

平成27年度県民意見の反映状況について

宮 城 県

平成27年度に行った公共事業再評価において、提出のあった意見の概要及びその反映状況は、以下のとおりです。

記

- 1 意見募集期間
平成27年10月20日（火）～平成27年11月30日（月） [41日間]
- 2 意見提出件数
2件
- 3 提出された意見の概要及び反映状況

	事業名	意見の概要	評価結果	意見の反映状況
1	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Ⅳ期（築館工区）道路改良事業	この事業は、沿岸部への交流、石巻赤十字病院等への時間短縮、アクセスの向上が図られることから、早期完了を要望する。	事業継続	当該道路は沿岸部と内陸部の交流や救急医療施設への時間短縮の効果が図られるものであり、県では東日本大震災に伴う復興支援道路として整備を行っているものです。 現在、Ⅳ期（築館工区）では盛土工や橋梁工等の工事に着手しているところであり、早期完成に向けて今後も鋭意工事を進めてまいりたいと考えております。
2	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、同Ⅲ期（佐沼工区）道路改良事業、同Ⅳ期（築館工区）道路改良事業	1 事業計画・事業費について 事業費の増加の理由の一つに軟弱地盤対策工の追加による工事費の増額が挙げられているが、当該地域が軟弱地盤であることはその土地利用状況からも明らかである。 このことにより、本工事費が、Ⅱ期区間29.1億円増（当初比1.67倍）、Ⅲ期区間47.3億円増（当初比1.55倍）、Ⅳ期区間28.7億円増（当初比2.20倍）に膨れ上がっている。 本事業の必要性はある程度理解できるものの、あまりにも当初計画（事業費算出）がずさんであり、当初計画（想	事業継続	1 事業計画・事業費について 事業費増加の理由として東日本大震災後における労務費、資材単価の急激な高騰もあることから、評価書に事業費増加の内訳を記載いたしました。 また、当初計画時の事業費算出にあたっては、震災後早期に事業化を図るため、一般的な規模で地質調査を行った結果に基づき標準的な軟弱地盤対策工を計上しておりました。事業採択後に詳細調査を進めた結果、当初想定よりも地盤が弱いことが判明し、対策工の追加が必要となったものです。 なお、調書内で数値の一致

定)に問題があった、あるいは、当初便益を上げるための工作だったのではないかとの疑念も生じてしまう。

なお、事業費比較時の「全体事業費(P2, P6)」と便益算出時の「総費用(P6)」とが異なるようだが、全体事業費と総事業費との違いを説明願いたい。各工区とも異なった値であり、よく分からない。分かりやすい資料としてほしい。

2 コスト縮減計画について

道路規格について、「事業着手前は第1種第3級を想定したが、事業着手時に第3種第2級に変更し」「工事費▲4.1億円、用地費▲4億円」とされている。

これにより、一見平成23年度と平成27年度再評価時とで4.1億円のコスト縮減効果があったように見受けられるが、平成23年度着手時と平成27年度再評価時の道路規格はいずれも第3種第2級と同じであり、当初から当該費用は縮減が見込まれていたことから、「再評価調書」として記載するのは適切ではないのではないか。

3 II期工区の便益について

平成27年の便益を平成23年と比較すると、走行時間短縮便益が1.71倍(III期工区1.36倍、IV期工区1.47倍)、走行経費減少便益が4.36倍(III期工区1.39倍、IV期工区1.58倍)、交通事故減少便益が+5.7億円(III期工区▲5.2億円、IV期工区▲1.0億円)と、全ての便益で他の工区よりも高くなっているが、その理由は何に起因するのか。

特に、計画交通量の伸びが他の工区よりも高いのに、交通事故減少便益がプラスとなっている理由を説明願いたい。

しない箇所がありましたので、評価書で修正いたしました。

2 コスト縮減計画について

道路規格の見直しに伴うコスト縮減計画について、事業着手時から当該費用の縮減を見込んでいたものであり、再評価調書には事業計画段階でのコスト縮減対策も記載しております。

3 II期工区の便益について

II期工区は他工区に先立ち平成23年に事業着手しておりますが、その時点ではIII期、IV期工区は事業化されていないことから、III期、IV期工区を整備無しとして将来交通量を推計しておりました。再評価にあたり、III期、IV期共に事業化されたことを受けII期III期IV期とも整備有りとして交通量を推計したことから、III期IV期を経由する分の計画交通量が増加したものです。

同様に、III期、IV期工区の実業化により、周辺の既存道路からより多くの交通転換が生じるため、交通事故減少便益が事業着手時よりも高くな

なお、評価時期が4年しか異ならない（平成23年度と平成27年度）のに、何故これほどまでに便益の値が異なるのか。

4 交通量について

現況交通量についてはH22センサスの結果を用いているが、計画交通量は今から10年前と古いH17センサス結果により推計されており、整合が図られていない。H22センサスの結果を用いて推計する必要があるのではないか。

5 環境への対策について

一般に、道路建設による環境への影響は、工事中あるいは供用時の騒音や振動、大気質に伴う住居等への影響のほか、道路の存在による動物の移動阻害やロードキルの発生、植物の消失、眺望景観への影響等について想定され、現地調査を実施した上で事業影響の予測・評価を行う必要がある。

そのため、本道路に接続する三陸縦貫自動車道は、環境影響評価法や宮城県環境影響評価条例の事業対象規模ではないが、事業者の自主的な環境アセスメントが行われており、予測された事業影響に対して、事業者の実行可能な環境保全措置が検討されている。

本建設事業についても、環境影響評価法や宮城県環境影響評価条例の事業対象規模ではないかもしれないが、事業評価対象の3区間総延長が

10km、既供用区間を含めた事業全体の総延長が約24kmと相当程度の事業規模であり、周辺の自然環境や生活環境、景観等に及ぼす事業影響は小さくないものと思われる。

しかしながら、本事業における「環境への影響と対策」については「道路改良の盛土

っています。

4 交通量について

将来交通量はODデータを元に推計しますが、公表されているODデータはH17センサス結果が最新となっていることから、H17センサス結果を基に計算を行っております。

5 環境への対策について

本事業は環境影響評価法や宮城県環境影響評価条例の事業対象規模に該当しないことから、法律に基づく環境アセスメントは行っておりません。

法面において緑化を行う。」
と「低騒音振動重機を利用し、
周辺環境への騒音・振動に配
慮する。」とあるのみであり、
きちんと現状の調査を行った
上で事業影響の予測及び評価
を実施する必要があると考える。

仮に過去に環境影響評価が
行われていたとしても、騒音
や大気質など、予測手法に変
化した項目があるほか、動植
物の重要種の選定基準も更新
されていることから、最新の
情報で予測評価を実施する必
要があると考ええる。

6 その他

全国の高速道路や自動車専
用道路のうち暫定2車線の対
面通行の区間（中央分離帯な
し）では、車が対向車線には
み出す死傷事故が相次ぎ、そ
れによる損失や速度制限によ
る経済的な損失が膨大である
と、会計検査院による分析結
果が最近報告された。

本道路の道路規格は、設計
速度60km/h、道路幅員
8.5mで、第3種第2級の
「高速幹線道路」として位置
付けられているため、中央分
離帯がない場合、対面通行に
よる死傷事故の発生の可能性
が高い上、速度制限による経
済損失が大きくなることが想
定される。

事業費削減の必要性は理解
できるが、中央分離帯が未計
画の場合、安全性の確保とい
う観点から中央分離帯の設置
が必要であるほか、供用後の
損失も踏まえたトータルな視
点での事業計画が必要ではな
いか。

なお、交通事故減少便益の
算定について「中央分離帯の
有無を考慮しない」とされて
いるが、上記のような状況を
鑑みると、より正確な便益算
定には中央分離帯の有無を考
慮すべきであると考えられる。

6 その他

本事業は、第3種第2級の
一般道路としての整備を行っ
ており、平成26年度決算検
査報告（会計検査院 平成
27年11月）にあった高速
道路や自動車専用道路とは道
路種別が異なることから、中
央分離帯を設置しない構造と
しています。

なお、交通事故減少便益の
算定については、費用便益分
析マニュアル（国土交通省
道路局 都市・地域整備局
平成20年11月）を用いて
おり、2車線道路のため中央
分離帯の有無は考慮しており
ません。