

平成16年度第7回

宮城県行政評価委員会公共事業評価部会

日時：平成16年10月27日(水)

午後1時30分から午後3時35分まで

場所：宮城県行政庁舎4階 特別会議室

平成16年度第7回 宮城県行政評価委員会公共事業評価部会 議事録

日 時：平成16年10月27日（水） 午後1時30分から3時35分まで
場 所：宮城県行政庁舎 4階 特別会議室

出席委員：森杉 壽芳 部会長 田中 仁 副部会長 遠藤 勝彦 委員
 長田 洋子 委員 加藤 徹 委員 高橋 千代恵 委員
 徳永 幸之 委員 沼倉 雅枝 委員 両角 和夫 委員

司 会 定刻となりましたので、ただいまから宮城県行政評価委員会平成16年度第7回公共事業評価部会を開催します。

開会に当たりまして、伊東企画部長より御挨拶を申し上げます。

企画部長 企画部長の伊東でございます。

今日は、皆様方、大変お忙しい中、公共事業評価部会にお集まりいただきましてありがとうございます。

今年の6月に今年度の公共事業再評価につきまして審議、調査をお願いしましてから、今日を含めまして7回の部会、それから現地調査が2回あったわけでございます。今日の答申案を御審議いただくわけでございますけれども、委員の皆様方にはご審議をお願いしました26の事業につきましてさまざまな視点からご意見、ご提言、ご指導をいただいております、心より感謝を申し上げます。

また、7回の部会の場以外にも、大変先生方お忙しい中、事務局の相談にも乗っていただきました。また、それぞれの審議の際には事前に資料等を送らせていただいたわけでございますけれども、事前に目を通していただくといったようなことで大変なご負担をおかけしたところでございます。委員の皆様方のご労苦に対しまして、ここで改めて厚く御礼を申し上げます。

今日ご審議いただく答申案につきましては、行政評価委員会の意見として取りまとめていただくということになるわけでございます。森杉部会長の方から知事あてに答申を行っていただくということになっております。

審議をお願いしました26の事業につきまして、皆様方からご意見をちょうだいするのも今日が最後ということになりまして、県では今後この答申を踏まえまして評価表を作成するという作業があるわけでございます。この評価表は、答申として皆様方からいただきました案、また今日も含めましていただきますご意見を十分にしっかりと反映させていただきます作成をするということにしております。今後とも県としましては、県民に対する説明責任を果たし得るより透明性の高い公共事業評価の推進に努めてまいりたいと、このように考えておりますので、委員の皆様方におかれましては今後ともよろしくご指導を賜るようお願いいたします。

私ども県としまして、委員の皆様方のご熱意をしっかりと受けとめ、県政運営の糧としていくという県としての決意を改めてここで表明をさせていただきます、今日の挨拶とさせていただきます。よろしくお願いを申し上げます。

司 会 本日は、森杉部会長を初め、ただいま8名の委員にご出席いただいております。

条例の規定による定足数を満たしており、会議は有効に成立しておりますことをご報告します。

なお、岡田委員からは本日朝、急用により欠席する旨の連絡が入っております。また、遠藤委員には若干遅れるという連絡が入っておりますので、報告します。

それでは、会議に入りますが、毎度確認となりますけれども、マイクの使用方法を説明します。ご発言する際には、右手のスイッチをオンにしてオレンジ色のランプが点灯したことを確認してからお話しいただきたいと思います。終わりましたら、スイッチをオフをお願いします。

それでは、これより会議に入ります。

森杉部会長、よろしくをお願いします。

森杉部会長 会議に入る前に、今回の地震ですが、人ごととは思えません。我々の部会の重要な任務だと思いますので、被害者の方に対して黙祷を捧げたいと思いますが、皆様、いかがでしょうか。もしご賛同いただければ、ご起立いただきまして黙祷したいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、黙祷をお願いいたします。

〔黙 祷〕

どうもありがとうございました。

議事録署名のご指名をいたします。

今回は、徳永先生と沼倉先生をお願いいたします。よろしくをお願いいたします。

それから、会議の公開はいつものとおりですが、傍聴に関しましては宮城県行政評価委員会傍聴要綱に従うようお願いいたします。写真撮影、録画につきましては、事務局職員の指示に従っていただきますようお願い申し上げます。

それでは、次第3の議事に移ります。

議事の1番は、お手元にあります資料の通り、今年度の再評価に関する答申案についてであります。

事務局の方からのご説明をお願いいたします。

行政評価室長 それでは、審議資料1の平成16年度公共事業再評価についての答申案について説明させていただきます。

まず、体裁ではありますが、行政評価委員長と部会長の連名ということで、これは昨年と同じような形で答申するということでもあります。

また、答申の内容についてではありますが、部会で審議した結果を記以下に記載し、事業の実施に関して部会で出された意見を別紙に取りまとめた2部構成となっております。

次に、具体的内容ではありますが、審議結果として参考資料1として概略審議、参考資料2として詳細審議において委員の皆さんからいただきました意見とか県の回答の概要を取りまとめしており、この中でそれぞれ「妥当」、「条件を付して妥当」、「条件を付して事業中止」という形で審議していただいたものをまとめております。

「事業継続」とした県の評価を妥当とした事業は26事業中24事業でありまし

た。

また、事業実施に当たりまして、条件がついた事業がありました。

2枚目をお開き願います。

2の農村振興総合整備事業支倉地区は、「事業継続」とした県の評価に対して「条件を付して妥当」としました。審議の中で、農村公園としてどのように整備するのか、整備後の利用計画も不十分であり、住民意思として地域振興にとって公園がどんな役割があるのかを明確にさせていただきたいとの議論から、農村公園の整備に当たりましては、他の事例を調査し、地域住民の参画を得て、利用しやすい施設になるように検討した上で事業を行うこととして継続に当たっての条件がついております。

3の大沢川防災砂防事業は、「事業継続」とした県の評価に対して、「条件を付して事業休止」といたしました。流路工は、右岸側が道路と競合しているので、町道と一緒に施工することについて町との調整済みとの事業課からの説明がありましたので、今後の事業につきましては、流路工に隣接する町道7号浅生原線道路改良事業の再開に合わせて実施して下さいとの条件がついております。

次の3枚目の別紙には、事業を実施する際に留意・配慮をしてほしいということで部会で出された意見を取りまとめております。

まず、1の審議対象事業の実施に関する意見ですが、みやぎ県北高速幹線道路整備事業Ⅰ期につきましては、交通量の変化や三陸道石巻河南IC以北の無料化などを踏まえ、期以降の事業実施に当たっては、幹線交通網の見直しを検討して下さい。また、今後の事業実施に当たっては、一層の経費節減に努めて下さいという意見が出されました。

次に、主要地方道河南築館線松崎道路改良事業につきましては、交通量が少なく、B/Cの値が低い結果でしたので、今後の実施に当たっては、一層の経費節減に努めて下さいとの意見でありました。

それから、湛水防除事業槻木地区につきましては、五間堀川河川改修事業の想定氾濫区域内にこの事業の農地防災区域が含まれていることから、それぞれの事業効果がわかるように整備していただきたいとの要望もありましたので、五間堀川河川改修事業との調整に努め、効率的な整備の推進を図って下さいという意見にまとめました。

次に、2として今後同種事業を実施する際に留意・配慮してほしいということで意見が出されております。

河川事業につきましては、仙台空港臨空都市の整備と増田川、川内沢川、五間堀川の河川改修事業との関連を踏まえて、開発区域における治水対策、河川のほか道路、都市計画を含めた総合的な検討をお願いしたいことと、治水対策に当たっては、消防法に基づく事前の警告や洪水ハザードマップによる情報提供などソフト対策も積極的に取り入れてほしいとの要望がありました。

次に、砂防事業・港湾事業等ということで、海岸事業を審議している中で意見が出されたものであります。

海岸侵食は、砂防事業などによる流出土砂量の減少や、防波堤など海岸構造物による砂の流れの変化を要因とする場合があるものですから、事業採択に当たっては土砂収支を含めた環境アセスメントの充実を図って事業を進めて下さいということ

でありました。

最後の4枚目の道路事業につきましては、一般県道鳥屋崎小野田線の道路改良事業で、冬期間の歩行者安全確保のため歩道の除雪対策と歩行空間を確保しやすい道路構造を検討して下さい。また、道路事業全般にわたっての要望でしたが、費用対効果分析の際には、周辺道路状況を考慮して算出して下さいとの意見がありました。

次に、農業農村整備事業につきましては、特に広域農道整備事業の審議の際に出されましたが、道路と農道、河川、砂防と農地防災など類似効果を有すると思われる事業に関して国土交通省の評価手法を用いて分析して下さいとの要望が出されております。

最後に、3の今後の公共事業再評価の実施に関してであります。

(1)として、提出されました評価調書の中に事業制度上B/Cを求める必要がないことから、B/Cが記述されていない事業がありましたので、費用対効果算出手法が確立されていない事業にあっては、評価手法を検討し、費用対効果算定を試みて下さいとの意見でした。

また、(2)として、調書の中の「生態系、景観への影響」の項目につきましては、対象地区に応じ環境に配慮した工法を取り組まれている状況を丁寧に記述してほしいとの意見が出されております。

以上が出された意見の概要とそれらを取りまとめた答申案の内容であります。

これで説明を終わらせていただきます。

森杉部会長 以上が今回の半年以上にわたります審議内容を取りまとめたものです。もちろん案でありまして、いろいろと問題がある可能性はあります。ご意見を賜りたいと思っています。本日は、ご意見を賜った後、これを答申案とすることをご承認をいただきたいというのが本日のこの会議の趣旨です。

加藤委員 この案の3枚目になりますか、今後の事業の実施に関する意見の河川事業のところ、治水対策に当たっての事前警告について、消防法でよろしいでしょうか、水防法ではないでしょうか。

行政評価室長 これについては後で確認することといたします。

森杉部会長 ほかにどうぞ。

田中副部会長 細かいことなんですが、海岸侵食の関係の案件があって、「しんしょく」という字がさんずいとにんべんが混在していて、一般的には海岸の場合にはにんべんの方を使いますので、統一していただいた方がよろしいと思いました。資料の中の記述が混在していますので。資料2の4ページですね。私が気がついたのは4ページの5番目、「河川、港湾事業を行うに当たって」というのが左側に書いてありますけれども、その下の行にさんずいの浸食になっているんですね。両方使うこともあるんですけども、海岸の場合は統一しますので、文書に検索をかけていただいて統

ーしていただいた方がよいと思いました。

あともう一つ、案の方にあった3ページ目、今後の事業の実施に関する意見ということで、留意事項、配慮事項というのがありますが、今年度はもう審議が終わったのでよろしいのですが、今後の審議の中で、例えばこういう意見が出たことに対してこういう配慮をしましたというようなことをぜひフィードバックしていただくような対応をとって頂きたいと思うのです。我々もここで言いつ放しということではなくて、審議したあるいはかからなくても具体的に事業でこういうふうにして実際に配慮していますよなんていうことを報告していただければと、評価の反映状況が非常にわかりやすいのかなと思います。これは要望でございます。

砂防水資源課長 砂防水資源課ですが、2番目の今後の事業の実施に関する意見ということで、(2)海岸侵食に関しての記述ですが、併記されますといかにも砂防事業が事業採択に当たっての環境アセスをやらなければならないように受け取られます。砂防事業の審議の際にもこういう話がありませんでした。この記述は、たぶん港湾事業に起因しての意見だと思しますので、できれば港湾事業と書いていただきたいのですが。当然、流出土砂等の検証をすることはやぶさかではないのですが、それが砂防事業そのものが環境アセスの対象になるということになりますと、今までそういう事例がございません。海岸までの影響を勘案するというのはなかなか難しく、現象をとらえるというのは難しいことですので、想定土砂量程度のことはできますけれども、なかなかそれが海岸の侵食なり海岸構造物に影響するというまでの検証というのは砂防サイドからするとちょっと難しいのではないかと思います。できればこの(2)は港湾事業というふうに表題を限定していただければありがたいのですが。

森杉部会長 今の点、待ってください。その前に田中先生のご意見として、ここに出された意見に対して行政サイドでどうするかというレスポンスをお願いしたいのですが、これは毎年やっていると思いますので、事務局としてどのような形のことを考えていらっしゃるかということをご説明いただけませんか。

企画部長 では、まず基本的なお話で、あいさつの中でもお話ししましたように、やはり頂いたご意見等に対する対応は、基本的には可能な限り対応したいと、このように考えております。あと各論ありましたのは、それぞれお願いしたいと思います。

行政評価室長 これらにつきましては、評価結果の反映状況の説明書面を作成し、公表することにしております。

企画部長 ちょっと説明不足だったかと思えますけれども、対応した中身については先生方改めてご連絡というか、通知等をしたいなど、このように考えておりますので、ご了解いただければと思います。

森杉部会長 年明け後でしたか、どう対応したかというお話が毎年部会で説明されると思っております。

行政評価室長 2月の部会で再評価の対応状況について報告する予定にあります。

森杉部会長 そういうことですから、大体今までも対応していただいていると。無理というものも含めて、今のお話でもわかったように、ちょっと待ってくださいというようなこともあるかもしれませんが。

それでは、この件はよろしいでしょうか。

それでは、課長のご意見、いかがでしょうか。余り気にしていただかなくともいいのではないかと考えていますが、砂防も入れて典型的な砂が出てくる量を止める事業ですので、計算も難しいと思います。けれども、こうした結果、海岸侵食が起きる可能性があるという認識をいつも持っていただいて事業を進めていただくということでもよろしいかと私は思っておりますので消すことなく残しておきたいと思っています。

田中副部会長 土砂の移動が局所的なものでなくて流域も含めて全部絡んでくるということです。こういうことをずっとお話ししていたんですけども、特にこうやって見みると要は土砂生産して運ばれてきて海まで来るということで、確かに河川もかかわってくるのですね。

森杉部会長 そこだけ言うのはいかがかなと。そうしたらもう河川も入れますか。余り強調されると困るということならば、それはそれで配慮する必要がありますね。

田中副部会長 一般的な言い方でもいいのかなという気もするのですが、土砂移動にかかわる事業とか。

森杉部会長 いろいろ影響を与える可能性があるような事業全般ですよ、これは確かに。

砂防水資源課 長 先ほど申し上げたのは、決して影響を勘案しないということではないんですが、この文面の「事業採択に当たっては、土砂収支を含めた環境アセスメントの充実を図る」と記述がありますが、いまだかつて砂防事業について単独で土砂収支によって環境アセスをやった事例というのは私は覚えておりませんので、表題に上げられると困るということなんです。要するにアセスをしないと砂防事業がやれないというふうな受け取られると非常に困るということなんです。

森杉部会長 どうすればいいでしょうか。残しておきたいのですが、文章を変えることはやぶさかではありませんが。

砂防水資源課 長 砂防事業を消していただくと非常にありがたいんですが。

森杉部会長 砂防事業を消すわけにはいきませんので、「等」という格好で、河川とか砂防事業等という格好で入れたいと思っていますが、アセスメントとの連動が問題だということでしょうか。

砂防水資源課 長 アセスをやらないと事業が採択されないという条件だと困るということなんで、決して考えないということではないのですが。

森杉部会長 土砂収支を十分勘案して下さい、ということによろしいでしょうか。環境アセスメントという制度そのものにこだわっているつもりは全くありません。アセスメントそのものが行われているのかどうか全く知らないまま書いている文章です。そういう意味において誤解を与えるということとはご指摘のとおりだと思いますので、修正はやぶさかではないと思いますが、土砂収支を十分勘案していただきたい、という言い方でよろしいでしょうか。では、そうさせていただきます。砂防事業だけではなく、河川事業も入れましょう、土砂の収支に影響を与えそうなものです。道路もあるかもしれませんよね。それから環境アセスメントという言葉を取りましょう。これはアセスメントの中でやるべきかどうか、という言い方をしていたのですね。それは法に基づくアセスメントということではないのです。ご指摘、ありがとうございました。
ほかにどうぞ。

沼倉委員 2ページ目の2番目と3番目のこれは「条件を付して妥当」というのと「条件を付して事業休止」というその意見なんですけれども、両方とも条件を付した上で実施することというのがあるので、言葉の問題、表面だと結構違うように思うのですが、条件をクリアすれば実施するという意味では内容的に同じと思えるのです。多少表面的に違いますけれども、3番目の方も条件があれば実施するというのが結論で来ているので、ちょっと文言的にどうなのかなと、同じでもいいのかなと思いましたが、いかがでしょうか。

加藤委員 今回の沼倉委員の発言は、3番目のところ、事業休止となっておりますよね。ところが、その後の文章のところ、これを一たん休止するという部分が抜けているからですね。その後の「今後の事業については」となっているので、明確に一回そこで休止ということの説明して後ろに続けて記述されてはどうでしょうか。

沼倉委員 そうですね。この文章だと、何とか何とかで実施することというのが結論で来ているので「ああ、実施するのかな」というふうに。事業休止ということを書き記述するのであれば、最初に入れない方がよろしいのでは。

森杉部会長 「一たん事業は休止する」という文章を入れていただいて、「再開に当たってはこういうことをあわせて実施すること」と、というような文章にさせていただきますか。

加藤委員 その際、やっぱりそこは簡単にでも何のために休止するという理由を少し加えてもらう必要があるのではないかと。

森杉部会長 先ほどの文章でのご説明がありましたように、ここの平行する道路と調整して事

業を行うという合意があるので、それが行われるまでは休止する、というお話でしたよね。そのような文章をこの前につけて下さい。それでよろしいでしょうか。ほかに。

以上でこの答申案ですが、修正を含めましてご承認いただけますでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

森杉部会長 ありがとうございました。

それでは、ただいまいただきましたご意見を加えた内容で答申案を確定させていただきます。

文章につきましては、後ほどまた事務局と私との方で整理させていただいて、部会を代表して知事の方に私の方から答申させていただきます。

それでは、知事への答申は、11月2日に予定しております。それより前に事務局の方で答申案をまとめていただきまして、改めて事前に委員の方にもご送付をお願いいたします。よろしいでしょうか。ありがとうございました。

それでは、次の議題がありますが、準備があるそうですのでしばらく休憩いたします。10分間休憩いたします。

〔休 憩〕

森杉部会長 それでは、再開いたします。

今からは事後評価の試行ということです。

それでは、報告をお願いいたします。道路と街路の2事業です。国道113号の郡山バイパス事業について、事務局の方からご説明をお願いいたします。

道路建設課長 それでは、国道113号の概要ということで、今路線が延びておりますが、宮城県の中央部に東北縦貫自動車道、それから沿岸部に下から常磐自動車道、それから北の方に三陸縦貫自動車道、それをラダー型に結ぶ北からみやぎ県北高速幹線道路、これはこの前再評価していただきました。そういった地域高規格道路がございますし、仙台都市圏はぐるっと回るように仙台北部道路、仙台南部道路が環状で整備されてございます。それから、もう少し下がりますと山形側から東北横断自動車道が延びてきております。矢印がございますが、これは仙台空港を目指した宮城県横断自動車道というのが構想されております。これは地域高規格道路でございます。そのほかにさらに南部に赤い矢印が山形宮城を結ぶということでイメージしておりますが、これが国道113号のイメージでございます（資料：郡山-1）。

国道113号につきましては、起点が新潟から福島の前橋、途中山形県及び宮城県を通過いたします。県内につきましては4市町を通過してございます。七ヶ宿、白石、角田、丸森、県内延長は77.9kmということになってございます。この図でおわかりのように、この国道113号につきましては県南部を横断する広域幹線ということで位置づけられてございまして、今お話にありました山形側の日本海沿岸道、それから東北中央道というのが広域幹線道路として通っており、あるいは計画

されておりますが、これらと連結いたしますし、宮城県側では東北縦貫自動車道、それから将来の常磐自動車道とつながっていくということでございます。そういった高規格の道路をお互いに連絡する、広域幹線道路ということで位置づけられておりますし、宮城県の4市町にとっては県南部の主要都市を相互に連絡する幹線道路ということでその機能を果たしております。

この図面で右側が北になってございます(資料:郡山-2)。白石から途中角田、丸森を通りまして、新地、それから相馬に抜ける道路でございます。この赤で塗ったところが国道113号でございます。今回再評価にかかる場所は、ちょうど白石市のこの部分(郡山バイパス)でございます。これは平成14年に完成いたしましたけれども、これに関連する道路として丸森町では館矢間バイパスというのを計画して事業実施してございます。丸森橋という阿武隈川にかかる橋がありますが、非常に狭降であるということで、これを解消すべくバイパスを整備しつつあります。それから、先ほど常磐自動車道と連結させる機能を持ちますというお話をしましたが、国道113号はこう走るわけですが、将来できるであろう山元ICに向かいます。県道半田山下線というのを今整備しております。平成21年完成予定でございますが、このルートを通して一部県道を使って県道半田山下線を通していただくと常磐自動車道山元ICに連結するようになります。

このように、国道113号は非常に地域にとって重要な幹線道路であると、このように思っております。

白石市内のところを拡大したのがこの図面でございます(資料:郡山-3)。これが今回計画したルートでございます。都市計画決定されてございます。蔵本上郡山線ということで、この都市計画決定路線はもっと先の方まであって約3km以上都市計画決定されているのですが、今回道路改良事業として取り組むのは約1.7km、ちょうどこの赤の区間でございます。この区間は、現道が後で出てまいります。大きな特徴といたしまして、ここに東北本線が通っております。白石駅がここでございますが、ちょうどこれ(第1種角田街道踏切)が踏切、平面踏切になってございます。それから、齊川という川があるのですが、非常に狭い橋梁がかかっているというような状況でございました。

今、黄色で示したのが現道でございます。踏切が平面踏切でございますので、踏切が閉じると途端にこういった大渋滞が起きるというような状況でございます。

これが現道部分です。ちょうど踏切のところがございますが、ここを今回解消しました。ちょうど線路の下をくぐるような、アンダーで、この新しい道路がこうなりましたので、ここがこの写真のとおりでございます。これにつきましては現地をご視察いただきましたので、土地勘はおわかりのことと存じます。

広域的な幹線道路としての郡山バイパスの整備目的は、例えば高次救急医療施設に60分間で行ける範囲を少し大きくしようとか、圏域中心都市を結ぶ距離をもう少し30分圏域を大きくしようとか、いろんな整備目的がございます。それから、局部的に見た場合の事業目的といたしましては、幅員が狭小で線型が不良な現道、それから歩道もない、踏切は開かずの踏切、そして、狭い橋梁と、こういったものを解消して交通渋滞緩和を図りたいというのがこの整備目的でございます。

なお、先ほど踏切の写真がございましたが、普通は旧道を通りますと10分ぐらいかかります。これをアンダーパスしたことによって3分ぐらいに時間短縮になってございます。

これがバイパスの開通前後の交通実測でございます（資料：郡山 - 4）。バイパスの開通が平成14年8月でございました。測定日はその1ヵ月前の7月、それから開通後の平成15年1月にこのポイントで測定いたしました。この黒いのが平日交通量、赤いのが休日交通量、それから上下段ありますけれども、上段が開通前、下段が開通後でございます。

これを平均いたしますと、この紫がバイパス分、この白いのが旧道分でございますけれども、バイパス分の平均交通量といたしましては車種別合計でございますけれども、開通前は当然ゼロでございますが、開通後は6,681台でございました。それから、旧道はどうなったかと申しますと、開通前が5,155台が2,182台になっております。この5,155台が2,182台になった割合というのは、約6割減でございます。それから、貨物関係が、見てわかるように、7割くらい減っております。そういった状況になってございますし、ここに流れるであろうという想定した計画交通量が、後でお話ししますが約5,650台ほどになってございましたが、バイパスと旧道の平均交通量を合わせますと8,863台ですから、計画に対して1.6倍の交通量が実際は誘導されたということでございます。これについては後ほど詳しくお話し申し上げます。

改めまして、道路の整備効果ということで取りまとめてお話しさせていただきます（資料：郡山 - 5）。

まず、踏切除却による大幅な時間短縮でございます。先ほど10分ぐらいかかるものが3分ぐらいで行けるようになったというお話を申し上げましたけれども、実際踏切でどのくらい1日当たり時間を止められるかということで説明させていただきます。踏切の通過列車数が1日上り下り合わせて50本ずつでございますので、合計1日に100編成が行き交っておるわけです。下りに関しましては、駅が近いということもございまして、1回当たり3分止められます。上りににつきましては2分止められます。そういったことで、計算いたしますと、1日当たりこの平面踏切のために4時間10分の交通遮断が従来あったということでございます。これがアンダーパスすることにより解消されたということが大きな整備効果の一つでございます。

この図面は、平成9年から平成13年までの交通事故率、旧道で起こした年次ごとの件数と負傷者数を表してございます。一方、バイパスが出来ました平成15年の調査ですが、それぞれ事故は起きており、このような概数でございました。

この事故率を換算いたしますと、旧道では281件/億台・キロ、これが平成15年では先ほど見ていただいたように旧道ではゼロでございました。一方バイパスでは一部事故を起きておりました。平成15年度の測定値では177件/億台・キロでございます。しかしながら、281件から177件でございますので、数値上は6割ぐらいに減少しているという計算結果でした。

先ほど交通量のお話を申し上げましたが、開通前の交通量、開通後の交通量、それから当初計画した計画交通量から、平日交通でのバイパス、旧道、さらにB/Cがどうなったかということを見てもみます（資料：郡山 - 4）。

まず、大きく上げられるのが、旧道に関してでございます。開通前の5,155台が開通後には2,182台まで激減してございます。約4割ぐらい減っているというようなことで、周辺的环境に与える影響は非常に改善されたのではないかと、このように見ております。

また、計画交通量が5,651台を想定しておりました。その割合はバイパスに4,520台、旧道には1,131台流れるだろうと、このような計算値を算出したわけですが、バイパスで見えますと4,520台流れるだろうと想定いたしました計画交通量が、開通後には6,681台ということで、1.5倍多く流れたということで交通量が大きく伸びたということが言えるのではないかと考えております。

ちなみに、B/Cも1.5から2.1ということでございます。

まとめてみました。ここには記載していませんでしたが、1、2、3の前にゼロということで、計画交通量を大きく上回る交通がここに発生した。というのは、国道113号、この区間が非常に未改良で悪かったために多分別なルートを選定していたのだらうと思われまます。それが整備がなされたことによってここに転換されたということで、計画を大きく上回る交通量がここに発生したということでございます。

それから、ここにありますように（資料：郡山 - 5）、1番目、踏切除却による大幅な時間の短縮、4時間10分の短縮が図られましたということ。2番目には、事故率の大幅な減少ということでございます。3番目には、繰り返しになりますが、旧道沿線居住環境の大幅な改善。5,155台が2,182台になったということで、地元の人たちは大喜びでございます。

地元の方々のお声を聞きますと、旧道の交通量が減って、特に大型車が通らなくなって非常にいいと。そして、踏切にも車が溜まらなくなったということでございます。バイパスの開通で付近住宅環境が非常に良くなって静かになったというようなお話もありますし、道路の横断が楽になって路上で遊べるくらいまでになったというようなこと、路上で遊ぶことがいいことだとは思いませんが、そのくらい住環境にも貢献したということだと思えます。それから、通学路がバイパスの変更になったために、子供が歩道のない道路を通らなくていいわけなんです、そういった安心という反面、逆に子供が通らなくて寂しいというような意見も聞かれました。これが地元の声でありました。

事後評価につきましては、試行ということでございますので、このくらいの説明にさせていただきたいと思えます。

森杉部会長 ありがとうございました。

まず、ご質問をどうぞ。事後評価に関する試行ということで、このような説明でよろしいかどうか基本的にはそういうことですかね。

はい、どうぞ。

徳永委員 事後評価の試行以前に、基本的な計算の手法で教えていただきたいのですが、事前に旧道の方が15km/hの旅行速度を設定していますが、これは踏切で止まることも考えての15km/hでしょうか。また、開業後というか、新道の方は50km/hの設定ですが、これは比較的市街地内として50km/hはちょっと大きいのではないかという気がするのですが。

道路建設課長 単純にモデルどおり条件を当てはめたのが50km/hでございますか、時間につきましては踏切で遮断される時間というのは考慮してございません。15km/hで

走るとその距離で何分かということを経験いたしましたし、50km/hで走ればその距離だと何分かという単純に計算いたしましたので、踏切で止められる時間は考慮してございません。

森杉部会長 旧道を走るときに本当に15km/hで走っているのでしょうか。もう少し出しているのではないかと質問です。要するに、ある程度実態をうまく反映しているかどうか、というようなご質問だと私は受け取っているのですが。

道路建設課長 そのとおりだと思いますけれども、参考までにお手元にB/Cの具体的な出し方条件を設定している部分、費用便益算定条件入力一覧というのがあるかと思います。その前提条件の中の3)に原単位というのがございまして、原単位の中の走行原単位をいろいろ行ったものがあるのですが、条件といたしまして現道が一般道路で市街地の部分ということで行うと、15km/hということになります。

森杉部会長 そうしますと、マニュアルではなくて実際に皆様方のご経験に基づいて、止まっているのが何分だから止まる時間は止まる時間として計算して、スピードはスピードとして計算して、旧道を通る平均時間がどうであるかの形で、現実のデータに合うと思われるような数字で計算していただくのが良いのではないかと思います。別に今回は計算していただく必要はありませんが、実態をなるべく反映させて、そのような方向で計算をしていただくのがいいのではないかと思います。

道路建設課長 わかりました。ただ、結論から言いますと、それを考慮すると、踏切で実際に取られる時間まで考慮すると、便益はもっと上がるのではないかと考えるのではないかと思います。

森杉部会長 可能性はありますね。
それから、便益計算は今回はどうなさったのでしょうか。どこかよそから転換してきた交通量は、どこからというのは転換の想定が要りますよね。

道路建設課 先日のみやぎ県北高速幹線道路と同じように、通る台数があるものとないものと割り振ただけでございます。旧道を通るものと、バイパスを通るものととの総台数をその二つに割り振っております。

森杉部会長 全部旧道を通ると考えたわけですね。そうすると、その点では過少評価かもしれませんね。予測するときに、誘発の問題、厳密には広い意味の転換ですが、当該対象とする2路線から見ると誘発ですよね。こういうものの取り扱いはずっと整理しておく必要がありますね。

道路建設課長 それに関しましては、事後評価のやり方というのは従来のやり方とちょっと違うところがございます、具体的にはB/Cのところの実績というのをご覧いただけたらと思うのですが、計画というのは5,651台で平成14年度でどうなるだろうかと計算しているわけですが、今回事後評価でございまして、実績を見るということで、実績はもう既に測られているわけです。それが8,863台

というのはもう既にわかっておりますので、それで評価をしていくというのが手法でございます。したがって、ある程度それは反映されているのではないかと考えております。

森杉部会長 反映はいいのですが、課長がおっしゃったように、実際には旧道ではなくて、どこかよそから来ているだろうと。そうすると、どこかということの想定がどうしても要るのではありませんか。当面は今回はそれを想定しないで旧道から来ていると考えたというお話ですから、それは当然の処理かと思いますが、今後どこから来ているかということは重要な課題ですよ。

道路建設課長 例えば評価の手法で、走行時間の便益算定表というのが実績のB/Cのところにあります。8,547台が実際通りましたと。8,547台がバイパスを通ったかどうか、あるいは現道を通ったかどうかということで実は便益計算しているのです。

森杉部会長 要するにそれが問題だと言っているわけですよ。どこかよそのルートから来ているのですから、よそのルートを想定しなくてはいけないのではないのでしょうか。数字は変わらないかもしれないし、大きくなるかもしれない。しかし、ある種のインパクトを与えて意外と大きな混雑緩和現象を与えているかもしれないですよ。特に街路はそのような効果は結構ありますよね。

道路建設課長 その辺研究してみます。

森杉部会長 ほかにございませんか。

田中副部会長 B/Cについて、当初のものと平成15年のものを見て1.5と2.1ですね。1.5というのを見るのと2.1と見るのは印象が違います。そうすると、事後評価を行う前の事業評価をする段階でB/Cの値を見る時、このくらいの幅はあるんだよというふうに見るべきでしょうか。結局は、多分交通の台数の読みがこれだけバラツキがあって、この程度のバラツキがB/Cにも出てきてしまうと。だから、そういう事業の種類によってバラツキが出ないものもあるし出るものもあって、例えば(再評価の重点評価実施基準にあるとおり)イエローカードとかいろいろ上げますよね。あの時に出てくる数字だって、結構我々は事前に出てくるとあれをベースに見たりしますよね。その時に、事後評価で見た場合、こんなに違うということがもしある程度事業種毎に系統的な傾向があれば、イエローなりホワイトをあげる時にそういう状況を考慮して見なければいけないのかと感じたのですが。むしろ委員長にお聞きした方がいいのかもしれないですけども。

森杉部会長 このくらいの幅はよくあるでしょう、マイナスの方も含めて。

田中副部会長 あと、事業の種類によってもかなり違いますよね。

森杉部会長 それから、この時間価値も現在の一定の値を用いているので、この時間価値が1

割減ならば便益もまた1割減になります。不確定要素はありますが、この程度の幅はもう十分予測できているのではないのでしょうか。私はそう判断していますが、徳永先生、いかがでしょうか。

徳永委員 最初の質問の後の森杉先生のコメントの関連ということになるのですが、そういう意味でかなり交通量の流れが変わってくるのですよね。広域ネットワークの中で流れが変わってくるという代表的な事例になり得るのかなという感じがしますので、次のセンサデータまで見ないとわからないと思うのですが、その時に少しここだけではなくてそういう広域ネットワークに影響を与えたような改良事業があったところの周辺交通量がどのように変わっているかというあたりを少し丁寧に研究しておいていただけるといいのかなと思いますので、よろしくをお願いします。

特に、高速道路との絡みというのも出てくるような気がするのです。一般道の中での流れというのは余り動かないのかもしれませんが、高速道路を利用するかしないかというのがかなりこういうアクセス道路の整備で変わってくると思いますので、そこら辺を少し注意深く見ておいていただくとよろしいかと思っています。

それと、もう一つ、これは現地調査のときに少し指摘させていただいたんですが、道路表示の看板がしばらく古いまま出ていたような気がしたものですから、今回の現地調査のときに私途中で抜けてしまいましたので、そこまで確認していなかったんですが、そういう対応がしっかりされているかどうか。特に、最近カーナビとがありますので、カーナビも買った時のCDなりDVDをそのまま使っていると情報がどんどん古くなって逆に旧道に丁寧に案内されてしまうというようなことも起きますので、道路表示の方はしっかり即座に対応していただけるようお願いしたいと思います。

道路建設課長 確認させていただきます。

沼倉委員 表の見方の質問ですが、交通事故が大幅に減少して平成15年だと281台が177台に減っているのは、この実績の計算のところにはどういうふうに計算が入ってくるのか。前にいただいた表の様式6の一番最後のページのところだと思いますが、これには何か難しい数式が入っているのでしょうか。(「どこ」の声あり)一番最後のページです。調書をいただいた中の国道113号の一番最後のページの事故減少便益算定表のところですか。最初が計画で次が実績だと思いますが。これは現道のところは平成15年だとゼロという……。それで、減少費用でこれはゼロというのではなくて、全部ゼロになるのかと思ったらそうでもないのですよね。たまたま平成15年はゼロ件でも今後発生するという見込みなののでしょうか。(「0.09とかいう数値ですか」の声あり)そうです。

森杉部会長 これは恐らく計算式に乗っているのではないかな。

沼倉委員 実際には旧道では281件が0件、ただしバイパスの方では事故は発生しているという実績ですので、ここの表への反映の方法はどうなるのでしょうか。

森杉部会長 公式に基づいて計算しているのではないかと思うのですが。

道路建設課長　この便益で出す交通事故のものは、交差点が何カ所あるかでそこで決めて出てく便益なんです。先ほどパワーポイントで説明しましたのは、実際の交通が何台になって、そして何件発生したかということの実態の説明をしましたけれども、便益はこのように機械的に道路改良に伴って交差点が何カ所発生したかとか、旧道は交差点が何カ所あったかということで機械的に出てきた数値ですので、乖離があるというのは当然だと思います。

森杉部会長　この公式の方は過去のデータに基づいて、この状態が定常的に続くと考えているわけです。

沼倉委員　確かに今、実際に把握されている実績も1年度、単年度ですので、今後これがどうかというのは確かにあるんですけども。ですから、実績を出されるときも多少そういう要素は残るといふような理解でいくということでしょうかね。わかりました。

森杉部会長　この点も事故の減少も、時系列を調べていただいて、それでどの程度本当にこの事故が減っているのかというデータをとっておくといいと思いますが。

徳永委員　私も国道4号バイパスとか国直轄の道路の事故データをもっているいろいろ分析を行いました、はっきり言って余り明確な違いが出てこないというか、整備をすると事故形態がまるっきり変わるんですね。結果的には件数は余り変わらないということです。例えば今まで右直事故があったのが信号を右折矢印とかに変えて改良しましたよと。それは減るんだけど、逆に今度は追突が増えていたりとか、よくわからないのです。何が原因でそのようになっていっているのかもよくわからない、ということでなかなか難しいのです。

しかも道路の線型的な部分で事故が増える、減るとというのが非常に難しく、主には交差点の事故が圧倒的に多いので、そこでの信号制御を変えたとか、レーンの配分を変えたとか、そういうものの方がより大きな影響を与えているかなという、そういう印象はあります。だから、事故も死亡事故ということになると非常に件数が少ないですし、あと普通の事故だとその事故形態によって被害額というのも全然違ってきますので、個々の事例を細かく拾っていてもなかなか統計的にちゃんとした数字が出てくるようなものではないかなという感じがしています。

森杉部会長　要因分析は大変難しいのが現状です。交差点との連動で相関係数が0.5位であり、こういうことで表現するかという形のもので。だから、これはこのデータそのものもほとんどゼロを含む誤差の範囲内である可能性はありますし、プラスである可能性があります。徳永先生のおっしゃるとおり、特に旧道が非常に狭い道路で効果があるかどうかを調べてみて頂きたいです。

沼倉委員　B/Cの計算には入れられないかもしれませんが、やはり旧道で事故がそれだけ減ったという実績値は評価のときにはインフォメーションとしては出して、B/Cの計算は難しいとしても、あればさらに周りの人には非常にわかりやすいか

なと思います。

森杉部会長 では、いろんなご意見をいただきましたので、今回の場合は、適宜記録にとどめておくということですね。本件の事後評価の試行を終わります。

もう1件ございますので、よろしくをお願いします。

この次の道路は、皆さんよくお使いになる道路だと思います。

都市計画課長 公共事業の事後評価として試行いたしました都市計画道路相の釜館腰線道路改築事業の結果をご報告いたします。

なお、お手元の調書の概要及び図面等をスクリーンに映し出しますので、ご参考にしていただきたいと思います。

相の釜館腰線の位置につきましては、調書の3ページ目にあります位置図をご覧くださいと思います。同じ図をスクリーンに映しておりますけれども、国道4号バイパスの仙台空港を結ぶ道路が相の釜館腰線であります。現場調査の際にもご覧いただきましたし、仙台空港へ向かう道路ということで箇所につきましては想像していただけるかと思います。

箇所図をご覧くださいと思います。同じ図面をスクリーンに映しております。相の釜館腰線のうち、今回の事後評価の対象となっておりますのは、赤い色で示しております箇所、主要地方道塩釜亘理線の交差点付近を起点とし、仙台空港を終点としております。

調書1ページ目の上段をご覧くださいと思います。

事業の概要は、起点が岩沼市下野郷、終点が名取市下増田であります。延長2,470m、幅員が25mから28m、道路の規格は第4種第1級でC交通区分であります。

昭和60年度に都市計画決定しており、平成元年度から事業化し、用地買収を行っております。工事の着手は平成5年度から行っております。

調書4ページ目の平面図をご覧くださいと思います。同じ図をスクリーンに映しておりますが、事業箇所の平面図は画面のとおりでございます。

横断図をご覧くださいと思います。同じ図をスクリーンにも映しております。事業箇所の横断図は画面のとおりでありまして、歩道部の地下に埋設しておりますのが無電柱化のために設置した電線類が通る管路であります。

続きまして、付近の道路網についてご説明いたします。調書7ページ目の道路網図をご覧くださいと思います。同じ図をスクリーンにも映しております。付近の道路は、南北を連絡する道路としまして国道4号バイパス、仙台東部道路、主要地方道塩釜亘理線の3路線が通っており、仙台東部道路においては仙台空港ICが設置されています。東西を連絡する道路としまして、相の釜館腰線と南にあります岩沼海浜緑地線の2路線が通っております。

相の釜館腰線の利用状況としましては、仙台空港へのアクセス、または周辺工業団地へのアクセスがほとんどで、仙台空港、工業団地両者の利用割合はほぼ半々となっております。また、岩沼海浜緑地線は、岩沼市街地と押分地区を連絡する生活道路としての性格が非常に強い路線でありますので、こちらの道路を経由して仙台空港、工業団地へアクセスする車両はほとんどないものと思われます。

今回事業を行った箇所限定して道路網を考えますと、整備箇所は仙台空港、周

辺工業団地といった特定目的物へのアクセスのためにほとんどが利用されている状況であると考えられます。現在、道路事業としまして国道4号バイパスをオーバーパスいたします一般県道仙台館越線の整備が進められております。この道路が整備されますと、仙台市南西部と名取市西部を結ぶ箱塚中田線と相の釜館腰線が連絡されますので、国道4号バイパスの渋滞が緩和され、今まで以上に仙台空港へのアクセスが良好になるものと考えております。

調書1ページに戻りまして、上段の事業の目的、必要性をご覧いただきたいと思っております。

相の釜館腰線は、国道4号と仙台空港を結ぶ5.2kmの重要路線で、仙台空港の国際化に伴い、東北の玄関口としての性格も担う路線であります。そのようなニーズの中、国道4号バイパスと仙台空港までの間で未改築であった延長2.4kmを改築しましたのが今回の事業でございます。

今回の事業により、国道4号バイパス及び仙台東部道路と仙台空港とのアクセスが強化されるとともに、車線数が2車線から4車線に拡幅され、併せて道路植栽や無電柱化を実施したことによりまして、アクセス道路としての快適性の向上及び仙台空港の利用促進が図られるものと考えております。

調書5ページ目の下の写真をご覧いただきたいと思っております。同じ写真をスクリーンに映しておりますが、こちらが事業着手前の状況写真でございます。2車線の道路で、決して東北の空の玄関口にふさわしい道路とは言いがたい状況であります。上の写真、こちらが事業完了後の状況写真であります。4車線化され、快適に走行することができるようになりました。また、植栽、デザイン照明灯の設置、無電柱化の実施等により、都市景観にも配慮した道路となっております。

調書6ページ目の上の写真をご覧下さい。こちらが歩道部の近景写真になります。道路に電柱が立っていない状況がわかるかと思っております。ここで無電柱化について若干ご説明いたします。

無電柱化は、電線類を地下に埋設し、電柱をなくすことで景観を保全するというだけでなく、地震時の電柱の倒壊や電線類の切断、また倒壊した電柱が支障となつての通行不通等を防ぐために有効な方法であります。阪神・淡路大震災時も無電柱化していた箇所と従来の箇所とでは被害規模に差が出たとの調査結果も出ております。当路線を無電柱化したことによりまして、万が一の災害時の仙台空港までのアクセス道路は確保できるものと考えております。

下の写真が、仙台空港付近の状況写真であります。仙台空港の建物もデザインの凝ったすばらしい建物ですので、先ほどの事業前の道路の状況ではアンバランスだったかと思っております。

続きまして、事業の実施について検証いたします。再び戻りまして、調書1ページ目、下段部をご覧いただきたく思っております。

まず、事業の計画に関する項目です。

初めに、供用年度ですが、当初計画の平成7年度供用開始に対しまして、実績では平成14年度供用となっております。これは2ページ目の上段の事業の遅れの理由に記載のとおり、電線類の地中化計画に伴う事業調整、それから用地取得の交渉に時間を要したことが原因となっております。

事業費ですが、当初計画の50億円に対しまして、実績では69億2,000万円となっております。これも先ほど申しました無電柱化に伴う事業費の増額となつ

ております。

続きまして、事業の直接効果として数値で確認できる項目であります。

まず、交通量は、平成2年のセンサス調査の交通量7,933台から推測しております。平成14年度計画交通量の1万7,651台に対しまして、実績交通量が1万8,002台となっております。若干ではありますが、計画交通量を上回る交通量が発生しております。

次に、旅行速度ですが、供用前の44.5km/hに対しまして、供用後は52.5km/hとなっております。交通容量の増加に伴い、旅行速度も向上しております。

次に、交通事故数ですが、供用前の億台・キロ当たり105件に対しまして、供用後は億台・キロ当たり114件となっております。これは数値が増加した形になっておりますけれども、単純な事故件数の比較でいいますと37件の事故に対しまして41件の事故となりますので、年度間における事故件数の相違程度の範囲ではないかと考えております。

次に、費用対効果ですけれども、当初計画の15.4に対しまして、実績で13.9となっております。これは事業費が増額したことが影響し減少したものと考えられます。また、交通量が計画より増えておりますので、数値の減少幅は思ったより小さく済んだのではないかと考えております。

続きまして、事業の間接効果として数値で確認できる項目であります。調書2ページ目、上段をご覧くださいと思います。

まずは、仙台空港の利用者数であります。事業着手前の平成元年度の130万人に対しまして、供用後の平成15年度では2.46倍の320万人となっております。また、仙台空港の貨物取扱量は、供用前の平成6年度の21万3,000tに対しまして供用後の平成15年度では1.3倍の27万6,000tとなっております。そのほか周辺工業団地の立地工場数も増加しております。平成8年度には224件だった立地数が平成16年度では243件と1.1倍となっております。

次に、数値として確認できない事業効果に関する項目であります。

先ほども申し述べましたが、無電柱化の効果があげられるかと思えます。都市景観の修景のみではなく、災害時の緊急輸送路の確保の観点からも非常に意味のあることだと考えております。また、デザイン照明灯、植樹帯を設置したことにより、東北の玄関口にふさわしい都市景観を創出しております。先ほど空港付近の写真をご覧いただきましたが、空港、道路が一体となって良好な都市景観をつくり出していると考えております。

続きまして、環境に関する検証であります。中段をご覧くださいと思います。

環境に関しましては、当事業がもともとあった現道を拡幅した工事であったことや、それから周辺地域が事業着手当時から工場群であったことなどから、極端に環境へ悪影響を与えたことはないと考えております。

続きまして、下の段の社会経済情勢等の変化に関する検証であります。

仙台地方陸上交通審議会が国へ対し昭和58年度に答申していましたが仙台空港までの鉄道整備が平成12年度に事業化され、平成18年度の開業を目指し整備中があります。これによりまして、仙台空港の需要はますます増加が見込まれております。また、仙台空港の需要増に伴いまして、空港周辺の工業団地の立地条件も良好となっており、相乗効果でますます魅力的な臨空地域を形成していくのではないかと考えております。したがって、仙台空港の需要増の好影響を受け、当路線の

需要も増えていくものと思われまます。

続きまして、施設の維持管理に関する状況であります。

当路線を管理します仙台土木事務所に確認しましたところ、植樹帯における除草、剪定の要望は寄せられてはいるものの、道路計画や施工不備等の要望苦情は寄せられてはいないとのことでありまます。また、当地区には県が推進しておりますアドプト制度としまして、スマイルロード・サポーターが結成されており、道路環境保全のための除草、清掃活動などを地元住民の方々をお願いをしております。道路施設の管理としましては、民と官が一体となり非常に良好な管理状況にあるのではないかとと思われまます。

続きまして、道路利用者の意見等につきましては、道路利用者の声を聞いておりました、その代表的なものを紹介をいたします。

「2車線になり、道路が走りやすくなった」、「以前は道路が暗かったが、照明がついて夜間の運転も楽になった」、「前は他県のお客さんを迎えに行くときに少しみすばらしい感じがしたが、今は立派になった」などの意見をいただいております、おおむね好評を得ていると考えております。

今後の事後評価の必要性及び改善措置の必要性以下については、特にはございません。

以上で調書の説明を終わります。

最後になりますが、事後評価としての総括を述べさせていただきます。

一番に問題視しなければならないのが、施工期間が大幅に長くなってしまったということでありまます。施工期間延長の原因は、大半が用地取得の困難さということになりまます、当事業は用地担当職員の粘り強い交渉のおかげで全用地を任意交渉で取得することができました。しかし、これが正しかったのか、あるいはある一定期間が経ったら土地収用を行うべきだったのかという判断は残りまますけれども、今後議論すべき課題であると思われまます。

また、当初計画と実績とを比較する場合、当事業のように事業着手が平成元年度とバブル期で公共事業を盛んに行っていたころは完成後に事業効果について評価を行うという考えはありませんでしたので、いかにせん比較するデータが少な過ぎることがあげられます。先ほど説明いたしました交通事故のデータ等は過去5カ年分しか保存されていませんので、事前にデータを把握しておきませんとは比較できません。

事後評価の試行としましては、以上でございます。よろしくをお願いをいたします。

森杉部会長 ありがとうございました。

それでは、ご意見、感想も含めまして、あるいはこれは試行ですから、今後こういう説明は余りなくてもよろしいですが、こういう事項は調べて欲しいとかの意見を下さい。お願いします。

徳永委員 まず、交通量に関してですが、これまで見てきた多くの事業は大体全県一本で拡大していたわけなんです、この事業に関しては2倍以上の予測を立てているわけです。これがどういう形でそういう予測をされたのかと。結果的にそれが非常によく合っているということで、非常にうまい予測を行ったのかなということですが、まずその点を確認したいのですが。

都市計画課長 センサス調査の伸び率を充てて算出した台数であります。

徳永委員 通常、全県で1.1とかそれぐらいの伸び率を掛けていますよね、今までの事業に関しては。センサスの全県の伸びだとそんなものしか伸ばせないはずなんですが、ここは2.5倍ぐらい交通量は伸びているわけですね。

森杉部会長 これは何年のデータに対する何年の伸び率を適用しているのですか。

都市計画課長 元年のデータです。

森杉部会長 元年の前の伸び率というのは。元年における5年間とか3年とか。技術的な問題ですからお答え頂けませんでしょうか。

都市計画課長 平成元年度に事業を始めておりますが、今回出しております計画交通量の1万7,651台という交通量は、事業実施時の計画交通量ではございませんで、平成2年度にセンサスで7,900台という交通量を算出しております。1年間事業開始後のセンサスのデータになるんですけども、事業の再評価等をする際にB/Cを算出する必要があるということで、平成2年のセンサスデータから持ってきた交通量の伸びが平成14年時1万7,651台という形になっております。

徳永委員 その伸び率というのはどこから出している伸び率ですか。

森杉部会長 この当該路線でしょう。もう既に道路があるわけですから、ここでの交通量そのものの伸び率を使っているということでしょう、多分。

徳永委員 平成2年の前の調査等の伸び率ですか。昭和62年だから。

都市計画課長 何の伸び率を掛けたかということまではちょっと今即答できませんが、交通量の計画そのものに平成2年の7,000台をベースに平成14年で1万7,000という数字を出しているというデータから持ってきておまして、伸び率を何から持ってきてどうこうで1万7,000になっているということまではちょっと把握していないんですけども。

徳永委員 これは結構重要でして、ほかの事業が、今やっている事業評価の方はすべて全県一本の伸び率でやっているんですよ。それに対してここだけは特別そういう個別のこの道路だけの伸び率を使っていると。そうすると、こっちの方が非常によく合うじゃないかということになると、全県一律の伸び率で議論するのはよくないということになりかねないわけです。ですから、そこら辺ちゃんと少し整理していただいて、なぜここはこういうやり方でよかったのかということを少し説明していただきたいと思いますが。

森杉部会長 立地条件がかなり特殊ですので、全県一律という数字はどう見ても使えませんよね。それがうまくいったんですね。同じことがほかのところでもいけるのではないかと、ということですが、ご検討下さい。

都市計画課長 これについては検討します。

森杉部会長 ほかにどうぞ。

私の方から、景観ですが、看板も規制しませんか。間違いなくきれいになりますよ。しかもモデル地区になりますよ。難しいかと思いますが。

都市計画課長 当課でも屋外広告物の所管しておりますし、また景観の方も所管しておりますので、確かに言われるとおりきれいなところですから、ひとつ研究してみたいと思います。

森杉部会長 定禅寺通などが全国的に人気があるのは、一定程度の木があることが大きな理由だと思います。この道路周辺は駐車場屋さんと工場ですから、ある程度協力してくれると期待して頂けるのではないかと期待しているのですが。

都市計画課長 反論するわけではありませんけれども、そういった例えば国道4号バイパス、あれはちょっと一番ゆるいところなんですけれども、ああいう看板が立っている、一律に今まで立っていたものをだめだからということだけでただ規制をかけるというのは、またなかなか難しいところもありますけれども、こういう所ですから、今後多少時間をかけて理解を求めながら検討していきたいなというふうには我々も思っています。

森杉部会長 これは十分効果もありますしね。ほかはよろしいでしょうか。

徳永委員 例えば6ページの歩道部の写真を見ると、かなりブロック舗装のきれいなものを、しかも凝ったデザインのものを入れているようですが、実際余りこを人が歩いているところを見たことがないのです。そういう点を踏まえて、この舗装について自己評価としてはどうでしょうか。

都市計画課長 一部反論しますと、ここは工場群もあるということで、その人たちも使っているということで歩道も必要です。ただ、徳永先生が言われるのは、ここまでの舗装は必要だったのかと思われませんが、これも景観の一つということでご理解願います。歩道の事後評価ということはちょっと難しくてどう言っているのかわかりませんが、我々としては景観の一つとして良いことかなと思っています。

都市計画課長 今、徳永先生がおっしゃられたのは、昨年、一昨年と街路事業の歩道については必ずしもブロックでなくていいのではないのかという、多分そう言われた内容の流れの中のお話だと思いました。これについては当課でも昨年も再評価の中でもお話ししましたが、今本当にブロックでなくてもいいのではないかとということで、昨年度審議していただきました箱塚中田等におきましては、黒舗装でやるべきところは

黒舗装でやろうということで、地元の方とお話をしながらここはどのような舗装がいいのかということも含めて議論しておりますので、今後もそういった形で進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

森杉部会長 微妙な言い方ですが、そのようなことですね。

沼倉委員 ほかの事業に対する質問になるかもしれませんが、仙台空港のアクセス鉄道で車利用者から鉄道利用者への振り替えというのは想定されて、全体的にこの地域で仙台空港自体の利用者は多くなると思うのですが、逆に車での利用が少なくなる可能性というのは考えられているのですか。

土木総務課 本日、空港関係の鉄軌道の方の担当課が来ておりませんので、ここではご回答がちょっと難しいと思います。

森杉部会長 せっかく造る鉄道ですからなるべく鉄道を使ってほしいですね。トータルが増えていくから、全体としてこの道路の交通量は減らないかもしれませんね。鉄道をなるべく利用していただくというのが望ましいですね。もっとも、バスも結構利用されると思います。だから、様々な交通手段が競合するような状況になるのだらうと思いますね。

ほかにはよろしいでしょうか。

それでは、この事後評価としての試行をこれで終わります。

事務局の方、どうもありがとうございました。

いただいたご意見等を事務局の方で整理しまして、事後評価としてはどういう項目をどんな形で調書に載せて説明をすべきか試行をさせていただいているということです。事務局としてはこれを取りまとめていただけるという状況です。この試行は終わりたいと思います。ご意見ございませんか。よろしいでしょうか。

それでは、以上をもちまして本日の部会審議は終わりいたします。事務局の方にマイクをお返ししますので、よろしくお願いいたします。

行政評価室長 それでは、事務局の方から説明させていただきます。

ただいまご承認いただきました答申案につきましては、修正箇所を最終的に部会長と事務局と調整させていただいた上で、11月2日に森杉部会長から知事へ答申をしていただく予定になっております。また、答申につきましては、事前に委員にお送りいたしますので、内容をご確認下さい。お手数をおかけいたしますが、よろしくお願いいたします。

司 会 長期間にわたりましてご審議いただきましてありがとうございました。

以上をもちまして平成16年度の公共事業評価部会を終了いたしたいと思いません。

(終 了)

宮城県行政評価委員会公共事業評価部会

議事録署名人 徳 永 幸 之 印

議事録署名人 沼 倉 雅 枝 印