

平成21年度第3回

宮城県行政評価委員会公共事業評価部会

日 時：平成21年7月22日（水曜日）

午前9時30分から午前11時30分まで

場 所：宮城行政庁舎4階 特別会議室

平成21年度第3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21年7月22日（水）午前9時30分から午前11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：林山 泰久 委員 橋本 潤子 委員 小野寺敏一 委員
河野 達仁 委員 富樫 千之 委員

欠席委員：伊藤 恵子 委員 風間 聡 委員 宮原 育子 委員
両角 和夫 委員 山本 信次 委員

司 会 ただいまから平成21年度第3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。

私は行政評価室高橋と申します。どうぞよろしく申し上げます。

本日は林山部会長初め5名の委員の皆様にご出席いただいております。行政評価委員会条例第4条第2項の規定による定足数を満たしていることから、会議が有効に成立しておりますことをご報告いたします。

なお、風間委員、宮原委員、両角委員、山本委員、伊藤委員におかれましては所用のため欠席する旨連絡をいただいております。

それでは、会議に入ります前に資料の確認をさせていただきます。

まず、次第と出席者名簿、そして資料1、資料2、資料3をお配りしております。また、委員の皆様には評価調書のご持参をお願いしておりましたが、お手元がない場合は事務局の方へお申しつけください。よろしいでしょうか。

では、これより議事に入りますが、ご発言の際には机正面にございますマイクスイッチをオンにいただき、マイクのランプが点灯したことを確認してからお話し願いたいと存じます。また、発言が終わりましたらスイッチをオフをお願いいたします。

それでは、議事の進行につきましては林山部会長、よろしく申し上げます。

林山部会長 皆さん、おはようございます。

今日は、先ほど司会の方から定足数を満たしているというお話だったのですが、ぎりぎりということで、わざわざご参加いただきましてありがとうございます。

これから議事に入りたいと思っておりますけれども、最初に議事録署名委員を指名させていただきます。今回は富樫委員と小野寺委員にお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

（「はい」の声あり）

ありがとうございます。それではよろしくお願いたします。

次に、会議の公開についてですが、宮城県行政評価委員会運営規定第5条に基づいて、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申し上げます。また、写真撮影、録画等につきましては、事務局職員の指示に従って、会議の妨げにならないようにご協力をお願い申し上げます。

ます。

次第に戻っていただきまして、本日は最初に県民意見の提出状況について、二つ目が個別事業の審議で本日道路関係が5件、砂防関連が2件、計7件を審議する予定でありますのでよろしくお願いいたします。

林山部会長 それでは、議事に入りますが、県民意見の提出状況について。これは事務局からご説明をお願いいたします。

行政評価室長 おはようございます。行政評価室鹿野でございます。よろしくお願いいたします。座らせていただいて説明します。

それでは、まず資料1をご覧ください。

県民意見の提出状況についてであります。説明申し上げます。

今年度の公共事業再評価に係る県民意見募集につきましては、6月3日から7月2日までの30日間で実施いたしました。

方法といたしましては、郵便、ファクシミリ、電子メールでの意見を受け付けることといたしまして、情報の提供は県のホームページ、県庁内の県政情報センター及び仙台を除く各地方振興事務所、地域事務所の県政情報コーナー、それから県議会図書室で評価調書の公表を行ったところであります。

県民意見募集の周知の方法といたしましては、県政だより6月号「県からのお知らせ」欄への掲載や、TBC東北放送やFM放送であるDate fmにおいて計5回の放送を行うとともに、県のメールマガジンでの情報提供、また県民意見募集のチラシを作成し、周知を行ったところであります。さらには、市町村の広報紙におきましても、登米市、栗原市、東松島市など8市町において掲載のご協力をいただいたところであります。

このような広報活動を行ったところではありましたが、県民の方々からのご意見はございませんでした。この意見提出につきましては、平成15年度に3件のご意見を寄せられて以降、今回まで意見が無いという状況でございます。

県民からの意見が少ない要因としましては、特に公共事業再評価におきまして予算が縮小されている中、厳選して事業を実施していることや、説明責任の向上、また地域住民とのコミュニケーションや事業説明の徹底、さらにはその事業そのものが地元からの強い要望があって実施されていることなどが推しはかれるところでございます。

なお、事務局といたしまして、今後も可能な限り多くの県民の方々からご意見をいただけますよう、周知の方法等の工夫に努めてまいりたいと考えております。私からの説明は以上でございます。

林山部会長 どうもありがとうございました。

ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問等ございましたら伺いたいと思います。

この意見は毎年無いんですかね。

行政評価室長 そうですね。15年度に3人・3件ということでありましたけれども、それ以降はありません。あと、その他に政策・施策評価の方も同様に行ったんですけど

も、そこでも意見はありませんでした。

過去の例を見ますと、大規模の場合が15年に270件・260人の方からご意見があり、これは集団的に何かあったのだと思いますが、公共事業再評価につきましては14年から実施しているんですが、15年に3件・3人の方からあったきりで、今のところそれ以降はありません。

林山部会長 私、去年まで大規模を担当していたんですけれども、高校の建て替えとか病院の建て替えとかになりますと、卒業生とか父兄からいろいろこういった要望等があるので、やっぱりちょっと興味の対象が違うのかなというような感じがしていますけれども。

行政評価室長 先ほど言った例はちょっと極端ですけれども、大規模の方は毎年少しずつ、1、2件はありますけれども。他の評価分野はあまりないということです。

林山部会長 よろしいでしょうか。（「はい」の声あり）
ありがとうございます。

それでは、続きまして個別事業の審議に入ります。

審議の進め方は、本日7件ございます。まず道路からいきますけれども、本日の審議で未回答事項がなくて委員の了解が得られた事業につきましては、部会意見としてまとめさせていただきたいと思います。委員の皆様のご協力をお願いいたします。そして、その取りまとめた意見は10月に開催予定の答申をまとめる部会で最終決定ということにさせていただきたいと思います。

基本的に1件1件審議いたしますけれども、目安としては1件について5分程度の説明をしていただいて、10分程度質疑応答という形式を基本的にはとりたいと思います。ものによってはいろいろ質問が重なる場合もありますので、皆様積極的なご意見をお願いしたいと思います。

それでは、道路事業からよろしく願います。

道 路 課 道路課でございます。よろしく願います。

5件ございます。まず最初は、一般県道の大衡仙台線 小野道路改良事業についてご説明申し上げます。

再評価調書に基づきまして概要を説明させていただきます。

今、申し上げます事業名で、施行地につきましては黒川郡大和町小野地内でございます。

事業の目的でございますが、大衡村の国道4号から仙台市青葉区のちょうど東北大学病院のところ、国道48号につながる一般県道大衡仙台線でございます。これは大衡「落合」と書いてございますが、「仙台」というふうに訂正をお願いできればと思います。大変申し訳ございません。

そのうち、小野地内の西成田宮床線というところから町道の山下大沢線の交差点までの1.4km について整備を行うものがございます。ここは狭隘な部分があるので、バイパスとして整備を進めることとしています。この道路は国道4号の西側に位置しており、先ほど申し上げた仙台市の青葉区から大衡村までつながりますと、まさしく国道4号のバイパスとしての機能を果たすということです。

この事業は平成7年に着手いたしまして、再評価を平成16年度に事業継続でいただいておりますが、今回また5年経過いたしました関係で再々評価をお願いするということでございます。

事業の概要に書いてございますが、全体事業費につきまして若干事業費の増を見ております。これは後ほど説明いたします。

下のところ、事業費33億9千万円。これは先ほど申し上げましたように再評価時の27億3千万円から増額になっております。次のページをご覧ください。この工事につきましては、全体で120万 m³ほどの切土がございまして、その土を近傍の土地区画整備事業等に活用して、なるべくコスト縮減しようということで事業を進めてきておりましたが、残念ながら区画整理事業との事業区間等の事業調整がうまくいかなかったことにより、運搬距離が伸びたため5億円ほどの残土運搬関係の事業費が増えております。

これが主な内容でございます。その他、一部交差点を工事区間に加えたことによりまして増額になっておりますが、それらを合わせて6億6千万円の増額になっているということでございます。

また、完成年度につきましても、先ほど申し上げました残土運搬、残土受け入れに関する事業調整がちょっと長引いたということもございまして、平成21年度の予定を24年度まで3年度ほど延伸させていただくということになっております。

3ページ目でございますが、現在のところ事業費ベースで78.5%、約80%の進捗となっております。用地につきましては100%完了ということでございます。全部で120万 m³の切土がございまして、今後の進捗の見込に書いてございますが、残り12万 m³ほどの切土が残っており、この切土を処理いたしますと、予定より若干期間延伸することとなり、24年度までに事業を完成していきたいと考えています。

管理につきましては、アドプトプログラムというものもございまして、それらの活用を図っていきたいと考えております。

事業の必要性につきましては、先ほど申し上げましたように仙台から大衡村までこの道路がつながりますと、国道4号のバイパス的な要素がございまして、今仙台市内の部分につきましては仙台市が中山地区で事業を進めておまして、平成21年度に完成する予定ということでございますので、県の方の事業も急いで整備を進めていきたいということでございます。

4ページ目をご覧くださいいただければと思いますが、事業の効率性のところに書いてございますように既に本工区の南側で平成19年4月に一部供用しているということもございまして、まず全線を供用していくための事業を進めるということが必要であろうと考えております。

下の方にコスト縮減計画がございまして、これにいろいろ書いてございますが、残土の運搬について、ここに書いてございますように3億6千7百万円ほど軽減を図ったと書いてございますが、これはもともと予定をしておいた搬出先との調整で運搬費の折半を行ったことで減額にはなっているのですが、残念ながら、冒頭申し上げましたように受け入れ先を変更したことによる増額になっていることにより相殺されまして、最終的には5億2千万円の処理費の増額になったということでございます。

5ページでございますが、費用便益を示しています。再評価時につきましては

B / C 2.6, 再々評価時につきまして今回は B / C 5.4 を算出しております。これは後ほど申し上げますが, 再評価の時点で指摘を受けました関係で算出の方法を見直しております。

ついでに, 資料 2 の「道路事業に係る残事業 B / C について」という資料がございますが, その 1 ページをお開きください。

小野道路改良事業につきましては, 完成年次が 24 年度を予定しております。一番上の表になりますが, 平成 22 年から 24 年までの期間の費用を計上し, 25 年以降の発現効果ということで, 24 年完成の翌年から 50 年分を便益として算出いたしました。それが残 B / C ということになります。3 ページをご覧ください。その結果, 残 B / C は 30.3 という算出結果となっております。

もう一度再評価調書にお戻りください。6 ページの一番上の表が再評価時における評価結果でございます。継続妥当という答申をいただいておりますが, 別紙意見の中の 2 のところで「道路の便益については, 事業対象の部分だけでなく, 周辺道路の状況を考慮した便益算定を行うこと」ということでした。再評価書につきましては, 単路線として簡略的にこの路線の B / C を算出した関係で 2.6, 今回は広くネットワークを形成いたしまして, ネットワークの中で得られる B / C という算出を行った結果, 5.4 という結果になっております。意見を反映させていただいた結果ということでございます。

それら総合評価をいたしまして, 私共の対応方針案といたしましては, 事業継続ということをお願いしたいと考えています。

7 ページ目につきましては工程表。工事の部分だけ 3 年ほど伸びるということ。

それから 8 ページ・9 ページにつきましては位置図, 10 ページ・11 ページにつきましては, 現在の交通の状況と施工の状況を示させていただいております。

ちょっと雑駁でしたが, 以上で小野道路改良事業についての説明を終わらせていただきます。

林山部会長 ありがとうございます。

基本的には継続というご判断のようですが, 委員の皆様, どこからでも結構ですのでご意見をよろしく願います。

はい, よろしく願います。

橋本副部会長 現況交通量というところなんです。平成 11 年には測定されていて, 平成 17 年は実測していないため推定値ということで, 今平成 21 年ですともう 10 年経っているんですが, そのあたりは平成 11 年度の数字をもとに推定すれば大丈夫であるというご判断なんですか。

道 路 課 基本的には, 今お話しのとおり平成 17 年の交通量を使用します。これは平成 17 年に全国で道路交通センサスというものを実施いたしました, その段階でここでのデータをとっていればそれを使用することはできました。しかし, 先ほど申し上げましたようにここはまだネットワークが全部形成されていないことから, 交通量が大きく国道 4 号から転換している状況ではありません。そういった意味では, 今回の手法で問題ないものと考えます。

林山部会長 よろしいですか。
他にいかがでしょうか。どうぞ。

河野委員 これはバイパスのバイパスになるということで、かなり効果を見込める道路だと私も思いますし、計算してもそうなんです。これで実際バイパスの混雑も減るわけですね。

それは問題ないんですが、ちょっと気になったのが、その3年伸びるという計画は主にその残土の処理が原因ですか。

道路課 この工区のほとんどが切土なので、他に搬出するということになりました。近傍で土地区画整理事業はありましたが、我々の予定よりも残土受け入れの態勢が遅れてしまい調整できませんでした。私たちは掘削をしていますから、他にその受け入れ先を探しました。しかし、すぐには見つからなかったことがあります。

ご存じかどうかわかりませんが、仙台港の背後地において土地区画整理事業を実施していますが、一部はそちらまで運ばざるを得なかったということがあります。その関係でやはり遅れてしまったと考えております。

河野委員 例えばその残土の処理についても、お金は増えているわけですね。増加したとしても早めに残土処理をするということは可能なんですかね。場合によっては、これだけB/Cが出ているものは急いでやった方が県民のためにはなると思うんですね。

道路課 おっしゃるとおりだと思います。ただ、我々3年という期間を見たときにそれが長い。それから、タイミング的に県民に対してメリットをお与えするかどうかということになります。

8ページをご覧ください。一部これがつながることによって県道とネットワークを構成します。ちょうどその西側に国道457号というのが走っておりますから、ネットワークという意味では非常に効果が上がりますが、先ほど申し上げましたようにこの路線は大衡村まで予定どおりのルートでまだつながっていないということもありますので。お金をかけるのがいいのか、それとも急ぐのかということについてはいろいろ議論があるところと見ています。

林山部会長 ありがとうございます。
よろしいですか。はい、どうぞ。

小野寺委員 先ほど説明があったんですけども、平成7年、それから16年に再評価があって、今お話が出たようにこの残土の処理で約5億円のオーバーが出ているというような状況の中で、運搬費用が高くなっているのか、それとも運ぶ距離が遠くなって高くなっているのか。

これは処理の場所が予定どおりにいかなかったという先ほどの説明なんですけれども、今後月日が経てば経つほどほどそれがまた出てくるのか、出てこないのか。それを聞いておきたいと思います。

道 路 課 基本的に運搬距離が長くなりました。これはダンプトラックで土を運びますのでその輸送費です。輸送するための費用が上乘せになった分だけ全体の事業費が上がったということでございます。

それから、今12万 m³残っておりますが、受け入れ先が決まっておりますので、これについては先ほど河野委員からもありましたが、受け入れをスムーズにさせていただくことによって、我々が予定している工期も短縮できるのではないかと考えています。

先ほど申し上げましたように、3億6千7百万円というのは運搬距離を2分の1で折半をして、その運搬費については区画整理事業の方で見ていただくというようなことしながら、できるだけ我々の事業費がかさまないように工夫もさせていただいています。

小野寺委員 わかりました。

林山部会長 よろしいでしょうか。どうぞ。

河 野 委 員 一言だけ。その運搬費用がかさんで、そのかわりに工期を早くできるのであれば、それについてもB / Cで計算して1を超えればなるべく早くやった方がいいんですよ。という意味で、可能ならばそういうことも検討していただきたいというふうに思います。

林山部会長 ありがとうございます。
他によろしいでしょうか。どうぞ。

橋本副部会長 一つ確認させていただきたいんですが、区画整理事業の方も県の事業になるのですか。

道 路 課 これは組合土地区画整理事業で、一般の地権者の皆さんが土地区画整理組合を立ち上げてまして、そこで事業を進める。しかしながら、組合土地区画整理事業とはいいいながら、都市計画区域の中の事業になりますので、どちらかという公共性が高い事業でございます。そういった意味で、我々公共事業で出た土につきましても、公共事業としての同等のところに搬出をさせていただいております。基本は民間の方にはお渡ししないということになっておりますので、そういった意味でのやりとりをさせていただいているということでございます。

林山部会長 よろしいですか。

橋本副部会長 ということは、県には直接は予算的に関係ない事業なんですね。

道 路 課 そうでございます。土地区画整理事業そのものが土地区画整理事業で完結する事業費で賄われています。ですから、当初、彼らは私共から搬入される土をただけるわけなので、土代が無料ということを見込んで事業を構築していたということはあります。しかしながら、事業期間がうまく合わなかったとかそういうこ

ともありましたので、私共との調整の中で土代は半分、折半としているということです。

林山部会長 よろしいでしょうか。

それでは、いったん私なりに取りまとめさせていただきますので、それに対してご意見があれば伺いたと思います。

この事業、小野道路改良事業は継続妥当という判断をさせていただきたいと思いますが、意見としてつけるかどうかはちょっと事務局と相談させていただきますけれども、大きな効果が見込める事業であるということを鑑みて、残土処理の問題等を含めて工期を早める努力を、ほかの計画との整合性等を調整しながら進めていっていただきたいと。これをあえて意見につけ加えるかどうかという取り扱いは事務局で相談させていただきます。そういう取りまとめでよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

ありがとうございます。

それでは次、事業番号2番、みやぎ県北高速幹線道路。お願いします。

道 路 課 それでは、主要地方道築館登米線、みやぎ県北高速幹線道路整備事業についての説明をさせていただきます。

皆さん場所をご承知でしょうか。もしよろしければ8ページをご覧くださいと思います。

登米市と栗原市にまたがりまして伊豆沼・内沼がございます。左側に南北にございますのが東北自動車道でございます。東北自動車道のちょうどちょっと下ぐらいに丸い印がありますが、この築館インターチェンジからこの築館登米線というのが茶色い道路のところ。この茶色い道路が伊豆沼の方に屈曲しておりますが、みやぎ県北高速幹線道路はこの赤いルートで、ほぼ直線であります。そういう真っすぐなルートで無料の自動車専用道路として整備を進めてきたものです。まずはそれを念頭に置いていただきながら聞いていただければと思います。

1ページに戻ります。

施行地につきましては、先ほど申し上げました栗原市の築館加倉から栗原市の若柳新田まででございます。

延長につきましては8.8kmを自動車専用道路で整備しているところです。これにつきましては、先ほどご覧いただきましたが、この道路は築館インターチェンジから約28kmの計画でございまして、三陸縦貫自動車道の登米インターチェンジまで整備をしてつなぎたいというのが我々の当初の希望でございます。

しかしながら、経済状況や我々の公共事業を取り巻くいろいろな状況が変化したために、この8.8kmすら、平成7年の着手から今回再々評価をお願いしております。今年度までまだ事業が続いているというのが実態でございます。そういった意味では、28kmつくるまでは、まだ相当覚悟して進めなくてはならないだろうとは我々見ております。少なくとも伊豆沼周辺を走るこの道路が、新しいみやぎ県北高速幹線道路の整備によりまして交通量がこちらに迂回します。それから環境上も非常に良好な状態に保たれるだろうということから見ますと、この事業の整備効果は非常に大きいと見ています。

再評価は16年度にいただいておりますが、今回再々評価に当たりましてコストの縮減を図りまして約65億円の減額をしております。

これは次のページになります。ちょうど真ん中の表になりますが、もともと地盤が悪い地域でしたので地盤改良。これはちょっと専門的ですが、グラベルコンパクション工法というものを予定しておったのですが、一部グラベルコンパクションではなくてペーパードレーンといわれるような簡略的な沈下対策でも可能だろうというところが出てまいりましたので、工法の変更をしております。

法面の植栽につきましても、やはり在来種を活用しようということで、近傍に生息している植物の種とか苗木を使ってそれを播種するということになりまして、その関係で25億円ほど減額になっております。

橋梁につきましては、橋梁の延長、形式を変えまして約30億円。それから、一部交通安全施設等につきましてもコスト縮減を図りまして10億円。トータルで65億円の減額をしております。

事業年度につきましては、再評価時において平成24年度までということで了解をいただいておりますが、今回1年ほど前倒しをしまして23年度までに完成をさせたいということでございます。

3ページをご覧いただきたいと思っております。

用地は100%ですが、事業の進捗率も90%近くまで進捗しているということでございます。そういった意味では、この8.8kmを早目に開通させていきたいということになります。一部供用の形につきましては先ほどの9ページを見ていただければと思っております。上の方に書いてございますが、若柳南インターチェンジから398号までの右側の区間2.3kmでございますが、ここは平成22年度、来年度に供用したいと考えています。残ります起点側から伊豆沼インターチェンジを挟んで若柳インターチェンジまでの区間、約6km区間につきましては23年度までに供用したいということで、1年ほど前倒しで供用していきたいと考えています。

4ページにお戻りいただければと思っております。

先ほど申し上げましたけれども、今の現道は伊豆沼周辺を走っておりまして屈曲しています。また、大型交通が多いため、北側にシフトして伊豆沼からルートを外すことによりまして、渡り鳥等の鳥類、伊豆沼にとっても非常に良好な環境が保たれるだろうと考えております。それから、当然ですが自動車専用道路ですので走行性等につきましても相当向上するというので、この事業の事業効果については非常に大きいと見ております。

5ページに費用対効果を書いてございますが、再評価時につきましてはB/C 2.5ということですが、再々評価につきましては1.8ということになっています。これは先ほどの小野の道路改良のときには、簡略的な予測評価をして、最終的にネットワークによるシミュレーションの結果としてB/Cが上がったわけですが、ここはもともとネットワークを構築してしまっていて再評価をしておったわけですが、その後、皆さんご存じの方もいらっしゃると思いますが、走行原単位、要するに便益に関する原単位が計算上多少変わっておりまして、減っております。また、予測交通量も平成17年の交通センサスに基づきまして予測しますと、従来よりは減少しているところがございます。その結果としてB/Cが、若干でございますが1.8に減っております。

残B/Cにつきましては先ほどの資料1の方の1ページ、それから4ページに

書いてございますが、残B/Cは18.3ということで、これは当然ですが全く供用しておりませんので、今後導入する事業費との比較で申し上げますと便益が上がるという結果になっております。

留意すべき点としましては、6ページの上の方に書いてございますが、道路近傍にある伊豆沼はラムサール条約の登録湿地になってございますので、環境対策をしっかりと立てようということで、みやぎ県北高速幹線道路環境対策委員会というものを設置いたしまして、こういった形で環境に配慮しながら事業を進めるかというご意見を、第三者の方、学識経験者の方からいただきながらこの事業を進めております。特に法面の緑化等についてのアドバイスをいただいております。

再評価時のご意見でございますが、継続妥当という答申をいただいておりますが、「交通量の変化や三陸道石巻河南IC以北の無料化などを踏まえ、幹線交通網の見直しを検討すること」と、「今後の事業実施に当たっては、一層の経費節減に努めること」ということで、経費節減65億円ほど成し遂げておりますが、交通網の見直しにつきましても、登米インターチェンジの開設に伴いまして、新たに登米インター線という県道をつくりまして、この築館登米線への過度の集中を避けるようなネットワークの構築を行っています。それから「道路の便益については、事業対象部分だけではなく、周辺道路の状況を考慮した便益算定を行うこと」となっておりますが、これは平成16年度の再評価時からそうした形で対応させていただいております。

今回、再々評価でございますが、総合評価といたしまして、私どもは事業継続をお願いしたいということです。

7ページ以降でございますが、工程表がございます。それから8ページ、9ページは先ほどご説明をいたしました位置図でございます。

10ページ、11ページですが、ちょっとご覧いただければと思います。地盤改良工の改善によりまして、ある程度経費が節減されたという部分につきまして、ここに書いてありますように、ちょっと丸い物とか地盤改良工と書いてありますが、これがコンパクションパイル、ドレーンと言われるような工法ですが、その一部をこれら地盤改良しないで安価なプレロード工法によって整備できるもの、もしくは先ほど申し上げた安価なドレーン工に変えることによる経費節減を行いました。右側の橋梁の図ですが、従前は橋長180mのものですけれども、約3分の1に橋長を短くいたしまして、橋梁のタイプにつきましても比較的安価なものを選択したということで、30億円ぐらい減額になったということです。

12、13ページにつきましては現況の写真でございます。13ページの上の写真ですけれども、これは小動物が、爬虫類を含めて、側溝に落ちた場合に側溝からはい出て逃げられるような構造にしています。随所にこういった形のものを配置しています。それから道路を横断する部分に、けもの道を確保いたしまして、ボックスカルバートで横断できるように配慮させていただいているということです。植栽についてはこのように、ボランティアの方にもお手伝いいただいているところでございます。以上でございます。

林山部会長

ありがとうございました。

それでは、ご意見を承りたいと思います。どうぞ。

橋本副部長 2ページで事業費の削減というのがかなり大幅に行われているのですが、この地盤改良とか橋梁形式の変更、交通安全施設の変更、これらで従前の計画と比べて安全性とか耐用年数、そういったところで問題は無いんでしょうか。

道路課 基本的に、道路事業に限らず同等の効果を得られるという前提で比較をしておりますので、その結果として今申し上げたような縮減ができていますということでございますので、耐久年数とか道路の構造そのものには全く影響がないというふうに考えます。

林山部会長 よろしいですか。

橋本副部長 ということは、最初に予定した段階で若干甘かったということだったのでしょうか。

道路課 例えば、事業を進める際の調査にボーリングがあります。地盤をまめに調査すればよろしいと思いますが、費用の問題もございますので、ある程度スパンを飛ばしながら地盤の状況を調べます。ところが、事業を進めてまいりますとだんだん状況がわかってきまして、やはり我々が当初想定していた地盤よりも良い場合があったりします。もしくは、もともと考えていた工法では過大になるのではないかとということがありますので、ご指摘のとおり甘い部分とすればそうとれることもあります。そういったものを総合しながらできるだけベターな方向に持っていこうという結果として縮減がなされたというふうにご理解いただければと思います。

林山部会長 よろしいですか。
他はいかがでしょうか。はい、お願いします。

富樫委員 他の地区もそうなんですけれども、交通量の推定というのが本当に妥当なのかどうなのかですね。その辺いろいろところで指摘して、あるいは問題になったりする点なんですけれども、ちょっとその辺のことをお聞かせ願えればと思います。

道路課 これはなかなか難しいご質問で、ネットワークを構築する際にこういったものを対象にするかによってもそこに発生する交通量が変わると思います。

例えば、その国道と県道だけ対象にすれば、そこに発生する交通はすべて流れるわけですが、それで現況再現性という意味ではあまりよろしくないということです。私どもは、一度ネットワークを組んで予測をするときに現況で流してみます。流したときに、現況で今得られている実測の交通量との差を見ながら、あまりに乖離が激しい場合にはネットワークを見直します。というのは、町道とか市道がありますので、それらがある程度考慮しながら、現況再現性が確保されたネットワークに今度は将来の予測値を乗せて流すという作業をします。

また、原単位と、将来どのくらい交通量が伸びていくかとか減少するかということについては、ある推定に基づいて行いますので、これは今我々が与えられた

データで予測した分においては、これはある意味妥当だろうと見ています。しかしながら、先ほどのご質問のとおり、5年、10年と経過していったときに、例えばさらに高齢化が進んだり、あと車の構造が変わったりしますと交通量も変わりますので、そうなってくると妥当性というよりは見直す必要があるのではということと思っています。今の段階では妥当な推定ではなかろうかと思います。

富樫委員 これは国土交通省での推定なんですか。

道路課 先ほど申し上げた平成17年の交通センサスというのがございまして、そこに道路OD調査があります。OがオリジンでDがデスティネーションとあって、起終点調査というのをしまして、それを集計して拡大をして、日本全国の車の台数に合わせて動くように再現するのですが、そういった意味では、その作業は国土交通省が推定します。それで一部我々の区域の部分については、それをいただきながら私共がその中で推計をし直すという作業を行っているということです。

富樫委員 あと別件なんですけれども。これは将来的には東北自動車道と結ぶということですね。そうすると築館あたりでジャンクションを築いて連結する事になるのでしょうけれども、むしろジャンクションと同時並行した方が利便性からいうと非常に高いような気がするんですけれども。こういうふうに分断的につくるというよりはジャンクションと一緒にやって東北自動車道とスムーズに同時開通にした方が、非常に利用者にとっては利便性が高いというふうに判断されるのですけれども。何といいましょうか、こういうふうに分断的にやるという、その辺のことをちょっと私もよくわからないのでお聞かせ願えればと思います。

道路課 これは確かにご指摘のとおりだと思います。実は、私共はどういった考え方で進めようとしていたかと申しますと、東側に三陸縦貫自動車道が来ますので、実は事業をもうちょっと早目にどんどん進められると我々は見えておったのですが、なかなかそうならなかったのです。この28kmのうちのインターチェンジとその間の直前までは、まず自動車専用道路をつくっておいて、そして最後に連結するときにそれぞれ登米インターチェンジ、それから築館インターチェンジをつなぎましょうという考えでございました。

というのは、実はこういった道路は、国幹道というのですけれども、東北自動車道みたいな高速道路につなぐためにはいろいろと手続がございまして、特に向こうが有料、こちらが無料だということになると、すんなりとは接続させていただきません。むしろ向こうが有料であれば「有料道路にきなさい」というようなお話とかいろいろ出てまいりますので、最終的には、つないでいこうとしたときにそういった調整が前提になります。もしかすると東北自動車道も無料になってしまうかもしれないのですが、そういったときを踏まえてちょっと期間をあけていたということは正直なところではあります。ですから、おっしゃるとおり本来であればインターチェンジ側からということとは当然あったと思います。

林山部会長 よろしいですか。

他はいかがでしょうか。

それでは、原案が事業継続ということで、すべて担当課の方で受け答えしていただきましたので、判断は妥当ということにさせていただきたいのですがいかがでしょうか。よろしいですか。

(「はい」の声あり)

ありがとうございました。それでは、この件につきましては妥当と。

それでは、3番目の坂津田道路改良事業について説明をお願いします。

道 路 課 それでは、坂津田道路改良事業について説明します。

主要地方道丸森柴田線でございます。場所は角田市の坂津田地内というところ
です。これも皆さん、ご承知ないかもしれないです。

7ページをご覧いただければと思います。地図が小さくて申し訳ないのですが、
阿武隈川の右岸になります。左側斜め下の黄色いところが角田の市街地ござい
ます。ここの坂津田というところで、延長1,760mですがバイパスを整備しよう
ということでございます。

1ページにお戻りいただければと思います。

後ほど写真もご覧いただきますが、現道はちょうど阿武隈川の右岸側の堤防を
走っております兼用堤という形で道路がございます。幅員が狭く屈曲している関
係で、また歩道もまともにございませぬので、どうしても歩行者の安全性が危惧
されるということから、今回バイパスでこの1.7kmほどを整備するという
ことで事業を進めております。

今回これが再評価ということで、事業着手から10年を経過してございまして、
まだ事業が終了してございませぬ。事業費につきましては一部若干の見直しを行
いまして縮減をしておりますが、何ゆえにこの事業が延びているかということに
ついて、また順次説明をさせていただきます。

2ページ目をお開きいただければと思います。

この道路はもともと歩道を両側に設置するというような設計をしておったよう
です。先ほどご指摘がありましたように、果たしてそれが妥当だったのかと、こ
ういう市街地でもないところということになりまして、いろいろ見直しをいた
しまして、歩道につきましては片側に設置するというので、その分コスト縮減
を図らせていただいているということで、大した縮減額ではありませんが4千万
円ほどの減額となっているという部分です。

完成年次につきましては、平成12年の着手時には23年、再来年には終わりたい
というふうを考えてございまして、完成予定年度を28年にしています。

その理由でございますが、3ページをご覧いただければと思います。このル
ートにつきましては文化財等もございまして、それを避けて効率的なルートを選
定しておったわけですが、たまたま我々が選定させていただいたルート上に2カ
所ほど共有地がございまして、関係人が110名を超えるというような共有地
になっております。

今、法定相続人の調査を行って相続処理をずっと行っていますが、やはり110
人とはいえ古い時代の登記簿なものですから、一部なかなか特定できない方も
出てくるかもしれません。行方不明ということになります。我々といたしまし
ては、下の方の今後の見込みのところを書いてございませぬけれども土地収用法
の適用です。つまり、事業認定をいただきながらそれらの共有地の用地の取得
も視野

に入れさせていただいて、事業を進めていこうというふうに考えております。それ以外すべてではございませんが大体8割近くは済んでいるということでございます。そういったことから、ここにつきましてはこの共有地の処理をしながら工事を進めるということは、今後我々の大きな目標になると思います。

4ページを見ていただければと思います。4ページにルートの比較をした概要がございますが、あわせて8ページ、9ページを見ていただければと思います。9ページでA、B、Cのルートを比較しながら最終的にはBルートになっています。Aルートは大体現道のルートですので事業費がかさむということ。それからCルートは山側に追い込んでいますので非常に事業費もかさむと想定しました。

なぜこのBルートかと申しますと、左側の8ページを見ていただければと思うのですが、ちょっとオレンジ色っぽく囲んであるところが何カ所かございますが、これが遺跡・貝塚でございます。やはり遺跡・貝塚等に道路がかかると発掘調査、それからものによっては現状保存をしなければならないということでルートをまた変えなければならないということもありましたので、当初から我々はこの文化財の場所を避けてBルートを選定させていただいて事業を進めてまいりました。残念ながらその中で共有地の存在が2カ所ほどあったということでございます。28年度までにはできる限り完成させたいというふうに考えています。

5ページです。B/Cでございますけれども、全く供用しておりませんので、その部分についてB/Cは2.6。それから残B/Cですが、これは資料2の5ページでございますが4ということで、これは今後投入する事業費が評価上の全体事業費14.4億円に対しまして9億円ということで、まだ工事の部分と用地買収の一部の部分が残っていますので、そういった意味でB/Cが上がりますが、飛躍的に上がるということではなくて4ということになっております。

そういったことから、私共といたしましては事業継続をお願いしたいと考えております。

6ページについては工程表がございますが、ここに書いてございますように、特に共有地の調査をずっと平成17年度から進めております。22年度ぐらいまでにはあらかた完了させていただいて、どうしても確認できない部分を含めて23、24年で事業認定の手続きをとらせていただきながら、最終的には収用採決をお願いできればというふうに思っております。

7ページは先ほどご覧になっていたルートのルート。8ページ・9ページもご覧になっていただいております。10ページが今の堤防の上を走っております道路の状況です。このように非常に危険な状態でございます。11ページ目は、ちょっとわかりづらいですが、このような方向に道路をつくりますということで方向を示したものでございます。以上でございます。

林山部会長 ありがとうございました。

それでは、ご質問等よろしく願いいたします。どうぞ。

橋本副部会長 事業が遅れている主な原因が共有地の多人数による相続の問題ということなんです。やはり110名を超えるというのは相当な人数だと思うんですが、そのあたりの調査だけでやっぱり数年かかるものなのではないでしょうか。

道 路 課 どうしても相続を確定していない方々が地方部には多いです。土地でも建物でも同じですが、お亡くなりになられてもその相続権を確定して登記簿を変更するという行為をなかなかされていない場合があります、古いものと明治時代のものがそのまま残っていたりしています。

この共有地についても非常に古い状態のまま置かれていまして、その方たちの子々孫々と計算していきますと、倍々ゲームではありませんが相当数になります。

6ページですが、ここに書いてございますように、私共は工事を休止してでもこの調査を進めなくちゃならないということで、こちらに集中して作業を進めてきておったというのも事実でございます。これはやはり共有地という問題については、後でも出てまいりますがいずれも難航物件に該当すると思います。

林山部会長 よろしいですか。

他はいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、これは原案が事業継続ということで、強制収用をかける手続を始められているということです。粛々と進めていただくということで、これも事業継続という判断をさせていただきたいと思います。よろしいですか。

(「はい」の声あり)

ありがとうございます。

それでは、4番の松崎道路改良事業をお願いいたします。

道 路 課 主要地方道河南築館線松崎道路改良事業は、これも場所がなかなかご理解できないかもしれません。これは涌谷町でございます。8ページを見ていただくといいかと思います。ご承知の方もいらっしゃるかなと思いますが、加護坊山という山がございます。パークゴルフ場等がありますが、その加護坊山の北側のふもとをはうように通っております道路でございます。

集落もございまして、先ほどの坂津田とはまた別に、集落の中の道路改良事業でございます。ちょうど9ページにも書いてございますけれども、赤いルートで今回の事業を進めさせていただこうということで計画を立てておりました。この場合は解決の方向に向かっていますが、やはり共有地がございまして、その関係もあってその取得手続に少々手間取ったということもありまして、平成16年に再評価をいただいておりますが、また今回再々評価をお願いするということになっております。

事業費につきましては、地元の方といろいろ調整をさせていただきまして、車道幅員の見直しや歩道幅員も含めて、全体的にその設置の有無とかを確認しながら、できる限り事業費を少なく進めていこうということで、コスト縮減についてはある程度行わせていただいているということでございます。

次の2ページ目を開いていただければと思います。全体事業費そのものが8億3千万円ということで、それほど大規模ではないですが、6億8千万円ということで、1億5千万円ほど減額しています。全体事業費で見ますと非常に大きな減額になっていると思っております。

完成年次につきましては、再評価時に24年度という予定でございまして、再評価時から既に再々評価を想定しておったわけですが、我々としましては予定どおり24年度までに完成させていただければというふうに思っております。

進捗状況ですが、一部工事も進んでおりまして、用地につきましては80.7%ですが、この80.7%を抜いた部分について共有地等がございまして、それについての処理をこれから行っていきます。事業の進捗状況のところの下から3行目に書いてございますが、3カ所共有地がございまして。その関係で16年度から整備を行っていますが、できればそれらを今年度には終わらせて、22年度に買収行為に入りたいというふうに見ています。

これらの共有地については地権者が3筆総計で101名おります。先ほどは110名でしたが。実はもうここは97名の地権者の方の整理が終わってしまっていて、さらに用地買収についての内諾を得ております。残りの方数名いらっしゃるんですが、その方についても一部内諾を得ていますので、相続権確定次第全体の方の買収に入るといことで、こちらの方は、実は先ほど申し上げたその事業認定等を必要とせず通常用地買収で処理ができるだろうと見ています。これらの処理をしまして24年度までに完成させたいということでございます。

4ページをご覧いただければと思います。事業の有効性のところを一部変えてございますけれども、全体事業区間のうち既に450mが供用済みであるということ、残りの区間を早期に供用できるように整備を進めていくということ。

それから、ルートと比較がございまして。4ルートございまして、「3案」と書いてありますが、「4案」ということでご訂正をお願いします。

見にくいので申し訳ないですが、10ページに書いてございますが、紫色のルートです。ここはBルートと同じですけれども、一部真ん中ぐらゐのところは紫で「B'ルート」と書いてあるところに、ちょっと出っ張ったところがありますが、出っ張るか真っすぐかの違いで、出っ張っているところは現道のところをそのまま改築しようということ、バイパスよりは安く済むということもあります。また、地権者の内諾も得ていますので、そちらの方のルートを選択するというような形になったということです。

そういった形で、1億5千万円ほどのコスト縮減を行いましてB/Cを算出しております。再評価時につきましては1.1ということでした。今回さらに評価をいたしましたところ1.0ということで、B/Cでの基準からいきますと、採択・不採択の意味でのぎりぎりの採択のラインになっているということです。

これはなぜかと申しますと、ここに書いてございますので見ていただければわかりますように、再評価時のときにも、どうもB/Cが上がらないということで、当時こちらの評価部会の委員の先生方からのアドバイスもあって、通常3便益でやるところ、この場合においては歩行者の安全便益、あと生活効果便益というのですか、それらをオーソライズされていたかどうかということは別にしまして、いろいろ森杉部会長等のアドバイスをいただきながらベネフィットに加えたようです。その結果1.1だったのですが、今回はそれを除いております。走行時間短縮便益と、走行経費減少便益と、交通事故減少便益だけに限定しました関係で0.1ポイントほど便益が落ちております。

残B/Cですが、これも資料2の6ページに書いてございますが、これは一部供用している区間がございまして、その辺を除きますと2.3ということで、こちらの方は明らかにベネフィットが出ているという形になっております。ここは通学路にも指定されているということと周辺に人家がございまして、道路改良に対する要望が非常に強い地区であるということもあります。また、共有地の調査が

進みましたので、そういった意味では用地買収を進めながらこの事業を最後まで完成させたいというふうに考えています。

そういった意味では、6ページに書いてございますが事業継続をお願いしたいと。それから、再評価のときのご意見につきましては先ほど申し上げましたが、経費節減に努めなさいというご意見と周辺道路の状況を考慮した便益を算出なささいということで、これらを踏まえた形で対応させていただいているということでございます。

7ページ以降は先ほどご覧になっていただきました。11ページに写真がございりますが、供用済みの区間とまだ未改良の区間の差がこういう形になっているという写真でございます。12ページも同じでございます。やはり非常に危険な状態で子供たちが通学しておりますので、一日も早く対応していきたいというふうに考えております。以上でございます。

林山部会長 ありがとうございます。
それではご意見、ご質問等よろしく申し上げます。どうぞ。

橋本副部会長 5ページの費用対効果のところなんですが、再評価時と比べますと走行時間短縮便益がほぼ半分、それから交通事故減少便益が10倍以上という変動になっているんですが、この内容について少し説明いただけますでしょうか。

道 路 課 16年当時と今回の再々評価時における、先ほど申し上げました算出する際の原単位が変わったために数字上答えが変わっています。あと、もう一度交通量の予測を算出しておりますので、その関係で走行時間短縮の部分で多少数値が不利に出ているということもあって、数値が落ちていることになっていると思います。

橋本副部会長 ということは、実態というよりは想定値とかそういった数字の問題でこういう変化が出ているということでしょうか。

道 路 課 はい。こういう便益を算定する場合の基本的な数値は、私共が独自に策定しているのではなくて、国の方で統一的に設定されておりますので、それを運用させていただいています。その関係と、あと先ほど申し上げた、もう一度交通量の予測を算出していますので、両方が絡んで数字に変動があったということです。

林山部会長 よろしいですか。

道 路 課 先ほどご指摘があった交通事故の減少便益ですが、前は延長が長かった関係で交差点を含んでおりましたが、今回は1,941mと短くしています。それは交差点部分を除いた関係で、交通事故の便益については交差点がありませんと飛躍的に事故の危険性が高くなるものですから、それが抜けたということで0.4から4.8まで上がったということです。

林山部会長 え、逆でしょう。

河野委員 逆。交差点が入ったからその便益が増えたことになるのでは。交差点が抜けた？

道路課 抜けたんです。

林山部会長 抜けたら交通事故がほとんど無いということだから、便益じゃないですか。

道路課 ですから、便益ですから、交通事故があれば便益出ませんね、多ければ。

林山部会長 交通事故が多ければ便益が出ますよね、それが解消されるという意味で。

道路課 解消されて便益が出ますよね。ということは0.4から4.8億円。

河野委員 今回は交差点が無くなったわけですか。

道路課 無くなったのです。

林山部会長 無くなったのか。

河野委員 改良によって交差点を無くすことができたわけですか。

道路課 それと、事業区間からその交差点を除いているから。

河野委員 いやいや、それがわからない。事業区間から除いたら、それは費用便益分析に乗せる必要ないですよ、もともと。

道路課 だから再評価の時には乗っていました。要は、再評価時には事業区間として交差点を入れていましたが、今回はその区間を対象事業区間とはしておりません。本当はその交差点を含んで事業をしようとしたのですが、その交差点については改築しなくてもその効果がそのまま発現できるということで、要は私共の事業の対象区間から除いたということです。

林山部会長 よくわからない。

河野委員 いや、ウィズとウィズアウトで計算すべきなので、「交差点があったところに改良が進んで、その交差点での事故が減った」という計算を再評価時には行ったわけですよ。

道路課 そうです。

河野委員 それで、再々評価時はもともとその交差点が対象外なんですよ。

道路課 交差点の改良で交通事故がある程度解消されれば、その部分の便益って上がりますね。ただ、多分ここは一般部の改良での便益というのが出ていますから、そ

の部分の計算とこれというのはどうなるか、交差点があることで便益を減らされているのか。

失礼いたしました。今見ましたら、平成16年時はこの道路の単独のネットワークを構築しないで、予測した結果でB / Cを算出しているようです。今回はネットワークをつくっておりますので、それ以外の周辺リンクの交差点がこの道路の改良によって便益をわずかなりとも発生させたことを50年間計算した結果として4億8千万円の便益が出てきたということのようです。

11カ所の交差点でそれぞれ少しずつ便益が発生したということで計算された結果として最終的に4.8億円ということです。

林山部会長 よろしいですか。

河野委員 ということは、これは基本的に車対車の事故を対象にした計算ですね。

道路課 はい。人ではございません。

河野委員 ということで、ここはこの間、平成16年に一応歩行者安全便益を出そうとしたということは、結構歩行者もいる道路なんですね。通学路にもなっているし。

道路課 はい。先ほど申し上げましたように歩行者ございます。

河野委員 なので、基本的にはこの計算がどうなのかわかりませんが、今回も2.1億円ぐらいの歩行者便益、安全便益も想定はされるわけですね。

道路課 そうですね。計算がどうなるか疑問ですけども、同じように考えればオンはできるだろうと考えます。

ただ、私も疑問なのは、ここだけこういうことをやっていることです。

河野委員 いや、でもそれは歩行者がたくさんいるところであれば実際にその便益はあるはずなので、計算はやっぱりやらなくちゃいけない。ここだけというのは、本来は全部やるべきなんですけど、他に比較して大きな便益でなければそれを無視して簡便に計算しているという解釈だと思うんですね。

今回やるべきかやらないべきかというのは、基本的にこの残B / Cでやるべきなので、ちょっとそちらを見ていくと、これは6ページですよ、残B / C。これは値が5ページのものと比較すると若干よくわからないのが、まず交通事故減少便益が再々評価時のトータルB / Cで見ると4.8億円なんですけど、残B / Cを見ると5.5億円で上がっているんですね。何かこの上がる理由がありますかね。

道路課 そうですね。通常考えると同等ぐらいです。

河野委員 うん。でも、ここは供用も進めながらやっているんですね。

道路課 はい。一緒に事業を進めながらやっていますので。

林山部会長 これですね、今の河野委員の質問は、本体の5ページの再々評価全体でのB/Cの流れありますね。それに比べて残事業はこの内数であるべきだということでしょうか。

河野委員 そうですね。

林山部会長 ところが、全体で走行時間短縮が8.8億円の便益なんだけれども、残事業だけやると10億円も出る。

河野委員 出ていますね。そこがちょっと。

林山部会長 走行経費節減も全体では6.6億円なんだけれども、残事業だけで7.5億円出ると。交通事故も同様で、これは内数でなければいけないんですよ。

道路課 この再々評価の今回の1.0についてのB/C算定の基準年次、算出開始年次が平成19年です。つまり、当初の暫定供用をする部分も含めてそこから計算を始めています。最終年次として平成68年までずっと繰り返し計算していますが、こちらの残B/Cの方はこの道路が完成した後にスタートしていますので、その時点で平成25年から0.11の事故の便益が発生するということで、これをずっと平成74年まで計算した結果として5.5億円になっています。

この路線については、一部供用していても、ほかの工区ができ上がっていないと車が入ってこない、便益が発生しないというふうに算出しております。つまり、一部分供用したとしても、5年間ぐらいゼロになっています。その分はディスカウントされているので、便益が少なくなっています。

河野委員 これは、実際現在はどれくらい供用されているんですかね。

道路課 ちょっと6ページをご覧ください。ちょうど残B/Cの6ページの図面です。上の方を見ていただければと思いますが、1工区ということで450メートル供用していますが、ここの部分の便益を再々評価の方の本体の方では見込んでいません。それで、最終的にこれができ上がったときの残事業費と、あと2工区、3工区合わせた便益を残B/Cの方で算出しているものですから、その分そちらの方が大きく出ているということです。これは、多分時間短縮も走行費用短縮便益も、両方とも残B/Cの方が大きく出ているわけです。

河野委員 これは、2工区、3工区に関しては、今現在は改良を進めているわけですよね。

道路課 はい。まだ効果が上がってくるまでは時間がかかると思います。

河野委員 でも、まだ実際には拡張されているわけではないという。

道路課 2工区なら2工区まとめて全体を通していくということで、でき上がっていて

もある区間通せませんので、やはりバリケードとかそういったもので整理しながらやりますので。まとまった区間の改良が終わったときに開放させていただくということです。

林山部会長 よろしいですか。

河野委員 まあ数値が違うので、残B/Cで判断したいところなんですが、残B/Cでこれは1を越えますかね。1越えたら問題ないんですけども。

道路課 これですか。

河野委員 2工区、3工区に関しての残B/Cを。

道路課 これは6ページでそういう計算をさせていただいていますけれども。

河野委員 いや、これは1工区の便益も入っている方ですよ。

道路課 1工区を除いた残事業費と2工区、3工区だけの便益で計算をするということですか。

河野委員 そうです。

道路課 すみません、説明いたしませんでした。2ページの上を見ていただいてよろしいでしょうか。

18年度に部分供用しているところは除いて、2工区、3工区だけの便益計上ということでやっています。ですから、ここに書いている費用は平成22年から24年まで完成までの費用。それから、便益は平成24年完成の翌年から50年分を計上。ただし、450m部分の便益は考慮しない。

河野委員 便益発生させるのは2工区と3工区だけ。

道路課長 そうです。

河野委員 まだ私わかっていないです。

1工区を加えると便益が減るような計算に今見えるわけですね。何でそうなるんですか。

道路課長 1工区の部分は、全く便益にでていません。ですからちょっと少なくなっております。

河野委員 ああ、そっちがミスなんですか。

道路課長 5年間ずっと、供用開始までゼロが入っています。

林山部会長　　これは、ちょっと二つの資料の整合性がとれていないので、今やっても設定がどうのこうのという話になるので、持ち越しにさせていただきたいんですが。

道 路 課　　すみません、道路課ですけれども。

この松崎道路の場合、先ほどから先生方の方からお話あるとおり、完成時で見込んでいる便益につきましては、平成18年から部分供用している分を加味しております。それで、今回その暫定供用分を加味した分の便益というのをネットワーク解析しました。18年度分の450mのウィズとウィズアウトで計算したところ、その先線がボトルネックになっていることから交通量の車が入ってこない形になってしまいまして、便益計算するとそこがゼロになってしまうということで、全体の便益としてはゼロプラス完成時からの便益を計算として出しています。

残B/Cについてはどうですかということですが、残B/Cについては基準年以降発現した便益のみを計算に入れていきますので、先ほど出てきた便益ゼロの部分というのは全く入ってこない形にたまたまなってしまったということで、今回その便益については、残B/Cの方が大きく見えて、全体B/Cの方が小さく見えるという形に、結果なってしまったということでございます。

林山部会長　　ということは、ゼロが5年入るということは、第1工区をつくっても進入禁止になっているんですね。だから第1工区のB/Cはゼロなわけですよ。今まで投資した部分は車に利用されていないわけだから、コストはいっぱい投入したけれども、一切だれも走っていない。だから便益ゼロだと。だけど、残事業をやったら2.3出て、全体ではやっと1工区の効果も出るから全体はもっと大きいよと、そういう表現をしないと、これじゃだめですね。

道 路 課　　どちらかというと、こちら側の残B/Cではなくて再評価調書の方の全体B/Cの方ですか。

林山部会長　　これがそうです。2工区、3工区ができないと1工区の効果は全く無いよという計算をしなきゃだめです。だから全線が供用されてやっとすべてが出るという。

道 路 課　　2工区、3工区ができて、1工区も入れて完成年次の翌年からベネフィットが一気に発生するという計算にはなっていますが、それまでは1工区はゼロです。1工区は5年間ゼロにしています。

林山部会長　　そうしたら、全体で内数にならなければだめでしょう。

河 野 委 員　　あとは内数ですね。

林山部会長　　いや、こっちの残事業の方が絶対小さくなくちゃおかしい。

河 野 委 員　　同じ値か、あるいは残の方が少し小さいかぐらいになりますよね。ゼロなんですから。だから、多分評価年次が違うからですね。

道 路 課 そのスタート年次50年で算出するので、5年間のゼロが全体のB / Cに影響していると思います。というのは、残B / Cの方は、全部スタートからの便益を発生させていますから、50年間で全部計算されていますが、全体B / Cは45年だけベネフィットを累計させるという計算になっているので、この5年間分が相当損をしているというふうに見えるかと思っております。

林山部会長 評価年次を合わせればいいだけでしょう。

道 路 課 いや、評価年次を合わせるのであれば、1工区のゼロが入ってこないで4.8がもっと伸びると思います。今部会長がおっしゃったように、計算してみます。

林山部会長 そうですね。それで。

河 野 委 員 そうですね。

道 路 課 多分同じ数字になると思いますので。

林山部会長 じゃあ、それでもう一度ちょっと検討していただいて、次回ご報告いただくということでよろしいでしょうか。

道 路 課 そうすると、おかげさまでと言ったらおかしいですが、多分1.0よりはB / Cが上がると思います。

林山部会長 他はいかがでしょうか。

それでは、ちょっと時間が押していますので、この松崎道路改良につきまして、今回は結論を出さずに、もう一度資料を提出していただいて再検討するという事にさせていただきますのでよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

ありがとうございました。

それでは、道路事業最後の小平道路改良をよろしくお願いいたします。

道 路 課 一般県道半田山下線小平道路改良事業でございます。

これは角田市の枝野から亘理の山元町の小平地内です。これも一度地図をご覧ください。7ページをご覧ください。7ページをご覧ください。

この赤い線で結んでいるところが今回の道路改良の区間で、ちょっと上の方に茶色でくっきりと曲がったものがございますが、これが現道でございます。要は、相当区間をバイパスで新たにつくるということです。これもちょっと見にくいですが、右側に常盤自動車道のラインがありまして、ちょうどその赤い線のすぐ右のところに薄い点で丸く書いてあります。これが山元インターチェンジでございます。ご承知かもしれませんが、山元インターチェンジ亘理間は9月12日に東日本高速道路会社の方で開通するという事で記者発表されております。

実は私共はこの山元インターチェンジの開設の合わせてこの半田山下線の整備

をしてきたということです。角田側から山元インターチェンジにスムーズにアクセスできるようにということで事業を進めてきましたが、1年ほど山元インターチェンジと巨理インターチェンジの供用が早まった関係で、私共の方の事業が結果的になんですけれども1年ほど遅くなってしまったという形です。これをお含みおきいただきながら1ページにお戻りいただければと思います。

この路線は、角田山元を結ぶ路線でございまして、遠くは白石まで国道113号を経由して接続いたします。そうしますと、東北自動車道の白石インターチェンジから常磐自動車道の山元インターチェンジまで結ぶ路線の一翼を担うということになるわけです。

平成12年に着手をしましたが、21年度に至りましてまだ事業を進めているということで、今回再評価をお願いするということでございます。

事業費は約4億円増えております。これは後ほどご説明いたします。

2ページをお開きいただければと思いますが、その事業費が増えた理由でございます。ここは約1km近くのトンネルを掘削いたしまして、トンネルを中心にバイパス事業を進めておりましたが、やはりトンネルというものは掘削した段階で我々が想定したものが変更になることがあるんですが、ここの地質は予想以上に悪い部分が出てまいりまして、その結果トンネル工事で3億円ほど増額になったということでございます。

それから、一部交差点を追加して工事を進めてきていますが、その部分についての事業費の増があって、最終的に4億2千万円の増額になっています。

完成年次につきましては当初と同じでございまして、22年度、来年度には供用したいと考えております。

進捗率でございますが、事業費的には87%、用地については100%完了しておりますので、一番ネックになりますのはトンネル工事でございます。トンネル工事は今年の4月に一部貫通しております。あとはトンネルの完成断面に向けて工事を進めるわけですが、やはり物理的にどうしても時間がかかるということで、22年までの完成ということをご予定しております。山元インターチェンジが21年度中、今年中に開業しますので、一部現道を使っただきながら、この道路が開通するまで何とか安全性を確保していきたいというふうに考えています。

4ページをお開きいただければと思います。

トンネル区間がどうしてもなかなか供用できてませんが、その他のバイパス区間を含めまして、それぞれ角田側で1kmほど、さらに今後700m、あと山元側で300mほど、供用できるところは順次、完成次第供用していきたいと考えています。

ルートの選定につきましては、これも見にくいですが10ページにあります。ほぼ角田側に山元インターチェンジから、国道6号から直線に近い形で、走行性を確保した形で、間にトンネルが挟まりますが、Cルートというルートを選定して工事を進めてきているということでございます。

一部コスト縮減も図ってはいるのですが、やはりトンネル部分での工事の増額部分が全体的には大きく効いているということでございます。

B/Cでございますが、4.8という数値になっています。それから、残事業の残B/Cにつきましては資料2の7ページに書いてございますが、これはちょっと、今まで投入した事業費が相当大きくて、あと一部供用している部分1,070mありますが、それ以外の部分を供用した場合のベネフィットを計算しまして、やはり大

きく出ております。34という形になっております。

そういった関係では、私共、総合評価といたしまして、対応方針としまして事業継続をお願いしたいということでございます。

6ページには工程表。これは予定どおりでございます。

7ページには先ほどお示ししました位置図。

8ページ目にはトンネルの断面図でございます。地盤の悪いところは、どうしても半断面で施工できない関係で、ちょうど下の方にインバートというのですが、下の方も巻き立てて補強してトンネルをつくらなくてはならないということとなります。そこで、この部分が延長的に増えたため工事費がかさんだということでございます。

あとは一般の土工関係の図面ですが、現道は今どうなっているかということですけれども、11ページをご覧くださいいただければと思います。このような感じでございますので、この現道ルートでの改良については我々断念をして、別ルートでの施工を行っているということでございます。

12ページがトンネルの坑口及び掘削の状況になります。13ページについては一部完成した部分です。それと改良の状況の写真です。14ページも現在の事業の進捗状況を示させていただいております。

事業継続ということでお願いしたいということです。以上であります。

林山部会長 ありがとうございます。ご意見等よろしく願いいたします。

では、私から一つあるんですが。

調書の5ページですけれども、残事業を見ても全体事業を見ても非常に効率的だということはわかるんですが、この現況の交通量に比べて、将来倍以上増えていきますよね。これって将来予測のときに、自動車工場が立地するみたいな要因って入っていないですよ。何でこんなに倍以上増えるんですか。

道 路 課 それは常盤自動車道におけるインアウトの関係が大きいと思います。現況ネットでは全くそれを考慮しておりませんが、将来は山元インターチェンジと直結となりますので、角田側とのODが相当このラインに集中するものと予想されます。実は、国道6号から角田側の丸森地域でのインターは、福島側もございまして、亘理側もございまして、間違いなくこちらに集中する形になってしまうようです。

林山部会長 はい。他はいかがでしょうか。よろしいですか。

これは特にご質問、ご意見等なかったもので、原案どおり事業継続という形で進めさせていただきたいと思います。

以上で道路5件、これで道路終わりですね。

ちょっとまとめさせていただきますと、1番の小野道路につきましては残土処理等の努力等を検討していただいて工期を早める努力が必要だと。これは意見として入れるかどうかはまた別途検討させていただきます。

みやぎ県北あるいは坂津田については、ご意見はなくて事業継続と。

4については若干、もう一度シミュレーションしていただくこととなりますので、次回追加資料を提出願うと。

今の小平道路改良事業についても事業継続ということでまとめさせていただきます。

たいと思います。

この後、砂防事業があるんですが、ちょっと休憩をとらせていただきたいと思いますので、あの手計で8分程度ですから11時10分まで休憩とさせていただきます。

林山部会長　それでは、予定よりもちょっとだけ早いのですが、砂防事業に関する審議をお願いしたいと思います。

きょうは2件ございます。南野尻沢2通常砂防事業、それと大沢川火山砂防事業についてご説明をよろしくお願いたします。

防災砂防課　防災砂防課平間でございます。公共事業の再評価の対象となっている砂防事業2件について説明をいたします。

最初に事業番号12、南野尻沢2通常砂防事業でございます。お手元の再評価調書をご覧くださいと思います。

施工場所については仙台市太白区秋保町馬場地内で、平成12年度に事業着手しております。この事業は、平成11年8月の集中豪雨により土石流が発生しまして、土砂流出したことにより水田10ha、床上浸水5戸、県道仙台山寺線に被害が発生したのを受けて事業を実施してございます。

当初の事業計画は参考資料の8ページ、再評価調書の8ページですけれども、下に航空写真がございますけれども一番右側の南野尻沢2(1)、こういう流域に砂防堰堤1基、2号堰堤ですね。それと渓流保全工として流路工134mを事業費3億4千万円で計画いたしました。

設計の段階で、集落内の水路には隣接する隣の南野尻沢2(2)の流域の流量も合流するというので、当該流域も土石流の危険渓流となっていることから平成14年度に計画対象流域を2流域(1)と(2)としまして、砂防堰堤2基、流路工264m、事業費4億7千万円に全体計画を増額変更してございます。

事業の進捗と並行して、保全対象となっております馬場地区の流域の調査も進めました。保全対象となっております馬場地区に流れる渓流は4渓流ございまして、整備している2流域のほかに東側の野尻沢2(3)、(4)の2流域についても土石流危険渓流であり、土石流発生危険性が大きいということから4流域を整備対象として全体計画を変更してございます。

再評価調書の1ページの事業費増加度については、現在4流域の全体事業費を当初1流域の全体事業費で割ったものであります。

2ページの事業費の増減対照表、これでいきますと増加率がかなり大きいのですけれども、当初の全体計画事業費3億4千万円に対して、事業を実際実施しました精算額については2億2千万円ということで、増加率についてはマイナス35%という結果でございました。平成12年度に変更した全体計画事業費の4億7千万円に対して現実的な精算額は3億4千7百万円ということで、増加率はマイナス26%という結果になってございます。

2ページの事業工期の延伸度の3.0についても、各流域の事業スケジュールが、資料の6ページに事業のスケジュール表を付けておりますけれども、工事については概ね予定工程で実施されております。

次に、残事業のB/Cでございますけれども、配付しました資料3、残事業B

／Cをご覧いただきたいと思います。2ページの工事の進捗でございますけれども、1から3流域の砂防堰堤工3基が完成しております、平成21年度には4流域目の堰堤工が完成予定となっております。

再評価に当たっての残事業でございますけれども、平成22、23年の溪流保全工の流路工として166m、事業費として5千3百万という事業費が残事業として残っております。

残事業の便益につきましては、工事完成後の平成20年度から50年分を計上しております。残事業の便益の考え方でございますけれども、3ページをご覧いただきたいと思います。上の黄色の部分になっておるものが平成21年度迄に完成しているものでございます。

残事業の砂防堰堤工についての便益の考え方については、資料の4ページに砂防事業とは、目的、効果という形で出しておりますけれども、砂防堰堤については、土石流や有害土砂を堰堤で補足・扞止するという事で、土石流の直撃や河道への土砂堆積による洪水氾濫から人命、家屋等の財産、道路、耕地、橋梁などの施設を被害から守る区域の保全対象数から便益を計算してございます。

の流路工につきましては、溪流の河岸が浸食され、施設に被害を及ぼしたり、浸食された土砂により河道内に土砂が堆積し、それによる洪水氾濫から人命、家屋等の財産、道路、耕地等を保全することで保全区域内の便益を計算してございます。

1ページ前の2ページに戻りますけれども、先ほど言いましたように4流域の砂防堰堤工が完成しておりますことから、土石流の直撃からは守られます。ただ、下流の現況河道が非常に狭く勾配も急であるということから、溪岸の浸食や洪水氾濫より保全される人家、道路、耕地等の便益を計上してございます。砂防堰堤がありますことで土石流の直撃から守られるということ、人命の便益は計上してございません。

残事業の事業費5千3百万円に対して、便益は保全対象が人家が5戸、道路20m、耕地1.64haとなり、便益は9千4百万円となります。このためB／Cについては1.77となります。

事業の継続についてお願いしたいと考えております。

南野尻沢については以上でございます。

林山部会長 どうもありがとうございました。

昨日、一昨日、山口県で甚大な被害をテレビとかニュース報道でご覧になっているかと思いますが、ああいった被害を食い止めるという事業でございます。

まず、この南野尻沢につきましてご質問等ございましたら承りたいと思います。

富樫委員 1点確認なんですけれども。次の13と関わるんですけれども、13の5ページのところです。事業の効率性の、人命の便益の価格について、それが片一方は2億2千6百万円に対して片一方は22万6千円。多分誤記だと思うんですけれども。13の大沢川の方が「千」が抜けているんですね。

防災砂防課 はい。申し訳ございません。

富樫委員 確認です。

林山部会長 では、それは修正しておいていただければ。
他はございませんでしょうか。はい、どうぞ。

橋本副部会長 今回の関連しまして、5ページですけれども、人命被害単価は3千百万円で、国交省の方では2億2千6百万円というふうになっているんですが、この差というのはどのように考えたらよろしいでしょうか。

林山部会長 じゃあ、これは私、このマニュアルづくりにちょっと携わっていますので。
3千百万円というのは、今私46歳なんですけど、もし死んだら本当は六十幾つまで働けていただろうと。その分の所得があったはずだというのが大体3千万円ぐらい、平均して相当します。

この2億2千万円というのは、それに比べて精神的被害ですね。いつも雨が降ったら怯えていなければならない、いつ死ぬかというリスクを負うと。そういった精神的被害も足していよいよということで計算されているんですが、今回はこの直接被害ですね。逸失利益と呼ばれているものだけが計算されているという意味です。そういった意味では、安全サイドの数字を使っているというふうにご理解いただければと思います。

よろしいですか。勝手に答えてしまいました。

防災砂防課 はい。よろしいです。

林山部会長 他はいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、これは特にタイムリーと言ったら被害に遭われた方に失礼なんですけれども、皆さん、できる限り一日も早く完成していただきたいということかと思しますので、事業継続ということで結論づけさせていただきますが、よろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

ありがとうございます。

それでは続きまして、大沢川火山砂防事業についてご説明をお願いします。

防災砂防課 では、続きまして事業番号13、大沢川火山砂防事業について説明いたします。
再評価調書をご覧いただきたいと思えます。

施工場所は大崎市鳴子温泉鬼首字小向地内でございます。

平成12年度に事業着手してございます。当流域は火山活動によるカルデラ地形をなしております、地質は凝灰岩が大半であり、崩壊や浸食が著しく土石流が発生しやすい地形となっております。そのため、降水を安全に流下させるため渓流の勾配を緩くし、渓岸の浸食を防止するための護岸整備を目的に、流路工2,265mを事業費10億円で全体計画を作成してございます。

平成15年度に大沢川の支流の田沢川の上流に砂防堰堤1基を追加しました。このとき、あわせて設計結果を反映させて、流路工の床固工と帯工の数字を変更しております。この結果、事業費を16億4千万円に増額変更しております。

7ページのところに位置図がございます。平成11年6月に大沢川下流，ここで災害復旧事業，緑で「林野」という形ですけれども，この支流の栗拾沢で土石流が発生しております。11ページに新聞記事をお付けしております。下流のオニコウベスキー場やホテル，ペンションまで到達しまして被害が発生しております。このため，支流の取付部の処理をする必要が生じました。全体延長や全体事業費については，このとき変更しておりません。

再評価調書1ページに戻りまして，事業費の増加率につきましては，15年に増工した火山岩の砂防堰堤工というものを除きますと，流路工の事業費については13億3千6百万円となり，増加度については33.6%となります。

6ページにその後の事業のスケジュールを書いております。増工分の支流の取り付け，砂防堰堤工等，残事業を除いた場合の工程につきましては，当初8年を予定していたものが実際の工事にして10年ということで，1.25という形になります。

続きまして，残事業のB/Cですけれども，資料3の2ページでございます。砂防堰堤工を含めた事業費は3億9千6百万円に対して便益が5億8千7百万円でありまして，B/Cについては1.48となっております。残事業の便益の考え方につきましては，先ほど説明しました南野尻沢と同様でございます。

田沢川の砂防堰堤だけの費用便益をこの中から抜き出しますと，事業費2億9千6百万円に対して便益が4億9千8百万ということで，残っている砂防堰堤だけのB/Cについては1.68となります。流路工として残っております平成22年，23年の渓流保全工の流路工だけを抜き出した場合の便益を計算しますと，延長150mに対して事業費1億円ということに対しては，便益については洪水氾濫の浸水被害で耕地が210a，農道が0.9kmの被害で，便益が1億6千3百万ということでありまして，B/Cは1.63という形になります。各々砂防堰堤全体のもの，流路全体と，それから個別に切り出したものについての残B/Cについても1を越えているという形になってございます。

事業の継続についてよろしく申し上げます。説明は以上でございます。

林山部会長 ありがとうございました。

 ただいまのご説明に対しまして，ご質問，ご意見等ございましたら。はい。

河野委員 5ページの便益項目というところで，総便益というのは，便益を50年分ずっと足し算したものであるということなんでしょうか。（「はい」の声あり）

 それを現在価値換算するというのは割り引いているんですよね。割り引いている方が大きくなるというのは理由がよくわからないんですが。

防災砂防課 ちょっとお待ちください。

 失礼しました。事業着手時につきましては，先ほどありましたように田沢川の砂防ダムの実態を入れていないということなので，再評価時につきましては全体事業費については砂防ダムを入れた形での受益対象実態も入れて計算しているということなので大きくなっていると。

河野委員 事業着手時と再評価時の比較ではなくて，再評価時のところでこの総便益と現

在価値を見たんですが、総便益というのはおそらく50年そのまま割り引かずに足しているんですね。

林山部会長　　今調べていただいているみたいなので、他に何かございますか。
次回に持ち越しますか。

防災砂防課　　ご指摘どおり現在価値の分は減じなくちゃいけないので、再度資料をチェックさせて下さい。

林山部会長　　はい。では他の点、先ほど富樫委員からご指摘あったケアレスミスもついでに直しておいてください。

防災砂防課　　はい。

林山部会長　　他はよろしいですか。
それでは、これは何らかの単純なミスだと思いますので、転記ミスなのか計算ミスなのかちょっとわかりませんが、これについては今回結論を出さずに次回追加資料を提出していただいて再度検討するという形にさせていただきたいと思います。

それでは、以上なんですけれども、砂防事業2件について確認ですが、南野尻沢に関しては事業継続を承認と。大沢川の火山砂防事業につきましては次回追加資料をご提出いただいて再検討ということになります。

ですから、次回再検討課題は、4の松崎道路改良事業と大沢川火山砂防事業の2点あるということでまとめさせていただきたいと思います。

以上です。本日の長い会議、どうもありがとうございました。

それでは、事務局の方、よろしく申し上げます。

司　　会　　委員の皆様には長時間にわたりご審議いただき、ありがとうございました。
続きまして、次第3のその他になりますが、第4回部会の日程につきましてご連絡申し上げます。

第4回部会につきましては、既に文書でもご案内しておりますけれども、8月10日月曜日になりますが、午後1時30分から本日と同じこの特別会議室で開催しますので、よろしくお願いいいたします。

事務局からは以上でございますが、委員の皆様からご質問などございませんでしょうか。

無いようであれば、以上をもちまして平成21年度第3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 小野寺 敏 一 印

議事録署名人 富 樫 千 之 印