

## 平成27年度第2回

# 宮城県行政評価委員会公共事業評価部会

日 時：平成27年10月20日（火曜日）

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9階 第1会議室

平成27年度第2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10月20日（火）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9階 第1会議室

出席委員：橋本潤子 委員 風間 聡 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

欠席委員：西出優子 委員 平野勝也 委員 福田 稔 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2回宮城県行政評価委員会公共事業部会を開催したいと思います。

開会に当たりまして、宮城県震災復興・企画部次長の高橋彰よりご挨拶を申し上げます。

震災復興・企画部次長 震災復興・企画部次長の高橋でございます。

開会に当たりまして、一言ご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ご出席いただきまして、誠にありがとうございます。

8月に開催した第1回の部会では、一般県道大島浪板線の事業について、様々なご意見、ご提言をいただきました。

本日の部会では、前回の審議結果をもとに、意見の取りまとめをいただきますとともに、宮城県北高速幹線道路の3つの工区についてのご審議をお願いしたいと考えております。

当該路線は、東北自動車道と三陸自動車道を東西につなぐ、宮城県北部における交通ネットワークの中心となる道路でございます。沿岸部の復興支援や災害時の緊急輸送路としての役割が期待されているところであります。

本日は、長時間の審議となり、委員の皆様にはご苦勞をおかけいたしますが、率直なご意見をいただきまして、有意義な議論の場としていただければと存じます。

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、どうぞよろしく願いいたします。

司 会 なお、高橋次長につきましては、公務がございますので、これにて退席を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、橋本部会長をはじめ7名の委員にご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という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、まずはじめに、次第、その裏面が本

日ご出席いただいている出席者の名簿となっております。

次に、資料1といたしまして、県民意見の提出状況について、資料2といたしまして、一般県道大島浪板線浪板工区道路改良事業に係る追加説明資料というものをお配りしております。次に、資料3といたしまして、平成27年度公共事業再評価に係る答申案、資料4といたしまして、平成27年度公共事業再評価審議内容整理表、資料5といたしまして、平成27年度公共事業再評価について（諮問）、その後ろに何点か資料がございます。最後に、資料6、平成27年度公共事業評価部会開催日程、あわせまして、本日、ご審議いただきます宮城県北高速幹線道路のパフレット、カラーのものをお付けしております。

また、本日のご審議に当たりまして、前回の部会で使用いたしました大島浪板線の評価調書をご用意いただきたいと思いますと思っております。もしお持ちでない方は、事務局までお申し出をいただければと思いますので、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。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。よろしく願いいたします。

橋本部会長 部会長の橋本でございます。議事進行役を務めさせていただきますので、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。前は奥村委員と京谷委員にお願いいたしました。名簿の順に従いまして、今回は河野委員、佐藤委員のお二方にお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。それでは、河野委員、佐藤委員、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」に従う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、次第に従って議事を進めてまいります。

はじめに、(1) 県民意見の提出状況について、事務局から説明をお願いいたします。

企画・評価専門監 震災復興政策課の江間でございます。よろしく願いします。恐縮ですが、座ったままでご説明をさせていただきます。

県民意見の提出状況についてご説明いたします。

お配りしております資料1を御覧いただきたいと思います。

一般県道大島浪板線浪板工区道路改良事業に係る県民からの意見聴取、いわゆるパブリックコメントの手続きにつきましては、8月7日から県が行った自己評価の原案であります再評価調書を公表する形で実施をいたしました。

意見聴取の期間は、8月7日から9月11日までの35日間でございます。県のホームページや県政だより、ラジオ、メールマガジンに加えて気仙沼市の市

民だよりを活用いたしましたほか、資料にございますような手段により周知を図ったところがございます。

また、今回は公共事業再評価といたしましては、初の試みとなりますフェイスブックによる広報を行いました。結果として、意見の提出はございませんでした。以上で議事の(1)県民意見の提出状況についての説明とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

橋本部会長

ありがとうございました。

ただいまの説明について、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。よろしいですか。

それでは、特段意見、質問等ございませんので、これで了解ということにしたいと思います。

それでは、次に、(2)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。

前回の部会においては、事業の継続は妥当との方向で意見を取りまとめております。再評価調書の記載内容など大きく4点の指摘があったかと思えます。

1点目は、費用対効果の算定に当たっての経過及び指摘を受けての今後の対応策などに関する記述について、2点目は、地元との調整経過及び指摘を受けての今後の対応策などに関する記述について、3点目は、評価書へのネットワーク図の追加について、4点目は、コスト縮減に向けた積極的な取組についてでございます。

それでは、以上4点を含め、担当課より追加の説明をお願いいたします。

道 路 課

道路課長の後藤でございます。8月の部会に引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、前回の部会での指摘事項等への対応についてご説明させていただきます。

資料2を御覧願います。一般県道大島浪板線浪板工区道路改良事業に係る追加説明資料です。

まず、1点目のご指摘でありました事業着手時の費用対効果のコストの算出に当たっての問題点として、事業区分によらず道路に係る補償物件については、漏れなく計上すべきであったのではないかというご指摘がございました。

これにつきましては、この資料2の6ページを御覧願います。

事業の効率性、費用対効果の欄の最後に赤字で記載してございますが、「なお、事業着手時の費用算出にあたっては、他事業財源による費用負担の有無にかかわらず、当該事業の用地に関して用地補償費を全て計上する必要がある。また、将来的に不確実な用地補償費についても期待値として計上しておくことが重要である。」と追加で記載させていただきました。

続きまして、第2点目、道路の詳細計画の地元への提示の前に自宅の補修などを行って生活再建を図ってしまった建物が、最後、道路事業により移転対象となってしまうことに対して、今後の同様な大規模災害時に備え、事業計画決定期間の短縮を図れるよう教訓として生かせるような記述をするべきというようなご指摘がございました。

これにつきましては、4ページをお開き願います。事業の必要性、事業を巡る社会経済情勢等の欄の最後に、「なお、複数の事業が関連するような事業を早期に進めるためには、あらかじめまちづくりの青写真について地元合意を得ておくことが重要である。」と追加で記載させていただきました。

続きまして、第3点目、交通量ネットワーク図を追加すべきではないかというご指摘がございましたので、これについては最後のページにカラーで交通ネットワーク図を追加させていただきました。

第4点目に、コスト縮減について技術的な観点より記載すべきとのご指摘がございました。これについては5ページをお開き願います。事業の効率性、コスト縮減計画の欄の最後に、「道路計画にあたっては、近接する防災集団移転促進事業と調整し、道路と防災集団移転団地で発生する土工量の低減に配慮している。また、舗装の長寿命化（耐用年数10年の設計⇒耐用年数20年の設計）を計画することで20年期間におけるコスト縮減を図った。（91百万円のコスト縮減）」と追加で記載させていただきました。

以上で前回の対応状況の説明を終了いたします。

橋本部会長

ありがとうございました。

ただいまの説明について、ご意見、ご質問のある方、お願いいたします。

では、私から1点、よろしいでしょうか。

言葉の問題で、内容ではなく細かいことで恐縮ですが、赤文字のところが3か所ございますけれども、4ページと6ページの文章が「重要である」という言葉で終わっていますけれども、多分主語は県なのかなと思いますので、「重要であることを確認した」とか、何かそういった文言が入ったほうが、ただ一般論を述べているだけではない印象になるのかなと思いましたが、いかがでしょうか。

道 路 課

県事業に限らず全ての事業についてこうすることが重要ではないかというような趣旨で、あえて県がという記載をしなかったのですが。

橋本部会長

印象としてここにぽっと出てきたときに、繋がりといいますか、ちょっと唐突かなという気がいたしました。私も別に特にはこだわりませんので、もしこのままでということであれば結構ですが。

道 路 課

私どもの考えとしては、県事業に限らず、ほかの事業もこういうことをしっかり教訓としてやっていこうという意味合いもあったので、委員の皆様からの直したほうが良いというお話であれば、そのようにしたいと思います。

橋本部会長

それほど大きな問題ではないのですが、委員の皆様、いかがでしょうか。特にご意見なければ、原案どおりでということによろしいですか。

佐藤委員

部会長からのご指摘はもっともだと思います。6ページの「また、将来的に」のところは、やはり主体は県だということとその辺は明らかにしたほうが良いのではないかと思います。

道 路 課 かしこまりました。

橋本部長 よろしいですか。どういう言葉かというのはもう一度ご検討いただくことにしたいと思います。

千葉委員 一つ教えていただきたいのですけれども、5ページのコスト縮減計画の中で耐用年数10年の設計を20年に変えて91百万円のコスト縮減を凶ったのですが、現在は、20年の舗装が一般的なのでしょうか。

道 路 課 これまではアスファルト舗装が10年、コンクリート舗装が20年といった形で運用しておりましたが、メンテナンス費用が結構かかるということも考慮して、2年ほど前からそういう点を配慮しようという方針で道路課では対応しております。今までは通常は10年と言われておりました。

千葉委員 これからの県の道路というのは、20年の耐用年数の設計で進められていくということなのでしょうか。

道 路 課 そうですね、特に交通量の多い箇所については、なるべくメンテナンス費用がかからないように進めていこうということでやっております。

千葉委員 わかりました。どうもありがとうございます。

橋本部長 コスト縮減についてはそれでよろしいですか。  
文言の修正につきましては、それでは直していただけるということでしたのでよろしくお願ひしたいと思います。  
それでは、引き続き(3)答申案の審議に入ります。  
一般県道大島浪板線浪板工区道路改良事業に係る審議結果の取りまとめとなります答申内容をこの場で決定したいと思います。  
前回の審議などを踏まえまして、私と事務局との間で答申の叩き台をまとめておりますので、これをもとにご審議をお願いしたいと思います。  
はじめに、事務局から答申案について説明をお願いします。

企画・評価専門監 それでは、答申案につきましてご説明いたします。資料3を御覧いただきたいと思ひます。

ただいま橋本部長からもお話がございましたとおり、こちらの内容につきましては、部会の審議状況を踏まえた上で、橋本部長と事前に内容を調整させていただいております。

まず、答申者名につきましては、行政評価委員会委員長と公共事業評価部会部会長の連名となっております。

それから、審議結果につきましては、前回の部会で事業継続は妥当との方向性が確認されておりますので、事業継続とした県の評価を「妥当」としております。

次に、2枚目の別紙を御覧いただきたいと思ひます。

部会からの意見といたしまして、審議対象事業の実施に関する意見、それから、

今後の事業の実施に関する意見の2点から構成をしております。それぞれの内容につきましては、1の審議対象事業の実施に関する意見といたしまして、「今後の建設工事に当たっては、復興支援道路をはじめとする当該事業の目的を踏まえた迅速な施工を行い、早期完成に努めること。」

2の今後の事業の実施に関する意見といたしましては、「今後とも、公共事業の実施に当たっては、必要とされる規模や仕様を十分に精査し、コストの縮減に努めること。また、費用便益の分析に当たっては、国のマニュアル等を参考にすることでなく、個別事業の内容に即した分析を加えるなど、その妥当性の確保に努めること。併せて、公共事業の推進に当たっての地元との調整時期など、今回の事業実施に際して判明した課題については、他の事業の参考となるよう、要因の分析を行うとともに、情報の共有を図ること。」としております。

なお、資料4といたしまして、審議内容整理表をお付けしております。こちらには前回の部会での審議結果の概要を記載いたしておりますので、ご参照いただければと存じます。

答申案についての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。一応私からもコメントさせていただきます。

まず、審議対象事業の実施に関する意見についてですが、前回の審議の際も、継続の是非については、特段の異論はなかったかと思っておりますので、復興支援等の災害時の避難路としての目的を考えますと、効果の発現に向けて早期完成を図るべきものと考えました。

ただ、前回の部会でもお話の出ましたコストの縮減という観点は、公共事業の再評価という私達の部会の目的から考えても、極めて重要なものでありまして、今回の審議対象事業だけでなく、今後、県が同種の事業を進めるに当たっても、常に意識をしてほしいと考え、意見に盛り込んでおります。

また、東日本大震災の発生直後という混乱した状況の下ではあったものの、費用便益分析を行う場合の補償費の対象とすべき範囲の考え方、あるいは地元との調整時期など、今回の事業に課題があったこともまた事実であります。今後の参考や教訓とすべき事項については、分析や庁内における情報の共有をお願いしたいと考えております。

これは、部会で審議する案件はまず継続という結論になることがほとんどかと思えますけれども、こうやって部会を開く意義というのは、やはりこちらの意見に反映されると思ひまして、いろいろつけさせていただきました。

私からは以上ですが、委員の皆様からその他、ご意見等ありましたらお願いいたします。

奥村委員

発言の趣旨をお酌み取りいただいて、結構だと感じました。ありがとうございました。

橋本部会長

ほかによろしいでしょうか。

風間副部長

今後の事業の実施に関する意見というところで、これで内容はいいと思うのですが、ちょっと抽象的で、特に最後の要因の分析を行って情報の共有を図

りますと言われているのですけれども、これは具体的にどうやっていくのか。もし今、お考えがあれば、特に盛り込む必要はないのですけれども、ちょっとそこら辺をお聞かせいただくとイメージが湧いていいかなと思ったので、お願いします。

道 路 課 今回盛り込んでいただいたいろいろな課題に対する教訓については、事業の執行は、多くの場合事務所が行っているのですが、部会にかかる事業はあまり多くないものですから、こういったご指摘をいただいたことを今後の事業に活かしていきたいという事で、県の土木部職員全員が共有できるような形をとりたいと思っております。

風間副部長 それは資料を配布するとか、議事録を配るとか、そういう形ですか。

道 路 課 そうですね、概要をまとめた形で配布させていただきたいと思います。

風間副部長 ぜひよろしく願いいたします。

橋本部長 ほかにはいかがでしょうか。

それでは、特にご意見ないようですので、原案どおり答申内容を決定したいと思えます。

なお、文言の微調整、いわゆる「てにをは」等については、部会長に一任とさせていただきます。

あわせて、知事への答申につきましては、10月27日を予定しておりますが、部会を代表して私から行いたいと思えますが、よろしいでしょうか。それでは、そのようにさせていただきたいと思えます。

それでは引き続き、「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」の審議に入ります。

お手元の資料5を御覧ください。

こちらの書面のとおり、10月19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。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、事務局からご説明をお願いいたします。

企画・評価専門監 地域高規格道路宮城県北高速幹線道路の各工区に係る公共事業再評価についてご説明をいたします。資料5を御覧いただきたいと思えます。

ただいま橋本部長からご説明がありましたように、10月19日付けで、知事から行政評価委員会委員長宛てに諮問されておりますので、ご審議についてよろしく願いいたします。

諮問文の次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、こちらの資料の2ページをお開きいただきたいと思えます。

こちらに評価の流れをフロー図で示しております。本日の会議は、このフロー図の4番に当たりますけれども、これと並行いたしまして、2番及び5番にあり



ますとおり、評価調書及び要旨を公表するとともに、パブリックコメントについても進めさせていただいております。

次に、資料6を御覧いただきたいと思います。

本年度の部会の開催予定でございます。委員の皆様には、8月7日、それから本日の部会におきまして、一般県道大島浪板線道路改良事業についてご審議をいただき、先ほど答申案が取りまとまったところでございます。また、部会長からもお話しがございましたように、10月27日に、部会長から答申をお願いすることとなっております。

次に、本日ご審議をいただく地域高規格道路宮城県北高速幹線道路につきましては、本日の部会と12月22日に開催を予定しております第3回部会において、内容のご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思っております。

なお、委員の皆様には公共事業再評価に係るご審議のほか、大規模事業評価についても、事案が生じた場合にはご審議をお願いしたいという旨をお伝えしておりましたけれども、今年度につきましては審議が必要な大規模事業は発生しない見通しとなりましたので、あわせてご報告を申し上げます。

議事の(4)平成27年度公共事業再評価についての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す。ただいまの説明についてご質問、ご意見はございませんでしょうか。

それでは、今後の部会につきましては、資料6のとおり進めることといたします。

それでは、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道路改良事業の内容の審議に入ります。

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考えております。

また、本日の意見を踏まえ、12月に開催を予定している第3回部会において、最終的に決定したいと思いますので、ご協力のほど、よろしく願いいたします。

それでは、担当部局から説明をお願いします。

道 路 課      部会長、はじめに、追加で説明資料を配布させていただきたいのですけれども、よろしいでしょうか。

橋本部会長      お願いします。

道 路 課      それでは、今回の再評価対象事業であります宮城県北高速幹線道路道路改良事業についてご説明させていただきます。

まずはじめに、事業の全体の概要について説明させていただきたいと思っております。

お手元にこちらのパンフレットをお配りしていただいておりますので、こちらを御覧願います。航空写真に計画路線の入った図面を見ながら説明をお聴きいただきたいのですが、宮城県では、宮城県北高速幹線道路事業ということで、左側の栗

原市内の東北縦貫自動車道と一番右側になります登米市内の三陸縦貫自動車道等を地域高規格道路で結ぶ事業を進めてございます。

全体計画延長は約24kmになりまして、このうち、栗原市築館加倉と登米市迫町北方を結ぶ延長8.9kmの第Ⅰ期区間につきましては、平成23年11月に全線供用開始してございます。現在は、一番右側の登米市側のⅡ期（中田工区）4.7km、その左側のⅢ期（佐沼工区）3.6km、それから一番左側の東北縦貫自動車道側にあります栗原市側のⅣ期（築館工区）1.7kmの3工区で事業を進めております。それぞれの工区におきましては、現場の工事に着手するなど、事業は順調に進捗している状況になってございます。

Ⅱ期区間につきましては平成23年度より、Ⅲ期、Ⅳ期区間につきましては平成25年度よりこれまで事業を進めてきましたが、詳細設計が固まり工事の内容あるいは用地の補償等の確定が進んできた中で、全体事業費が増額となることが確認できたことから、国土交通省より事業効果の検証が必要との要請があり、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。

次に、ただいまお配りしましたこの冊子をご覧ください。

一番下のところの表に、Ⅱ期、Ⅲ期、Ⅳ期、それぞれの区間の当初の事業計画採択時の諸元と今回再評価をお願いするものの主な相違点を表に記載してございます。

Ⅱ期については、全体事業費が60億円から89億円への増額、Ⅲ期については、全体事業費が96億円から148億円への増額、それから3年間の事業期間の延伸、Ⅳ期については、全体事業費が35億円から59億円への増額と1年間の事業期間延伸となっております。

全て増額ということで大変申しわけないのですが、増額の理由等の詳細については後ほど詳しく説明させていただきます。

また、計画交通量につきましても、Ⅱ期、Ⅲ期、Ⅳ期の全てについて事業化が確定した前提で再度交通量解析を行った結果、Ⅱ期の終点部から中田IC区間が1日9,900台、それから中田ICから佐沼IC間が10,800台、Ⅲ期区間が7,000台、Ⅳ期区間が10,000台とそれぞれ計画交通量が当初の計画に比べて増えてございます。

今回の主な変更点の概要については、こういった形になってございます。

続きまして、再評価調書について説明させていただきたいと思っております。

はじめに、再評価調書のⅡ期をご覧ください。

事業名が、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Ⅱ期（中田工区）道路改良事業になっています。補助・交付金・単独の別については補助事業、施行地名が登米市迫町佐沼から登米市中田町宝江、事業主体、管理主体については宮城県でございます。

根拠法令については、道路法第56条に、国が県の道路整備費用を補助することについて規定されております。

次に、事業の概要の事業目的でございまして、宮城県北高速幹線道路は、宮城県北部において、東北縦貫自動車道と三陸縦貫自動車道を直接結ぶ延長約24kmの地域高規格道路で、Ⅱ期は、三陸縦貫自動車道登米ICと登米市中心部を結び、既供用区間及び現道バイパスと一体となって広域交通ネットワークを形成する道路となっております。

並行する横断軸，ぐるっと仙台の北部道路，南部道路や東北横断道を補完し，東北縦貫自動車道と三陸縦貫自動車道を最短で接続し，格子状骨格道路ネットワークの形成に寄与するものです。

また，東日本大震災に伴う復興支援道路として位置づけている道路になってございます。

事業概要につきましては，事業着手時が，延長4.7 km，幅員6.5 mの8.5 m，全体事業費が60億円，計画諸元としては，道路規格第3種第2級，設計速度60 km/h，計画交通量が8,200台/日となっておりましたが，今回は事業費が89億円，計画交通量が9,900台から10,800台/日に変更となっております。変更理由については，ネットワークの見直しと労務費，資材単価の高騰による工事費の増額，軟弱地盤の対策工の増加に伴う，事業費の増加となっております。

2ページをご覧ください。事業費の財源内訳が上段にございまして，事業費増加度は48.3%となっております。

次に，事業費増減対照表ということで，本工事費，測量及び試験費，用地費及び補償費，それぞれの状況がこちらに記載されております。

まず，本工事費についての増額となった理由なのですが，先ほどの追加資料の2ページをご覧くださいなのですが，これがⅡ期区間の，中段に平面図，下段に地質縦断図を記載してございます。ここの地質については，一番下部の標高-40 mのところは古生代の登米層という基岩がありまして，その上に洪積層の砂礫層が薄く堆積し，その上に沖積層が大体30から40 m堆積した土質状況となっております。沖積層については粘性土と砂質土が互層になった地質状況となっております。地表面から大体10 mぐらいの粘性土については有機質粘性土ということで，ちょっと地盤強度の弱い土質状況となっております。

これについて道路を造っていくに当たって，圧密沈下の問題が施工上，一番の問題になるわけなのですが，右上のところは今回施工するに当たっての標準横断図を記載してございます。当初計画におきましては，この軟弱地盤対策のためにプラスチックボードドレーンを10 mくらい地中に差し込みまして，その上にプレロードをして圧密沈下を図るというような工法で考えておりましたが，それだけだとここの表層部の有機質粘土の強度増加が図られても道路の安定，地盤破壊に対応できないということで，この両端に深層混合処理工というのを追加する必要があるということが，土質調査等により判明いたしました。

この地盤改良工事を増額したことが，今回の本工事費が増加となった大きな理由になってございます。これに要する費用として大体15億2,000万円ほど増額となっております。本工事費29億1,000万円のうち，15億2,000万円がこの軟弱地盤対策のために新たに必要になった金額ということです。残りの13億9,000万円につきましては，平成23年度採択事業だったので平成22年度単価で全体事業費を積算しておりましたが，その後，労務費や資材，あるいは工事に係る諸経費等が増加となりまして，その辺の労務費資材単価の高騰によって13億9,000万円が増えることになりまして，本工事費が29億1,000万円増加することになったということでございます。

測量及び試験費については，いろいろ請け差等，あるいは設計する内容について吟味した結果，約8,000万円の減額，用地費及び補償費についても補償調

査を厳密に行った結果、あるいは資材単価が増えた等により約7,000万円ほど増えておりまして、合計で当初事業費に比べて29億円の増額となっております。

以上が事業費の増額の理由でございます。

次に、再評価調書に戻っていただきまして2ページの下段の事業期間ですが、それぞれ設計や用地補償に時間がかかって1年遅れたりしたのですが、完成については平成29年度完成ということで当初と変更なく進める予定となっております。

3ページに移っていただきまして、事業停滞年数は0年、事業工期延伸度が1.00です。進捗率、平成27年度までの投資額については46億2,000万円となっております、51.9%となっております。

事業工程乖離度については△19.5%、事業の進捗状況ですが、現在、事業用地の買収が完了した箇所から先行して道路改良工事を進捗させておりまして、概ね順調に推移してございます。

起点側となる(仮称)佐沼IC周辺においては、一部未買収地が存在するのですが、現在、鋭意用地交渉を行っている状態です。

今後の進捗の見込みは、平成27年度に軟弱地盤の改良工事が概ね完成する予定で、用地も今年度内に決定する予定になっておりますので、残工事も徐々に発注可能となって、平成29年度の完成を見込んでございます。

施設の管理の予定・管理状況ですが、全て宮城県が管理することになります。

盛土法面部については、防草対策を施し、将来の管理費用の低減を図りますし、「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働きかけてまいりたいと思います。

次に、4ページをご覧ください。事業の必要性の上位計画等については、宮城の将来ビジョン・震災復興実施計画、あるいは登米市総合計画、登米市都市交通計画マスタープラン、それぞれに宮城県北高速幹線道路が位置づけられてございます。

事業を巡る社会経済情勢等につきましては、宮城県北高速幹線道路については、Ⅱ期、Ⅲ期、Ⅳ期を整備中であり、平成32年度の完成を予定してございます。

三陸縦貫自動車道については、国直轄として整備中で、今年度中には南三陸町の(仮称)志津川ICまで供用する予定となっております。

地元情勢、地元の意見については、現道の築館登米線は迫町市街地部で渋滞が発生しておりますが、当該道路を整備することで車両、歩行者の安全が確保されることとなります。

また、三陸縦貫自動車道へのアクセス機能を持つため、地元から早期完成が望まれておりまして、みやぎ県北高速幹線道路建設促進期成同盟会等から要望書の提出等も毎年、受けてございます。

事業の有効性、事業効果についてですが、効果の発現状況については、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ございません。

想定される事業効果につきましては、ここに記載された5点がありまして、中心部の渋滞が緩和される、それから通過交通が排除されることによって交通事故の減少が見込まれる、高規格幹線道へのアクセスが向上する、あるいは医療機関

へのアクセスも向上する、緊急輸送道路としての機能が確保される等の効果がございます。

5 ページをご覧ください。事業の効率性の関連事業の概要・進捗状況等です。三陸縦貫自動車道の整備については、国が事業主体となって進められており、平成30年度以降に順次完成予定となっております。

それから、国道4号築館バイパスの整備も進んでおりまして、これも国直轄事業になっているのですが、平成27年度に市道栗原中央線というところまで暫定供用予定となっております。栗原中央病院から直接市が進めている道路の交差点までの供用開始が予定されています。

代替案との比較検討については、住民説明会を行って概ねの合意を得て、平成25年度から平成27年度にかけて用地買収、工事を実施しているところで、代替案はないと考えてございます。

コスト縮減計画でございますが、1つは、Ⅱ期、Ⅲ期、Ⅳ期、共通しているのですが、道路規格の見直しを行ってございます。道路規格につきましては、当初に事業着手したⅠ期区間については第1種第3級の規格で築造しておったのですが、今回Ⅱ、Ⅲ、Ⅳ期につきましては第3種第2級に変更して、規格を少し下げたコスト縮減を図っているということです。

それから、インターチェンジ形式の見直しということで、9ページをご覧ください。

ここのⅡ期区間の平面図を記載しておりまして、この一番左側が（仮称）佐沼ICということになっているのですが、当初ここのインターチェンジは、トランペット型のフル規格で計画しておりましたが、コスト縮減に配慮して、下側のところをトランペット型からY字形式へ変更してコスト縮減を図っているということです。

また、5ページに戻っていただきまして、橋梁形式の見直しということで、これについても先ほどの図面のちょうど上の平面図の右側に市道そよかぜラインというのがあるのですが、これを跨ぐ橋梁の形式でございまして、当初、単純鋼鈹桁橋で計画しておりましたが、ここの市道の切り回しをすることによって全面四方向の施工が可能になるということで、単純PCポータルラーメン中空床版橋に変更して、コスト縮減を図っているということです。コスト縮減については以上です。

6ページをご覧ください。これが費用対効果の算出で、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3便益を計算しまして1.91という結果になってございます。事業費が増えたのに数字が前回の1.53より増えているのは、Ⅲ期、Ⅳ期の事業化に伴って交通量が増えたという影響によって、こういった逆転現象になってございます。

それから、下段の環境への対応と対策についてですが、地域指定状況等については、該当ございません。

影響と対策については、道路の法面は緑化を行う、それから低騒音振動重機を利用するなど、景観や騒音・振動に配慮することにしております。

7ページに移りまして、これら以上のことを総合的に評価して総合評価における対応方針については、事業継続でお願いしたいと考えてございます。

その下に事業スケジュール表がございまして、軟弱地盤の設計などに少し時間

がかかったり、あるいは用地補償も今、時間を要している状態なのですが、何とか今の工程では当初の予定どおり、平成29年度の完成を見込んでいるところです。

次に、8ページについては、位置図を示しております、9ページから10ページについては事業概要図、11ページから15ページについては事業施工状況を示しております。それから、16ページから26ページについては費用便益分析の算定根拠を付けてございます。Ⅱ期の説明については以上でございます。

続きまして、Ⅲ期の説明をさせていただきます。Ⅱ期、Ⅲ期、Ⅳ期の再評価調書には、基本的にほとんど同じ内容が記載されておりますので、大きな変更点だけピックアップして説明させていただきます。

Ⅲ期につきましては、事業費が96億円から148億円に増えてございます。

2ページの中段の事業費増減対照表をご覧ください。本工事費については47.3億円増えているということなのですが、これにつきましては先ほどお配りしたカラーの資料の3ページをご覧ください。3ページと4ページがⅢ期区間の盛土部分の平面図と地質縦断図となっています。基本的には同じような地質状況になっておまして、3ページののところについては、ここについても有機質粘土層というのが地表面から約10mぐらい堆積しておまして、これが圧密沈下による地盤強度の増加によっても盛土に耐えられないということが新たに判明したので、当初計画していたプラスチックボードドレーン+盛土工法にこの両脇の地盤改良工を追加せざるを得なかったということで、事業費が増えている状況になってございます。

4ページも同様なのですが、比較的有機質粘性土が前の区間よりも薄いということで、無処理のプレロードで大体3か月ぐらいで圧密沈下が収束するというような計画になっておりましたが、やはりこれも盛土の円弧すべりの関係で両端に改良工を追加させていただいております。その結果、軟弱地盤対策工で13億2,000万円ほど工事費が増えている状況です。それに資材単価等の高騰によって+34億1,000万円という形になっておまして、合計で47億3,000万円の本工事費が増額となっております。

測量及び試験費については、4,000万円の増、用地費及び補償費については4億3,000万円増えているのですが、用地費及び補償費については、この資料の5ページをご覧ください。

この工区は、7軒の建物補償が必要になったのですが、当初、大体1軒当たり2,000万円という補償費を計上してございました。ただ、実はタイヤ店とか整骨院とか、商店があってその辺の営業補償とかを当初計上していなかったために、営業補償分が追加になったということと、写真で補償物件⑥というコンクリートの3階建ての建物があるのですが、これも当初の見通しの甘さで1軒当たり2,000万円で計上させていただいておりますが、これも実際算定すると約1億円の補償費になるということで、この辺の関係で用地補償費が4億3,000万円ほど増額になってございます。事業費の変更については以上でございます。

再評価調書の2ページの一番下段の完成予定年度ですが、当初は平成29年度を見込んでいたのですが、平成32年度に延びております。これは迫川に架かる橋梁の施工計画等を練ったところ、このくらいかかるという部分になってござい

ます。

3 ページについては、投資額が 30.0 億円で進捗率 20.3% です。ほかは前のⅡ期と変わりません。4 ページも変わりません。5 ページの下段のコスト縮減計画でございますが、上段の道路規格の見直しということで、先ほど第1種第3級を第3種第2級に見直したことによるということなのですが、ちょっとここで訂正をお願いしたいのですが、工事費▲4.1 億円と用地費▲4 億円となっているのですが、Ⅱ期のものをそのまま転記してしまって同じ数字になっておりますが、このⅢ期区間については工事費が 3.1 億円の縮減、それから用地費が 3 億円の縮減ということなので、▲3.1 億円と▲3 億円に修正をお願いします。

それから、橋梁形式の見直しにつきましては、従来箱桁橋から細幅箱桁橋に形状を変更してコスト縮減を図っております。

さらに、橋梁延長の見直しということで、軟弱地盤対策工より橋梁をワンスパン伸ばしたほうが安価だという検討を行いまして、形状を変更してございます。これらによってコスト縮減を図っているということです。

6 ページに移りまして、費用対効果については 1.35 ということです。

7 ページに移りまして、この工区につきましても、総合評価としては、事業継続でお願いしたいと考えてございます。

以下同様、平面図と写真等がこの調書に記載してございます。Ⅲ期については以上です。

続きまして、Ⅳ期の説明に入らせていただきます。

Ⅳ期も事業費は 3.5 億円から 5.9 億円ということになっております。2 ページの事業費増減対照表と先ほどの資料の 6 ページをご覧ください。ここについては、洪積層などが入ってきて沖積層の軟弱層の厚さが、先ほどの工区よりは若干薄いような形になった地質状況ですが、これについてもほぼ同様の理由で、両脇の地盤改良工が増えたことによって 10 億 7,000 万円ほど工事費が増額になってございます。

さらに、7 ページをご覧ください。現道と私たちの道路が交差する計画となっているのですが、そこがちょうど雨が降ると流水が集まってくる地形を呈しておりまして、地元の方からここに道路を造ると水害が起きるというような意見もいただいて、ここをボックスで道路だけ確保して盛土するという計画から、橋梁案で飛ばすことに変更してございます。ボックスと盛土だけだと、ここに流水が溜まる状況がこの間の 9 月の大雨でも確認されましたので、ここを橋梁形式に変更しておりまして、この辺でも事業費が大体 4 億 9,000 万円ほど増えているということです。

以上の軟弱地盤とその橋梁形式の増加によって 1.5 億 6,000 万円ほど工費費が増えまして、さらに労務費、資材単価が 1.3 億 1,000 万円ほど増えたということで、合計で 2.8 億 7,000 万円の本工事費が増えてございます。

測量及び試験費と用地費及び補償費については、実績によってそれぞれ 1 億 5000 万円、3 億 2,000 万円減額となりまして、合計で 2.4 億円の事業費が増加ということになってございます。

事業期間については、1 年延びるというような状況になってございます。

続きまして、再評価調書の 5 ページをご覧ください。コスト縮減計画につきましても、先ほどと同様に、道路規格の見直しによる縮減額なのですが、工事費で

▲ 15 億円、それから用地費で▲ 1 億円の縮減に修正願います。

それから、橋梁延長の見直しについてですが、これについては9ページをご覧ください。平面図を記載しており、1号橋L=53mという東北縦貫自動車道の上を越す跨道橋が今回計画されているのですが、栗原市道の側道が両サイドに通ってございます。この側道をあわせてワンスパンで横架する計画で当初計画しておりましたが、橋台の中にボックス形式で通らせるラーメン式橋台と呼ばれている形式に変更しても大丈夫だという管理者協議が整いましたので、見直しを行って橋長が短くなりコスト縮減が図られているということです。

6ページに移りまして、B/Cについては1.99が1.71になってございます。

7ページに移りまして、この工区につきましても総合評価としては事業継続でお願いしたいと考えてございます。

再評価調書の説明については以上でございます。以上で説明を終了させていただきます。

橋本部会長      ありがとうございました。  
                  ただいまのご説明について、ご質問、ご意見がありましたらお願いいたします。

河野委員      今回、費用の見積りが当初の見積りからかなり上がっています。例えば、地盤改良費であるとか、あと用地補償費では、Ⅲ期については特に上がっています。先ほど、どういう理由で上がったかという説明はあったのですが、どういう理由で見積りに失敗したかという理由は全くなかったの、それぞれ見積りの失敗した理由を教えてくださいませんか。

道 路 課      失敗した理由ですか。

河野委員      例えば、地盤改良費はあらかじめ幾つかの点でボーリングをしたりしますね。ですが、それでちゃんとわかっていなかったのか、あるいはその際にボーリングの位置がたまたま悪いところで把握ができていなかったとか、そういうことを聞きたいと思います。

道 路 課      まず、地盤についてなのですが、やはりボーリングのスパンが少し粗かったのと、室内試験まで行わなかったのです。なので、一般的なこのドレーン+プレロードで軟弱地盤対策は大丈夫だと見込んでおりましたが、有機質粘性土の圧密試験とか、土質試験、室内試験まで行わなかったところが、当初の見積りの甘かったところだと反省しているところです。これによって、この両脇の地盤改良工が新たに必要になってしまったということです。

それから、補償費につきましては、事業に着手するときに、現地の支障となる建物を見て大体幾らと、要は中に入るわけにはいかないものですから、外観から見積額を計上するのがこれまでの新規事業採択をするときのやり方になっておりまして、そういった意味でちょっと経験が足りなかったとか、そういった反省点はあるのですが、補償費については本当に見積りが甘かったとしか言えません。



河野委員 地盤改良費であるとかは、確実な見積りということは、これは不可能ですね。ただ、何回もやっていたらその期待値は本来の費用に実際一致するというのが理想ですね。事前調査を行って、過大のときもあれば過少のときもあるといったことで平均値的には実際の値になるというのが理想だと思うのですが、過去、県で地盤改良した例において、それが期待値にちゃんとなっているのか、あるいはなっていないかったら、それは事前調査のやり方としてほかに今までやってきたものを改良しなくていいのかといったことについては、今回の事例なども受けて反省するという事はないのですか。反省というか、修正していくというような、検討するとかはないのですか。

道路課 そうですね、検討していきたいというのは、今回の教訓を踏まえて事前に調査を綿密にやって、当初見込んでいたのに対してこういったところを見抜けなくて追加の対策費用が必要になったということは、もちろん、教訓として続けていかなければならないのですが、もう一つ、なるべく詳細な調査をこの事業の中でやっていきたいということもあるのです。要は、事業採択前の予備調査でピンポイントで押さえて全体を把握できるようにしたいという思いはあるのですが、どうしても調査を進める中で、ルート確定であったり、その確定によって調査ポイントを密にやっていくというのをどんどん深くやっていきますので、概略調査の中で、委員がおっしゃったように、ここを押さえれば全体を把握できるなという経験が我々にあれば一番よろしいのだと思いますが、なかなかそのようにうまくいっていないために、今回はこういう形になっているのだと思うので、その辺、ちょっと申しわけないと思います。

河野委員 当然、見積りは失敗するので、それは私は仕方のないことだと思うのですが、期待値にならなくちゃいけないということと、それから反省するという意味合いから考えると、やっぱりデータを蓄積していく必要があると思うのです。例えば地盤改良費について、過去の道路事業においてどれぐらい失敗してきたのかということを実際と見積りの分布を書いた上で、例えば今回のものがその分布の中でどこに位置しているのかというのを記入した上で、何がまずかったかと。過去についても、例えばバイアスが過少に見積もっていたというようなことがあったら、それについてはどのようにしていけばいいのか、それは致し方がないことなのか、それとも経験によって改良していける余地があるのかとか、あるいは追加的に事前調査のボーリングの数を増やしたらよくなるのかとか、そういう検討をぜひ進めていただければなというふうに思います。

道路課 はい、わかりました。

橋本部長 今回の地盤調査に関連してですけれども、これは震災後の道路計画ということで進められたと思いますけれども、そういった予備調査をする時間が短かったとか、そういったことで見積りと実際の乖離ができたのか、それとも工事をしながら調査をこのような形で進めるというのがどういう工事であれ、一般的なのか、そのあたりを教えていただけますでしょうか。

道 路 課 はじめに、概略検討したときに、そこで大まかに例えば1 kmおきに1本とかという形で地盤を調査して、どのくらい軟弱層が厚いかなどを大体把握するのですが、そういった条件であるとか、付近を測量して最終的に道路法線を決めて道路の計画線を決めて、決めたことによっていろいろ交差物件などがあるので、交差物件を越すためには道路の高さをどのようにしたらよいかを決めて、それではじめて道路の高さも確定しますので、その後、それをもとに地盤調査をやってその道路の重さなどに地盤が耐えられるかという計算をするなど、いろいろなことを進めながらどんどん深めていくような形になっているものですから、なかなかはじめの段階でピンポイントでできないという事情もあります。今回も採択までには短い期間でお願いしたという経緯もあるので、そういう意味で全体事業費の把握が少し過少であったところがあるのは反省しているところです。

橋本部会長 今、調査期間が多少通常よりは短かったということで少し乖離が出たということもありますが、主には、やはり調査を進めないとわからないという部分がたくさんあるということが通常の例だと、そのように解釈よろしいでしょうか。

道 路 課 はい。

千 葉 委 員 関連してお話ししてよろしいですか。既に供用になっているⅠ期の区間は、軟弱はなかった。それでそういう判断になってしまったということは考えられるのでしょうか。

道 路 課 あの周辺は伊豆沼などの脇を通ることもあり地盤は余りよくないので、そこでとった対策を参考に検討したということがございます。

橋本部会長 先ほど補償費の件でも少し甘かったというお話はいただいているのですが、営業補償とかは6軒、7軒と見れば、普通の民家で何とかわかるような気もしますし、第Ⅳ期事業については、補償物件が金額的には半減しているようになっておりますけれども、そのあたりは一応現地をご覧になっているのですね。ちょっとその辺、伺えますでしょうか。

道 路 課 もちろん、建物を確認した上で全体事業費を積算しているのですが、ちょっとⅣ期については、本当に過大に見積もってしまったということで、我々も、見積もった事務所もⅡ期・Ⅲ期と違うというのもあってその辺、統一的な考えでやれなかったところもありました。復興支援道路ということで急いで事業化しようということで、採択までに全体事業費を積算して国に対して申請するのですが、そこまでの期間が十分ではなかったため、十分な事前の調査期間が確保できなかったというのも理由になっています。

橋本部会長 ありがとうございます。ほかにご質問、ご意見ございますか。

佐 藤 委 員 今の用地補償の関係なのですけれども、着手時に見積もった補償費について、

県の単価基準というものはあるのでしょうか。

道 路 課 我々の経験で大体これは幾らぐらいかなという形で積算しているのが事業採択時の見積りになっています。建物の中に入れていただいて中にどんなものがあるかとか、建物の間取り図とか全部いただいて積算するというのが最終的な話なのですが、まだ地元に対しての説明会もしていない段階で積算するという形になるものですから、見せてくださいと言うわけにもいなくて、外観から我々の経験でどれくらいかかるかなという形で見積もっているのが実情になりますので、ちょっと経験不足のために見積りが実際の額と乖離があるという状況が生じることもあり、今回の場合は、そういったことによります。

奥 村 委 員 前回の平野委員のおっしゃったこととあえて反対のことを申し上げるのですが、多分途中で見積りというか、交通量の予測が小さくなったのか、それで道路規格を低くしているの、その結果として、インターチェンジの構造の部分などで少し安くなって費用削減になったと書いてあったりするのですが、本来、この道路の趣旨から考えたときに、例えば最初のところの事業目的のところに、東北縦貫自動車道と三陸縦貫自動車道を直接結ぶためこの道路は目的が規定されているわけですね。ところが、Ⅳ期のところで、例えば東北縦貫自動車道と直結しないまま、事業化するというのは変じゃないかと思うのです。ですから、例えばⅡ期のところのインターチェンジの構造の見直し、確かに見直すことで用地費が浮きますから安くなるのですが、しかしながら、安全性とか使い勝手とかを考えると、そこで数億円安くなったことと本来この道路の果たすべき役割を考えたときに、言葉は悪いですが、みみっちい感じがするのです。それだけの費用の削減のためにわざわざ平面交差をインターチェンジの中に入れるというのはバランスが悪いんじゃないかというような感じをものすごく受けています。それが前回追加で入れていただいたことと関連するのですが、この道路は、東北縦貫自動車道に繋いでこういうふうにするべき道路であるということを事前に多くのところで了解をいただかずに、急に震災復興で事業化、だから時間がなかったので調整がつかず、要するに繋ぐことができませんでしたみたいなことになるというのは、事前のこの道路の性格とか役割に対しての周りとの調整が十分できていないんじゃないかと思うのです。だから、正直なところ、せっかくこの道路を造るのだったら、どうして東北縦貫自動車道と直結しないのだろうと、簡単にはできないのだろうとものすごく感じるころなのですが、このあたりの調整の状況を教えていただきたいと思います。

道 路 課 今、委員にご指摘いただいたとおり、東北縦貫自動車道と三陸縦貫自動車道がこの宮城県の高速幹線道路で直接的に結ばれば、それが一番効果絶大で、効率的だとは我々も本当に思っている次第です。そのようにやりたいという考えを実は持っているのですが、もともと震災前からこの24kmの高規格幹線道路の計画はあったので、順次計画的にやっという形では動いてはいました。ただ、震災を期に復興支援道路として重要な位置づけとなったので、復興期間中に、とにかく効果が発現できる区間について事業化しようという形で進んだものですから、どうしても立派な現道がないⅡ期、Ⅲ期とⅣ期区間の部分だけ事業化

して、あとちょうど真ん中に北方バイパスということでⅠ期とⅢ期の間の現道を活用するところがあるのですが、ここは一般道を活用するという事になったのです。ただ、この北方バイパスについては比較的新しくつくったバイパス事業でもあり道路線形も申し分ないということもあったので、なるべく小さいコストでこの両高規格道路を繋ぐことで何とか事業化を進めようということで、理想形は今、委員がおっしゃっていたような形だと思うのですが、当座はまず繋ぐことを第一優先にやりましょうということで始まったところをご理解願いたいと思います。

実際、大衡ⅠCは、新しくトヨタなども来るということもあって県がお金を出してつくったものですが、大体35億円かかっており、それから仙台南部道路を仙台南ⅠCにジャンクション形式で接続したのですが、あそこは高架構造になっていることもあり前後の橋も含めると140億円ぐらいかかっていたりとか、繋ぐのには調整する時間や費用もかかるので、将来的にはそういうことも検討していきたいとは思いますが、当座は繋ぐのを第一優先にという形で進めた事業だということをご理解いただければと思います。

奥村委員 当座だったらⅣ期は、言い方は悪いけれども要らないのではないかと。今の1つ前の加倉ⅠCで南側に県道176号線に直結していますよね。この県道176号線は線形的にはよさそうな道路なので、そうすると、今のところの交差部分でなかなか直結が難しければ、例えば県道176号線と東北縦貫自動車道の直結を考えていただくとか、何かそういう方法のほうがよかったのではないかという感じがするのですけれども、Ⅳ期はどのくらい進んでいるのですか。既にだいぶ進んでいるのですか。

道路課 先ほどの再評価調書の3ページをご覧ください。35.9%進んでおります。確かに今、委員がおっしゃったように、加倉ⅠCからは、そのまま東北縦貫自動車道の築館ⅠCまで繋がる道路がございますので、ここから東北縦貫自動車道の南側に進む利用については、それでよろしいかと思うのですが、築館バイパスが、今、北進が進んでおりまして市道栗原中央線という栗原市で整備している都市計画道路に接続されます。これが将来的には栗原市の西のほうに進んでいく市の幹線道路になっているものですから、そういった栗原市全体の東方向への利便性とか、あるいは北方向に向かう車のことも考えて築館バイパスとの接続ということで、この4号線も大動脈でもありますのでそういった形でやらせていただいて、私たちとしては事業効果はあると思っております。

河野委員 関連して。費用便益分析はやられていますか。すなわち、東北縦貫自動車道にそのまま直接繋いだときの費用便益分析とそれから今回の、仮に暫定かもしれないですけども暫定だとした場合と、それから暫定をやった後に今度は直接的に東北縦貫自動車道に繋ぐという費用便益が必要なのですけども、最後の分析ではきっと便益は下がるはずで。最初に暫定で供用していますから。そうすると、将来的にも繋げなくなるということも起こり得るのですけれども、ですからやるのだったら今回やるということも本当はあり得るのですけれども、そういう費用便益分析はやられているのでしょうか。

道 路 課      そこまでは正直やっていないです。

河 野 委 員      そこは簡単にはやれないのですか。ある程度、想定すればできそうな気がするのですがけれども、東北縦貫自動車道にどのくらい乗るかとか。それでもやっぱり今回の暫定のほうがいいよということも言えるといいかなとは思っているのですが。

道 路 課      東北縦貫自動車道は有料道路区間となっておりますが、三陸縦貫自動車道や県北高速幹線道路は無料区間なので、そういった面で少し難しいかなと思うのですがけれども。だから、1回、これで縁をいずれ切らなきゃいけないものかなとは思っているのですが。

河 野 委 員      仮に縁を切るとすると、事業目的のところに書かれている、東北縦貫自動車道と三陸縦貫自動車道を直接結ぶという言い方は、これからなしにすると。

道 路 課      そうですね。厳密に言えばそうなのかもしれないのですがけれども、そういう意味じゃなくて広い意味で直接結ぶという意味合いで記述させていただいておりますが。

河 野 委 員      私は費用便益分析をやったほうが良いと思います。

奥 村 委 員      ものすごくお金がかかるなら仕方がないのですがけれども、一度計算してみて、やっぱり無理だよとわかったらわかったほうが良いと思うのですがね。あのときやっておけばよかったと言うまま、ずるずると行くと、逆にできてしまってから残念かなと。もちろん、一方で志波姫PAがあって、今の道路構造令からいうと、2km以内に流入と次の流出を設けないことは原則になっていますので、そこにつくれというのはちょっと難しいのかもしれないのですがけれども、逆にいうと、本当はそうなる、下の県道176号線ですか、その場所だったらひよっとしたら可能性があったのかなという感じもしてまして、今のところの交差点に直結は難しく、多分、次の志波姫PAに近過ぎて、下のところからだったらひよっとしたらつくらせてもらう可能性があったのかな。そうなる、ちょっと残念だなと思います。相手は東北縦貫自動車道ですから、直結するとなったら、今度はこちらのお金で料金所をつくらなきゃいけないなど、なかなかお金はかかるのでしょうけれども。

橋本部会長      いかがでしょうか。県から何か追加でお話があれば。

道 路 課      接続できればいいなどは私も思うのですが、震災以降、10年間という震災復興期間の中で、やはり最大限の効果を短期間で出さねばならないということでこういった形で実施をさせていただいたものですから、確かに理想形まではいかないとは思っているのですが、これによって、栗原圏域と登米圏域の連携が図られて両地域の今後の地域振興や観光振興、防災面や医療の面などいろいろな効果はありますけれども、そういった面では効果は絶大な事業ではないかと思っております。

て、県としては、この横断道路が震災復興の防災道路ネットワーク構築という中でも一番の事業ということで進めさせていただいております。厳しい意見をいろいろいただいておりますが、その辺、ご理解いただきましてよろしくお願ひしたいと思ひます。

橋本部会長 震災復興の時間と予算の限られた中での最善を選んだという県のお話でしたけれども、進捗率35%ということがあります。それを踏まえて事業の継続か否かということに関しては、継続ということではご異議はありませんでしょうか。（「はい」の声あり）

1つ事業をすれば、必ず反省点は出てくると思ひますが、今後にもそれも生かしていただければと思ひます。どうぞお願ひします。

京谷委員 事業の有効性ということで3つの事業に関して書かれているのですけれども、まずⅡ期の4ページ、こちらの想定される事業効果の中に（2）車両通行の安全の確保と出ているのですけれども、新しい道路が造られた場合というのは、周辺道路の交通量というはある程度、減るはずなので、車両通行量が減れば交通事故の可能性も減るのではないかと。それは普通に起き得ることだと思ひますね。交通事故減少の便益算定表というのも添付されているのですけれども、ここに書くべきことなのかどうかと、ちょっとそれが疑問だったのですけれども。ある程度、旧道の交通量が減れば通行車両の安全確保、それはここに書くまでもなくあることなのじゃないかという気がしてなりません。

それと、この資料に添付された写真を見ると、必ずしも車両だけではなく歩行者の安全も確保できる部分も多々あるのではないかとと思ひますけれども、算定の便宜上のことなのかもしれないけれどもどうしてここに書かれているのか、減少が見込まれるでしょうけれども、割と数値的には低いといえれば低いものをここに書くべきなのかどうかというのがちょっと疑問に思ひましたのでお答ひいただきたいと思ひます。

橋本部会長 今のご質問に対していかがでしょうか。

道路課 今のはここに書くほどのものではないのではないかと、というような意味でしょうか。

京谷委員 道路を新しく造る場合、必ずどこかの道路にこういうことが起きるわけですから、それを毎回毎回あえてこの有効性のところに、目的にそれが入っていたかどうか、ちょっと私のほうではわからないのですけれども、有効性として想定する必要があるのか、ちょっと金額的にも小さく感じたのでお答ひいただければ。指標みたいなものはあるのですかね、新しく道路を造るのであれば、旧道の交通量が減少すれば、有効性は確保されるというのは必ずあるべきことなのかと思ひます。

道路課 今回整備する区間については、自動車専用道路になるということなので、歩行者などの流入は禁止になりますのでそういった心配……。 （「旧道です」の声あり）

新しい道路ですね。その分、旧道の交通量が減りますので、そこの歩行者の安全などは今よりはよくなるということで、これは当たり前じゃないかというご指摘だと思うのですが、今回はバイパス的に道路を造るのですが、そのほかに現在の道路を拡幅して事業をすることもあり、その場合は現道の交通量は変わらないので、こういった記述はしないのですが、今回は新しい道路を造ることでその交通量が減るということをちょっと素直に記述させていただいたまででございます。そのほかの効果もありますので馴染まないということであれば記載しなくても構わないのですが、通常、バイパス的な整備を行ったときは、こういった記述はさせていただいております。よろしいですか。

京谷委員 　　ちょっとそこが疑問に感じたことです。

橋本部長 　　今のお話でよろしいですか。

道路課 　　現道拡幅のときは、これはもちろん書いてはおりません。

京谷委員 　　旧道のほかに新しく道路を造る場合だと必ず交通量が減少するわけですね、旧道は。「(「そうですね」の声あり)」なので、あえてその事業の有効性として書く必要があるのかどうかというのは疑問ですねということです。この事業としての有効性。

道路課 　　ただ、この道路を造ることによって今まで渋滞していた道路の、ポイント路線の渋滞緩和には役立つので、そういった意味で書かせていただいております。ピンポイントで具体的な渋滞だったり、交通事故の発生が多い区間のバイパスなので、ここの安全向上に寄与するという意味で書かせていただいております。県としては、こういった効果は見込めるとは思っております。

京谷委員 　　ピンポイントで考えておられるのであれば、ピンポイントで書かれてはいかがですか。

道路課 　　御指摘のとおりかもしれません。具体的な区間ですね。そのように記載をより具体的な箇所に限定させていただきます。

橋本部長 　　確認ですが、その工事、事業によって起き得る全ての便益を記載するということですね、原則として。

道路課 　　全てではないのですけれども、主な大きなものだけ記載をさせていただいております。

橋本部長 　　そういう意味で大きなものに入らないのじゃないかという。

道路課 　　大きいと我々は考えているのですが。

風間副部長 III期のスケジュールが3年延びているのですけれども、理由は、用地買収と河川橋梁工事を含めてと書いてあって、III期の再評価調書の7ページのスケジュールなのですけれども、3年も遅れるというのは結構長い期間だなと思うので、詳しく説明していただきたいのと、そういう遅れがさらに延びることはありませんかということをお伺いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

道 路 課 こちらのパンフレットを見ていただきたいのですが、航空写真のIII期（佐沼工区）ということで、（仮称）1号橋とあると思うのですが、ここの橋梁工事が当初の見込みより遅れることになってしまったということです。ここは迫川の本線と左側の伊豆沼から来ている荒川という川が合流している区間で、この白い（仮称）1号橋の区間が全部迫川の河川区域になっています。ですから、周辺に田んぼがあるのですが、これは全部河川の高水敷という形になっていて、この距離については全部河川内の工事という形になっているのですが、迫川は、7月から9月の間が洪水期ということで河川内に支障物を置いて工事ができないということもあって、さらに左側のほうからの片押し施工みたいなことをしないと、橋梁が進まないという施工計画が固まったことによって、事業期間が延伸されてしまったということです。

風間副部長 結局話が最初に戻ってしまって、見積りが甘かったから3年も延びてしまうのですという話になってくると思うのですけれども、僕が心配しているのは、また進むに当たって、これがもっと遅れることになりませんかということ、ほかの部門に、ほかのIV期とかII期に関してもそこは大丈夫ですかということをお尋ねしたいということで、今そういうことをお尋ねしました。

道 路 課 今、ある程度、そういった詳細の工程なども積み上げた上でこの期間を設定しておりますので、現時点では今の延期した期間内で終わると思っております。

風間副部長 では、平成33年度からは全部通じて便益が発生すると、全体の便益が発生すること間違いのないということですね。（「はい」の声あり）わかりました。間違いのないことであれば、いいと思います。

橋本部長 そのほかにご質問、ご意見いかがでしょうか。

河 野 委 員 小さいことなのですけれども、再評価ということで事業費増減対照表というのがありますね。そこに書かれている変更の主な理由のところなのですが、道路改良工のところに労務費、資材単価の高騰とだけ書かれています。事業費の変更状況とその要因には、軟弱地盤対策と記載されていますが。

道 路 課 統一させていただきます。

河 野 委 員 それから、費用便益分析の結果で、II期の16ページ、III期の17ページ、IV期の15ページの経済的内部収益率が4.1%、全ての部分で4.1%になっていますが、これは間違いではないかと思えますね。B/Cが違うのに4.1%。



道 路 課 次回まで確認させてください。

橋本部長 それでは、今ご指摘のあった経済的内部収益率4.1%についてご確認いただいて、次回教えていただきたいと思います。

奥村委員 もう1点ですね、この道路の効果はどのあたりまで広がっているのかというのが気になるのですね。先ほどの東北縦貫自動車道の話と本当は関連するのですけれども、正直、三陸縦貫自動車道が南から繋がってしまいましたので、そうすると、仙台方向からという方というのは、こちらを通らずに三陸縦貫自動車道に行くようになってきている可能性が高いですね。そうすると、この事業を行ったときの交通量の転換というので、どのあたりの道が空いてここに延びるようになっていくのかということをちょっと広く見たいなという気がするのですけれども、それがあまり北側に出ていなかったら、さっきの話で北と直結するようなお金を使う必要もないわけなので、そういう意味でいうと、先ほどの一般県道大島浪板線の追加説明資料で付けていただいたネットワーク図に相当するようなものをIV期のものだけで結構なので、そのときにどこの交通量が転換しているのかということのわかる地図があると嬉しいのですけれども。

道 路 課 はい。次回つけさせていただきます。

橋本部長 いかがでしょうか。いろいろご意見が出ましたが、継続が中断かということに関しましては、継続というご意見だったと思いますので、一応その方向で取りまとめるということにしたいと思います。

あとは、幾つか宿題がございまして、ただいま奥村委員がおっしゃった図面というのでしょうか、それから先ほどの4.1%の数値の確認ですね、それから資料としては。

道 路 課 あとは事業費増減対照表にちょっと修正が。

橋本部長 そうですね、あと修正ですね、再評価調書の修正といいますか、追加といいますか、道路改良工のところをもう少し詳しく書いていただくということです。

それから、あとは多々反省点というか、後から見れば、なぜ見積りと乖離してきたかとか、いろいろお話はあったと思いますが、そのあたりは調書に記載するという部分と、今回のようにまた意見のほうにつける部分と原則両方かとは思いますが、調書に書けるものを少し県でお考えいただいて、適宜、案として提出していただければと思います。

河野委員 その点なのですけれども、例えば今後、見積りを正確にするためには、どういう情報を集めていこうとか、あるいはもう常に集めるとか、そういう具体策を次回、提案していただけるといいと思います。少なくとも情報を集めて、反省はその表を見ながらやるとか、今までと同じではなく、何を追加的に作業をするかということがあるといいと思います。

橋本部長 評価書に書く文言以外に具体的な方策などがございましたら、教えていただければと思います。

千葉委員 それに関連して、県の場合、土木でもボーリング調査、県内でいっぱいやっておられるのでしょうか、農政でもやっていますよね。そういう情報の共有というのは、部局間の中でやっているのですか。

道路課 そうですね、あそこでこんな事業をやっていたということがわかれば、そこから資料をいただいたりもしております。ただ、部署によって土質試験をやっていたり、やっても項目がちよっと足らなかったりということでは、補足はもちろんしないとだめだと思うのですが、そういったなるべく活用できるものは活用していくということで工夫はしております。（「わかりました」の声あり）

奥村委員 今回の件になるのですけれども、別のところで関わっている件で、基盤層みたいなものが深いかどうかといった話は、結構もともと昔々の地形、昔々、川がそのところを流れていて大分昔に削られたところの上に、今は田んぼになっていて真っ平らなのですけれども、そうすると、もうちょっと情報活用しましょうねと言ったのは、ボーリングをしていないといけないかという、多分そうじゃなくて、もう少しほかのところ、ここが深かったというようなことがわかると、こういうふうに繋がっていたのではないかみたいなことでここは危ないかもしれないということがわかると思うのです。だから、確かにどこかで同じように調査したものを使う、それがあれば一番いいのですけれども、それがなかったとしても、実はどこか県の中で県のお金を出してボーリングをして情報があるところはこれこれというマップをつくっておいてもらって、どこかでどの部局が事業をするにしても、近くにあるかどうかということが見られるような、そういう体制にしていくとか、あるいは旧来の地形とか、そういうことを考えてくださる先生に相談するとか、何かそういう方法であまりお金をかけずにもうちょっと見積りをうまくやる方法というのがあるような感じがするので、ぜひ検討していただければと思います。

道路課 はい、わかりました。

橋本部長 大変重要なことかと思しますので、よろしく願いいたします。  
ほかに何かございますか。

それでは、事業継続という方向で、その他若干の宿題がありましたので、よろしく願いしたいと思います。

それでは、予定していた議題は以上になります。

議題以外でもいいので、皆様、何かございましたら。

風間副部長 議題の（４）で言えばよかったですけれども、パブコメを行ったときに、０件だったのです、一般県道大島浪板線のところで。いろいろ努力されていると思うのですけれども、ぜひ０じゃなくて、２、３、せめて１０ぐらい、１０は難

しいかもしれないけれども意見を拾ってきてもらえないですか。こういうのを聞いても全然無関心だから、我々の仕事はどうなのかなとちょっと思わないでもないの。一方的にやっているだけでは必ずこういうふうに出てこないのですよね。なので、担当の方が外に出向いてヒアリングするとか、おそらく地元の市町村などに行くと、話しをされると思うのですけれども、首長さんでもいいと思うので、ちょっと意見を集めるということもぜひやっていただきたいと思います。

奥村委員 意見がありませんかというのは、その都市計画の枠組みからすると、意見書というのは、どちらかというと、何か問題点を指摘するというのが意見書のように思われるのですけれども、この枠組みでいったら応援メッセージも寄越してくださいといって広報したほうがいいのではないかと。本当にやってほしいのかなと正直思うのですよね、何も言ってこない。早くつくってほしいとか、ぜひ期待していますという声が上がってきてもおかしくないのかなと思います。

風間副部長 結構、国土交通省系の仕事では、早くつくってくださいというのがパッと並ぶのです。そういうのがあってもいいのではないかと思います。

橋本部長 さらなる工夫をよろしくお願いいたします。  
それでは、よろしければ、これで議事を終了したいと思います。  
なお、次回の第3回公共事業評価部会は12月22日の開催となりますので、よろしくお願いいたします。  
それでは、事務局にマイクをお返しします。  
皆様、ご協力、ありがとうございました。

司 会 長時間のご審議、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 河野 達仁 印

議事録署名人 佐藤 美砂 印