

平成16年度第4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8月18日(水)

午前9時30分から午後0時30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4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8月18日（水） 午後9時30分から午後0時30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 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 それでは、ただいまより平成16年度第4回公共事業評価部会を開会させていただきます。

 本日は予定8名の先生方にご出席していただくことになっておりますが、長田委員におかれましては、少々遅れております。宮城県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ますので、開会させていただきますと思います。

 なお、本日は、田中委員、岡田委員が所用のため欠席でございます。

 それでは早速、会議に入りたいと思いますので、森杉部会長、よろしく願います。

森杉部会長 会議を開始します。

 議事録署名委員の指名をしなければなりません。予定では長田委員と高橋委員ですが、高橋委員はお願いできると思いますが、長田委員はどういたしますか、順番で次の方をお願いしたいと思います。（「そうしますと両角委員になります」の声あり）両角委員、それではよろしく願います。ありがとうございました。

 次に、会議は公開です。

 いつものとおりですが、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綱に従うようお願いいたします。それから、写真撮影、録音につきましては、事務局職員の指示に従ってくださいますようお願いいたします。

 それでは、次第の2の議事に移ります。

 本日は、道路事業です。前々回に詳細審議として道路事業2件（11、12）、概略審議未了の道路3事業について審議願いたいと思います。ということで、順番は〔「12番から願います」の声あり〕。

森杉部会長 県の方から12番について願います。

道路建設課長 それでは、順不同になりますけれども、12番からご説明をいたします。

 パワーポイントを使いながらご説明したいと思いますので、正面の方を向っていただきたいと思います。

 前回の概略審議の時に、いろいろご指摘を受けました。その点も踏まえつつ今回説明いたしたいと思います。

 まず最初の図面（配布資料46ページ）でございますが、これが仙台都市圏の骨格を形成する幹線道路ということで紹介させていただいておりますが、大衡仙台線の小野道路改良工事というのは、仙台都市圏の骨格を形成する幹線道路網の一部を形成しているということで、この図面を紹介させていただきます。

パーソントリップ調査及び物資流動調査等において、仙台都市圏の骨格幹線道路網として3環状12放射という道路網が位置付けられておるわけですが、今回の大衡仙台線は都市計画街路名で言いますと北四番町大衡線となっております。ちょうど青いところで記載してございますが、ここが今回の場所でございます、北側の都市圏構造を形成する12放射の1本に位置付けられている、国道の西側を通る北側の12放射の一部ということで位置付けられているということです。

お手元の47ページをお開きください。

今回の大衡仙台線の場所を示してございますが、小野工区というのは、ここに赤で記載しましたように、この区間が小野工区でございます。これも先ほどの都市計画道路の一部となっております、ついでにお話し申し上げますと、この路線、都市計画街路につきましては、仙台市分は整備が完了してございます。大和町に入る部分で、この前論議いただきました大富団地というのがございますけれども、あそこところは整備済みで、仙台市から大富団地までの区間につきましては県の都市計画事業として実施してございます。都市計画課というところでやっておりますけれども、これは平成19年に完了するということになります。仙台市の方から徐々に北の方に整備が進んでまいりまして、都市計画街路の平成19年度完了、それから今回の小野工区の完了となっていくということでございます。

それから、後でご紹介申し上げますが、小野工区の北側につきましては、国道457号の所までタッチする宮床工区というのを小野工区が完了次第、事業を実施する予定でございますし、もっと北側の方、この部分でございますけれども、吉田工区、西原工区というのがございます。これにつきましては、吉田工区が升沢吉岡線というところにタッチするわけですが、これは平成19年度から着手する予定でございます。そういった事業計画になってございますし、西原工区につきましても、次期の土木行政推進計画、10カ年計画を土木部で策定しているわけですが、これは平成23年から始まりますけれども、次期の土木行政推進計画で位置付けて整備をしていこうという考えでございます。そうしますと仙台市の方から国道4号の西側を通る大幹線が全部つながってくるようになります。そして、大衡の北部中核工業団地に連続するというようになります。

48ページでございますが、下の図がこれでございます。

前回、この路線の交通量の観測点が工事場所の南側にございましたけれども、大富団地という大団地がございまして、この団地からの発生集中が観測に随分影響を与えていたのではないかとご指摘がございました。それを今回改めて説明したいと思います(49ページ)。

この大富団地に係る部分につきましてパーソントリップ調査というのが行われてございますけれども、そこの中の平成14年度のOD表を利用して南北の動きを推計いたしますと、北に向かうのが約10%、南に向かうのが約90%と想定されております。そういったことを念頭に置きまして、改めて交通量がどうなるのかということで推定いたしましたものが50ページでございますけれども、まず、団地からの発生交通量の推計というのがこの表にあります。これを見ますと、具体的には大富団地はもみじヶ丘と日吉台となっているわけですが、24時間交通で6,160台というのがパーソントリップ調査からの結果でございます。

まず、この団地から発生するの交通量を東側の国道4号あるいは西側の今回の計画路線に割り振りしました(51ページ)。それが次の段の表でございます、大衡

仙台線にカウントされるのがこの表にありますけれども、2,464台、国道4号の方には3,696台が転換するだろうと想定しています。それを今度はこの2,464台が南北方向にどのように分担されるかというのがその次の表でございます。これを見ますと、先ほどご説明いたしましたように、南方向には90%、北方向には10%くらいがパーソンのデータとして出ております。結果的に北方向には246台が乗るということございまして、南方向が2,218台でございます。

一方、前回説明しました、このポイントでは12時間交通で1万181台、これを24時間にカウントしますと1万2,323台になっております。この1万2,323台から南方向の部分の2,218台を引きます。そうすると結果的にちょうどこの部分になるかと思うんですが、ここの部分が12時間で1万105台になります。これが計画しております新しい道路及び従来の道路がこっちにっておりますけれども、ここに流れていくということでございます。これにつきましては、結果的に県道には80%の交通が乗るだろう、こちらの町道には20%の交通が乗るだろうと想定してございます。

それはどういう理由かと申しますと、ここに記載のとおり、バイパス供用後の交通量の転換を想定いたしますと、国道457号に至る交通量及び国道4号に至る交通というのが見込めるわけですけれども、その交通経路を想定いたしますとここに記載のとおりでございます。国道457号に至るには13分から6分になる、国道4号に至るには11分になるということなどでございます。それを想定いたしますと結果的に先ほど申しました、町道には20%、県道には80%の転換が見込めるということでございます。

そういったことで、今回、B/Cを出してございます。ここには6,679台と書いてございますが、これは12時間交通でございまして、この前1万181台というのが12時間交通でございましたので、同じ12時間交通でディメンジョンを合わせると6,679台、これが24時間ですと8,084台となります。今回B/Cを出したときの交通量につきましては8,084台を前提に計算をしております。その結果、B/Cは、ここに記載のとおりでございますけれども、1.7と想定されるということでございます。

次に、現道の状態がどうなっているのかという写真でございます(52ページ)。こういった状況、非常に狭い状態であるということです。

今までが一通りの説明ですが、参考までに、一番最初の画面で大放射の一部をなしておりますという説明を申し上げましたけれども、第3回パーソントリップで交通量の推計を出してございます。皆様のお手元は53ページでございます。平成17年が1万6,700台、平成27年が2万9,400台と推計されております。これをこの路線の供用であります平成22年で推計いたしますと2万3,050台と想定されてございます。これをもとにB/Cを推計いたしますと結果的に4.9というB/Cが出ましたということでございます。

ちなみに、新道と現道でございまして、詳しい写真が載っております(54ページ)。大富団地がここございまして、道路がここまで整備されております。ここから左側が都市計画道路で平成19年度までに完成させる予定、仙台市分はもう完成しております。それから、ここが今回の小野工区、宮床工区はこうなって国道にタッチすると。緑の線が見えるはずでございますが、緑の線のちょうど曲がり鼻のところに宮床工区を設定してございまして、これは引き続き工事を進めてまいります。

す。現道につきましては、前回ご説明できませんでしたが、このところに茶色で表示してございますが1.5km、小野工区の改良については1.3kmでございますが、町道にワンタッチさせるようになってございます。それから、町道ワンタッチ部分と、縦に黄色の線がございますけれども、これは県道の西成田宮床線という道路でございます。

ちなみに、町道山下大沢線というのはこちらの方の線でございます。

そういったような状況になっているということです。

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す。ご審議をお願いいたします。

沼倉委員 質問なんです、この小野工区というのは、もみじヶ丘、日吉台よりも北に位置する場所ですか。

道路建設課長 位置的なことだと思いますけれども(54ページ)、これが大富団地です。右側が北、
左側が南になっています。

沼倉委員 51ページの団地からの発生交通量のところで、大衡仙台の下で南方向と北方向とあるんですが、これは北方向の方が今造ろうとしているところですけども、南方向の方に矢印が行っているんですが……。

道路建設課長 小野工区というのはこの部分でございます。ここを今ご説明、再評価にかかっている部分でございます、先ほどこの部分は完了してございますという説明をいたしました。ここから仙台市境はまだ未改良の部分になっておりまして、それは平成19年度までに、都市計画課という別な所管の課でございますが、県の方で改良整備を進めてまいりますということです。

沼倉委員 右のB/Cを出した図なんですけれども(51ページ)、その画面の右下のところに団地からの発生交通量の推計という題目で表が書かれていると思うのですが、最初に6,160台の赤字の部分から国道4号と大衡仙台線の方に40%で流れていって、それで南なのか北なのかというので90%と10%に分かれますが、今造ろうとしているところは10%の方の北方向ですね。そうすると、この矢印が南方向に行ってませんか。

道路建設課長 この矢印はここを言おうとしたのではなくて、この表題を言おうとした矢印でございます。

沼倉委員 そうすると、この北方向の数字がこちらに来ているんですか。

道路建設課長 そうです。そういうことです。

沼倉委員 それはどういうふうに出すんですか。今、北方向が時間当たり246台と。

道路建設課長 平成11年センサスだと1万181台になっているんですが、南方向では2,218台行っているので、それを差し引きましたということを行っているわけです。

森杉部会長 もう一回、最初からそう言ってもらえるとわかりやすいでしょう。

道路建設課長 この表(51ページ)がございますね。8,084台と2,021台を足すと結局、1万105台になりますということを行っているんです。

沼倉委員 団地からの発生交通量で、24時間当たりの6,160台の数字がありますが、その内60%が国道4号、40%が大衡仙台線に出てきて、大衡仙台線に乗る台数は1日当たり2,454台でよろしいのですね。

道路建設課長 1万181台を24時間でカウントすると、1万2,323台になりますということなんです。南方向には2,218台ありますから、2,218台を引きます。今、小野工区の交通量を算出しようとしているわけですので、北側の交通量がどうなるかということを出そうとしているわけです。ですから、1万2,323台から2,218台を引いてください。そうすると1万105台になるんです。1万105台というのはここに記載してございませんが、結果的に8,084台と2,021台を足すと1万105台になります。南方向に発生しているのが9割、北方向は1割しか行きませんということを行っています。ですから、ここでカウントしているのは1万108台ですよ。これは24時間ですので1万2,323台になりますよ。ですから、団地から発生する南方向の交通量を引くと1万105台になります。それが県道に8割、町道に2割流れていきますよということを行っているんです。

森杉部会長 県道と町道というのはどちらですか。これが町道。

道路建設課長 はい。これが2割なんですね。こっちが8割行きますと。ここに書いているように、団地から発生する交通量が国道4号側に60%、大衡仙台線側に40%行くでしょう。大衡仙台線に乗った交通量を南方向側に90%、北方向側に10%行くんです。元々このくらいあったでしょうと。ですから差し引くとこうなりますと、北方向に配分された交通量が町道、県道で2割、8割になっていきますということを行っているんです。

森杉部会長 よろしいでしょうか。どうぞ、今の分担率はわかりましたよね。

沼倉委員 前提で、最初のセンサス調査が1万2,323台というのが実際に計測した台数であり、6,160台というのも計測した台数でしょうか。

道路建設課長 6,160台ですか、それはパーソントリップ調査の結果です。1万181台は12時間なんです、このもみじ台、日吉台の大富団地から発生する交通量が実際は北方向に影響するのは1割しかない、そんなになんないんじゃないかというご指摘が

前回あったんです。私ども前は1万181台を12時間から24時間に換算した1万2,323台が小野工区にも乗るだろうということでB/Cを出したんですが、それは余りにもB/Cのとり方が過大過ぎるんじゃないかというのが前回の指摘だったわけです。

森杉部会長 結構ですが、ご質問は、この表の一番上の数字を説明してくださいという意味です。6,160台という数字はどういう数字ですかというご質問です。

道路建設課長 6,160台ですか。もみじ台と日吉台の世帯数がそれぞれ表のとおりにございまして、2,200世帯がございます。これの自動車保有をパーソントリップ調査の結果から1.75と想定し、ここのトリップは通勤にほとんど使うということで2としております。これの稼働率を80%と想定しまして、結果的に交通量を算出するともみじヶ丘から3,200台、日吉台から2,960台、合わせて6,160台、24時間でこのくらい想定されるんでないでしょうかということです。

森杉部会長 団地からの発生交通量ですね。それが次に大衡仙台線と国道4号に行くので、6:4で分かれる。さらにそのうちの大衡仙台線の方が南と北に分かれ、南方向が2,218台だと。

沼倉委員 北方向が246台と聞いたのですが。

森杉部会長 そのうち北方向が246台だということですね。

沼倉委員 ですから、パーソントリップ調査の結果、1日に246台通りますよということですね。

道路建設課長 大富団地からの発生交通量はそのとおりです。

徳永委員 要は、ここでまずやりたいのは、1万2,000台という観測地点で12時間で1万181台となっていますよね、左側の地図で、ここですね。ここが24時間換算で1万2,000台ということになっているんですが、それには多分にはここからの団地の分まで入っているんでしょうと。今、計算したら南に行くのが2,000台ですよということは、この1万2,000台のうち2,000台ぐらいが団地から出てきた交通量ですよ。だから、この1万2,000台のうち残りの1万台はここをスルーしている、通過交通量でしょうということを出したと思います。本当はさらにここから出る240何台を足さなければいけないんですけども、それは足してないんですが。

森杉部会長 このB/Cは残事業ですか、それとも事業全体ですか。

道路建設課長 事業全体です。

森杉部会長 残事業はどうなっていますか。

道路建設課長 残事業は計算しておりません。

森杉部会長 前の値を見たら一定の値が出ると思いますが、公表するときには計算しておいてください。

他にどうぞ。今のお話は前回のご指摘いただいた点を一応完全にカバーしていただいていると思います。

残事業が11億円ぐらいありまして、平成20年に終わる予定だということですが、ほかにございませんか。なければ、これは継続という形で認めたいと思いますが、いいでしょうか。特に条件はございませんか。コメント、ご指摘、よろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

森杉部会長 それでは、これは継続という形で決定させていただきます。
次は、13番。

道路建設課長 お手元の資料といたしまして、配布資料1ページから、主要地方道泉塩釜線の南宮道路改良工事、これにつきましては今回が初めての説明になりますので、最初から説明したいと思います。2ページ目をごらんください。

事業の概要及び制度でございますが、事業の内容といたしましては、計画延長893m、設計速度60km/h、計画幅員13m、全幅25mの都市計画道路でございます。

事業の進捗状況につきましては、採択が平成7年にされまして、平成8年度に用地買収に着手いたしました。工事は10年度からですが、当初の完成予定は平成19年度で、1年遅れの平成20年度が変更の完成予定でございます。全体事業費につきましては変わってございまして、24億円、うち用地費は12億1,000万円となっております。平成15年度までに17億9,000万円やっております。用地は完了してございます。残事業費は6億1,000万円となります。結果的に、全体進捗率でございますが、74.6%、これの乖離率がプラス5%となっております。用地買収進捗率が100%、工事進捗率が48.7%となっております。

施設の供用状況につきましては、供用済みの施設はまだございません。

次に、3ページに移らせてください。

事業の進捗状況でございますけれども、一番上ですけれども、当初、この区間内には埋蔵文化財があります、山王遺跡という有名な遺跡でございますが、この調査に時間を要したために完了年度が当初より1年遅れが想定されるものでございます。

次に、4ページに移ります。

4ページに費用対効果の分析結果等ございますが、南宮の現況につきましては、1万378台の平成11年センサスのデータがあります。それから、新しく計画、北側にバイパス工事が計画されておりますが、それが1万451台、これの伸び率は、交通量の推計方法はいろいろございますが、宮城県は、後で説明いたしますが、自動車専用道路のみやぎ県北高速幹線道路を除いてすべて簡便法によって推計して

おります。この交通量推計につきましては、第13次フレームの南東北の伸び率を採用させていただいております。この伸びは1.007となっております。その結果、この計画交通量はこのように推計しております。その計画につきましては、道路延長が0.9kmから0.89kmに短縮されます。速度は30km/hから60km/h、1.8分の所要時間が0.9分と想定されております。

なお、ここのB/Cに用います交通量の配分につきましては、現況に1割、新しいバイパスに9割乗るだろうという想定のもとにB/Cを出しております。

費用でございますが、基準年における現在価値といたしまして、改築・維持修繕合計で26億4,000万円、残事業につきましては3億6,100万円となっております。便益につきましては、先ほどの数値を基にして計算しました。基準年における現在価値といたしましては、時間便益、走行費用便益、交通事故減少便益の3便益を足しますと39億2,800万円、残事業につきましては、未供用、全然供用がございませんので同じように39億2,800万円となっております。この結果、B/Cにつきましては、全体事業で1.5、残事業で10.9と想定しております。

次に、ここの路線の性格でございますが、先ほどのパーソントリップの3環状9放射の絵と同じでございます(5ページ)、泉塩釜線の南宮工区はこの緑のポイントで示しております、この部分に相当しますということでございます。

地図を起こした図面でございますが(6ページ)、赤で示しましたこの部分が今回の計画図でございます。

上を北にしてございますが、左側が泉、右側が多賀城、塩釜となっております。今回の工事箇所はここでございます。現道は黄緑で示しておりますが、泉塩釜線、こういったふうに通っております。それから、泉塩釜線の性格は、先ほどパーソンの図でござんいただいたように、東西方向を結ぶ重要な幹線ルートに位置付けられているということでございまして、現況ルートが、それぞれ数字で記載してございますが、非常に狭くて危険な状態であるということで、写真を掲げてございます(7ページ)。

ここに数字で3方向示しておりますので、それをちょっと拡大します。ここが踏切、立体交差のところ(8、9ページ)。これが平面の踏切交差のところ(10、11ページ)。現況も非常に狭い、しかし交通量は非常に多いというような状況になってございます(12ページ)。

次に、お手元の資料13ページをござんください。

先ほども調書で説明いたしましたけれども、B/Cが南東北の1.007を使ったということで1.5と計算されてございます。しかし、この路線の性格を見ますと、今回B/Cは単にここの部分で出しております。現道がこのようにありますので、ここからこの区間でB/Cを出したらどうなるだろうかということで計算しました。その前提は、次のページをござんください(14ページ)。なぜそういうB/Cを出してみたかと申しますと、これが今のルート、これが国道4号、これが高規格道路で、ここにインターができます。これが仙台松島線です。それで、仙台松島線からこのルートの一部、ここは先行整備が仙台市でもう終わっております。ここは踏切、新幹線とか東北本線の踏切のところですが、ここの紫で書いていますところ、市境がここの部分になっています。そういった意味で、ここからここは仙台市で分担して整備を行ってまいりました。宮城県はここからこっち側をやるという

ことで計画してございまして、今回B/Cを出したのはちょうどこの区間でござい
ますが、先ほど1.5となりました。しかし、ここの区間全体を見て、こういった
計画、ここの部分は次にすぐ工事が始まる区間でございまして、ここはもう整備済
みでございます。そうしますと、ここからここまでいつ繋がるかといいますと、南
宮工区の完了年次に合わせて全部一気通貫でここの改良ができるといった状況にな
るんだということでございます。そのためにここの区間全体でB/Cを出してみま
したということでございます。

なお、交通量はどこで観測したかと申しますと、この近傍ということで、仙台松
島線からこっちに来たところもあるんですけども、もっと低い、ここの計測点で
観測していますので、これを前提にB/Cを出してみましたということです。

今お話し申し上げましたように、こういった全区間について、バイパスルート2.5
km、現道3.01kmを前提にB/Cを出しました。その結果、こことここのB/C
は、南東北の伸び率1.007になるんですけども、それだけでやってみます
と2.3のB/Cが得られますということです。しかし、考えてみますと、ここの
交通量はここでカウントされているんですが、ここにこういうバイパスができる
ということになりますと、この路線の持つ性格上、こんな1.007しか交通量が転
換しないとはどうしても思えません。それで、ちなみに1.5を採用してみました
(15ページ)。要するに、この道路がこういった大バイパスとして改築すれば、
この路線を使う交通量がものすごく増えてくるだろうと。その増え方を伸び率1.
007ではなくて1.5でやってみました。そうするとB/Cはどうなるでしょう
か、3.4になりますということです。

さらに、次のページをめくってください、16ページ。

先ほどパーソントリップ調査の図面で位置付けられておりますけれども、ここの
部分について配分しております。同じように、平成17年と平成27年が出てい
るわけですが、それから平成21年の交通量を想定してみました。そうしますと1万
4,500台がここの路線に乗るといようにパーソントリップ調査では出ており
ます。それに基づきましてB/Cを出しますと3.1になりますということです
でございます。これは参考資料でございます。

以上で説明を終わります。

森杉部会長 ご質問、ご意見お願いします。

質問ですが、バイパス全体でB/Cを出していますね。この場合の費用はどこま
で入っているのですか、このバイパス全体の費用をいれているのでしょうか。

道路建設課長 ここ全部の事業でやっています。仙台市からも資料をいただいて、全部事業費を
加えています。

森杉部会長 わかりました。

徳永委員 確認ですが、調書3ページの交通量等を比較している表ですが、これで計画が1
万451台の方を記載されていますけれども、実際にはこれの9掛けをこちらに乗
るとしているわけですね、現道とバイパスということですから。ということは、こ
こはそちらの9,400台ぐらいになるんですか、その値を載せるべきなのかなと

いう気がするんですが。実際に、このバイパスを流れる交通量はそれで計算されているわけですね。

道路建設課長 ちなみに、お手元の参考資料、前回お出ししました参考資料のところにB / Cの算出根拠を全部載せておまして、そこに計算書を出しております。

森杉部会長 何ページですか。

道路建設課長 調書13 - 6でございます。13 - 6を見ていただきますと、整備しないとき現道にいくら乗るかということ1万451台乗りますと。それが整備されますと、今度は整備ありの走行時間距離のところを見ていただきたいんですけども、約9割の9,407台が新しいバイパスに転換するでしょうと。それから、残りの10%が1,044台になっているんですが、これは相変わらず現道を通るでしょうということで計算しておまして、そこでB / Cを出したということございまして、その結果が先ほど申しましたように1.5になっているというような状況でございます。

森杉部会長 わかりました。今のお話ですが、わかりましたか。これは補足資料ですから、本文の方でも計画という欄にトータルの交通量が書いてあるわけですよ。ここを計画をとる場合は現道はいくら、バイパスの場合はいくらかと二つに分けて記録するようにしたらいかがですか、そのようにするとわかりやすいと思いますので。

道路建設課長 実はお手元に調書13 - 2というのが行っていると思うんですけども、費用便益を算出するときの前提というのがございまして、前提条件のところの2)のところを見ていただきたいんですが、延長と旅行速度と旅行時間というのがございます。この左側の再利用整備なしの場合というのは、例えばこれを改良したあかつきの場合、改良がそもそもなかった場合、今の現道はどうなるのかということでございまして、右側には改良整備ありの場合というのがございまして、改良が現実になされたとしても、現道には何割乗るか、新しい道路に何割乗るかというのがあって、一番下に交通量の配分というのがございます。これが10%と90%を想定してましたということです。

森杉部会長 問題は、調書3ページにそのときの現道に残る交通量とバイパスに乗る交通量の二つを並べませんかという提案です。今後から結構ですが、整理していただきたいので。

道路建設課長 わかりました。そのようにいたします。

森杉部会長 ほかにどうぞ。

おそらくここは生活道路で、大変重要な道路であることは間違いありませんが。

遠藤委員 最初のB / Cは南宮工区のみで示していると思いますが、本当にこの路線は、使

用台数を少なめに抑えていると思います。先ほどの地図（15ページ）で仙台松島線と交差して泉に向かっていく道路、それは上下線とも相当な混みようですので、それが直線で多賀城まで抜けたら、もっともっと台数的には抑えた8,000台よりも多いんじゃないかと思います。ですからB/Cは、先ほど伸び率1.5を使用とあるんですけども、それを使われても構わないんじゃないかなと思います。実際、JRの高架の下を通ったことがあるのですが、あそこはもう危険極まりない箇所だと思いますので、これはぜひ造る方で、継続でお願いしたいと思います。

沼倉委員 重要な道路で、継続には問題がないと思うんですが、地元の意見ではここが通学路で安全な交通の確保が欲しいというので、まさしく写真を見ているとそう思うんですが、調書3ページの便益のところ、交通事故減少便益というのが100万円ぐらいにしかないようなんですが、こういうもんなんですか。

森杉部会長 そうですね。要は車による事故ですね。ですから、物損も人身事故も全部入っていますが、原単位としては交通量や道路の幅員に応じて起こす事故なのです。現在の値では、歩道の有無によって事故の効果は変わりません。実際、歩道を整備しても事故はそんなに減らないのです。今は歩道がないでしょう。事故が多いかという点必ずしもそうではありません。運転する方も歩く方も注意しているのです。ながら歩くんですよ。今度立派な歩道ができるとよそ見しながら歩いたり、スピードアップするでしょう。そうすると事故が起きる可能性があるのです。そういうわけで、事故そのものはそんなに変わらないんですよ。だけれども、間違いなく効果はあります。事故を防ぐために大変な苦勞をしている状況と苦勞してない状況との効果は大きいものがありますが、それはカウントできていません。実際に事故が起きた統計だけでやっているわけです。おっしゃるように、これは欠陥です。

沼倉委員 このように数字に表れない交通安全の効果も期待できると思いますので、継続で妥当だと思います。

森杉部会長 そうですね。交通量やバイパスの長さに応じてどうB/Cが変わるかという点は大変いい試みだと思いますし、今後もマイナスの場合も含めてぜひこのような試みはお願いしたいと思っています。

特に、この場合の交通量は、遠藤委員がおっしゃったように、今、多分容量ぎりぎりですよ。ですから、交通量が増えて便利になるということは生活実感として間違いなくあると思います。そういう意味で価値があると思います。

それから、もう一つコメントとして、沼倉委員がおっしゃったように、安全が高まるのではないかと、あるいは快適な歩道が整備されるという効果は大きなものがあるだろうと。これは歩道を整備するのですよね。（「はい、やります」の声あり）。おそらく現道の方も一方通行にしても良いかも知れませんが、あるいはコミュニティ道路みたいに。商店街の人は反対するかもしれませんが、そうなる問題ですけども。そういうことも今度アフターケアとして考えていただくというのではないかと思います、現道対策も。

いかがですか、ほかにどうぞ。

〔「異議なし」の声あり〕

森杉部会長 それでは継続でぜひお願いいたします。

 おそらく現在事業をしている中で最も効果が大きい事業じゃないかと私自身は思っていますが、生活実感があるせいかもしれませんけれども。なるべく急いでお願いいたします。

道路建設課長 それでは、次に14番の一般県道の鳥屋崎小野田線の道路改良についてご説明申し上げます。

 前回、これにつきましてもご説明申し上げませんでしたので、調書に基づいてご説明申し上げます。

 配付資料18ページをご覧ください。

 パワーポイントでも示してございますが、事業内容といたしましては、1.1kmを改良計画するもので、設計速度50km/h、計画幅員は2車の6mで全幅12.5mでございます。事業採択は平成7年度に受けまして、用地は平成10年度、工事着手は平成11年度、当初完成が平成19年度で、完了年度の変更はございません。

 それから、費用関係でございますが、全体事業費4億1,000万円、うち用地費6,000万円、変更がございまして4億3,000万円、6,000万円となっております。平成15年度まで2億4,000万円、残事業1億9,000万円となっております。この結果、全体進捗率につきましては55.8%、乖離度がマイナス13%となっております。用地進捗につきましては83.3%、工事進捗につきましては51.4%となっております。

 なお、施設の供用状況につきましては、終点側で560m、平成14年度に供用してございます。

 それから、全体事業費は先ほど申し上げましたけれども、2,000万円ほど増加してございます。これは現地の地盤が軟弱地盤であるということで、その費用が嵩上げになったということで、全体事業費の増加率5%となっております。

 次の19ページでございますが、遅れなどはございません。

 次に、20ページでございますが、これにつきましても交通量の推計は簡便法を利用してございまして、第13次フレームの南東北の伸び率1.007を採用してございます。現道につきましては日交通量1,499台、拡幅した計画ですと1,510台と想定されております。道路延長につきましては、改良前1.2km、改良後1.1km、走行速度はそれぞれ30km/h、50km/h、走行時間については結果的に2.4分と1.3分となっております。

 これにつきましては、この工事は現道を拡幅する工事が主でございますので、交通量配分は100%、新しい道路に100%転換するとしてB/Cを出してございます。費用につきましては、改築・修繕合わせまして5億4,300万円、残事業につきましては1億6,100万円。便益につきましては3便益合計で7億500万円、残事業分につきましては4億3,300万円となっております。この違いは、先ほど申しましたように560m部分について供用済みということでございますので、便益は下の方が小さくなっております。その結果、全体のB/Cにつきまして

は1.3、残事業のB/Cにつきましては2.7となっております。

それではパワーポイントで説明申し上げます。

場所的なものでございますが、お手元の21ページにもありますけれども、場所はここの赤で示したところを工事するものでございます。この場所は位置的に、旧宮崎町の役場がここにございます。旧小野田町の役場がここにございます。旧中新田町の役場がここにございます。今回の鳥屋崎小野田線というのは、ここを起点にいたしまして、終点がここ、こういう路線でございます。それから、後で詳しくご説明申し上げますが、関連する道路として柳沢中新田線というのが出てまいります。その柳沢中新田線というのはここを起点にしてここまで到達する、この路線でございます。柳沢中新田線につきましても一部バイパス計画が同時並行的に進んでおりますし、今回の鳥屋崎の道路改良もその計画に合わせて改良工事をするものでございます。

なお、ここにつきましては文化財があるというのが前提になってございます。

これは拡大した図で(22ページ)、鳥屋崎小野田線がここを起点にしましてこのように現道が通っております、整備前が1.2km。それから、柳沢中新田線というのがありますが(23ページ)、こっちの方からずっと来て、この黄色の線で示してございます。先ほど改良計画があると言いましたけれども、本体の鳥島道路改良はこのバイパス1.2kmをこういったふうに改良するものでございます。結果的に1.1kmを改良延長と見込んでおります。

なお、ここの部分につきましては(24ページ)、旧道がこうなっているんですが、ここに新しいバイパスがもう既に完了して、この部分の560m分は供用してございます。柳沢中新田線はこうなっておりましたが、これをこういうふうにバイパスをつなげる、新しい柳沢中新田線と鳥屋崎小野田線の事業調整を図って将来的にはこういった道路網になるということでございます。

調書では一通りの説明をしたわけですが、ここの地域特性を皆さんにご説明させていただきたいと思っております(25ページ)。こちらが国道4号古川バイパスです。ここは、古川の西側ということで、有名な豪雪地帯となっております。この写真は何かと申しますと、その豪雪の状況が非常に大変な状況であるという状況写真でございます。しかも、現道が非常に狭隘で歩行者も何も通れない。ちなみに、道路改良はここをやるわけですが、ここに賀美石小学校というのがありますが、この辺の集落の方々がこの道路を使って通学しているんですが、非常に狭いというような状況でございます。

これは冬場の状況です(26ページ)。ここにポールが立っているんですが、これは道路の端の印、こっちもここが道路の端の印、ブルドーザーとグレーダーでやるんですが、この雪を置くスペースもないというような状況です。これが現況の通学路になっているわけですが、非常に狭隘で通学路として非常に危険な状態だという写真です。

今までいろいろ申し上げました、除雪の状態、重機で除雪しても雪の後始末が大変であると、しかも夏場であっても非常に通学路として耐えないという状況です(27ページ)。もう既に供用している部分がありますが、こういった状況で供用開始されているんですが、改良後にはこういった状況になるということでございます。

先ほどの調書でござんのとおり、今はここにありますように1.3というB/C

しか出ておりませんが、ここのように道路改良が進むとどうなるかということをございまして、もちろん道路の線形がよくなる、幅員がよくなるということでもございますが、歩行者の安全、冬期交通の改善が図られて、新たに歩行者の安全便益あるいは住民生活効果便益というのも考慮してもいいのではないかとということです。その結果、B / Cの1.3が、新たに右側の二つ、歩行者と住民の2便益をさらに足し上げますと結果的に費用便益B / Cが2.8になりますということです。調書上では確かに1.3ですが、こういった地域特性を十分考慮していただくと2.8という高い数字が出て、必要性は高い道路であると認識しております。以上です。

森杉部会長 ご質問をどうぞ。
最後の生活環境と歩行者の安全の便益はどういう計算方法ですか。

道路建設課長 実は、その便益の出し方は松崎工区という次の事業でも計算しています。

森杉部会長 わかりました。これは支払意志額が聞いているんですね。ある種の支払意志額で、町の中で「住宅街に歩道ができたならどれだけ支払ってもいいと思いますか」というアンケートをとったのです。この原単位を使っています。それから、生活環境もそうです。すぐ近くの市場とか市役所とか、日頃行くことはないかもしれませんが、すぐ行けるということに対する支払意志額は幾らですかということを使っている原単位があるのです。この原単位を使っています。よって、先ほどの道路に対してもこの原単位を使うことは可能かも知れませんが、この原単位もちょっと古いから気にもなりますが。

徳永委員 そういう意味で、歩行の安全性というか、歩道の有効性ということが重要になってくるんだと思うんですが、まず1点は、そこの歩道の利用者というのが主に小中学生と考えてよろしいのかということと、もしそうであれば位置を教えてくださいということが1点、それからもう一つは、どうしても冬場、大体除雪というのは道路しか除雪されなくて、結局冬場は歩道があっても堆雪場所になって終わりというようなケースが多いわけですが、そこら辺をどのように考えられているかという点を少し教えて下さい。

道路建設課長 世帯数は152でございます。関連すると思われる地域を限定して拾いました。それから、ここが小学校でございますが、中学校はこの辺りにあります。こういったことで、お互いにここは通学路として有効利用される道路であると、改良された後は安全ですのでこっちに転換されるのではないかと思います。
それから、冬場の改良後の歩道の確保、要するに除雪しても結果的に歩道の方にも除雪しちゃうんじゃないかということをございませうが、実はここに広い歩道をとっているんですけれども、ここにスペース、白線を引いているんですが、この道路はそういった豪雪地帯でもあるということを考えていたしまして1.5mの幅員の測帯を確保してございます。そういった意味で、ここの車道の除雪はここにやれるだろうと、ただし、問題は本当にこの冬場、小学校、中学校のために除雪するのかと、こういうご指摘だと思いますが、努力いたします。

徳永委員 この地域だけじゃないんですけれども、歩道用の除雪機とか、あるいは逆にここは車道の1.5mを利用して、冬場は多少危険かもしれないけれども、そっちを歩くことになっちゃうのか、その方針をはっきりさせていただいた方がいいのかなという感じがしますけれどもね。

道路建設課長 この場ではちょっとお答えできませんが、持ち帰って、よりよい冬場の交通安全、要するに通学者のための動線確保をどうするかということについて論議を深めてまいたいと思います。

森杉部会長 そうですよ、これはどうなのでしょう。除雪費というのは、歩道を除雪する予算というのは今まで概念的にあるのでしょうか。通常はないのではと思うのです。

道路建設課長 宮城県は、大変申しわけありませんが、車道の除雪で一杯でございまして、歩道の除雪は、もの凄く交通量が市街地等あるところに行っているようですが、こっこの郡部の方に行きますとほとんどやられてないというのが実態です。予算もそこまで回すことはできないということです。

森杉部会長 札幌市内なんかは行っていますか。私は札幌市内でも歩道は行ってないような気がしますね。札幌も多分ないですね。歩道をきちんとやっているというのは見たことがないですね。

徳永委員 ただ、実態によると思うんですけれども、歩道がある程度人力で何とか歩けるくらい踏み固められるところであればそういう車道側に堆雪スペースということでもいいと思うんですけれども、実態としてやはりみんな車道を歩くというようなところであれば、できる限り、堆雪スペースということじゃなくて、歩道ぎりぎりまで除雪をして、歩けるスペースまで除雪してあげるというようなことでやらざるを得ないのかなという気もしますが、いずれにしろ何かそういう全県的なものとして少し検討していただければいいのかなと。

森杉部会長 実験としても検討していただいけませんか、どういうことが可能かということ。重要ですよ、特に今から高齢者が増えてきますからね。

徳永委員 だから、雪国の道路構造として、歩・車分離はこういう形がいいのかどうか。冬場は縁石を移動して一体的に除雪できるようにするとか、何かそういうことも考えていく必要があるのかなという気がしていますけれども。

森杉部会長 これはぜひ検討してみてくださいませんか。大変いいご指摘だと思います。いろいろ考えねばならない大きな課題だと思います。

そういう冬場の便益というのは、おそらくかなり大きなものがあるのです。除雪に対してもできますし、スピードアップもかなり違うと思います。これは平均的に夏場の計算をしてあると思いますが、冬場はやはりいろいろな効果があるんですよ。

遠藤委員 この事業の採択年度が平成7年度ということで、その狭隘な道路部分を見るに、事業採択になった年度があまりに遅いんじゃないかなという思いがするんですが。この区間の北側に小学校があって、中間に中学校があって、なおかつ南側に旧役場があったとなれば、生活道路としても結構な使用頻度はあったと思うんですね。それでなおかつ平成7年度というのは遅い感じがするんですけども、北側を通っている柳沢中新田線の改良事業の採択年度も教えてもらえればありがたいんですが。

道路建設課長 柳沢中新田線につきましては、採択年次を忘れましたのでお答えできませんが、完了年次としては、鳥嶋道路改良と鳥屋ヶ崎道路改良の完成するのは同じであり、同時供用ということで事業調整を図っております。

遠藤委員 採択は青いラインの方が早いんでしょうか。（「早いと思います」の声あり）
地元からの要望が上がってこないということだったんでしょうか、平成7年度の採択ということは。

道路建設課長 そういうことではなくて、道路に対する要望は非常にどこでも強くて、それに対する事業手当てができないというのが実態でございます。したがって、これは平成7年度に採択されたんですが、「10年間もたった1kmやるのに何とろとろしているんだ」と逆にお叱りを受けるぐらいです。そのくらい予算枠が厳しいというのが実態でございます。そういったこともございましたし、ここにつきましては文化財もありますし、ほ場整備も実施しております。旧道がここを走っていたんですが、ほ場整備してここは現道はもう既にありません。そういったほ場整備、壇の越遺跡というのがございますけれども、それと私どもの県道2本を同時並行的に全部一気にやろうということで、完成年次を一体化させるといいますか、同時と考えております。

森杉部会長 ほかにどうぞ。

加藤委員 感想になるかと思うんですが、この路線は多分地域の路線だけでなく、岩出山宮崎線ですか、一旦、柳沢中新田線に乗ってそれから岩出山へ抜ける、広い目で見ますと重要な路線のような感じがするんですね。それで、この南の方はあとの道路、接続わからないんですが、多分広域農道とかありまして、これがこの地域の数少ない南北路線、そういう面では非常に重要で、交通量はここが整備されますとかなり増えていくのではないかなという感じがしております。そういうことで、地域の南北線道路としてきちんと整備していただければ非常にありがたいと、そういう感想でございます。

森杉部会長 継続でお願いしたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。特に条件ございますか。先ほどの除雪対策の検討をお願いしたいと思っております。

〔「異議なし」の声あり〕

森杉部会長 それでは、これは継続でお願いいたします。ありがとうございました。

それでは次に、15番の主要地方道河南築館線についてご説明申し上げます。

これにつきましても説明が初めてでございますので、お手元の配布資料30ページでご説明申し上げます。

事業の内容でございますが、計画概要といたしまして、2.1kmの延長でございます。設計速度60km/h、計画幅員6.5mの車道2車線、歩道付きでございます。事業採択が平成7年度、用地買収が平成8年度、工事着手が平成15年度、当初平成19年度完成予定でございましたが、5年遅れの平成24年度が最終的な完成予定年度となっております。事業費8億3,000万円、うち用地3億円でございます。平成15年度までの事業費につきましては3億4,000万円、用地費につきましては2億3,000万円、残事業としましては4億9,000万円、用地費7,000万円となっております。この結果、全体進捗率につきましては41%、乖離度マイナス28%となっております。用地買収の進捗状況でございますが、76.7%、工事につきましては20.8%となっております。施設の供用状況でございますが、供用済の施設はまだございません。

31ページに移りますが、この5カ年の遅れの原因でございますが、主な原因といたしましては用地買収の難航でございます。

次に、32ページに移ります。

費用対効果のシートでございますが、これにつきましても交通量の推計は簡便法を利用して、第13次フレームの南東北の伸び率、これにつきましては完成年次が違いますので1.005を採用してございます。現道の平成11年センサスの結果は585台、これが計画として現道拡幅いたしますと1.005を掛けまして588台と想定してございます。道路延長につきましては2.2kmが2.1km、走行速度は25km/hが60km/h、走行時間につきましては結果的に5.3分が2.1分となっております。これにつきましては、交通量の配分といたしまして、ほとんど現道拡幅ということでございますので、拡幅後のところに100%となります。

この結果でございますが、費用といたしましては9億6,200万円、残事業分につきましては5億5,400万円となります。便益につきましては5つの便益を足してございます。歩行者安全便益と住民生活効果便益をこの場合は追加してやっております。その結果10億8,100万円、残事業分につきましても同額でございます。これにつきましては供用しているところがないということで同額となっております。結果的にB/Cでございますが、全体につきましては1.1、残事業につきましては2.0となっております。

それではパワーポイントでご説明申し上げます。

全体的な位置でございますが、33ページを同時にご覧になってください。これが涌谷町で、役場がこの辺にあります。それから、田尻がこっち側になっていきます。田尻の役場がここにいきます。こちらが瀬峰、南方が北の方、米山がここでありまして、そういった位置関係になっていきます。

河南築館線というのは、河南町の前谷地、これは国道108号でございますが、このところからこうなって瀬峰を通過して築館の方にまいります。北西、南東を結ぶ路線になっていきます。今回評価をかけようとするのは、この部分でございます。

なお、この路線につきましては、新田ノ目というところがございまして、この路線に残っているのは実はこの今回の再評価箇所とこの箇所でございます。ここ

の箇所につきましては平成17年度に供用されます。したがって、この路線全体を見ますと、ここだけが残っているというような状況になってございます。

ここの写真を並べてみました(34ページ)。ここの現道が非常に狭いというような状況です。周辺の主な施設として、小里幼稚園というのがここにございます。それから、小里小学校というのがここにございます。今回整備するのはここでございます。ちなみに、ここに国道346号が通っております。

これが小里小学校(35ページ)、これが小里幼稚園(36ページ)、通学状況(37ページ)です。

38ページでございますが、先ほど調書でも説明いたしましたように、実は5つの指標でやっと1.1となっております。では従来どおり3つの指標でやると一体どうなるかといいますと、実は0.7という状況になります。

ここで特に再度皆様にご説明したいのは、路線の持つ特徴があるということをお願いしたいと思います(39ページ)。

まず、先ほど申しましたように、ここは平成17年に完了します。ここはもう既に整備済です。こっちも整備済です。ここが残っております。このような現況になっておりますが、この東西路線の河南築館線というのは河南町から築館町、要するに石巻圏域と栗原圏域を結ぶ最短ルートになっているわけですが、この東西方向を担保する主要地方道であるという路線の性格がでございます。しかし、今実際上どのように道路が使われているかと申しますと、このちょうど北側にこういった代替ルートがあります。実はこれを使っております。これが余りにも狭くて1車線もやっとの状況でございますので、誰もこの路線を選択しない、こういう大きな流れはあるんですけれども、結果的にこれを代替として使っているというような状況です。

もう少し詳しくご説明申し上げますと、ルート1というのがあります。これはこの県道を使って、町道を使ってここに至ります。ちょっと見えませんが40ページを見ていただければわかるんですが、県道が2.5km、町道が約9km、合わせてこの区間距離は11.5kmあります。16分かかってここからここまで到達します。一方、現道はどうなっているかと申しますと、ここも未改良ですし、ここも未改良、ここは改良しているんですが、こういった中間部分のところに未改良があるためにどうなっているかということ、現況は11kmで18分ぐらいかかっております。そういった状況でございます。そういったことで、今のここでの費用便益を先ほど1.1だと説明しました。しかも、走行の安全、住民生活の便益を加えてでさえ1.1という説明をしましたがけれども、この道路が完了し、この道路も完了したあかつきにはどうなるかと申しますと、石巻圏域、栗原圏域を結ぶ主要ルートというのは非常に重要な意味を持っておりまして、結果的にルート2が選択されると私どもは考えております。要するに、町道ではなくて本来の県道を選択する、その結果どうなるかと申しますと、ここは約10km、走行時間は10分で行けると私どもは考えております。その結果どうなるかということですが、道路が非常によくなるということで、町道からの転換が考えられます。結果的に距離も短くなりますし、時間も稼げるということでございます。そういったことで、交通量の転換が期待できる、その転換量はどのくらいを想定しようかということで、1.5ということで想定してみました。この1.5で想定すると結果的に、B/C1.1は南東北の伸びを使っているわけですが、今回の1.5倍をやるとB/Cは1.5になりま

す。5つ合わせてですけれども1.5になるということです。

なぜ1.5というのを勝手に持ってきたんだということがあるわけですが、これはあくまで想定でございまして、この1.5倍は近傍の類似路線の伸び率を使わせていただきました。実はここの一番下の表にございますように、近傍で新田米山線の飯島工区というところがございます。後で説明いたしますが、これが開通前と開通後で劇的に変化しております。具体的には、伸び率が改良前・改良後で1.5倍の交通量の転換、要するに改良のところに乘ったという実績がございます。

それはどこかということですが、今回ご説明しているところはここでございますが、新田米山線というのはここでございます。後でこの位置はお知らせします。この路線はどういう性格のものかと申しますと(41ページ)、ここに飯島道路改良というのがあります。今回は2.1km、松崎工区として説明しているわけですが、延長も2.8kmぐらい、幅員も大体似たりよったり、道路の規格、種別も3種3級で同じ、要するに性格が似ているところを代替させてみました。道路の状況も新田米山線につきましてはこういった非常に悪いところであって、改良後はこういった状況になっております(42ページ)。

似ているところの代表事例で新田米山線というのがありますが(43ページ)、これが新田駅でございます。これが伊豆沼、内沼、長沼、こういうルートがございますが、このルートを過年度改良いたしました。従来はこの路線は先ほどの写真のとおり1車線でほとんど車が通らなかったわけですが、その代替として町道がありました。これを使っていました。こういった流れ、本来はこれが立派であればこっちを通ったものがこういうものを使ったということです。

こういったことで、これが似ているということで選定したわけですが、これが改良後に約1.5倍がこっちに乗ったと、改良前と改良後では1.5倍の交通量の伸びがここであったということがございます。そういったことを考えて、ここの道路改良が済めば1.5倍の交通量は最低でも見込めるのではないかとということです(44ページ)。その結果、先ほどの繰り返しになりますが、B/Cは1.5になるということがございます。以上です。

森杉部会長 ありがとうございます。ご審議をお願いします。

加藤委員 この地域の場合、事業採択年度が平成7年度で、工事着手が平成15年度。それで、この理由が用地買収に難航ということですが、調書6ページの上の方に写真が載っているんですけども、この写真を見ますと用地買収をする土地の地目は多くは山林のような感じがするんですが、なぜこれだけ難航したのか、その理由を聞かせていただければと思います。

道路建設課長 調書6ページの写真のところに、つなぎの沢貝塚というところがございます。実際に難航したのはその右側のところでございますけれども、40人の共有地がございました。その共有地の中で、相続関係もいろいろありますが、どうしても7名の方々の同意が得られなかったということがございます。具体的に私もこの道路を計画したときは地元の強い要望がございまして、この調書6ページの写真の右側の方、「至田尻町」と書いているんですが、こっちの方は過年度改良が終わったばかりです。こっちの方からぜひ進めてくれという強い地元の願いがありまして、こっ

ちの方から用地買収に入っていったんですけども、入っていった途端にそういった共有地関係で難航してしまったと。私どもはもっと先線の方に移りたかったんですが、地元のそういった強い要望があって、そちらに意向を尊重せざるをえなかったのです。

森杉部会長　これは交通量が少ないせいかB / Cの値が悪いですね。交通量が500台と700台ですか。仕方がないですが、整備は最小限度必要なものですね。

遠藤委員　ちょっとお聞きしたいと思います。
この道路周辺に田尻町の加護坊山という観光地があるんじゃないでしょうか。たしか低い山だったと思うんですけども、お花見のシーズンには大いににぎわいますし、眺望は大パノラマ、360度開けていると思うんですよ。天平ろまん館は示されているんですけども、そういう景勝地も近くにあるというのを調書に入れた方がよろしいんじゃないかなと思うんですけども。

道路建設課長　この路線の南側が加護坊山でございまして、加護坊山の北すそをこのルートが走っているというような位置関係にございます。これも見込めますが、交通量として定量的にこれの中に入れるにはちょっと厳しかったものですから、最低限1.5倍ぐらいは見られるだろうということでB / Cを出したというような状況でございます。

森杉部会長　冬の交通はどうか。

道路建設課長　冬は、ここは先ほどの豪雪地帯ほどではございません。国道4号の東側に位置いたしますので、そういった雪関係は特にはありません。

森杉部会長　これは建設費は高いのですか。8億円というのがありますが、2kmで8億円だけありますけれども、からキロ当たり4億円は特別高くないね。

道路建設課長　標準的ですね。田舎の道路では標準的だと思います。

沼倉委員　歩道は縁石か何かで車道との区分はされているんですか。

道路建設課長　調書6ページにありますけれども、このブロックは歩・車道境界のブロックです。

沼倉委員　（配布資料）34ページの改良済区間で縁石がない区間もあるように見受けられるんですけども、これは反対側にあるんでしょうか。

道路建設課長　今日お配りした資料の34ページの左上の改良済区間というのがございます。ガードパイプみたいなものが見えるんですが、そのところが歩道の部分になります。

沼倉委員　はい、わかりました。

徳永委員 それら全体をどうしていくかという中で、それが全部通ればおそらく私の直感的で2,000台ぐらい行ってもいいんだろうなというような感じはするんですが、その辺を県としてどう考えられているかということだと思っんですよね。

道路建設課長 先生のおっしゃるとおり、将来を見越してこの道路に幾ら配分できるのかという詳細な検討ができればいいんですが、何しろ今ここでは将来の交通量を簡便法で計算出してございまして、第13次フレームの南東北の伸びの1.005で0.5%の交通しか伸びませんということでした。先ほど申しましたように、これではおかしいだろうということでもいろいろ説明させていただいて、近傍で行った改良事業でさえ1.5倍、交通量が伸びているんだから、その値を使ったらということでも説明させていただきました。その前に、河南築館線の持つ機能というのは、繰り返しになりますが、栗原築館圏域から石巻河南圏域を結ぶ最短ルートということで極めて重要な位置付けにはあると県としては考えてございまして、少ない予算の中から改築を進めてまいった、過年度からもそれでやってまいりましたけれども、そう進めてきたということが実態でございます。

徳永委員 に関しては工事区間なんですか。

道路建設課長 そうです。県単の1億円未満の事業ですので、どこにも出てまいりませんが、悪いところは県単費で手当しております。

沼倉委員 調書の中に市町村合併支援事業としての位置付けがあるということなんですが、この路線の所では、どことどの合併が決定されているんでしょうか。

行政評価室長 河南町は石巻の方に入ります。涌谷は南郷と小牛田、その他に築館、瀬峰は栗原郡での合併がほぼ決まっております。田尻は古川市の方に一応入ることで進んでおります。

森杉部会長 この地域はばらばらなのですね。お互いに交通量がないと思うのです。県としてはそれを繋ぐことによっていろいろな交流が起きるんじゃないかということを狙っている感じがしますね。それが実はそう簡単にうまくいってないというわけで、徳永先生のおっしゃる2,000台というのも全て実現する方向ではなく、ばらばらの方向に行っている、南北に交通量が流れているという状況でしょうか。

しかし、少なくとも1本ぐらいは東西につなぐ道路が、この地域の活性化のためにも、交流のためにも、県の道路としては欲しいですね。それはわかりますが、それにしても交通量がないというのが問題です。実際の人々の動きは交流の方向ではなく、それぞれ南北につながっているということですね。

そういう現状だと思いますが、いかがでしょうか。これは継続ですね。できるだけ費用を節約するようにお願いいたします。投資効果がそれほど高いとは思えませんので、同じ効果を出すように費用をできるだけ節約していただきまして、それで継続をしてください。そういうことでお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

森杉部会長 それでは継続として承認いたします。ありがとうございました。

道路建設課長 それでは、最後になりましたけれども、きょうの最初に予定しておりました11番のみやぎ県北高速幹線道路につきまして、前回ご説明申し上げましたが、いろいろご指摘を受けました。再度資料をそろえてご説明申し上げたいと思います。パワーポイントをご覧ください。

前回のご指摘の趣旨は、いろいろございました。こここのところの将来交通量の出し方というのが他の場所とちょっと違っておりました、こういった交通量の出し方、交通量を算出したのかというのが第1点目、それから第2点目は、みやぎ県北高速幹線道路の全体計画がどうも図面がないのでイメージがわからない、全体計画を示してくれということだったと思います。これについてご説明申し上げます。

まず、1点目でございますが、「何ページにありますか」の声あり）配布資料55ページです。左側の青いのが東北縦貫自動車道です。築館インターチェンジがここにあります。三陸縦貫自動車道というのが計画されています。青い点々で表示しております。将来の（仮称）登米インターがここになります。みやぎ県北高速幹線道路はこの両高速道路を東西に結ぼうという構想でございます、自動車専用道路4車線で構想されているものでございます。延長28km、幅員22mで想定しております。ここにつきましては全体を4区間に分けてございます。今回、再評価にかかるところはこここの赤の部分でございます、第1期区間と位置付けてございます。これが約9kmございます。そのほかに3期、4期、2期となっておりますが、こここの整備が終われば次にこここの整備をします。こここの整備が終わりますと3期、その整備が終われば4期という構想になっております。ちなみに、ここが平成24年度に完了いたしますので、完了し次第、次に着手する区間と位置付けております。ここにつきましては、約9kmと書いてありますが、8.8kmです。これも3つに想定してまして、それぞれ事業効果を早く出そうということで、こここの部分につきましては平成20年度を目途に、ここは平成22年度を目途に、最後のこの区間は平成24年度までに完成しようということで、今、工事を実施中でございます。

前回ご指摘ありました将来の交通量の推計をどうするのかということの説明に移りますが、先ほど来ずっと説明してありますように、一般道路につきましては既存の道路の改築ということでございましたので簡便法を使用させていただいたわけですが、ここのみやぎ県北高速幹線道路につきましては全くの新規の自動車専用道路だということで、簡便法ではなく、新たに費用を投じまして交通量解析を行っております。

その交通量推計の基となりますブロックをどのように設定したかということでございますが（56ページ）、遠くの地域は大きなブロックでやっていますし、近県は県単位、生活圈、宮城県に隣接する所はBゾーンぐらいの細かさでやっています。

県内についてはこういった細かさでブロック分割しているかと申しますと（57ページ）、こここのところはパーソントリップ調査というのが実施されておりますので、その調査区域、これはこここの部分のさらに細かい部分でございます。それから、この周辺はBゾーン、こここのところとここここは都市OD調査というのを実施しておりますので、そのブロック分割に一致させている、それから、ちょうどここここ

このところが先ほどの東北縦貫道、三陸縦貫道がこうなります。みやぎ県北高速幹線道路がこのようにつながるわけですが、ここの沿線部分についてはBゾーンを細分割して予測しております。そういった状況になっているということです。

位置関係でございますが、これが築館、迫、こっちが若柳となっています。こっちの方が古川です。今回計画されるのはここの部分、インターチェンジがここここ、ここからの出入りしかないということです。B/Cを出すときのいろいろな路線が後で出てまいります、国道398号というのがこう通っています。築館登米線というのは水色の線で示したような位置にありますということです。

今回のB/Cでは平成11年度の現況交通量というのは使ってないわけですが、ちなみに平成11年度のセンサスではどういう結果が得られているかと申しますと(58ページ)、国道については2カ所の観測点がございまして、この表のとおりでございます。それから、築館登米線につきましてはここに観測点がございまして、この表のとおりになっているということです。

将来の交通予測を平成25年で予測してございますが、国道398号につきまして、みやぎ県北高速幹線道路がある場合とない場合でどうなるかということでございます。59ページの表に記載してございますが、平成25年時点でみやぎ県北高速幹線道路が整備されなかった場合にこの路線にはどのくらい交通量が予測されるかと申しますと6,983台、もしある場合はこの6,983台が県北の方に引っ張られますので、みやぎ県北高速幹線道路がある場合は3,815台となります。一方、築館登米線はどうなるかと申しますと、平成25年にみやぎ県北高速幹線道路が整備されてなかった場合はこの交通量がありませんので全部こっちを回ると、その結果4,403台、もし県北が平成25年に供用開始されていればどうなるかと申しますと1,157台、これが詳細の交通量解析の結果でございます。

一方、平成25年にみやぎ県北高速幹線道路が整備されたとき、みやぎ県北高速幹線道路にどのくらいの交通量が乗るかということの結果が60ページの表でございます。それぞれ加倉から多賀、かけ、新田と出入り口があるわけでございますが、平均で申しますとみやぎ県北高速幹線道路には1日当たり1万1,172台がここに乗るだろうと予測しております。

これが新しいみやぎ県北高速幹線道路で、従来の国道がこのように通っております(61ページ)。築館登米線というのはこうなっております。これが築館の町、国道4号が通っております、高速がこう通って、新しいバイパスがこう出てくるということです。それから、国道398号につきましては、従来このように行っていたんですが、バイパスとしてこういうふうに整備しましたということです。国道398号からの交通の転換、要するに交通量の転換として、県北整備効果をこれから言おうとするわけですが、国道398号からどのくらい転換するかということの説明に移ります。

現ルートがBからCに行きます。これがみやぎ県北高速幹線道路ができることによって、交通の転換が図られます。B D C、こういうふうに交通の流れが変わるでしょうと。

その結果どうなるかと申しますと(62ページ)、従来ここは距離17.1kmで34.2分かかっていたんですけども、これができることによってBからCまでどうなるかということをやってみました。そうすると、BからDの部分は8.8kmですが、D Cの部分を足し合わせなければいけませんので、結果的に11.2km、

B Dは60 km/hで、D Cは30 km/hしかありませんので、結果的に合計で13.6分かかりますということです。

それから、一方で築館登米線からの転換はどうなるだろうかとということで、現ルートAからDが転換後はA B Dになりますということです。その結果どうなるかと申しますと、AからDまでは10.8 kmございます。21.6分の所用時間がかかります。一方B Dを使いますと、A Bの部分のところもカウントしまして、8.8 kmとA Bの部分を足すと9.3 km、そしてA Bの部分は速度が遅いし、B Dは速いのですが、トータルでは結果的に9.8分となります。

以上のような交通量の転換が図られるということで、転換したときの便益というのを出しました。

まず、国道398号からの転換ですけれども、将来このみやぎ県北高速幹線道路が整備されなかったらどうだったろうかというのがこの表でございます。6,983台、道路延長11.7 km、先ほどの説明のとおり、それが入ります。これはみやぎ県北高速幹線道路が整備されますが、しかし、全部みやぎ県北高速幹線道路に引っ張られるのではなくて、残る現道を通る交通量もあります、相変わらず、それがこの数値で3,815台はいずれ残りますということです。県北に引っ張られるのは結果的に3,163台ですということです。

一方、築館登米線からの転換はどうなるかということです。みやぎ県北高速幹線道路ができないとこの道路を使わざるを得ない、そうすると平成25年ではどうなるかと申しますと4,403台、それがみやぎ県北高速幹線道路ができるとゼロになるわけではありません。相変わらず現道を通る部分が残ります。これが1,157台です。その県北にはどのくらい転換されたのか、結果的に県北に転換されたのは黄色で示す3,246台と想定しています。

考えてみますと、先ほど県北の将来予測は1万1,172台という結論がもう出ていました。しかし、国道からの転換が3,168台、県道からの転換が3,246台とすると、他のどこかの路線から多分ここに転換された交通量があると。それを差引いたのが4,758台、その他の路線から4,758台が引っ張られて県北に乗りましたと。その結果として、国道からの転換もありますし、県道からの転換もありますし、その他の路線からの転換もあって、結果的に1万1,172台の予測値が結果として出ていたということです。

その他からの転換でございますが、その転換はいろいろやり方はあるんですが、ここでは国道の減少量がどうなったか、県道の減少量がどうなったかということで加重平均しますと、国道からは、これは代替するわけでございますが、その他の路線というのはどこか実際はわかりません。どこから転換したかということですが、これを便宜的に国道398号及び県道の築館登米線から転換したものと擬似的に代替させてみました。その割合がどうなるかと申しますと、国道から45%、県道から55%転換するんですと想定しております。

そうしますと、国道398号及び築館登米線の他のその他の転換量というのは、結果的に高速道路が整備される前は擬似的に距離は13.6 kmありました。時間は27.2分かかっていたんですということです。これは加重計算をしています。それがみやぎ県北高速幹線道路が整備されることによって13.6 kmが10.2 km、27.2分が11.5分になります。これがこの数値になってまいります。62ページの表に記載されていませんが、多分この国道398号と築館登米線と次の

欄があって、そこがその他の路線という架空の路線があって、それが13.6km、27.2km、そして交通量は4,758台だったということでございます。

次に、B/Cに移ります(63ページ)。

左側が整備前の数値、右側が整備後の数値です。これら3路線を足し合わせて加重平均いたしますと、時間短縮効果相対では16分、距離は3.6km短縮されたと見なせます。結果としてB/Cがどうなるかと申しますと、現在価値で合計が325億円に対してそれぞれ便益を出しますと、2.54の数値が出てくるというふうになってございます。これはお手元の資料、今日お渡しいたしました資料の66ページに費用対効果分析の一覧表が記載されております。

以上で説明を終わります。

森杉部会長 ありがとうございました。ご審議お願いします。

徳永委員 その他からの転換ですけれども、ここの部分の扱い方なんですけど、どうも他の路線から代替したということに対してこの二つの路線の平均をとるとというのは、何かちょっと違うかなという気がするんですよ。誘発だということであればいいんですかね。誘発ということであれば平均でとるというのも何か納得するんですが、要するに、他からの代替ということになると、転換ということになると、この直接的な短縮効果よりは小さいと思われるのが一般的じゃないかというところがあるもんですから、要するに本来この二つの国道と県道からの代替というのは非常に直接的な方向がちゃんとそろった中での転換ですから直接的に短縮効果が出てくるんですが、他からの代替ということになると、ちょっと迂回しながらそこを歩いていくとかという形で、比較的そこまでの短縮効果はないかもしれない可能性の方が高いのかなという気もしないでもないのです。実際にどういうルートを使っているかというのがわからないわけですから。

道路建設課長 正直申し上げまして、私どももこれが本当に正しい方法かどうかはわかりませんが、これ以外に推計の仕方が考えられなかったということで、先ほどは他からの路線の振り替えですという説明をいたしましたけど、振り替えも入っているだろうし、誘発も入っているだろうし、その辺はよくわからない部分もございます。しかし、将来の交通量の転換の推計の仕方としてはこれしか考えられないのではないかとということで今回提案させていただきました。

徳永委員 ネットワークで計算された1万1,000台の数字というのは、要は誘発ではないわけですよ。どこから転換してきたということにはなるんですよ。

森杉部会長 理論的には正しいと思われませんか。要するに、この場合は、基本的な便益の計算の仕方は、みやぎ県北高速幹線道路がなかった場合の平均的なODごとの交通条件と、あった場合の交通条件の差をとればいいわけです。だから、どこから来ているんですけれども、それは誘発ではなく転換だとすれば、新たに代替値である総ルートの二つの平均値を用いるというのは近似的にはよいと思いますね。ただし、これは厳密には新規路線です。新規路線ですから、なかった場合の道路はないわけですから、ここを通過する交通量はなくて、費用は無限大です、所要時間も。そうい

う考え方もあります。多分、この試算ぐらいしかないような感じもしますね。かなり重要な問題ですが、実はこの状況は、全国でいろいろと発生しているのです。

加藤委員 B / Cの算定は素人でわからないんですけども、転換、転換と余り強調されますと、国道から来る分、県道から来る分、そうしますと、元々の国道の分と転換の分は何かマイナス効果みたいなのが出てくるような感じがするんですね。その分はどこかでこの中に組み込む必要というのはないのかという感じがするんです。

森杉部会長 それは通常は考えなくて良いです。もう既に施設を投資してある埋没費用ですから、改めて追加的に交通量が減ったことによってその費用が増えるわけではありませんので、そういう観点で、交通量が減ったことによるマイナスの効果は計算外としていいことは間違いありません。各国とも通常そうしています。おっしゃるように、もしも全くなくなるぐらいの交通量が出た場合には、代替道路の交通量はどのような形で生じるのかということですけども、通常であり得ますね。そうすると、その用地を売るという手はあるかも知れませんが、ただ、通常は交通量が減った場合は、その道路のB / Cを事後的にやってみたら多分B / Cは低くなりますね。かといって何も落ちていないわけですから、それ自身はカウント外にしておきまして、当面の道路の投資の実行に値するかどうかを議論するための数字を上げておくという処理の仕方をやることにしています。

徳永委員 インターの構造とか道路の規格を教えてくださいたいんですが、無料ということですので、料金所を造るような大規模なインターではないとは思いますが、どの程度の規模のインターになるのか、あと、3期工事でしたか、東北道の方にくつつくところですが、そこがどういう形で接続されるのかということも教えてくださいたいんですが。

道路建設課長 この図面でご説明申し上げます。

出入りのコントロールポイントは4カ所になります。ここここにつきましてはトランペット形で計画しています。上畑岡につきましては一般県道からただ乗り入れるという構造でございます。一方、かけについてもそういった構造になっています。構造的には以上のとおりでございますが、無料化ということがございまして、将来加倉の方はどうなるのかということでございまして、インターはここでございまして、これは将来的にジャンクションといったことも考えられるんですが、今の宮城県の体力でそこまでとてももたないだろうということで、正直申しまして、ここはまだ明らかにされておりません。こちらにつきましても明らかにされておりません。先ほど申しましたように、これは2期工事ということで、これが平成24年度に完了いたしますと、即刻2期工事の詳細設計に入らなくちゃいけませんけれども、その時点でこの状況がどうなるかというのが明らかにされると思っております。もう少し先の話でございます。

徳永委員 事情はよくわかるんですが、1期工事の効果をより大きくするためというか、早く発現させるためには高速との接続というのが重要になってくるだろうと思うんですけども、真ん中の二つのトランペット形、これが果たしてトランペットまです

る必要があるのかということで、例えば新潟の国道7号新新バイパスなんかは本線からはランプで降りますけれども、降りたところは単なる信号交差点ですよ。そんな程度のものでも十分なのではないかという気がするんですが、いかがでしょう。

道路建設課長 1期工事につきましては、それを考える前に、まず用地買収をどのようにするか、それらの計画、図面を作って用地買収をいたしました。用地買収はほとんど完了でございます。今年完了いたしますが、その前提としてはランペット形式で用地買収を進めてまいりました。工事につきましては約半分弱まで進んでまいりましたが、その工事をご存じのように三陸縦貫道あるいは東北縦貫道と同じように自動車専用道路ということで当初計画致しましたので、かなり大きな盛り土あるいは長大な橋とかとなっております。そういったことで計画して、それが約半分ほど出来上がっているというような状況までまいりました。これからこのランペットのインターチェンジを直すといえども、もう主要なコンクリート構造物はほとんど出来上がりつつあるというような状況まで来ております。最後に残っているのが用地買収でまだ未完全なところがありましてここに入れられないわけですが、土工部分は残っているんですが、主要な大きな構造物はもうほとんど出来つつあるというような状況下になっているというのを、ご報告させていただきたいと思っております。

徳永委員 構造物まで出来ているということになるとしょうがないのかなという感じもするんですが、例えば用地買収だけの状態であれば、そのインター付近というのは非常に利用価値の高い土地ですから改めて売るといっても考えられるのではないかという気もするんですが、いずれにしても、この交通量からして、他の2期以降には十分考えていただきたいなという感じがいたします。

道路建設課長 ご指摘のとおり、これから残っている工事でも、今のランペット形のICについては手戻りが不可能な状態ですけれども、まだ残っている構造物、この辺でもいっぱいありますので、これらのコスト縮減は真剣になってやっていきたいと思っておりますし、残る第2期工事の区間につきましても、ここで計画しましたようなランペット形式じゃなくて簡易なインター形式でやっていきたいと思っております。といいますのは、地域高規格道路というのは元々高規格に同等するものということで構造規格も定められておりました。そういったことで計画されましたのでこういった計画にならざるを得ないんですが、一昨年あたり出されました最新の通達によりますと、地域高規格道路、みやぎ県北高速幹線道路がそうですけれども、これについてはかなりコストダウンを図ったような構造形式でいいというような通達も出されておりますので、ちょっと長くなりましたが、これからの計画については十分趣旨を踏まえてコスト縮減に努めてまいりたいと思っております。

森杉部会長 変更せざるを得ないと思いますが、もっと早くから実行すべきでした。遅過ぎますよね。そんなことをここで言っても仕方がありませんが、しかし、ぜひ費用節約をお願いします。これはバブルの時代の構造物ですよ、まさに典型的な不良債権みたいなものですね。

沼倉委員 前回の概略審議の時にもお聞きしたいということで申し上げていることなんで

すけれども、工事の順番についてなんです、まず、1期工事の中で真ん中が最後になるという、最初に利用できるような状態の方がいいんじゃないかと思うんですけれども、端から順番に造っていった方がいいんじゃないか、ちょっと素人考えなんです、全体工事の1期、2期、3期、4期も同じような虫食いで来るように思うんですが、それについてはいかがなんでしょうか。

道路建設課長

最初はここを平成20年に第1番目に供用を目指すとしましたのは、県道あるいは町道関係がこういったふうになっておりまして、ここを整備しますと国道398号から築館方面に行く便益が、ここですと大きく迂回するよりも最短距離で行けるので非常に整備効果が出るだろうということでここを精力的にやりました。その次に、残った部分で整備効果を考えますとこの区間だということでございました。ここが最後になったのは「実は」の話がございまして、なかなか用地がまだ難航していきまして、今年中に出来ると見込んではいらっしゃるんですけれども、なかなか大変なところということで、こっちほど効果は顕著には見られませんが、こっちよりはいいだろうということで平成22年としたところです。

工事の順番ですが、1期、2期、3期、4期と分けているんですけれども、この部分につきましては代替効果が非常に大きい、最短距離で結ぶということで、これが極めて全体的にB/Cも出るということが想定されたので、ここを一番最初にやりました。逆説的に申しますと、ここはもう既に国道398号の北方バイパスというのがあるんですが、こういう道路だったわけですけれども、このように大改修いたしました。もう既に改修して、結果的にこのみやぎ県北高速幹線道路は将来規格を変更しなければならないと思っているんですが、このくらい高規格な構造物でなくてもいいと思うんですが、国道398号の北方バイパスが非常に立派な道路ですので機能は十分果たせると見込んでおります。そういったことで最後の区間になったということです。

一方、船橋 - (仮称)登米IC区間と築館IC - 加倉IC区間の優先はどうかということになると思うんですが、築館IC - 加倉IC区間についてはなかなかいろいろ問題があるということで、やはり船橋 - (仮称)登米IC区間だろうと。というのは、迫の中心から将来の(仮称)登米インターまで直結するルートというのは整備効果が高いだろうということで2番目に位置付けたということです。

沼倉委員

東北自動車道との連携も高そうに思うのですが、その比較というのはどういうふうに検討されているのでしょうか。

道路建設課長

これはちょっと答えづらいんですけれども、河南石巻インターまでが有料で、それ以北は多分無料になるでしょう。河北インターの部分は無料ですので、多分こっちが有料になることはないだろうと。そういったことを考えたときに、お話が全然違ってもわかりませんが、有料と無料の接点がジャンクションとしてもなかなかその辺の整理がつかないのかなということもございまして、今の時点でここが先かこっちが先かというのをもう少し、ここが平成24年ですので、もう少し検討を加えてやってもいいのかなというのがあります。答えになっていないかと思いますが。

森杉部会長

答えになっていると思います。多分ETCなどが完璧に整備されるとジャンクシ

ョンでつながりますね。問題はE T Cなどがまだつかない状況では料金所をつくなければならないですからね。恐らく今のところのお話は、乗りたい人は築館のインターで降りてください、そこから道路は繋がっていますのでどうぞお使いください、とこういうことをおっしゃっているのですね(「はい」の声あり)。いい問題提起だと思いますよ。

沼倉委員　　ちなみに、その築館インターからは2期工事のところに繋がる道路というのはある程度整備されているんですか。

道路建設課長　　55ページに路線が書いてないんですけども、実はここからこっちの方に立派な道路改良、このところが十字交差なるようになっていまして、こういう道路と、ここから来たのが、今、T字交差がある格好で描いていますけれども、実は十字交差になるんです。ここからここに行くバイパス、もう既に整備されておりまして、55ページにうっすら青で、それはもう整備済みでございます。

遠藤委員　　ただ、それが北に向かってくりこま高原駅にも行っているんでしょうか。

道路建設課長　　くりこま高原駅はここを通過してこの辺から入る道路があります。将来は多分こうなって、こう入るんでしょうけれども。

徳永委員　　また先ほどの工事費縮減の話に関するのですが、真ん中がまだ用地買収が未了のところが残っているというお話ですよ。ということは、まだ工事も余り進んでないということなんですか。(「はい」の声あり)

調書の例えば7ページの写真なんかを見ると、これはプレロードも入っているのかもしれないんですが、非常に平らな、これだけ高い盛り土にしなくてもいいんじゃないかなという印象も受けたりするわけですし、こんなに切り込まなくてもいいのかなというような、写真だけの印象なので何とも言えないんですが、気がするんですが、そういう意味で、まだ未着手部分についてはそういう削減の可能性があるのかなのか、縦断勾配を少しつければかなり減らせるのではないかなという印象を受けてしまうんですけども。

道路建設課長　　調書7ページの写真にございますように、下の写真で申しますとハイバンクが連続になって中抜きになっているんですが、右側の方にぐるっと大回りしている部分が、これがインターチェンジの盛り土の格好になっているんです。この辺まで進んできているということでございまして、これはちょっと古い写真ですが、あとは前後に橋も架かってきているというような状況でございます。

それから、上の写真につきましては、正面に見えるのは東北新幹線です。東北新幹線の下をどうしてもくぐらざるを得ないということで、このところは切り込まざるを得ないという状況でございます。

森杉部会長　　特に真ん中の部分ですが、意図としてはできるだけ経費を節約していただきたい、構造というか、設計速度、勾配のようなものを少し落としてでも安くならないか検討をしていただくのがここでの趣旨ですね。インターチェンジの件につきましては

わかりましたが、トランペット型のインターチェンジが出来るのでしょうか、これは目立ちますよね。

道路建設課長 コスト縮減はその事業年度ごとに最大限とにかく漏れなく努めてまいりますし、そういった微々たるものではなく、考え方も全体計画としてコスト縮減ができるように絶えず見直しはかけていきたいと思っております。

沼倉委員 1期から4期までの全体図なんですけれども、4期工事で北方バイパスも、これは人も通る道路なので自動車専用ではないということなんですけれども、何か投資が二重になってしまいそうな気配もちょっと感じるんですが、その辺はコスト削減と効果を検討をお願いします。やはり本来は、全体の構想をもうちょっと練ってから工事に着手すべきじゃないかというのが感想としてあります。

森杉部会長 先ほどのお話ですと、国道398号なんていうものは無料になったらこれで代替しようという感じですよね。
ほかにご意見ございませんか。

両角委員 高速幹線道路というのは、高速道路の間を走るような趣旨ですか。（「はい」の声あり）そうすると県内では他に幾つかできるのですか。

道路建設課長 実は、宮城県内には東北縦貫道を背骨にいたしまして海側に三陸縦貫道という2本の縦軸がありますが、それをラダーに結ぶという構想がございまして、仙台都市圏につきましてはご存じのとおり北部道路であるとか南部道路とか整備が終わってまいりました。都市圏の外周をぐるっと回る自動車専用道路網ということです。

北部につきましては、まだ構想がございまして、二つあります。北部につきましては、石巻と古川と新庄を結ぶという地域高規格道路の構想がございまして、イメージで言いますと国道108号の代替でございまして、それから、もう一つが今日ご説明申し上げている県北部のみやぎ県北高速幹線道路です。これが宮城県における仙台都市圏以外のラダー形の高規格幹線道路網ということで位置付けられているわけです。

それから、仙台都市圏の南部の方についてでございますが、ご存じのように縦貫自動車道がありますが、横断自動車道というのが笹谷トンネルを山形からまいりまして、村田のところでジャンクションになっているんですが、そのジャンクションの方から仙台空港まで結ぼうと。これもかなり規格の高い地域高規格道路ということで整備しようということになっています。

ですから、宮城県内には仙台圏をぐるっと結ぶ自動車専用道路のほかに、北には2本、南には1本というのが構想として示されておりまして、これが宮城県政の重要な施策だということで位置付けられておりまして、これがその一つであります。

両角委員 従来は高速自動車専用と同じ規格で造るという計画でしたが、今度は少し緩和されたということですね。（「そうです」の声あり）。県の自主性というか判断で造っていいということですね。

遠藤委員 現在、1期工事で大分お話が出ているんですけども、先々の話で恐縮ですけども、2期工事が始まる際には、1期が平成24年で全て終えて、それ以降に着手ということなんですけれども、来年度にかけて、現在、迫町は登米郡8町に津山町が入って9町で大合併になって、この迫町界隈が結構な商圏域にもなってくると思うんですよね。そうなった際には用地買収というのは現在の地価よりも高くなっていく可能性があると思いますので、ルートが示せば、もしあれでしたら早目の用地買収なりに着手された方がいいのかなという感じがするんですけども。これから先10年ぐらいの話かなとは思いますが。

道路建設課長 私の立場で今そこまで答えられません。

遠藤委員 配布資料55ページの地図の迫町と書かれているあたりに登米市の市役所なりができてくると思うんですよね。そうなった際にはその都市部近くを通過するルートですと結構な買収費用を要するのかなということが心配されることです。

森杉部会長 これはいろいろと無理があると思いますので。

遠藤委員 地図では登米までしか書かれてないんですけども、これからずっと右側に来て海岸線ですと津山町、そして志津川と我が町に来るんですけども、現在この国道398号を使って築館に向かったり、あとは岩出山、鳴子にもこのルートを使っています。ですから、こっちの北部に住んでいる一人としては早く造ってほしいなと思うんですけども。

そして、もう一つは、現在、気仙沼から物流のトラックなりが迫町を通過して石巻に抜けたり、内陸部を通過しているんですけども、三陸縦貫道は気仙沼まで余程の年数がこの先かかると思うんですよね。ですから、こういう県北の横の東西の幹線道路というのは、岩手県境に近い我々とすれば本当に願ってもない道路だなと思うんですけども。

森杉部会長 先ほど沼倉委員がおっしゃったことと同じで、幹線交通の見直しを改めてやってみてください。交通量が変わってきていますし、有料道路ではなく、むしろ無料整備で、精度を落としたような設計が可能な状況ですので。私は実は直感的には三陸縦貫道ができると同時にこちらの東西も一緒に整備していくのかなと思ったのですが、必ずしもそうではないみたいですね。いずれにせよ、ぜひこれを機会に少し幹線交通網の見直しに着手していただきたいと思いました。

それと、ぜひ真ん中のあたりで結構ですので徹底的に費用節約ができないかどうか、サービスレベルをどの程度落として費用節約できるかという検討をお願いしたいと思っていますが、この二つの条件で継続という形をお願いしたいと思っていますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

森杉部会長 それではお願いいたします。ありがとうございました。
以上で本日の審議事項は終了です。

大変長時間のご議論、ありがとうございました。
事務局の方にお返しいたします。

行政評価室長 それでは、事務局の方から二つほど連絡させていただきます。
ワンペーパーで今後の部会スケジュール、これは皆様のお手元にあるかと思いますが、一つは、きょう午後から現地調査、予定どおり1時半から県庁の正面玄関前にお集まりいただきまして、県北の方に向かうということであります。あと現地調査は、来週ですが、8月23日の2回目を予定しております。
それから、第5回部会ですが、これは8月26日の開催予定ですが、既に出欠の報告をいただいておりますが、当日1時半から4時半までの開催を予定しております。以上で説明を終わらせていただきます。

司 会 ご質問等はありませんか。
それでは、以上をもちまして第4回公共事業評価部会を終了させていただきます。

宮城県行政評価委員会公共事業評価部会

議事録署名人 高 橋 千代恵 印

議事録署名人 両 角 和 夫 印