

# 宮城県行政評価委員会公共事業評価部会 (令和 7 年度第 2 回)

日時:令和7年10月30日(木曜日)

午後1時30分から午後3時30分まで

場所:宮城県行政庁舎6階 企画部会議室

(対面、オンライン併用)

1. 開会
2. 挨拶
3. 議事
  - (1) 令和 7 年度公共事業再評価に係る県民意見の提出状況等について
  - (2) 令和 7 年度公共事業再評価に係る審議等について
  - (3) 令和 7 年度公共事業再評価に係る完了報告について
  - (4) 令和 7 年度公共事業再評価に係る答申案について
4. その他
5. 閉会

○大場行政評価班長：ただいまから令和 7 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。

なお、本日は対面方式とオンラインの併用による開催となりますが、オンラインで参加されている方に配慮し、ご発言の際はお手元のマイクをご使用願います。

また、ハウリングの恐れがありますので、ご発言の時以外はマイクの電源はお切りいただくようお願いします。

それでは、本日お集まりの委員の皆様をご紹介します。お配りしている次第の次ページに出席者名簿がございますので、出席者名簿の順に御紹介をさせていただきます 1。

はじめに、部会長をお願いしております、吉田 朗（よしだ あきら）委員でございます。

続きまして、WEB で参加の予定であります庄子副部会長が少し遅れていらっしゃるようですので、のちほどご紹介させていただければと思います。

内田 美穂（うちだ みほ）委員でございます。

北辻 政文（きたつじ まさふみ）委員でございます。

高橋 美穂（たかはし みほ）委員でございます。

三戸部 佑太（みとべ ゆうた）委員でございます。

なお、越村 俊一（こしむら しゅんいち）委員からは欠席報告がなされております。

皆様の円滑な議事進行に御協力くださいますよう、お願い申し上げます。

なお、県職員に関しては名簿でのご紹介に代え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、吉田部会長をはじめ、6 名の委員に御出席いただく予定となっております。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ことから、会議は有効に成立していることを御報告いたします。

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。また、正確な議事録の作成のため、本会議については録画等させていただきますので御了承お願いいたします。

それでは、これより議事に入ります。進行については、行政評価委員会条例第4条第1項及び第6条第6項の規定により吉田部会長にお願いいたします。

よろしくお願いいたします。

○吉田部会長：よろしくお願いいたします。8月に開催された第1回部会、9月に実施しました現地調査にご参加された委員の皆様、ご多忙の中ご参加いただきまして大変ありがとうございます。

本日の第2回部会では、前回の審議を踏まえまして、答申までとりまとめる会となりますので、円滑な議事進行を務めて参りたいと思います。

それでは、次第にそって議事を進めてまいります。はじめに事務局より、議事（1）県民意見の提出状況等についてご説明をお願いいたします。

○武田企画・評価担当課長：事務局の総合政策課の武田です。よろしくお願いいたします。

私の方から、資料1から3までについてご説明させていただきます。

まず資料1についてですが、こちらは部会の開催日程についての資料でございます。第1回部会の際にもお渡しさせていただいておりますが、第1回部会からの変更点を朱書きで示しております。

これまで8月27日に第1回部会、9月12日に現地調査をさせていただきました。本日が第2回目の部会となりますけれども、先ほど吉田部会長からお話いただいたとおり、概ね事業継続方向ということで第1回部会の時にまとめていただいたことを踏まえまして、本日で答申案のとりまとめができればと考えております。その場合、第3回部会については開催せずに、11月の答申に向けて進め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いいたします。

続きまして資料2についてです。県民意見の提出状況ということで、いわゆるパブリックコメントの状況をまとめた資料になります。3つの事業の公共事業再評価調書につきまして、8月1日から8月31日までの1か月間、県民の皆様からの御意見をいただく機会を設けました。

3の(2)になりますが、周知方法といたしまして、県政だより、ラジオ、地上波のデジタル放送、それからSNS等を使用しました。⑦番のところでは、市町村の広報紙ということで、今回の3つの事業を実施する市町村にも協力をお願いしまして、広報紙にパブリックコメントの件を掲載いただきました。

結果といたしまして、4になりますが、意見提出件数は3件、2名、1団体からご意見を頂戴いたしました。提出された意見の概要は5に記載しております。1つ目は、一般国道286号支倉道路改良事業に関する御意見でございまして、こちら「赤石～支倉台の区間は連続する急カーブと狭い道幅に加え、勾配があるため、特に大型車両にとっては事故の危険性が高いことから、早急な道路改良を求めます。」という御意見。2つ目は、今回募集をしました3つの事業に直接関わるものではありませんが、それ以外の公共事業の案件につきまして、公共事業再評価の実施を要望する内容です。実際は、構想段階の事業に関する要望でござい

ました。提出いただいた意見 3 件のうち、1 件については、本県の行政活動の評価に関するご意見ではなかったため、有効意見としては取り扱わないこととさせていただいております。

事業担当課の見解は、6 に記載のとおりでございますので御覧いただければと思います。

続きまして、資料 3 の現地調査についてご説明させていただきます。

9 月 12 日に現地調査を実施いたしました。現地調査に参加いただいた吉田部会長、内田委員、三戸部委員におかれましては、お忙しいところどうもありがとうございました。一般国道 286 号支倉工区道路改良事業の現在施工中の状況について調査を行い、現地では、3 号橋梁の施工状況について御確認いただきました。事業担当課、施工業者にもご参加いただきまして、事業が計画どおり進捗していること、橋梁の架設の後に、道路改良工事、3 号橋梁の先の 2 号トンネル工事、2 号橋梁工事へ進んでいくというような説明を受けました。こちらご出席された委員の皆さまから補足があればお願いいたします。よろしいでしょうか。

それでは、私から、資料 1 から 3 までの説明は以上になります。

○吉田部会長：ただいまの説明について、御質問、御意見はございませんか。

○北辻委員：はい。

○吉田部会長：北辻委員お願いします。

○北辻委員：現場見学行けなくて残念だったんですけども、気になる点があります。

橋梁の構造は、単純トラス橋ですが、下側にトラスが組まれています。ということは、融雪剤が大量に撒かれた場合、鉄が錆びる危険性がないのかどうか。通常、上に組まれるところ、なぜ下に組まれたのか。素朴な疑問なんですけれども、もしくはそういう対策がされているのかどうか。もしお分かりであれば教えてほしいです。

○武田企画・評価担当課長：専門的なことになりますので、道路課がこの後、事業説明をさせていただく際にご回答させていただきたいと思います。

○吉田部会長：他にいかがでしょうか。

それでは、以上で、議事（１）を終了します。

これから議事（２）公共事業再評価の審議に入りますが、前回の第 1 回部会で審議した結果、全事業について「事業継続妥当」の方向で部会の意見をとりまとめておりましたので、補足いたします。それでは、議事（２）に入ります。事業担当課から、前回部会にて、委員からいただいた意見・質問への対応について御説明いただいた後、質疑応答時間を設けることとします。

初めに、河川課からご説明をお願いいたします。

○千葉河川課長：河川課長の千葉でございます。本日はどうぞよろしくお願いいたします。着座にて説明させていただきます。

それでは、第 1 回部会の際に頂戴した御質問・御意見について回答いたします。資料 8 質疑一覧表をご覧ください。調書の修正も伴っておりますので、資料 5 令和 7 年度公共事業再評価調書修正対比資料（河川事業）も併せてご説明させていただきます。

河川事業につきまして、それぞれ出来川で7問、洞堀川で1問、2河川共通で1問の、計9問いただいております。

はじめに、出来川につきまして北辻委員よりいただきました22番から26番までの5問について説明させていただきます。22番「国の方で基準を見直す方向にあるということについて、出来川は50年に1回の計画で実施しているが、国の基準方針が変われば、将来的に変わる可能性があるのか」というご質問でございます。県管理河川については、現河川整備計画が整備途中であることから、まずは現計画に基づき河川整備をしっかりと進めていきたいと考えております。なお国土交通省の河川整備基本方針や河川整備計画等の動向を引き続き注視してまいります。

次に、23番「事業費増減対照表の平成10年度、平成15年度の記載は必要でしょうか」について。また飛びまして25番になりますが、「事業の効率性における代替案の比較検討の中の『かなり』という表記」について。そして26番「具体的な農業用施設等も明記した方がよい」という3点のご意見につきましては、資料5を用いて説明させていただきます。

資料5の1ページ、2ページ及び3ページをご覧ください。出来川における調書の修正箇所を示しております。右側が修正後という整理をしております。23番のご意見につきまして、事業の概要として示しておりました平成10年度の再評価並びに平成15年度の再々評価の内容について、変更要素がないため省略し、事業内容・事業費・事業費増減対照表・事業期間のそれぞれの表から削除いたしました。

次に4ページをご覧ください。25番のご意見につきましては、「事業の効率性、代替案との比較検討」において「かなり」と表記していた箇所について「かなりの合流量」を「相当量の合流」へ、「かなりの容量の調節地または河道ポンプ」については「相当な容量の調節地または河道ポンプ」とし、「かなりの用地面積（約26万㎡）が必要となる」については「多くの用地面積（約26万㎡）が必要となる」へ修正いたしました。

また、26番のご意見としましては、同じページの下方、「事業の効率性、費用対効果」における便益の算定について、便益の対象とする被害額を示しておりましたが、農地・農業用施設の具体的な施設名等を記載するよう意見をいただきました。そのため農業用施設として「排水路・農道・ハウス等」と追記しております。

洞堀川につきましても同様に整理しております。5ページ・6ページ・7ページをご覧ください。出来川と同様に「事業の概要」として示しておりました平成11年度の再評価並びに平成16年度の再々評価の内容について、変更要素がないため省略し、事業内容・事業費・事業費増減対照表・事業期間のそれぞれの表から削除いたしました。

続きまして7ページをご覧ください。「事業の効率性、費用対効果」における便益の算定につきましても、出来川と同様に、農業用施設として「排水路・農道・ハウス等」と内訳を追記いたしました。

資料8質疑一覧表にお戻り願います。24番、「工期延伸の要因は圧密沈下による工法であるが、計画どおり安定するのか。この工法はどのくらいの期間で落ち着くのか。場合によっ

ては落ち着かず、工期がさらに伸びる可能性があるという点が気になります。工法を選定した理由について、軟弱地盤であることを明記し、緩速載荷工法が必要であり、この工法しかないということを明確に記載した方がよい。」というご意見です。

これまでの施工実績では沈下収束までに不測の日数を要しており、残留沈下量及び全沈下量の実績から工期の設定を行っておりますが、施工箇所に応じて地盤状況が異なることから、今後も地盤の挙動を確認しながら施工してまいります。なお、緩速盛土工法につきましては、他の軟弱地盤対策工と比較検討し、経済性に優れているため採用しております。選定理由につきましては、資料 5 の 3 ページをご覧ください。なお書きということで追記し修正いたしました。

次に高橋委員よりいただきました 27 番と、吉田部会長よりいただきました 28 番の御意見でございます。27 番では「事業費増減対照表について、『その他工事費等』は特に予算の増加を見込んでいないようですが、これは労務費や物価上昇に関わりのない工事なのか、もう終わっている工事なのか、この部分の予算の見直しの必要はないのか。」というご意見をいただき、28 番では「事業費増減対照表について、『その他工事費等』の事業費増減が 0 である理由について注釈があるとわかりやすいと思います。」とご意見いただきました。

『その他工事費等』につきましては、橋梁や樋門樋管等の工事が該当いたします。洞堀川では『その他工事費等』は完了しておりますが、出来川については『その他工事費等』となる橋梁などが残っておりましたので資料を修正させていただきました。詳しくは資料 5 の 2 ページをご覧ください。

事業費増減対照表につきまして、第 1 回部会の際に「『その他工事費等』に含まれる橋梁などの付帯工事は完了している」との回答をしておりましたが、未完了の施設がありました。前回はデフレーター増加分を全て本工事内に含めておりましたが、表のとおり「測量及び試験費」と『その他工事費等』へ細分化し修正いたしました。ご指摘いただきありがとうございます。

続きまして庄子委員よりいただいた 29 番のご質問ですが、「洞堀川は浸水被害がある一方で宅地化も進んでいます。河川事業はもちろん進めていくべきですが、宅地造成事業でも何かしらの対策はしているのでしょうか。」につきましては、宮城県では 1 ha 以上の土地の形質変更時は防災調整池の設置を行うよう指導しています。また洞堀川につきましては、吉田川流域の特定都市河川に指定されているため、流域内における 1,000 m<sup>2</sup> 以上の雨水浸透阻害行為に対し雨水貯留浸透施設の設置を義務付けています。

最後に 30 番でございます。三戸部委員よりご質問いただきました「今回便益を見直すにあたって、氾濫解析し直され、精度が上がったということですが、氾濫解析の際に、流量を多くする等の感度分析のようなことはされているのでしょうか。」というご質問につきましては、第一回部会時にも口頭にて回答しましたが、流量につきましては、感度分析は実施しておらず、計画規模流量による氾濫解析を実施しております。

以上が第 1 回部会時にいただきました質問への回答と、調書の修正箇所の説明となります。

す。どうぞよろしくお願いいたします。

○吉田部会長：ありがとうございます。ただいまの説明について、御質問・御意見はございませんか。

○吉田部会長：それでは、意見の取りまとめを行いたいと思います。

大まかな方向としては、第1回部会から引き続き、「事業継続妥当」の方向でとりまとめたと思います。よろしいでしょうか。

それでは継続妥当ということでとりまとめたと思います。

以上で河川課の審議を終了します。担当課の入れ替えを行いますので、少々お待ちください。なお、ここで、河川課は退出となります。

(河川課退室・道路課入室。庄子副部会長参加)

○吉田部会長：担当課の入替えが終わりましたので、次の事業の審議に入らせていただきます。

それでは続きまして、道路事業について、前回部会にて、委員からいただいた意見・質問への対応について御説明いただいた後、質疑応答時間を設けることとします。それでは、道路課から説明をお願いします。

最初に、現地調査のところで、北辻委員から橋梁の構造についてご質問をいただいておりますので、それについてお答えいただけますでしょうか。

○北辻委員：資料3になります。橋梁は下側にトラスが組まれています。融雪剤が大量に撒かれるので、構造への影響を考えるとどうなのかなと思ひまして。通常上側で組まれることが多いと思います。もしお分かりであればお願いいたします。

○永澤道路課長：この橋梁の特徴として、下側にトラスの構造として、橋梁自体をもたせている、荷重に対して橋梁機能を発揮しているというものになっていますが、融雪剤散布は、道路管理上頻繁に行っております。昔の橋ですと、ジョイント部分が口開いたまま下に、いわゆる垂れ流し状態であり、それによって、融雪剤のみならず、色々な道路の排水等が、直接流れ込み、その部分が腐食しやすくなっているという状況がありました。ただし、今はそういう部分のメンテナンス等にも配慮しなければならないということで、

我々が今架設している橋梁は、資料3の4ページにある模式図のとおり、トラスは下側にありますが、道路の排水は、グレーの細い管が下に繋がっております。橋面上の排水は、管でいったん受けて、管路のまま下に落として、トラスにかからないように、橋梁下部工の下に排水を行う処理をとっているということで、この辺は配慮しなければならない部分ですので、このような構造で、融雪剤を撒けば、この排水管を通して下に流すことで対策を行っているということです。

加えて、融雪剤を散布する場合に、「横から飛び散るのではないか」という懸念が想定されます。昔ですと、過剰なまでに融雪剤を余計撒いていたりしたのですが、今は経費節減の

部分で適正な量を撒くよう指導しており、あまり過剰に橋梁の外側に飛び散るというような撒き方は行っていないので、メインは表面排水の処理になると思います。それについてこのような対策をとっているというところでございます。

○北辻委員：はい。大丈夫だということで、安心しました。やはり寒冷地の橋梁というのは塩害が一番の耐久性を損なうものですから、大丈夫ということであれば問題はないということです。

○吉田部会長：なぜこういう構造にしたかという点についてはいかがでしょうか。

○永澤道路課長：地理的に雪が多いということで、やはり上にトラスがあると、そこからの落雪やつらが落ちるなどした場合、管理上、通行車両に支障を来すということで、構造的にも、そういったところに配慮し、経済的にも問題ないということで、このような構造にしております。

○吉田部会長：はい、ありがとうございます。それでは、本題に戻ります。

○永澤道路課長：第 1 回部会の説明に対するご質問の回答ということで、本日ご説明をさせていただきます。資料 8 質疑一覧表をご覧ください。

1 ページ目は、第 1 回部会にて完結させていただきましたので、2 ページ目からとなりますが、まず、質疑一覧表の番号 16 について、北辻委員からご質問をいただいております。質問内容としましては、「本事業の完成によって、休日や朝の通勤時間帯の渋滞緩和の効果が期待される点を明記した方がよい」というもの。また、「工事によってどのくらい時間短縮効果があったかを示した方がよい」とご意見をいただいていたところでした。

資料 7 の修正対比資料になります。2 ページ目をご覧ください。2 ページ目下段の再評価調書(p.4)修正対比になります。いただいたご意見を踏まえまして、右側 (3) の安全で安心な暮らしと利便性向上の段落の中に、バイパス整備により、休日等に発生している走行速度低下の緩和に期待される旨、再評価調書の 4 ページに追記させていただきました。(3) の下段の赤字 3 行を追記させていただいております。また、その上、同じく(3)の中ほどに、括弧書きで走行時間が 3.3 分短縮されるということで、併せて追記させていただきました。

次に参ります。質疑一覧表にお戻りいただきまして、番号 17・18 になります。

庄子副部会長からご質問をいただいております。質問内容としましては、「事業期間が平成 28 年から令和 11 年度までの 14 年間であり、事業経過から 10 年経過した進捗率が 35.5%と事業経過年数に対して、進捗率が遅れていると思うが、その要因について、進捗が順調であるならば順調である旨調書に追記した方がよい」とご意見をいただいております。

資料 7 の修正対比資料の 2 ページ目上段再評価調書(p.2)修正対比をご覧ください。

本事業としては、全体事業費に占める工事費の割合が大きいトンネル工事や (仮) 2 号橋梁工事が残工事としてあることから、事業着手から 10 年経過した現在の進捗率は 35.5%となっておりますが、事業工程については、当初の計画どおりのスケジュールで進んでおります。事業が遅延する主な理由となる用地取得についても、完了していることから、事業の進捗は順調と考えておりますので、ご意見を踏まえまして、赤字にて下 3 行に、事業が順調



に進捗している旨、再評価調書 2 ページ目に追記させていただいております。

次に参ります。質疑一覧表の番号 19 になります。高橋委員からご質問をいただいております。質問内容としては、「今回再評価で 15.7 億円増額しており、そのうち 10 億円が橋梁工の増工となっているが、道路改良工はある程度進んでおり、今後行う橋梁工の予算が増額するのか」ということについてご意見をいただいております。

いただいたご意見を踏まえまして、再評価調書を再確認したところ、再評価調書の内容に若干の計算の組み込み方に誤りがありました。簡単に申し上げますと、再評価調書作成において、エクセルを用いて事業費の増額について整理しており、その際に道路改良工で計上すべきところを誤って橋梁工に計上してしまい、そのまま記載しておりました。トータルの事業費に変更はありませんが、道路改良工の計算と橋梁工のそれぞれの計算の部分で少し齟齬があったということです。

資料 7 の修正対比資料の 1 ページ目をご覧ください。再評価時における道路改良工の事業費は 31.7 億円ではなく、36 億円となります。こちら修正後の表で、赤字で示しております。道路改良工の欄を 36 億円と記載修正させていただいております。こちら修正前は 31.7 億円でした。当初から 5.7 億円の増額ではなく、10 億円。これも赤字で記載しているとおりの増額となります。橋梁工についてですが、事業費は修正前が 21.1 億円。それが修正後は 16.8 億円という赤字で表示しております。当初から 10 億円増額ではなく 5.7 億円の増額ということになります。事業費については、今後着手を予定している来年度から工事が動くことになる、トンネル工事が残っておりますので、それが道路改良工に含まれます。そのため、高橋委員からの御指摘のとおり、実は道路改良工の事業費が増額になる方が正しいです。我々も、前回説明していて、心配だったため改めて再評価調書の確認をしました結果、このような状況になっておりましたので、この場をお借りして訂正させていただきます。

次に、質疑一覧表の番号 20 についてです。こちら吉田部会長からご質問をいただいております。質問内容としては、「時間短縮便益算出時に用いている便益の物価上昇等による賃金率上昇は令和 6 年度末までしか加味されていないが、コストの算出は令和 7 年度までの物価上昇等を加味しており、便益が低く評価されている。時間短縮効果では測れない効果も多くあり、その点についても追記した方が良いのではないか」とご意見をいただいております。部会長がおっしゃるとおり、便益が計算上、若干低く評価されていると、当方も考えておりますが、こちらについては、資料 7 の修正対比資料の 2 ページ目下段をご覧ください。国のマニュアル上、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いわゆる 3 便益のみでしか計上できないものとなっております。下段の右側に、(1) と (3) に、【 】で示させていただいておりますが、(1) 車両通行の安全確保、(3) 安全で安心な暮らしと利便性向上は、3 便益がいわゆるこの部分に該当するというものになりますので、あえて追記させていただきました。その他の 3 便益以外の便益の部分、当然これも我々、常々、そういった便益も視野に入れながら、公共事業、3 便益以外にも多方面に渡って、そういっ

た便益があるということを、常に確認しながら事業を進めています。それ以外の部分について、例えば、(5)・(6)・(7)に赤字で追記させていただきました。山形道の代替ルートとしての効果や走行時間減少による救急救命率の上昇、災害時のリダンダンシーの確保等の効果についても、当然便益として考えられますので、追記させていただいております。

次に質疑一覧表の番号 21 について、内田委員からご質問をいただいております。質問内容としては、「時間短縮効果は新道が現道よりも短くなることから発生する効果なのか、道路の走行環境が改善されたことにより発生する効果なのか」というご意見をいただいております。結果としては、第 1 回部会でもご説明したとおり、走行環境の改善により約 3.3 分の時間短縮効果が見込まれることとなります。こちらは、バイパスルートは距離が現道よりも若干長くなる計画ですが、走行環境の改善が図られるということで、3.3 分の時間短縮効果が見込まれるということで、資料 7 の修正対比資料の 2 ページ目、再評価調書(p.4) 修正対比の (3) に追記させていただいております。

続きまして、マニュアルの変更について、この場をお借りしてご説明させていただきます。前回の現地調査時に報告させていただいております、マニュアル訂正の件について、改めてご報告させていただきます。

追加資料 1、国交省プレスリリース資料をご覧ください。再評価調書を作成し、公表した後に、8 月 29 日に国土交通省から、費用便益分析マニュアルの訂正ということで、発表がありました。再評価調書の費用便益比を算出するうえで、この費用便益分析マニュアルを使用していますので、その訂正の内容が、プレスリリース資料の箱囲み部分で簡単に説明していますけれども、記載のとおり時間短縮便益や交通事故減少便益で使用していた、車種別の時間価値原単位等に誤りがあり、数値を修正しましたというプレスリリースの内容になっております。資料の 2 ページになりますけれども、まず、時間価値原単位という表がございます。主な車種の単価が載っておりますが、例えば、乗用車類は訂正前が 49.06 円/分・台に対し、訂正後が 48.89 円/分・台と 0.17 円/分・台減少しております。前回が過大な便益の算出に繋がっていたということで、訂正されています。3 から 4 ページに記載の内容についてです。3 ページは走行経費原単位として、各速度毎の原単位の値ですけれども、下線部が訂正後の正しい値ということになります。4 ページも同じく、一般道(山地)、高速・地域高規格道路ということで、それぞれ、現場の地理的条件・道路の規格構造に応じて、こういった訂正について記載されております。

交通事故損失額算定式は 5 ページになります。これは、係数の訂正がありました。

これまで、国交省のプレスリリース資料について説明させていただきましたが、詳細は資料 7 の修正対比資料の 3 ページ目、4 ページ目をご覧ください。走行時間短縮便益は当初、324.10 億円から修正後は、323.62 億円と 0.48 億円減少することになりました。その他、2 つの便益も修正しており、3 便益合計の現在価値化(B)の値が最終的な便益の値になりますが、当初修正前が 128.98 億円から修正後は 128.84 億円と 0.14 億円減少する結果となっております。訂正されたマニュアルを用いて、再度、費用便益比を算出した結果、当初から

の費用便益比である 1.08 から修正はなかったのですが、その計算過程で若干の修正がありましたので、再評価調書様式 2 を一部差し換えさせていただきました。費用便益比の数値は小数点以下第 3 位が若干変わり、四捨五入しても結果 1.08 に変わりはないということになります。

道路課の説明は以上になります。ご審議のほど、よろしくお願いいたします。

○吉田部会長：ありがとうございました。ただいまの説明について、御質問・御意見はございませんか。よろしいでしょうか。

それでは意見の取りまとめを行いたいと思います。

第 1 回部会から引き続き、「事業継続妥当」の方向でまとめたいと思います。

それでは、以上で審議を終了します。

次に次第の 3 令和 7 年度公共事業再評価に係る完了報告に入ります。公共事業再評価を行った事業は、事業完了後、翌年度から 5 年度以内に完了報告を提出することとされております。

それでは、道路課から資料の説明をお願いします。

○永澤道路課長：引き続き道路課からご説明させていただきます。よろしくお願いいたします。まず、一般県道大島浪板線浪板工区道路改良事業の公共事業再評価に係る完了報告についてご説明いたします。

資料 9 の 1 ページ目をご覧ください。全体事業費は 74.0 億円となっており、平成 23 年度に事業着手し、令和 2 年度に事業完了しております。事業完了した翌年の令和 3 年度から起算しまして、今年度で 5 年度経過するため、完了報告を行うものです。

次に事業概要になります。一般県道大島浪板線浪板工区道路改良事業は、三陸沿岸道路の浦島大島インターチェンジ、気仙沼鹿折インターチェンジ及び国道 45 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になります。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、気仙沼本土と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及び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。

左側が事業位置図であり、気仙沼市浪板地内が事業箇所となります。右側の平面図をご覧ください。一般県道大島浪板線事業区間全 8.0 km のうち、2.7 km が本事業範囲となります。浦島大島インターチェンジを起点とし、国道 45 号を終点としております。右側黒の区間は大島架橋事業となっております。左下は盛土区間の標準断面図となります。右下の完成写真をご覧ください。写真①が終点部の国道 45 号から起点部大島方向への写真になります。写真②は中間地点部から起点部大島方向への写真となります。

2 ページ目をご覧ください。(1) 事業内容については、左上に記載のとおりであり、道路規格を第 3 種第 2 級、設計速度を 60 km/h として整備をいたしました。事業着手時は道路規格を第 3 種 3 級、設計速度を 50 km/h にて計画しておりましたが、震災後の交通ネットワーク見直しに伴い、計画交通量が変更となったため、道路規格と設計速度を変更しており

ます。

(2) 事業費について、平成 27 年度に再評価、平成 30 年度に再々評価を受け、事業を実施しておりました。事業採択時 40 億円でしたが、再評価時 64 億円、再々評価時 74 億円、完了時は再々評価から変わりなく 74 億円となっております。事業費の変更状況とその要因として、①再評価時は用地買収面積、物件補償費の増加及び軟弱地盤対策工と解析等の増加によるものです。②再々評価時は、労働者不足による函渠工のプレキャスト製品化と軟弱地盤の地盤改良範囲等が増加及び流用土の土質状況による盛土法面植生工の変更増加によるものです。

(3) 事業期間としまして、完成予定年度を当初は平成 29 年度、再評価時に平成 30 年度、再々評価時に平成 31 年度としておりましたが、一部区間を残しまして、平成 31 年度に部分供用を行い、令和 2 年度に全体が完成とし、全線供用となっております。完成年度の遅れは、いずれも用地取得に時間を要したことが主な原因となりますが、再評価時は追加の軟弱地盤対策工等が増加したこと、再々評価時は地盤改良範囲及び法面植生工法等の増加により変更したことも大きく影響しております。

(4) 事業効果を御覧ください。供用開始前の平成 27 年度道路交通センサスでは 24 時間あたり約 1,014 台でしたが、供用開始後の令和 3 年度道路交通センサスでは約 3,343 台と約 2,300 台の交通量が増加しております。計画交通量の 1 日あたり 4,100～5,500 台と比べ、差異が生じておりますが、気仙沼市において観光名所である亀山山頂部へのアクセス手段となるモノレール整備が現在進められており、今後更なる観光客の増加が見込まれます。また、令和元年 4 月に気仙沼大島大橋が供用開始しております。供用開始前、大島への観光客数は、震災後の平成 24 年度から平成 30 年度の間、大島への観光客数は、1 年あたりの平均約 10 万人でしたが、気仙沼大島大橋供用開始後は 1 年あたりの平均約 35 万人と、平均 3 倍以上となります。大幅に増加しております。そういったことから、大島架橋の整備効果が観光振興に寄与しているということが伺えるといえます。また、それに接続する当事業のアクセスも一緒に効果を発現しているということになっております。地元の意見、満足度として、まずは総評となりますが、急病時の救急搬送や災害時等に制約された利便性、安全性が向上し、三陸沿岸道路を含めたアクセス向上により観光客が大幅に増加しております。次に代表的な意見として、震災時に孤立した大島地区と本土を陸路でつなぎ「命の道」として安心感が格段に向上した、救急搬送などの救急対応も格段にスムーズになった、フェリーは悪天候時欠航していたが、道路は通行止めにならないのでありがたい、アクセスが向上し、仙台圏からの観光客数が増加し、大島全体が活性化している、という意見などのご意見をいただいております。こちらは、新聞報道でのコメントを参考に記載させていただいております。

(5) 費用対効果についてです。事業採択時の平成 23 年度は  $B/C=1.91$ 、再々評価時  $B/C=1.08$  となっており、浪板工区道路改良事業単体で算出しておりました。完了時の  $B/C$  は令和 3 年 11 月に国からの通知により、「複数の区間又は箇所を一体とした評価の運用」が

改定され、大規模事業評価を受けております大島架橋事業と本事業の浪板工区道路改良事業は一体的に効果を発現する道路ネットワークであるため、事業全体を一体として評価し、 $B/C=1.13$ と算出しております。

(6) 今後の課題等についてです。

①事業目的の達成状況等の総括となります。本事業の完成・供用により、大島から市街地外への移動時間が短縮されたこと、三陸沿岸道路の浦島大島インターチェンジ、気仙沼鹿折インターチェンジ及び国道45号と接続することにより、緊急医療などの安全性確保、地域産業振興、観光交流の活性化等支援が図られております。移動時間の短縮として、大島架橋事業と一体とした効果になりますが、大島島内から救急医療機関への移動時間で比較した場合、20分程度の時間短縮が図られております。本道路は津波浸水区域を避けた位置で道路を築造しており、供用後、緊急輸送道路に指定され、地域災害時における物資供給等の緊急的な輸送等を円滑かつ確実に実施することが可能となっております。

②今後の課題と対応等について、本事業の推進に当たっては、軟弱地盤対策工などの要因により事業費の増額や事業期間の延伸に至っております。今後は平成30年度より運用された国土地盤情報データベース等を活用することによって、事業箇所周辺の既存地質調査結果をより多く収集することが可能となり、このデータをもとに、事前の地質調査の的確な実施や関係機関への専門的な技術に関するヒアリングなどを実施し、事業費の見積りの精度を高め、綿密な計画を策定するよう努めていきます。函渠工について、当初は現場打ちコンクリートで計画しておりましたが、震災後労働者不足が顕著となり、事業進捗を図るためプレキャスト製品を採用したことにより事業費の増額が生じております。今後は、当初から綿密な計画を策定することにより、全体工程を管理したうえで、事業全体としてのコスト縮減及び省力化の図れる技術の採用検討を進めていきます。

最後に、当該事業を推進して培った技術的課題の解決策などの知識・経験については、庁内において情報共有し、土木技術の継承に努めていきたいと思っております。

道路課の説明は以上になります。よろしくお願いいたします。

○吉田部会長：ありがとうございました。ただいまの説明について、御質問・御意見等ありましたら、挙手により御発言をお願いいたします。

○北辻委員：最後、今後の課題のところで、函渠工について、現場打ちからプレキャスト製品にしたことにより、コストが上がったとありますが、イニシャルコストは上がったかもしれませんが、工期は短縮できるとか、国交省の指導もありプレキャスト製品の推進が進んでいると思います。今後はプレキャスト製品が主流となることを考えると、少し表現を変えた方が良くないかと思いました。

○永澤道路課長：実際、委員の御指摘のとおり、確かに、国の方もプレキャスト製品を使って、工期短縮に努めて、イニシャルコストはかかっても、働き方改革にもつながる等、様々な視点から、そのような動きになっております。我々としても、震災以降、震災復興でとにかく早く復興を進めなければいけないという思いもございました。そういった意味からも、

プレキャスト製品は、若干コストは高めになりますが、そういうことで採用しております。それも含めて修正させていただきます。

○吉田部会長：他にいかがでしょうか。では、私から。

令和3年度のセンサスについてです。計画交通量も若干低めであるというご説明がありましたが、国の方は、令和3年度のセンサスについて、新型コロナウイルスの影響をどのように考慮するのか方針は示されているのでしょうか。コロナによる影響は大きいと思うのですが。

○永澤道路課長：ちなみに、コロナ前の令和元年の大島の観光客数は約70万人程度で、令和2年度以降は半分以下になっており、全員が車を使用するわけではありませんが、観光客数の低下に伴って、当然交通量も低下します。当然これはコロナによるものですが、国からは、コロナによる影響があるというコメントはありますが、例えば、係数をかけて補正をするというようなことはありません。センサスは5年毎、定年間隔で調査しますので、実質コロナの影響で令和3年度のセンサスは下がっているということは、国も承知しており、我々も承知しております。

○吉田部会長：見込み客数が令和元年度に比べて、半減しているという事実があるので、「数字は検証には向かないです」というようなその辺、記載するかしないかの判断はおまかせしますが。少し気になりましたので。

○永澤道路課長：我々は、フェリーを使う、それに対して橋を使用すると、交通量が増えるのは当たり前でして、完了報告に記載したのは、1000台という数字があって、それが結果コロナの影響で減少しているかもしれないが、3000台というのは、コロナの影響があっても3倍であり、事業の発現効果を示すため、あえて記載したところはあります。

○吉田部会長：わかりました。私が気になったのは、(4)の事業効果、※の注意事項のところには、計画交通量との差異の要因としてコロナの影響があったということを記載する必要はないだろうかという点です。

○永澤道路課長：そうですね。

○吉田部会長：そういった意味で、モノレールが供用開始になって観光客が増加する見込みに先立って、観光客の回復というのは起きているので、注意書きの書き方は、何か考えられた方がよいかなと。これはこれで良いとは思いますが。

○永澤道路課長：事業効果として、コロナがあったのでR3年センサスでは計画交通量には届いていないが、という点にも触れたほうが良いということでしょうか。

○吉田部会長：それが必要かどうかはご検討いただきたいということです。

○永澤道路課長：わかりました。

○吉田部会長：庄子先生はいかがでしょう。

○庄子副部会長：観光客数が3倍になった、基準の順番というのは、令和元年が2020年？コロナの前ですかね。

○永澤道路課長：供用開始前の年平均10万人というのが平成24年から平成30年までの平

均で、供用開始後の年平均 35 万人というのが R 元年から R6 年までの平均です。

○庄子副部会長：コロナの影響があったにも関わらず、35 万人になったということですね。

○永澤道路課長：そうですね。

○庄子副部会長：観光は色々な要因で動くので、平均をとってらっしゃるのであれば、何年から何年までの平均と記載しても良いかもしれませんね。少し細かいかもしれないですけど。

○吉田部会長：その辺の取扱いをご検討いただくということですね。

○永澤道路課長：再評価事業完了報告書に記載していますので、その内容を資料 9 にも記載したいと思います。

○吉田部会長：よろしくお願いいたします。他によろしいでしょうか。よろしければ、これで道路課からの報告は終了となります。

ここで、道路課は退出いたします。ありがとうございました。

(道路課退室)

○吉田部会長： それでは、次に答申案の審議に入ります。

はじめに議論を進めていく上でのたたき台として、これまでの審議を踏まえた案を事務局に作成していただいておりますので、事務局から資料の説明をお願いします。

○武田企画・評価担当課長：資料 11 についてご説明いたします。本答申案の作成に当たっては、第 1 回部会までの審議状況を踏まえた上で、吉田部会長にも事前に相談させていただき、答申案を作成した次第でございます。

まず、今回の 3 件の事業については、いずれも「継続妥当」としております。

また、答申における部会からの意見（案）としましては、「今後の事業の実施に関する意見」として 2 点付していただく案としております。こちらは、第 1 回での審議の中でいただいた意見から選びました。道路事業につきましては、費用対効果が 1.08 ということで、数値としてはかろうじて 1 を上回る状況ですが、数値には現れない様々な便益が考えられるというご意見を頂戴しましたので、「マニュアルにより算出される便益に加え、数値化が困難な便益についても明記し、県民に理解しやすい形で情報発信に努めること。」との案にしております。今回の再評価調書の修正あたり、この点はおおむね追記されているところではありますが、第 1 回部会の意見を踏まえて、このような案にさせていただいたところです。

2 つ目ですが、河川事業 2 件について、近年の気候変動に伴う大雨等の激甚災害が頻発化しているということを踏まえた対応の必要性について御意見をいただきました。その趣旨を踏まえまして「河川事業の性質上工期が長期間に渡ることが多いことから、近年の気候変動に伴う大雨等の気象災害の激甚化・頻発化も考慮し、国における気候変動を踏まえた計画の見直し等の動向について引き続き注視しつつ事業を推進すること。」との案にしております。河川事業は、案にも記載しているとおり、これから先も時間がかかる事業なので、事業を継続していく中で、注視をするようにとの案にしています。

私からの説明は以上となります。案について御意見いただければと思います。

○吉田部会長：ありがとうございました。ただいま事務局から説明をいただいた案をベースに、部会としての最終的な答申案を固めていきたいと思っています。どなたからでも結構ですので、御意見などがある場合は、御発言をお願いします。

○庄子副部会長：すみません。いいですか。

○吉田部会長：お願いします。

○庄子副部会長：河川事業の方ですけれども、「近年の気候変動に伴う大雨等の気象災害の激甚化・頻発化も考慮した上で、適切な対応を図りながら、事業の早期実現に努めてほしい」みたいなことを盛り込んでいただきたいと思います。

どうしても、気象災害の頻発化があるので、1日でも早く事業が完了すると被害が少なるのかなと思いますので、できたら、計画の見直し等もあり、大変ではあると思いますけれども、「適切な対応を図りながら、事業の早期実現に努めてほしい」のような内容を盛り込んでいただきたいと思います。いかがでしょうか。

○吉田部会長：ありがとうございました。この意見について他の委員の先生方から何かありますでしょうか。

私個人的には、事業を管理するのは事業担当課ですので、担当課は使命として、県民の安心安全のために、事業推進にあたり日々取り組んでおられます。一方で、大きな予算の制約だとも思いますけれども、国の予算を公平に配分していく中で、中々全てに行き渡らないということがあって、結果的に遅れてしまい再評価の対象になることもあると思います。

決して担当課が、事業の推進を怠っているわけではないので、我々がそれについて、何か申すようなことではないのではないかと考えております。

これは私の個人的な意見ですので、他の委員の皆さまはいかがでしょう。

庄子先生は、災害が激甚化・頻発化していくということで、事業の完成を急いでほしいということを付け加えた方がいいということですよ。その場合は文面分けた方がいいですか。

○庄子副部会長：例えば、「(略) 引き続き注視しつつ、適切な対応を図りながら、事業の早期実現に努めること。」とか。

もちろん、担当の方が尽力して下さっているのも分かりますし、色々な環境の変化もありますし、働き方改革とかもあるんですけど、たぶん働き方改革とかの流れ、労働者不足のことを考えると、事業が伸びれば伸びるほど、またコストが当初の予定よりも段々大きくなっていくと思いますので、そういったこともあり、少しそのようなニュアンスを入れた方がいいのではないかというのが私の意見です。一文の中に、「(略) 頻発化も考慮し、国における気候変動を踏まえた計画の見直し等の動向について引き続き注視しつつ、適切な対応を図りながら、事業の早期実現に努めること。」の一文で良いかなと思います。

○吉田部会長：恐らく先生がおっしゃるのは、河川事業全般についてのお話だと思います。

今回の事業が、他に比べて急ぐべきという話ではないと思います。河川事業全般について、



早期完成を実現してくれというお話だと思うので、この事業について特にそうだという判断する材料があれば、私も記載した方がよいと思いますが、今までの説明の中に特にそうだという記述がないので…

河川事業全般に関しての要望を書くべきかということですよね。どうなのでしょう。

○武田企画・評価担当課長：以前いただいた答申では、河川事業の多くが長期間にわたりますので、そういった御意見を頂戴したこともありました。

○吉田部会長：それは私も記憶してございます。

この事業について、他の事業と比べて明らかに、災害が迫っているから事業の完成を急いでいるのであれば、付帯意見として効果はあるし、検証もできると思いますが、事業全般に言われても、どうやって検証するのですかということになってしまうと思います。

庄子先生がおっしゃることもよくわかりますし、県民の安心安全にも繋がりますし。個別の事業について審議するにあたり、早期完成の実現に関して意見を付帯することが適切かどうかということです。付帯意見を付けるということは、この後も評価されることもあったりすると思いますので、付帯意見があまり影響しないようにとしたいという思いがあります。

○北辻委員：計画を見ると、出来川の方が長く、令和30年とか長期にはなるので、庄子先生がおっしゃるように、甚大な被害が起こる可能性は当然あるので、それに備えることになりますけれど、現在の事業計画は既に決まっており、それを完成させるというのが第一の目的であり、推進する中で、何かが変わる場合、計画変更等を行いますよね。現時点で「やります」と中々言えないため、答申案に記載されているとおり、「国における気候変動を踏まえた計画の見直し等の動向について注視する」程度とし、原案どおりいいと思います。そうしないと、見方によっては、できないことをやりますとなるかもしれないので、現在の計画事業についてのみ、案のとおりでよろしいかと。

○高橋委員：早期に終わらせてほしいというのはそのとおりだと思います。計画を元にこのように実施していくということだと思いますので、計画の見直しが必要ならば、適宜見直すことで進めていくというようなことなので、私も原案でいいのではないかと思います。

○内田委員：原案でいいと思いますが、少しだけ違和感があって、気候変動が日本だけでなく、社会的な、グローバルな問題に対して、今回公共事業再評価ということで、ドメスティックな話に対して、どう計画をたてて、どう推進していくかという話なので、答申案の後半のところで、「国における気候変動を踏まえた計画の見直し」に留意するのではなくて、その場所で、この先どう被害が起きるのかということに留意する、注視するということを盛り込んで、それによって、場合によっては、状況を見ながら事業を推進する形にしたらいのかなと思いました。

○吉田部会長：まあ、答申案は国の方針に従ってということだとは思いますが…

○三戸部委員：今の意見に関連してなんですけれども、2河川とも1級河川にすごく関わりが強いところが特徴としてあると思っていて、1級河川側の計画に影響を受けるという

性質があるかなと。そういう意味で、国における気候変動を踏まえて、1級河川の計画を見直した場合に、恐らく影響があるという意味で、「国の動向を注視する」ということだと考えていました。原案の表現というのは、一級河川との兼ね合いというところを表しているのだらうと理解しています。

○吉田部会長：1級河川のことも踏まえつつ、広大な状況を踏まえつつということも読み取れないこともない。

○北辻委員：予算的なことも影響します。

○吉田部会長：三戸部先生は、庄子先生からご提案いただきました意見についてどうでしょうか。

○三戸部委員：それについては迷っていたのですが、答申がこの後どう使われていくのかといところだと思っています。そういうことを書くことが、事業担当課が進めていく上で、予算が付きやすくなるですとか、事業を進める上でプラスに働くようなことがあるのであれば、非常に大事なことだと思いますので、付帯意見として付けることに意味があるのかなと思いますけれども、それが、特に事業担当課が進めるに当たって、早期に実現するための可能性に繋がらないのであれば、書いても何か生まれるわけではないので、書く必要はないのかなということはあると思います。答申が今後どういう風に使われていって、事業を実施する上で影響が出てくるのか。

○吉田部会長：全体の河川計画を推進していく中で、付帯意見が追い風になるかどうかということですね。事務局どうでしょうか。

○武田企画・評価担当課長：答申に書いていただくことで、事業担当課としては、早期完成に向けて、努力が必要となってきます。ただ、この河川事業について、軟弱地盤というところで、沈下の度合いを確認しながら進めており、期間だけでなく、しっかりと地盤を固めた上での工事の進捗というところも、確かに重要だろうと思います。そのような状況で、「早期に」という意見を付した場合、事業担当課では、実際に今の計画よりも前倒しで完成させることができるのか。早期にというのはもちろんそのとおりだと思いますし、人命・財産を守るためには必要なことだと思いますが、具体的に早期完成に向け進めていくことができるのかはこの場では何とも申し上げられないかと思っています。

○吉田部会長：全体を見渡したときに、この事業がたまたま再評価にかかり、そういった意見が付いたからこの事業を優先しなさいとなったときに、もしかしたら他にも優先すべき事業があるかもしれない。それを判断するのは、事業担当課である河川課ですので、河川課の判断に任せたいのです。任せたいというか、この河川事業について、特にこういう理由でプライオリティが高いですとは中々言えないなということです。全体を見渡したときに、答申がどう使われていくのか、はっきりと道筋が見えて、三戸部先生がおっしゃるとおり、予算を取るとき等に答申が優位に働くとか、そのようなものがあるようであれば、ぜひ記載したいと思いますけれども、逆に意見を付して、この事業が優先されたがために、本来優先されるべき河川ができなくなったということもあった場合、我々は責任を負えないので、あま

りいたずらにそういったことは記載できないなと思います。

○武田企画・評価担当課長：そういった意味では、この御意見を仮にいただいたとして、出来川・洞堀川だけが、今の計画よりも早めるのが良いのかについては、判断するには少し時間がかかりますし、それこそ、全体を見て、災害の発生状況等を踏まえて、決めていくことになると思いますので、仮に早めるとなった場合、どのような工夫をしていくのかは私では分かりかねるところではあります。現時点で、「事業の早期完成に向け、進めます」という回答ができるかと言われれば、難しいと思います。

○吉田部会長：他の先生の意見を伺って、原案でよいかなという印象を受けましたが、庄子先生はいかがでしょう。

○庄子副部会長：確かに全体を見ないと、この事業だけを推すということではできないので、プライオリティが高い事業については早期完成の実現のような表現があった方がいいかなと思いますが、再々評価時から10年延期していることもあり、意見を述べさせていただきましたが、皆さんの議論を聴いていて、原案のとおりでよいのかなと思いました。計画的且つ着実に事業を推進していったほうがいいなというのが思いとしてあります。以上になります。

○吉田部会長：ありがとうございました。では、庄子先生からも了解を得られましたので、原案どおり進めさせていただきたいと思います。

では、原案どおりということで、以上で審議を終えたいと思いますが、委員の先生方から他に何かありますか。特になければ終了となります。庄子先生は何かありますか。

○庄子副部会長：特にございません。

○吉田部会長：それでは、これで議事を終了させていただきます。それでは、事務局に進行をお返しします。皆様、御協力大変ありがとうございました。

○大場行政評価班長：皆様、長時間の御審議、ありがとうございました。

今年度の公共事業評価部会につきましては、本日の開催が最後になります。来年度の開催につきましては、改めて皆様宛てにご連絡いたしますのでよろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして令和7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。