

# 平成27年度第1回

## 宮城県行政評価委員会公共事業評価部会

日 時：平成27年8月7日（金曜日）

午前10時から午前11時45分まで

場 所：宮城県行政庁舎4階 庁議室

平成27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27年8月7日（金）午前10時から午前11時45分まで  
場 所：宮城県行政庁舎4階 庁議室

出席委員：橋本潤子 委員 奥村 誠 委員 京谷美智子委員 河野達仁 委員  
佐藤美砂 委員 千葉克己 委員 平野勝也 委員 福田 稔 委員

欠席委員：風間 聡 委員 西出優子 委員 宮原育子 委員

司 会 定刻となりましたので、ただいまから「平成27年度第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・企画部長の大塚大輔よりご挨拶を申し上げます。

震災復興・企画部長 開会に当たりまして、一言御挨拶を申し上げます。

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

また、皆様には、この春の委員改選の際、本日開催の公共事業評価部会に加え、大規模事業評価部会の部会委員にも御就任をいただきましたこと、この場を借りて、厚くお礼申し上げます。

さて、本県の行政評価は、行政活動の評価に関する条例に基づき行われているところですが、公共事業評価部会においては、事業着手後一定の期間を経過した事業の継続の妥当性について、県の評価原案に対する御意見をいただいております。

東日本大震災の発生以降、復旧・復興に注力するという観点から、公共事業再評価は原則として休止をしているところではございますが、今回は、国の要請を受け、気仙沼市内を走る一般県道大島浪板線について、御審議をお願いするものであります。

当該路線の周辺は津波により甚大な被害を受けましたが、三陸縦貫自動車道や大島架橋の整備が並行して進められており、一般県道大島浪板線の整備も、経済活動の活性化や交流人口の増大に大きな役割が期待されるところです。

委員の皆様には、広範かつ専門的なお立場から忌憚りの無い御意見をいただき、ぜひ有意義な議論の場としていただければと思います。

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

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でございます、出席者名簿の順に御紹介をさせていただきます。

はじめに、部会長をお願いしております、橋本潤子委員でございます。

続きまして、奥村誠委員でございます。

京谷美智子委員でございます。

河野達仁委員でございます。

佐藤美砂委員でございます。

千葉克己委員でございます。

平野勝也委員でございます。

福田稔委員でございます。

なお、副部長をお願いしております風間聡委員、西出優子委員及び宮原育子委員におかれましては、本日は所用のためご欠席となっております。

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・企画部長の大塚大輔でございます。

震災復興政策課企画・評価専門監の江間仁志でございます。

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周と申します。

続きまして、本日ご審議いただきます案件、一般県道大島浪板線ということで、担当課からご説明させていただきますが、道路課から後藤課長が出席しておりますので、御紹介いたします。

なお、大塚部長は公務がございまして、これにて退席させていただきます。

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

次に、会議に入ります前に、資料の確認をさせていただきます。

本日お配りしている資料でございますが、次第、裏面が出席者名簿となっております。

続きまして、資料1ということで、「平成27年度公共事業再評価について（諮問）」、その後ろに関係資料をおつけしております。

それから、資料2といたしまして、「平成27年度公共事業評価部会開催日程」、その後ろが参考資料1から4となっております。参考資料1、「宮城県行政評価委員会運営規程」、参考資料2、「行政活動の評価に関する条例」、参考資料3、「行政活動の評価に関する条例施行規則」、参考資料4、「宮城県行政評価制度の概要」、以上が本日の資料となっております。

それでは、ただいまから議事に入ります。進行につきましては、行政評価委員会条例第4条第1項及び第6条第6項の規定により、橋本部会長にお願いしたいと思います。

橋本部会長 橋本でございます。ご専門の方もいらっしゃる中で、僭越ながら私が部会長を務めさせていただくことになりました。皆様のご協力をいただきながら進めてまいりたいと存じますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、これより議事に入りますが、それに先だって議事録署名委員を指名したいと思います。メンバーも新しくなりましたので、名簿の順に従い、今回は奥村委員、京谷委員のお二方をお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

よろしく願いいたします。

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、当会議は公開といたします。

傍聴に際しましては、本会場に表示しております「宮城県行政評価委員会傍聴要領」に従っていただきます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、次第に従いまして議事を進めてまいります。

まず、お手元の資料1をご覧ください。

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」につきましては、8月4日付けで、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おり、本日、皆様にお集まりいただいているところでございます。

それでは、今年度の公共事業再評価について、事務局から説明をお願いいたします。

企画・評価専門監

事務局の江間でございます。座ったままで大変恐縮ですけれども、私からご説明をさせていただきます。

平成27年度公共事業再評価についてご説明をさせていただきます。

はじめに、この4月から新しく委員にご就任いただきました方もいらっしゃいますので、宮城県の行政評価制度の全体像や公共事業再評価制度の概要について、若干お時間をいただきまして説明をさせていただきたいと思っております。

お手元の参考資料4をご覧くださいければと思います。こちらは宮城県の行政評価制度の概要を説明した資料となっております。この参考資料4の5ページをお開きいただければと思います。

(2)として評価の構成となっておりますけれども、宮城県の評価制度は、この表にございますように5つの個別評価から構成されておりますが、公共事業再評価につきましては、この表の下から2つ目の欄にございますとおり、着手から一定期間を経過した公共事業を対象に、その継続の妥当性を判定するというものを目的といたしまして、平成10年度に導入されております。

続きまして、6ページをご覧ください。

こちらは政策評価・施策評価、大規模事業評価、公共事業再評価、事業箇所評価ということで、各評価制度についての手続きの流れを示した資料となっております。それぞれの評価は、ほぼ共通の流れということでご説明いたしますと、まず上から2段目になりますが、県の評価原案及びその要旨を作成して公表するという手続きがございます。その下になりますが、行政評価委員会の意見聴取というところがございます。政策評価・施策評価、それから大規模事業評価、そして本日の公共事業再評価につきましては、県の評価原案を行政評価委員会に提出をいたしまして、それぞれの部会のご意見をいただくことになってございまして、本日もこの流れの中でお集まりいただいております。それぞれの部会からいただきましたご意見、それから県民の皆様から提出いただいたご意見を踏まえた

上で、次の段階といたしまして、県としての最終の評価結果、評価書ということになります。その要旨を作成して公表いたします。最後に、評価結果を次年度の企画の立案や予算にどのように反映したかということについて説明書を作成することになっておりますけれども、これが一連の流れというところでございます。

この一連の流れの中での行政評価委員会の役割につきましては、7ページをご覧ください。

こちらは行政評価委員会の役割等についてでございますが、④の組織というところに記載がございますけれども、本県では評価制度が多岐にわたっているということもございまして、政策評価部会、大規模事業評価部会、公共事業評価部会の3つの部会を設置しております。先ほど部長からも申し上げましたとおり、皆様には今年4月に、本日の公共事業再評価に加えまして、大規模事業評価についても部会の委員に御就任いただいているところでございます。

続きまして、公共事業再評価制度についての御説明を申し上げます。ページが飛びますが、16ページをお開きいただければと思います。

こちらが(3)の公共事業再評価ということで、①の目的といたしましては、公共事業の効率性及びその実施過程における透明性の向上を図るため、事業着手後一定の期間を経過した事業について、事業継続の妥当性の再検討を行うものとなっております。

②の対象といたしましては、県が事業主体になっている公共事業で、これから申し上げます1から5の項目のいずれかに該当するものが対象ということになってございます。

1つ目は、事業の着手から5年以内に用地買収や工事が行われないもの、つまり、具体的買収や工事に至るまでに遅れが見られると考えられるものでございます。

2つ目といたしまして、事業の着手から10年が経過しても完了が見込まれないもの、つまり、これは事業期間が長期間にわたっていながら完了に至っていないと考えられるものということになってございます。

3つ目は、いったん再評価の対象になった事業について、再評価から5年経過してもなお、完了等が見込まれないものについて、再評価を行うということになってございまして、いわば「再々評価」ということになります。

4つ目は、地域高規格道路及びダム事業に限った取扱いとなっておりますが、調査費が計上されてから5年以内に事業着手が見込まれない事業となっております。

5つ目が、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となっております。本日ご審議をお願いしております「一般県道大島浪板線浪板工区道路改良事業」は、こちらの規定を適用したものとなっております。

評価に当たっての基準は、③に記載をさせていただいております5つの項目となっております。対象になった事業が期間の延長や事業費の増大につながるものの無いよう、代替案との比較やコスト削減策、あるいは費用対効果等の視点を基準としております。

これまでの再評価の実施状況につきましては、④の過去の実施状況をご覧ください。

平成13年度と14年度との間に二重線が引かれておりますが、この制度が要綱を根拠としていたのは13年度までで、14年度からは条例化されたということで、条例根拠の再評価となっております。

ちなみに、一番下の合計の欄ですが、平成23年度からは評価の事業数が一桁となっておりますけれども、これは東日本大震災の発生に伴いまして、部長の挨拶の中にもございましたように、復旧・復興を優先して進めるという観点から、公共事業再評価を原則として休止していることによるものでございます。

なお、今回の案件につきましては、国庫補助事業ということで採択をされておりました、国から事業費の一部が補助されておりますが、国から地元における評価の実施を求められたという事情から評価手続きを行うものでございます。詳しくは後ほど、担当課の道路課からご説明をさせていただきたいと思っております。

それから、17ページでございますが、これは標準的な審議のスケジュールでございます。通常の流れとしましては、5月までに県の評価原案を作成した後、公共事業評価部会で御審議をいただきまして、11月までに県の評価結果をまとめるという流れになっております。

今回は、先ほど申し上げた事情で、このスケジュールと比べますと遅めの開催となっておりますが、今後の進行につきまして皆様の御協力をよろしくお願ひしたいと思っております。

それでは、制度の概要につきましては以上でございますが、今年度の公共事業再評価のご説明ということで、資料1を御覧いただきたいと思います。

さきほど橋本部会長からご説明がございましたけれども、8月4日付けで知事から行政評価委員会の委員長宛てに諮問されております。

その後ろに再評価調書の要旨をお付けしております。恐れ入りますが、この要旨の2ページをお開きいただければと思います。

こちらは、先ほどのご説明と重複する部分もございますが、評価の流れをフロー図で示してございまして、本日の会議は、このフロー図の網かけをしている4番の部分、行政評価委員会での審議に当たります。これと並行して、2番、公共事業再評価調書及び要旨の公表、それから5番、県民意見聴取とございますが、要旨及び評価調書を公表させていただくとともに、パブリックコメントについても手続きを進めさせていただいております。

続きまして、資料2を御覧いただければと思います。こちらは今年度の公共事業評価部会の開催予定について記載しております。

まず、本日は、「一般県道大島浪板線浪板工区道路改良事業」につきまして御審議をいただきますが、こちらについては、本日の部会と10月20日に開催予定の第2回の部会において、内容の御審議と部会としての意見の取りまとめをお願いしたいと考えております。

それから、現在の予定では、「みやぎ県北高速幹線道路整備事業（Ⅱ期・Ⅲ期・Ⅳ期）」についても再評価をお願いする予定となっております。10月20日の第2回部会で内容を御審議いただいて、11月以降に第3回部会を開催して、意見の取りまとめをお願いできればと考えてございます。

細かい日程につきましては、後日、委員の皆様と調整の上で決定させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

なお、委員の皆様には今後、大規模事業評価についても御審議をお願いする可

能性がございます。その場合は、部会の開催の日程について調整をさせていただくこととなりますが、大規模事業評価部会とこの公共事業評価部会を同日の開催にするなど、可能な限り、委員の皆様のスケジュールに合わせ、ご負担にならないような開催方法を検討していきたいと考えてございます。

議事の（１）平成２７年度公共事業再評価についてのご説明は以上でございます。

橋本部会長      ありがとうございました。

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

それでは、資料２のと通りの日程で今後進めさせていただくことにいたします。

次に、（２）の「一般県道大島浪板線浪板工区道路改良事業」の審議に入ります。

なお、本日の審議において未回答事項がなく、委員の皆様の了解が得られた場合には、「継続妥当」など、部会としての意見の大まかな方向をまとめたいと思っております。

また、本日の意見を踏まえ、１０月に開催を予定しております第２回部会において、最終的に決定したいと思っておりますので、御協力の程よろしくお願いいたします。

それでは、この事業につきまして、担当部局から説明をお願いいたします。

道 路 課      事業を担当しております道路課でございます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、今回の再評価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」についてご説明いたします。

まず、事業を実施している場所について説明させていただきます。

附属資料１を御覧願います。宮城県では大島架橋事業ということで、気仙沼市の離島大島と本土とを結ぶ事業を進めてございます。

裏面を御覧願います。事業期間は、左下のところにスケジュールがございしますが、平成２３年度から平成３０年度までの８年間で、気仙沼市東八幡前の国道４５号から離島大島の浦の浜までの事業区間約８ｋｍにおいて、架橋工事及び道路改良工事を実施しているところでございます。現在は、架橋本体については現場に着手しており、主要構造物であるトンネルについても５基全てが貫通するなど、事業は順調に進捗してございます。

そして、今回、再評価をいただきます「一般県道大島浪板線浪板工区道路改良事業」の事業区間ですが、計画ルートを示した図面の中の左側にございます国道４５号から（仮）大島ＩＣ、延長２．７ｋｍと記載されている区間となっております。

今回の再評価箇所について、もう少し詳しくご説明させていただきたいと思っております。

附属資料２を御覧願います。大島架橋事業は、震災前の平成２２年度に大規模事業評価において審議をいただいております。この時点では、図面の青書きで

記載されております延長 3 k m の区間において、平成 2 3 年度から社会資本整備総合交付金事業にて実施する予定でございました。

その後、震災がございまして、大島地区が長期間孤立したことや沿岸の道路及び家屋が甚大な被害を受けたことなどから、県道大島浪板線を「命の道」すなわち避難道路と位置づけまして、より安全性の高い道路として整備することとし、道路法線を山側に振り、事業区間を延伸することとなり、当初の社会資本整備総合交付金事業の大島架橋事業区間が、その下の赤書きで示した延長 5. 3 k m の区間に変更となりました。

さらに、三陸縦貫自動車道の（仮）気仙沼北 I C と（仮）大島 I C のアクセス道路及び防災集団移転促進事業をつなぐ路線として、左側の（仮）大島 I C から国道 4 5 号までの延長 2. 7 k m 区間が別事業の補助事業として採択されることになったものです。この左側に示した延長 2. 7 k m 補助事業区間が、今回ご審議いただきます再評価対象の事業区間となっております。

この延長 2. 7 k m 区間が補助事業として採択された時点の資料が、附属資料 3 になります。本資料は、国土交通省へ提出した資料でありまして、全体事業費が約 4 0 億円で、費用対便益 B / C は 1. 9 であり、この資料に基づいて国の事業採択となつてございます。平成 2 3 年度よりこれまで事業を進めてまいりましたが、全体事業費が増額となることから、国土交通省から事業効果の検証が必要との要請があったことから、今回再評価のご審議をいただくことになったものでございます。

続きまして、再評価調書についてご説明させていただきたいと思っております。平成 2 7 年度公共事業再評価調書の 1 ページをご覧ください。

事業名は、一般県道大島浪板線浪板工区道路改良事業。施行地名は、気仙沼市浪板地内でございます。補助・交付金・単独の別としましては、補助事業でございます。

根拠法令としましては、道路法第 5 6 条に、国が県の道路整備費を補助することについて規定されております。事業主体及び管理主体は、宮城県になっております。

続きまして、事業の概要についてご説明いたします。

まず、事業目的ですが、一般県道大島浪板線（浪板工区）は、三陸縦貫自動車道の（仮称）大島 I C、（仮称）気仙沼北 I C 及び国道 4 5 号と接続することにより、震災復興、救急医療の確保及び地域間交流等に寄与する道路となっております。

また、当該道路は、浪板・大浦地区の防災集団移転団地へのアクセス道路であり、離島大島を結ぶ唯一の道路でもあるため、津波浸水区域を避けた位置に計画しており、周辺地域における災害時等の緊急避難路又は復興支援道路として必要不可欠な道路となっております。

次に、事業内容ですが、中段の表に示したとおりでございます。事業費を 4 0 億円から 6 4 億円と増額してございます。

さらに、事業内容の変更状況とその要因ですが、震災後の交通ネットワーク見直しに伴い計画交通量に変更となったため、道路規格、道路幅員及び設計速度を変更してございます。具体的には、事業着手時の計画交通量が 3, 5 0 0 台 / 日であったものが、再評価時には 4, 1 0 0 から 5, 5 0 0 台 / 日へと増えており



ます。道路規格を第3種第2級にランクアップしており、設計速度が50km/hから60km/hへと変更、道路幅員も6mから6.5mへと拡幅してございます。

次に、2ページをご覧ください。

まず、事業費でございますが、事業着手時は40億円のものが、今回再評価時では64億円となっております、事業費増加度は60%となっております。

中段の事業費増減対照表に事業費増の内訳を示してございます。本工事費で8.6億円、測量及び試験費で1.3億円、用地費及び補償費で14.1億円の合計24億円の増額となっております。工事費の増額については、労務費や資材単価の高騰などが主な要因となっております。用地費及び補償費につきましては、補償物件が当初見込んでいた14軒から37軒に増えたことの影響が大きいものとなっております。

次に、2ページ下段の事業の進捗状況でございます。事業期間に示したとおり、完成予定年度は、事業着手時は平成29年度だったものが、今回再評価時には平成30年度へと見直してございます。

なお、3ページの上段に示したとおり、事業停滞年数は0年、事業工期延伸度は1.14となっております。

次に、進捗率です。全体事業費64億円に対しまして、平成27年度までの投資額が37億円となっており、進捗率は57.8%となっております。事業工程乖離度は△4.7%となっております。

事業の進捗状況といたしましては、9ページに平面図を示しております。現在、事業用地の買収を進めており、大浦地区については買収済み箇所から先行して道路改良工事を進捗させております。

一方、左側の浪板地区につきましては、地権者の中に、移転先である、近接する防災集団移転団地造成がまだ未了のため移転できない方が点在しておりまして、この地区についてはまだ用地買収が完了していないため、工事着手までには至ってございません。

また、3ページに戻っていただきまして、今後の進捗の見込みです。平成27年度内に防災集団移転団地が造成完了する予定となっておりますので、平成28年度以降は用地買収が大幅に進捗し、残工事についても発注可能となるため、平成30年度の事業完了を見込んでございます。

施設管理の予定・管理状況ですが、事業区間の道路施設は宮城県が管理することとしておりまして、平成13年度から全県的に推進していますアドプト制度「みやぎスマイルロード・プログラム」を活用し、清掃や緑化等の美化活動を地域のサポーターに担ってもらえるように働きかけていくつもりでございます。

続きまして、4ページを御覧願います。事業の必要性についてご説明いたします。

上位計画等につきましては、大島浪板線は、宮城県震災復興計画及び気仙沼市震災復興計画に位置づけられております。

次に、事業を巡る社会経済情勢等ですが、今回の再評価事業範囲につながる三陸道（仮称）大島IC接続部から大島までのアクセスにつきましては、大島架橋事業として県において整備中であり、平成30年度完成予定としてございます。また、三陸縦貫自動車道については、国土交通省直轄事業にて整備中であり、平

成30年度以降に（仮称）大島IC，（仮称）気仙沼北ICが供用される予定となっております。

次に、地元情勢，地元の意見ですが，道路線形が改良され，幅員も広がるため，車両及び歩行者の安全が確保されることになり，当該道路は，災害時の避難道路，防災集団移転団地へのアクセス，離島大島からのアクセス及び三陸縦貫自動車道路へのアクセス機能を持つため，地域の防災力向上に寄与し，かつ都市圏からの交流人口の増加も期待されることから，地元から早期完成が望まれております。

また，気仙沼大島架橋促進期成同盟会より，気仙沼大島架橋の早期整備に関する要望書も提出されておりました。

次に，事業の有効性についてご説明いたします。4ページ目の下段をご覧ください。

事業効果としまして，効果の発現状況ですが，現時点で供用している箇所がないためまだ整備効果の発現には至っておりません。

想定される事業効果といたしましては，4点ございまして，1つ目が車両通行の安全の確保，2つ目が津波避難路としての機能，3つ目が離島大島からのアクセス確保，4つ目が三陸縦貫自動車道へのアクセス向上がございまして。

次に，5ページを御覧願います。事業の効率性についてご説明いたします。

まず，関連事業の概要・進捗状況等でございますが，関連事業としては，県が社会資本整備総合交付金で実施している大島架橋事業と国土交通省が行っている三陸縦貫自動車道の整備がございまして。

次に，代替案との比較検討でございますが，本事業は住民説明会にて概ねの地元の合意を得，平成23年度から今年度にかけて用地買収及び工事を実施しているところであり，順調に進んでおりますので，代替案はございません。

次に，コスト削減計画ですが，盛土材に購入土を用いて施工することとしておりましたが，他の公共事業との施工時期等の調整を行った結果，発生土を使用することが可能となったことから，約1.2億円の節減を行っております。

次に，6ページを御覧願います。費用対効果の項目でございます。

B/C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算出しております。算出便益は，走行時間短縮便益，走行経費減少便益，交通事故減少便益の道路3便益を算出しております。事業着手時はB/Cが1.91であったものに対しまして，今回，事業費が増えたことから，B/Cが1.13という結果となっております。

事業着手時との違いの要因の1つ目としては，交通ネットワーク変更に伴う計画交通量の増が挙げられます。計画交通量増の理由としましては，当初，大島浪板線と三陸縦貫自動車道の（仮称）気仙沼北ICは立体交差で計画されておりましたが，今回，平面交差で直接アクセスができることとなったことによります。

また，2つ目としましては，補償費算定の条件の違いが挙げられます。当初物件補償につきましては，市のまちづくり計画及び河川災害復旧事業と錯綜しない，確実に事業実施可能な地区のみ計上してございましたが，今回は他事業との調整の結果，補償範囲が確定したことにより補償すべき物件が，当初の14軒に対して23軒増加しまして37軒となったことによります。また，当初は物件補償単価についても，当該地域が津波による全半壊住居が多かったため，住居の利

用は不可と判断しまして、補償費を解体費として1軒当たり一律500万円と想定してございましたが、新たに補償することになった物件23軒分は概ね健全であったため、補償単価がそれに比べて高いこと、及び従来計上分14軒につきましても、民家を補修して居住し続けたこと等により補償単価が上昇しております、当初見込んでおりました1軒当たり500万円が1軒当たり4,600万円という形に上昇してございます。

次に、7ページを御覧願います。環境への影響と対策についてご説明いたします。

まず、地域指定状況等については、指定されたものは該当ございません。

また、影響と対策については、盛土法面の緑化や、低騒音振動重機の利用で周辺環境への景観や騒音・振動に配慮いたしてございます。

これらを総合的に評価いたしまして、総合評価における対応方針としては、事業継続でお願いしたいと考えてございます。

次に、事業スケジュール表についてご説明いたします。7ページ目の下段を御覧ください。調査・設計につきましては、物件補償費算定のための建物調査が必要となったため、実施期間を1年延伸してございます。

用地補償については、地権者の移転希望先でございます防災集団移転団地整備の遅れが原因で、やむをえず用地補償期間を2年延伸してございます。

工事につきましては、用地補償時期が遅れるため、完成時期を平成29年度から平成30年度と1年延伸しております。

8ページには位置図を、それから9ページから10ページに事業の概要図を示しております。11ページから15ページまでは、現在の現場の状況写真をつけてございます。16ページから29ページまでは、費用便益分析の算定根拠についておつけしてございます。再評価調書の説明については以上でございます。

御審議のほど、どうぞよろしくお願いたします。

橋本部長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明につきまして、御質問、御意見等ありましたらお願いいたします。

河野委員 質問ですが、まず、残事業のB/Cが2.8ということで、事業継続という評価については全く異論ないのですが、事業着手時の費用分析の方法で補償費が大きく変わっています。これがひょっとしたら問題ではないかと思うのですが、14軒が37軒になったということで、当初の2.7kmの道路が通っていますが、その場合に、そのときに通る土地が14軒しかなかったのか、それとも、37軒あったがそれをカウントしなかったのかということについて教えてください。

道路課 追加で説明資料を配らせていただきたいので、少々お待ちください。

最初に、こちら側の黄色丸と青丸で丸ポチがついた図面を御覧願います。この青丸ポチが当初からこの事業の補償対象物件と見込んでいた家屋等になってございます。それに対しまして、黄色で右上に23軒と書いておりますが、黄色の23軒分が今回新たに計上した補償物件ということになってございます。

今、委員からのご指摘は、これは当初から入れるべきであったのではないかというお話だと思うのですが、それは我々も本当に反省点として捉えているところです。

なぜこういうことになったかというのが、この裏面に鹿折・南町・魚町地区のまちづくりのポンチ絵がありますが、震災直後にこの地域は、津波により甚大な被害があったとのことで、気仙沼市を中心にまちづくりの検討をしていただきました。今回の大島浪板線のルートは、図面の灰色の点線になっています。横にしている線が国道45号で、これを縦に点線で貫いている灰色の太い線が大島浪板線になっておりまして、ここの部分が今回御審議いただいている区間になっています。

この事業と、ここに鹿折川という河川がありまして、河川の災害復旧事業でも用地買収が生じる、あるいはここが赤く着色されており、要は気仙沼市のまちづくりもここに計画するという構想もあったということで、この辺をどの事業でどのように区分していくかということが、発災直後の少し混乱している状況の中で明確に事業の分担を検討できないまま、事業の採択に向けて動いてしまったという反省点がございます。ですから、今、冷静に思えば、本事業で間違いなくこれを計上すべきであったという反省がありますが、当時はまちづくりの区画整理事業で対応するという案もあり、あるいは河川にかかるのではないかという話もあり、その辺の調整がうまくできないまま、国に補助採択で要望してしまったので、この辺は今後の反省点として重く捉えて対応させていただきたいと思います。理由はそういった形になっています。

河野委員 分かりました。どの事業がこの用地について補償するかということは全く関係なくて、この道路がこの敷地を通るかどうかということのみが費用便益のときには関係があるので、そもそも最初から、どの事業が補償するかといったことは検討しなくてよかったのです。という意味で、この費用便益分析のやり方が最初からあまりよろしくないという点が挙げられます。したがって、総合評価のところはその反省点ということ述べる必要は全くないのですか。

道路課 うちのほうでは増えた23軒分を費用に計上させていただいておるのですが。

河野委員 当初の段階で、23軒のところは道路が通るのであれば、その補償費をどの事業で今後負担するかどうかということがわからないという場合であっても、そもそもその段階で計上すべきだったのです。なぜかというと、道路が通ることによってその土地は使えなくなるというところで、機会費用としてその部分が発生しているのです。したがって、そもそも道路が通るかがはっきりした段階で、この用地費についてはどの事業がお金を払うかに関係なく、このプロジェクト評価で計上すべき費用なのです。仮に別の事業が用地費を今後払うとしても、このプロジェクト評価で用地費のお金はこちらの費用でカウントしなくてはいけないのです。

道路課 そうかもしれませんね。

河野委員 いや、それが正しいプロジェクト評価の方法であって、だから当初からどの事業がお金を払うかを検討する必要がそもそもなかったのです。不確定だからカウントしなかったということだと思のですが、それは不確定ではないです。この道路がここを通る以上、費用というものを最初から入れるべきだったという意味で、費用便益分析の手法としては最初からミスがあります。

道路課 委員のおっしゃるとおりだとは思いますが、このときはこの地域で区画整理をするのか、最終的には防災集団移転がこの沿線に4地区計画されるようになったわけですが、そういったまちづくりの状況を決めていく中で、防災集団移転4つのアクセスを考えて最終的にルートを決めたというような経緯があるものですから、初めからこのルートで確定といえば、間違いなくその家屋がかかるのであればもちろん計上させていただいたと思うのですが、その辺がまだ不明確だったところもあって計上し切れなかったという反省があります。

河野委員 ということは、対象ルートとしては、赤色ルート上のこの黄色い丸のところを通る予定ではなかったかもしれないので、その敷地を使うことがわからなかったということですか。

道路課 はい。

河野委員 道路がそもそも違うルートを通っていれば、別のところの敷地をまず通りますよね。

道路課 そうなります。

河野委員 その敷地のカウントも考えなかったということですか。

道路課 もちろん用地費についてはカウントしてあるのですが、ルートによって家がかかったりかからなかったり、あと軒数も変わるので、その辺が最終計画ではなかったために、そのようなものも原因の一つとしてあって、あるいは区画整理によってまちづくりで用地を生み出すとかいろいろな手法も考えられた中で、最終案に近い案を当初は計画できなかったということがございます。

河野委員 不確定の場合であっても期待値として計算をするとか、そういうことをしないと、このように1.5倍くらい費用が跳ね上がってまいります。ということで、今回は費用便益分析の手法について評価をすべきではないかと思いますが、その評価については全くこの評価調書には書かれていません。当初の評価の方法についてどうすべきであったということは書かれていません。どうして変化があったかということは書かれていますけれども、今回の再評価としては、事業着手時の評価手法についても評価すべきではないかと思うのですが、その点はいかがですか。

道路課 その辺につきましては、震災直後でいろいろな関連事業があり、計画が確定で

きなかったことが大きな理由でして、その辺はできればご理解いただければありがたいと思います。

平野委員 増えたのは用地費ですか、上物の補償費ですか。（「補償費です」の声あり）用地費は当初から計上しておられる。（「はい」の声あり）そこを峻別していただくのが多分筋で、河野委員がおっしゃっているのは、費用便益分析というのはある種、仮想的な、仮想と言うと河野委員に怒られそうですね。でも、仮想的にお金にならないものもお金に換算して、社会的にこうだということを出していく手法ですので、事業会計とは話が違うのです。そこで要は、補助事業として幾ら下さいという話を積み上げるときには当然、決まっていな案件ですとか、ほかの事業で手当てされるようなものは入れるべきではありませんが、費用便益分析は、道路をつくることで社会的にどんな効果があるのかというのを見る手法ですので、その事業会計とは別にどのみち通るのですから、ほかのどの事業で手当てしようが、何がしかの形で道路のためにお金は社会全体としては払われているというところで全部カウントしないとだめだというのが河野委員の話なので、費用便益分析として、当初のやり方に若干問題があったということとはご認識いただいたほうがよろしいかと思います。合っていますよね。

河野委員 はい。

道路課 すみません、回答になっていないかもしれませんが、国土交通省の費用便益分析マニュアルがあって、そこはかかった事業のもので記載するようになっておりますので、厳密には委員のおっしゃることが正しいとは思いますが、国土交通省のマニュアルだと、この事業、費用をそのまま計上することで一般的にやらせていただいております。

奥村委員 同じところから来ている人間が3人とも同じことを言うのですけれども、ご了承ください。結果的には費用の分はどこかの事業費で払われることになるのですけれども、本来社会にかかった費用を考えるべきだと思います。先ほど河野委員が期待値とおっしゃられたように、どこが払うことになるにせよ、大体このぐらい本当は必要でしょうねという見込みがあるべきで、もし結果として他の事業で払ったためにこの事業では払わなくてよかったということになったのならば、「結果として要りませんでした」と書いてほしいということなのです。

だから「増えました」だけでなく「減りました」もあり得る。社会的にはいわばコストが削減されましたということなのです。

でも、よくよく考えてみると、どこが払うにしても、道路がそこを通ることによって土地は使えなくなるから、そこに対しての補償の費用が何らかの形でどこからか出さなければいけないものだったはずで。道路事業の中からお金を出すのか、土地区画整理事業から出すのかは別にして、大体このぐらいの道路を通すにはそういう物件がこの程度ありそうだから、中ぐらいの値を最初に入れておいて、「結果として安く済みました」と書いていただくほうがいいのではないかというご提案です。

関連してもう1点、今のことと絡むのですけれども、事業の範囲が確定しない

ばかりに、用地買収の交渉に入れたいし確定もできなかったという要素があって、その時点で地権者さんが自分のところの再建ということもあって、家を直したりあるいは新しく建物を建てたりということを実際されているわけです。

事業として難しいのはよくよく承知しておりますが、社会的に考えれば、「ここにはこういう計画が入りそうです、エグザクトにあなたのところが通るか通らないかはわかりませんが、入る可能性が結構ありますので、待てるものなら待ってください」というように、多少不確実な状況のもとでも地元で説明して、了解を得るようなことができているのであればよかったですのにとおもいます。こういう不確かな段階での地元への説明ができていたのかできていなかったのか、そこを確認したいとおもいます。

道 路 課 すみません、これについても追加の資料を配らせていただきたいとおもいます。これは、東日本大震災以降の大島浪板線に関する主な流れを時系列に示したのになってございます。

発災後、平成23年上半期に浪板工区の道路改良事業の検討ということで、先ほどご説明しましたように、当初、大島架橋事業として計画していた区間だけではなく、浪板線全体をもっと安全な路線にしなければならないということで検討したのがこの上半期のことになっています。

その後、三陸道の（仮称）気仙沼北ICや（仮称）大島ICがここに計画されるとかそういった話もあって、安全のために山側へ振ることを地域には11月にご説明してございます。先ほど国へ出した事業調書をご説明させていただきましたが、補助事業に採択されたのは平成23年12月という形になってございます。その後、本格的に設計とか関連事業との調整に入ったのですが、防災集団移転の計画や位置がなかなか決まらないということがあったために、道路の計画を地元で確定版として説明できませんでした。

最終的にここにかかるという説明を地域にできたのは平成25年10月でございます。要は最初は避難所にいた方で、自分の家を直せば住めそうだからということで戻ってこられた方がおったわけですが、そういった方は平成23年12月ぐらいまでにはほとんど家を再建して現地のほうに住まわれるようになったということで、我がほうとして明確な計画は説明できなかった状態になっておりますので、ちょっと待ってくださいということではできなかったというのが実情になってございます。

奥 村 委 員 確定しないと約束できないというのはわかるのですけれども、せっかくここに住めると思って再建されたところに新たに道路が通ることになって、もう一度移転しなければならなくなったということが結果として起きているわけです。

このことはもう起きてしまったことですから、今更しようがないといえましょうがないのですけれども、もしもう一度似たようなことがこれから先起こった場合、また同じように進めれば同じような問題を起こしてしまいます。今回のことを教訓として次はこういう方法をとったほうがいいのかという提案を残しておくというのが、この委員会の務めのうちのひとつだと思うのです。

だから、そういう意味で、本当に「確定をしなければ何も約束できないので情報提供できませんでした」と言うのか、それとも、「この辺に新しい道路が通る

かもしれません」ということが伝わっていたら、少し待ってくださっていた人もいたのか。もしいるのだとしたら、「約束はできませんが、そういう可能性はあります」という情報提供はしておかなければいけなかったのではなからうかと思うのです。今までの事業の進め方ではそのような進め方はしておらず、そして今回は震災があったから特別だといったらそのとおりなのですけれども、しかしながら、日本のほかのところでまた震災が起きるかもしれないと考えれば、「こういう構想があります」ということを不確実でも早い段階で地元で説明しておかないといけないのではないかという気がするのです。

道 路 課 委員のおっしゃるとおりだとは私も思います。ただ、今回の場合は平成23年11月に山側に振って、この辺に道路が行くというお話を地域の方にはしたのですが、このときには既に、12月までにはほとんどの家が再建していたということで、地域に計画が示せない段階でそれぞれの方が再建をされていたということだと思います。

今回、甚大な災害の被害があるということはもちろん我々は予測できなかったわけですが、今後ほかの地域でもこういった災害はあり得ることなので、今回、我々が反省している点については、短期間でこういう計画にしようというのを詰めるのは非常に難しいと思います。マンパワーが足りなかったとかいろいろな条件があるんですが、そういったものをとにかく集中的につぎ込むも、短縮できる期間は限られているので、将来の災害に強いまちをどのように地域として考えておくのかという青写真を持っておくことが非常に大事なのではないかと私個人的には思っている次第です。何か災害があったら、その青写真を参考に計画を進めていくものをあらかじめ地域の合意も得ながらやっておけば、いざというとき比較的短期間で計画の実現に進めるので、そういったことをやらないと、発災後すぐに全ての調整を終えて、「あなたは確実に道路にかかると思うので再建は待ってほしい」みたいなことはなかなか行政としては言えないと思うので、事前の将来の青写真をあらかじめつくっておくことが求められるのかなとは思っております。すみません、回答になっていないかもしれなくて申し訳ないです。

奥 村 委 員 結構です。そのとおりだと思います。

平 野 委 員 よくわからなかったところがあるので教えていただきたいのですが、当初出したときの計画交通量3,500台/日と、今回ネットワークの変更に伴い交通量が増えましたというので、どこが変わったのか。平面交差がどうというお話をしておられたと思うのですが、どこの部分がどう変わったのかを。

道 路 課 これについても、資料を配らせてください。

平 野 委 員 もう一つ関連してですが、当初の3,500台/日というのも、ここは盲腸部分という用語がありますが、基本、大島に行く一本道のところで、ネットワーク配分、これはODフィックスですね。そうすると、三陸道の影響でどんと増えているとしか考えられないのですが、しかもハーフインターを当初から計画されていて、全面的に鹿折方面に来るOD交通量はここに乗るとも思えない状況



で、3,500台/日というのは大きいなというのが直感的な印象なのですが、そのあたりを。

道 路 課 橋梁整備班の渡邊と申します。

今お配りしたA4判資料のポンチ絵でございますが、当初の計画と再評価時、今回の計画のネットワークの比較のご説明をさせていただきます。

まず、上のほうが先ほどから立体交差、立体交差と言っている部分の当初のネットワークでございます。下が平面交差でございます。それで今回の大島浪板線でございますが、赤で引っ張った3,500台/日でございますね、当初は3,500台/日であると。これが青の三陸縦貫自動車道の気仙沼北ICのところと立体交差になっているということでございます。

下のところが気仙沼北ICと平面交差しているということございまして、再評価時は4,100台/日から5,500台/日と。交差点が2つ増えておりますので、交通量に幅ができていくということでございます。

どうしてこういうことになっているかということ、特に下のほうを見ていただきたいのですが、浪板橋のほうから、気仙沼市内から来て仙台方面に行く方は新しい道路、5,400台/日のところを歩いていくということでございます。そこで大島ICに乗るというルートをとっていくということで、古い茶色の部分の交通量、狭い道路でございますが、そこは交通量が通らないということでございます。

それで、3,500台/日のところは、これも平成42年の発集量ベースでやっておるのですが、ここについては国道45号から大島に行く車と三陸道大島ICを経由して仙台方面に行く車というところで相当数、交通量が計上されているという現状だと思います。以上でございます。

平 野 委 員 状況は大体わかったのですが、今の費用便益分析の限界だとは思いますが。これは計画交通量が0台/日になる道が発生していますね。ということは、要は誰にも全く便益が発生しないのに、その道路を維持し続ける費用はひたすらかかり続けていて、その分、計画交通量は5,400台/日回って、その分、時間短縮便益が発生しますというのが論理的にはおかしい、そして時間短縮便益は計上しておいて、計画交通量がなくなってしまう道路を維持管理し続けなければいけないお金が全く計上されていないというのはとても違和感があるけれども、これはやり方上、しょうがないですか。

道 路 課 交通量0台/日のところですが、この現道には造船工場とか一部日常の活動をされている方もいらっしゃるということで、0と書いてはあるんですが、100台/日を切るくらいの台数は一応通っているということでございます。

それで、維持管理費が計上されない云々ということについて、手法上の問題としてはあると思うのですが、国土交通省の指示に従うとこれが限界なのかなとは思ってございます。

平 野 委 員 もう1点よろしいですか。

交通量が多くなったこともあってかわかりませんが、第3種第2級に格

上げをしておられて、設計速度が60 km/hということですが、これ最近の道路設計でよくあるのですが、このスケールの図面だと詳細はわかりませんが、ぱっと見、設計速度80 km/h以上、大丈夫そうな線形に見えるのですが、これはどこがクリティカルで60 km/hになっていますか。

道路課 幅員を片車線、第3種第3級の3メートルから3.25にランクアップして。

平野委員 いやいや、設計速度が60 km/hの部分でどこがクリティカルですか。

要は、推奨を含めて縦断、平面をきちんとつくってあげれば、もっと安くできたのではないかと思うのですけれども、これは設計だけ見ると、設計速度80 km/hぐらいの道路と同じぐらいの感じに見えるのです。

道路課 今ここで設計の詳細についてお示しできる資料がないのですが、ここ自体が、大島ICと気仙沼北ICがあり、そのICから今回、新設の大島浪板線へアクセス道路として最急縦断5%で取りつけてございます。今、お配りした小さい絵の下の気仙沼北ICと大島ICがつながる2.5と書いてあるところの道路であったり、あとは大島浪板線と三陸縦貫自動車道の間防災集団移転促進事業の団地がございますので、そこにアクセスするというところで、その周辺の道路のアクセスから線形位置が固定されていたとか、そういうところもございます。あと国道45号のアクセスとか、位置的なところで制約を受けたと。それに加えて津波の痕跡高以上に道路を置かなければならないということで、現況の路面から約10mぐらい高いところに道路を走らせるというところが多く要件となっているところだと思います。

平野委員 もうちょっと寄せられたところもある、要は切土・盛土が減らせた感じのところか幾つか散見されるのです。少なくとも最急曲線から見ると、推奨値でもうちょっと頑張って地形に沿わせて土工量を減らせたのではないかという気がするのですけれども、どこかに書いておいてください。

道路課 今、渡邊が説明したように、基本的に防災集団移転団地へのアクセスを第一優先に考えているところが大きいので、委員がおっしゃったように、もしかすると第3種第2級が規定する、設計速度60 km/hが規定する最急なものを使えば減らせるところもあるかもしれないのですが、土量についてはなるべく流用土を使うことで他事業の調整もさせていただいておりますし、この計画がベストだと思って今進めているところです。

平野委員 ちょっと一般論になりますけれども、最近の道路設計は、推奨値ぎりぎりを使う、場合によっては特例値も使ってコストを下げるといふ努力がほとんど行われていない。事実上、これは設計速度は80 km/hありますとか100 km/hありますねというような線形設計が普通に行われていて、一応第何種第何級、設計速度何 km/hというところから見ると全部クリアしているから大丈夫といって通りすぎてしまうのです。コストを考えると、ぎりぎりをどう使いこなすかが技術者としての腕の見せどころだと思いますので、他の道路事業に当たっては

ぜひご配慮いただきたいと思います。それで土工量が減るので景観も随分よくなるのです。今すごいですものね、この工事で、ぱっと法面が見えていて。

橋本部会長 御意見ありがとうございました。

河野委員の御意見に戻りますが、そうしますと、具体的には何かここにもう一つコメントが要るのではないかという御意見ということではよろしいでしょうか。

河野委員 再評価の目的が事業継続か否かということであれば、事業継続という評価で私は全く異論ないのですが、再評価の目的はそれだけではなくて、例えば費用便益分析の一つ前の事業の費用便益分析についても評価するとか、良かったとか悪かったとか、あるいは先ほど奥村委員がおっしゃっていたような事業の進め方、これまでの事業の進め方がよかったかどうか、そういった評価も含めるのではないのでしょうか。ならば、それを書くところがどこかにあってもいいのではないかと思うのですが。

橋本部会長 その点についてはいかがでしょうか。この調書の中にどこかに書くということは可能でしょうか。

道路課 今、河野委員がおっしゃっているのは、大島浪板線の事業そのものというより、もっと大きな範囲の事柄のような感じで受けとめているのですが。

河野委員 そういう全ての再評価にかかわることだと思います。

道路課 そうですね。ですから、この事業だけの事例でそこまで書けるかどうかというのは不安があるのですが、仮にこの事業だけで何か記述するとすると、先ほど一般論でお話ししたような、こういった津波災害にも備えたような形である程度、将来の計画を持っておきながら、実現できるところからやっていくような形のやり方というのですか、それを念頭に置きながらやっておくと、ある程度効率的に進められると思います。

河野委員 事業の進め方の評価についてもそうですけれども、費用便益分析の評価についてもこれを残していったら、次の評価に結びつけていけないとだめですね。そういった作業がどこかで必要ではないかなと思います。

先ほど、マニュアルに従ったというコメントをおっしゃったけれども、その場合のマニュアルが間違いですので、ぜひ国土交通省にこういう間違いを指摘されたということを書いてほしいと思います。

橋本部会長 この事業に特定して、これからコメントを入れるということがもし難しいようであれば、私も委員の意見として、仮にですけれども、事業は継続オーケーということで、ただし何々云々ということで一言入れさせていただくということは可能だと思いますが、そちらのほうがおさまりがよろしいですか。

道路課 6ページの費用対効果の事業着手時との違いの要因のところ、いろいろな変

更要因を書いておりますが、ここの中に当初から想定される移転補償を見込んでおくべきだったという旨を記述しておけばよろしいでしょうか。（「はい」の声あり）では、そこはそのように変更させていただきます。

この変更はいいですか。

企画・評価専門監 それは可能です。

橋本部長 わかりました。それでは6ページの費用対効果にコメントを入れていただくということで、また次回それを拝見して御意見をいただきたいと思います。  
奥村委員の御意見については。

奥村委員 もし可能ならばですけれども、多分今度は4ページの事業の必要性のところの事業を巡る社会経済情勢等の地元情勢、地元の意見の場所になると思います。

先ほどの発言の趣旨をもう一度説明します。この地域の現道は狭くて、もともといろいろな問題があったわけです。ですから、津波が来るか来ないかにかかわらず、いずれ直してほしいという意見はそもそもその地域の中にあっただけです。そのときに、将来、ここの現道をどうしようかということに対して、「何年先になるかはわからないけれども、いずれはこういう感じで直したいですね」という話を意見交換して、イメージをすり合わせておければよかったのだと思います。すぐ事業になるか、いつごろ事業になるかはまだわからないけれども、「道路が通るといことは、場合によってはそこのところで引かかる可能性もあるので、ちょっと待とうか」のようなもう少し軽い合意というか、弱い合意というか、認識の共有みたいなことが地元との間でできると、今回の手戻りみたいなものがないと思うのです。

そういう意味では、地元情勢、地元の意見のところ、例えば「地域の将来的な整備のイメージについての合意がさらに醸成されることが望ましい」のような感じのコメントを入れていただけたらどうかを検討していただきたいです。今までの書き方だと、「地元からいずれつくってほしいと言われていました」「今回の事業提案はこれまでの要望に沿っています」というのが地元の意見になっているけれども、本当は、「将来こういうところにこんなものが欲しいね」というところまで含めたレベルで地元との調整ができていると、今回のような手戻りはしなくて済んだらうなというふうに思うということです。

ちょっと書きにくいといえば書きにくいですから、まあいいでしょうか。

橋本部長 そうですね。ここに入れるのはちょっと書きにくいかもしれませんが、事業継続の附帯意見として、委員会として述べることは可能であります。そちらのほうがよろしいでしょうか。県としては、こちらに何か書き込めるような状況でしょうか。

企画・評価専門監 ここに書き込むかどうかということは、その内容がどうかということによるかと思えます。書き込める内容であれば可能かと思えます。

橋本部長 次回までにその辺についてもご検討いただくということでよろしいでしょう

か。「はい」の声あり）それでは、よろしく願いいたします。

奥村委員 すみません、あともう1個です。

ここには、「代替案なし」と書いてあるのですが、合意を得ていたから代替案はないんだという書き方なのですけれども、機能的には代替案はあったのではないのでしょうか。

国の事業でやっていただく三陸沿岸道路は、高速ではありますけれども無料ですから、(仮称)大島ICをハーフでなく反対側にも入口をつけていただくことによって、今回の事業区間のうちのかなりの部分は代替できる可能性があると思うのです。今回、三陸沿岸道路の計画が震災の後で出てきていますので調整が難しいところではあるのですけれども、(仮称)大島ICのフル整備を代替案として検討しなくてよかったのかどうか。向こうのほうが上位の道路で、国はこういう計画だったから、あとはそれに合わせましたという言い方もできるけれども、ネットワークとして考えれば、ICをフル化することだけで今回の道路と同じような効果が得られる事業になったのではないかという感じがするのです。

道路課 奥村委員のおっしゃるとおりだと思います。ここをフルにすると、確かに三陸道まで行けば円滑な通行が可能になるというところがあります。

ただ、この路線の大きな役割の一つとしては、先ほどこの図面を皆様にお配りしましたが、ここの沿線に4つの防災集団移転が計画されています。左側から黄色い丸が10個ぐらいのところに宅地の区画があるところがあると思うのですが、それで1つ目の防災集団移転で、それからさらに右に行くと、ちょうどインターチェンジが来るところの左側あたりにも赤い道路の上と下に防災集団移転団地、それから図面のちょうど真ん中ぐらいに防災集団移転団地、あと一番右側にも防災集団移転団地ということで、ここに4つの防災集団移転団地へのアクセス道路という大きな役割も担っているものですから、もしかすると、先ほど平野委員からも指摘あったように、アクセスだけを考えると、もっとぎりぎりの線形を使えばこの道路についても安くはできたかもしれないのですけれども、この防災集団移転団地から津波に対して安全な高さでのアクセス道路という役割も担っていることを考えると、この計画の代替は考えられないかなとは考えています。

奥村委員 了解しました。要は大島まで行けばいいだけなら高速を使うというのはあり得るけれども、沿道の利用も含めて考えると今の案しかあり得ないと。「はい」の声あり）わかりました。

橋本部長 いろいろ御意見が出ましたけれども、ほかの委員の皆様、いかがでしょうか。かなり専門的な話が多かったのですが、それぞれのお立場から何か疑問がありましたら、ぜひこの場でも出していただきたいと思います。はい、お願いいたします。

佐藤委員 6ページの補償の単価ですが、4,600万円に上昇したということで、かなり高額かと思うのですが、算出根拠を教えてくださいと思います。

道 路 課　　これは最終的には、用地補償費のトータルが幾らで、それ割る軒数で、平均単価が4,600万円という形になっておるのですが、今、1軒ごとの細かく算出した資料は持ち合わせてないので説明できないところです。すみません。

橋本部会長　　ざっくり言いますと、土地代と解体費用ということなのですか。それと、プラス補償費でしょうか。

道 路 課　　そうですね。同じような場所に移転して、同じような建物を再建するのにかかる費用ということで補償させていただいています。正確に言うと、今の建物の価値を補償させていただくことになります。普通はそのお金で同規模の建物を新しく新築して再建できるような費用にはなっていると思います。

橋本部会長　　その場合は、新築の建物でもある程度年数の経った建物でも補償費として同じになるのですか。

道 路 課　　新築のほうがもちろん高い補償額になります。年数の経った建物は減価分を償却しますので。

橋本部会長　　わかりました。ありがとうございました。

平 野 委 員　　よろしいですか。

これはネットワーク図なのですけれども、見直し後のほうはちょっと気持ち悪くて、現道が0台/日になるとおっしゃっていた大島ICから来るところの赤い線が1,800台/日流れていますね。1,800台/日來ているのは、現道のところのノードで忽然と消えるわけですよ。だからこのノードだけで1,800台/日の発生集中があるということですか。

もう一つは、大島のほうに向かっているところ、ここから一本道で、盲腸路線と言ったら変ですけれども、ODフィックスなのであれば、ここの合計が大きく変わるのはすごく気持ち悪いのですが、当初の計算だと新道と旧道で3,000台走っていたのが、ネットワーク配分を見直したら1,200台/日しか走っていないというのも気持ち悪いのですね。これは何か間違いがあるような気がしてならないのです。

道 路 課　　この1,800台/日についてですが、ちょうどここがネットワーク作成時の発集点になっているということです。それなのに、感覚的にはいきなりぽっと1,800台/日が出てきているように見えるのですが、これはシミュレーション上の一番説明しづらいところではあるのですが、ここから交通量の発生等を見込んでそもそもネットワークを構成させて、QV条件等々を定めていって、そのままになっているということだと思われます。

平 野 委 員　　そうはならないのではないですか。

いずれにせよ、大きく交通量が変わっていますので、評価書にやはりネットワーク配分を入れていただきたいと思います。

道 路 課 了解いたしました。

平 野 委 員 もう一つ、ぜひ5ページに、できる範囲で構いませんので、このコスト縮減計画が、購入土がその辺からの発生土になりましたと。これは今、被災地ではそういう事業調整をやりながら、やむなく逆に購入土になってしまいましたというケースも結構増えていますけれども、これは当たり前のように起こることで、技術者が頑張ってコスト縮減しましたと高らかに謳うような内容ではないと思うので、やはり設計速度60km/hをぎりぎりまで追い込んで、まだ用地を買っていないところがあるという話でしたから、数カ所でも技術者魂を見せていただけたらと思います。

これは他事業との調整でぼんと出てきただけの話なので、技術で頑張りましたという話を入れていただきたいです。

京 谷 委 員 平野委員の考え方にプラスしたいと思うのですが、やっぱりランニングコストを考えてもそのほうが今後の費用を縮減できると思うので、そういうふうと考えていただける部分があるのであれば努力していただければと、この事業にかかわらずそういうことがあってもいいのかなというふうに考えます。以上です。

橋本部会長 何か。よろしくをお願いします。

道 路 課 平野委員からご指摘のあった件については、既に各地権者の方に用地のかかる面積というのをすっかり提示しているもので、今から大規模な計画変更は難しいのですが、もう一回設計を見てみて、委員のご指摘に合致するようなものがあつたらここに書かせていただきたいと思います。

あと、ランニングコストの件ですが、我々もちろん将来の維持管理費というのを念頭に置いて、コストがかからないようないろいろな工夫をしておりますので、そこも例えば草刈りなどに結構お金がかかったりするものですから、路面のすぐ近くのところはなるべくコンクリートでつくって、多少草が生えても走行上、支障にならないような工夫とかいろいろ検討している最中でございますので、その辺は書けるところがございましたら書かせていただきたいと思います。

橋本部会長 ほかにはいかがでしょうか。

平 野 委 員 さっきのネットワークの話について、次回の部会に私は出られそうにないのですけれども、宿題で。

道 路 課 では、メール等で報告させていただきたいと思います。

平 野 委 員 特に大島側の交通量の合計が合わないのもとても変だと思うので。

道 路 課 そうですね。ネットワーク図としてはあるのですが、確かにご指摘のとおり、たくさん合わないところが出ておりますので、確認させていただきます。

橋本部会長 よろしいでしょうか。今までいろいろ御意見いただきましたけれども、全体としてはこの事業は継続という方向でよろしいでしょうか。

それを踏まえまして、次回までの宿題としまして、先ほどの河野委員の御意見にありました6ページの費用対効果、7ページへの追加の記入、それから4ページ、事業の必要性云々のところですね。ここにも何か書けるかどうかご検討いただくということ。

それから、今、平野委員からありましたネットワーク図を評価書に入れていただくこと。もう一度整理して、わかりやすい形にさせていただきたいということをつけ加えてお願いしたいと思います。

あとは5ページのコスト縮減計画、ここにもう少し書けるものがあるかどうか、ご検討いただきたいと思います。

以上4点、宿題として方向としては事業継続ということで検討してまいりたいと思います。

それでは、第2回は10月20日の開催予定になっておりますので、よろしくご願いたします。

それでは、事務局にマイクをお返しします。

皆様、御協力ありがとうございました。

司 会 長時間の御審議、大変お疲れさまでした。

以上をもちまして、平成27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 奥村 誠 印

議事録署名人 京谷 美智子 印