

# 宮城県行政評価委員会公共事業評価部会 (平成30年度第1回)

日 時：平成30年6月20日（水曜日）

午後3時から午後5時まで

場 所：宮城県行政庁舎9階 第1会議室

平成30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30年6月20日（水）午後3時から午後5時まで  
場 所：宮城県行政庁舎9階 第1会議室

出席委員：風間 聡委員 西出優子委員 菊池 輝委員 庄子真岐委員  
千葉克己委員 福本潤也委員 水野由貴委員

司 会 ただいまから平成30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。

開会に当たりまして、宮城県震災復興・企画部長の江口哲郎よりご挨拶を申し上げます。

震災復興・企画部長 それでは、震災復興・企画部長の江口でございます。改めて、開会に当たりまして一言ご挨拶を申し上げたいと思います。

本日は大変お忙しい中、そしてあいにくの天候ですが、当行政評価委員会公共事業評価部会にご出席いただきまして、大変ありがとうございます。先生方には、このたび公共事業評価部会委員への就任についてご快諾をいただいたところでございます。改めて御礼を申し上げたいと思います。

申し上げるまでもなく、東日本大震災から8年目、7年経過したということでございます。いわゆる復興のロードマップにしています県の復興計画上は今後3年間については発展期という段階で、この中で復興の総仕上げに向けてハード事業の着実な完成に向けてのご意見というのはもちろんでございますが、被災者一人一人のニーズ、復興後の多様化したニーズに寄り添いながら支援を進めてまいりたいと考えているところでございます。

その中で、この公共事業の再評価につきましては、我が県の公共事業の効率性や実施過程における透明性向上のために事業継続の妥当性について再検討を行うことを目的として、委員の先生方の皆様にご協力いただきながら実施をしてきているところでございます。

今回につきましては、本日の次第にございますとおり、一般県道大島浪板線浪板工区道路改良事業及び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Ⅲ期（佐沼工区）道路改良事業の2件につきまして、知事からの諮問を受け、ご審議をいただくこととしております。事業の詳しい説明につきましては後ほど担当課からさせていただくこととなりますが、委員の先生方の皆様には広範かつ各専門的なお立場から忌憚なくご意見をいただきまして、県の評価の妥当性などについてご審議を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

大変簡単でございますが、担当部から開会に当たっての挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

司 会 続きまして、本日お集まりの委員の皆様及び県の職員を紹介させていただきます。

お配りしている資料の次第の裏面にございます出席者名簿の順にご紹介をさせ

ていただきます。

初めに、部会長をお願いしております風間聡委員でございます。

続きまして、副部会長をお願いしております西出優子委員でございます。

続きまして、菊池輝委員でございます。

庄子真岐委員でございます。

千葉克己委員でございます。

福本潤也委員でございます。

水野由貴委員でございます。

次に、県職員の紹介をさせていただきます。

ただいまご挨拶を申し上げました震災復興・企画部長の江口哲郎でございます。

震災復興・企画部参事兼震災復興政策課長の志賀慎治でございます。

震災復興政策課企画・評価専門監の寺嶋智でございます。

土木部道路課長の籠目勇一でございます。

最後に私、本日の司会を務めさせていただきます震災復興政策課の三浦と申します。

なお、江口部長及び志賀課長は公務のため、これにて退席させていただきます。

初めに、定足数の報告をさせていただきます。

本日は、風間部会長をはじめ7名全員の委員にご出席いただいております。全7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ご報告いたします。

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項の規定により風間部会長にお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

風間部会長

それでは、議事に入りたいと思いますけれども、その前に、今日珍しく全員揃っていらっしゃると思いますので、だからといって時間とか気にせず、必ず一言は言って帰っていただきたいなと思いますので、何かしらコメントいただければと思います。

それでは、これより議事に入りますけれども、まずそれに先立ちまして議事録署名委員を指名したいと思います。

新しいメンバーということで、今回は名簿の順で菊池委員と庄子委員にお願いしたいと思いますので、議事録署名委員のほうをよろしくお願いいたします。

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しますが、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、録画等については、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、議事に従って進めていきたいと思っております。

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一般県道大島浪板線浪板工区道路改良事業、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Ⅲ期（佐沼工区）道路改良事業については、6月19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います。本日皆様にお集まりいただいているのはそのためでございます。

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します。

企画・評価専門監

それでは、説明させていただきます。

まず、資料3-1「平成30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。

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。その目的は、2の公共事業再評価についての(1)公共事業再評価を行う目的に記載のとおり、事業継続の妥当性について再検討を行うものでございます。また、評価の対象につきましては、(2)にお示ししているとおり、5つの項目を定めております。今回の対象事業につきましては、⑤社会経済情勢の変化等により再評価を実施する必要がある事業に該当するものであります。具体的に言いますと、補助事業の実施に当たりまして、国から再評価を求められているものでございます。また、(3)の①から⑤までには再評価の基準をお示ししております。この基準に沿って県としての評価を行い、評価調書を取りまとめたものでございます。

次に、2ページを御覧ください。評価の流れを示しております。フロー図を御覧ください。フロー図の2番にあります公共事業再評価調書及び要旨の公表と、5番にあります県民意見聴取を実施し、県民の方から約1カ月間、意見を募集することとしております。また、先ほど風間部会長から説明がありました、3番にあります、知事からの宮城県行政評価委員会への諮問を受けまして、本日、4番に該当する宮城県行政評価委員会公共事業評価部会での審議を行っていただくものでございます。今後2回の部会を経まして、答申をいただいた後には、8番に記載のとおり、評価結果を記載した評価書及び要旨の作成を行い、公表するとともに、12番に記載のとおり、その評価結果を事業実施方針の検討や予算編成等に活用、反映してまいります。その反映状況につきましても、13番に記載のとおり、反映状況説明書や要旨を作成し、公表することとしております。

次に、3ページを御覧ください。今回対象となります2つの事業の評価調書の概要をお示ししております。事業目的・事業概要、全体事業費等を記載しておりますが、詳細につきましては後ほど担当課から説明がございましたので、ここでの説明は割愛させていただきます。

次に、資料2を御覧ください。今年度の部会などの開催予定でございます。8月8日に第2回部会を開催予定としておりまして、引き続きご審議をいただき、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ので、よろしく願いいたします。その後、8月24日に部会長に答申を行っていただく予定としてございます。

議事(1)平成30年度公共事業再評価についての説明は以上でございます。

風間部会長

ありがとうございました。

ただいまの説明についてご質問、ご意見等ございますでしょうか。もし、仕組みで分からないことがあれば、これを機会に聞いていただければと思います。

1点、私からお伺いしてよろしいですか。資料3-1の2ページのフロー図の

ところですが、1から15までありますが、10番のところの、議会への報告は報告のみですか。何か議会から意見を聞いて、また直すとかということはあり得るのでしょうか。

企画・評価専門監 基本的には報告のみです。

風間部会長 報告のみですか。ありがとうございます。

ほか、何かございますでしょうか。もし、後でお気づきの点、質問等はまたいつでも聞いていただければと思います。それでは本年度のこの部会については、この資料2のとおりに進めたいと思います。よろしくお願いします。

それでは、議事に入っていきたいと思います。議事(2)に入ります。

初めに、一般県道大島浪板線浪板工区道路改良事業についての説明をしていた後、質疑応答の時間を設け、審議を進めたいと思います。その後、審議した後に、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Ⅲ期(佐沼工区)道路改良事業について同様に進めたいと思います。

この両事業の質疑応答の後に、本日の審議にて委員の皆様の了解が得られた場合には、継続妥当などの部会としての意見の大まかな方向をまとめる時間を設けたいと思います。

最終的な審議の結果は、本日の意見を踏まえて、8月に開催を予定している第2回部会において最終的に決めたいと思いますので、ご協力のほどよろしくお願いします。

それでは、担当部局から説明をお願いいたします。

道 路 課 道路課長の籠目でございます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

資料ですが、資料3-2を御覧願います。あわせて、附属資料といたしまして、本日「大島架橋事業」というパンフレットの写しをお渡ししてございます。こちらを御覧願います。お開き願いまして御覧願えればと思います。

1件目、一般県道大島浪板線浪板工区道路改良事業でございます。この事業は、気仙沼で事業を進めております離島大島への架橋を含む一連の道路の一部区間について、今回ご審議いただくというものでございます。

図面を御覧いただきますと、一般県道大島浪板線は国道45号の東八幡前から大島浦の浜、気仙沼市街地から大島までを結ぶ延長8キロメートルについて、平成23年度から整備を進めているものでございます。

本路線は、気仙沼本土と離島大島を結ぶ唯一の道路でございます。また、三陸道の(仮称)大島インターチェンジ、(仮称)気仙沼北インターチェンジ、さらには国道45号と接続することによりまして、救急医療の確保、地域間交流に資するとともに、図面に緑色で①から⑥と記載してございますが、これは防災集団移転団地でございます。この防災集団移転団地へのアクセス道路にもなっております。

事業区間のうち、国道45号から三陸道(仮称)大島インターチェンジまでの2.7キロメートルにつきましては補助事業で整備を進めておりまして、本日の審議対象となっております。また、この大島インターチェンジから気仙沼大島大橋を含みます浦の浜まで、大島までの区間5.3キロメートルにつきましては、社会資本

整備総合交付金で同様に整備を進めているところでございます。

附属資料2というものをお渡ししてございます。こちらを御覧願います。

こちらは、工事の進捗状況について記したものでございます。各工区の進捗状況について、地図の上と下に写真をつけてございますので、御覧願いたいと思います。右上のほうに架橋工区として、橋の写真が載っております。これが気仙沼大島大橋でございます。この気仙沼大島大橋につきましては、昨年10月に架設工事が完了しております。今年度はこの中に水道管など、占用物件の設置工事並びに舗装工事等を実施しているところであります。今年度末には浪板橋から大島磯草まで、この架橋を含む5.5キロメートル区間が完成予定となっております。国道45号から浪板橋までの1キロメートル、この図面でいう左側のほうですが、この1キロメートルにつきましては平成31年度、それから右側のほうの大島磯草から大島浦の浜までの1.5キロメートル区間につきましては平成32年度の完成を予定してございます。

資料3-2の再評価調書にお戻り願います。調書につきましては、前回再評価してございますので、そこと相違する部分を中心にご説明したいと思います。調書の2ページをお開き願います。2ページ上段の表を御覧いただきますと、これは事業費の変更状況の表となっております。全体事業費につきましては、再評価時の64億円から74億円へと10億円の増額となっております。事業費の増加度は15.6%でございます。

事業費変更の詳細につきまして、附属資料3、パワーポイントで作成した資料をお渡ししてございますので、これでご説明できればと思います。よろしいでしょうか。

この附属資料3の2ページをお開き願います。ここに変更理由をまとめて記載してございます。まず、変更理由の1といたしまして、函渠工の変更により8億5,000万。それから変更理由2といたしまして、植生工の変更により1億5,000万。合計で10億円の増額となっております。

3ページを御覧願います。変更理由1について記載してございます。函渠工につきましては、当初、現場打ちで計画しておりましたが、近年、鉄筋工や型枠工等の技能労働者の不足傾向が顕著となっております。このため、入札不調を防止し事業進捗を図るため、プレキャスト製品に変更することといたしました。右下に、建設技能労働者過不足率の推移のグラフを示しております。震災以降、労働者不足が続いております。その中で、再評価を行った平成27年度頃には改善傾向が見られております。これは、上の方に行くほど不足が高まって、下の方に行くほどそれが改善されて、さらに下に潜っていくと過剰になるというようなことを示したグラフでございます。近年、ここにありまして、一時的に改善傾向が見られましたが、またじわじわと不足傾向が見られてきております。これは、東京オリンピックなど、また建設需要が拡大してきたということもございまして、技能労働者の不足傾向が顕著となってきたということでございます。

あわせて、この函渠部の地盤改良についてですが、当初、函渠部直下でのボーリングができず、周辺のボーリング結果をもとに改良範囲などの設計を行ってございました。今般、現位置でボーリングを実施いたしましたところ、当初想定より軟弱層が厚いということが判明いたしまして、改良範囲の見直しなどが必要となったということでございます。この函渠のプレキャスト化と地盤改良、合わ

せまして8億5,000万円の増額となったということでございます。

続きまして、4ページ目を御覧願います。変更理由の2、植生工の変更についてでございます。この工区の盛土材につきましては、三陸道の気仙沼北インターチェンジの現場から発生する土砂を流用するという事で調整を図っておりました。気仙沼北インターチェンジの土砂の土質は、一般的な、いわゆる普通土というようなもので、法面保護の工法については比較的経費コストの安い種子散布ということで計画しておりましたが、その後、気仙沼地域における土砂流用調整を行った結果、気仙沼港インターチェンジから発生する土砂に変更する必要が生じました。気仙沼港インターチェンジから発生する土砂に変更いたしました。当該土砂は細粒分の少ない岩・礫質土だということでございまして、種子散布での発芽が見込めないということから、工法を植生基材吹付に変更したということでございます。このことによって1億5,000万円の増額となっております。

調書の資料3-2でございます。一番最初に見ていただきました再評価調書にお戻り願いたいと思います。再評価調書3ページ上段に、事業期間を記載してございます。御覧願います。

完成予定年度につきましては、再評価時の平成30年度から平成31年度に1年延伸しております。これは、地権者の移転等に時間を要したことによるものでございます。中段に進捗率の欄がございます。進捗率につきましては、平成30年度までの事業費は64億円で進捗率86.5%、用地補償費は今年度で全て完了予定となっております。事業工程乖離度はマイナス2.4%となっております。

次に、5ページの関連事業の概要・進捗状況等を御覧ください。5ページの上の方でございます。一般県道大島浪板線のうち、大島インターから大島磯草間については、先ほども申し上げました平成30年度、大島磯草から大島浦の浜については平成32年度完成予定でございます。国土交通省が進めております三陸道につきましては、今年度以降と記載しておりますが、復興・創生期間である平成32年度までの全線完成を目指していると伺っているところでございます。

このページの下段のほうに、コスト縮減計画を記載してございます。③といたしまして、維持管理の見直しを記載しております。法面端部に路肩コンクリートを設置いたしまして、雑草の繁茂を抑えるということでございます。これによりまして、20年で約3,300万円のライフサイクルコストの縮減を図ってまいります。今回はこの部分についてコスト縮減を図っているということでございます。

次に、6ページを御覧ください。費用対効果でございます。費用便益比につきましては、国土交通省の費用便益分析マニュアルに基づきまして、走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の3便益で算出を行っております。費用便益の算出に用いました将来のOD表については、平成30年2月に新たな将来ODとして更新された最新のものを使用しております。

費用便益比につきましては、事業費の増加、事業期間が1年延伸したということによりまして、前回再評価時の1.13に対しまして今回は1.08となっております。

続きまして、8ページ、再評価実施状況についてご説明いたします。平成27年度の再評価部会の答申は継続妥当で、別紙意見といたしまして、1、審議対象事業の実施に関する意見といたしまして、今後の建設工事に当たっては、復興支援道路をはじめとする当該事業の目的を踏まえた迅速な施工を行い、早期完成に努

めること。2, 今後の事業実施に関する意見といたしまして, 今後とも, 公共事業の実施に当たっては, 必要とされる機能や仕様を十分に精査し, コスト縮減に努めること。費用便益の分析に当たっては, 国のマニュアル等を参考にするだけでなく, 個別事業の内容に即した分析を加えるなど, その妥当性の確保に努めること。公共事業の進捗に当たっての地元との調整時期など, 今回の事業実施に際して判明した課題については, 他の事業の参考となるよう要因の分析を行うとともに情報の共有を図ることとの意見が付されております。この意見に対する対応方針については, 下段に記載させていただいております。

また, 9 ページに, 現在の対応状況を記載しておりますので御覧ください。現在の対応状況のうち, まず審議対象事業の実施に関する意見, 早期完成に努めることへの対応状況であります。防災集団移転団地へのアクセス区間は, 平成27年度に供用しております。また, 何度も申し上げますが, 浪板橋から大島磯草までの区間は今年度完成を目指して工事の進捗を図っているところでございます。残る区間につきましては, 近接しております三陸道や災害復旧工事などと工程調整を行いながら早期完成に向け工事の進捗を図ってまいります。

今後の事業実施に関する意見への対応状況でございます。(1) コスト縮減につきましては, 建設発生土の有効利用やライフサイクルコストを考慮した構造の見直しなどを図っております。また, 今後実施いたします事業につきましては, ICT等の新技術を活用いたしまして効率性の向上による工期短縮, 省力化などに努めてまいります。(2) 費用便益につきましては, 本事業は国土交通省所管の補助事業であることから, 走行時間短縮, 走行経費減少, 交通事故減少の3便益に限定して便益の算出を行っております。今後は事業の種別, 目的を踏まえまして, 必要に応じて項目を追加することを検討してまいります。(3) 情報の共有につきましては, 本事業区間を含みます大島浪板線沿線におきまして, 国, 県, 市など複数の事業が実施されておりますことから, 各事業の情報共有を図る調整会議を実施しております。また, 本路線のうち大島島内の区間におきましては, 県の道路事業, 防潮堤事業, 市のウェルカム・ターミナル事業などが一体的に進められております。このため, 大島三事業調整会議を設立いたしまして, 工事の進捗に応じたパースなどを作成して, 地元住民の皆様にも分かりやすく丁寧な説明に努めているところでございます。

これらを総合的に評価ということで, 総合評価における対応方針(案)といたしまして, 事業継続でお願いしたいと考えてございます。

10ページを御覧ください。事業スケジュールについてでございます。用地補償につきましては, 地権者の移転先の造成, 建築に時間を要しておりますことから, 再評価時と比べて2年間延伸しております。工事につきましては, 用地の確保に時間を要したことから, 完成時期を1年延伸しております。

11ページには位置図, 12から13ページには事業概要図を示しております。また, 14ページから18ページには事業施行状況写真, 19ページから31ページには費用便益分析の算定根拠を記載してございます。

説明は以上でございます。よろしくご審議のほどお願いいたします。

風間部会長

ありがとうございました。

それでは, ただいまの説明につきまして, 4時ぐらいを目途にご質問, ご意見

をいただきたいと思います。

菊池委員 附属資料3のパワーポイントの資料ですけれども、ちょっと教えていただきたいのですけれども、3ページ目の変更理由の1つ、①として、技能労働者の不足が顕著となったことから入札不調を防止しとありますが、労働者の不足傾向にあるというのはこの下の資料でよく分かるのですが、実際、入札不調が起きているのかどうか。県内に限らない、宮城県の事業に限らなくてもいいです。何か情報があれば教えていただきたい。

道路課 ただいまの入札不調の状況についてのご質問でございます。入札不調につきましては、震災後平成24年度あたりがピークでございまして、気仙沼地域の状況ですが、発注した件数のうちの約4割が平成24年度当時は入札不調となっていたというような状況でございます。

その後、先ほど申し上げたように、平成27、28年度あたりまでは徐々に下がってきまして、2割ぐらいまで低下してございます。それがまた平成29年度に3割ぐらいまで上昇してきたというような状況でございます。

菊池委員 ありがとうございます。

風間部会長 ほかにございますでしょうか。

西出委員 同じスライドで、ボーリング調査の結果、当初想定より地盤が悪くというお話で、改良範囲の見直しや工法変更ということがございますけれども、こういった点についてももう少し具体的に教えていただきたい。どれぐらい地盤が悪く、改良範囲がどんなふうに見直されたのか。

道路課 地盤改良についてでございます。函渠を設置する箇所が何か所かあるのですが、そのうち代表的なところで申し上げますと、当初は近くでボーリングを実施しておりました。上の方はやわらかい粘性土と薄い砂質土が互層にかんでいるような形で、そこだとズブズブと沈むものですから、その範囲は少し固めないといけないということで地盤改良をするという予定しておりました。地盤改良の下の方は、ここは粘板岩が出てくるところでございます。そこまでの範囲で、当初は深度方向に、深さ方向に5メートル程度の比較的薄い地盤改良を予定しておりました。

その後、今回直接そこで調査ボーリングができるようになりましたので、そこで調査を実施した結果、そのやわらかい層が当初5メートルと想定していたものが最大で15メートル程度まで、どうしてもリアス式なものですから、谷地形で凸凹しているような関係がありまして、深いところに当たったということもございます。そういったことで5メートルが15メートルまでの深さになりました。もちろん配合するセメント系の固化材もそうですし、工法自体も深いところまで改良できるような機械を使用するというようなこともございまして、地盤改良の施工費が増額となったということでございます。

風間部会長　ほかにございますでしょうか。

千葉委員　資料3-2の1ページです。再評価時（平成27年度）の計画諸元の計画交通量は4,100～5,500台でした。今回は4,300～6,800台です。路線がほとんど変わっていないのに交通量だけ増えているのはなぜでしょうか。

道路課　今回、ネットワーク自体は基本的に変わっておりません。先ほども申し上げましたが、今回は平成22年の交通量調査、いわゆるセンサスに基づいた平成42年の将来OD表という、自動車交通の動きを示したデータが出てまいりましたので、その最新データを使うと今回のような調査結果になりました。再評価時点はその前のものですので、平成17年の交通量調査に基づく将来OD表というのが示されておりましたので、それを使ったということでございます。そういった、もとになるデータの違いによりまして、今回少し交通量が増えているということでございます。

千葉委員　分かりました。

風間部会長　多分、データが変わったから増えたというのはちょっと説明になっていなくて、どういった原因で増えたのかというのが今の質問だったと思います。理由は分かりますか。

道路課　今回の将来OD表の基本的な考え方が前回のOD表のつくり方とどのように違うかというのは、まだ公表されておられませんので、東北地方整備局も含め照会しているのですが、その理由の部分についてはお示しいただいておりません。ただ、結果のOD表は頂戴しておりまして、それを使って今計算をさせていただいているというところでございます。

風間部会長　理由を知らないと、また今度やったときに、もうあらかじめ減ることが分かっているのかどうかというのがちょっと気になる場所ですので、ぜひ原因を調べていただきたいと思います。

道路課　はい、それは確認したいと思います。

庄子委員　資料3-2の5ページ目の事業の効率性の一番下の維持管理の見直しで、雑草の繁殖を抑えるためのところで、20年で約3,300万円のライフサイクルコストの縮減を図るとありますが、次のページの事業の効率性の費用対効果の便益算定期間が50年で計算されているのですが、この維持管理費の中の、多分縮減されていると思うのですが、20年以降はどのように計算されているのか教えてください。

道路課　すみません、20年で3,300万と書きましたが、これは1年分に割り戻しをしまして、それを費用便益分析のほうにも反映をさせていただいております。

庄子委員　50年分で削減していると。

道 路 課 はい、結果として 50 年分ということになります。

庄 子 委 員 分かりました。

風間部会長 ほかに何かございますか。

福 本 委 員 何点かあるのですが、まず 1 つが OD 表に関してですけれども、平成 22 年のデータを使われているということですのでけれども、こちらは発生とか集中の交通量というのは平成 22 年のものを使われているのですか。

道 路 課 センサスデータそのものは平成 22 年データによる OD 表というのが最新のものになっておりますので、交通量調査そのものは平成 22 年ということになります。

福 本 委 員 平成 22 年ですか。その後、震災とかで人口が減ったりしているのですが、それは全く反映されていないということですか。

道 路 課 今回、人口減少と、将来も含めての見通しについてどのように設定されているか分からない部分がございます。基本的には発終点については変更がなされておりませんので、そういう意味では平成 22 年データが基本になっているんだと思いますけれども、少しそういった詳しいところも含めて、先ほど風間先生からもお話がありました、確認したいと思います。

福 本 委 員 分かりました。やはり東日本大震災の大きな影響もありましたし、こういう結果を平成 42 年の人口で出しましたといっても、市民の方からしたら、それはもっと減るかもしれないとか、普通疑問に思うと思います。そこら辺に対して答えるような形で結果を出されたほうがいいと思いますし、あと今回、震災の特例事業のような言い方もできますので、その結果として B/C が 1 を切ったとしても構わないような気もします。震災の費用の増加とか、そういった側面もありますので、やはり市民の人、県民の人が疑問に思わないような形で出された方がよいのではないかと思います。そこがまず第 1 点です。

2 点目ですけれども、先ほど函渠部分のところ、地盤の改良とか必要になったお話がありましたが、費用の増加だけ見るとかなり大きい金額になっていますよね。全体の用地費なんか除いた金額のうちの 2 割とか 3 割増しぐらいになっているのですかね。函渠のところだけで、10 億近く増えていますと、もともと全体の事業費 20~30 億ですよ。資料 3-2 の 2 ページ目ですと着手時で 40 億円ですけれども用地費が 14 億ですから工事費でいうと 26 億とかですよ。そこが 8 億とか増えたという感じになりますよね、函渠部のところで。函渠なので、これ交差するところ、多分もともとの既存道路と。そういった場所については、事業着手前にもうちょっと細かい調査をしておくなんていうこともあってもおかしくはないと思うのですけれども、そういうのは果たして可能なかどうかとか、こういった結節点の部分について概略設計と詳細設計の段階でどんな対応をするかというところを本来考察しておいて、それを生かしたほうが後々につなが

るような気がします。仙台市なんかでも費用が増加するのは他の河川と交差する部分ですとか、J Rと交差する部分とかで、大体そういうところって事前に協議をしっかりと行わないで、事業を決定してから協議を行うため費用がすごく増えたりということがよく起こりますので、そういうところについては、事前の概略設計とかに入る前の段階でもっと県の調査費なんかでしっかり調査しておくですとか、事前に協議を行っておくですとか、そういったことも可能性としてはあると思います。そこら辺はどういう対応が可能なのかどうかという知見をまとめられて、さらにそれを県内の関係者の中で情報共有を図られるのが本来の再評価の目的だと思いますので、そういった方向を検討していただければと思います。以上になります。

風間部会長 何かコメントございますか。

道 路 課 ご指摘をしっかりと受けとめまして、確かにここの事業もそうですが、震災後、沿岸部のこういった事業については様々な事業主体が様々な形で事業を行ってきたということもございます。もちろん事前調整もやってきてはいるのですが、必ずしも十分でなかったところもあろうかと思えます。そこは今後しっかりやっていきたいと思えます。

風間部会長 今に関して、再評価でのコメントでも書いてあるのですが、国のマニュアルにとらわれないで個別事業の内容に即した分析を加えなさいというようなことが書いてあったと思えます。先ほど、リアス式だから谷のところであまくボーリングできなかつたからちょっと地盤改良がさらにかかりましたという話もあったと思うのですが、ぜひ、これ毎回言うのですけれども、データベース化していただいて、こういった谷をまたぐところとか、事業に関してはボーリングをちゃんとやるとかいうのを、どんどん後に伝えていただいて、精度を高めてもらうというのをぜひ本気で取り組んでいただけたらと思いますので、どうぞよろしく願います。

道 路 課 今、先生からお話もありまして、前もご指摘いただいております。次の宮城県北道路の説明の時にご説明しようと思っておりましたけれども、いわゆるデータベース化の話でありますとか、地質調査の結果をデータベース化するというようなことについてまだまだ不十分ですが、今いろいろ取り組みを始めたところでございますので、それにつきましては次の事業でご説明したいと思えます。

風間部会長 ほか、何かございますか。

水 野 委 員 私、データベース化の話を初めて耳にしたので、ちょっと中身が、後で多分ご説明いただくと思うのですが、それは宮城県だけではなく、他都市も全て加味したデータベースということよろしいのですか。

道 路 課 後で詳しくご説明いたしますが、2つやっております。1つは、土質の状況によってお金がかかっていくというようなこともございますので、ボーリングデー

タを多く集めてみんなで見られるようにして、事前に事業費の増加リスク等を把握するという事で、それについては国と東北各県でデータベース化を図っていくという事で実施してございます。また、その他どうしても事業費が様々な要因で増えていくという事に関し、再評価をお願いしている事業などを改めてチェックしまして、どういう要因でどのように増えているのか、そういった分析をまだ始めたばかりで十分ではありませんが実施しております。まだ始めたところなものですから、県の道路事業についてデータベース化しているところがございます。これをしっかり進めて参りましたら、また市町村も含めて情報共有したいと思っております。

水野委員 ありがとうございます。あと1点教えていただきたいのですが、資料3-2の5ページの真ん中あたりに、今回工期が延びている一つの理由として、住民の方の用地の補償の話が載っていて、住民説明会でおおむね合意は得ていますけれども、代替案はなくて交渉しかないですという多分お話だと思うのですが、こちらは必ず今年度中に解決するという方向性で今考えていてよろしいのでしょうか。

道路課 今、この区間について残った地権者さんは少数になりました。まだ別の事業でやっている大島側はまだまだこれからということもございますが、今申し上げたお願いしている区間は交渉も本格化して、しっかりやっており今年度中に取得できるものと考えております。

水野委員 そうしますと、また1つ教えていただきたいのですが、資料3-2の10ページに事業スケジュールとしていただいているのですけれども、こちらの最初に用地の補償がここで終わります、それから再評価のときにはここで終わりますといった、そういったところは何を根拠としてこちらの年数を出されているのでしょうか。

道路課 事業着手時はやはりどうしても計画ということでございます。事業着手時は平成29年度まで工事の線を引いてございます。平成29年度を目指したときには、概ね平成26年度までに用地補償を完了させて、あとは工事を何とか頑張るといふようなことで、その工事の工程を中心に考えていたものです。今回、平成30年度まで今回用地補償の線を引いていますが、先ほど申し上げたように、概ねの方は平成28年度とか平成29年度の頭ぐらいに用地取得は完了したのですが、どうしてもまだ数名残った方がいらしたので、線としては少し薄く、数名の方の分が平成30年度までずれ込んでいるというようなことでございます。理想的にはもっと早い時期に用地を全て取得してということにはなりますけれども、いろいろ交渉させていただいた結果、若干残った分がどうしても足が出ているということでございます。

水野委員 そうしますと、たった数名でもやっぱり交渉に難航を示されると、線は薄いのかもしれないけれども、線は消えないで残る、そういった懸念からこの工期が後ろにずれていくというのは、そこの部分、工事が結果できませんので、工期が延びて、結果、平成27年の再評価の時には今後人材が確保できるであろうという

予測のもと再評価を行ったにもかかわらず、その後平成 29 年でまた人材が不足する傾向で、今回変更理由として2つの、特に1つ目はそこに関わってきていると思います。人の話で個人的なところなので、お相手を無理やりということはもちろんできないのですが、そういったところの予測見積もりって難しいとは思いますが、そういったところをもう少し納得するように説明を受けるというのはなかなか難しいと思うのですけれども、やっぱりそこが一般的に見ているとどうしてなのだろうという気持ちになりますので、そういうところをもう少しご説明があるといいのかなという気持ちでございます。以上です。

道 路 課      ご指摘のとおりだと思います。県民の皆様にもしっかりとそこは説明できるように、分かりやすく丁寧に説明できるようにして参りたいと考えます。

風間部会長      さっき福本先生のご説明でもあったかと思いますが、この復興事業は特殊なケースもありますので、そのような説明があってもいいかもしれないので、ご検討いただければと思います。

ほか、何でも構いませんので、お願いします。

庄 子 委 員      費用便益分析のところですが、検討事項のところ、今後実施する事業では、観光客の増加とか医療施設へのアクセス向上などが考えられるから、その項目を検討していくということがあるのですが、事業目的に照らすと、今行っている費用便益の便益の部分は少し乖離しているのかなと感じるところでありまして、事業目的は震災復興、救急医療の確保とか地域間交流になってくると思うので、これは国のマニュアルがあるからこういった金額で算出されていると思うのですが、例えばこの目的に沿った便益の項目を算出された場合には、この費用便益の計算自体はどういうふうになっていくのかなというところを教えてくださいたいと思います。

道 路 課      これは大島へ結ばれる道路ということでございます。今までフェリーで島へ渡っていた皆さんが今度は陸路で渡ることになります。例えばでございますが、こういった離島架橋の効果というのがいろいろ分析されておりまして、離島架橋で一般論で言われておりますのは観光客の増加といったことがありまして、地域によって違うのですが観光客が概ね2倍程度になるといったようなデータがございます。

今回大島架橋ができて、この道路がアクセス道路になることで観光客を乗せた車両が通過するようになれば交通量も増えるだろうというような予測もできようかということはあると思いますが、先ほど申し上げましたが、国土交通省の補助事業につきましては、国交省の定めたマニュアルによる3便益以外は使用しないと指定されてございまして、それでそういったような項目を見ていないということでございます。さまざまな効果を見込むと、また便益は上がっていくと思えますけれども、今回は3便益で算定させていただいたということでございます。

庄 子 委 員      参考程度でも付けることはできないでしょうか。

道 路 課 参考程度といっても、この調書を国交省のほうにフィードバックするような形になっておりまして、逆にそういった補助事業としての再評価でなければまた違うのだらうと思いますけれども。そういう意味では審議にお出しした資料そのものを全部国交省に提出するような形になっておりますので、まずは3便益で実施させていただければと思っております。

風間部会長 多分、便益を積み出すと際限なく積めてしまうかもしれないので、そういうのは国交省が了解しないだらうし、もしここでつくってしまうと、宮城県だけ特別なことをやっていると言われるのがちょっと問題なのかなと思います。ただ、僕も実は興味があります。本当は道路交通だけの便益ではないはずなので、リアリティーとしては積むべきだと思います。ただ、そごがいろいろ生じてしまうところが問題だと思います。

道 路 課 今、先生おっしゃった部分がまさしくそうかなと思っておりますし、実はこれまで様々な事業再評価をお願いした中では、大分昔の話になりますけれども、命の値段だとか、そういった観光への効果だとか、そういったようなものを見込んでやったようなことはありました。今ございましたけれども、補助事業というのはまた少し位置づけが違っておりまして、結果が全て公表されるのでそういう意味ではさっき風間先生がおっしゃったようなことも含めて、まずは3便益でということでございます。

庄 子 委 員 ありがとうございます。

風間部会長 ほかに何かございますか。

福 本 委 員 簡単なものですが、今回事業が完了する供用開始の直前に評価が行われていますよね。もうここまで進んだ事業を停止するというのは基本的にあり得ないと思いますので、わざわざこれを再評価せずに、もう2年とか3年待ってから事後評価を行ったほうが良いような気がします。実際交通量も出てきますので、その段階で事後評価を行う、事後評価って今任意で行っても行わなくてもいいか多分決められると思うのですけれども、今回再評価を行わない代わりに事後評価を行いますといった方がより有益な知見が得られるのかなという気がしますので、そういった方向が可能かどうかというのを国交省か何かと一回調整していただけるといいのかなと思った次第です。

道 路 課 国交省ともいろいろ相談して参りたいと思いますけれども、今回、国交省から示されているルールでは、これから来年度の予算要求をしていくことになりますけれども、予算要求に当たりしっかりと再評価にかけるようにということございまして、再評価を受けないと予算要求できないというような事情もございまして、このタイミングで再評価させていただいているということでございます。よろしくお願いたします。

風間部会長 1つ確認したいのですが、事後評価は任意ですか。

企画・評価専門監　　今の事後評価については、震災の後ということで今休止しています。一応平成32年度まではとりあえずやらないということになっていますので、それ以降についてはちょっとまだ方針が決まっています。

風間部会長　　決まっていらないのですね。分かりました。ありがとうございます。一応それは確認したかったので。

ほかにありますか。ちょっと時間も大分押してきているんですけども、もしあれば、また後で事務局に伝えてもいいですし、もう一つ終わった後にもう一回聞いていただいてもよろしいかと思っておりますので、それでは次の対象事業に移させていただきます。部局のほうからご説明をよろしくお願いいたします。

道 路 課　　それでは、2件目でございます。地域高規格道路宮城県北高速幹線道路、県道名で申し上げますと主要地方道築館登米線のⅢ期（佐沼工区）道路改良事業についてでございます。

それでは、説明をさせていただきたいと思っております。今、先生方のお手元の資料の中で、附属資料4、こういった図面がお手元に渡っているかと思っております。まず、この図面で概要をご説明させていただきます。

宮城県北高速幹線道路の概要でございます。これの高規格幹線道路を補完する地域高規格道路として位置づけられております。左側が国道4号、水色ですが、築館バイパスという、そこから緑色、黒色、ずっと来て、右側のほうで三陸道の登米インターチェンジまでの全体延長約24キロメートルの道路でございます。

本路線は、本県の内陸の縦軸となっております東北道、これでいうと左側の紫色の縦の線、それと三陸道を接続する東西交通軸といたしまして、本県の広域交通ネットワークの形成を図りまして、平時には沿岸被災地域の産業観光振興、また災害時には救援活動や緊急物資輸送などを担うということで、国から復興支援道路という位置づけを頂戴しております。黒色で示しておりますⅠ期区間8.9キロメートルにつきましては、平成23年度に供用済みです。下段写真の②というところがⅠ期区間の写真でございます。青色のⅡ期区間、登米市と書いてあるあたりでございます。それから、左側のほう、緑色のⅣ期区間1.7キロメートル、これは今年度供用予定であります。現在の工事進捗状況を下段の写真①と④に載せておりますので、御覧ください。

今回ご審議いただきますⅢ期佐沼工区、こちらは赤色で示している部分で、茶色で示している国道398号北方バイパス、それと今年度供用を予定しておりますⅡ期中田工区、こちらに接続いたしまして、登米市の中心市街地、佐沼地区を通過していくというような区間でございます。現在の整備状況は、下の③の写真に載せております。これは迫川を渡る長大橋梁の下部工が写っている写真でございます。

それでは、資料3-3、再評価調書のほうでご説明申し上げたいと思っております。再評価調書につきましては、先ほど同様、前回再評価と相違する部分を中心にご説明申し上げます。

再評価調書の2ページ上段の表を御覧ください。事業費の変更状況につきましては、再評価時の148億円から今回は178億と、30億円の増額となっております。

費増加度は20.3%となっております。

事業費変更の詳細につきまして、附属資料5、こういったパワーポイントの資料をお配りしております。こちらでご説明いたします。こちらの2ページを御覧ください。こちらに増額要素の一覧を記載させていただいております。変更理由1といたしまして、河川協議の結果に伴いまして橋梁施工費が13億増えたということ。それから変更理由2といたしまして、現場条件の変更等により7億円。変更理由3といたしまして、補償調査の結果に基づく用地補償費の増ということで10億円。合計で30億円の増額となっております。

3ページを御覧いただきたいと思っております。こちらは変更理由の1番目、河川協議の結果による橋梁施工費の増でございます。変更理由1のうち、何点かに分けてご説明いたします。その1番目、1の1といたしまして、河川堤防の断面変更による増ということで1億5,000万上げさせていただいております。

資料左側に平面図がございます。迫川を渡る1号橋梁という橋でございます。ここにありまして、P2、P11という橋脚でございます。この2基が河川堤防上に設置される計画となっております。現在の迫川の堤防は、河川計画上、暫定形の2割堤となっております。右側の堤防断面図を御覧いただきますと、現況、法が1対2の勾配の2割堤となっているところでございます。ここに橋脚が入るということで、またその後、上部工が設置されます。この橋梁上部工が設置されますと、その後、完成形が3割、1対3の勾配の赤色で塗ったような形が河川計画上の完成形の断面になっておりまして、最終的にはこういう断面で河川側でつくっていくというのが基本になるのですが、ここの部分については橋がかかってしまいますと上部工が邪魔になって、川側にブロックを設置したり、あるいは締切矢板を打つときのクレーン作業ができなくなるというようなことで、河川側と調整した結果、道路側のほうでこの橋梁整備にあわせまして完成形の3割で施工するという事になったものでございます。

次に、4ページを御覧ください。変更理由の1の2つ目でございます。1の2といたしまして、橋梁における床版の施工方法の変更でございます。1号橋の上部工につきましては、当初、通年施工を計画しておりましたけれども、河川協議の結果、非出水期施工となりましたので、こちらに工程表を載せております。当初、黒色の棒で示しております。変更のほうは赤いバーチャートとなっておりますけれども、白抜きの部分の出水期、薄い青色を塗っておりますのが非出水期となります。非出水期、この青色の部分でしか上部工の架設工事ができないということになります。そういったことから上部工の架設が予定よりも遅れてしまうということで、床版工の工程も遅れていくということになります。このため、当初予定しておりました現場打ちのPC床版からプレキャスト製の床版に変更いたしまして、大幅な工期短縮を図るということとしたものでございます。また、もう一つ懸念しております鉄筋工・型枠工などの技能労働者不足による入札不調を抑止するという事もございます。この2つの効果を考えて、こういった工場で作成するプレキャスト製品を使わせていただくということでございます。こういった現場打ちからプレキャスト化の変更に伴って11.5億円が増額となったということでございます。

5ページを御覧ください。変更理由の2でございます。こちらは、鋼管杭の基礎の杭長の変更に伴って、まず1億増えたというところでございます。図面を御

覧いただきます。これも1号橋でございますが、予備設計時点でボーリングをして、基礎杭と支持層をこういった形で一旦決めたというものが図の左側でございます。右側のほうが、詳細設計によってスパン割りを変更したということがございまして、橋脚の配置が変更されたことによって少しずれましたということを示しております。橋梁の予備設計時点ではジャストポイントでのボーリングをしておりましたので、その位置では地質の状態を把握しておったんですが、その後詳細設計で橋脚の配置が変更になったという時点で、改めてボーリング調査を行いました。行った結果、平均でいいますと2メートル程度杭長を延ばす必要が出てきたということでございます。そういったことで1億円ほど増額となっております。

また、6ページであります。こちらは、変更理由2の2つ目であります。これも先ほどの大島の話と同じような函渠工でございます。こちらも函渠工が8基予定してございまして、この8基につきまして、先ほど申し上げたような鉄筋工・型枠工等の技能労働者不足に対応するために、プレキャスト製品に変更することとしたものでございます。右下のほうには、先ほどと同じグラフでございます。建設技能労働者過不足率の推移のグラフを掲載してございます。

続きまして、7ページを御覧願いたいと思います。変更理由の3番が補償調査の結果に基づく用地補償費の増でございます。先生方にこういう後からお配りしました、実はちょっと個人情報の部分もございましたので、こちらの資料には詳しく記載してございません。こちらのほうを御覧願えればと。すみませんが、こちらは後ほど回収させていただければと思います。

補償調査の結果、移転補償の内容、それから補償額の変更に伴って10億円増額となったということでございます。具体的には、図面左側に店舗A及びBがございまして、これは大型店舗の駐車場部分を取得するというような内容になってございまして、事業用地となる駐車場の機能を近隣で、今の駐車場にくつついた形で求められないかというようなことで用地補償費を予定してございまして、近隣用地の確保が困難ということで、従前の営業機能を維持するためには構外に移築、移転するしかないというようなことで移転工法の変更になったということでございます。

また、そのほか、右側のほうに店舗B、C、Eというのがございます。こちらにも主に構外再築の物件が多いんですけども、それはもう最初から構外再築等々を考えていたわけですが、同種の補償事例をもとにまず概算費用を見積もっておりまして、地権者に許可をいただいて調査を行った結果、建物の規模、それから建物の内部にさまざま設備機器などの動産、それから営業補償調査などもさまざまいたしまして、結果として補償額が増額となったということでございます。これによって10億円の増額となっております。

資料3-3の3ページのほうにお戻り願いたいと思います。3ページ中段の進捗率でございますが、中段の進捗率については、平成30年度までの事業費は102.6億円です。57.6%、用地補償は10億円です。50%、事業工程乖離度はマイナス17.4%となっております。

次に5ページ、関連事業の概要・進捗状況等を御覧ください。5ページのやや上側でございます。国土交通省が進めております三陸縦貫自動車道につきましては、平成29年12月9日、歌津インターチェンジまで開通しており、復興・創生期

間、平成32年度までの全線開通に向けて事業が進捗しております。

それから、この県北高速が接続いたします国道4号築館バイパスは、平成27年12月に栗原市道の栗原中央線交差点まで開通したと。栗原市の中心市街地まで到達しておりまして、間もなく全線供用まで工事が進められるであろうというところでございます。

それから、下段にコスト縮減計画がございます。これは、先ほどの大島浪板線と同様でございます。④維持管理費の見直しとして、路肩コンクリートを設置するというようにしてございます。

先ほどと同じで除草の維持管理費を減らすということで、20年で4,300万円のコスト縮減が図られるということでございます。単価は一緒でございます。

続きまして、6ページを御覧願います。費用対効果でございます。費用便益比につきましては、先ほどのおり、国土交通省の費用便益分析マニュアルに基づく道路3便益で算出を行ってございます。費用便益算出に用いたOD表も先ほどと同様、平成30年2月の新たな将来OD表でございます。

費用便益比につきましては、事業費の増加、それから事業増加によりまして、前回再評価時の1.35に対しまして今回は1.03となっております。

続きまして、8ページ、再評価実施状況についてご説明申し上げます。平成27年度の再評価部会の答申は継続妥当でございます。別紙意見として、審議対象事業の実施に関する意見として、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。また、東北縦貫自動車道との接続など、道路ネットワークの効率性を高めるための方策が検討されることを期待する。2といたしまして、今後の事業実施に関する意見、1、事業全般について、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、事業費の見積もりの精度を高めるための方策について検討すること。2、道路事業について、事業の計画及び実施に当たっては、県土全体の道路ネットワークにおける当該事業の位置づけを明確にし、より高い事業効果の発現に努めることの見解が付されております。この意見に対する対応方針については、下段の表に記載させていただいております。

9ページに、現在の対応状況を記載してございます。まず、審議対象事業の実施に関する意見への対応状況であります。早期完成に向けましては、未取得用地について年度内の取得ができるよう地権者交渉を進めるとともに、平成32年度の事業完了に向けまして工事工程管理を徹底しながら着実な進捗を図ってまいります。また、東北縦貫自動車道と宮城県北高速幹線道路の接続につきましてでございます。今その実現に向けまして、国土交通省をはじめとした関係機関と調整を進めているというところでございます。

今後の事業実施に関する意見への対応状況のうち、(1)事業全般への意見につきましては、地盤工学会等が開発いたしました東北地盤情報システムみちのくGIDASの運営協議会に我が県も参画して、地質データの蓄積など、実務的な運用に向けたデータベースの充実を図っております。

これは先ほど申し上げた地質関係の話で、ボーリングデータのデータベース化ということでございます。我が県もそうですし、国土交通省と東北地方整備局、それからほかの東北各県も参画してデータの蓄積に努めているということでございます。

また、職員の技術力向上につきましては、現場見学会、技術研修会の実施など、職員の技術力向上に一層努めるとともに、道路事業につきましては、過去の再評価資料の費用の増減内容の分析を行って、事業計画段階における事業費チェックのサンプルとしているところでございます。ここは後でまたご説明申し上げます。

道路事業への意見につきましては、内陸部の縦軸でございます東北縦貫道と沿岸縦軸の三陸道を結ぶ重要な東西交通軸ということで、広域交通ネットワークを形成し、県北地域のみならず、県全体の産業・観光振興に資するとともに、国においても沿岸被災地の復興支援や災害時における救援活動や物資輸送などを担う復興支援道路に位置づけ、着実に整備を進めているというところでございます。

先ほど申し上げましたけれども、宮城県北高速幹線道路を東北縦貫道へ接続するという点についても今さまざま調整を行っております。時間短縮による利便性の向上、地域産業の支援、防災・医療ネットワーク強化を図って、本事業による効果が一段と拡大できるように努めてまいりたいと考えてございます。

総合評価における対応方針（案）といたしましては、事業継続でお願いしたいと考えてございます。

10ページを御覧ください。事業スケジュールでございます。用地補償につきましては、地権者との補償交渉に時間を要しております。再評価時と比べて1年延伸しておりますが、今年度、用地は何とか取得したいということで進めてございます。

11ページには位置図を、12から13ページには事業概要図を示しております。14ページから18ページには事業施行状況写真、19ページから31ページには費用便益分析の算定根拠を記載してございます。

先ほどお話し申し上げました、こちらの資料でございます。よろしいでしょうか。先生方にお配りしてございます。これまでの再評価対象事業を振り返って整理を、まだまだ不十分だとは思いますが、まず整理を始めたところでございます。これはやっぱり事業着手時にどの程度のリスクがあるのかということをしかりと捉えるための材料にしたいということで、今、一生懸命分析をしながら、どういうふうに活用していくかということを考えてございます。まだ分析そのものは非常に粗い分析になっておりますけれども、ここにお示ししたとおり、事業費変動要因などについてさまざま整理をさせていただいているということでございます。

これの一番最後のところに、まとめということで書かせていただいておりますので、そこを御覧いただければと思います。いろいろご指導、再評価のときのご意見も踏まえまして、こういったような形で整理を進めているところでございます。ご指摘のとおり、増額については地形、地質、それから計画と単価の変更などなどが大きいということで、特に地形、地質の関係で増額費用が甚大となると。もう少し細かく分析しますと、その要因ももう少しはっきり分かってくるかなと思っております。

それから、工種別ではやはり今回もご説明申し上げているような地盤改良でありますとか、橋梁などなど、また用地補償というところで事業費増大の要素が生まれていると。これももう少ししっかり分析して、こういったようなリスクをしっかり把握して、事業計画段階でのチェックに活用してまいりたいと考えております。まだまだ粗い状態ではありますけれども、しっかりともう少し中身

を精査いたしまして、使っていけるようにしたいと考えております。

説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。

風間部会長     ありがとうございました。ただいまの説明について、ちょっと押していますけれども、5時ぐらいを目途にご質問をいただきたいと思います。では、どなたからでもよろしくお願いいたします。

西出委員     説明されなかったもので確認をお願いしたいのですが、施設管理によって管理状況の部分についてはですけども、先ほどの大島の方はアドプト制度のみやぎスマイルロード・プログラムを活用すると書かれていまして、今回の概要説明の方には書かれていないのですが、この違いについてと実際の進捗状況についても教えていただきたい。いずれも3ページの一番下にも書いている部分でございます。

道路課     宮城県ではアドプト制度ということで、みやぎスマイルロード・プログラムというものを展開してございます。道路の清掃や緑化の管理というようなところで、ボランティアの皆様のお力をお借りして進めているということでございます。一般道については相当程度、ちょっと震災後足踏みしているところもありますが、広がってきているかなと。ますます広げていきたいなというところでもあります。

宮城県北高速幹線道路につきましては、これは自動車専用の道路となります。部分的にはもしかして可能性がないかどうか探っていく必要はあるかと思えますけれども、基本的にはなかなか一般の方を立ち入らせるということができないものですから、今のところ、みやぎスマイルロード・プログラムを活用することは予定してございませんけれども、側道など、本線の両側の道路もございますので、そういったところの管理にいろいろご協力いただけないかとか、そういうことはこれから考えて参りたいと思います。

風間部会長     ほかに何かございますでしょうか。

千葉委員     工費が高くなったということの確認です。附属資料5の4ページです。さっき課長からプレキャストのコンクリートを使うと工期の短縮が図られると説明がありました。工期が短くなると、その分、工費も安くなると思うのですが、それも含めての工費の増という理解でよろしいでしょうか。

道路課     今のお話ですが、工期自体が短くなるので現場作業については安くなっていくと、そういうことになります。ですが、工場製品が、工場で作ってというところがまだどうしても単価が高くて、トータルとしては相当程度高上がりになってしまうということがございます。現地で安くなる分も含めて、材料費、施工費含めてこのように算定してございます。

千葉委員     分かりました。

庄子委員     今の同じところ、ちょっと気になったのですが、11.5億円増えているというところなので、このプレキャストを用いないで、もし現場打ちのPC版にしたらど

のぐらい工期がずれて、もし工期がずれたとしたら幾らぐらい損失が出るか。それが10億円より上回っていれば今回のこの10億円の増額というのは説得性のあるものになると思いますので、その辺、もし出せたらというところかなと思います。

理由を2つ挙げていて、工期が遅れるというのが1つと、あとまた先ほどの事案と同じように技能労働者不足が顕著というところだと思うのですが、これだと工事の期間が平成32年に始まることになると思います。そうすると、もう東京オリンピックの始まる直前になるので、もしかしたら技術者不足、技能労働者不足というのがまた変動して改善傾向になってしまうかもしれないので、この理由よりは工期が遅れ損失が出る分をカバーするという形で出した方がいいのかなと思いました。

道 路 課 まず、平成32年度を一つのターゲットにしているというところでございまして、これは復興支援道路、先ほどの沿岸部で進んでいる三陸縦貫自動車道は復興道路で、これが横軸として指定されておりますのが宮城県内はこの宮城県北高速幹線道路、そのほかに岩手県で横軸2本、福島県で1本の自動車専用道路が平成32年度までに完成するというところに向かって整備を進めているというところでございます。これは国からもそういった形で支援をしていただいて、何とか32年度までに仕上げるというような中で、我々もしっかり頑張っていかなきゃいけないということでございます。そういった中では、やはり橋梁の工期が、この橋梁工が実は工事の一番最後までかかるのだろうというふうに今見ておまして、何とかここを32年度内にしっかり完成させると。そのためにはこういったプレキャスト化が必要だというようなことでございます。

なお、今1号橋梁ということでご説明申し上げましたけれども、橋梁がもう1橋、長い橋梁もございまして、同じような形でプレキャスト床版を使わないと、工期的にもはや32年度が達成できないということもございまして、今回こんなふうにさせていただいております。

この説明ぶりにつきましては、少しまたいろいろと内部でも検討させていただければというふうに考えます。よろしく願いいたします。

風間部会長 ほかに何かございますでしょうか。

菊池委員 コストの縮減計画について伺いたいのですが、資料3-3の5ページです。今回、除草の費用として見直しをされたということですが、前半の議題にあった大島浪板線の方で、書いていたのですが、舗装設計を見直してコストを縮減しているということがあるのですが、同じようなことというのはこちらでは不可能なのでしょうか。

道 路 課 ちょっと私もうっかりしておりましたけれども、宮城県ではこういう幹線となるネットワークを構成する道路については20年設計ということで、従来の舗装の設計をするときは一般的には10年を耐用年数として設計してまいったのですが、20年設計ということで、20年、その分インシヤルコストはかかるのですが、ランニングコストが安く済むということで、そういったような形のものを導入してご

ざいます。

なお、詳しく確認したいと思いますが、こういった新設の幹線系については20年設計を採用してございますので、ここに、すみません、書いていないので中身も反映していないかもしれませんが、20年設計ということで同じような取り組みはしているということでございます。

水野委員 2点お願いします。1つ目が最後にいただきました1枚物の、終了後回収いたしますというコメントのついたものの中に、補償調査が当初未実施で、変更後は実施後でこういうふうに変更しましたというところがあるのですが、この補償調査というのは必ず実施するものではなく、任意的なものでしょうか。

道路課 建物の補償調査は必ず実施いたしますが、当初、事業着手の段階等におきましては、建物の所有者さんの立ち入りの許可を頂戴しないと建物調査ができないものですから、実はここに挙げました箇所についてはなかなかすぐに応じていただけなかった方々でございまして、やっと実は昨年度立ち入り、それから建物の補償調査に応じていただけたというような状況でございました。やっと中身をいろいろと見せていただけるようになりましたし、さまざま補償算定をさせていただくことができましたので、そういった結果、さまざま要素があって補償額を算定してみると大きくなったと。特に大きかったのは、ここに設備機械の移転費と書きましたが、動産関係でいろんな設備を持っている会社です。その設備の中身まではどうしても当初想定できない部分もありまして、いろいろ調べたらさまざま高額な設備があったということでございます。そういったことから今回増えているということでございます。

水野委員 ありがとうございます。あと1点ですが、データベースのご説明いただいている分析項目で、1番の2つ目の黒ポチの分析項目の細かいところを見ると、いろいろな材料とかの単価の物価上昇というのが加味されていますということで書いてあるんですけども、こういった項目の中に人件費というのは含まれるものでしょうか。

道路課 もちろん材料費だけでなく人件費の要素も含んで検討しなくてはけないと思います。今、施工費として捉えている部分もあるので、今、現段階でどこまで細かく分析できているかというのはあるのですが、今お話のあったような人件費、それから材料費、その他の要素などを分析して参りたいと考えております。

水野委員 恐らく、先ほど諸先生方から人材確保の件でいろいろとご質問があったかと思うのですが、恐らくそういった人材確保のために変更されるということが多々ございますね。なので、人件費というのは結構なウエイトを占めるのかなと思ったので質問させていただきました。ありがとうございます。

道路課 震災後、人件費が相当上昇してございます。ご指摘のとおりだと思います。しっかり分析して反映してまいりたいと思います。

風間部会長　ほかにございますでしょうか。

千葉委員　現場打ちからプレキャストに変わったということについて教えてください。先ほどの大島の道路もこの道路も現場打ちからプレキャストに変わっています。今後県の工事ではそういう傾向になるのでしょうか。そういう動きになっているのですか。

道路課　少なくとも現在の状況といたしましては、道路もそうですし、河川の堤防なんかも含めて、現場打ちからプレキャスト化への動きになっております。技能労働者不足ということもございますし、あとは震災後からプレキャスト物も大型化を図ったりして、企業側もプレキャストの単価を下げていくという努力をしてきたということもあります。ある意味そういう製造側の方もプレキャストで出荷するといったような方向にシフトしてきておりますので、プレキャスト化は今後進んでいく、続いていくものと考えます。

千葉委員　ありがとうございました。

風間部会長　ほかに。お願いします。

福本委員　かなり費用が増えていて、B/Cもほとんど1を切りそうな段階になっていて、もっとこういう風にやればよかった、もうちょっとこういうやり方があったんじゃないかといった知見が余り書かれていない気がします。やはりそれをしないと次につながらない気がしてしまっていて、例えば先ほどの平成32年まで終わらせないとだめだからプレキャスト化といった話ですけれども、それも県の立場として気持ちはよく分かるのですが、国民の税金の使い方として妥当かというところ恐らく疑問の点はあるわけですね。震災の直後なんかで復興事業に位置づけられていても至急やっておかなくてはいけない工事とは違うわけですね。本当は先延ばしていい気もするので、復興の需要なんか非常に増えていて、人件費が高どまりしている時期に工事をする必要があるのかという論点が出てくると思います。そこら辺も踏まえた上でもう少し別のやり方があったのではないかとか、それは県でできることもあれば、できないこともあると思うのですが、そこら辺をもう少し整理されたほうが再評価として望ましいのかなという気はします。コメントになりますけれども。

道路課　先生のご指摘もそのとおりで思ってお伺いしました。私どもの、全体の制度の中で私たち、事業させていただいているというところもございまして、ご指摘のところも十分ご理解はいたします。そういう意味では、どういうふうにしかりと説明していくのか、先ほどもいろいろご意見を頂戴しておりますように、説明ぶりを含めて、県民の皆様にご理解いただけるような形でしかりと説明できるように検討して参りたいと思います。

福本委員　書きぶりもあると思いますが、例えば用地補償費なんか当初5億円だったのが全体で20億円ぐらいになっている時に、例えば土地収用を使った方がよかった

のではないかと、そういった論点はあると思います。県としてはなかなか出せない意見だと思うのですが、そういうのは内部で本当は議論しておいて次につなげたほうが良いと思います。例えば交渉だけで移転先をまとめようと思うと、既にある大型の施設、大型の土地を確保しなきゃいけないくて、それだと当然高くなってきますよね。なので、それだったら近隣の土地を少し土地収用とかで確保して、駐車場をつけかえたほうが費用は安くなるかもしれないわけです。期間があるから、そこはいろいろトレードオフがあると思いますが、いろんな可能性をしっかりと内部で議論されるのが非常に重要で、ここに書くべきことと書かないことがあってもいいのかなという気がしております。

道 路 課 分かりました。これは復興事業でやらせていただいておりますけれども、復興事業だからいいというふうにも全く思ってもおりませんけれども、平成33年度以降になりますと通常の事業でしっかりとやっていかなきゃいけないということもございます。より効率的なやり方というのを今回のこういった事業を復習しながらいろいろ勉強して、次につなげてまいりたいと思います。

風間部会長 今の話ですけれども、今回こういった研究というか勉強するデータを集められていろいろ考察されているのですが、これ大変すばらしいことだと思いますし、ずっと言い続けてきてやっとかという感じもするのですが、今の福本先生の議論とかも含めて、ぜひいろいろなケースを勉強してもらえたらなと思いますし、今、道路だけでやっているのですか。ぜひ全体、河川ももう全部、計画も下水道も全部入れて、ぜひこれをやって一つの大きなうねりでやってもらえたらなと思いますし、さっきの言えないこととか制約条件があるのですが、今後復興事業があったときに、最後を決めて、それまでに上げるというのは本当にいいことかというのをちゃんと検証していただいて、宮城県から実は後ろをもうちょっと延ばしたほうがもっといいことがあるんだよというようなことを国にぜひ発信するようなこともされたらすごくいいのではないかなと思いました。ここだけの情報じゃなくて、あちこちにぜひ発信していただけたら、この部会をやった意味があったのかなと思いますので、ぜひよろしくお願いします。

あと僕から簡単に質問していいですか。さっきの川のところで、堤防のところの話ですけれども、2割堤から3割堤にしたときに、川の断面積が小さくなると思うのですけれども、これが暫定堤の形なのですか、完成堤になる話なのですか。今返答できなければ後でもいいのですけれども。

道 路 課 答えられる範囲になります。これで完成堤になるという風に聞いておまして、そういう意味での河積を阻害するというのではなくて……

風間部会長 いや、そうすると、3割堤になると、川の水が流れる面積が減りますよね。それでいいのかという。普通は暫定堤だと小さくて、完成堤だと河積が大きくなるようなことが一般的かなと思うのですが。

道 路 課 おっしゃっていることはよく分かります。表に3割でどんとつければ減るよねということをおっしゃっているんだと思いますし、すみません、もう少し勉強い

たしますけれども……

風間部会長 多分、協議の段階でそうなったと思うんですけども、ちょっとその情報をもう一度教えていただけるとありがたいと思います。

道 路 課 分かりました。そこは確認させていただきます。

風間部会長 それからもう一つですけども、さっき維持管理のところで、20年で4,300万円のライフサイクルコストの縮減という話が出ていたのですが、これは後ろの費用の現在価値算定表には表れてくることですかね。ぱっと見ると、後ろ4億6,000万とかという計算結果が出てきているのですが、ライフサイクルアセスメントをして4,300万円を20年間でやるというのはどこか計算のところで出てくるのでしょうか。

道 路 課 先生方にお渡ししております再評価調書の25ページに現在価値算定表がございます。私ども、こういった費用便益分析に当たっての維持管理費につきましては、ここにあります単価が0.028億円という数字が載っていますが、これは実際に過去数年の県道あるいは国道、そういった種別に応じて実際かかっている費用を平均化してここに載せているというものであります。こういった国道並みと言っているのですが、国道とそれから地域高規格については実際にここに入るのは0.034億円で、そこで引き算を、ライフサイクルコストの年間の減少分をここで引き算させていただいているということでございます。結果として、先ほどもお話ししたように50年分が計算されているというようなやり方をさせていただいたということでございます。

風間部会長 それで4,300万円というのはどうやったら出てくる、どこを見れば出てくるのですか。あ、そうか、もともとあったのが、そうかそうか、これは減らしたやつがもうこれに出てくるわけであって、前を見ないとどれだけ減ったか分からないということですよね。分かりました。ちょっと前が見たい気もするのですが、それはいいか。はい、分かりました。結構です。ありがとうございます。

ほかに何かございますでしょうか。どうもありがとうございます。

それでは、意見の取りまとめを行いたいと思いますが、いろんな指摘があったかと思えますし、追加資料があったほうがいいのかというご意見もありましたけれども、残事業のB/Cは1を超えていますし、事業を止めるわけにもいかないというか、止める理由もないかと思えますので、部会としては本事業の事業継続妥当の方向で意見をまとめたいと思えますけどいかがでしょうか。よろしいですか。

(全員異議なし)

風間部会長 では、そのようなことで締めたいと思います。

以上で本日の議事を終了しますけれども、何か追加でもう一回聞きたいとかということはありませんか。よろしいですか。もしあれば、後で事務局のほうにまた

お伝えいただければと思います。

委員の皆様，ほかに何かなければ，これで議事を終了したいと思います。

次回の公共事業評価部会は8月8日を予定しております。後日，正式に委員の皆様にご連絡させていただきますので，どうぞよろしくお願いいたします。

それでは，事務局に進行をお返しします。皆様，ご協力どうもありがとうございました。

司 会 長時間のご審議，お疲れさまでした。

それでは，以上をもちまして，平成30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 庄子 真岐 印

議事録署名人 菊池 輝 印