

審議内容整理表

資料2

審議部会 第1回

事業番号	1	事業名	地域高規格道路宮城県北高速幹線道路主要地方道築館登米線IV期(築館工区)道路改良事業
委員の質問・意見等			県の回答
①	<p>クレーン架設に係るコストと迂回させて発生するコストとを比較してクレーン架設を採用したのか。(河野委員)</p> <p>本線をシフトさせて仮道をつくることについては、高速道路のこの規格で実施すると多額の費用が必要なので、代替案にはならない。(平野委員)</p>		<p>工事による東北縦貫道の通行止め期間を最小限にする工法として、クレーン架設を採用した。</p>
②	<p>今回、費用の増加により、当初2ぐらいたったB/Cが1.5まで下がっている。費用増加の原因をきちんと整理し、履歴を残して行ってほしい。また、費用の増加を避けることが可能かどうか分析を今後進めて行ってほしい。(河野委員)</p>		<p>承知した。</p>
③	<p>附属資料2、2ページの※1にある、2016年4月22日の事故は、規格が不十分なクレーンで吊ったことが原因で起きたものだったのか。(千葉委員)</p> <p>この事故はクレーンが原因で起きたように受け取られる可能性があるため、表現に気をつけたほうがいい。(千葉委員)</p>		<p>このようなクレーン架設による事故ではないが、高速道路上の事故で影響が大きいため、工事をする際には細心の注意を払うようにと国から通知が出されているので、事故を踏まえ、安全な架設の確保について関係機関と協議しており、参考に記載した。</p> <p>削除させていただく。</p> <p>→ 第2回資料3</p>
④	<p>評価調書6ページの便益項目にある時間短縮、経費減少と交通事故減少は、国土交通省の平成20年度のマニュアルにより計算していると思うが、評価調書5ページの想定される事業効果の①から④までは、この3つの便益のどこに該当するものなのか。数値化できるものかどうかということも併せて教えてほしい。(福田委員)</p> <p>研究上は数値化できるものもあるが、信頼度が劣る。(河野委員)</p>		<p>想定される事業効果①車両通行の安全確保という効果については、交通事故減少便益で評価できると考えている。②高規格幹線道路へのアクセス向上、③救急医療施設へのアクセス向上については、走行時間短縮や経費減少に影響する。④緊急輸送道路としての機能も走行時間短縮や経費減少便益に関わる。</p> <p>マニュアルについては、評価調書6ページの3便益での算定とされており、アクセス向上などについては、関連はあるが、直接的な量として算定するものとはされていない。</p>
⑤	<p>工事費の増加の原因になった橋梁の構造形式を教えてください。(平野委員)</p>		<p>鋼単純鈹桁橋の2主桁橋である。</p>
⑥	<p>東北縦貫道への架設は、一括架設が当初から想定される現場であるが、トラス橋など製作費だけだと多分高くなっても、施工まで考えると、より上部工を軽量化するほうが安い可能性もあったと思う。当初そういう検討はしたのか。(平野委員)</p> <p>今回はやむなしだと思うが、施工で多額の費用が生じるケースは、施工まで念頭に置いた形式選定をやっていただくとよりよいと思う。(平野委員)</p>		<p>詳細は今確認できないが、通常のクレーンの架設まで含めた形での費用比較まではしていないと思う。通常の鈹桁での一番経済的なものでの比較で上部工形式が決定されていると思う。</p> <p>→ 第2回説明</p> <p>承知した。</p>

事業番号	1	事業名	地域高規格道路宮城県北高速幹線道路主要地方道築館登米線IV期(築館工区)道路改良事業	
委員の質問・意見等			県の回答	
⑦	<p>評価調書5ページの「想定される事業効果」について、例えば、観光支援や地域産業復興、交流人口の増加などについても、「事業目的」や「上位計画等」との関連性から、追加で記載してはどうか。(西出委員)</p>		<p>追記する方向で検討する。</p> <p>→ 第2回資料3</p>	
⑧	<p>事業計画の変更内容について、周辺市道等の舗装補修費が当初よりも10倍ぐらい高くなっているが、運搬ルートの変更などはどうして変更する必要があったのか。(京谷委員)</p>		<p>当初、整備するIV期の道路区域と一部の市道等を利用して土砂を運搬しようと考えていたが、工事の進捗を図る上で、運搬ルートの見直しをおこなった結果、市道等を通行する延長が長くなったため、仮設道路の工事費が増加している。また、大型車の交通量が増えたことにより路面が相当傷んだため、その補修費も含めて増額している。</p>	
⑨	<p>現場の状況によって工事費が変動する際に、増額の変動リスクを民間事業者のほうには負わず、県のほうが全部背負うのは、あまりいいことではないと思うので、そのバランス、リスク配分のあり方を少し見直す時期に来ていると思う。(平野委員)</p>		<p>検討する。</p>	
⑩	<p>県北高速幹線道路事業は、基本的には戦略的な事業だと認識している。ただ、費用便益が1.5しかないのは低いと言わざるを得ないので、この部会の意見を受けて検討している東北縦貫道との接続に関しては、徹底的に低コストでやっていただく必要があると思う。(平野委員)</p>		<p>前回の評価部会で指摘いただいた東北縦貫道との接続は、事業効果発現の最大のポイントになっており、今回の路線の整備とともに必要だと認識している。現在、国土交通省を含め関係機関と調整しており、事業費をできるだけ安くするような形でいろいろなパターンを比較検討しており、早期事業化できるように努力していきたい。</p>	
⑪	<p>附属資料2の4ページの「残土セメント改良費の増」について、セメントを入れる量を50キロから153キロに変更とあるが、どのように軟弱だったのか。(千葉委員)</p> <p>これは水分調整するよりもセメントを入れたほうが安かったということか。(千葉委員)</p>		<p>含水比が高く、強度的に弱い粘性系の土砂だったため、セメント改良することにより、道路本体の盛土として利用できるようにしている。セメントの50キロというのは攪拌する最小限の量であるが、それを153キロまで増やすことによって道路本体の盛土として必要な強度に改良することができる。</p> <p>これが最善の方法だったと考える。</p>	
審議結果	事業継続とした県案について		附帯意見等	
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 継続妥当 		<ul style="list-style-type: none"> ・ 事業費増額の原因の整理・分析とデータの蓄積 ・ 施工を念頭に置いた計画の作成 	