

平成20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20年7月14日（月曜日）

午後1時30分から午後4時00分まで

場 所：宮城県庁行政庁舎4階 特別会議室

平成20年度第2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20年7月14日（月） 午後1時30分から4時00分まで

場所：宮城県庁行政庁舎4階 特別会議室

出席委員：森杉 壽芳 委員 田中 仁 委員 長田 洋子 委員
加藤 徹 委員 高橋千代恵 委員 徳永 幸之 委員
沼倉 雅枝 委員 山本 信次 委員

司 会 只今から平成20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。本日は森杉部会長はじめ9名の委員に御出席をいただいております。行政評価委員会条例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おりますことを御報告いたします。なお、遠藤委員、両角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。

会議に入ります前に資料の確認をさせていただきます。次第と出席者名簿、資料1、追加資料1、2、3をお配りしています。また、評価調書の御持参をお願いしております。お手元がない場合は事務局へお申し付けください。

それでは会議に入りますが、御発言の際には、机正面にございますマイクスイッチをオンにして、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ます。また、発言が終わりましたらスイッチをオフにしてください。

森杉部会長、議事の進行について、よろしく願いいたします。

森杉部会長 これより議事に入ります。まず議事録署名委員を指名します。今回は長田委員、加藤委員のお二人にお願いしたいと思います。

次に、会議の公開についてですが、当会議は公開とします。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、録画等につきましては、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、議事に入ります。議事（1）今後の部会開催日程について、事務局から説明願います。

行政評価室長 資料1をご覧ください。第1回部会で御説明申し上げました部会開催日程につきまして、岩手・宮城内陸地震の発生によりまして、一部変更が生じたので、今後の日程案について御説明申し上げます。

御承知のとおり、6月14日に岩手・宮城内陸地震が発生し、栗原地域を中心に甚大な被害が発生しました。県では、災害復旧に向けて、当部会の審議事業を担当しております土木部、農林水産部を中心に、連日鋭意取り組んでいる状況にあります。

本部会の関係では、地震発生翌々日の6月16日に河川分科会の開催を予定しておりましたが、急きょ中止とし、8月11日に延期としております。また、本日の第2回部会につきましても、事業課の災害復旧状況等を考慮しまして、審議事業を河川・ダム・地すべりから道路・街路へ変更しておりますので御了承願います。

第3回部会については、当初8月4日を予定しておりましたが、国の災害査定業務が同日から概ね1ヶ月程度行われますことから、その対応で事業担当課の出席ができなくなるため、当初、現地調査実施日として設定しておりました8月29日へ変更し、河川、ダム、地すべり、都市公園事業について御審議をお願いいたします。

次に現地調査ですが、8月いっぱいには災害査定等により現地において担当者の対応が難しいことが想定されるため、また、第3回部会、現地調査、第4回部会と短い期間の中で立て続けに開催となることから、9月の開催に変更したいと考えております。現地調査は、詳細審議に選定された事業を中心に調査を実施していただきますが、詳細審議の選定状況を見ながら、調査の実施の有無も含めて、コースを後日決定していただければと思います。なお、実施日につきましては、調査の実施の有無に関わらず、近日中に日程調整をさせていただき予定としております。

第4回部会以降については、当初計画どおりで開催する予定としております。

なお、始めに申しましたとおり、土木部では今回の災害に直接関係する道路課、河川課、防災砂防課はもちろんのこと、その他の課からも多くの職員が現地での復旧作業にあたっておりますことから、部会審議の際には、最小限の人数により対応となりますこと、また、追加資料等の提出が通常より時間を要することがあると思われまますので、何卒、御事情を御察しの上、御理解と御配慮賜りますようお願い申し上げます。以上でございます。

森杉部会長 只今の説明について、御質問や御意見はありませんか。
よろしいですか。

それでは、この件につきましては御了解をいただきましたので、資料のとおりに進めていきたいと思えます。

森杉部会長 それでは、議事（2）の審議に入りますが、まずは事務局から本日の審議事業について御説明をお願いいたします。

事務局 評価調書のファイルを使用しますので、ご覧いただきたいと思えます。赤いインデックスの二つ目に重点評価実施基準の算出結果の一覧表を綴ってありますので、そちらの方になります。

本日御審議いただきますのは、事業番号1番から4番までの道路事業及び、次のページになりますが、29番、30番の街路事業の合計6基礎事業になります。30番の事業のみ今回が初めての再評価でして、そのほかの事業につきましては再々評価の事業になっております。

この重点評価実施基準の見方につきましては、先日の第1回部会で説明しておりますけれども、事業に問題や課題があると思われるイエローカードに該当した事業につきましては、黄色で事業全体をマーキングしております。また、指標1から6において問題が大きいと判定されました3点に該当した項目については、赤字で記載しております。

ここで、資料の訂正をお願いいたします。事業番号2番、出島道路改良事業ですけれども、指標2の事業工程乖離度ですが、プラス0.4%ということで、計画以上に事業が進捗しておるにもかかわらず1点の配点をしておりました。点数が大き

いほど問題が大きいという配点にしておりますので、正しくは1点ではなくて0点となり、合計点が6点ということで、W、ホワイトカードとなりますので、訂正をお願いいたします。

改めまして今回の6事業の判定結果を見ますと、道路4事業及び街路2事業ともホワイトカードに該当しておりますが、各指標で赤字記載となった項目につきましては、後ほど事業担当課より、その要因等について説明をしていただくことになります。

なお、平成15年度の前回再評価時の審議の状況について簡単に申し上げますと、詳細審議となった事業につきましては、2番の出島道路、3番の坂元道路及び30番のJR仙石線多賀城地区の三つの事業になります。また、平成15年度の答申において意見を付されております事業は、2番の出島道路、4番の姥ヶ沢道路の事業になります。この詳細につきましては、評価調書ファイルの一番後ろに平成15年度の答申、評価書、概略審議や詳細審議の論点整理表を綴じてありますので、審議の際の参考にしていただければと思います。また、調書説明の際には、答申意見への対応状況につきましても事業課から説明をすることにしております。

説明は以上になります。

森杉部会長 要望があるのですが、せっかく再評価のときの状況を御説明いただいたので、もう少し具体的に説明いただくとわかりやすいのですが。15年度の答申で、それぞれの事業がどんなことが言われているかを指摘いただけますか。

事務局 それにつきましては、それぞれの事業の説明の際に、15年度の状況を踏まえて事業担当課の方から説明をするということにしております。

森杉部会長 わかりました。それでは、1事業ずつ県からの説明をいただいた後に、それぞれ1事業ずつ質疑応答という形で進めます。

本日の審議にて未回答事項がなく、委員の了解が得られた事業につきましては、詳細事業に回すことなく、本日の審議で部会意見をまとめたいと思っております。なお、この意見は、10月に開催予定の答申をまとめる部会で最終決定します。しかし、本日一応の結論を出せるものは結論を出しておきたいと、こんなふうに思っております。

それでは、事業番号1番の国道346号鹿島台バイパス整備事業についての御説明をよろしくをお願いいたします。

道路課長 土木部次長の橋本でございます。引き続き道路事業を担当しておりますので、よろしくをお願いいたします。

まず、事業番号1、事業名、一般国道346号鹿島台バイパス整備事業でございます。施行地名は大崎市鹿島台出町地内でございます。

事業目的でございますが、現道が鹿島台の人家連担地域を通過しているため、慢性的な渋滞が発生してございます。また、昭和61年8・5豪雨におきまして吉田川、鳴瀬川が大氾濫を起こしました。それをきっかけとしまして、二線堤整備を河川事業として国土交通省の方で行なっております。これに合わせまして、その区間を国道346号のバイパスということで、アロケートを結びまして、現在まで整備を進め

ているところでございます。

事業内容でございますが、8ページに地図、9ページに概要図を示してございます。平成6年度に事業着手しまして、現在、再評価時点の15年度と20年度の計画については、全長、幅員、全体事業費とも変更はございません。

2ページでございます。事業の進捗状況でございますが、再評価時と再々評価時におきまして、完成予定年度も28年度ということで変更はございません。用地補償は完了しております、約7割が整備済みでございます。ほぼ計画どおりの進捗状況でございます。今後は、平成23年度に市街地を囲む二線堤区間約3,400メートルの供用を予定しております、平成28年度には全線の完成を予定してございます。地元におきましては、非常に要望が強うございます。

5ページでございます。費用対効果につきましては、便益について、分析手法、将来交通量及び交通量の伸びの違いが総便益の差異となっております、B/Cは1.79ということで若干再評価時よりも落ちてございます。

6ページでございます。再評価部会の意見対応状況でございますが、15年度におきましては概略審議で終了しております、「継続」で、条件はございません。全体的な道路事業につきまして、「費用対効果算出の将来交通量の需要予測（伸び率）」については、一律な値とせず、地域の実態にあった値を用いるよう検討すること」ということでございました。24ページをお開きいただきます。今回、国道346号に接続する利府松山線、石巻鹿島台大衡線、竹谷幡谷線等々の県道をネットワークして分析を行い、地域特性を反映した各交通量の解析を実施してまいったところです。

以上でございます。

森杉部会長 ありがとうございます。簡潔な御説明をいただきまして。
御質疑、御審議のほどをお願いいたします。はい、どうぞ。

田中副部会長 3ページのところで、これを管理するのに堤防部と国道部分を県と国で分けて相談するとありますが、具体的にどういうふうに分かれるのかよく分かりません。天端と法面ということなんでしょうか。

あともう一つは、B/Cの関連ですが、この事業は洪水対策も兼ねており、そういうことが強調されているんですけども、B/Cの中のベネフィットにはそういう洪水被害の低減は入っているのでしょうか。

それから、そこに関連する代替案の中でA、B、C、Dがあるんですけども、二線堤ということで強調していけば、ほかの代替案は実際の実現性はないと考えられると思います。交通のルートとしては考えられても二線堤としては考えられないわけですよね。だから、そういう意味で、こういうふうに代替案が四つ並べられると、いずれも同じように土俵に上がっていくように見えるんですけども、実は二線堤であるという役割を考えると、この比較は余り意味がないんじゃないかなと思います。二線堤の役割はたぶんベネフィットにも入ってきていないし、資料では代替案の検討にあたって防災効果が直接的に入っていないし、説明に二線堤という言葉がたくさん出てくる割には、今のような道路事業としての位置づけしかできないのでしょうか。いかがでしょうか。

道路課長 平成6年度時点で、そういった水害に強いまちづくりといった形での二線堤の整備とあわせて国道346号のバイパスを計画しておりました。その時点でこの代替案を検討してきたわけでございまして、現時点で検討したというわけではございません。河川と道路の両方にとってメリットがあると思っております。

管理についてですが、既に供用している部分については、堤防部分は河川管理者、国道部分については道路管理者ということでございますけれども、詳細な供用後の管理部分については現在調整中のございまして、それについてはこれからきちんと詰めていこうと思っております。なお、河川もそうのございますが、道路も「みやぎスマイルロード・プログラム」が今ありますので、そういったことも踏まえて、いろいろな方々にも参加していただきながら管理をしてみたいと、このように思っております。

田中副部長 管理について、堤防部と国道部というのは、具体的にどうされているのか。天端の部分と法面ということですか。

道路課長 基本的に、堤防は堤防の定規断面がありますので、その部分までは堤防の管理者という形になろうかと思えます。

道路課 B/Cにつきまして、河川の二線堤の方の便益、そのようなものを加味しているのかという御質問がありましたが、あくまでも道路の機能というところだけに着目して便益を算定してございまして、当然コストの方も道路分だけということにしております。あくまでも道路の便益を道路のコストで割ってB/Cを出しているという状況にございます。

田中副部長 今回の場合は代替案の中でもCが一番いいし、道路の機能としても二線堤の機能もCが一番いいことになるけれども、もし、二線堤としてはA案の方がいいけれども、道路としてはC案の方がいいなんていうことも出てこないわけではないですね。だから、そうするとやっぱり総合的な考え方があってもいいのかなという印象は持ちます。

森杉部長 ちょっとついでに質問ですが、この場合のCというのは、建設費用がどういう部分の建設費用を道路の建設費としたんですか。全体ですか、それともある一定の高さ以上の……。

道路課 さっき申し上げたように、堤防部分だけだと道路に使用するには幅が狭いので天端の幅を広げる必要があります。そういったようなところにかかる費用と、当然道路として必要な舗装でありますとか安全施設というようなものの費用を道路側の負担すべき費用として、合併施行を立ち上げているというような内容になっています。

森杉部長 わかりました。これは恐らく一番望ましいのは、二線堤としての堤防と道路の一体化したものであって、ベネフィットもコストもそれぞれ両方とも足し算したものと思うんです。恐らく、二線堤、これは国ですよ。（「国です」の声あり）だから、県ではできないですよ、これは。それは確かにあるんですけども。ですから、

今回はこれで結構なんですけれども、今後こういうものが出てきたときには、両者を一緒にやらなければならないと思うんです。しかし、整備主体が違うから、困った問題なんですね。どうしようもないですね。

道路課長 すべて国交省に委託していますので。

森杉部会長 しようがないですかね、これは。わかりました。どうぞ。

沼倉委員 B/Cで再評価時と今回のものでちょっと数字が減ったんですが、その要因というのは何でしょうか。

道路課 一番大きな要因は、ここの費用対効果の算定表の下に書かせていただいている計画交通量という部分なんですけど、前回再評価の時には、もう少し大きい、2万台ぐらいの将来交通量をもって算定しておりました。それが今回、計画交通量が8,000台ということになりました。今回、再評価に当たって見直しをしたということなんですけど、先ほど御説明いたしましたとおり、今回、鹿島台バイパスを中心としたネットワークを組みまして、そこで交通量がどのように変化するか、バイパスができるとどういふふうに変化するかというのをネットワークでシミュレーションしました。前回までは、現道部の交通量を平均的な伸び率で推計して、その交通量を現道部分とバイパスの2本の線だけに配分するというような形でやっておったんですが、今回はもっと面的に広がりを持ったネットワークでシミュレーションしました。

というところで、バイパス側に転換してくるものが当初考えていたものよりも少なかったということがまず一つありました。それから、交通量の伸び率につきましても、前回算定時と今回の算定で使用している将来の伸びに対する考え方がちょっと違いまして、今使っているものは総体的な伸び率にしますと前回より小さい伸び率になっております。そういったようなことで計画交通量が下がりベネフィットが低下したということになります。

沼倉委員 B/Cが1を超えていますので問題ないと思いますけれども、関連するネットワークで相当違うんだなと実感しました。

森杉部会長 時間価値も恐らく小さな値になったでしょ、前とは。

道路課 はい。時間短縮も交通事故の減少便益もすべてネットワークで比較いたしましたので、結果としては小さくなっています。

森杉部会長 よろしいですか。よろしいようですね。素直な事業ですので、基本的に。もっとスピードを上げて完成していただきたいぐらいですけども、予算との関係もありますし、河川との関係もありますから、なかなかそうは簡単にいかないでしょうけれども、基本的によろしく事業遂行のほどをお願い申し上げます。条件はありませんよね。よろしいですね。

はい、ありがとうございます。それでは、第1点目はこれで「継続」ということを承認いたしまして、審議終了させていただきます。

道路課長 ありがとうございます。

森杉部会長 それでは、次は事業番号2番、一般県道出島線出島道路改良事業です。よろしくお願いたします。

道路課長 事業番号2、事業名、一般県道出島線出島道路改良事業でございます。施行地名は牡鹿郡女川町出島地内でございます。

事業目的ですが、一般県道出島線は、離島出島の出島地区と寺間地区を結ぶ唯一の生活道路でありまして、また通学路ともなっております。しかし、現道は幅員が狭く、カーブがきつく、急勾配でございまして、通行に支障をきたしている状況でございます。また、異常気象時には倒木によりたびたび通行ができなくなるという状況でありまして、避難のときでも地元には不安をもたらしている状況にあります。このため、地域住民の安全確保及び地域活性化を図るために道路改良事業を実施しているところでございます。

事業の内容につきましては、9ページに地図、10ページに概要図を示してございます。昭和63年に事業を着手してございますが、再評価時と今回の評価では、延長も幅員も全体事業費も変わりございません。ただ、現在事業中の区間におきまして、崩れやすい岩盤が想定以上に多く、法面崩壊対策が必要となったため、事業費の内訳に一部変更がございまして、2ページをごらんいただきたいと思います。事業費増減対照表、訂正がございまして、一番上の本工事費の増減の欄、H15→H20の事業費でございまして、+1.1と書いてございまして、-0.3でございまして、訂正願います。事業費の変更状況とその要因でございまして、まず道路計画高を見直しまして、切り土掘削土量を減らし、約1億円を減額してございまして、それから、舗装構成を見直しまして2,000万円の減額ということで、1億2,000万円を減額してございまして、先ほど申しましたとおり、切り土法面に想定以上の崩れやすい岩盤があらわれたため、法面の崩壊対策に調査費も含めて1億2,000万円ということで、コスト削減を図ったわけでございまして、結果的には全体事業費は変わらなかったということでございまして、11ページに、その法面の状況等を示してございまして、こういった法枠工を施工するというにしております。

2ページに戻りますと、事業期間は再々評価時の15年から変更ございません。進捗率は20年度までに84.4%になってございまして、用地はすべて終わってございまして、現在、15年までに出島の集落から現道の接続部、10ページの赤で示したところでございまして、1.4キロほど部分供用してございまして、現在計画どおりに進められておまして、24年度の供用開始を予定してございまして、

4ページでございまして、地元からも、唯一の交通手段であり、原子力防災上の避難路としても強く要望されているところでございまして、

費用対効果につきましては、5ページをご覧ください。今回の見直しでは、部分供用の効果を反映させたことにより便益が増加してございまして、0.86ということでございまして、これにつきましては、後ほど追加資料で、そのほかに見込まれるような効果はないかということで検討してまいりましたので、御説明をさせていただきたいと思っております。

6ページでございまして、再評価部会意見への対応状況でございまして、先ほど来

からありましたが、詳細審議となったわけですが、意見につきましては、「今後の事業実施に際しては、一層の経費削減に努めるとともに、自然との調和について十分配慮するよう検討すること」というようなことが言われました。あとは、事業全体のことでございますが、先ほど申しましたとおり、1億2,000万円ほどの事業費削減に努めました。また、道路の法面の保護については、現地で発生する木くず、これを吹きつけ工法に使用するなど、自然との調和も考えまして、またコスト削減を考えまして行なっておりますが、基本的に吹きつける面積などが大きくなったことから、結果的には事業費の削減には至らなかったということでございます。

追加資料1をごらんいただきたいと思っております。出島道路改良工事に係る追加説明資料でございます。1ページの「拡張便益の検討について」というところでございます。現在、道路事業の費用便益分析については、走行時間短縮便益、走行費用削減便益、交通事故減少便益といったものを出しまして、B/C、今回の出島道路については0.86ということでございますが、地域の特性や住民が感じる不安・不便の解消、災害時の代替路としての機能、こういったものを考慮したらどうかということで、離島出島の特性を踏まえた便益算定を試みてございます。

今回検討した拡張便益としては、まず、通行止め解消便益がございます。異常気象による道路災害時の通行止めが解消されることによる移動時間短縮の便益を算定してございます。13ページの写真にもありますが、異常気象時に、倒木によって通行止めが起きる、それが解消されることによる移動時間短縮の効果でございます。1億3,900万円になります。

次に、歩行者・自転車の移動時間短縮便益でございます。これは、島内の小中学生が現道が急なため自転車利用できない現状の移動時間と、新しい道路の供用後に自転車通学可能となる移動時間短縮便益を算定してみました。1億4,400万円でございます。

次に、車両すれ違い困難区間の解消便益でございます。現道の幅員が3.5メートル程度しかなくて車両のすれ違いが困難であります。二車線になれば、その解消が図られます。その便益が2億2,200万円でございます。

最後に、死亡リスク軽減便益でございます。救急処置が必要な疾病に対して搬送時間の短縮に伴う死亡率の軽減の便益を算定してございます。島にはお医者さんがいますので、そこへ運ぶということで、16億1,300万円でございます。

合わせますと21億1,800万円の拡張便益。現在価値にしますと11億強でございますが、合わせますと、B/Cが、B'を加えますと1.09というふうになります。詳細につきましては2ページ以降でございますが、詳しく担当から説明させます。

道 路 課 2ページ目になります。今回、国土交通省の道路局で出しているマニュアルで言います3便益のほかに、ここは離島の中の唯一の生活道路だということで、ほかにもいろいろと便益が検討できるのではないかとということで載せたものでございます。

2ページ目に書きましたものは、この写真にありますとおり、現道が山道でございますので、年何回かの時化によりまして、風倒木が相当ある。過去の実績を確認してみますと、年平均にいたしまして4日間程度、このような状況で通行止めになっているということがございます。そういう状況のときは船で海を回れないだろうかということも考えたんですが、実際には時化で船もなかなか利用できないという状況があり、いろいろ意見聴取したところ、実際に倒れた木の間をぬって歩いて移

動されているという状況だということがございました。今度道路ができて、こういう状況が解消されると、年平均4日間、通行止めになっているものが解消されて車で移動できるようになるということで、それについては、こういう離島で唯一これしかないというような道路が整備されることによる効果というものを検討できるのではないかとということで算定いたしました。結果としては便益額が1.39億円と算定されました。算定のベースとしては、費用便益分析マニュアルの連続立体交差事業編などの数値を使わせていただきました。そういうことが一つ考えられるだろうということです。

それから、3ページ目でございます。島の真ん中に小学校と中学校があって、島の両側に、寺間と出島の二つの地区があります。現道が非常に急勾配な道路、山道なものですから、両地区から通うのに自転車でなかなか通学できません。皆さん歩いたり、中には軽トラックとか車で送られている子供もいるようですが、そうやって通っている。それが、こういうふうに改良されて今度は自転車が使えようような緩やかな勾配になりますので、そのときにどうなるんだろうということでやってみました。子供のことで時間価値というのは大人とはちょっと違うでしょうということから、大人の時間価値の2分の1を使っておりますが、それで通学においてどういう効果があるかということ算定してみました。それが3ページ目でございます。

それから、4ページ目でございます。現在、全線1車線の道路になっており、幅員が狭くてすれ違いが困難な状況ですので、それが解消されることによる便益を反映できないかということで算定してございます。これも、「道路投資の評価に関する指針」の第2編というのがございまして、こちらを参考に算出してございまして、ここに書いておりますような便益が計算できるだろうというふうに考えました。

最後は5ページ目です。5ページ目にありますのが死亡リスク軽減便益ということで、先ほど申し上げたように島には二つの地区がございまして、そのうち出島地区という地区だけ診療所がございまして、寺間地区の方々については出島地区の診療所に行って診療を受けるということになってございます。それが、今の道路が改良されることによって移動時間が非常に早くなる。このことが結果として救急処置を受ける時間が短縮されて死亡率の低減に結びつくのではないかとということで、これは文献を参考にいたしまして算定をしてみました。

これらをすべて合計して、1ページ目の方に行きますと、基本の3便益のほかに四つの便益、ダブルカウントにならないように、ダブリそうなものについては考慮して算定してございますが、その結果、こういうふうな形で便益が算定できれば1.09となります。3便益だけですと0.86だったものが、このぐらいまで見込まれるという試算の結果でございます。

以上でございます。

森杉部会長 ありがとうございます。これは前回も御記憶にあらうかと思えます。B/Cの値が1以下で継続にした事業は多分これだけだと思いますけれども、そういうことで、もちろん我々も前回で「継続」ということを認めておりまして、今回も基本的にはその状況が変わらない限り「継続」という方向だろうと思えますが、先ほどの御説明がありましたように、試行ですけれども、こういう離島での交通量の少ない地域での道路整備の必要性を説明するための資料として作ってみましたと、こうい

うお話でございます。御審議のほど、お願いいたします。どうぞ。

山本委員 基本的には、多分これでいいだろうと思います。非常に細かいことなのですが、自転車の移動時間ということで、小学生の自転車利用の通学というのは認められているんですか。中学生は自転車通学とか聞くんですけども。

道路課 女川第四小学校について確認はしてないんですが、小学校低学年はだめだろうと考え、小学校高学年と中学生ということで算定してみました。

山本委員 一般的によくあるのは、小学校までは自転車はだめというところが多いんじゃないかと思うので、その辺、生活実感とずれないようにしておいた方がいいのではないかと思います。ほか、基本的な事項についてはこれでいいです。

長田委員 私も、恐らくこれでいいとは思いますが、2,000万円減らしたのが、崩壊対策で今度は1億2,000万円かかり、それでプラマイ・ゼロというのは結構都合がいい計算だなと。違いますよね、性格が。ですから、もっときちんと計算してやれば、もうちょっと安くすんだのではないだろうかみたいな印象を持ってしまうんですが。これはそのまま、予算あるから、じゃあこっちを回せといったような印象なんですけれども。

加藤委員 それと同じようことなんですけど、再評価調書の事業費のところ、15年度に用地費が1億7,000万円で、20年度では6,000万円ですね。それが、後ろの2ページの用地費及び補償費のところに行きますと、増減なしという形になっています。これは用地及び補償費、これも、今、長田委員が言われたように、都合いいように数字が合ってきたという解釈でいいんですかね。

補償工事のところが高くなって、それで相殺した、それでプラマイ・ゼロということですか。

道路課長 まず、用地費ですね、用地費分については下がったんですけども、補償費まで入れると、漁港施設の牡蠣むき場に対する補償がかかって、その結果トントンになったというものです。

森杉部会長 この事業は、1億円の節約というのはB/Cに大きな影響を与えますのでね。ですから、コストの節約も今後ともぎりぎり、もっともっと詰めていただくことと、それからこの事業については少し精算に向けての計算を厳密にお願いいたします。特に公共事業の効率性の観点から注目する事業ですので、その辺のコストの精算をお願いいたしますね。

道路課長 はい。きちんと、コストについてはこれ以上ふえないように、きちんとやっていきたいと思います。

森杉部会長 もっと減らせるように、今からでも。最低1割ぐらいはカットできるように。そうすると5億円節約できますからね。

ほかにどうぞ。

徳永委員 最後の死亡リスクの件なんです、これは57分が2.2分になることによって100%が15%に減りますよと。この2.2分というのは、今回できた道路の走行時間だけですよね。ですから、普通に考えると、そこに対するアクセス時間みたいなもの、そういうものが当然かかわってくるということになると思うので、この数字が即、それで救命ですよというのはちょっと違和感があるんですが、その辺はほかの事例などはどうなっているのでしょうか。

道路課 今回、試算ということでさせていただいております、死亡リスクの軽減便益というのも、これからいろいろ検討されていって具体的な事例、算定基準なんかも出てくるのかなというところでございます。こういう考え方があるという御意見を頂戴しながら算定してみたというところでございます。一つの試算として、現況の部分についてもアクセス時間を加味しないで実際の県道上の動きだけ、改良後についても改良後の県道の分の時間だけみております。厳密に言いますと、アクセス時間は違ってこようとは思いますが、一つの試算として見ていただければと思います。

森杉部会長 これは、先生のおっしゃるとおり、参考にした事例でも、その時間というのは加えていなかったように思うんです。だから、これは加えないといけませんよね、多分。1分ずつぐらいでも、あるいは30秒ずつぐらいでも、加えないといけませんよね。

徳永委員 勾配がすごく急なので、そこでぜんぜん違って来るんですよ。

森杉部会長 便益の額としては、この数字の半分とか、そんな感じになるということですかね。確かにそれを意識しますよね。差分ですからね、わからないんですけども。プラス1分でも、2分でもいいんですけども、それを入れたらどうなのかというぐらいの試行実験みたいなことをついでにいろいろやっていただくとありがたいですね。これとは無関係に事後的な報告があってもいいと思います。

道路課長 では、検討してみます。

森杉部会長 よろしく。ほかにどうぞ。いいですか。これ、非常に我々は問題視している案件ですが、とにかくこれで完成する以外ないと、こういうことですね、皆様方の御判断は。よろしゅうございますね。

それでは、これも「継続」とします。完成のほど、お願いいたします。

道路課長 ありがとうございます。

森杉部会長 次は、事業番号3番です。主要地方道角田山元線坂元道路改良事業です。お願いいたします。

道路課長

事業番号3、主要地方道角田山元線坂元道路改良事業でございます。

亘理郡山元町坂元地内でございます。これは平成15年度に詳細審議になりました。これは河川事業との合併施行ということで詳細審議となっております。

当区間は幅員4メートルないし5メートルと狭小で、大型車のすれ違いが容易でない。あるいは商店街を通過している、小学校もある、歩道設置がなされていない等々で、安全かつ円滑な交通に大きな障害になっている。なお、地区内には工場もございます。これらの障害の解消と坂元川河川改修事業との合併施行によって道路改良を実施し、県南部と県東部の交流の拡大を図るものでございます。

着手年度は平成6年度でございます。再評価時15年と再々評価時今年度におきまして若干全体事業費が1億4,000万円ほど増えてございます。

9ページに位置図、それから10ページ及び11ページに事業の概要図を掲載してございます。

11ページの事業計画図をご覧くださいますが、坂元川が国道6号から坂元川の左岸側を行きまして、坂元橋、それから大川橋がございまして、そして、大川橋から上流、堂殿橋、そちらの~~方~~までの区間は赤い点線のように河川もショートカットするという計画でありましたので、道路の方もそういった方向で道路のルートをおたわけてございまして、実は河川の方で、坂元橋から上流部について、平成23年度以降に事業期間が大幅に変更されるということになっております。河川整備との調整の中で河川の方についてこれないという状況にありまして、道路はもう既に用地買収もほぼ終わってございまして、大川橋から上流につきましては、河川と歩調を合わせるのではなくて、河川を回避したルート、オレンジ色のルートの方に變更いたしました。起点から終点、1,500メートルの区間を平成24年度までに道路として完了を図っていくということにしたいと考えております。

11ページの表の用地買収、再々評価時の年度、道路の方でございまして、平成23～24と書いてあるのが21～23年度に修正をしていただきたいと思っております。実は、河川との調整で、坂元橋と大川橋の区間を今、工事を進めておるところでございまして、21年度まで道路としては完成しますが、国道6号と坂元橋の方をまずは先行しまして、また大川橋から堂殿橋の方に向けて用地を取得しまして、合わせまして24年度までに道路事業として完成を図っていききたい、このように事業計画を変更しております。

元に戻りまして2ページでございまして、事業費につきましては、盛り土区間が軟弱なことが判明しまして、基礎地盤処理等に2,000万円ほど増額してございます。また、建物の詳細調査によりまして郊外に移転補償する人が生じまして、約1億1,000万円増額しております。また、設計の變更ということで2,000万円ほど増額しております。両側歩道から片側だけに歩道を変更したことによって2,000万円ほど縮減しておりますが、全体的には1億4,000万円ほど増額となっております。

事業の進捗状況等でございますが、事業期間については22年度まで完成を予定してございましたが、先ほど御説明しました河川事業との調整により、24年度に完了したいと考えております。進捗率、ここにも書いてございますが、事業費で74.5%、用地費では91.8%となっております。

6ページでございまして、費用対効果については、計画時の将来交通量が前回より増加したため若干便益が増えてございますが、建設費が少し増えましたので、費用対効果は若干減っております。1.44となっております。

再評価部会の意見につきましては詳細審議になっておりまして、河川との合併ということになったわけですが、意見として、自然環境に十分配慮した事業を実施することということで、河川と合わせまして、河川と並行する区間につきましては多自然型川づくりに努め、道路の盛り土法面については緑化を行なっております。

以上でございます。

森杉部会長 ありがとうございます。御審議のほど、お願いいたします。

坂元川の方は、今回の再評価の事業に入っていますか。何番にありますか。一応切り離れたということだから、もう関係ないのかもしれませんが、それはちょっと見ておかないといけないのかもしれませんが。

事務局 22番です。

沼倉委員 最初是一緒にやろうとしていて、河川が別になったことで、どういうメリットがあるのでしょうか。

道路課長 左岸は兼用堤ではないです。11ページを見てもらいますと、結局、坂元道路改良はバイパスになるわけです。国道6号から結びまして、市街地を通らないで行けるようにするというものです。坂元川沿いに左岸側を通る計画であるため、用地のメリットが出てきますので、合併してやっていくことにしたものです。ただ、河川の方の予算的な伸びがちょっと止まっておりまして、道路もなかなか厳しいのでございますが、切り離す形でどうかということで事業調整させていただきまして、こういう形に整備させていただきたいというところでございます。

沼倉委員 河川工事の進行状況というのは。

道路課長 進捗も遅れていまして、坂元橋まではなんとかお付き合いできるということなんです。

森杉部会長 よくわかっていないんですけども、前回の5年前の状況では、11ページの図で言うと、もう5年前の状況で赤からオレンジ色に計画が変わっていたんですか。それとも、5年前は赤色で今回がオレンジに変わったということですか。

道路課長 今回、1工区というところはそのままで、道路計画も変わりません。しかし、2工区、大川橋から上流側については、今回、オレンジの点線の方に道路は変えました。そして、坂元橋までしか河川の方ではお付き合いできないということなので、残念なんですけれども、そこは分かれまして、道路単独でやっていくことといたしました。

森杉部会長 よくわからない。結局、道路の赤の路線はもうやめたんでしょ。

道路課 赤色の点々がもともとの計画でございまして、今これだと河川を横切るようにな

っていますが、河川は河川事業で付け替え、道路も一緒に河川に沿ったような形でいくということにしておりまして、下の表に書いてありますとおり、前回再評価のときには河川の方の工事も平成22年度までを目指しておりました。このバーチャートの一番上のところに河川整備（工事）と書いたところがございますが、再評価のときは河川の方でも22年度まで全部仕上げるという考え方を持っておったんですが、その後、国道6号から坂元橋までは何とか24年度でやるんだけれども、そこから上はなかなかできない。40年度ぐらいまでかかってしまうというようなお話しになりましたので、これから手がける2工区というところについては、河川と完全に切り離れた形で道路先行的に、河川に触らない形で整備をしたいということで、ルートの方を変更した。オレンジ色の点々の方に変更したということです。

森杉部会長 オレンジの点々ですか。

道路課 はい。

道路課長 詳しくは16ページを。一番下に、大川橋から堂殿橋とありますね。もともとの河川計画が青線なんです。これに沿った形で道路も整備していこうということだったんですが、それを道路計画の方では今回赤線のようにして、川をいじらないで終わっちゃおうという計画です。

森杉部会長 余りよくはないね、これは。
例えば真ん中の用地、どうなるわけですか。

長田委員 用地の買収先も違ってくるんですか。

道路課長 そうですね。田んぼなんですけれども。

長田委員 前の赤線のところの用地は、まだ買収していなかったんですか。

道路課長 こっちの方ですか。こっちの方はまだ買収しておりません。21年から買収する予定です。

森杉部会長 やっぱり様子見ているんですね、ちゃんとしっかり。しかし、これ気になるね。

徳永委員 ですから、ちょっとそこら辺が非常にまだこの資料で見えにくいんですよ。そういう意味で、用地買収が大分変わっているはずなのに、用地買収に関して費用変動はないというふうな説明になっているわけですね。

道路課長 いや、1億1,000万円です。

徳永委員 それは補償費の方で上ったという説明だったんですよね。そういうところがわかりにくいとかですね。例えば、前は多分、道路線形に沿って河川もこういう線形に決めたんでしょうけれども、道路がこういう線形であれば、河川側で急曲線にす

る必要はなくなってくるので、河川側で今度用地が変わってくる可能性も出てくるんじゃないかと思うんですが、その辺との関連も非常にわかりにくいので。

森杉部会長 これ、河川も一緒にやった方が良いかもしれないですね、これ、もう1回やりましょう。

道路課長 はい、わかりました。

森杉部会長 河川と一緒に。橋本さんは両方とも詳しいから、ちょうどいいですね。どうぞ。

沼倉委員 22番の河川の調書を見ていると、そういう影響があるということが余り見て取れない感じがするんですけども。もっとうまくやればいいなという感想です。

森杉部会長 すみません、ついでですが、道路と河川との間の用地ですけれども、田んぼでしょうけれども、こういうところは今後も田んぼとして引き続き使われるような状況なんですか。それとも、こういうところはもう狭くなって、大体転作の対象になるような感じになって。機械化はすごく困難になりますよね。機械入れるのが。そういうのも気になりますよね。せっかくいいところなので、田んぼとしても。この辺は。

徳永委員 多分、道路側が先行してやるということに関しては問題ないと思うんですけども。この計画変更に伴って河川側ももうちょっと工夫してほしいなという感じはするんですけども。

森杉部会長 これ、もうちょっと格好いいなという知恵は出ませんか。河川も一緒にやりましょう、いずれにせよ。

じゃあ、どんどん今要望を出してみてください。無理だったら、無理と言ってくれればいいから。とにかく、ますますいいものにしていただくために、ここではちゃんと批判だけ徹底的にしておきましょう。批判とか質問とかを。

いいですか、当面。もう計画は変えられないかもしれませんが、河川の状況はやはり見ておく必要はあると思いますから。

沼倉委員 再考する必要はないのか、それでもって事業費がとれるという記述がありますので、事業費を増やしても先行しなければいけない理由というのは、たぶん道路を早く完成させてということだと思うので、その辺の説明はちゃんとしておいてほしいと思います。

森杉部会長 そうですね。これ、もう一つ知っておきたいのは、11ページの赤い線の実線のところですが、現在はもう道路は整備されていると考えていいんですか。

道路課長 赤い実線の方で整備をしまして、19年から21年度は坂元橋と大川橋の間の整備を進めているところです。

森杉部会長 なるほど。これはもうほとんど完成しているわけですね。

道路課長 まだ中途です。

長田委員 21年度完成。

森杉部会長 はい。

道路課長 例えば14ページにあります。このような施行状況となっています。こういった形は見えてきているところではございます。用地は買っていますので、町当局からは道路を早く通してくれというような要望が強くて、先行しようという判断をしたところなんです。

加藤委員 11ページのところでは、河川整備も平成22年度完成予定年度と書いてあるわけですね、前の評価時。ところが、河川整備の22番の2ページ目のところの、再評価時平成15年度の完成予定年度、ここが40年度になっているんです。

道路課長 いや、この図面にもあるように、河川としては今回再々評価時では坂元橋までを24年度までに整備し、それから全体は40年度までに整備を行うということです。

加藤委員 ああ、そういう解釈ですね。

道路課長 ただ、24年度に坂元橋まで終わって、その後32年からしか事業を再開しないこととなっています。

森杉部会長 もうやらないということですね。

道路課長 もうやらないというのは……

森杉部会長 そういうこともあるわけですね。

道路課長 多分、坂元橋から下流側の受けをつくっておこうという判断だと思います。

田中副部会長 河川の調書を見ると、8ページのところにあるんですね、戸花川工区。

道路課長 私が河川課長るとき、坂元川、特に戸花川の橋があり、そこが狭くてあふれまして、水防活動を何回もやったんです。それで、そこを早く抜けという戦略に変えましたので、こういう形になっているかと思います。

森杉部会長 上流ですか、今のは。

道路課長 いや、支川です。そこに人家がありまして、橋をかけ替えなければならないものですから。

森杉部会長 事情は大分わかってきましたけれども、やっぱりもう1回、その辺の事情をわかりやすく、次回よろしくをお願いします。

道路課長 じゃあ、河川課と一緒に。

森杉部会長 御一緒に。それでいいですね。はい、どうぞ。

沼倉委員 やっぱり道路を途中まで工事していて、供用しないで、例えば40年度まで置いておく、これもまた非常に経済合理性が欠けるといっても確かなので、どうしても遅れてしまうということであれば、付け替えた方が全体でメリットがあるんだということも説明をお願いしたいと思います。

道路課長 わかりました。

森杉部会長 そんなに変わっていないんだけど、どうも河川との関係が気になりますね。それじゃあ、これは再審査という格好でお願いします。河川と一緒にやるということで。そちらの河川の分科会の方でも、これは本審査に持っていくから、もう分科会の方で審査なしのままこちらの再審査に持ってくると。それで効率を上げてください。

では、これは、これでよろしいですか。特に御質問とか要望等がございましたら今のうちに全部徹底的におっしゃってください。いずれにせよ再審査を行ないますので。よろしいですか。

それじゃあ、この件は「再審査」ということで終わらせていただきます。御質問とか御意見については、後から事務局の方とも相談した格好で取りまとめていただき、担当の方での整理をお願いいたします。

道路課長 はい、わかりました。

森杉部会長 それでは、4番目の事業にまいります。主要地方道鹿島台高清水線姥ヶ沢道路改良事業、お願いいたします。

道路課長 事業番号4、事業名、主要地方道鹿島台高清水線姥ヶ沢道路改良事業でございます。施行地名、遠田郡美里町姥ヶ沢地内でございます。

本路線は、国道346号から国道4号に至る重要な幹線道路でございます。当該箇所は、延長940メートル、今回変更で660メートルとしてございますが、曲線半径が50メートルの連続カーブ、それから県立高等養護学校並びに盲学校がありまして、通学路指定となっているにもかかわらず歩道の未整備区間が点在している、幅員も狭いというような状況でございます。また、付近でいろいろ公共施設の整備、大型店舗の進出、住宅団地の整備というのがございまして、交通量が増加し、ますます状況が悪化しているような状況でございまして、早急な整備が望まれているということでございます。

実は前回の評価のときに国土調査の早期実施について小牛田町と調整を行い事業

推進に努めることということと言われていまして、事業を少しストップしており、3年ほど空白時期がございました。9ページに位置図を示してございます。それから、11ページは再評価時の絵でございますが、940メートルの姥ヶ沢道路改良工事ということで、1工区、2工区、3工区ございますが、実は1工区におきまして、出来川という川がございまして、道路とぶつかる箇所がございまして、実は河川の整備の方が遅れておりまして、今回、このぶつかるところをいじらないことといたしました。実は1工区は歩道がないところがありますのでその箇所に歩道をつけ、既設の歩道にくっつけていくこととしております。2工区、3工区も、もともとは両側歩道にしようと思ったんですが、片側だけに変更しております。そういうことで、道路の構造も見直した上で、また河川との事業調整が難しくなったので、一部区間を取りやめることによって事業規模を縮小しております。1ページに戻りますが、施行延長が660メートルということで、940から減ってございます。全体事業費も9億7,000万円から8億8,000万円ということでございます。

2ページでございます。その結果、減額した要因でございまして、河川の付替と歩道整備を見直したということから、整備延長が縮小し、また総幅員が縮小されたということで、改良工事が1億4,000万円、用地費が9,000万円減額になってございます。先ほど話したように軟弱地盤対策で1億4,000万円ほど増えまして、結果的には9,000万円ほどの縮減にとどまったということでございます。

事業期間は、20年度完成予定をしておったんですが、先ほど申しましたとおり、なかなか国土調査が進まないということもあって用地が確定できなかったということもあり、河川事業等との調整にも時間を要しておりましたので、24年度までに今回変更させていただいております。3ページの下の方でございまして、国土調査は19年度から実施されることになっておりまして、19年度には、境界立ち会いを終了しまして、20年度で工期が完了する予定となっております。今年度測量調査を進めまして、21年度には用地買収を完了し、24年度までには道路を完成させていきたい、このように考えてございます。

そういうことでございまして、6ページでございまして、費用対効果は1.3と大幅に減ってございます。これは、河川付替区間の道路線形改良を見送ったため、走行時間の短縮効果が小さくなったことが原因の一つです。それから、前回評価時と比べ現況交通量の減少に伴い、将来交通量が減少したことも原因の一つです。それから、事業完了が4年遅れたため、便益の発現時期も遅れ、現在価値が低下しました。そのようなことで1.3と減ってございます。

なお、今回、歩道の連続性が確保され、通行の支障となっているような縦断線形も改善されますので、15ページの写真にもございますように、大型商業施設、小牛田駅などの中心市街地の施設の歩行者の安全性が向上する、通学路の児童の安全性も向上する、交通障害が解消されて快適な通行環境に改善されるといったようなことを考えてございます。

それから、再評価部会の意見への対応状況ですが、概要審議で終了してございまして、意見が「国土調査の早期実施について小牛田町と調整を図り、事業推進に努めること」ということでございまして、先ほど申しましたとおり、昨年度から2カ年で美里町において国土調査を実施中でありまして、今年度末には調査が完了します。地図混乱地域は解消され、用地買収が可能となるということで、これからが勝負ということに頑張っていきたいと思っております。

以上でございます。

森杉部会長 ありがとうございました。御質問どうぞ。

沼倉委員 事業費なんですけど、先ほどの御説明で減りましたという話なんですけど、6ページのB/CのところのCの項目を見ると増えているように感じるのですが、建設費の金額が7.3億円から8.8億円に、現在価値で8.8億から10.6億と、なんか御説明とは逆のように思います。6ページのB/Cのところの記載と今の事業費が減りましたというのは逆方向のように思いますが、いかがでしょうか。

森杉部会長 僕がお答えしましょう。これは、現在価値を計算する時点が、平成15年では平成15年の現在価値換算しているわけです。ですから、15年より前に建設したようなお金は、15年までに割り増した格好で計算しているんです。ところが、平成20年ですと、今度は平成10年頃に使ったお金は割り増しているから大分高くなるわけです。だから、トータルの単純な合計では安くなっているんですけども、昔投資したやつは割り増して現在価値換算していますから、トータルで高くなっている、こういうことだと思うんです。

沼倉委員 総費用の項目も現在価値というのは反映されるのですか。9.6から10.4になったり、建設費そのものが7.3から8.8になっている……。

森杉部会長 建設費が……。これは恐らく平成10何年ぐらいからずっとやっていたんですね、年間1億とかずつ。それをやって、現在価値したものがこの値なんです。

沼倉委員 総費用の下ですよ、現在価値に割り引かれているのは。費用項目が、建設費、維持管理費、総費用、現在価値とありますので……。

森杉部会長 合計したやつですよ。それぞれ現在価値化しておいて、それを合計したものを。総費用は合計していますね、現在値を。現在価値がまたちょっと違ってきますね、値が。違いが、よく意味がわからないんですけども。

わからないですね。何だかおかしいですね。事務局の方で検討してください。後からでもいいですから。

ほかにどうぞ。はい、どうぞ。

加藤委員 あわせて数字関係なんですけど、2ページの事業費のところ、用地費が5億7,000万円から今回5億1,000万円、そうすると差額が6,000万円ぐらいに見えるんですけど、その下の事業費の変更状況は0.9億円、9,000万円となっているんですけど、その辺の関係と、3ページの進捗率のところ、うち用地費は1.8億円、進捗率58.5%だと用地費の全体のさっきの5.何億にならないような感じがするんですけど、この辺、数字がちょっと見えにくいので説明をお願いします。

道路課長 多分、補償費なんですね。

加藤委員　ただ、ここに出てきたのが全部、用語は用地費と。

森杉部会長　どうもよくわかりませんね。ちょっとこれも少し整理をお願いします。
お聞きしたいんですけれども、今回線形を悪くした格好で現道を利用する計画に変えたんですよね。なぜそういうふう考えたんですか。それをちょっと知りたいんですけれども。

道路課長　今回は、10ページの図をご覧いただくと、破線のところ、これは現道を利用する、現道を使うというふうに変えたわけです。

森杉部会長　はい、了解しました。そこはわかりました。

道路課長　それと、車道は2車線を確保しつつ、歩道は現道も片側しかないし、1期区間で片側だけにしようという考え方で整備をした。そして、事業の進捗を図っていきたいと。

森杉部会長　なぜそういうふうに変えたんですか。11ページは前の計画ですよ。今回10ページのように変えたということなのですか。

道路課長　はい。それで3ページに1工区、すなわち河川と接するところですが、出来川河川改修を明治水門からずっと下流から順次進めてきているわけですが、河川整備計画の見直しにより、この区間については平成40年以降の整備になるということで、出来川の河川付替に係る区間については現時点では着手できない状況でありますので、そのまま現道を利用することとしています。

森杉部会長　わかりました。そうすると、先ほどの坂元川と全く同じような事情だということですか、これは。

道路課長　結果的にそうですね。ただ、これは協定してずっとアロケートをしてきてやっているわけではなくて、ここの計画調整だけの話で仕事をしてきましたので。坂元は全部の区間が続いていましたのでアロケートの対象にしたんです。ですから、この場合は単独で、道路側も河川も単独の事業です。部分的に計画調整でなめらかにした話なんです。ですから、今回、河川整備が40年以降であれば現道を使うしかないと判断いたしました。

山本委員　関連で、地元の要請で、県立養護学校とか盲学校とか、交通弱者になりやすい人たちがよく使う道路ということもあるので、早目に歩道をつける必要があるということもあると思うんです。そちらの強調をされれば、そうかなと納得できるのですが、縦割りを解消する意味では一緒にやった方がいいのは確かなんだけど、こういう状況だと、やっぱり先延ばしにすることは好ましくないだろうというご判断であれば、それはそれで結構なんだと思うんですが。

道路課長　当然、災害弱者の方の配慮は十分して、とにかく歩道を整備することとしてお

ります。今回の道路の地域計画においてもそういった理念がありますので、我々としても道路整備に対し県民のニーズが一番高い歩道設置を行うこととしております。従いまして、通学路を確保する、10年間で55%を62%まで高めるというのを基本スタンスにしましたので、今回そういう形で歩道を早期に整備し、工事完成を図ることを念頭に計画を見直しています。

森杉部会長　私の質問に対しては、私としては納得したんですけども、河川とやりくりが大変だから、もうやめたということ。今回の場合は、仕方がないだろうという感じもしますが、線形が悪くなるんですね。しかし、もともと確保されているから最少限度の施設の整備はできていると考えることはできるんじゃないかと、こういうふうに僕も思ったんですけども。皆様方の御意見をいただきたいと思いますが、どうぞ。

沼倉委員　他部署との調整とかそれぞれ目的が違うので、もちろんこの場合には便益項目に表現されていないけれども、視認性が向上するとかいろいろあるので、B/Cも確保されるのでいいと思うんですけども、逆に、道路工事のやり方を見てみると、つくりやすいところから工事しているような感がどうしても否めないんです。それだったら、河川との調整が必要な部分から最初につくって、つくりやすいところは後でもいいぐらいにしないと、後でB/Cが減ってしまうという傾向が出てしまうように思うんです。なので、工事の仕方として、できれば調整が難航しそうな部分から着手始めるとか、そのような工夫が必要だと思います。

道路課長　この場合は、なかなかそれは難しいと思います。道路の要件としてはいいんですが、川は、例えば下流から広げてこななければならないので、施工区間を飛ばしたりというのは難しいと思います。

沼倉委員　それでしたら、最初からそのような要件を見込んだB/Cをつくる方が、道路の方とすると、ちょっと安易じゃないかなという批判はあると思うんです。

森杉部会長　今回の場合は、幸運にも道路がある程度ありましたからね、現道が。これでカバーできましたけれども、そうでなかったら、かなり大きな問題になるでしょうね、これは。

道路課長　坂元川の場合は完全なバイパスですのでこのような対応は難しいかもしれませんが。この場合は、線形が若干悪いですけども、歩道があるということですので、このような計画にしました。

沼倉委員　現道を使って、それでも今回は例えばB/Cが1以上だから、それほど問題はないと思うんですけども、仮にこの場合に、実は1を下回りましたというようなことが出ないとも限らないわけです。そういうことを考えると、やはり逆に他部署との調整が必要で、これに双方協力していこうということで協議した計画というのは、相当慎重にやってほしいわけです。それをもとに安易にB/Cを高めるようなことはしてほしくないなというふうに思います。

森杉部会長　ほかにどうぞ。

それじゃあ、これは先ほどの数字の問題と、それから他部局との調整のうまくいかない場合を一定程度想定して、その場合にどうするかということの案をあらかじめつくっておくようなことを検討いただくということだろうと私は考えましたけれども、そういうような方向を検討いただきたいという、ある種の一般的な条件みたいなことをつけて、それで本日のところ「継続」という形の結論を出しておきたいんですが、そういうことでよろしいでしょうか。

道路課長　ちょっと私、言葉足らずだったんですが、河川としても蛇行しているわけです。道路ももちろん線形的に悪いので、部分的に、川を滑らかにして道路も滑らかになるというのでやったものです。しかし、河川は40年以降でしか着手できないという事業費の制約があったものですから、今回はこういった形で整備させていただくことにしました。当初はそういう形で考えておったということを御理解いただきたいと思えます。

森杉部会長　そうすると、例えば40年後にもう1回、一緒に事業をやるということが浮かび上がってくる可能性はあるんですか。

先ほど申し上げましたように、これはもうこのまま継続審議じゃなくて、本日結論を出したいと思っておりますが、いかがですか。先ほどの数字の報告はいただくと。それから、他部局との調整問題の可能性の対応ということは今後考えていただくということで、このまま決着つけておきたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

道路課長　どうもありがとうございました。

森杉部会長　それでは、道路4件ちょうど終わりましたので、ここで休憩いたします。

(休憩)

森杉部会長　それでは、事業番号29番、J R 仙石線多賀城地区連続立体交差事業についてお願いします。

都市計画課長　都市計画課でございます。よろしく申し上げます。

事業番号29番、J R 仙石線多賀城地区連続立体交差事業でございます。

施行地につきましては、多賀城市東田中2丁目、それから多賀城市伝上山1丁目地内でございます。後ほど図面で御説明いたします。

これは再々評価でございますので、平成15年度のときの再評価の結果につきましては、後ほど御説明いたします。

御承知かと思いますが、この連続立体交差事業につきましては、仙石線の多賀城駅周辺におきまして約1.7キロでございますが、4カ所の踏切を除却することによりまして、道路交通の円滑化、それから土地区画整理事業と一体的に整備しておりますので、その関係で将来の多賀城市の中心市街地の形成及び秩序ある都市の発

展と均衡のとれた都市構造の形成を図ることを目的としております。

事業内容でございますが、事業着手時平成11年度と内容が変わっておりません。次のページをお開きいただきたいと思います。事業費ですが、事業費は一部減額しております。これは、当初用地買収を予定していたところを借地等で賄うことによりまして、最終的には減額ということで処理をさせていただきました。1.5億円の減額となります。

3 ページ目の事業期間でございますが、残念ながら用地交渉に1年ほど余分な時間を費やしまして、その関係で全体の事業が1年ほど遅延しております。平成23年度の予定でございましたが、24年度ということで今回整備をさせていただいております。

進捗率につきましては、全体で約38%、用地で60%となっております。残りの用地分につきましては借地の分ということになっております。現在の状況ですが、平成19年5月に仮の下り線を設置いたしまして運用を開始しまして、19年12月に仮の上り線を運用開始しまして、今は仮上り・下り線を運用しながら、本格的な橋脚の工事に入っております。

それから、7 ページに飛んでいただきますけれども、先ほど申し上げました平成15年度のときの再評価の結果でございます。答申につきましては「継続」が妥当ということで答申をちょうだいしております。それ以外の部分につきましては、条件等、特に記載されておりませんで、もう1部、平成15年の公共事業再評価関係資料がお手元にあると思いますが、これが15年当時に当該事業が再評価を受けたときの資料ですが、概略審議をいただいております。概略審議で14ページ、15ページに当該事業についての質疑応答が書いてございます。区画整理事業との関係についてとか、132億円については随分安いんじゃないかとか、JRのメリットは何かとか、そういった質問がございましたが、これについて概略審議の結果として、妥当ということで処理をさせていただいております。

なお、現地も当時ご覧になっていただいていたようでございまして、詳細審議の内容結果の方の5ページにも書いてございますけれども、いろいろ街路事業の費用関係がどうなっているかとか、あと放置自転車をどうするかとか、そういった話が現地の質問としては出てございます。いずれにしましても、概略審議の結果、「継続妥当」ということでいただきまして、その後もそれに基づきまして事業を進めてきたということでございます。

もう1度、本線の資料、これは4ページにお戻りいただければと思います。上位計画と事業の必要性につきましては、再評価時点における説明と同様でございまして、事業の有効性といたしましては、円滑なモビリティの確保、踏切が除却されるということで交通事故の減少に大きく寄与する。それから、中心市街地を持たない多賀城市においてこういう事業を進めることにより中心市街地が形成されるという意味での都市の再生。それから、当然ですけれども、そういったことが全体となりまして安全な生活環境が確保される。また、車の渋滞時間を解消することによる地球環境負荷の低減というものも効果として上げられると考えます。

先ほども申し上げましたように、5 ページに記載されていますが、関連事業といたしまして、多賀城市が8.2ヘクタールの面積で土地区画整理事業を並行して進めておりまして、同時期の完成を目指しているところでございます。

基本的には、この線路、複線で今ございますので、同じ箇所ですら工事を進めてお

るわけですが、費用対効果につきましては、15年当時、特別な算出するためのマニュアルがございませんでしたので独自に算出しておりましたが、16年4月に連続立体交差事業編というのが定められまして、それに基づきまして評価をいたしました。その結果、再評価時で2.69が2.68ということで、0.01ポイントほど減少しておりますが、これは昭和43年以降に、我々が存在しております南東北ブロックの自動車の走行台キロが多少減少するというのを加味した結果といたしまして、ベネフィットが若干落ちております。その分、先ほど申し上げましたように事業費を縮減しておりますので、それと相殺されまして、費用対効果的にはほぼ同様の数字が得られたということでございます。

次のページを開いていただきたいと思えます。残事業の費用対効果なんです、これは数字が上がってくることは当然なんです、4.78ということで算出させていただいております。環境への影響につきましては、先ほど申し上げましたとおり、さまざまな形でのプラスの効果、それから駅舎の景観についても、地元の方とお話をしながら、多賀城の駅としてふさわしい形のデザインなども検討させていただいております。

7ページの下になりますが、私どもの対応方針案といたしまして、事業の継続をお願いしたいということでございます。

8ページ以降は参考資料でございますが、先ほど申し上げましたように、事業期間を1年ほど延伸させていただきたいということ。それから、ちょっと図が汚いんですが、1.7キロの区間を示した区域図があります。

ちょっと飛ばしていただいて、12ページと13ページをご覧くださいと思います。12ページ側が、この事業を着手する前の主な踏切の渋滞状況でございます。東田中、留ヶ谷、こんな状況で、大体仙石線、片道100本ですので、往復で1日200本の電車が往来しております、その都度遮断されるということになります。今ちょうど事業中ございまして、仮線ができ上がったわけですが、それが13ページの写真ございまして、ちょうど上の写真の踏切の警報器のあるところが前の本線のあったところで、今、砂利が敷かれていますところ。その並びで、多賀城駅側に行きますと、ちょうどバックホーンがありまして、真ん中の写真の下の方に円がありますが、これが多賀城駅舎の橋脚の基礎になります。基礎を今掘っているところ。逆方向から見ますと、一番下の写真のようになるということでございます。

以上で多賀城地区連続立体交差事業の説明を終わらせていただきます。よろしく御審議をお願いいたします。

森杉部会長 ありがとうございました。それでは、御審議のほど、お願いいたします。はい、どうぞ。

徳永委員 前回のを見ていますと、長崎屋の跡のお話に絡めたTMOの話が出ていますが、その後、進展状況等がおわかりでしたら教えていただきたいと思えます。

都市計画課長 多賀城市の方で、特に多賀城駅の北側に新しい再開発ビルを建てるということで、再開発ビルの方を今進めております。間もなく建物が建つんですが、長崎屋につきましては、長崎屋の引き取り先といいますか、それを模索をしているんですが、なかなか今のところまだ決定的なところまでは至っていないということを伺っており

ます。これは、まだ多賀城駅の姿が見えてこないということも多少影響しているのかなという感じがします。

徳永委員　あと、現状の駐輪場とかはどうなるんですか。これを見ていると、非常にオープンスペースできれいになっていて、表紙の絵ぐらいにぎわいがあればいいんですが、下手をすると、ここにずらっと違法駐輪が並ぶのではないかと感じもしたりするので。

都市計画課長　基本的には、高架になりますので、高架下を御利用いただくということになりますので、今ある駐輪場、景観がよろしくないといったら申し訳ないんですが、それらを高架下に集約させていただこうというふうに考えております。

森杉部会長　ありませんか。もうこれはどんどん進めてくださいということでもよろしいでしょうか。

それでは、「継続」、意見も当面ありません。区画整理が成功しますことと、高架下の利用が成功しますことを祈念しております。ありがとうございました。

それでは、本日最後の事業ですが、30番、都市計画道路駅前大通線道路改築事業についてお願いいたします。これは新しいやつですね。初めての、再評価ですね。お願いします。

都市計画課長　それでは、事業番号30番、都市計画道路駅前大通線道路改築事業につきまして御説明申し上げます。

これは亘理駅前ということで、「亘理」が抜けておりますが、都市計画道路でございますので、駅前大通線となっております。施行地は、亘理町倉庭地内ということになっております。後でこれも図面で御説明申し上げますが、JRの常磐線の亘理駅西口側、特に国道6号までの間に、満足なネットワークを形成する道路が存在しておりませんので、この道路は昭和43年に都市計画決定されておるんですが、非常に事業実施が遅過ぎるのではないかという声もあるんですが、今まさしくこの道路を国道6号まで直結させるべく事業を進めているところでございます。

事業内容でございますが、平成11年度に着手以来、10年間事業が継続しているということで、今回再評価の対象となっておりますわけですが、11年当時につきましては、延長が604.8メートルということで、亘理町の新井町から倉庭までということだったんですが、今回、延長を1,006.8メートルとしております。これにつきましては、この駅前大通線と交差いたします国道6号に拡幅車線を設置する必要性ができましたことから、これは原因者負担ということになるんですが、私どもが接続をさせていただくということで、412メートル分の国道6号分につきましては、今回、事業延長の中に加えさせていただいたということです。それから、幅員につきましても、国道6号の部分で20.5メートルという部分が出てまいりましたので、従前の16メートルから17メートルという計画を16メートルから20.5メートルとさせていただいているわけでございます。

続きまして、2ページ目をご覧くださいければと思います。事業着手時は13億2,000万円という事業費で進めさせていただいておったんですが、現在、16億円になっております。これは、先ほど申し上げました国道6号との接続の関係で交差点の処

理で、6号にかかります工事費及び用地買収費等の分で2億8,000万円の増額を生じたということで、下の事業費増減対象表に示しますとおり、いずれも国道6号の付加車線の追加による増加ということでございます。2億8,000万円の増額になっております。

それから、事業期間なんです、当初我々は17年度まで完成したいということで努力しておったわけですが、大変残念ながら、我々の説明不足、地権者の御理解をなかなか得られなかったということもございました。1件だけ19年度まで用地買収が未了の地権者がおりました。その方が20年度の当初に了解をしていただきまして、6月に契約を完了させていただいたということで、用地買収をほぼ終了させていただいているということでございます。その関係で5年ほど完成予定年度を延ばさせていただいております。

次の4ページ、5ページをお開きいただければと思いますが、事業の必要性の中の上位計画でございませうけれども、先ほど申し上げましたように、昭和43年に都市計画が策定されていながら、なかなか順調に進んでおらなかったわけですが、亘理町が平成9年に策定しました都市計画マスタープラン、それから亘理町の総合計画発展計画、そういうものにも位置づけられました。また、私どもの土木行政推進計画においても位置づけを行ないまして、事業を進めさせていただいているということでございます。

図面で後で申し上げますが、この道路、駅前から国道6号まで直結する道路になりますので、そういった意味でのアクセシビリティ、モビリティが向上するだろうということを考えております。それから、歩道をつけますので、そういった意味では、従前の道路から比べますと安全性が確保されるだろうというふうに考えます。

5ページでございませうが、費用対効果のところを御説明いたしますと、B/Cが2.24ということになっております。これは費用便益分析マニュアルに基づきまして算出した結果でございまして、この数字で今後も事業を進めさせていただければというふうに考えております。6ページ、7ページになりますが、残事業のB/Cの6.61ということですが、実はこの道路、もともと存在しませんでしたので、そういった意味では、新たに交通量を配分いたしまして、2,498台。これは平成27年の計画交通量ですが、2,498台という数字を予測いたしまして、その予測結果に基づいてB/Cを算出させていただいているということになります。全体で2.24、残事業分で6.61ということでございます。

7ページにつきましては、延伸を考えております22年度までの事業計画でございませう。工事を今年度から22年度までの3カ年で進めていきたいと考えております。8ページ目、9ページ目をご覧いただければと思うんですが、これが駅前大通線と、それからそれに接続して工事を行なう国道6号の図面でございませう。ちょうどT字路になっておりまして、9ページに写真がございませうが、右側に、ちょっと見えていませんけれども、亘理駅がございまして、そこからこの道路が西側に延びまして国道6号に接続するという形になります。10ページですと、こうです。

このような形で、駅前大通線本線につきましては594.8メートル、それから国道6号につきましては412メートルということで、基本的には工事を残すのみということになっております。13ページに写真がございませうが、これはまだ供用開始していないところになりますが、これは、亘理駅から既に供用しております区間を西側

に写真を撮ったところでございます。それから、北側は家屋が一部残っているところなんです。こんな形のところを国道6号に接続させていただくということです。

事業番号30番の駅前大通線につきましては以上でございます。よろしく御審議を賜りたいと思います。

森杉部会長 ありがとうございました。それでは、御審議のほど、お願いいたします。

ちょっと建設費の3億円程度のアップ分の事業なんですけれども、当初は国道6号の接続箇所における付加車線の追加、コストが計算されていなかったということなんですけれども、なぜ計算していないんですか、そういうものを。それを知りたかったんですけれども。

都市計画課長 それは、本来ですと国の、管理しております国土交通省と事前に調整をとって事業を進めるということなんです、実はこの平成11年度当初に着手した時期には、まだその辺の方針が明確でなかったということがあったようでございまして、その後、国土交通省と事業を並行して進めながら協議をさせていただいた結果、付加車線を我々の側で設置するというので合意した関係で今回追加をさせていただいたということなんです、部会長おっしゃるように、本来であれば当初からそういったものが計上されてしかるべきであったという反省はございます。

森杉部会長 これは補助事業ですか。

都市計画課長 補助事業です。

森杉部会長 そうすると、補助事業の段階ですと、国の方としても、このことはわかっているはずですよ。これが必要になる可能性はあるということは、そこがよくわからないところですが。

都市計画課長 実際いろいろあるんですけれども、費用負担を求める場合に、同時並行的に進めた場合については、国側と県側とお互い役割を決めてやるということはあるんですが、この場合、都市計画街路側が国道6号側に新たに交差点を建設することになりますので、そういった意味で、国がかかわるインセンティブというのは働かないものですから、そこで俗に言う原因者負担というか我々が負担することになるんですが、実は国道6号と駅前大通線の交差形状については、お互い調整した結果で今決まっているわけなんですけれども、多少その辺で難航していたことは事実だと思います。これは、国も、都市計画道路が計画変更されていたので、当然承知していたはずなんです。

森杉部会長 必ずこのことが発生することはわかっているはずなんです、当初から。余りいいことではないですね、これは。

都市計画課長 通常こういう道路事業を行なう場合の基本的な原則というのは、今申し上げたとおりになります。例えば、国道が県道に新たに接続しますというときには、国道側の改築によって県道側のある程度の工事が必要になってまいりますので、そのとき

は国道側が応分の事業費を負担する。これは、どこまでも負担するのではなくて、ここもそうなんですけれども、ちょっと長く皆さん距離を感じられるかもしれませんが、あくまでもこれは交差点の影響範囲ということで負担をしているということです。

森杉部会長 私は、その応分の負担もあってしかるべきだと思っていますけれども、当初の予算の中にそのコスト分が含まれていなかったことが遺憾だと、こう申し上げたいんです。

都市計画課長 それは、先ほど私も申しあげました反省の部分は、算出がなかなかできなかった。要は、国との合意がなされていて詳細設計もできて細かい積み上げができていれば部会長おっしゃるとおりの積み上げが可能だったんですが、多分、当時その交渉を並行しながら進めさせていただいたということが増額の一つの根拠になったのではないかなと思います。

森杉部会長 それにしてもですよ、必ずこの事業はあるわけですから、それをゼロと査定していることは、明らかに下方的な偏差が働いていると考えざるを得ないですよ。本当は一番言いたいのはそこなんですけれども、典型的な平成11年ごろの事業の特徴を現しているんじゃないかと。これバブルのときですね。

都市計画課長 そうですね、ちょっと峠は越えています。ただ、事業費的には、まだ公共事業費が相当高めに推移していた時期です。

徳永委員 多分、去年かおとしぐらいに、そういう予想されるやつをちゃんと見ておくことという意見をつけたような気がするので、この場合も同じようにつけざるを得ないのかもしれないなと思います。

それに関連してなんですが、先ほどちょっと長いかもしれないですけどもというふうにおっしゃっていましたが、実際ちょっと長過ぎるよう見えますけれども、特に北側がなぜ必要なのか。形状を含めて御説明いただければと思います。右折レーン分だけ広げるというのはわかるんです、南側については。

都市計画課長 南側の右折レーンを設置する関係で北側がシフトいたしますので、その分のシフト長と、あとシフト長と本線の部分の足した部分、これが90メートル。減速車線と取り付け長で30メートル、それから本線シフトで60メートルとりまして、合計90メートルを一応交差点の範囲としております。ですから、その関係で国道6号なんですけれども北側にそういうものを見ている。御承知のとおり交差点ですので、南側は右折レーンですけども、北側はまっすぐ向かってくるとそのまま本線にぶつかりますから、ゼブラで処理をしなければいけないわけです。その部分がどうしても北側に影響したということです。

徳永委員 今ので100メートル弱ですよ。この図面で見ると200メートル近くあるように見えるんですけども。

南側にしても、この2,000台という交通量に対して右折レーンは果たしてこんな

に必要なかどうかとか、若干気になるところではあるんですけども、それも含めて、時間短縮で計算されているときのODというか、どこがどうなってこれだけ短縮されたのかということが見えにくいんですが。

都市計画課長 これは、もともと存在しなかった経路を配分していますので、ODそのものについては起終点を固定して、ネットワークの中で配分していますから、ODそのものについての変更はないんですが、経路選択による経路短縮でもってB/Cを計算しているというのが今回の、街路事業ではすべてなんですけども、そういったやり方をさせていただいております。

森杉部会長 恐らく、徳永先生のおっしゃるのは、2,500台の交通量のODの主要なところはどこですかということをお答えいただいたら、わかりやすいのかもわからない。駅から来るわけではないでしょということをお願いいたしますよ。

徳永委員 例えば、北側に対しては、町中の現道がありますよね、そっちに行くのと一遍6号まで出て北上するのでは、果たしてどれだけ時間短縮されるのかというのが非常に見えにくいんです。

都市計画課長 確かに、延長そのものはそんなに長くないですので、その差というのは微小になってくるんですが、町道は設定速度を含めまして相当今低い状態になっていますので、そことの比較になるんですが、実際に町道そのものは、大体3,300台ぐらい、27年で、通るだろうと。それが、この駅前大通線が開通することによって大体34%ぐらい転換していくと、それが一つ。それから、それ以外に、縦に流れている路線とかござりますが、亘理停車場線という路線ですけども、そこからも転換後この駅前大通線にアクセスするであろうということで、最終的には2,500台分という配分をさせていただいたということです。

ですから、町道からの転換については100%ではないんですが、30数%の転換交通量をもってB/Cを算出させていただいています。個人的には2,400台は控え目かなという感じはするんですが、それで2.2を確保しておりますので。ある意味では、事業上はそれほど障害にはなっていないだろうと思います。

徳永委員 2,500ぐらいですから、それぐらいは通るのかなという気もしないでもないですが、ただ、いずれにしても都市計画道路ですので、8ページの図面を見ると、点線になっている部分がありますよね。こういうところが順次整備されていくことになると、その都度、どんどん流れが変わっていくので、果たしてこれがそのままずっと計上しているのかどうかとか、その辺が非常にわかりにくいんですね、都市計画道路の整備の場合。そういうのを含めて、ただこれだけの数字を見せられて、そうですよと言われても、非常に妥当性の判断がつきにくいと。

都市計画課長 この辺はなかなか難しい世界だと思います。というのは、平成27年を予測しておりますので、そういった意味での交通量、じかに断面で切った場合は、そういう数字、もしくは、今おっしゃったように、もうちょっと高めの数字が出るかもしれません。しかしながら、今後、今お話しのような道路整備がどこまで進捗していくか

ということになりますと、我々、非常に頼りない話ではあるんですけども、なかなか即座に、8ページに書いてあるネットワークすべてつくり上げていくことは困難だろうと思っています。そういった意味では、今の駅前大通線が開通した後しばらくは、この道路が亘理駅前からの主要な交通をさばっていくことにはなるだろうと考えています。

森杉部会長 亘理駅は、どのぐらいの乗降客数があるか御存じですか。1万とかそのぐらい。

都市計画課長 いや、そんなにないと思います。多分、5千人ぐらい。先ほどお話し申し上げた多賀城駅が大体6、7千、1日そのぐらい。

森杉部会長 1万ない、そうですか。やっぱり乗っている人、少ないんですね。どうぞ。

長田委員 9ページの航空写真がありますね。緑をがんと割って入るような印象なんですが、13ページを見ますと、既存の道路も結構つなげながら行っているのかなという気もするんですが、こんもりとした緑を割って入るところに対する配慮みたいなものは、どんなことがあるのでしょうか。

森杉部会長 いい指摘ですね。全然気がつかなかった。はい、どうぞ。

都市計画課長 路線のルート選定上、どうしても宿命的なものがあります。都市計画された当時からこのルートだったものですから、これで事業を進めておりますが、法面になる、どうしても掘割の状態になりますので、その法面になります部分については、これは当たり前のお話なんですけれども、緑化をさせていただいて、自然植生できるようにしていくというのが……。

長田委員 この森は、もともと公園の一部なんですか。

都市計画課長 公園ではございません。これは単なる森でございます。私有地でございます。

田中副部会長 今のことも関係するんですけども、この調書で代替案について、5ページのところに「今後の代替案は考えられない」とあります。ほかの事案については一応それらに比較いただいて、現時点ではこれがベストだよということで幾つかプランを書いてもらっているのがほとんどです。この調書には比較検討はしているということは書いてあるので、やっぱりその比較したものをこういうところに書いていただくのが良いと思います。

都市計画課長 わかりました。改善していきます。多分これは、南側に現道ございますので、都市計画道路のルートじゃなくて、多少、駅前から南にルートをとって、拡幅をして、国道6号に接続するという案も考えていたわけでございます。

田中副部会長 山にかからないようにですね。

都市計画課長 はい。そういった部分で多分B/Cというか費用対効果のことも含めながら総合的に現計画で進めているということがございます。その辺は御指摘のとおり、ちょっと舌足らずだったと思います。

森杉部会長 いろいろ意見が出ていますけれども、これもどんどん進めてくださいと、こういうことですね。条件はありますが。一つは、前と同じように、まず第1番目、コストの見積もり当たっては、十分にコストアップの可能性の検討を事前に行なうように考えてくださいというのが一つ目。2番目に、都計決定であっても、都計決定の際に考えられた代替案については比較の対象として再掲してください。それから、3番目の徳永先生の質問は、しょうがないんで、いいですかね。途中の道路ができた状況で交通量の配分が結構変わっていきますよということですね、おっしゃることは。これは大きな問題ですよ、道路のネットワークの中では。

徳永委員 いずれにしても、都市計画道路の場合、毎回問題になるんですけれども、できるときにどう交通が変わるかというあたりが、どこまで想定されているのかというのが非常に見えづらい。概算でもやっていますよという何か欲しいんです。

森杉部会長 それ、やっていないですよ。点々のところは、どうせまだできないだろうと、こういう読みだということ。遠藤さんはおっしゃっておられるですよ。

徳永委員 できないならできないでいいんですけれども。

都市計画課長 確かにそうなんです、このネットワークそのものは、パーソントリップ調査の中でも対応ネットワークに組み入れて予測をしていますから、そういう意味では、さらにその先に、この場合、いつの時点でネットワーク形成が変わっていくかという時間軸における断面を求めようとする、なかなか難しいところはあります。ただ、たまたま亘理も仙台都市圏のパーソントリップ調査の調査対象圏域になっていますから、そういう意味では、パーソンが行なわれる限りにおいては10年に1回見直しが必ず行なわれていくということは私どもも申し上げられる。しかしながら、それ以外の地域で、徳永委員がおっしゃるように、どの時点でネットワークが構築されるかを検証するかというと、やってやれないことはないのですが、ものによりけりかなという感じがいたします。

徳永委員 10年ぐらい完成しないというのがわかっているのであれば、逆にそれはそれでいいんですけれども、これができても5年後には次の道路ができますみたいなことになると、当然、あっという間に交通量が変わってきてしまうので、その辺がどうなっているんですかというあたりが全然見えないものですから。この点線の意味が。

都市計画課長 それは、そういった意味では余りそういったことを意識しないでそういうふうに書いているので、御迷惑をおかけするというか誤解を与えることにも……。たまたまなんです、仙塩広域が塩釜を中心とする地域で今回都市計画道路の見直しを進めております。それについては、都市計画道路の整備の優先順位を定めながら、ステップでですね、ネットワークが構築されたときに交通量がどういうふうに変化し

ていくかということも検証しようとしていますので、多分、御指摘のお話は、それを常に行なっているかどうかということだと思えます。そこは我々も心がけていきたいという部分ではあります。

森杉部会長　これは一定程度、10年間は行ないませんよとか、あるいは10年後には整備が進みますよとか言いにくいと思いますけれども、それも大変なことでしょうけれども、正式には。ただ、整備されたらどんな配分になっているだろうとか、あるいはそういうような状況の配分の交通量みたいなもので大ざっぱに添付資料としてつけることができるならば、そのことをお願いしたいですけれども。検討していただくと、少なくとも今徳永先生の問題意識に対して一定程度答えられるのではないかと思うんですけれども。今後進めるに当たって。

都市計画課長　御承知のとおり、仙台都市圏でいくとパーソントリップ調査を圏域全体でかけていますので、ある程度フルネットというんですかね、都市計画道路がすべてできるかどうかは別にしましても、そういったことを目指すためのステージングというんですか、ペーパー値での予測は可能だと思います。何%できたときとか、これができた、これができていないということは、我々も自信を持って予測できます。ですから、御指摘のとおり、その辺はちょっと今のところ見えづらいというのも事実です。もう少しははっきりわかるように示していきたいと考えております。

仮にこれは互理なんですけれども、それ以外のところなどは、申しわけないんですが、手間とお金の問題とかいろいろあるものですから、そこをどうするかというはあります。希望としてはすべてやりたいんですけれども、手計算でやれるかどうかという限界もございまして。

徳永委員　今回の場合、ネットワークの変化までずっと追って出してくださいということではなくて、2,500台という想定をして、それに伴ってこれだけ時間短縮効果が出ますよと言っているだけけれども、一体どこにそれが発生しているのか全然見えませんよ、これだけだと。ですから、それは補足資料をつけていただきたいなと思います。

森杉部会長　それはありますか。

都市計画課長　資料の後ろに、一応B/Cを算出する際のマニュアル、それにのっかって計算したので、14ページ以降。条件を入力しまして、それに対して算出をしているという形になっています。

森杉部会長　だから、ODが……、これは連動していますね。競合路線でいろいろ考えてある。ネットワークになっていますね。

じゃあ、これは、今の御意見に対して、ここにある数字が結局そういうネットワークになっていると思うんですけれども。

徳永委員　以前も塩釜とか多賀城あたりで、こういうふうに流れるから何分短縮とかって絵を描いてもらったのがあると思うんですけれども。

森杉部会長　それと同じものをここに、後からの御報告とともに結構ですので、つけていただきまして、ある程度効果が図面でわかるような格好に付加的な資料をつけていただくと。

都市計画課長　先ほど私申し上げた、転換交通量の中でどういう転換が起こっているかということをお示しすれば、多少、ODはちょっと遠くても、その区間の中での転換はわかると思います。

森杉部会長　そういうことですね、今のやつは。

じゃあ、とにかく三つぐらいの条件のもとで、これは「継続」でお願いしますということでもよろしゅうございますね。後から御報告をお願いいたします。

それでは、どうもありがとうございました。

これで本日の審議は全部終わりました。

次は最後の議題で、御報告をいただきます。前回の部会で沼倉委員の方から御指摘がありました、経営体育成基盤整備事業円田2期地区のB/Cの算出の件について御報告をいただくことになっております。よろしくをお願いします。

農村整備課　それでは、今お話しいただきましたように、前回、経営体育成基盤整備事業円田2期地区につきまして、文化財発見効果に係る御質問をいただいております件について、追加で御説明をいたします。農村整備課の方から御説明いたしますけれども、本日、課長が災害対応等で現在会議に出席しておりますので、担当の方から説明をさせていただきます。

資料の方は、追加資料3になります。この3の資料の内容といたしましては、審議内容整理表、それから前回提出しております再評価調書の抜粋といたしまして、ページ1、ページ2、ページ8、ページ35を提示しております。次に、資料として、「土地改良の経済効果」、その中の360ページから361ページの抜粋をつけてございます。最後に、補足説明図面ということで、1枚、ページを入れております。

まず、再評価調書についてですけれども、1ページは概要ということで、そのまま載せております。2ページが、前回御質問をいただきました、事業費の関係の記載になっております。前回御質問いただきましたのは、文化財発見効果の対象となる事業費はどれくらいでしたかということで御質問いただいた中で、実は回答に一部誤りがあったのですが、客土工の5億6,000万円についてのみお答えをしたというような状況になっております。今回、2ページのところになりますけれども、着色しておりますところが、「区画整理工」、それから「客土工」、「測量及び試験費」という3項目に着色しておりますけれども、この部分に「主な理由」ということで、前回の記載に該当部分をアンダーラインを入れておりますけれども、区画整理工の中に、「文化財に伴い道路高を高くしたことや……」ということで2億円増額になっております。この一部が、道路工の工事として該当しております。

次に、客土工なんですが、客土工については、「主な理由」のところ、「事業量変更により6億7,000万円ほどの」ということで記載がありましたけれども、この部分を私のところで誤りまして5億6,000万円の増減のところだけを前回お答えした状況になっております。もう1点ですが、測量及び試験費ということで、文化

財の調査費につきましても、「事業量変更により4億6,000万円の増額」という記載があるんですが、この一部となっております。

この詳しい説明が、資料の35ページの方に載っております。35ページのところも今回黄色の色をつけまして、少し確認しやすくしております。先ほど御説明した調査費ですが、ここにありますように1億9,810万円ほど調査費がかかっております。それから、(2)の保存経費算出表のところですけども、ここでも盛土工法の農地の部分、それから盛土工法の道路の部分と、二つの工法で費用がかかっております。この位置が不明なところもありましたので、今回、一番最後に図面を添付しております。一番最後に提示しております図面ですが、「文化財保護客土工」というタイトルがついておりますけれども、客土それから道路工の施行位置を示しております。緑色の斜線が入った部分、これが文化財の位置になりますけれども、赤で外周のみ斜線が入った囲いをつけておりますが、これが文化財に伴って農地を客土した箇所になります。道路については細くて見にくくて申しわけないんですが、道路の盛り土をした部分、これが茶色で塗ってあります。文化財の位置は、農地及び道路にかかっておりましたので、両方を盛り土しております。なお、農地に隣接する道路についても、使用上の都合から、盛り土しないと道路の部分だけ低くなってしまいますので、利用上の都合で道路の必要な部分のみ段を高くしております。

以上の部分を、ページ1枚戻っていただきまして35ページになりますけれども、このところで「保存経費算出表」ということで提示をしております。農地にかかわる部分が6億7,870万円ほどです。それが先ほどの客土工の欄外にありました6億7,000万円の細かな数字の部分になります。それから、道路の部分が1億3,560万円なんですが、道路については従来から事業費に見込まれていた部分がございます。それが隣の欄の7,270万円。これが従来から事業費に見込んでいた分になりますので、これを差し引きまして6,290万円という事業費が増額になったというふうに考えております。これを合わせて7億4,160万円の工事費というふうに計上しております。

先ほどの調査費とただいまの工事費、これを合わせまして、一番下の(3)なんですが、「文化財発見効果の総括」のところにこの2項目を載せております。還元率を求める際の耐用年数なんですが、100年という計上については、添付しております効果の算定、360と361ページを載せておりますが、361ページのところの(6)ということで、「還元率に用いる耐用年数は」のところの記載になりますけれども、「盛り土等については100年」という記載になっております。これを採用しまして100年で計算をしております。

表紙に戻っていただきますと、以上のような効果をすべて合わせますと、9億3,970万円になりますが、これらについて評価算定した結果が8ページの結果となっております。したがって、記載の調書につきましては数字等の変更は今回はなかったということで、数字の確認をいたしました。以上で説明を終わらせていただきます。

森杉部会長 ありがとうございました。御質問どうぞ。
 これでいいですね。一応骨子としてはわかりましたよね。

沼倉委員 はい、わかりました。

森杉部会長 私も。しかし、大変な資料ですよ、これ。こういうのは今までもあるんですか。こういう資料。

農村整備課 県内にはそういうことでやはり文化財がかかわる地帯がありますので、そこでは同じようなことをしております。

森杉部会長 すごいデータですね、これは。ありがとうございます。よろしいですね。ありがとうございます。これで本日の我々の任務は終了したことになります。すべて終わりましたよね。事務局の方にマイクをお返しします。

司 会 委員の皆様、長時間にわたり御審議いただき、ありがとうございます。続いて、次第3の「その他」になりますが、次回部会及び分科会の日程については、会議冒頭に御説明したとおりとなります。8月11日、月曜日に河川分科会、8月29日、金曜日に第3回公共事業評価部会で、河川、ダム、地すべりなどの案件についてご審議いただきます。この日程につきましては、後日、開催案内の文書を送付いたしますので、よろしくお願いたします。事務局からは以上ですが、委員の皆様から御質問などございませんでしょうか。ないようですので、以上をもちまして、平成20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。本日はどうも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 長 田 洋 子 印

議事録署名人 加 藤 徹 印