

平成27年度 公共事業再評価 審議内容整理表

【総括表】

No.	事業名	審議		審議結果	附帯意見	
					審議対象事業	事業種
1	一般県道大島浪板線浪板工区道路改良事業	第1回				

震災復興・企画部 震災復興政策課

事業番号	1	事業名	一般県道大島浪板線浪板工区道路改良事業
委員の質問・意見等		県の回答	
①	○ 費用便益分析において補償費の対象が14軒から37軒になっているが、事業着手時は14軒しか対象がなかったのか、それとも37軒あったがカウントしなかったのか。 (第1回:河野委員)	◎ 東日本大震災の発生直後でもあり、事業着手時は、区画整理事業や河川の災害復旧事業との調整未了範囲を除き、14軒のみカウントしていた。	
②	● どの事業が補償をするかではなく、今回の事業で道路が通る部分について、期待値を用いるなどして費用を最初から計上することが、費用便益分析の本来の考え方である。 (第1回:河野委員, 平野委員, 奥村委員)	-	
③	○ 当初の費用便益分析に不十分な点があったことについて、反省点を記載する必要があるのではないかと。また、再評価の際には、それまでに行ってきた費用便益分析の手法や事業の進め方を改めて評価することが必要ではないかと。 (第1回:河野委員) ● 調書の費用対効果の欄に、補償費の取扱いなど、今回の事業の再評価にあたり判明した課題を明記してほしい。 (第1回:橋本部会長)	◎ 明記する。	
④	● 費用便益分析マニュアルに間違いがあるとの指摘があったことを、国土交通省に伝えてほしい。 (第1回:河野委員)	-	
⑤	○ 補償単価について、4,600万円の算出根拠はどのようなものか。 (第1回:佐藤委員)	◎ 調書上は、用地補償費の総額を軒数で割った単価を記載している。	
⑥	○ 新築の建物と年数の経った建物とでは、補償費は同じになるのか。 (第1回:橋本部会長)	◎ 新築の方が、高い補償額となる。	
⑦	○ 事業の範囲が確定するまでの間に地権者が家を再建し、結果として移転を迫られることが起きている。公共事業の進め方として、多少不確実な状況下でも地元で事前に説明することも、検討する必要があるのではないかと。 (第1回:奥村委員)	◎ 本事業については、山側へのルート変更は平成23年11月に説明したものの、最終的な事業範囲を説明できたのは平成25年10月となった。 今回の災害を教訓に、地域との間で事前に将来の青写真を作っておくことも必要だと思われる。	
⑧	● 調書の地元情勢、地元の意見の欄に、地域の将来的な整備の方針についての合意がさらに醸成されることを望む旨を記載するよう検討して欲しい。 (第1回:奥村委員)	◎ 記載について検討する。	
⑨	○ 計画交通量は、当初の見込みとどのように変わったのか。また、立体交差が平面交差に変わったのはどの部分か。 (第1回:平野委員)	◎ 当初は気仙沼北ICと大島浪板線とは立体交差であったが、両者が平面交差となり、今回の事業区間のアクセス性が向上するため、計画交通量を4,100台～5,500台/日に変更している。なお、2箇所の交差点が立体交差から平面交差へ変更となっている。	
⑩	○ 当初からハーフインターが計画されていることなどを考えると、事業着手時の計画交通量3,500台/日も多いのではないかと。 (第1回:平野委員)	◎ 国道45号から大島又は仙台へ行く車と、仙台又は大島から大島ICを経由して気仙沼市内へ行く車の双方が計上されることによる。	

事業番号	1	事業名	一般県道大島浪板線浪板工区道路改良事業
		委員の質問・意見等	県の回答
⑪	○	ネットワーク図では、計画交通量が0台/日となる道路が発生している。費用便益分析の限界であると思うが、当該道路を維持管理するための費用が考慮されていない。 (第1回:平野委員)	◎ 国土交通省の費用便益マニュアルからは、これが限界であると考えている。 なお、当該道路沿いには造船工場等もあり、標記上は0台となっているものの、一定の台数は通ると想定している。
⑫	○	ネットワーク図で、大島ICから現道に向かう部分に1,800台/日と記載されているが、現道は0台/日となっている。このノードだけでこれだけの発生集中があるのか。また、当初は大島方面の新道と現道とで3,000台/日だったものが、再評価時は1,200台/日になっている。 (第1回:平野委員)	◎ 確認する。
⑬	●	大きく交通量が変わっているため、評価書にネットワーク図を加えるべきである。 (第1回:平野委員)	◎ 追加する。
⑭	○	代替案なしとしているが、大島ICをハーフではなくフル規格にすることにより、この事業のかなりの部分を代替できたのではないか。 (第1回:奥村委員)	◎ 三陸道への乗り入れについては指摘のとおりであるが、防災集団移転団地へのアクセス道路としての役割があるため、代替は困難である。
⑮	○	図面からは、道路線形は設計速度80km/h以上でも大丈夫であるかのように見えるが、どこがクリティカルで60km/hとなっているか。 (第1回:平野委員)	◎ 防災集団移転団地へのアクセスや、津波の痕跡高以上に道路を走らせることなどが要因となっている。
⑯	○	最急曲線から見ると、道路構造令の推奨値の範囲でも工夫をすることで、土工量を減らせたのではないか。 (第1回:平野委員)	◎ 流用土を使うことで他事業と調整している。
⑰	○	流用土の活用は他事業との調整の結果でありコスト縮減としては弱い。積極的なコスト縮減策を検討してほしい。 (第1回:平野委員)	◎ 地権者に提示をしていることもあり、大規模な計画変更は難しい状況であるが、設計内容を確認し、対応できるものは調書への記載を検討したい。 また、ランニングコストについても、草刈りなどのコスト縮減策を検討している最中であり、対応できるものは調書への記載を検討したい。
	○	ランニングコストの観点からも、同様に検討できる部分があれば努力してほしい。 (第1回:京谷委員)	
⑱	●	一般論だが、最近の道路設計は道路構造令の最低限の条件を使ってコストを下げる努力が行われていない。他の道路事業では配慮してほしい。 (第1回:平野委員)	—
⑲	●	事業継続妥当の方向とする。 (第1回:橋本部会長)	—
審議結果	事業継続とした県案について		附帯意見等
	<ul style="list-style-type: none"> ・ 継続妥当 ・ 条件を付して継続妥当 ・ 見直しの必要あり（休止、中止等） 		

※ ○:委員の質問 ●:委員の意見 ◎:県の回答