野委員　　再評価に当たって。

道路課　　そうですね。それは既に地元におろしていたりなど、いろいろな条件があったので。

平野委員　　本当は設計速度60km/hだから、もうちょっと厳しくアップダウンさせても、道路構造令的には問題ないが、平面線形がとてもいいので、ジェットコースターみたいな道になってしまう危険性はありますけれども、そこを上手に案配つけて、コストと見合いをつけていくというのも技術の見せどころなのです。

道路課　　確かにそのような代替案の検討まではしてありませんでした。

橋本部会長　　いろいろな場面で、できれば専門家の意見などを聞いていただけるとよいのかなと思いました。以上です。

大変長くなって失礼いたしました。それでは、議事を終了いたしますので、事務局にマイクをお返しいたします。皆様、御協力ありがとうございました。

司　　会　　皆様、長時間の御審議、お疲れ様でした。

本年度の公共事業評価部会は、予定どおり本日の開催が最後となります。来年度の開催予定につきましては、あらためて委員の皆様へ御連絡いたしますので、よろしく願いいたします。

以上をもちまして、平成27年度第3回宮城県行政評価委員会公共事業評価部会を終了いたします。

本日は、まことにありがとうございました。

宮城県行政評価委員会公共事業評価部会

議事録署名人 千葉 克己 印

議事録署名人 平野 勝也 印