

平成17年度第2回

宮城県行政評価委員会公共事業評価部会

日時：平成17年7月15日（木曜日）

午後1時30分から午後5時まで

場所：宮城県行政庁舎4階 特別会議室

平成17年度第2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17年7月15日（金） 午後1時30分から午後5時まで
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 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、ただいまから平成17年度第2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。

今日は、森杉部会長を初め、ただいま8名の委員に出席をいただいております。

行政評価委員会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いたします。

なお、岡田委員、加藤委員につきましては、本日、所用のため欠席なされております。

それでは会議に入りますけれども、念のためにマイクの使用方法を説明いたします。

発言なさる際には、右下のマイクスイッチをオンにさせていただいて、マイクの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っております。

議事録用にマイクをオンラインで録音しておりますので、終わりましたら、オフにしてください。オンのままにしていると、ハウリングが起きますので、ひとつよろしくお願ひしたいと思っております。

それでは、これより会議に入ります。

森杉部会長、よろしくお願ひいたします。

森杉部会長 それでは、3時間の予定の会議に入ります。

議事録署名委員をご指名申し上げます。

今回は、高橋委員と徳永委員にお願いしたいと思っております。

いつものように会議は公開です。

傍聴に際しましては、「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。

議事次第のとおりを始めます。最初は「県民意見の提出状況について」事務局からご報告をお願いいたします。

行政評価室長 それでは、県民意見聴取の結果について、ご報告いたします。

お手元にお配りしております資料1、「県民意見聴取の結果について」をごらん願ひます。

第1回の部会でもご説明いたしましたが、評価への県民参加を実現するため、条例及び規則で県民意見聴取を規定しております。

今回の対象事業につきましては、知事からの部会に対する諮問後に県民意見聴取を6月13日から7月13日までの期間行いました。

実施方法は、評価調書など関係書類をインターネットなどの県のホームページに

掲載するとともに、県政情報センター及び県政情報コーナーで縦覧に供する方法で県民からの意見募集を実施いたしました。

これを周知する方法といたしまして、当行政評価室のホームページにおいて周知を行うとともに、6月19日付新聞「県からのお知らせ」による広報、さらに13の関係市町に広報チラシ配布や市町村広報誌への掲載等を依頼いたしました。

結果といたしましては、県民から寄せられた意見はございませんでした。

以上で説明を終わります。

森杉部会長 なしということですので、次第3の議事に入ります。

前回に引き続いて、再評価対象事業の個別審査でありまして、議事次第にありますように8事業の審議を行います。比較的問題がないよう部会意見の結論をつけてもよいと思われる案件は、きょうの段階で継続という形での審査結果の決定を行いたいと思います。質問等ある場合には、もちろん次回検討することにします。

本日の審議は、1件当たり10分以内の説明をいただきまして、その後10分間の質疑を行いたいと思います。

事務局の方から提案がありまして、国道113号は1件単独で審議を行うことといたしまして、あと2、3と4、5は、それぞれまとめてご報告いただいて審議を行いたいと思っております。

それでは、道路課長から、国道113号についてのご説明をお願いいたします。

道路課長 道路課長の伊藤でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

それでは、初めに、国道113号館矢間道路改良事業につきましてご説明を申し上げます。審議資料の流れに沿ってパワーポイントにまとめてございます。これに沿って説明をさせていただきたいと思っております。

では、次をお願いします。

この事業は、伊具郡丸森町館矢間地内におきまして、国道113号という路線のバイパス整備でございます。施工延長が2,836mでございます。全体事業費で約100億円、平成16年度末の事業の全体の進捗率は42.7%となっております。

今、映し出されておりますのが、この国道113号館矢間バイパスの位置でございます。

国道113号は、起点が新潟市で、宮城県の七ヶ宿町、白石市、そして丸森町を経まして、終点は福島県の相馬市に至る、総延長で238.5kmほどの幹線道路となっております。また、現在整備が進められております、高速道路の常磐自動車道の工事の場所も示してございますが、これが完成しますと、さらに交通量の増加が見込まれる路線でもございます。この赤丸が今回の箇所となっております。

次をお願いします。

この画面は、現在の国道113号、白い線で表してございます。それと、これが丸森の市街地です。ちょうど真ん中に阿武隈川が走っておりまして、この阿武隈川に分断されるように右、左、これが丸森の市街地を形成している地区でございます。こういったところで、この丸森橋が市街地を結ぶ唯一の橋となっております。日常生活に欠くことのできない橋ということになっております。画面左下は、丸森橋を映しております。この橋は、昭和4年に架けられてございまして、既に76年

が経過しておりまして老朽化、そして耐震性も非常に劣っております。さらには、大型車のすれ違いが非常に困難な状況という橋梁でございます。

これは、市街地の状況でございます。朝夕は慢性的な渋滞が発生しておりますし、学童の通学にも非常に危険な状況となっております。さらには、大型車も多く走っております。騒音、振動などが激しく発生しております。さらに、今、トラックが映っている画面でございます。これは市街地内の交差点でございますが、ここが非常に大きなクラックとなっております。通行の障害にもなっている状況でございます。

最初に映し出されました全体の写真でございますが、画面中央に赤の点線で箱矢間バイパスのルートを示しております。このルートは、現在の橋の下流側に位置しておりまして、市街地を避けたルートとなっております。市街地からの通過交通の排除により、市街地の生活環境の改善あるいは交通混雑の解消とともに耐震性のすぐれた新たな橋を設置するという事で、防災対策の強化も期待されるところでございます。

次をお願いします。

この画面は、ルートの比較検討の説明画面でございます。Aルート、黄色でございます。これは、現在の橋を架け替えまして、前後の道路を拡幅する案でございます。この案は、市街地内の拡幅を伴いまして家屋移転が多数生じまして地域への影響が大きいと。そのほかに市街地内の通過交通を排除できなくなりまして、生活環境の改善は果たせないルートだろうと思っております。

Bルート、これは緑色でございます。これにつきましては、北側の現道と市街地の拡幅を行おうとする案でございます。経済性にも劣ります。市街地内の通過交通も排除できないということになっております。

さらに、赤で示しましたCルートでございます。これは、市街地を避けましてバイパスとするルートでございます。既に都市計画でも位置づけされた都市計画道路にもなっておりますが、これに合わせたものでございます。橋長は最も長くなりますが、全体的な経済性にはすぐれてございまして、市街地環境の改善や沿道開発も期待できるルートとなっております。

以上の結果から、現在計画されておりますルートはCルートを採用してまいります。

なお、コスト縮減についてもここで多少触れさせていただきます。完成後の維持管理費を軽減するという視点から、この橋梁につきましては、耐候性鋼材を採用しておりまして、これで約4億6,000万円ほどの縮減が図られます。さらに、道路部分の改良の材料でございますが、砕石あるいはアスファルトを使うわけでございますが、これをリサイクル材(再生材)を利用しまして約1,000万円ほどの縮減を見込んでございます。今後は、早期完成に向けて逐次整備を促進したいと思っております。

次でございます。

この画面は、現況交通の交通流を示しております。ちょうど左側、縦に引かれておりますのが現在の丸森橋をイメージしております。現在の交通量は、12時間交通量で8,017台となっております。そして、それぞれ「至白石」という表示がございますが、その上には現況で8,088台、これも12時間交通量でございます。さらに福島側、「至福島」となっている画面の上側ですが、1,487台

とか、あるいは画面下の右、福島に至る方として5,673台、「至梁川」ということになってございまして、現在は8,017台の交通量を有しているということでございます。

次をお願いします。

現在の道路の方向別の交通量の状況を示してございまして、1日当たりの交通量、これにつきましては、白石・相馬方向が約6,000台、白石・霊山方向が約2,900台となってございまして、この丸森橋を通過する方向別で見ますと、白石・相馬方向、そして白石・霊山方向、これに交通の流れが特化しているという状況でございます。

次をお願いします。

これが、バイパスができることによりまして白石から相馬方向の時間短縮が7.5分、白石から霊山方向の時間短縮が2.5分と見込まれまして、その交通がバイパスに転換するという事で、市街地交通量は約10分の1になると予想されてございます。

これらの数字の結果等から、このバイパス整備の事業効果についてでございますが、総事業費約100億円に対しまして、総便益247億円と推計されております。B/C、費用対効果でございますが、これが2.5と算定しております。

次をお願いします。これからは、事業の進捗状況についてご説明を申し上げます。

今、画面にありますのが断面図でございます。現在の進捗状況は、用地補償で98.6%、工事が26.5%で、全体で約43%となっております。示されております道路の断面についてですが、これは2車線で、両側に3.5mの歩道を設けるということで計画をしております。

次をお願いします。

ただいまの工事の進捗状況をバーチャートで表しております。ここの河川は阿武隈川でございますが、国土交通省との河川協議に時間を要しております。そういった原因あるいは一部用地の難航というものがございまして、工事への着手が2年ほど遅れて着手してございます。しかし、完成予定につきましては、当初計画どおり平成23年度を完了目標として取り組んでいるところでございます。

最後になりますが、対応方針といたしましては、事業継続とさせていただきます。

以上で、国道113号館矢間道路改良事業についての説明を終わらせていただきます。

森杉部会長 ありがとうございました。

では、ご審議をお願いいたします。

徳永委員 この新しい橋自体あるいはバイパスのルート自体にはそう大きな問題はないかと考えているんですが、旧橋の使われ方がどうなるのか。今現在かなり老朽化しているという中で、この部分が町道になって町で架け替えということになるのか。

それと関連するんですが、そのときに生活道路としての機能、特に歩道とかのことを考えると、この新しいバイパスというのは本当に通過交通のみで、生活交通は余りのらないのかなという印象もあるんですが、バイパスでの歩道の必要性等も関連して少しご説明いただきたいのですが。

道路課長　　まず1点目は現道の取り扱いということでございます。これにつきましては、先ほど一番最初にご説明を申し上げましたが、丸森町は阿武隈川で市街地が二つに分断されております。そして、現在の橋の前後に集落、市街地が形成されているということでございまして、ただいまお話のございました今の旧橋につきましては、当面は交通の転換を図りながら残していかざるを得ないだろうと考えております。

さらに将来の計画、ここに映し出されておりますが、ちょうど現在の橋がここでございます。そして、都市計画決定されているBルートもございます。さらに、私ども、先ほど説明申し上げましたのがCルートで、これも都市計画決定されております。このように、まちづくりのための道路整備の将来計画につきましては、一応そういう配分をされてございまして、将来、先ほどお話しした真ん中のルート、これらをまちづくりと関連して整備するという段階を見きわめながら、現橋についての取り扱いを定めていく必要があるだろうと考えております。

徳永委員　　都市計画だと、いわゆるBルートのところに新しい橋をかける計画なんですか。

道路課長　　そうです。これが現橋で、これが都市計画決定された都市計画道路になっておりまして、今、カーソルで指していますが、あれが都市計画決定で阿武隈川を渡河する新たな橋梁が将来発生するものということでございます。この辺、まちづくりとあわせて取り組んでいく必要があると思っております。今度は最後に、それらとあわせて、ただいまご指摘の現橋の取り扱いもきちんとした整理がされるものと考えております。

徳永委員　　それと南側の都市計画道路、右岸側ということになるんですか、それは現道ではなくてもっと川沿いに新しい道ができるということですか。

道路課長　　はい。川と現道のちょうど中間ぐらいに今、線引きされてございます。

徳永委員　　先ほど「生活道路」と言ったんですが、舟下りの船着場でもあるので、観光の大型バスの需要などもあると思われて、Cルートになってしまうと、バイパスができて果たしてバスがそちらを通ってくれるかなと、そういうこともあります。ただ、町としても、整備がそんなにハイペースでできるわけではないと思います。要するに、かなり老朽化した橋を長期にわたって大型バスとかが通行することになるのではないかという点です。

道路課長　　ご心配のとおりでございまして、先ほどお話ししたように、前後、上下流に、この丸森橋以外にほとんど橋がないわけでございます。そして、この丸森橋は昭和4年にかけて非常に老朽化していると。何かあると、ここの二つが完全に遮断されてしまうということがございまして、やはり新たなものとして今、Cルートで考えておりますが、こういったものを当然きっちりと、リダンダンシーも確保しながら造っておく必要があるだろうというのが1点でございます。

もう一つは、先ほど観光という点でのご指摘がございましたが、まさに丸森町も観光振興を非常に盛んにやっております。舟下りの駅も現在の丸森橋のすぐ近く

にございます。そういう意味では、そういう観光のルートとしての使い方も当然入ってくるだろうと思います。

いずれにしましても、先ほど画面で交通混雑状況をご覧いただきましたが、市街地内狭いところに、いろいろな大型のトラックとかそういったものが混入しているというのは事実でございまして、やはりそれらについて、今回のバイパスルートによって相当市街地を外れたところで交通が分散できるという非常に大きなメリットも生まれるのではないかと、私どもは期待してございます。

長田委員 今、議論になっているのはCルートですよ。Bルートも予定しているんですよ。そうすると、将来的には、丸森橋とBルートの橋とCルートの橋と、阿武隈川のここに三つ橋ができると理解してよろしいですか。

道路課長 一応今の計画上は二つでございます。今のBルート、Cルートで、丸森橋の現橋には、都市計画といいますか、いわゆるまちづくり上の道路の位置づけはなされてございません。

長田委員 位置づけはともかくとして、現実には3本の橋ができるんですか。3本になるんですかと聞いているんです。

道路課長 いずれこのところに、将来計画としてはまず新たに2本ができるということになります。先ほど申し上げましたが、古い橋、これは多分いつまでもつかというのは非常に心配でございます。そのときに、そのいわゆる撤去も考えながら、このBルートの橋のかけかえに入っていかなざるを得ないと、そういうことではございませぬ。

長田委員 BルートとCルートの橋というのは、Bルートの方が先にできるんですか。

道路課長 いえ、Cルートです。Bルートは今は整備計画を持ってございません。

長田委員 Bルートを早くした方が早いんじゃないかなという気がしないでもないんですが。

もう一つ、ちょっと教えていただきたいのは、リサイクル材を利用してコストの削減を図っているというお話でした。これは大変結構なんです。リサイクル材にも、どこかで使ったものをそのまま持ってくる場合と、今、超高温でごみを燃焼させて石にしている人もいたりするんですが、どういうところからどういうものを使うのか。また、もっと上の部分までリサイクル材を使ってコスト削減ということはできないんでしょうか。

道路課長 わかりました。まず、こここのところで先ほど説明申し上げましたのは、碎石、アスファルトとなつてございました。道路を造るときに、下の方は、私どもは「路床工」と言いますが、土で盛ります。その上に碎石、これは砂利なんです。それを敷いて、その上にアスファルト、黒い舗装をしていくということになります。土の上に盛る碎石につきましては、現在は、コンクリートなどを壊しましたものを一応

粉碎して新たに骨材として再生材ができて上がるわけです。こういったものを使うということが一つ。

それから、アスファルトにつきましては、現在敷かれているアスファルトの取り壊しなども、管理上、取り壊す機会が非常に多うございます。そういったものが再生アスファルトでございますが、そういうものを使っていきたいと考えてございます。

田中副部会長　　ここの橋は私自身も何度か利用していて、やはり必要性は体感しています。洪水があると、通行止めになるのですね。かなり老朽化しているというお話が先ほどあったのですが、結局、そうなると、橋を渡るために角田の方まで迂回していますので。

先ほど来、都市計画との関連のお話が出ております。このあたりは過疎化しており、若年の方がどんどん出ていってしまうということがあって、町の中も活気がないようなことになっています。こういった形で橋を架けるといことで、もちろん、通過交通を流すという趣旨はわかるんですけども、ぜひとも町の活性化とかそういうものとうまく結びついた形にしてほしいという点が、一つの強い願いと思っています。以上です。

森杉部会長　　では、これは継続ということによろしいですね。今のお話は、基本的には、都市計画についてアフターケア、特に古い橋のアフターケア、それとBルートのアフターケアをお願いしたいという条件つきで、当部会では継続ということをお認めたいと思いますが、いかがでしょうか。

徳永委員　　基本的には継続ということで結構なんですけど、やはり心配なのは、ここの道路に限らずなんですけど、バイパスをつくったときに旧道がどうなるのか、それがきちんと町道に移管できるのかどうかというあたりですよ。結局、新しいBルートができるまで、県として旧橋も維持・補修し続けるということになる可能性が高いので、その費用負担をどうするのか。これはなかなか難しい問題だと思うんですけど、町道として移管できるのかどうかという点ですね。

森杉部会長　　移管はできなくてよろしいのですよ。「維持管理をお願いします」と附帯意見を付けておけばよろしいのでは。国道のまま残す可能性もないわけではないでしょうか。

徳永委員　　そうですね。ですから、その点での意思決定ですよ。

森杉部会長　　旧橋は必要ですよ。撤去するわけにいかないでしょうから。

道路課長　　ただいまのご心配、実は県としても、市町村そのものが果たしてこういったものを全部管理できるかと、そこが非常に不安でございます。私どもも、その辺について十分配慮しながら、県の関わりというものも視野に入れて対応していきたいと考えております。

森杉部会長 アフターケアをよろしくお願ひしますということによろしいですね。そういう条件をつけ加えてお願ひして、「継続」ということにしてよろしいでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

森杉部会長 ありがとうございます。
それでは、次をご説明願ひします。

道路課長 それでは、2カ件一緒にご説明申し上げます。まず初めに、「一般県道中新田三本木線 下新田道路改良事業」につきましてご説明を申し上げます。

一般県道中新田三本木線につきましては、画面左側に国道457号が走ってございまして、右側には国道4号が走ってございまして、この国道同士を結ぶ県道でございまして、ご審議いただきます事業箇所は、画面で赤く着色されている箇所でございます。加美郡加美町下新田地内ということになってございます。

次をお願ひします。

事業内容でございますが、施工延長は1,740mとなっております。赤の実線で描かれておりますが、これが現在進めている事業ルートでございます。

なお、そこに青色で現道を示してございまして、このルート選定につきましては、後ほどご説明申し上げます。

計画幅員は、12.5mとなっております。これも2車線で片側に3.5mの歩道を設置する計画となっております。全体事業費で約5億9,200万円。平成16年度末の事業進捗率は57.6%ということになっております。

ここに「事業目的」という項目がありますが、この県道は、先ほど申し上げました国道457号と国道4号を結ぶ幹線道路でありますけれども、画面にありますように、事業区間の現道、これは下側の方ですが、狭隘でございます。幅員が3mから4.5mしかございませぬ。この狭隘区間の解消と安全な通学路の確保をすることで取り組んでいるものでございまして、整備完了後につきましては、上の画面のとおりになります。

次をお願ひします。ルートの比較についてでございます。ルート選定の考え方につきましてご説明を申し上げます。

画面には、AからCの三つのルートが示されております。赤がAルートでございます。このルートは、事業を効率的に進めるため、地域の圃場整備事業、これは農政側の事業ですが、これと調整を図りながら現道拡幅計画と一部バイパス計画を組み合わせた計画ルートとなっております。総事業費が約6億円でございます。圃場整備事業、あるいはここに水路改修事業も入ってございまして、それと一体的な整備が可能ということで経済性、走行性にすぐれたルートが確保できると考えております。

Bルート、これは緑でございますが、集落を避けまして全線バイパスとするルートでございます。総事業費が約8億円かかります。施工性はすぐれますが、改良延長が長くなるということ、それから、途中で効果を発現していくために部分供用というものが難しくなると、そういう難点がございます。

もう一つ、Cルートというブルーの線ですが、集落のアクセス性を重視しまして、現道の拡幅ルートということで考えたルートでございます。総事業費が約10億

円を要します。このルートは、現況宅地への影響が非常に大きいということ、それから、地元の生活あるいは土地利用形態に大きな変化をもたらすということでございます。

これらの3案につきまして、経済性、施工性、安全性の視点から、私どもが総合的に評価をさせていただきましてAルートを採用し、現在に至っているという状況でございます。

次をお願いします。

ここに事業スケジュールを表させていただきました。当初は平成17年度に完了する予定でございましたが、3年ほど遅れておりまして、平成20年度完成の見込みとなっております。

次をお願いします。その具体的なものをご説明します。

用地補償につきましては、平成15年度までにおおむね完了してございます。工事につきましては、平成16年度までには、起点側の現道拡幅300mとバイパス部160m、あるいは終点260mということで、あわせて720mの区間が供用されているという状況でございます。

先ほどもコスト縮減について触れましたが、ここでも触れさせていただきます。コスト縮減につきましては、先ほどと同じなのですが、砕石あるいはアスファルトについて再生材を使用するというので、約1,100万円ほどの縮減を見込んでございます。

次をお願いします。

この画面でございますが、今、一部供用済みだというお話を申し上げました。ここで所々濃いブルーで描かれております部分が既に供用した区間でございます。

次をお願いします。

次に、先ほど通学路の整備というお話を申し上げましたが、沿線には、ここがございますように、鳴瀬小学校あるいは中新田中学校という小学校、中学校がございます。児童・生徒の通学路の安全を早期に確保するように地元の住民あるいは加美町から強く要請されているということでご紹介をしておきます。

次は、先ほど圃場整備、水路改修と一緒に取り組んでいるということをお知らせしましたが、この黄色で囲まれている区域が圃場整備区域でございます。黄色で上の方に一本線で描かれていますものが用水路の改修工事でございます。これは、私どもの現在進めている道路と一部連携しながら取り組むということで考えておりまして、一体的な整備を進めるということで考えております。

次をお願いします。

費用対効果というところでございますが、この費用対効果を算出するに当たりましては、国土交通省で定めております「費用対効果分析マニュアル」という案がございまして、これに従ってございます。便益あるいは効果につきましては、道路整備によります走行時間短縮で軽減される直接経費と、短縮された時間及び交通事故の低下、こういったものを金銭価値に置きかえたものを累計し、算出するものでございます。私どもの使っている今の交通量、これは平成11年のセンサスに基づいた値を使用させていただいております。その結果、その画面にございますように、費用対効果は事業全体で2.7と算定してございます。

次をお願いします。

この地区は、一部バイパス計画でございます。市街地に現道が残るということで

ございまして、交通の流れがどのようになるかを検証してみたものでございます。路線の交通量が1日当たり約1,500台、集落には82世帯ございます。この方々は当然、今の現道をお使いになるだろうと、そういう考え方で、現道には全体交通量の10%、1割をのせてございまして、バイパスには残りの90%を配分し、それぞれ10%、90%の配分交通量で算定してございます。

以上で、当地区の説明は終わりますが、対応方針としては「事業継続」とさせていただくということで書いてございます。

続きまして、「一般県道くりこま高原停車場伊豆沼線 多賀道路改良事業」のご説明を申し上げます。

次をお願いします。

画面中ほどに赤いマークがございまして、これが事業箇所でございます。この県道は、栗原市の志波姫の一般県道くりこま高原停車場伊豆沼線、これは新幹線のくりこま高原駅から真っ直ぐに出ている県道でございますが、これを起点としまして、一般県道若柳築館線と交差し、そして、ラムサール条約登録指定地でございます伊豆沼に至る、総延長で約4.7kmの県道でございます。この赤が只今ご審議いただきます事業箇所となっております。

次をお願いします。

事業の内容でございますが、施工延長は2,800mで、赤の点線が現在進めている事業ルートでございます。

次をお願いします。

計画幅員は14mとなっております。2車線で両側に3.5mの歩道を設置する計画でございます。全体事業費で約18億円、16年度末の事業進捗率は約60%ということになっております。

次をお願いします。

事業目的でございますが、現道と供用済みと二つの画面が出ております。現在、ここは狭い県道でございますが、歩道が設置されていないという状況でございます。県で重点的に進めております「みやぎ県北高速幹線道路」というものがこのすぐ近くにございまして、そのインターチェンジへのアクセス道路としての機能を持っております。また、国道398号あるいは東北新幹線のくりこま高原駅へのアクセス路線として重要な路線と認識してございます。

次をお願いします。

ルートの選定についての考え方でございます。画面には二つのルートが示されております。この計画案でございますが、赤の実線で示したルートをごらんいただきたいと思っております。これは、既に改良が済んでいる農道がございまして、これに接続する県道のバイパスルートということで考えている案でございます。それからもう一つは、ブルーの線が現道でございますが、この現道を拡幅する案ということで、この二つを考えておりました。これにつきましては、この地区は非常に軟弱な地盤であるということ、それから、現道を広げていくということになりますと、改良延長が非常に長くなるということ、それから、現在整備された農道がありまして、それに接続することによって経済性等々が効果的、経済的なものになるということで、現在の本計画案、バイパス+農道案を採用しているものでございます。

次をお願いします。

事業の進捗状況については、事業スケジュールをバーチャートで表したものです。

が、当初は17年に完了する予定でありましたけれども、用地協力をいただくに当たって交渉が難航したということがございまして、4年ほど遅れてございます。平成21年度の完成を見込んでございます。

次をお願いします。

ここにはそれぞれの進捗状況を示してございます。用地補償につきましては、起点部を残して概ね完了しているということ、それから、改良工事につきましては、平成15年度までに現道に沿う部分580m供用しております。

コスト縮減につきましては、先ほどと同様、砕石、アスファルトに加え、一部のり面工事が出てまいります。このり面工事につきましても、吹き付け材についてリサイクル材（再生材）を使ったもので考えていくということで計画しておりまして、約4,600万円ほどの縮減を見込んでいるところでございます。

次をお願いします。

この画面で、赤の丸表示がございまして、これが最近、大規模商業施設が出店する予定と聞いている箇所でございます。最近の周辺状況の変化について今、説明しているわけですが、一つがこれでございます。

次をお願いします。

それから、東北新幹線のくりこま高原駅がございまして、高速バスの発着所でもあります。これへのアクセス道路として、新幹線を利用する方あるいは地元住民の方々から、この路線の早期完成が強く要望されていると。これが地元の状況でございます。

次をお願いします。費用対効果でございます。

費用対効果につきましては、先ほど説明しました国土交通省で定めたところのマニュアルによりまして算定してございまして、事業全体で1.2と算定しております。

次をお願いします。費用対効果が1.2ということで、数字が非常に小さなものになっておりますが、さらに参考でご説明をさせていただければと思います。

この工区、計画とみやぎ県北高速幹線道路、点線で表示されている部分で今、事業中でございますが、これが開通することによりまして、国道398号から交通量が今、私どもが考えている路線に5%程度転換すると考えてございます。それを考慮しますと、ただいまの1.2が1.9と算定されるところでございます。

次をお願いします。

さらに二つ目の参考でございます。これについては、先ほど大型商業施設の出店予定があるとお話し申し上げました。もしこれが出店されますと、それによりまして今回の整備路線に相当交通が転換されるといいますか、新たな発生が考えられると思っております。それを踏まえまして、大体B/Cが3.9ぐらいになるという算出結果も得てございます。そのようにトライアルもしながらB/Cについて、参考として算定してございます。

以上、概要の説明を終わらせていただきます。私どもの対応方針としては、「事業継続」とさせていただきたいということで整理をさせていただいております。

以上、2カ件の説明を終わります。

森杉部会長 ありがとうございました。どちらからでも結構ですが、ご審議をお願いいたします。

徳永委員 では、まず1点、最初の中新田三本木線の方ですが、一応確認なんですけれども、農道整備とダブってないでしょうね。その確認が1点。

それから、当初からここは片側歩道ということで計画されていたのかどうかということですが。

それに対して、2番目のくりこま高原駅停車場伊豆沼線の方ですが、こちらは両側歩道でかなり整備されているように見受けられるんですが、果たして両側歩道が必要だったのかなという部分です。その3点についてお願いします。

道路課長 わかりました。まず、中新田三本木線について2点だと思いましたが、一つは農道整備とのダブリがないのかということだと思いますが、これにつきましては、事業調整をございまして、重複施工はございません。

もう1点、こここのところは、従来から片側歩道で計画されていたのかということですが、交通量も踏まえながら、今、コストの縮減が叫ばれてございまして、従来から片側歩道で計画されているものでございまして。

それからもう一つ、くりこま高原停車場伊豆沼線ですが、これにつきましては、ラムサール条約に伊豆沼・内沼が指定されているということもございまして、年間約7万人の観光客が入ってございまして。それで、この路線は、ちょうど伊豆沼につながる県道でもございまして、そういう意味では、観光客、歩行者の安全といったものを十分確保したいということで、計画を立ててございまして。

森杉部会長 気にはなりますね。くりこま高原伊豆沼線の方については、片側でいいのではなかという感じがしますが、両側をやっておいて途中から片側というのも不釣り合いですから、それはやりにくいかもしれませんね。工事費も余り大きくないからしょうがないかという感じはします。

田中副部会長 最初の中新田三本木線ですが、圃場整備と用水路の改修を組み合わせると、多分、経費の節減にもなっていると思いますが、一方でそれが事業を遅らせる原因にもなっているということです。このような事業の連携がよりスムーズに、例えば事業を始める段階から計画的に進めるということはできないものではないでしょうか。

道路課長 これはケース・バイ・ケースでございまして。私どもも大体、今、ご指摘のように、最初から事業計画、いわゆる計画面できっちりと整理し、スタートするという方向でいるわけです。今回、こここのところは圃場整備区域あるいは水路整備も入ってございまして。そうしますと、地元の地権者の方々との調整も、計画を立てて入っていくわけですが、この場合、多少時間を要するというのも一つございまして。ご指摘のように、これから進める上では、私どもも、事前にそのような地元の協力体制も十分踏まえながらスタートを切っていきたいと考えております。今回はこのような状況になっております。

長田委員 この絵を見ただけで物を言うのもちょっと何なのかなと思うんですけども、この場合、改良した道路は広いけれども、殺風景というのが印象なんです。例えば地元の高齢者ですとか、地域の住民とかがよく沿道に花を植えたりやっていますが、

その後の整備計画も予算の中にきちんと入っているのかどうか、ちょっと教えていただきたいんです。

道路課長 将来の管理につきましては、基本的には県が環境を守っていこうという管理を進めているわけでございます。最近になりまして、地元の方々も道路に対しての愛着感を持っていただけるようなものもつくってございます。県内に既に70を超える、いわゆるボランティアの団体、そういった方々が一緒に活動しています。今、花を植えたりというお話がございましたが、そういう人たちも積極的に活動していただけるような環境になりつつございます。ですから、ここはラムサール条約ということで、自然を守るということもでございます。そういう環境に合わせて地元の方々もそういうことに興味を持っていただければ、私どもも非常にありがたいなとは思いますが、やはり私たちが管理をきちんとやっていくのが基本かなと思っております。

長田委員 つまり、緑の計画までちゃんとあるということですか。予算の中に組み込んであるということですか。その部分をお聞きしたかったんですが。

道路課長 この道路については、いわゆる植栽計画、そういったものまでは考えてございません。ただし、山を切つてのり面という切土面が発生します。先ほどリサイクル材というお話をしましたが、その辺は緑できっちり自然環境に合うような形で施工を進めたいと思っております。

森杉部会長 他にどうぞ。ありませんか。

そうすると、私たちとしては、原案どおり事業継続という形で答申したいと思いますが、よろしいでしょうか。

先ほどおっしゃった今後の維持管理、住民の方々をお願いするようなことですよ。条件をつけるようなことでもないみたいですが、これは重要な、しかも微妙な問題ですよ。附帯意見にできるかどうかわかりませんが、その検討は次回以降の部会に後回しにして、当面継続ということによろしいでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

森杉部会長 では、そうさせていただきます。
次をお願いいたします。

道路課長 では、引き続きまして2カ件一緒にご説明を申し上げます。
初めに、主要地方道巨理村田線海老穴道路改良事業でございます。
この路線は、画面右側に巨理町の国道6号がございます。画面の左側には村田町がございます。この村田町には主要地方道巨理大河原川崎線という路線がございますが、これを結んで延長約13.6kmの県道でございます。只今ご審議いただきますのが、赤で塗りつぶされている区間でございます。
次をお願いします。

事業の内容でございますが、施工延長が2,020mとなっております。全部

赤になっておりますが、そのちょうど真ん中、赤の太い線、これが現在計画で進めている区間となっております。

次をお願いします。

事業の内容に入りますが、計画幅員は15mとなっております。2車線で両側に3.5mの歩道を設置する計画となっております。全体事業費で約27億円、平成16年度末の事業進捗率は74.7%ということでございます。

次をお願いします。

この事業区間につきましては、現道が非常に狭くなっております。幅員が3mから4.5mしかございません。この狭隘区間を解消するというのが一つでございます。

それから、この路線は、先ほど申し上げましたが、国道4号、6号、それと東北縦貫自動車道の村田インターチェンジを結ぶ、県南の横断する骨格道路でございます。交流、物流、こういったものの盛んな路線になる幹線道路でございます。周辺には、小学校、中学校もございまして、通学の安全も確保しながらこの事業を進めるというところに目的がございます。そのような形で両側に歩道のついた道路が完成するというようになっております。

次をお願いします。

それから、ルート選定の考え方でございますが、Aルート、Bルート、Cルート、三つのルートを示してございます。画面はちょっと見にくいんですが、Aルート、これが赤の線でございます。これは現道を供用しながらの施工となりまして、施工性は非常に劣りますが、現道を最大限利用するルートとして経済性にすぐれたルートと考えてございます。この地区は、非常な軟弱地盤でございます。それで、現道を利用するということが非常に効率的、経済的だという結果を得てございます。総事業費が約27億円でございます。

Bルートにつきましては、緑でちょうど画面下の方になっておりますが、切土区間が多くなりますし、残土の搬出あるいはのり面の保護工などの経費がかさみまして経済性には劣るという結果でございます。

Cルート、これはブルーになっております。路線延長としては非常に短うございますが、ここの水田地帯に大型水路ができます。この大型水路の付け替えが発生しまして、経済性は非常に劣るということになってございます。

これら3案について検討しまして、経済性あるいは施工性なり安全性の視点から、Aルートを採用して現在に至ってございます。

次をお願いします。

これはスケジュールを載せております。これにつきましては、バーチャートは全部計画どおりとなっております。

次の画面をお願いします。

用地補償は平成14年度までに概成してございまして、工事につきましても、当初の平成19年度完成予定、これを目指して計画的に進めているということでございます。工事は、平成16年度末には929mの区間において一部区間が供用されております。それから、コスト縮減については、一般の道路改良でございまして、碎石なりアスファルト、この再生材を使うということございまして、約400万円の縮減額を見込んでございます。これからは、先ほどお示したスケジュールにございましたように、平成19年度の完成を目指して促進したいと考えてござい

す。

次をお願いします。

画面の中央、「計画交通の2倍以上を計測」という矢印と、その下に赤の実線がございます。そして、両側にブルーの線があります。赤の実線が現在改良を進めている区間、そして、青の実線が先ほどお話ししました既に完成し、供用している区間ということになっております。このブルーの線の供用後に交通量の観測をしてございます。そうしたところ、この路線の計画交通量の約倍の交通量を観測してございまして、隣接道路からの相当交通量の転換が図られているという状況がうかがえました。今後、県南地域の骨格となる横断道路でございます。非常に需要が高まるものと考えております。

次をお願いします。

先ほど通学路というお話を申し上げました。この沿線でございますが、ここには小学校、中学校あるいは村田町に行きますと、村田高校と、沿線にそのように学校が張りついているということもございまして、通学路の安全確保という視点から、地元から早期整備について強く要請されています。

次をお願いします。

それから、この路線につきましては、仙南地区の主要な幹線道路になるということでございます。柴田町の新長期総合計画にも、これは「魅力あふれる交流都市を目指して」というキャッチフレーズのものですが、これを実現させるための重要な幹線道路として位置づけられているということでございます。そこには、既存の工場、あるいは現在、いろいろ話題になっておりますが、村田には大型複合施設の建設予定があると聞いております。これらの影響ということになりますと、相当交通量が伸びてくるだろうと思っております。

それから、費用対効果についてご説明します。

費用対効果は、先ほど来申し上げていますが、国土交通省のマニュアルに沿ってございまして、その結果、費用便益比につきましては、事業全体で1.5と算定してございます。

次をお願いします。これは、費用対効果の一つの分析の参考としてお話をさせていただきます。

この画面は、交通量の転換が図られまして、当初の予測の約2倍を観測しているというお話を先ほど申し上げました。この交通量の伸びを考慮しまして、費用便益比を算出しますと、これが全体で3.5となります。先ほどが1.5ですから、それが3.5になるという結果で算出されております。

以上で、まず1点目の概要の説明を終わらせていただきますが、対応方針としましては、事業継続ということ考えさせていただいております。

続きまして、「主要地方道築館登米線新田道路改良事業」について説明を申し上げます。

この主要地方道築館登米線は、栗原市築館の国道4号が南北に走っているわけですが、それと登米市の国道342号、これは北上川沿いを走っています。これの国道を結ぶ延長約24.7kmの幹線道路でございます。ご審議いただきますのは、先ほど説明しました反対側の伊豆沼のところでございますが、JR東北線の新田駅の駅前の地区になります。

次をお願いします。

事業内容につきましてご説明申し上げますが、施工延長は3,110mで、画面赤で表示されているルートでございます。黄色で表示されているのが現道でございます。

次をお願いします。この事業内容について説明を申し上げます。

計画幅員は12mとなっております。2車線で両側に2.5mの歩道を設置する計画となっております。全体事業費で約27億8,000万円、平成16年度末の事業進捗率は約80%となっております。

次をお願いします。事業目的に入らせていただきます。

事業計画区間の現道は、JR東北線の新田駅前の人家連坦区域を通過しております。また、小学校、中学校もございまして、通学路に指定されているということになっております。しかも、歩道が整備されていないという狭隘な現道となっております。幅員そのものについては5m程度ということでありまして。今回、この路線の整備につきましては、狭隘区間の解消ということが一つ、それから、通学路の安全確保という面での歩道設置、このようなところを主目的として取り組んでいるわけでございます。そして、現在の駅前には人家が密集してございますので、これを避けたバイパスルートで計画を立て、事業に取り組んでおります。

次をお願いします。

ただいまバイパスルートと申し上げましたが、このルートの考え方についてご説明申し上げます。

画面にはAからCの三つのルートが示されております。まず、Aルートでございますが、これはブルーでございまして、現道を拡幅することを主体としたルートでございます。人家連坦地区を通過することによりまして、地域の生活基盤に影響が大きいということでありまして、総事業費は約34億5,000万円となっております。

Bルートでございますが、これについては、赤のルートになっております。家屋連坦地区を避けまして、ちょうどこのところは小さな山になっておりますか、バイパスでその丘陵地を通過するというルートでございます。まず、道路計画による沿線の開発要素が高まるということでありまして、さらには、現在の大型車等々がこちらに転換することによって、現在の沿線の人家が連坦する市街地は非常に環境がよくなると考えております。

Cルートでございます。これは緑でありまして、今度は起点から丘陵地をすっきり避けまして、下の方に「長沼」とありますが、そちらの田んぼの方に逃げたルートでございます。このルートにつきましては、新たな路線となるような性格も一つ持ちますし、また、周辺地域あるいは現道との関連性が非常に少ないルートになってくると考えます。総事業費が約30億3,000万円ということでございます。

これらの3案を比較いたしてございまして、経済性、施工性、それと安全性といったものからBルート、尾根を通過するバイパスルートを選定してございます。

次をお願いします。

これは、スケジュールのバーチャートでございます。この地区については、平成15年度に完了する予定でありましたけれども、大幅に遅れてございまして平成21年度完成の見込みとなっております。

次をお願いします。

それぞれの今の状況でございます。用地補償につきましては、平成16年度まで

非常に用地について難航しておりました地区、これはちょうど筆界が未定地区でございますが、その一部を除いておおむね完了しているところでございます。工事につきましては、平成16年度までに、先ほど画面にありましたが、切ったり、盛ったりという土工や、あるいはボックス、排水路などの付け替えなど構造物の工事を進めてきております。延長にしまして1,480mに着手しております。コスト縮減につきましては、先ほどと同様でございますが、違うのは、擁壁等がございます。大型水路の施工等々で大型プレキャスト製品を積極的に使うということで考えてございまして、それによって約3,400万円の縮減を見込んでございます。

次をお願いします。この事業の必要性あるいは地域の要望度合いというところでご説明を申し上げます。

この画面の伊豆沼・内沼は、先ほど申し上げましたラムサール条約の登録湿地となっておりまして、三つのサンクチュアリセンターがもう既に開設されておりまして、年間7万4,000人が訪れているというところでございます。やはり観光客が増加してございます。

次をお願いします。

この路線は、JR東北線の新田駅からの通勤者の通勤路線でありますし、また、小中学校の通学路であります。先ほど狭いというお話を申し上げましたが、狭隘を解消するという点と交通安全を確保するという意味で、地元からはとにかく早く整備をしてくれということで、地元の声としては強く整備を要望されているところでございます。

次をお願いします。費用対効果についてご説明申し上げます。

算出方法は、先ほどと同様でございます。その結果を見ますと、費用便益比は事業全体で1.9と算定してございます。

次をお願いします。この算出根拠についてご説明申し上げます。

まず、現道利用交通についてでございますけれども、バイパス完成後の現道利用は、付近の集落の世帯数80戸、それから自動車保有台数、これは都道府県別に世帯当たりの自動車保有台数を2002年に調べているわけですが、この宮城県の数値を当てはめると、1.3台ということになってございます。トリップ数は、行ったり来たりといういわゆる往復で2、それと自動車の稼働率、これを70%と仮定いたします。さらに新田駅の乗降客数を1日当たり820人、それと、この近くに駐車場がございますが、駐車場の収容台数が150台、これらをもとに交通量を考慮して算定いたしております。

次をお願いします。

これが新田駅周辺駐車場で、こういう駐車場があるということでございます。

次をお願いします。

算定する場合に非常に不確定要素が多いということでございます。現道とバイパスの配分率について、先ほどのような諸元値を入れながらやっていると、配分率が86~93%ということになりまして、現道が7~14%となっております。B/Cにつきましては、その平均値であります現道10%、つまり、7~14%の平均値を10%として算出してあります。現道の利用世帯を考慮し、1日当たり、先ほど申し上げました145台としておりまして、駅利用交通量1日当たり300~660台。新田駅の乗降客1日当たり820人、そのうち徒歩、自転車を20%と見てございまして、駅利用交通量1日当たり660台として、駐車場収容台数1

50台。その結果、現道の利用車数、これが1日当たり445～805台となるというふうに推計しております。その平均値が大体625台となっておりまして、現在、1日当たりの計画交通量が6,487台と計画しておりまして、ちょうどその1割程度、現道に10%、バイパスに残り9割を配分しているということで考えております。

以上で説明を終わらせていただきますが、これにつきましても、対応方針としまして事業継続とさせていただきたいと考えております。以上でございます。よろしく申し上げます。

森杉部会長 ありがとうございました。それでは、ご審議をお願いします。

私の方からの質問ですけれども、築館登米線の方は新田の駅前ですね。これは基本的には町の中ですね。町の中の典型的なバイパスみたいな格好ですから、恐らくこのバイパスも市街化していく可能性があるだろうし、人が歩くこともあるだろうと思いますので、歩道が両サイドにあってもおかしくないと思いました。

一方、亘理村田線の方は、写真を見ますと、田舎の方を通っているような感じがすがどのような状況でしょうか。

道路課長 ちょうど写したのが本当に閑散としているような写真でございます。先ほどお話し申し上げましたが、ここは非常に交通量が多くなっております。余り写真がよくないんですけれども、特にここに小学校、中学校があります。そして、この道路の両端が田んぼになっていまして、その田んぼの両サイドといいますか、道路から一つ田んぼを挟んで小さな山がありまして、そこに人家がそれぞれ張りついてございます。両側がそういう形になっておりますので、児童・生徒の安全を確保するという点で両側ということで計画をさせていただいております。

森杉部会長 もう一つ、築館登米線の方ですけれども、まだ部分供用はやっていないのですね。今のところ、全くやる予定もないのですか。

道路課長 これは、部分供用をしたいんですが、完全にバイパスになっておりまして、途中にタッチして交通を捌けるところがないんです。そういうことで、今、事業をとにかく早く終わらせないと、効果が出ないという状況でございます。

森杉部会長 わかりました。

田中副部会長 亘理村田線の方ですが、国道6号線の方から村田の方までつなぐという重要性はわかりました。あと、交通量も事前の予測に比べても増えているということもわかりました。ただ、全体の交通のシステムとして考えると、これは残っているんですね。つまり、これからどういうふうになっていくかということがとても大事なことなんだと思うんですけれども、その辺の見通しはいかがなんでしょうか。

道路課長 わかりました。今、ご指摘のように、パワーポイントの図面にもございますが、地域に三斗内という地区がございます。その地区についても、今、事業を展開しております。これが曲がりくねって狭いんですが、これについても今、事業で取り

組んでいます。ですから、それがつながりますと、困難が解消されると思います。

田中副部長 それはいつごろ終わる見込みなんですか。

道路課長 これは、一応平成20年を目標としています。

田中副部長 それが終わると、完全につながるといことですね。

道路課長 その中でも一部残る部分というのがこのガードを過ぎたところです。これについても事情が悪いので、やはり解消していかざるを得ないと考えています。

徳永委員 築館登米線の方で新田駅へのアクセスなんですけれども、かなり端の方ですよ。ということで、旧道を使ってもらうよりも、迂回になりますが、バイパスを使ってもらった方がいいのかなという気がしています。新田駅方面へのアクセスに関して何か関連して整備というのはないんですか。調書の方を見ると、町道で駅前線みたいなものがあるんですが、肝心の駅の方に行っていないみたいなんです。

道路課長 今、私どもが整備を進めていますバイパスに関連しまして、現在、細い町道がございます。その細い町道を現道の方にアクセスさせるといいますか、タッチさせると、そういう動線を三つほど描いてございます。これについて、ちょうど中間ぐらいのところには今も現道が一部ございますので、そういったものがこれとあわせて整備されるというふうになると、今、ご指摘の問題についても非常にアクセスがよくなるかなと思っております。

森杉部長 工事は着手しているのですか。

道路課長 今、手元にあるんですが、ここにバイパスがありまして、この現道のバイパス区間とこちらの西側の方にこういうふうに町の道路として計画し、現在、3本あるうちのちょうど真ん中を工事しています。

遠藤委員 亘理村田線の方なんですけれども、供用開始されまして計画交通量の倍以上の車が走っているということで喜ばしい効果かなと思います。その中で一つ心配されるんですけれども、通学路の確保という一大命題を含んでおることです。主要地方道としては珍しく設計速度が60km/hという設計になっているようなんですけれども、その辺、学校周辺への配慮というのは考えられているのでしょうか、お聞きしたいと思います。

道路課長 設計速度60km/hについて、このところは主要幹線道路ということで、これもまた私たちの理論になってしまうんですが、道路を造る場合の規格の区分というものがございます。その中でここは区分から言えば3種2級となりまして、設計速度は60km/hという形になります。

ただ、現在、よく皆様もお使いになってわかるとおり、規制速度、これは警察(交通管理者)の方が所管している部分なんです、こちらの方では、通行の形態をも

とにどれぐらいのスピードがいいということを設置すると。そういうことで、60 km/hで設計したから60 km/hの道路になるとは限りません。

森杉部会長 この二つもよろしいですか。工事がかなり残っているのは築館登米線の方でしたか。今まで遅れたのは事業用地の交渉の問題だということでしたのでわかりますけれども、せっかく投資してあるんだから、なるべく早く、部分供用でもできることならお願いしたいと思います。もっとも部分供用の方がかえってお金がかかるならばしようがないですけども。

そういうことで、事業継続ということによろしいですね。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

森杉部会長 ありがとうございます。

それでは、これで道路関連が終わりました。道路課長、ご苦労さまでございました。

ここで5分間休憩いたします。

(休憩)

森杉部会長 再開をいたします。

10番の下水道事業です。ご説明よろしくお願いたします。

下水道課長 それでは、北上川下流東部流域下水道事業について、事業地の位置、事業目的、内容、事業費と事業の進捗率、再評価の対象となった背景、費用便益比の算出結果などについて説明してまいりたいと思います。

まず、本事業であります北上川下流東部流域下水道事業の位置でございますけれども、宮城県の東部に位置する本県第2の都市、石巻市(旧石巻市、旧河北町、旧桃生町)、女川町の1市1町にまたがっています。石巻市を分断する北上川下流の左岸、女川町の南部、旧河北町の北上川の右岸、旧桃生町の全域が対象流域として計画されております。

次をお願いします。

本流域下水道は、石巻市の魚町1丁目地内にある石巻東部浄化センターを起点といたしまして、2系統の流域幹線が計画・施工されております。まず、東部浄化センターから旧北上川左岸地域を北上し、旧河北町、旧桃生町を通る約27.5kmの河北・桃生幹線、また、旧河北町内において合流する全長1.4kmであります河北・桃生第2幹線が一つの幹線系統となっております。この幹線系統内では、汚水中継ポンプ場12カ所を経由しまして、旧桃生町、旧河北町、石巻市の排水を集水して当処理場に来ているものでございます。

もう一つの幹線系統は、浄化センターを起点といたしまして、県道石巻女川線と国道398号に沿って東進する約16.3kmの女川幹線でございます。この幹線系統内では、同じく汚水中継ポンプ場6カ所を経由いたしまして、女川町の污水、さらには石巻市の污水を集水しているものでございます。

本事業の特色といたしましては、石巻市の水産業が盛んであり、水産加工場から

の受け入れがあることから、石巻東部浄化センターにおいては、高濃度の下水に対応可能な処理を行いまして、旧北上川へ放流していることとさせていただきます。

なお、この位置図は、関連市町であります石巻市、女川町の計画区域におきまして整備済み区域を、見づらいいんですけれども灰色で、未整備区域を赤色で着色をしているところとさせていただきます。

次をお願いします。

続きまして、東部浄化センターの全景写真を示しております。赤線の枠内が浄化センターの敷地内となっております。約3haの敷地を有しております。左上に見えます旧北上川へは青色矢印で示しております。1,500mm×1,500mmのボックス、約100mの放流渠を通じて処理水が旧北上川に流れております。

なお、東部浄化センターの東側には水産加工場等が隣接しているものとさせていただきます。

次をお願いします。

先ほど言いました東部浄化センター3haの一般平面図とさせていただきます。対象流域地図における関連市町から計画区域への着色と同様に、整備済み施設を灰色に示し、今後施工が計画されている施設を赤色に着色しております。今後、関連市町の下水道の整備に即した形で新たに施工が計画されているのは、水処理施設の2系列と汚泥処理施設となっているところとさせていただきます。

次をお願いします。ここでは、事業の目的と内容について簡単にご説明したいと思います。

2点あります。一つ目は、地域住民の快適で質の高い生活環境を確保すること、これは、下水道の整備によりまして生活排水等の垂れ流しによるどぶや汚れた水路がなくなり、蚊やハエの発生を防ぐこと、流行性の病気を予防すること、その結果、美しい水辺環境が形成され、住環境が大きく改善し、生活の利便が増すというのが第1番目の目標であります。

2番目には、全国的にも有数の漁港を持つ石巻湾、女川湾や貴重な万石浦などの干潟がありまして、その恵まれた水辺環境であります公共用水域の水質保全を図っていくこととさせていただきます。これは、直接家庭や工場から排出される下水が公共用水域へ流入することなく、浄化センターで処理されてから放流されるため、石巻湾、女川湾、万石浦の水環境がそれぞれよくなり、保全されていくものとさせていただきます。

事業目的と内容をご説明いたします。

下水道事業につきましては、骨幹施設である終末処理場及び接続する幹線管渠につきましては、県により整備が行われております。下水道につきましては、本来市町村固有の事業であります。二つ以上の市町村区域の下水を処理する場合には、原則的に流域下水道事業として県事業により整備が行われているところとさせていただきます。一方、処理区域の管渠につきましては、関連する石巻市、女川町の1市1町が整備を行っております。俗に言う枝線とさせていただきます。

なお、流域下水道事業としての計画は、処理区域面積1,922ha、計画処理人口6万4,600人、処理水量4万3,300tとして計画しており、ポンプ場計18カ所、幹線管渠延長約45kmの整備を行う事業となっております。

事業費と事業の進捗についてご説明したいと思います。

事業費において、当初全体計画、平成8年に事業採択となったわけとさせていただきますけれども、その当時は300億円を計上しておりました。これは、事業計画着手に

よる計画値であります事業の進捗とともに、本流域にかける事業費の実績が明らかになったことにより、平成12年度における全体計画の見直しを行いました。これらの実績を踏まえた事業費の算出を行っており、その結果、平成32年時における事業費は414億円となっております。

また、平成16年度までの事業費実績は179億円を費やしまして、残事業費が約235億円あります。その内訳は、50%が処理施設費用でございます。残り30%がポンプ場の流入汚水量に伴うポンプの増設、約20%が幹線管渠の費用となっております。

なお、幹線管渠につきましては、平成20年度には整備完了の予定であることや、平成16年度には女川町が供用開始されましたことから、今後、事業の進捗においても問題はなく、順調に水量も伸びてくるのではないかと考えております。

続きまして、再評価の対象となった背景でございます。

現在、下水道事業を初めとする公共事業の実施につきましては、効率的、効果的な事業の執行、その過程の透明性と客観性の確保、事業主体による説明責任が厳しく求められております。これらの現状を受けまして、下水道事業においては、平成10年度に再評価制度を導入しております。最近でも平成14年度には、同じく県の迫川流域下水道事業が再評価の対象となって、事業継続が認められたところでございます。

同じく再評価の対象となった背景でございます。

再評価の制度に伴いまして対象事業が位置づけられました。北上川東部流域下水道事業は、ここに示されております事業採択後10年を経過した時点で継続中の事業に該当しておりますので、今回、再評価の対象として挙げられたものでございます。

費用効果分析、算定結果をご説明させていただきます。便益に示されております生活環境の改善効果の算出でございます。浄化槽から小規模水路への処理水放流に伴う悪臭対策のための水路覆蓋化費用、水路清掃費用であり、便所の水洗化効果の算出は、浄化槽そのものの設置費用、維持管理費用、汚泥処理処分費、汚泥処理施設建設及び用地費、維持管理費等による算出結果となっております。結果、換算費用、要するにコストで割っていきますと、1.182という数字が算出されております。

なお、この流域下水道につきましては、これに接続する各市町が整備する流域関連公共下水道と一体となって初めて効果を発現するものでありまして、費用効果の算定に当たっては、記載のマニュアルに従いまして、建設費としては流域下水道と各市町の流域関連公共下水道の合計値を計上しております。また、効果としましては、各流域関連市町における効果の合計値を用いているわけでございます。その結果、B/Cが1.182というわけでございます。

ちなみに、このほかに便益に上げたい項目もあるわけでございますけれども、なかなか金額的に換算されないものもあります。一つは、下水道の視点として、公共用水域の水質保全という項目があるわけでございますけれども、水質の値が幾らから幾らに下がった、その効果の費用は幾らかというのは、現在の価値としてはなかなか算出ができない状況にあります。

もう一つ、海域などが汚れた場合の水産業の被害額が一体どのくらいあるのか、また、農業用水の汚濁による農業被害額が、下水道が整備されればどのくらい減る

のか、そういうものは数字的、金額的になかなか表せないということです。ただ、便益は、それらのものが少しでも数字的な金額として表せれば、今言ったB/Cの1.182が1.2とか1.21と、より効果的なものになるのではないかと、我々下水道の管理者としては考えているところでございます。

以上で説明を終わらせていただきます。

森杉部会長 ありがとうございました。ご審議をお願いします。

沼倉委員 2点ほど質問がありましてすぐに回答できない場合には詳細審議とさせていただくのがよろしいかと存じます。

一つは、事業費が100億円以上増えているということ、これはいろいろ積み上げたといっても、当初計画のときに積み上げの予算であるべきものだと思います。今の一言でのご説明ではちょっと納得できませんので、この辺についてはもっと詳細な説明をしていただきたいと思います。

それから2点目で、代替案の可能性の検討のところで「当事業の採択が最も経済的である」という結論があるんですが、金額の比較がここには提示されておりませんので、当初の計画のときの代替案の金額をご提示いただきたい。当初の計画がいいのか、今考える代替案がいいのか、ちょっとその辺はわかりませんが、実際の具体的な金額をご提示いただきたいと思います。

森杉部会長 これは、今やっていただいてもちょっと時間がかかりますので、両方とも次回まで準備をお願いするというところでよろしいでしょうか。

下水道課長 わかりました。

森杉部会長 ほかにどうぞ。

両角委員 今のにつけ加えてお願いしたいんですけども、100億円増えるというのはなかなか理解できないということがあります。これは今、ご質問があったから結構なんですけど、ご説明をちょっと加えていただきたいと思うのは、今回の事業は、市町村がやる部分は入っていないんだということですね。幹線部分ということで考えていいんですか。要するに、その先はさらに市町村がやるんだと。例えば合併浄化槽をつくったり、枝線をつくったりするのは市町村がやるんだというようなご説明だと思うんですけど、まず、そういうふうに理解してよろしいんですか。ちょっと全体のイメージがわからないんです。これで完結するのか、ほかにも市町村がいろいろやるべきなのかというのがちょっとよくわからないんです。

下水道課長 費用効果分析のB/Cの左側のC(費用)をちょっと見ていただきたいわけなんですけれども、建設費の中に、県でやっております流域の分、流域の用地費、あと関連公共というものが、先ほど言いましたように、県以外の市町村の枝線、各家庭まで引っ張っている枝管の費用がここに計上されているということです。

両角委員 なるほど。そうすると、6万4,000人に供給できる施設が入っていますよと

いうことですね。

下水道課長 その下の維持管理費につきましても、流域の幹線とか処理場に対しての維持管理もかかりますし、枝線につきましても、市町でそれぞれかかるということです。

両角委員 わかりました。それからもう一つ、私は素人でよくわからないんですけども、四百何十億円を6万4,000人で割ると、単純に二百数十万円と。例えば合併浄化槽などでやると、80～100万円のところが、こういう幹線をつけると相当かかりますよね。これがいいとか悪いというのではないんですけども、この差をどう考えたらいいのか。要するに、住民にとってどのぐらいの負担の増加になるのかということを知りたいんですけども、全体金額が非常に大きいなという気がするんですが、いかがでしょうか。

下水道課長 下水道事業をやるとき、いつでも論戦となることですが、流域でやる総事業費で1世帯当たり200万円とか、あと合併浄化槽で、要するに7人槽とか5人槽とかでやる場合は何十万円かかるかとか、よくそういう比較がされるわけでございます。放流水質の一元化、安定した形で公共用水域に、先ほど言いましたようにBODが下水道法で15ppm以下という形になっておりまして、うちの方の処理においては、法とかひっくるめた形で放流水質を規定しているわけでございまして、では、合併浄化槽の放流水質はどうかといいますと、いろいろあるわけでございますけれども、合併浄化槽としては、放流基準が20ppm以下であればいいのではないかとということになっています。

ただ、下水道法では一応15ppmという形になっていて厳しくはしているんです。さらにうちの方としては、環境の水質保全、公共用水域のもので下水道法は15ppmでございますけれども、法とかをかなり低い値にして公共用水域を守っているということです。先ほど言いましたようにお金の比較だけをすれば、流域の方が若干高いという形にとられるわけでございますけれども、果たしてそれだけのものなのかなということで、今、考えております。

森杉部会長 課長、今の件も次回までひとつ見解を整理していただけませんか。すごく重要な論点だと思いますので。

両角委員 100億円増えているということですが、もう少し利用区域、流域の範囲を絞るとか、そういうことができないのかと。多分、これは、県とか地元自治体に相当の負担になりますよね。ですから、何かそういう工夫の余地がないのかなと。もう少しお金を増やさないような方法はないのか、そういうときにいろいろな組み合わせを考えられないかということです。できるかどうか、その辺はちょっとわからないんですが。

下水道課長 わかりました。

森杉部会長 特に受益者負担制度が下水道には入っていますので。ですから、そこに一つの合理性が働くという仕組みのこともぜひ次回はお願いたします。

徳永委員 市町村分とも関連するのかもしれないんですが、位置図を見せていただくと、この流域、区域で旧石巻市で抜けている部分がありますよね。ここというのは別の事業でやられているのか。どういう位置づけになっているのかというのがよくわからないんです。

それと、今言われた市町村でやる枝線部分というのは、この色で塗られた区域内での枝線のことになるわけですか。

下水道課長 そのとおりでございます。それで、最初のご質問であります旧北上川、今回は左岸側でございますけれども、右岸側につきましては、同じ県の流域で北上川下流域下水道という事業が今、推進しているわけでございます。

徳永委員 こっち側が入っていないのはわかるんですけども、ここが抜けているのは何なんでしょうか。

下水道課長 下水道計画をするときに、都市施設なものでございますので、ある程度効率化、効果を図るために市街地を優先しているわけでございます。では、その他のところはどうかというと、今言ったように、生活排水の中には農業集落排水事業とか漁業集落排水事業とか、もしくは合併浄化槽といった小さなもので、市町村でより効率的な事業の中でそれらを取捨選択していく。ですから、色が塗られていないところは、決して下水道をやらないというわけではなくて、たまたま国土交通省の公共下水道から外れているということでございます。

徳永委員 だから、国土交通省にかかるところから外れているのはいいんですけども、要するに、県土としてやるべき範囲についてどういう手法を使ってやるかという問題になると思うんですね。それで、なおかつ効率的にというか、できるだけコストを安く上げたいということがあるので、例えば、ここの部分に農業用で別途処理施設をつくるということになると、効率が悪くなってしまいませんかということをご心配するんです。その関係はどうなっているんでしょうかということなんです。

下水道課長 もちろんいろいろあると思うんです。農集排とかでやって、例えば10世帯、20世帯のものに対して汚水を入れるために、市町村にとっては、また新たな枝管をそこまで引っ張らなくてはならない。その引っ張る幹線管渠の費用、その維持費用、そういうものを含めた形でどちらが経済的にいいか、悪いかというのは、各市、各町で検討しているわけでございます。例えばの話でございますけれども、流入水量10tを入れるために、幹線管渠を600m、800mもその集落まで引っ張っていくのが果たして効率がいいのかということも、市や町で考えているわけでございます。その基本となるものとして「宮城県下水道基本構想」というものがあります。これは県内全域で使っておりまして、「この地域は農集排がベストである」とか、「この地域は合併浄化槽がベストである」といった指針をつくって、そういう形で遂行しているわけでございます。

沼倉委員 先ほどの代替案の具体的な数字といったところに今のお話はつながると思うんで

すけれども、市町村で検討していると言ったのも、具体的な数字をご提示いただきたいと思います。

両角委員　これもちょっと範囲を超えるかもしれませんが、例えば、水道経営みたいなものが今、市町村の大変な負担になっていますね。だから、こういうものをつくって、例えば石巻市になっているのか、ほかの市町村になっているのかわかりませんが、下水道の計画・運営の今後の姿みたいなものはどうなるのか。こういうものをつくってどういう収支構造、経営構造になるのかといったものが用意されているのであれば、少し教えていただきたいと思います。それは、ここは直接は関係ないんですが、つまり、どのぐらいの下水道料を取って、どういう経営でこういう姿が描けますということです。私などは、特に経済関係から見ると、一番市町村を圧迫しているのが下水道なものですから、完成したときの経営のビジョンみたいなものを知りたいというのが希望なんですけれども、いかがでしょうか。

下水道課長　ちょっと次回まで整理いたします。

両角委員　もちろん後からで結構なんですけれども、そういうものがあると、判断をするのに非常にわかりやすくなると思うんです。

森杉部会長　今のお話は財務分析した資料を用意していただきたいということですか。たぶん、受益者負担と各市町村の負担がどうなっているかということが分かればよいのです。また、市町村が下水道整備計画を立てる際に、それに基づいて一番コストの安いものを選択するというのが基本方針であること聞いておりますけれども、やはりこういう場でそれを資料として提示していただくと、いい勉強になりますので、積極的に公表していただきたいと思います。

ほかにどうぞ。

よろしいですか。以上のようなことを次回伺って審議したいと思います。

ありがとうございました。

なお、この件につきましては、さらにご質問がある場合には、お手元の資料で一番後ろに意見整理票というものがありますので、この会議の後でこちらの方にお書きいただくなり、もちろんメールなりでも結構ですので、いただければ、当方からお伝えします。きょう質問がなかった場合でも、ぜひお願いいたします。

では、次は資料2の急傾斜地崩壊対策事業です。説明よろしく願いいたします。

防災砂防課長　それでは、防災砂防課の方からご説明いたします。

まず、1点目ですけれども、井内の3の急傾斜地崩壊対策事業についてでございます。パワーポイントでご説明いたします。

まず、場所ですけれども、石巻市内の旧北上川の左岸側で、この急傾斜地崩壊対策事業の影響の範囲としましては、線でくくった部分でございます。主に古くからの住宅密集地がございます。これが人家では44戸ございます。それから、県道石巻雄勝線がございます。もう一つ、市道になりますけれども、井内3号線がございます。それぞれ、県道の影響範囲としましては220m、市道の影響範囲としましては100mでございます。

事業としましては、平成8年から進めておりまして、先ほどの図面で右側の方から左側の方に進めておりまして、平成16年度末での事業の進捗状況としましては89.1%、約9割が完了してございます。このバーチャートを見ていただくとわかるんですけども、事業年度としましては、当初平成19年までを予定しておりましたが、現段階では約1年早い来年度（平成18年度）で事業が完了する予定になっておりまして、残りの保全対象人家戸数としては11戸となっております。

被害の実績としましては、平成15年4月28日に岩塊の崩落が発生しまして、のり面直下に3世帯5人の方がいらっしゃいまして、避難勧告を出して避難していただきました。約1カ月の間避難していただいた状況であります。

その崩落の原因としましては、岩塊自体が粘板岩だと思っておりますけれども、その深いところの深層の部分に立った節理がございまして、その節理を境としまして大きな岩塊が落ちたという状況でございます。写真では、岩塊がずり落ちた先で法枠を破壊した状況が左側でございますし、右側の方は、ちょうど頭の部分ですけれども、ここで亀裂が生じた状況の写真でございます。

この対策工法としまして、グラウンドアンカーを施工しておりまして、約13m近くになりますけれども、これをもって岩を縫うような工事を行っております。それに伴いまして、事業費は4,400万円ほど増になっておりまして、今回の全体事業費の増額の分になってございます。

次をお願いします。

これが全体の状況でして、北側の方から見たものでございます。平成17年から18年にかけての施工の予定部分が、今、図示している部分でございます。これが西側の方から見た写真でございます。

対策工法は主に2種類やっております。対策工法の選定に当たりましては地形、現場の岩の状況、その中に空間がどの程度あるかといったものがございまして、また、節理がどの程度進んでいるか、その辺を把握しまして、一つの工法としましては、先ほど大きな岩塊が落ちたところでも行っておりますけれども、グラウンドアンカーとのり枠で格子状のものでもって岩塊を抑えると、そういった法枠の対策工法を行っております。でき上がりの状況としましては、写真のような状況になります。すぐ左側に人家があるという内容になっております。

次をお願いします。

岩塊が落ちると想定されている大きさが小さい場合は、待ち受けるポケットの容量がある部分につきましては、重力式の擁壁で対応しております。でき上がりの状況としましては、今、写真でお見せしているような内容となっております。

これが今年度施工する予定の箇所でございます。人家が近接しておりますけれども、一部オーバーハングの状態の写真もございまして、このような状況になっておりまして、実際の工事の施工に当たりましては、このようなオーバーハングの部分を取り除きながら施工していくという内容になります。

以上が大体のパワーポイントでの説明ですけれども、一つは、事業が平成8年から約10年近くかかってございます。石巻市内はがけ地が非常に多うございまして、急傾斜地の事業の要望はあるわけなんですけれども、急傾斜地崩壊対策事業の性格上、受益者負担を求めてございます。その受益者負担を石巻市の場合は全額市の方で負担しておりますけれども、石巻市の財政の関係上だと思っておりますが、年間1,000万円ぐらいが上限となっております。事業箇所としましては3、4カ所となっ

ております。そのような財政上の理由で事業箇所が限定されて10年という期間がかかっております。この箇所につきましては、年間6,000万円ぐらいの事業費で工事を行っております。

また、最近の請負工事の落札率の結果なんですけれども、事業費はトータルとしまして圧縮傾向にございます。地元からも早期要望ということがございまして、現時点では平成18年度完了と先ほどお話ししましたが、今年度(平成17年度)中に終わることも予想しておりますし、全体の事業費が6億4,400万円と上がっておりますけれども、概ね6億円ぐらいの金額で完成することも想定してございます。

費用対効果につきましては3ページに書いてございまして、急傾斜地の全体の費用対効果としましては3.51、残事業につきましては2.80となっております。

以上でございます。

森杉部会長 ありがとうございます。もう1件もお話しいただきましょうか。こちらは仙台市折立の地すべり対策事業ですよね。お願いいたします。

防災砂防課長 その前に訂正の文書を差し上げておりますけれども、資料の3ページの費用対効果の分析の中で、大きな括弧の上から二つ目の「地すべり対策事業の効果(便益)」のところで、総便益が18億7,500万円を17億9,400万円と間違っておりますので、訂正をお願いいたします。

それから、下の方の「費用対効果分析の結果」というところで、事業全体としましてB/Cを出している計算の中で17億9,400万円を18億7,500万円に、また、1.74を1.82に訂正をお願いします。

それでは、折立の地すべり対策事業についてご説明いたします。

位置的には、仙台市の西側の東北縦貫自動車道の仙台宮城インターの近くでございます。

影響範囲としましては、青色の線でくくった範囲でございまして、区域内には大梅寺というお寺もございます。それを初めとしまして人家が多うございます。地すべり末端部には県道仙台村田線、これは仙台市の西部の幹線道路でして、1日の交通量としましては大体1万7,8千台の道路です。また、河川としましては、1級河川の綱木川が流れております。また、端部の方には、災害時要援護者施設と位置づけられております広瀬病院がございます。

それで、平成8年からの事業の進捗状況ですけれども、地すべりの地形から6ブロックに分けてございまして、今までに第4ブロック、第5ブロック、第6ブロックの対策が完了してございます。今年度(平成17年度)の予定としましては、右の方になりますけれども、第1ブロックと第2ブロックの対策工事を行う予定でございます。

なお、真ん中の部分に第3ブロック、3つの細かい部分の集合体があるわけですが、その部分につきましては、平成14年度から15年度にかけまして工事を施工いたしまして、現在、継続して観測・監視を行っている状況でございます。

これが今の平面図上の部分を航空写真で表したものでございまして、上の方には折立団地がございます。

地すべりの現象といたしましては、昭和61年8月4日から5日にかけての集中

豪雨によりまして、県道仙台村田線に隆起現象が生じております。写真は、断面図ですけれども、左側は地すべりによる亀裂、右側の部分につきましては隆起の状況の写真でございます。これに伴いまして、現在も続いておりますけれども、県道仙台村田線は、綱木川の方に1車線分つったような状況で切り回しております。

その後の地すべりの状況としましては、緩慢な動きがございまして、これは平成8年に撮った状況ですけれども、道路側溝が屈折しているような状況になっておりまして、このような状況から、平成8年より事業が採択されております。

これが、先ほどお話ししました県道を1車線切り回した状況でございます。

地すべりの対策工法としましては、大きく分けて抑制工、これは滑るのを抑えるというものと、止めるという抑止工がございまして、ここで、折立の地すべり対策事業として採択しております工法としましては抑制工が主体になっておりまして、この内容としましては、まず大きな井戸を掘っております。その部分から地すべりの段階に向けて横のボーリングを掘りまして地下水を集めて排水する工事を行っております。

それから、第4ブロックにつきましては、端部になりますけれども、がけ地が立っているということもございまして、また、工事の手法上の話になりますけれども、抑止のアンカー工でもって端部の滑りを抑えるという工事も行っております。

今回、変更の内容でお願いしておりますのは、第3ブロックについてでございます。第3ブロックにつきましては、先ほど継続的な観測と監視を行っているとお話し申し上げましたけれども、当初予定しました抑制工、地下水排除では、所定の安全率が1.2なわけですが、それを確保できないということで、抑止工、これは長さ約7～8mの鋼管を岩盤まで打ち込んで地すべりをとめるということを考えてございまして、事業費の変更上の約50,000万円はこの部分に当たるものでございます。

また、事業年度としましては、鋼管抑止の工程上の縛りが出てまいりますので、約5カ年間の平成23年度までと考えてございます。

具体的に第3ブロックの考え方についてご説明いたします。

これは、「集水井」と呼んでおりますけれども、その地表部分の写真でございます。これは、今まで折立の地すべり対策事業では3基つくってございます。

これが第3ブロックの横断的な図面でございます。上の方が滑落の部分でございまして、ちょうどちょっと段差がある部分に大梅寺が建っているという状況でございまして、端部につきましては、県道が入ったり、綱木川が入ったりという状況です。想定した滑り面は、今、図示している部分でございまして、当初の地下水の高さが赤のラインでございまして、これを2mほど下げるということを予定しておりました。この2mというのは、今までの地すべりで横ボーリングを掘った場合に、底辺から2～3mの地下水の低下が期待できるということで、その地下水を下げることによって滑る土の重さを軽くして、地すべりの要因を少なくするという計画だったわけですが、経験値で推定した安全率が図れなかったということになっております。

次は、平成14年度に集水井、赤の点線の部分でございまして、それを掘りまして上下の方向に横ボーリングで排水を予定いたしました。それに伴っての地下水の変動、下がりが赤線のラインでございまして、それによりまして、「現況安全率」と書いてございまして、これが1.065まで上がってございます。

平成15年度も引き続き横ボーリングを今度は下の方の部分につきまして施工い

たしまして、それに伴いまして地下水は図示の部分まで下がってございます。それに伴いまして、岩塊の重さが軽くなったということで、安全率が1.10まで上がりました。

ただし、この時点では、下排水の横ボーリング等は最大限の密度で施工しております。第3ブロックに対するこれ以上の抑制工という工事は無理な状況になりましたものですから、先ほどお話ししました抑止工として鋼管杭を打ちまして、安全率を1.2の目標まで上げたいということで変更を考えてございます。

この鋼管杭を打つ位置としましては、ちょうど第3ブロックの真下付近の部分で1列に打つことを考えてございます。鋼管の大きさとして、直径が50cm、延長が約27～8m。現在の考え方として、それを1列に97本打つという考えでございまして、これにつきましては、継続的な動態観測をしておりますので、その結果を踏まえてもう一度整理をいたしますけれども、それほど大きな違いはないのかなと思っております。

継続的な観察の方法として、3つの手法をとってございます。一つは、地盤伸縮計でございます。これは、頭部の亀裂を生じた部分とか動きそうな部分につきまして、亀裂の両側に杭を打ちまして、その間に線を張ります。そのテンションを計測するというので、どのような動きがあるか、地表面上の頭部の動きを観測するものでございます。

もう一つは、ボーリングをやっておりますので、ボーリングの孔を利用して孔内に傾斜計を入れます。それが大体50cmでデータが出てまいりますので、谷側、山側でのプラス、マイナスの動きがわかるという計測の仕方です。

もう一つは、地下水の位置が非常に重要なポイントになりますので、これもボーリング孔を利用して地下水を計測するという内容で、継続的な観測を行っております。

費用対効果につきましては、お手元の資料の3ページにございますが、事業全体として1.82、残事業につきましては1.63となっております。

よろしくご審議のほどをお願いいたします。

森杉部会長 ありがとうございます。大変詳しくご説明いただきましたが、前の件も同時にご審議をお願いしたいと思っております。どうぞ。

田中副部会長 前のところで落札率の話がありました。そういったことで、当初の予算に比べて安く済むと。そういうお話は、部会でこれまで出なかったと思います。確かに本県の場合、全国的に見ても落札率が低いという話があり、この件に限らず、ほかの事業でもそうなのかと推測します。この件が特殊なのか、あるいはほかの事業についてもそういったことが今後あり得るといえることが考えられるのでしょうか。

防災砂防課長 新聞等でも公表されてはいますが、最近の宮城県の落札率は大体8割から8割5分の中で推移しております。土木工事でそれが先行したような状況です。その後、今日お話し申し上げています急傾斜地の崖の工事とかも、大体それを追った状況で推移しております。今日は、全体事業費の中の話もございましたものですから、私どもとしては、できるだけ早く事業効果を出したいと思ひまして、事業年度を前倒しできればということもありますので、安かろうという話ではないんですけれど

も、適正な管理の中で事業効果が早期に発現できればと考えております。

田中副部会長　　今の説明でよくわからなかったのですが、土工関係が絡むと、下がる比率が高いということですか。

防災砂防課長　　落札率の低い部分につきましては、土工関係の仕事が先行していました。

田中副部会長　　それが特殊だということではないんですね。

徳永委員　　石巻の急傾斜地崩壊対策事業の件で費用負担で受益者負担もあるということなんですけど、調書では、石巻市の負担分は5%ということになっているんですけど、これが本来受益者負担分のすべてということなんですか。

防災砂防課長　　そのように考えております。

徳永委員　　それで、それを市町村が肩がわりしているということで、これが一般的な形なんですか。

防災砂防課長　　市町村によっては、自治体が負担しているところもございますし、あと、実際に受益を受ける方にも負担を求めている自治体もございます。それは一律ではございません。

長田委員　　受益者負担の割合が5%というのは、どの事業についても同じなんですか。

防災砂防課長　　これは補助事業ですけれども、補助事業は5%という数字がございますし、そのほかに県の単独事業もございまして、これにつきましては10%と、そのような取り決め、形を考えてやらせていただいております。

森杉部会長　　では、石巻の急傾斜地崩壊対策事業については、残事業がほとんどないようですから、基本的にはこの段階で継続という決定になるのではないかと私は思っておりますが。

両角委員　　のり面の枠、よくあちこちを見ると、実に殺風景なコンクリートが丸出しになっているんですけど、何とかもう少し美観というか、環境に配慮したような対策はないんでしょうか。お金はかかるかもしれませんが……。

防災砂防課長　　のり面を安定させる工法はいろいろございます。過去においてはモルタルを吹きつけて全面的にコンクリートの面が露出していると、そういう工事が一般的でございました。最近は、それに代わるものとしまして、地形にもよりますが、泥を吹き付けて、その中で草が生えてくるような工法とか、今日お示ししていますのり枠をやる部分につきましても、のり枠の中の部分で植生が図れるような工法と。その場所によっていろいろ異なっておりますけれども、できるだけ植生に留意した工法をとっているつもりなんですけど、まだまだご批判が多いかと思います。

森杉部会長 先ほどの石巻の急傾斜地の事業ですが、平成8年に採択されたということ伺いました。なぜ採択したのかというと、結局、石巻の財政的な状況で、急傾斜があるところはたくさんあって、申請があったので県としては採択されているというお話だと私は伺ったんですが、県として、そういう申請とは別途にどこまでやるべきかという問題については、いかがでしょうか。特にいろいろと批判がある事業ですよ。本来、こういうところに家を建てるべきではないという議論がもともとあるところ。仙台市の場合は、たまたま公共用地になっているようで、病院はあるようですが、その辺はいかがですか。公共事業でやるべきかどうかということですね。

防災砂防課長 その前に県内全体の危険箇所についてご説明させていただきます。

県内におきまして、私どもが地形等から把握しています危険箇所は約8,500カ所でございます。もっと詳しく言いますと、8,482カ所でございます。これは、ホームページ等で公表してございます。そのうち最も危険度が高いと想定しておりますのは、被害を受けるであろう人家が5戸以上の部分で3,306カ所になります。そのうち急傾斜地、がけ地ですと1,841カ所です。その1,841カ所の部分につきまして、できるだけ対策工法をしたいということで進めてはございますけれども、如何せんいろいろな制約がございまして、急傾斜地の現在までの着手率ですと、20%ほどになってございます。

そういう状況ですので、ハード対策ではとても対応が無理だということもございまして、最近、雨の降った状況などをリアルタイムで皆さんの方にお知らせして避難ということをぜひお考え願いたいということで、そういうシステムの整備を将来に向けて進めてございます。そういうソフト対策と一体となった土砂災害対策を進めておるわけですけれども、急傾斜地につきましては、先ほど受益者負担ということをお話ししましたが、基本的には、がけ地を持っている方が対応するというのが基本だと思っております。急傾斜地の法律自体もそのようになってございます。

ただ、個人の方で対応が困難と思われる部分につきましては、県が税金を投入して対策を講ずるというふうにしております。その仕切りの部分につきましては、急傾斜地の指定が、影響があると思われる住居の戸数5戸以上という基準がございまして、それを準用いたしまして、5戸以上被害が及ぶと思われる場合につきましては、県の事業でもって対策工法を進めておりますけれども、順番待ちというところもございまして。

長田委員 ちなみに、この石巻の井内地区のがけの所有者はどなたですか。

防災砂防課長 個人です。

森杉部会長 2番の石巻の急傾斜地崩壊対策事業については、この段階で事業継続のご意見を尊重いたしまして、速やかに事業完了をお願いするということにしたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

森杉部会長 それでは、3番の折立地すべり対策事業の方に参ります。どうぞご審議ください。

徳永委員 これは、図面を見ると、前から相当何回も滑っているという感じが見受けられるんですが、実際何回か滑っているのかどうかというあたりの確認をしたい。

それと、先ほどのリアルタイムというお話と関連するんですが、計測データは住民に公表されているのか、あるいは単にこの事業管理上のものなのか教えて下さい。

防災砂防課長 最初の方の質問ですけれども、今までも滑ったような状況になったのかという話ですが、私どももそのような考えでございます。実質的に、地層の表層的な部分は第3期と言われておりまして、大体1万年ほど前にでき上がった地層と考えてございます。岩質と申しますか、土質としましては非常に風化した凝灰岩ということで、地すべりの段階を形成しております。

今、断面図を出しますけれども、この地すべりの6ブロックの部分の左右にやせた尾根線がございます。それが非常にやせているということもございまして、その中に地形上、今までに何回か滑落したような跡があるということも考えてございませぬ。

また、この折立地区の観測データにつきましては、データの公表までは行っておりませぬけれども、仙台土木事務所の管理している部分にリアルタイムで伝わるといふ状況になっております。

徳永委員 最初の話で、かつてのいろいろな隆起があるということなんですけれども、一旦滑ったことによってさらに次の滑りを誘発するとか、あるいはいっそその土は取り除いた方が安定するとか、そのように何かもっと抜本的な対策というのはないのでしょうか。

防災砂防課長 対策工法で先ほどお示しした分につきましては、限定的な部分もございませぬ。

去年、村田町で大規模な地すべりがございました。2カ月か3カ月、皆さんに避難していただいたような状況なんですけれども、あそこにつきましては、割と対策工法をやるエリアがございます。やり方としましては、落ちる部分の頭の部分をカットして、落ちる重さを軽くする。そのカットした部分を下の方に持っていきまして抑えるという頭部排土というやり方でやっておりますけれども、地形的に余裕がある場合には、そういう工法を行います。それは単純に土を動かすだけの話ですから、コスト的にはそんなにかからない。ただし、用地費が非常にかかるという工法でございませぬ。

実際にいろいろな工法をやっておりますが、ここの部分は、地形的に下の方に抑え盛り土をするというのが、県道とか1級河川もございませぬできない。また、頭部につきましては、お寺とか緑地の非常に環境のいい部分がございますので、それもそう簡単にはできないう。そういう自然的な制約条件がございませぬとれなかつたということでございます。

沼倉委員 こちらの事業は、前に主要な幹線道路があるので、県の事業ということでは実行しなければいけないと。それで恐らく問題ないと思うんですが、広瀬病院、個人の病院なのか、公立の病院なのかよくわかりませぬけれども、病院があるわけですね。

恐らく、入院している患者もいらっしゃれば、避難するのに健常人よりも不自由するような状況が目に見えると、それが病院だと思えるんですけども、そういう病院がこの地域にあるということにちょっと矛盾を感じるんですが、その辺はどのようなお考えなのかなと思ひまして、お聞きしたいです。

防災砂防課長　　がけ崩れと違ひまして、地すべりは、避難の場合もそうなんです、一般的には、滑り出しは非常にゆっくりしております。避難基準は、1時間当たり2ミリの移動が観測されると、避難をさせなさいということで、最初の動きは非常にゆっくりゆっくり始まって、これがどんどんどんどん加速して行って、ある一定の限度を超えると、ざっと落ちるという状況になってございます。避難の場合でも、地すべりの亀裂が2ミリ以上のところだよということで住民の方を避難させると。後はどんどん進みますが、地すべりでは、そういうふうにある程度時間的な余裕はございます。今回の場合も、直下に道路がありまして、24時間観測してありまして、最初に2ミリとかそういう移動が観測されますと、監視しております土木事務所の方にリアルタイムで警報が鳴りまして、そこから各方面に避難なり通行止めの手配が行くというシステムは構築してございます。

沼倉委員　　病院の人たちは逃げ切れるんでしょうか。

防災砂防課長　　今の状況からお話しすると、十分逃げる時間はあると考えております。

沼倉委員　　この辺は、県と病院の方のコンセンサス及び入院患者にどの程度ディスクローズしておくかということで、できればいらっしゃる患者さんの方に、「2ミリ動いたら県は連絡するので、そのときには自分でちゃんと逃げなければいけないよ」ということをわかるようにしておいていただければよろしいかと思ひます。その辺のディスクローズをちゃんとやっていただきたい。病院側が患者の方にもちゃんとディスクローズするように、県としては監督していただきたいと存じます。

防災砂防課長　　この事業につきましては、地元の方々に対しまして説明会をさせていただいておりますし、足りなければ、またフォローしなければならぬと思ひております。また、具体的に避難という話になりますと、当然、県の土木だけの領域ではございませんで、政令指定都市の仙台市の消防局等との連携も出てまいります。通常の仙台市内のがけ地の問題になりますと、消防局と土木事務所がタイアップして対策を講じた結果、対応しているという状況ですので、基本的には割と密な関係は保っているのかなと思ひております。

森杉部会長　　そうすると、皆さん、これも今日の段階で継続していただくという決定をしたいと思ひますが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

森杉部会長　　特に保留事項とかそういうこともありませんね。それでは、これも事業を継続していただくということにさせていただきます。ありがとうございました。

それでは、以上で本日の審議はすべて終わりました。最後に、「公共事業の事後評価の試行の実施計画について」、ご報告をいただきます。

行政評価室長　それでは、公共事業の事後評価の試行につきまして、昨年度に続きまして今年度も公共事業事後評価の試行をお願いいたし、試行する事業や事後評価の進め方や方法などについてご意見、ご提案をいただきたいと考えております。

今年度は、資料2のとおり、「高生産性大区画圃場整備事業 高倉地区」を試行いたします。試行の目的や評価の視点につきましては、昨年度の説明から現時点では変更しておりませんので、説明を省略させていただきますが、昨年度と同様に事後評価の項目及び内容につきましては、事業種別ごとに事業の特性に応じて柔軟に対応すべきと考えております。

まず、今回は、試行実施計画書で予定している評価項目と内容につきまして、事業課からご説明いたします。今後は、本日お寄せいただいたことを踏まえまして、試行事後評価調書を作成し、10月に予定しております第6回部会でご審議をいただき、意見をとりまとめる予定であります。

それでは、事後評価試行実施計画書について説明をお願いいたします。

農村基盤計画課　では、農村基盤計画課からご説明申し上げます。

専門監　資料といたしまして、報告資料の1番、3枚とじのデータでございます。

今回試行を実施する事業は、事業名は、「高生産性大区画圃場整備事業」のうち、「低コスト化水田農業大区画圃場整備事業 高倉地区」でございます。事業主体は宮城県でございます。

事業の概要でございますが、1番のところに書いてございます。場所は3ページに示してございますけれども、鳴瀬川の左岸で東北自動車道の西側に位置しております。

事業の概要ですが.....。

森杉部会長　きょうのところは、評価項目の内容がこれでよいかどうかという議論をおこないますので、概要につきましては省略していただけますか。

農村基盤計画課　では、省略いたしまして、なぜこの地区が選定されたか、その辺のご説明をいたします。

理由としては二つございまして、まず一つ目は、前年度から圃場整備事業について事後評価の試行をやっております。昨年度は、五輪崎地区の圃場整備事業で事後評価の試行をいたしましたが、委員の皆様からいろいろご意見をいただいております。それらを加味して評価手法や評価時期をさらに検討したいということで、同じ事業になりますけれども、圃場整備事業を選んでおります。農業農村整備事業は、このほかいろいろな事業を実施しておりますけれども、そういった事情で同じ種類の圃場整備事業を選んでおります。

それから、具体的にこの地区を選んだ理由ですけれども、事後評価に当たり関係農家の協力がいろいろと必要であることから、その結果、ある程度の規模を有していて協力が得やすい地区ということで高倉地区を選定しております。

それから、評価項目につきましては、3番目に書いてございますけれども、昨年

度と同じものが評価項目に上がっております。

評価の内容についてでございますけれども、ここに書いてありますとおり、例えば事業効果の発現状況でありますと、担い手農家の育成とか生産コストの低減状況、耕地利用率の状況とかそういったものを踏まえて事業効果の発現をとらえていきたいと考えております。

費用対効果分析ですけれども、最近、農産物価格の変動等もありますし、作物の単収等もいろいろ変動しております。それから、作物別作付面積の状況とか、事業費も変動しておりますので、これらの要素を整理して費用対効果も算定したいと思っております。

それから、昨年度は、利用者等の意見については、抽出したアンケートになっているので、もう少し実態をつかめるような方法がいいのではないかとございまして、農家については全戸を対象に「この事業の結果、こういった感想をお持ちなのか」と、その辺をいただきたいと思います。

それから、こういった農村地域でございますけれども、やはり農家以外の方も地域に住んでおまして、それらの方々から見た事業の効果的なものの意見もいただきたいと思っております。非農家については50戸ぐらい考えていきたいと思っております。

事業実施による環境の変化ですけれども、農業の生産環境あるいは地域の生活環境、自然環境、そういったものをとらえて見ていきたいと思っております。特に自然環境に当たりましては、地域に優しくといいますか、資源のリサイクル関係などがあれば、そういったものも検討して評価していきたいと思っております。

その他評価すべきと判断した項目についてですが、昨年度もいろいろお願いいたしましたけれども、新たに発現した効果、項目等があるかどうか、その辺を検討してみたいと考えています。それから、社会経済情勢の変化、特に昨年度は、地域水田農業ビジョンというものが地域でつくられておまして、それらに対して、この事業が先行して実施されておりますけれども、こういった位置づけになるのか、その辺についても検討してみたいと思っております。

最後に、評価の総括として、評価地域においていろいろ事業を実施した結果、今後考えなければならない課題、改善する必要がある内容といったものについても整理していきたいと思っております。

一番は、昨年度やってみましたけれども、事後評価の本格化に向けて簡単にやれる方法があるのかどうかといった部分を重点的に見ながらやっていきたいと思っております。

あと、2ページ以降は整理の様式になっております。今言ったような評価項目をこの様式に基づいて整理していきたいと思っております。

3枚目は、事業の位置関係を示しております。

森杉部会長

それでは、ご提案いただいた評価項目及びその内容について、ご意見をください。

前回の圃場整備で事業効果の算定根拠として、「生産性が上がるようになっていきますけれども、本当に上がるようなことになっていきますか」という質問がありましたよね。そういうことは、恐らくここでの項目として、「費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化」に入っていると思いますので、克明にわかるような形のものがあると、今後の審査に大変重要な情報になるのではないかと私は思いました。

どうぞ。

徳永委員 項目自体は大体そういうことで、特に我々として知りたいのは、担い手農家の育成の部分、それと生産コストが本当に下がっているのかどうかということになるかと思えます。そのときに、住民アンケートが非常に重要な位置を占めるのではないかなと思うんですが、簡単にやろうとすると、えてしてその地区の取りまとめの人に配布、回収を全部お願いしてと。そういうことになると、なかなか本音が言いにくいということになりかねないので、少し工夫していただければいいかなと思っています。

それと関連して上の選定理由が気になったんですが、「協力が得られやすい地域・地区であること」と書いてあるということは、逆に言うと、こういう調査に非協力的なというか、嫌がるという素地があるのかどうかですね。これはどういう意味なんでしょうか。

農林課 専門監 事業の規模によって、地域の事業を推進するような母体があるんですけども、そういった組織が脆弱な状況になります。我々が事後調査等いろいろする場合に直接農家と接触する場面もあるんですけども、県が行くよりは農家の代表のような改良区が行った方がいい場合もあるわけで、試行の段階では、ある程度そういった組織がはっきりしているところでとりあえずやっていきたいと。さっき言ったとおり、協力が得られない項目とか、協力が得られやすい項目というのはいろいろあると思うんです。農家のプライバシー的なものを聞き出すのはなかなか大変な部分があって、そんなものを、こういった中でとりあえず協力が得られやすいようなところでやってみて、その中でも何か問題があれば、今後の本格実施に向かってまた少し考えなければならぬのかなと。そんなことも見ていきたいということで、とりあえず試行の段階で全然だめなのではどうにもならないので、協力の得やすいところを選んでおります。

高橋委員 とりあえずこれは何年間にわたってやるんでしょうか。

農林課 専門監 1年、今年度です。

高橋委員 1年間で答えを出してしまうわけですか。

農林課 専門監 事業完了してから3年経過しています。工事の途中から使い始まっていますから、実際に使って何年かたっていると思うのです。だから、事業完了した段階で1回見てもらおうと。

高橋委員 生産コストの低減とか数字を出すというのは、個々の農家の管理状況がきちんとしていない、10a当たりにかかった時間とか機械代というのはそう簡単には出ないと。機械メーカーの数字を利用すれば簡単なんだろうけれども、実際農家でそれに対してコストが軽減するというのは、3年間とか4年間の経過を見てと言って

も、たった1回の調査でその数字がすぐ出るかというと、実際、自分の家でやっているから余計わかるんですけれども、ちょっと疑問なんですよね。今から、何軒かの農家の人とか集団にデータ収集を頼むのであれば、正確なところではなくても大体の数字は出ると思うんですけれども、1回だけの調査ではつかみ切れないのではないかなというのが私の実感なんです。

農林課
専門監

県の体制としては、事後評価が必ず起きてくるんだろうということで、モデル地区を何地区か選んで今、言われたようなことを始めています。この高倉地区も、ことしの1月ぐらいから、今言われたようなことをある程度意識して調査様式みたいなものをつくって、資料集めを進めています。

ただ、具体的にどのぐらい軽減しましたかということになりますと、感覚的なものが入ってくるんですけれども、どの部分でどのぐらいの時間が減ったとかそういった話を聞いて、それをもとに我々が評価するときにもいろいろな計算をするんですが、そういったもので計算値をはじいてみたいなと思っています。

ですから、その出た答えが農家の人が思っていることとぴたっと合うかどうかは微妙な部分で、特に言われているのは、我々の計算では機械が5年で壊れるとか、8年で壊れると償却年数で見ているんですけれども、実際に長持ちさせると非常にもうけるというところがあって、その辺、微妙に農家の人の感覚と我々の計算値が違つかもしれません。

ただ、それはそれとして、「実際に時間が短くなったりしている部分を一定のルールで計算すれば、こういった効果になっていますよ」ということを少しアピールしながらやっていきたいなと思っています。

沼倉委員

事業効果の発現の指標としてですが、先ほど出た生産コストの低減とか非常に測定するのが難しいものもありますけれども、間接的になんですが、例えば、収入の向上もしくは所得の向上となると、農家さんは皆さんわかっていると思いますので、その辺の指標も可能であれば入れてみてもいいのかなと思います。

あと、利用者の意見のところ、よかった、悪かったと1個で済ませるのではなくて、圃場整備の中にいろいろな建設物であるとか、工事があると思いますので、なるべく、「この整備については非常に効果があった」とか項目に分けてアンケートをとっていただくと。何が一番よかったのかとなると、そこを重点的にやって、余り評価が芳しくないものについては、ある意味でコスト削減の意味もありますので、今後の事業に役立てるためには重きとか軽きをつけて、わかるような形でのアンケートをお願いしたいと思います。

農林課
専門監

先ほどプライバシーと言ったんですけれども、農家の収入の部分というのが一番入り込みにくい部分なんです。ですから、統計データを使ったりして整理いたします。例えば、「この地域で米の単収は幾らあって、一般的な価格だと幾らで売れるから、多分、売値は何ぼになっているはずだ」と。今度は、生産費については、人によって、機械を大事に使う人と無駄に使う人ではかなり差はあるんですけれども、ある一定のルールで生産費をはじけば、「これだけかかっているから、差し引きでこのぐらいあるはずだよね」という程度です。

沼倉委員 アンケートの方法ですけれども、市町村とか農家の代表に頼むのではなくて、直接、匿名で回収されると。配るのは代表者にお任せしてもいいんですけども、回収は匿名でなさる方がよろしいんじゃないかと。金額まで聞くのが非常に抵抗感があるということであれば、およそ何%アップしたであるとか、そのような聞き方もあると。一番知りたいのは多分そこだと思いますので、ちょっとご工夫いただきたい。できるかどうかはわかりませんが、検討だけしてみてください。

両角委員 さっきもお話がありましたけれども、多分、いろいろな意味で効果が出るのに時間がかかるだろうと思うんですね。これは3年ぐらいで、いわば途中経過ですよ。この辺、全体の効果として全部測定できる状態ではないということが一つ前提になるだろうと思います。

ただ、そうはいつても、その間にいろいろ社会情勢も変わってきている。当初計画が平成5年につくったことから見れば、もう十数年たっているわけですから、その間の変化を入れて検討していただければ。一番最後に書かれているような社会情勢の変化とか、おっしゃったような水田のビジョンみたいなものと照らし合わせてどういう効果があるかと、その辺にも少し踏み込んでやっていただくと、現実的な評価ができるのではないかなと思います。

農林整備課
専門監 わかりました。ありがとうございます。

徳永委員 両角先生に質問なんですけれども、こういうものを研究ベースで調査されているものはありますか。

両角委員 昨年、県から委託で、県内の100戸近い農家のアンケートをとったことがありますので、必要でしたらご紹介します。

それで、機械については、作業時間は確かに大幅に減少しますが、機械の費用はなかなか減りません。ほ場整備事業について、長期的に見て何を本当の事業効果の指標とするのかを検討しませんと。

森杉部会長 事後評価調査報告の際に、併せて紹介していただきたいと思います。

では、よろしいでしょうか、ありがとうございました。

最後の議事として、現地調査の箇所選定ですが、特に「ここを見たい」という希望はありますか。きょう問題になった下水道事業は行かなければなりませんね。あと話題になったのは、前回も含めて……。

沼倉委員 牛橋地区のかんがい排水事業が、たしか最初の県の評価でもイエロー印と。

森杉部会長 そうしますと、今のところ、11番のかんがい排水と10番の下水道事業が決定ですね。それから、詳細審議に回したものは……。

事務局 仙台塩釜港の海岸整備関係です。

森杉部会長 では、9番の海岸事業を含めてこの3カ所でもよろしいでしょうか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

森杉部会長 以上で、本日の審議は全部終了しました。ありがとうございました。
それでは、進行を事務局にお返しします。

行政評価室長 きょうの審議で一応下水道だけが詳細審議ということになりましたけれども、予定しているのが8月8日ですが、これ1件だけです。それで、第3回が22日、来週なんですけれども、ここで詳細2件、報告事項3件があるわけなんです、効率よくするために、来週22日開催予定していました部会を中止して、8月8日に詳細3件、報告事項3件を一括で審議をおねがいしたいのですがいかがでしょうか。

森杉部会長 とにかく1回でやった方がいいですね。

行政評価室長 では、一応事務局として第3回は8月8日、6件やるということにさせていただきたいと思います。

それから、連絡事項なんですけれども、先ほど審議いただきました事業に関して、本日の部会で言い尽くせなかった事項につきましてご意見、ご質問等がありましたら、20日までに事務局あてにファックス、電子メールでお寄せいただきますようお願いいたします。

それから、先ほどお話ししました次回の部会は、8月8日であります。1時半から4時半まで、場所は特別会議室、ここを予定しておりますので、よろしくお願いいたします。

以上であります。

森杉部会長 8月8日、ここで審議は一応終わる予定だということですね。現地調査は29日に9時30分から行います。本日は大変ご苦労さまでした。

司 会 以上をもちまして「平成17年度第2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 徳 永 幸 之 印

議事録署名人 高 橋 千代恵 印