

平成29年度第1回
宮城県行政評価委員会公共事業評価部会

日 時：平成29年11月1日（水曜日）

午後3時30分から午後4時30分まで

場 所：宮城県行政庁舎9階 第1会議室

平成29年度第1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29年11月1日（水）午後3時30分から午後4時30分まで
場 所：宮城県行政庁舎9階 第1会議室

出席委員：奥村 誠 委員 佐藤美砂 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 西出優子 委員 橋本潤子 委員
平野勝也 委員 福田 稔 委員

欠席委員：宮原育子 委員

司 会 ただいまから平成29年度第1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。

それでは、定足数の報告をさせていただきます。

本日は、橋本部会長をはじめ10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、会議は有効に設立していることを御報告いたします。

それでは、これより議事に入ります。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会長にお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

橋本部会長 部会長の橋本でございます。よろしくお願ひいたします。

それでは、これより議事に入りますが、それに先立って議事録署名委員を指名したいと思います。

前回の公共事業評価部会では、奥村委員と京谷委員にお願いしておりました。名簿の順に従いまして、今回は河野委員と佐藤委員にお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。よろしくお願ひいたします。

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ひいたします。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ひいたします。

それでは、次第に従って議事を進めてまいります。

まず、お手元の資料1を御覧ください。

今回の審議対象事業であ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IV期（築館工区）道路改良事業については、10月31日付で知事から行政評価委員会委員長へ諮問がなされております。この諮問を受けまして、行政評価委員会条例第6条第1項及び行政評価委員会運営規程第2条の規定により、本部会において調査審議を行うこととなっており、本日皆様にお集まりいただいているところでございます。

それでは、今年度の公共事業再評価について、事務局から説明をお願いいたし

ます。

企画・評価専門監

それでは、今年度の公共事業再評価について御説明いたします。

最初に資料3-1の平成29年度公共事業再評価調書の要旨の1ページを御覧ください。

「1 趣旨」にございますとおり、公共事業再評価は県の条例に基づいて実施しております。その目的や対象につきましては、2の(1),(2)にお示ししているとおりです。今回の対象事業につきましては、事業費の増額が(2)の⑤「その他」の「社会経済情勢の変化等」に該当するものでございます。また、(3)の①から⑤までに再評価の基準をお示ししております。対象事業につきましても、この基準に沿いまして県としての評価を行い、資料3-2の評価調書を取りまとめております。

次に、2ページを御覧ください。評価の流れをお示ししております。4の「宮城県行政評価委員会(公共事業評価部会)での審議」が本日の会議になっております。また、フロー図の2番と5番にございますとおり、10月31日に評価調書、それから要旨を公表しまして、同日から1カ月間、パブリックコメントを実施して、県民の皆様の意見聴取をしているところです。

次の3ページに、今回の事業の評価調書の概要をお示ししておりますが、後ほど担当課から説明がございますので、ここでは説明を省略させていただきます。

次に、資料2を御覧ください。

本年度の部会などの開催予定でございます。本日の後は、12月22日に第2回の部会の開催を予定しております。事業に関して引き続き御審議をいただきまして、部会としての答申案の取りまとめをお願いしたいと考えております。今回は再々評価ということもございまして、現地調査は予定してございません。よろしくお願いたします。

平成29年度の公共事業再評価についての説明は以上でございます。

橋本部会長

ただいまの説明について御質問、御意見がございましたらお願いいたします。よろしいでしょうか。

それでは、本年度の部会につきましては、資料2のとおりに進めることといたします。

次に、議事(2)の「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」の県が行った評価結果について説明をいただき、その後、質疑応答を行いながら審議を進めたいと思います。

なお、本日の審議で委員の皆様様の御了解が得られた場合につきましては、継続妥当など、部会としての意見の大まかな方向をまとめたいと思っております。

また、本日の意見を踏まえて、12月に開催を予定しています第2回部会において最終的に決定したいと考えておりますので、御協力のほど、よろしくお願いたします。

それでは、担当部局から説明をお願いいたします。

道 路 課

道路課でございます。どうぞよろしくお願いたします。

それでは、資料3-2、附属資料1のA3判の図面、それから附属資料2のA

4判の図面並びに今お配りしたパンフレットを基に説明させていただきたいと思っております。

資料3-2の1ページを御覧ください。

再評価調書の中に事業の概要がありますが、概要については、このパンフレットを御覧いただきながら御説明したいと思います。下側に赤く記載してあるところが三陸縦貫道で、実線で記載しておりますのが供用済みで、今、南三陸インターチェンジまで供用済みです。

それから、赤の縞々の点線が工事中です。途中、唐桑南から唐桑北インター、それから実線で記載しているところについては完成し供用済みで、南三陸道路は平成29年度開通予定等、開通予定も公表されており、順次整備が進んでいます。

三陸縦貫道と東北縦貫自動車道を結ぶ道路として、中央の緑色の実線と破線で記載しているところになりますが、宮城県北高速幹線道路があります。登米のインターから築館の4号バイパスまで接続する道路です。この区間を少し拡大したものがA3判の附属資料1です。

先ほども御説明しましたが、宮城県北高速幹線道路は、登米インターチェンジから国道4号築館バイパスまでを接続する24キロの地域高規格道路です。Ⅰ期区間は8.9キロメートル、こちらは震災の年、平成23年度に既に供用しております。登米インターのほうからⅡ期（中田工区）4.7キロ、Ⅲ期（佐沼工区）3.6キロ、それからⅣ期（築館工区）1.7キロと、この3工区が今事業を進めているところです。

今回の再評価の対象は、一番左側の築館工区となります。変更内容については、全体事業費の見直しにより、増額10億円になります。

それでは、再評価調書に戻って、説明させていただきます。

評価調書1ページの下の方の平成29年度再々評価時の欄を御覧ください。

計画概要の事業費が59億円から69億円に変更となっておりますが、それ以外の計画諸元等に変更はございません。

2ページを御覧ください。

中段の※に記載しております事業費増加度につきましては、16.9%の増です。事業費の変更状況とその要因については、記載のとおり、関係機関協議により、橋梁架設計画を見直したこと等による増額6.9億円、工事区間周辺の市道等の工事用車両増加に伴う舗装補修費の増額2.7億円、それから床堀残土の路体盛土のためのセメント改良費の増額0.6億円、盛土材料の一部を購入土から流用土に変更したことによる減額0.2億円となっております。この詳細については、後でまた説明させていただきます。

3ページを御覧ください。

事業区間については変更ありません。

中段の進捗率につきましては、現在事業費が51.2億円で、74.2%の進捗率でして、用地補償は全て完了しております。完成年次は平成30年度を予定しております。

次に、5ページを御覧ください。

想定される事業効果につきましては①から④までです。車両通行の安全の確保、高規格幹線道路へのアクセス向上、救急医療施設へのアクセス向上、救急輸送道路としての機能が挙げられます。

中段の関連事業の概要については、先ほども説明しましたが、三陸縦貫自動車

道に関しては、南三陸海岸インターチェンジまで今年開通しています。

続きまして、6ページを御覧ください。

費用対効果については、事業費の増加と、評価基準年が平成27年から平成29年に変わることにより便益が変更になっておりまして、費用便益比(B/C)が1.71から1.5に減少しています。

続きまして、8ページを御覧ください。

再評価実施状況についてです。平成27年度の再評価部会の答申としては「継続妥当」、それから審議対象事業の実施に関する意見については「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」、今後の事業実施に関する意見につきましては、事業全般として「地質調査結果の蓄積、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」、道路事業といたしましては「事業の計画及び実施にあたっては、県土全体の道路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」との意見が付されておりまして、それに対する対応方針については8ページの下の方のとおりでございます。

9ページに現在の対応状況を記載しています。

1については、現在、全区間で工事を発注しております。平成30年度完成に向けて工事を進めております。なお、東北縦貫道への接続事業化に向け、今、関係機関調整を行っているところです。

2については、事業費算出に影響する地質データの集約・蓄積について、今、効率的な方法を検討しているところです。並びに職員の技術力向上のための研修等を充実させて研鑽に努めているところです。また、復興支援道路の位置づけのもとに、東北縦貫道の接続を事業化することによりさらに高い事業効果の発現に努めたいと考えております。

10ページについては、事業スケジュール表、平成30年度完成の目標は変わっておりません。

11ページは位置図、12ページから19ページは、事業の概要図並びに事業の施行状況となっております。

14ページは、今回の増額の主な要因となっている東北縦貫道の上に架かる53メートルの橋梁の概要になります。

それから、20ページから32ページについては、費用の便益の分析の結果を記載しております。

以上が評価調書の内容です。

続きまして、附属資料2を御覧ください。

増額となる事業費の内訳を記載しております。①から④まで変更額及び変更の内容の詳細を記載しております。一番大きな主な要因は橋梁の架設計画の見直しです。内容については、関係機関との協議により落橋防止装置の追加、それから上部工荷重増加によりクレーンの規格が上がったことによる費用の増加です。

次に、2ページを御覧ください。

変更の①の1、架設方法の変更を記載しております。理由に記載しておりますように、橋梁上部工の工事において落橋防止装置の追加、吊り方法の見直し等が生じたことから重量が45トン増加になりました。これによりまして、当初の800ト

ン吊りのクレーンから1,000トン吊りクレーンへの規格の変更が生じたものです。図の右側にピンクで塗ってある部分が橋桁でして、これを架けるに当たり、クレーンの規格が1,000トンのクレーンに変更になったということです。

次に、3ページを御覧ください。

6.9億円の内訳を記載しております。一つは、落橋防止装置そのものの製作費用並びにヤードの造成費用、実際にクレーンを動かして桁を架設する費用、それから高速道路の本線側防護柵を設置するなどの費用の増加によりまして事業費が増えるものです。

続きまして、4ページを御覧ください。

変更の理由には、舗装補修の増額もあります。工区内の盛土を運搬する際のルートをオレンジ色で記載しておりますが、この部分の舗装補修が必要になっております。また、真ん中の右側に小さい写真が載っておりますが、もともとの幅員では足りず拡幅する必要があり仮設道路の整備を行うため費用の増額が発生しております。並びに③としまして、床掘りした土、橋梁の下部工をつくるときに発生する土を工区内で有効利用するというので、それを盛土に転用する際に、地盤の強度が悪いものですから配合試験をした結果、セメントの量が増え、約0.6億円の事業費の増加になっております。

最後に、購入土から流用土への変更によりまして工費のコストを0.2億円程度縮減することができたという内容になっております。

以上で説明を終わらせていただきます。

橋本部長 今回の御説明にあわせて、橋梁の架設計画が変更になった経緯についてももう少し説明をお願いしてもよろしいでしょうか。

道路課 先ほどの附属資料の2ページ、下の表を御覧ください。

橋桁の重量は当初195トンでした。これを吊る際には、クレーンは800トンの規格としており、800トンのクレーンの吊り能力は214トンでしたので、一発で吊って架設できるという状況でした。それが落橋防止装置とか橋桁を吊るフックが、4点から8点に増えたために吊る荷重が240トンまで増加しております。240トン増加すると、800トンのクレーンでは吊れませんので、1,000トンの規格のクレーンで架けざるを得ない状況になっております。このためにクレーンの分解輸送組立のほか、3ページに内訳を記載しておりますが、クレーンに係る費用、大きいクレーンを持ってきたのでお金がかかっているという状況です。この1,000トンクレーンというのは日本に数台しかないクレーンでして、費用が非常に大きくかかっているという状況です。

橋本部長 それでは、ただいまの説明について、御質問、御意見がございましたらお願いいたします。河野委員。

河野委員 評価調書の6ページについて、「関係機関との協議により」というところについてお聞きしたいのですが、クレーンを持ってこなければいけないのでお金が非常にかかるという説明なのですが、高速道路を通行する車を止めずにやろうと思うとこれだけお金がかかるということだと思ってしまうのですが、迂回させて発生する

コストと比較した結果、6.9億円が妥当だという見解を示されたのでしょうか。

道 路 課 関係機関協議については、東北縦貫道ですので、管理者はNEXCOさんです。東北縦貫道は、クレーン一括架設であっても夜間通行止めが発生します。他の架設方法については、例えば送り出し工法がありますが、陸上部から送り出せば、通行止め期間がさらに延長してしまい、東北縦貫道をずっと通行止めにしないと工事ができないという状況になります。NEXCOさんといろいろ協議している中で、工事の通行止め期間を最小限にする工法として、クレーンでの架設方法を採用しています。

河 野 委 員 通行止めの期間を最小限にするというよりは、社会的コストを最小限にするように設計されたほうがいいと思うのですが、例えば、迂回路が簡単にとれるようなところであれば、ここを通行止めにしても何の問題もないですね。そういうことを検討されると思うのですが、いかがですか。社会的コストを最小限にするほうがいいと思います。

道 路 課 迂回路といいますと、築館インターから金成インターをずっと止めて、その場合は一般道へ回すと。

平 野 委 員 河野委員がおっしゃっているのは、本線をシフトさせて仮道をつくることだと思うのですが、高速道路をこの規格でやると多分10数億円はかかるので、技術的に考えるべき代替案ではないと思います。

道 路 課 はい。申し訳ありません。

河 野 委 員 もう1点。

今回、費用が高くなっています。6.9億円が高いのかもしれませんが、再々評価時の全体を見てもB/Cが1.5です。1.5というのはかなり低くて、例えば事業費が1億円だとすると、1億円のお金をかけて1.5億円しか生み出していないことになります。当然、受益者と費用負担者は違いますから、このぐらいの便益比だと、かなり損している人もいる可能性が高いわけです。当初2ぐらいあったB/Cが1.5に下がっていますので、このように費用が上がる原因についてはきちんと整理し、過去の履歴もきちんと残していくようにして、どのような原因で上がっているのか。また、上がっている原因については、避けられないものと避けられるものとあると思うので、そういった解析をぜひ今後進めていってください。

道 路 課 はい。非常に大切な御指摘だと思います。今までの実績も踏まえて、ここは自動車専用道路で整備させていただいているので、なかなか宮城県で整備している事例は少ないと思いますが、前回の再評価時も増額がありますので、今後整備する際に増額した内容をきちんと反省して、情報を伝えていくというような形にしていきたいと思っています。

橋本部長 千葉委員。

千葉委員 附属資料2の2ページの四角の中に※1で、2016年4月22日に事故があったとの記載があります。これは規格が不十分なクレーンで吊って事故が起きたものだったのですか。

道路課 いえ、この場合はクレーン架設ではなかったのですが、高速道路上の事故ということで非常に影響が大きいものですから、こういう工事をする際には細心の注意を払うようにと国からの通知が流れております。次の3ページにクレーンの能力と上部工荷重の関係ということで詳細が記載されておりますが、この場合はクレーンが1,000トンになったことによって荷重比率が87%になり、ぎりぎりではなくクレーンの吊り能力に余裕を持った形で架設できることになり、事故を踏まえて安全な架設が可能であるということに関係機関、労働基準監督署を含め協議し、了解をいただいたというところで、参考に記載させていただきました。

千葉委員 この事故はクレーンが原因で起きたように受け取られる可能性があるので、表現に気をつけたほうが良いような感じがします。

道路課 御指摘を踏まえて、2ページの※の1については削除させていただきたいと思えます。

橋本部長 2ページの四角の中の「※1」を削除ですね。上では○のところ、「工事での事故などから」というところは入れておくということでしょうか。

千葉委員 これは入っていてもいいと思います。

橋本部長 重量が増えていますので、これは基準からするとどうしても上げなければならないものであるというのは変わらないですよ。福田委員、どうぞ。

福田委員 資料の5ページに事業効果という記載がございます。想定される事業効果が①から④まで記載されており、次のページに便益項目が記載されています。時間短縮と経費減少と交通事故減少、これは国土交通省の平成20年度のマニュアルという形で計算されていると思うのですが、この①から④の事業効果は、具体的に言いますと、この3つの便益のどこに該当するものなのでしょうか。数値化できるものかどうかということも併せて教えていただければと思います。

道路課 まず、想定される事業効果、①車両通行の安全確保という効果については、6ページの交通事故減少便益というところで便益を評価できると考えております。

それから、②高規格幹線道路へのアクセス向上は走行時間短縮等の影響がでてきます。これは③救急医療施設へのアクセス、石巻の日赤病院までの時間距離が

短くなるということを含んでおりますので、当然走行時間が短縮されて経費も減少します。②と③は、時間短縮もありますし、走行経費の減少にも影響します。それから、④緊急輸送道路としての機能、震災、地震、さまざまな緊急時において緊急輸送道路として利用されることによって支援活動に資するというので、これも走向時間短縮や経費減少便益に関わるものだと理解しております。

福田委員　そうすると、こちらの安全性確保とか救急医療施設のアクセス向上は、ここでいうところの平成20年度の国土交通省の便益マニュアルの中にもこういうものはこういう形で数値化しなさいと規定されているという理解でよろしいでしょうか。

河野委員　③と④は基本的には入っていないです。

平野委員　いや、別途アウトカム指標でやりましょうという話も、費用便益分析とは別にあります。

道路課　マニュアルについてはこちらの3便益での算定になりますので、これに限定された便益の手法です。こちらのアクセス向上など、こういうものについては、関連はあるのですが、直接的な量としての算定はされていないというところでは。

福田委員　これは具体的な数値化はできないものなのですか。

河野委員　研究上はできるものもあります。信頼度が1，2と比較したら落ちているという性質はあります。

福田委員　ただ、こちらでいうと便益のマニュアルでは、算定するときは入れないということになっているのですか。

河野委員　マニュアルには書いていないですね。

福田委員　書いていないということで分かりました。

橋本部会長　そのほかいかがでしょうか。平野委員。

平野委員　すみません、工事費の増加の原因になった橋梁の構造形式を教えてください。

道路課　鋼単純鈹桁橋の2主桁橋です。

平野委員　分かりました。

東北縦貫道ですので、これは一発架設が当初から目に見えている現場ですよ。そうしますと、製作だけだと多分トラスとかの方が高いのですが、施工まで考えると、より上部工を軽量化することが安い可能性もあったと思うのです。

が、当初そういう検討はなされたのでしょうか。

道 路 課 詳細は今確認できないのですが、通常のクレーンの架設まで含めた形での費用比較まではしていないと思います。通常の鉄桁での一番経済的なものでの比較で上部工形式が決定されていると思います。

平 野 委 員 今回はやむなしだと思いますけれども……。東北縦貫道に県が橋を架けるケースというのはもうほとんどないかもしれませんが、ぜひ、施工で随分お金がかかるようなケースは、やはり施工まで念頭に置いた形式選定等々をやっていただくとよりよいと思います。これは感想です。

道 路 課 はい、分かりました。

橋本部会長 そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。西出委員どうぞ。

西 出 委 員 5ページの「想定される事業効果」について、例えば観光支援とか地域産業復興でありますとか交流人口の増加など、1ページの事業目的や4ページの上位計画に書いてあるような目的との関連性で、追加で記載してはどうかと思いましたが、いかがでしょうか。

道 路 課 そうですね。道路が開通すれば、ここで①から④まで記載されている内容のほかに、例えば企業誘致に資するとか、観光に資するとかという事業目的に記載した効果も当然発生するわけです。さまざまあるのですが、ここには一番重要度が高い部分を抜粋して4つ大きな項目を記載させていただいております。当然そのほかの効果もありますので、追記することについては全然問題ないと思っています。

考えて、追記する方向で検討させていただきたいと思います。

橋本部会長 そのほかいかがでしょうか。京谷委員。

京 谷 委 員 事業計画の変更内容についてですが、周辺市道等の舗装補修費が当初よりも10倍ぐらい高くなっているのですが、運搬ルートの変更などはどうして変更する必要がでたのでしょうか。

道 路 課 附属資料2の4ページを御覧ください。

説明が足りなかったかもしれませんが、②の周辺道路の舗装補修等の増については、「当初」と書いてあります図のオレンジのライン、これが当初の土砂の搬入ルートで、赤の線がⅣ期の道路です。当初は道路区域と一部市道等を利用して土砂を運搬しようと考えていたのですが、やはり工事の発注状況、進捗状況によって、片方からだけでは到底工事が間に合わないということもありまして、下の「変更」の図では、オレンジが赤のライン沿いに入っておりますけれども、途中途中から土を搬入して工事の進捗を図るということで市道等を通行する土砂運搬ルートの延長が長くなっております。この部分の変更で仮設道路工事の事業費

が増加しています。それから、ここに「ダンプ台数：延べ5万台」と記載しておりますが、大型車の交通量が増えることによって路面が大分傷んでおります。その補修を含めて増額したいと考えております。

橋本部会長 そのほかいかがでしょうか。はい、平野委員。

平野委員 両方とも感想みたいな話なのですがすけれども、1つ目は、行政の仕組み全体の問題だとは思いますが、工事なので、現場の状況によって工事費が変動するということが土木事業の場合は確実に存在します。現場に入ってみたら想定と異なっていたという場合です。そのときに、どうしても減額のほうには動かないように行政は行動します。なぜなら、請負する会社のほうがいろいろな資金繰り等々で収入見込みがあるわけで、収支計画であるとか経営計画がある中で、公共事業で入るお金が減るということは、これは本来、支出も減らせば大丈夫なのですがすけれども、資金繰りとして困る可能性があるのです、なるべく減額はしないようにどうしても行政のほう折れてしまいます。そうすると最初からなるべく減額にはならないような計画を立てることが多いです。だから、増額になっても変動リスクを発注した側が受けとめるというやり方で、なるべくそのリスクを民間事業者のほうには負わせないようにします。それをやり過ぎると、結局県の収支のほうにリスクを全部背負うわけですから、あまりいいことではないと思うのです。そのバランスをそろそろ少し見直して、増額の説明は、こういう審議会等いろいろなところを通して、議会も通って工事ができるという状況で、これからの時代簡単ではなくなってくると思うのです。議会も簡単には認めなくなると思います。ですので、リスク配分のあり方をもう少し見直していく時期にきているのかなという気がしているのが1つです。これはもう全般的な感想です。

もう一つは、前回の再評価のときに、この部会で付けさせていただいた意見ですが、県北高速幹線道路事業というのは基本的には戦略的な事業だと認識しております。これは交通量が出るからつくるというものではなく、宮城県の県土整備として、本日、御説明がありましたように三陸縦貫の工事が進んでいく中で、南三陸や気仙沼地区と県土の一体化というのですかね、そういうのを戦略的に狙っていくものだと理解しています。費用便益分析等々いろいろやっても将来の交通量想定ができないので、現在の交通のパターンから、そのパターンが持続する(ことを前提)としてやっていますので、それだけでは実は戦略的な県土整備にはならない。その意味での戦略性を持った事業だと思っています。

ただ、先ほど河野委員からもあったように、費用便益が1.5しかないというのはやはり低いと言わざるを得ないので、この部会の意見を受けて検討いただいているインターチェンジ、東北縦貫道の接続に関しては徹底的に低コストでやっていただく必要があると思っています。お金をかけるのでなくて、つながっていることがすごく大事ということなので、例えばダイヤモンド型でスマートインターにする。その場合ETCをつけていないと通れない。そういう意味では、効果の発現のため長期的なものを狙っている事業だと思っていますので、今すぐ車がいっぱい走るわけではなくて、将来、誘発事業、交流人口促進と、行きやすくなるから人が増えると、ODパターンも変わっていくような将来の話を念頭に置いている事業だと思っていますので、今の段階では徹底的に安くつくっていただいて、別にE

TCオンリーでも構わないと思っております。これも感想でございます。
2点申し上げておきます。

橋本部会長 ありがとうございます。何かございますか。

道 路 課 全くおっしゃるとおりでございますので、前回の評価部会でいろいろ御指摘いただいた東北縦貫道との接続については、まさしく事業効果を発現するには最大のポイントになっておりますので、この路線の整備、IV期の整備とともに必要だと認識しております。現在、国土交通省を含め関係機関と調整しておりますが、事業費をできるだけ安くするような形でいろいろなパターンを比較して検討しておりますので、早期に事業化できるように県としては努力していきたいと考えております。

橋本部会長 それでは、ほかにいかがでしょうか。はい、千葉委員。

千 葉 委 員 附属資料2の4ページ、残土セメント改良費が、セメントを入れる量が50キロから153キロに変更とありますが、軟弱部分はなぜ軟弱だったのですか。有機物が混ざっているとかですか。

道 路 課 ここは含水比が高い、要は水分量が多いところで、強度的に弱い粘性系の土砂でしたので、セメントをたくさん混ぜることによって道路本体の盛土としての強度を発現するという事です。セメントの50キロというのは攪拌する最小限の量なのですが、それを153キロまで投入することによって道路本体の盛土としての強度を持つまでに強化することができるということです。現場の土は含水比が高くてごちゃごちゃしたというのですかね、そういうような土になっています。

千 葉 委 員 これは水分調整するよりもセメントを入れたほうが安かったということですか。

道 路 課 そうです。水分調整は、曝気してもその地下水の水位とかもございますので、地形の状況によって大分違うのですけれども、これが最善の方法だったと考えます。

千 葉 委 員 分かりました。

橋本部会長 そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、いろいろ御質問が出ましたけれども、全体としては事業の継続妥当という方向の感触を持ちましたが、いかがでしょうか。よろしいですか。

(「異議なし」の声)

橋本部長 それでは、部会としては事業継続妥当という方向で意見をまとめていきたいと思
います。

確認ですが、先ほど西出委員がおっしゃった評価調書の5ページの事業効果の
ところの「想定される事業効果」の部分は、もう少し追記を検討していただく
ということよろしいでしょうか。

道 路 課 はい。

橋本部長 それから、この附属資料も公表されるものなのですか。

道 路 課 はい、公表される資料になります。

橋本部長 分かりました。そうしますと、附属資料の2ページの「※1」を削除して
いただくをお願いいたします。

千 葉 委 員 3ページにも※1と書いてありますが、これは残してください。

橋本部長 それでは、次回に答申案等の検討に入りますが、附帯意見について、今回、
ました意見では増額部分についての管理ですか、今後の参考になるような、そう
いったデータを蓄積してほしいということと、あとは施工までを念頭に置いた計
画というんでしょうか、そういった点がでましたが、いかがでしょうか。今、決
定するわけではございませんが、そのあたりを附帯意見としてつける方向で考
えていきたいと思ます。

それから、平野委員の感想2点についてはよろしいですか。

平 野 委 員 本当に感想ですので必要ありません。

橋本部長 分かりました。

予定していた議題は以上ですが、委員の皆様、ほかに何かございましたら願
いいたします。

ないようですので、よろしければこれで議事を終了したいと思います。

それでは、事務局に進行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。

企画・評価専門監 その他の部分で、昨年度再評価を行いました川内沢ダムの建設事業について報
告させていただきます。

お手元の資料番号のない平成29年11月1日付の資料を御覧ください。

平成28年度公共事業評価部会から、「今後の事業の実施に関する意見」がつけ
られまして、川内沢ダム建設事業に係る費用便益について検討しました結果が事
業担当課である河川課から報告されております。囲みの中にございますけれど
も、費用便益の算出方法が変更された場合には速やかに対応するようというこ
とで、事業担当課も速やかに対応いたしますという対応方針になっておりまし
た。まだ算出方法の変更はありませんが、御意見を踏まえて事業担当課で費用便

益を検討してみたということで報告がきております。

算出の検討内容について、費用便益の算出に当たりまして、精査した点が3点ございます。

1点目としまして、川内沢放水路の整備状況、それから2点目として東北地方太平洋沖地震以降の地盤隆起量、この2つについて地盤条件を精査した点、そして反映させているということでございます。

それから、3点目としまして、重要施設である国道4号、JR東北本線、仙台空港の洪水による交通途絶の影響を検討した点ということでございます。

検討結果といたしましては、航空写真の着色と、それから下の囲みを御覧いただきたいのですが、川内沢放水路が整備されたこと、それから地盤隆起があったことを考慮しまして、氾濫シミュレーションを実施した結果、浸水域が黄色、それから緑等で着色した区域となったということです。

それから、重要施設への影響なのですが、仙台空港、それからJRについては影響がなく、国道4号のみ交通途絶が発生する結果となったということです。

これらを踏まえまして費用対効果を算出したところ、治水便益のみで、費用対効果が1.17となる旨、河川課より検討結果が示されております。昨年度の部会の際には、身替りダム等の利水の便益が大きくとられていたわけですがけれども、今回の算出で治水の便益のみで1を超える費用対効果になりましたということでございます。

以上、平成28年度公共事業評価部会における今後の事業の実施に関する意見への対応の結果でございます。

司 会 それでは、本日の公共事業評価部会の議事等につきましては以上になります。長時間の御審議、大変お疲れさまでございました。

以上をもちまして、平成29年度第1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。

本日は誠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 佐藤 美砂 印

議事録署名人 河野 達仁 印