

平成22年度 東北地方整備局 事業評価監視委員会（第3回）

日 時：平成22年10月26日（火曜日）

13：30～17：00

場 所：東北地方整備局二日町庁舎2階大会議室

1. 開 会

○司会 それでは、ご案内の時刻となりましたので、ただいまより平成22年度第3回東北地方整備局事業評価監視委員会を開催いたします。

本日、司会を務めさせていただきます地方事業評価管理官の田澤でございます。よろしくお願いいたします。

ここで、東北地方整備局の幹部職員1名に異動がありましたので紹介させていただきます。
板倉用地部長でございます。

○板倉用地部長 板倉と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

○司会 本日は、秋田大学工学資源学部土木環境工学科教授木村委員、東北大学大学院経済学研究科教授林山委員、JSTイノベーションサテライト岩手館長平山委員、日本大学工学部土木工学科教授堀井委員がご欠席でございますので、11名中7名の委員のご出席をいただき開催をさせていただきます。

それでは、次第にのっとり進めさせていただきます。

2. 挨拶

○司会 まず、青山東北地方整備局長よりご挨拶申し上げます。

○青山局長 整備局長の青山でございます。本日は大変お忙しいところ、第3回の事業評価監視委員会にご出席いただきまして大変ありがとうございます。

今日は案件も多くて非常に時間もタイトなので、簡単ですけれどもこれでご挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

○司会 ここで審議の前に、報道機関の方をお願いを申し上げます。これ以降の写真、テレビカメラ等の撮影はご遠慮いただきますようお願いいたします。

では、対象事業の審議に入らせていただきます。柴田委員長、よろしくお願い申し上げます。

3. 議 事

〔道路事業 再評価〕

- ・一般国道 45号 普代バイパス事業
- ・一般国道 46号 盛岡西バイパス事業
- ・一般国道 45号 坂下拡幅事業
- ・一般国道108号 古川東バイパス事業

・東北横断自動車道釜石秋田県 遠野～宮守

○柴田委員長 それでは、議事に入りますが、前回の委員会でいろいろ意見が出まして、特に事業の計画当初と比べ、再評価の審議時に事業費とか何かの変化が大きいのが出ていると。それについては、少しルールを決めて何らかの対応策を考えられないかということが出ました。それについて整備局から事業費管理の改善と徹底についての報告があるということですので、その点をまずご報告いただきたいと思います。

○青山局長 それでは、1枚紙で事業費管理の改善と徹底についての案と書いてございますけれども、内部でもいろいろ議論いたしまして、非常にこれは恥ずかしい話なものですから、今後どうやって徹底していくんだということを議論させていただきました。今は総事業費というものをもっと意識しながら各段階ごとにきちんとやっていこうということに尽きるわけですが、特に道路関係が非常にわかりやすいものですから道路関係を例示してここに書いております。

大きく分けますと、新規事業化をする段階というのがまず一段階あるわけです。通常の場合ですと、ここで事業化いたしますと総事業費は幾らとなって、ずっと工事が進んで最後になって足りない。B/C計算したら危ないという状態に陥っているというのが今の状態でございますが、そもそもそれを各段階に少し分けながら中身を変えていこうということです。

一つは、新規事業化の段階についても、今までですと右側にありますように標準単価というのを大体使っております。盛土1m³幾らとか、トンネル1m当たり幾らというのが大体過去の全国的な事例等を見たらコンサルタントが持っているものですから、そういった数字を掛けると事業費が出てくると。それで始まっているわけですが、もう少し設計条件、個々の工事の設計条件の想定をきめ細かに見ていく必要があるだろうと。特に一番事業費に大きく影響します土質、地盤関係、これは見えないものですから、これについては今までも簡単な調査をやっておりますけれども、できるだけここで精度を上げる努力をしてみようということが一つ。それと、橋梁とかトンネルとかそういったものについても細かい検討はできませんけれども、標準単価ではなくて標準よりもこれは少しかかりそうかなとかその辺の価格はつかむ必要があるだろうと。それと、特に土質に限りますけれども、近傍の実績を使うのが一番実態に合うものですから、できるだけ近傍の実績単価を使うとかそういった工夫をしてできるだけ精度を上げていこうという努力が一つございます。

さりながら、そんなに詳しい調査はできませんので、調査費でやりますので。やはり事業化になってから具体的な調査が始まるということになります。測量、そして地質調査に入るわ

けですけれども、ある程度地質調査を密にやっていると軟弱地盤だとかそういった設計条件の大どころが見えてきますので、その段階でもう一度全体事業費の検証というものを必ずやっていると念頭に置いてやっていると必要があるということです。ある程度調査を密にやれば、ここの道路予備設計のBと書いてありますけれども、もう一度総事業費の見直しをこの段階でやって検証しようということです。

それを過ぎますと、今度は地元の地権者や、河川協議など、外部との協議というのが出てくるわけですから。えてしてこういったときに事業費の変更をする項目が大きく出てございます。それと大きく変わりますのは重要構造物の設計です。今までは工事がある程度進んで発注がだんだん近くなってくると設計が始まるということで、段取りを踏んでやるものですから、工事が半分ぐらい進んでから大規模な構造物の設計をやってみたらあれというようなことも起きるといふことなので、重要な構造物で費用がかかるものについては早目に設計の検討をさせておく。そうしますと、大きく変更する場合はここで押さえられるということもあるものですから、こういう関係者の協議、そして重要構造物といえますか、大規模な構造物の検討を次に進めればさらに精度が上がったものができるだろうと。これが検証の2のステージになる。

その次に、今度は実際に工事に入って詳細な設計に入りますと細々したものでもとの検討で足りなかったものとかそういうものが出てきて、それで順次工事の際には今度は低入札で落札の差金といえますか、事業費が余ったりとか増えたりいろんなことが起きますので、そういったものにつきましては毎年毎年の予算要求、そして実施計画というものをやりますので、その中で総事業費との乖離がどうなっているのかというのを毎年その管理をやっていこうということでございます。

ということで、特に当初についてはきちんとやる。それと、途中段階、工事が本格的に入る前には調査をしっかりやった上での検証1、それと各種の協議、そして重要構造物についての構造検討をやった段階での2と、こういったものが進んでくる中で、万が一大幅に事業が変わりそうな場合、もしくはB/Cが1を割りそうな場合については、通常の事業の評価の期間、今3年ということになってはいますが、それは除いてこの委員会に状況についてお諮りをして今後の方向性についてご議論いただくというような形にしたいと思っております。

さらに、工事をやっていく中で毎年の管理をやっていってどうも超えそうだといった場合には、またそのときにもこの委員会にご報告をしてご審議いただくというような形にしたいと

思っております。

概念的にはこういうことですが、えてして現場の方は同時並行にいろいろなものが進むという傾向もございますので、考えとしては工事が本格的になる前にできるだけ精度を上げておくと。万が一中止するなり、大幅に構造規格を見直すといった場合も手戻りができるだけ少ない段階でこの委員会にご報告をした上で方針転換等についてご審議いただくというルールにしたいと思っております。以上でございます。

○柴田委員長 ありがとうございます。

ただいまの報告についてご意見、ご質問はないでしょうか。いかがですか。どうぞ。

○宮城委員 まず1点伺いたいのは、土木がやる仕事というのは基本的にプロジェクトということで、その製品しかないんです。だから、大量に物をつくる普通の家電とはまた違うコスト管理が大事になってくる。我々が学生時代に習ったコスト管理の手法、つまり青山さんもお習いになったと思うんですがPERT/CPMのようなプロジェクトにおけるコスト管理の仕方、デュポン社が昔採用し、あるいはポラリスミサイルなんか開発するときにも使われ、いろんな複雑な工程を経ていかなければならず、しかも各工程について場合によっては時間なりコストなりが大量製品のようには図れない、こういうものに対する一つの方法として、一時PERT/CPM、クリティカル・パス・メソッドがはやった。もともと古い手法ですけども考え方としては現在にも通用するようなコスト管理手法というのが研究されてきていたはずなんです。これが実際にどう今運用されているのかというのは私は実情は知りませんが、こういうバーチャートのようなもので管理するというのもっとコンピューター化し、しかももっと精度を上げ、いろんな複雑性に対応していくコスト管理手法といいますか、そういうものを再度見直す、あるいは現代風にアレンジしようということも考えられるんですけれども、その辺はどうお考えなんでしょうか。

○青山局長 ダムについては今おっしゃられたように本当の進行管理とコスト管理を合わせたようなマネジメントのシステムをつくって、それで工程と予算の管理をやるという仕組みには変えてきておりますが、ほかの事業について、例えば道路とか河川の改修とかについては、まだそこまで行っていない。まずはこういうような形で常に一品一品についての精度管理といいますか、進行管理をきちんと予算管理をしていくということをまずは訓練していかないと、ダムというのはもともとプロジェクトということで非常に完結しているものですから乗り移りやすかったんですけれども、まだこういった事業についてはまずはここからスタートさせていただきたいと思っております。どうしても1個の事務所に、例えば道路にしてもた

くさんプロジェクトがあるわけです。ですから、そのたくさんのを同時並行でやるにはなかなか難しい部分もあるのかなど。それから見ると、ダムのように1事務所が全部そのためにやるような組織ですと、今お話あったようなやり方というもののできるだけ現代風というか、我々がやり得るような形でリバイスするというのは可能だったんですけども、ちょっとそこまではまだ組織的にも難しいかなということで、まずはこの辺から。

○柴田委員長 よろしいでしょうか。そのほか。どうぞ。

○沼倉委員 一回決まった事業を見直すということはでき上がることを喜んでいらっしゃる方が非常にたくさんいる中で大変な作業だと思いますので、だれにでも明瞭な形でこういう想定がある場合にはちょっと振り返りましょうということをとにかく簡単な形でいいのでルール化してそれを定着していくというやり方でいいのではないかと思いますので、この案でとりあえずやってみるということが望ましいかと思えます。

○柴田委員長 そのほかの方いかがでしょうか。

それでは、特にご意見がなければ、今お話がありましたように、この事業費の管理の改善と徹底については、今回の提案の形で、大きく分けて三つの段階のところそれぞれについて行くと。それで、必要に応じてこの事業評価監視委員会の3年とか5年の期間にかかわらず問題が起きた時には委員会にかける。ここにかけるというのは透明性を高めるということになりますので、これでまず実施していただくということでよろしいでしょうか。

それでは、これは今日の委員会に報告するために「案」となっていますが、早速できるところから進めていただいて、来年からやりますとか何かでなくて今やっている事業もこの「案」をとってぜひやれるような形で進めていただければありがたいと思いますが、よろしいでしょうか。ありがとうございました。

前回の会議の議論が早速このような形で動いてくるというのは、今スピード感が社会的に必要とされているところなので、一般論では官僚組織というのはスピード感がないと言われていますが、この例であるように今はもう官僚組織もスピード感がありますということの事例になると思います。我々の委員会としても委員からの発言が具体的な作業の中でこういうふうにできますという意味では評価できるのではないかと思います。この案についてぜひ実現してほしいと思いますのでよろしくお願いいたします。ありがとうございました。

それから、前回の委員会で、本日欠席の林山委員から、院内道路のB/Cの算定についてと八戸南環状道路の整備についての質問がありました。その回答を整備局で準備されて、以前にメールで回答されていると思いますが、委員会としても報告を受けたいと思いますのでお

願います。

○林崎道路調査官 それでは、ご説明させていただきます。

お手元の資料に、平成22年度東北地方整備局事業評価監視委員会（第2回）質問事項という形の2枚つづりの資料があるかと思いますが、それでご説明させていただきます。

まず、八戸南環状道路でございますけれども、ご質問の趣旨は、縦貫道との接続部からの延伸ではなくて飛び地として整備供用している理由はなぜかというご質問だったと思いますが、まず高規格幹線道路の整備方針につきましては、ご指摘のとおり早期にネットワークが構築されますように供用区間への接続、供用区間からの延伸を基本としております。ただ、現道におきましてどうしても道路の線形不良、あるいは渋滞、事故が大変多い区間といったいわゆる交通隘路区間が存在する区間におきましては、早急な対策が必要としまして優先的な整備を心がけているところでございます。八戸久慈自動車道におきましては八戸縦貫道に接続します八戸南環状道路、下の図でいけば8.6キロ、これを平成3年度に事業化をしまして、さらに延伸区間となる八戸南道路につきましては平成7年度に事業化を図っているということでございます。

どうして八戸南環状道路区間が八戸ジャンクション接続部、配付資料でいけばジャンクションから八戸是川インター間を除くかということでございますが、図面の真ん中辺に45号が通っており、このところに八戸南インターがございまして、大開交差点という渋滞ポイントがあります。これを何とか解消したいという形で下の図にあるような整備に基づきまして平成17年あるいは19年にそれぞれ供用を図ってきたところでございます。

また、個別の区間としては、当時はB/Cは計算しておりませんでしたけれども、現在遡って計算しますと、例えば八戸ジャンクションから八戸是川インター間のこのインター間のB/Cを計算してみますと、記載しておりませんがこれが0.6、それから是川インターから八戸南ジャンクションについては1.9ということもございまして、非常に整備効果が高いということ、また渋滞ポイント等があったということ踏まえてこのような整備を実施させていただいたものでございます。

それから、院内道路でございますけれども、これは院内道路の整備によりまして時間短縮が3分というものに対して非常に便益比が高いのではないかとご質問だったと伺っております。これにつきましては、便益の計算の前提条件としまして、下の図にありますように、現在は格子状骨格道路ネットワーク図というのがこのように、赤が高規格道路で塗りつぶしているところが供用を図っているところ、白い部分が未供用区間でございます。それから、

地域高規格道路という形で緑の部分ありますけれども、ほとんどが同じように区別しているんですが未供用区間であると。ただし、配分の条件としては、これらの高規格道路と地域高規格道路、これが全部赤及びグリーンになって全部整備できるということで、いわゆるフルネットワークのときに院内道路がある場合、ない場合にどのような便益が出てくるかと。この3便益は変わらないんですが、あと対象とする道路は、秋田県内、さらに岩手、宮城、山形といった隣接する地方生活圏の範囲を対象にしております。

ということで、2番目の方で走行時間短縮の便益についてご説明させていただきますが、平成42年度時点の年間の便益というのは約14億円ございます。そのうち約9割の12億円が実は走行時間短縮便益になっております。ここでは走行時間短縮便益を代表にとりましてご説明させていただきますけれども、下の図にありますように、院内道路は走行時間短縮便益そのものは3億円しかないんです。ところが、東北縦貫道あるいは並行して走っています日沿道あるいは108号といった周辺道路におきます便益の方が総額としては年間約9億円ということになっておりまして、このように院内道路のいわゆる走行時間短縮便益で見ますと、当該道路部分のほかに周辺道路を含めたネットワーク全体として算出された結果によるものでB/Cが高い理由になっているということでございます。以上で説明を終わります。

○柴田委員長 ありがとうございます。

ただいまの説明について何かご質問、ご意見はないでしょうか。よろしいでしょうか。

ただいまと同じようなことを、今日欠席されていますが、林山さんにも説明しているということをお聞きしております。前回の質問等について今の説明をもって我々としてもご説明いただいたということにさせてもらってよろしいでしょうか。ありがとうございました。

それでは、道路事業評価等たくさんありますので早速入りたいと思います。途中休憩入れるような形で一つ一つ丁寧に進めていこうと思っております。

それで、事前に皆さんにも説明しましたが、当初3時間の予定でしたが、3時間半くらいになるような形で少し時間に余裕をとって丁寧に審議しようということが必要かと思っておりますので、時間がないから省略しますということをしてできるだけしないという形でいきたいと思っております。その意味でも、皆さんからの質問、説明については要領よくきちんと準備してやっただくとありがたいと思っております。それで、東北横断自動車道釜石秋田線のところまで進んで休憩をとりたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

それでは、早速道路事業に入りたいと思います。道路事業の対象事業の説明及び審議につい

ては、道路事業選定委員の九戸さんから審議のポイントについて説明をお願いします。よろしくをお願いします。

○九戸委員 道路事業の審議事業選定ワーキングは10月13日に開催いたしましたので報告いたします。

ワーキングは、堀井委員、木村委員と私の3名で検討を行いました。本日、堀井委員と木村委員が所用により欠席でございますので、私から結果についてご報告させていただきます。

まず、今回は再評価、11事業が対象となっております。重点審議事業は各課題の代表的な箇所、5事業を選定をいたしました。一つ目は、事業費が増加、事業期間が長期にわたっております、また地域特性を考慮した便益算定をしております普代バイパス。二つ目が事業計画を見直している盛岡西バイパス。三つ目が事業が長期間にわたっております坂下拡幅。四つ目、事業の進捗率が低くなっております古川東バイパス。最後が重要な路線でありますのにミッシングリンクがあります東北横断自動車道釜石秋田線遠野～宮守間の5件を重点審議事業とさせていただきました。

次に、重点審議事業の審議ポイントですが、普代バイパスは事業費の増加理由と内容、用地取得難航しているようですが、その進捗状況、3便益に災害時の通行止め、冬期交通状況を考慮した理由についてです。

二つ目、盛岡西バイパスは、事業区間の延伸、道路構想の変更といった事業計画を変更した経緯、そしてその内容についてです。

坂下拡幅は、事業が長期化している理由と経緯、事業費がまた増加する理由と内容についてです。

四つ目の古川東バイパスは、事業の進捗率が低い理由と経緯、そして今後の事業の見通しについてです。

五つ目の東北横断自動車道釜石秋田線遠野～宮守間は、本事業区間につながる遠野～釜石間の未事業化区間の状況についてです。

それぞれポイントをご説明いただきまして、それらを踏まえて審議していただきたいと思えます。よろしくお願いたします。

○柴田委員長 ありがとうございます。

個別箇所の指摘をきちんと受けた事業の選定です。それで、本日の対象は再評価11事業ですが、それぞれの重点事業として取り上げるときの課題を設定していて、その代表的な事例として5事業を選定しているということで、普代バイパスと盛岡西バイパス、坂下拡幅、古

川東バイパス、それから東北横断自動車道釜石秋田線遠野～宮守間、この五つを重点事業として指定させてもらうということです。それぞれのところについて審議のポイントがありますので、その審議のポイントは、その説明のときにそれぞれのところで説明いただくという形で進めたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、最初に普代バイパスについて説明いただきます。この審議の選定に参加している堀井委員から普代バイパスに対する意見として私あてに来ておりますので、説明の前に、私から代読させていただきます。『普代バイパスに対して、バイパスを整備して終わりということではなく、バイパスに通過交通が転換した後の現道の機能の変化に応じた交通対策、安全を検討すべきである。例えば、歩行者に対する交通安全対策の充実、車道を狭めて歩行空間を広げるなど、それからまた依然現道には急カーブ、急勾配区間が残ることから、引き続き冬期間の交通事故対策に配慮が必要である』というご意見がありました。本来出席されていれば委員会の中で説明があると思いますが、そういったことも説明の中で触れていただければありがたいと思います。

では、ご説明をお願いします。

○三陸国道事務所長 それでは、国道45号普代バイパスについてご説明させていただきます。

最初に、事業の概要でございますけれども、事業化が昭和63年、用地着手は平成6年、工事着手が平成12年ということになっております。全体事業費の進捗率でございますけれども、全体事業費につきましては、前回再評価でありました平成19年度では130億円だったものが今回156億円ということで26億円の増ということになっております。後ほど説明させていただきます。

3ページ以降、お聞きいただきたいと思いますが、地域の課題でございますが、この地域につきましては、地震、津波の災害が想定されるということで、緊急輸送等代替路の設置が課題となっております。

それから、2番目に書いてありますが、救急医療体制が必要であるということ。

4ページに、交通隘路による事故が多発しているということで、これに対処する必要があるということでございます。

原因分析の方を書いてありますが、普代バイパスに並行します現道におきましては、明治三陸津波が押し寄せた高さよりも低い標高となっておりますという状況。それから、5ページに書いてありますが、この地域は地域間の距離が長く時間がかかるということで、医療関係におきましても救急病院の収容時間が61分ということで、全国平均の1.8倍ということにな

っております。

6 ページ、お願いしたいと思いますが、線形不良による交通隘路区間の連続ということで図示しておりますが、こういった交通隘路に起因します事故が多発しているということで、3 番目の政策目標の方に三つほど掲げさせていただいております。

事業費の見直しについて説明させていただきます。7 ページです。

今回、事業費の変更が生じました。大きく分けますと、一つは設計協議によるもの、それから2 番目は現場の条件の変化によるもの、そして地元調整等によって生じた事業費の増ということでございます。

最初に、普代バイパスの事業の展開について図面を見ていただいて説明させていただきますが、図面の真ん中ほどに普代インターがありますが、これから右側、終点側の方を優先的に、先行的に整備させていただいております。左側については、平成19年から用地着手し、平成20年から工事着手ということで、今回の費用増額の案件につきましては、この平成20年度以降工事着手した区間のものがほとんどでございます。

最初に、橋梁関係でございますけれども、羅賀高架橋420mでございますが、これにつきましては設計及び協議に起因するものでございまして、羅賀高架橋の予備設計を平成18年に実施しておりました。通常、この予備設計の段階では調査は最小限で行っておりまして、橋梁タイプが決定した後、ジャストポイントで詳細な調査を行って詳細設計に反映させるという手順になっておりまして、詳細設計ができたのが平成20年ということで、その後具体的な事業費を算出、または詳細な図面をもとに関係機関との協議を行うということで、この段階で事業費の変更が生じているという案件でございます。

橋梁の方は、一つは支承の変更ということですが、これも詳細の調査の結果、耐震性から支承の大きさを見直したということで増額になっております。

もう一つは、先行破碎処理ということですが、下部工の工法が実際施工したところ工法を変更しないとできないということが余儀なくされまして、それによる増嵩でございます。

8 ページ、詳細設計で橋脚の位置、それから形式が確定されたということで、それに基づき鉄道管理者等と協議しておりますが、鉄道管理者からは軌道観測とか、それから近接に対して影響を抑えるという工法が必要ということでこれらを実施しておりまして、それに要する費用を増額として上げております。

9 ページでございますが、これにつきましては、現場条件の変化によるものでございまして、地質につきましては、事前にボーリング調査とか弾性波探査等によりまして岩盤線を推定し

ておりますが、地層の終局とかそういうことで地層の変化が激しいところにつきましては、その制動には限界があるところがございます。それで予想し切れなかった部分が大きいということで、今回②に挙げております二つ目のポツですが、軟岩・中硬岩の位置が想定よりも多かったということで増額になっております。

③番目、これは本線を村道とインターチェンジのランプが同時に同じ位置で交差するということですが、これにつきましては、村道の縦断勾配とICランプの縦断が大きく違っておまして、それぞれ地元調整を行った結果、やはり村道の方の安全確保を図る意味で図にかいてある一体化した構造とすることになりまして、その分、構造の変更ということで増額になっている案件でございます。

10ページですが、これについては附属物ということで道路情報板ですが、これにつきましては2月28日のチリ地震津波によりまして約9時間に及ぶ通行規制があったわけですが、その対策として関係機関と調整の結果、こういった情報板の見直しがあり増額ということになっております。

最後に、用地補償と書いておりますが、これはバイパスの起点、終点の交差点形状について関係機関との調整の結果、交差点形状の見直しということでそれに伴う費用が増となっております。

11ページに今度はコスト縮減に取り組んだ案件を一つ挙げております。下部工の基礎につきまして新技術を活用いたしまして1.2億円のコストを縮減しております。

今ご説明申し上げましたものを集計いたしますと11ページの下のとおりでございますが、全体で26億円の増ということになっております。

12ページですが、今後の工事内容でございますけれども、主要構造物であります羅賀高架橋と普代高架橋でございますが、この橋が完成いたしますとほぼ工事は完成ということで残りは舗装、附属物のみとなっております。

14ページには普代バイパスのところで通行止めが発生しておりまして、そのときにとった迂回路を示しておりますが、図のように大きく迂回するルートしかこの地域には迂回路がないということでございます。

それから、17ページ、ご覧いただきたいと思いますが、これまでもご説明してまいりましたが、線形不良による交通隘路区間がたくさんあるということで、特に冬期においては交通障害が多く発生しております。

19ページ、費用便益でございますが、このページの上の方の米印の二つ目に書いており

ますが、便益Bのうち走行時間短縮便益及び走行経費減少便益につきまして、現道が災害や津波、浸水区域に含まれることによりまして通行止めの実績があります。その通行止めの際には大幅に迂回するしかないという地域の特性があるということ、さらに急カーブや幅員狭小などの線形構造に起因いたしまして積雪や路面凍結など等において冬期の走行速度が低下が著しいという道路の特性を踏まえまして、費用便益分析マニュアルに規定されているように、災害等による通行止め、それから冬期の交通状況を考慮し算定しております。便益は基本係数全体で見いただきますと1.0ということでございます。

次に、20ページ、お願いいたします。

事業の進捗状況でございますが、ご指摘ありました用地の進捗も含めてご説明させていただきますが、一部用地買収について土地境界の争いから難航箇所が1件ございます。現在、用地の進捗率は全体で96%ということです。その難航箇所があるために土地収用法に基づきまして事業認定申請を今月中に行うということとともに、あわせまして並行して筆界特定制度で対応中ございまして、早期に解決を図るということでございます。

今後の事業の見通しでございますが、早期の供用を目指すということにしております。

21ページ、地方公共団体等の意見でございますけれども、記載のとおり、知事からは、事業継続には異議はございませんと。ほか記載のとおり多くの要望が寄せられております。

対応方針といたしまして、記載させていただきました地域の課題に対応するために早期に必要性が高いということで、原案としましては事業継続とさせていただきたいということです。以上でございます。

○柴田委員長 ありがとうございます。

ただいま説明を受けましたが、この資料に基づいて、先ほど言いました事業選定の委員会の方からの審議ポイント、一つは、事業費の増加理由とその内容について。今も一部説明ありました。それから、用地難航の進捗状況について二つ目。三つ目が3便益に災害時通行止め、冬期交通状況を考慮した理由について説明いただきたいということで今説明いただきましたが、これで十分ご理解いただけたかどうかについて皆さんからご意見を承りたいと思いますが、いかがでしょうか。どうぞ。

○九戸委員 最後の用地買収の難航箇所が1件なので、今土地収用法に基づく事業認定申請をすることで解決に向かうと理解していいでしょうか。

○三陸国道事務所長 はい、そのとおりでございます。この申請をすれば、今後の話としましては、事業認定を受けまして県の収容裁決を受けて、それで土地収用ということで収用までの

予定が確立されたということになります。

○柴田委員長 先ほどの説明を聞いたときに、土地収用法における事業認定申請の調整を行うとともに、任意での用地買収の推進も図るという意味で、何か土地収用法一本やりでなくて、もう一方何か早くできる工夫があるような説明だったと思いますが、今の説明だと土地収用法そのものに基づくというのは、従来のやり方と変わりませんと聞こえます。何かその辺工夫はされているのではなかったですか。

○三陸国道事務所長 説明で筆界特定制度と申し上げましたが、この難航箇所が土地の境界争いということで、土地の境界が今特定されておられません。それを特定することによって土地が確定するというので、収用法で収用しても実際土地が確定していないと対象する地権者に対して補償金が支払えないということになりますので、筆界特定制度で土地を確定してあげれば、収用が確定されればその時点で関係者の方に必要な用地費が供託されるということになります。

○柴田委員長 今回遅れた理由は、従来ですと、ずっと事業の重要性とか何かで言うと、土地収用法に該当すれば、それでやれば比較的事業は早く進むというのが一般的にありましたが、今説明があったように境界の問題ということで想定外のところがあったので従来の土地収用法一本やりではいかない部分がありましたと。それで、その境界の部分の調整についてのルール化が最近できたので、それを使うことによって今まで難航していた土地問題が近く解決する見通しがつきましたという説明ですよ。

○三陸国道事務所長 はい、そうです。

○柴田委員長 そういうふうにしてもらわないと、何か土地収用法というきちんとしたルールがあるのにその制度を使わなくて遅れたというのは事業の怠慢ですねとなってしまいますが、もう一つ境界線という問題があって土地収用法でできなかったということがあり、その境界上の問題についての新しい対応策ができたので今回それを使って早急に対応しますということで、これはできますということですね。

○九戸委員 わかりました。

○柴田委員長 わかりました。ありがとうございました。

そのほか、どうぞ。

○宮城委員 現場で聞いた追加質問ということで、行政側からちょっと言いづらいと思いますので。今の境界線をどうするかということですが、現在の資料ではこの事業に非常に協力的な人の土地になっていたということのようです。ところが、ここは私の土地だと主張する人が

おって、だけれどもきっちり境界がわかってない。そこで、まず第三者委員会といいますか、そこで境界をはっきりさせてその後対応すると。だから、今までどおりの状況でしたら全然そのままさっというってしまうという話になります。そういう説明を聞きました。

○柴田委員長 事業は円満にというような形になりましたということね。

○宮城委員 もう非常に円満にいくようになっていっています。

○柴田委員長 ありがとうございます。

その他のことについていかがでしょうか。皆さんの十分な納得いただきたい点は、従来行われている3便益に今回災害時通行止め、それから冬期交通状況等を考慮しているものを挙げて追加しております。それについて皆さんからのご納得が十分いただけたかどうかということを確認したいんですけれどもいかがでしょうか。どうぞ。

○金沢委員 遅れた原因の一つに土質の調査の部分が、先ほど青山局長からもご答弁があったとおり、設計段階の前にいろいろな意味で大きな石が出てきたとかさまざまな問題がここに書かれてございます。やはり土質の調査の精度を上げるということの大切さがここにあらわれたのではないかと思います。これが発生する予算枠のオーバー分というのはどれぐらいであったかというのも後でお示しいただければいいと思っております。

○柴田委員長 土質調査についてのオーバー分、先ほどの説明で出ましたが。

○金沢委員 そうですね。

○柴田委員長 そこで何か具体的数値が示されると思いますけれどもいいでしょうか。

○金沢委員 いいです。

○沼倉委員 委員長の方からですけれども、その便益の方に通常の3便益以外のものについて加えられているということについては、私は非常に評価できると思っております。特に地域特性、非常に過疎地ということを考えますと、やはりこの道路の意味というのは単に1分1秒早く進むことができるというよりも、災害時であるとか救急医療というものがより強調されているんだと思います。その便益の手法についてはまだまだこれから研究されていくべきところはあるんだと思うんですけれども、項目として入れるということについては評価をしていきたいと思っております。評価できると思っております。

○柴田委員長 ありがとうございます。

そのほか何か。どうぞ。

○宮城委員 これも現地でヒアリングして聞いて、多分ここでは説明されてない内容について委員の方にもお知らせした方がいいかと思ひまして。今の便益のはかり方と、それから土質調

査という問題です。

まず、便益の話については、今日の報告ではありませんでしたけれども、現地では昨年暮れのNHK盛岡が報道した番組を見ました。道路は普代バイパスだけでなくそれに続く尾肝要という道路と一体で見なければいけないわけですが、そのとき事業費が削られて、しかも地元が非常に危機感を持ってというのが報道になっていました。内容は医療に関係する話なんです、冬期にはもう非常に走りにくい危険な道路になると。それをNHKが特集していました。実際に走ってみて、とにかく緊急に整備しないといけない道路で、地元にとっては切実な問題だというのが非常によくわかる道路だった。特に冬期には大変な道路になると。だから、もうちょっとスピードアップして整備してもいいぐらいの道路だという気がします。そういう意味では、単純な3便益以外に項目を加えることはあって然るべきだと思います。

それから、土質を調査するというのは非常に難しいという件、この7ページに、玉石が確認されているという絵が出ています。これは現地で聞きますと、その近くも実はサンプリングしているんです。サンプリングというのは何かというと、同じ土質の層があるという前提で、サンプリングから得た資料からその周辺もみんなそうだろうと思うわけです。ところが、こういうように、実は掘ってみたらその近くでやったときには分からなかった石が出てきたとか、そういうわからない側面があってやはりコストが高くなる。私が思いますには、こういった工事費が高くなるというのは、予想できた問題に対してベストの対応をしなかったことによるコスト増は問題になりませんが、予想できない問題ということに関してはこれはどうしようもないということになると思います。だから、このケースでいくと、ある意味ボーリングを怠ったとかそういうことではなくて、現場においてもボーリングやっているけれどもそれでも見つからなかった。予測できなかった事態にぶつかったということで、やむを得ないコスト増かなという感じは受けました。

○柴田委員長 ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。どうぞ。

○井上委員 18ページの環境影響評価への対応ですけれども、この書いてあることからすると、法アセスの対象にはならないけれども国土交通省の方で任意に実施したと。それから、何か不都合が起きたときには新たに環境影響が生じる場合ということですが、専門家等の助言を踏まえてという、これはもう秋田でもそうなんですけれども、そういうふうに理解してよろしいですか。

○三陸国道事務所長 はい、そのように理解していただければ。そのとおりでございます。

○柴田委員長 よろしいですか。

そのほかいかがでしょうか。

先ほどの説明の中でさらっと言われてしまったから聞き逃されたかもしれませんが、今回の事業の評価は用地着手が平成6年度で事業着手が平成12年度から始まっている4.2キロ全体の事業評価ですけれども、前回は事業評価を行ったはずなのに、そのときには費用増加とか何かが出ていなくて今回出てきたのは不思議だなと思っていましたが、先ほどの説明の中で、この普代インターチェンジの右側、北側になるんですか、これが前回のメインの話みたいで、今回ここから左のところで費用が増加しているところは左のところで起こっているということから、用地買収が平成19年から始まって事業化が平成21年からというのは比較的身近なところで起こっているからその費用増加を今まで怠けていたわけではなくて、つい最近起こったことなのでこの委員会に初めて出てきていますという説明されています。その点の箇所がそういう特殊な、最近始めたところにあったというようなことが今回の大きな費用増加の理由だというような形になって、それでコストの増加をもたらしているんですけれども、そういうことも含めて説明いただきましたので、ご理解いただければありがたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、重点として事業費の増加理由と内容、それから用地難航の進捗状況、それから3便益に災害時通行止め、冬期交通状況を考慮した理由等については、説明いただいたもので皆さんから特に疑義が残らないということと理解してよろしいでしょうか。

それでは、対応方針としては、原案にあります事業継続とするということで対応を委員会として進めたいと思いますけれどもよろしいでしょうか。（「はい」の声あり）

それで、最後に堀井先生から、先ほど言いましたようにバイパス転換後の現道のところについての歩行者の安全交通対策とか、それから現道の急カーブとか急勾配区間残ることから、特に冬期間の交通対策事故等についてはできる限り考慮して、別な事業になると思いますけれども、それは考慮していただきたいという希望がありましたので、ぜひこれを配慮していただければありがたいですけれどもよろしいでしょうか。

○宮城委員 それは僕もお願いしたいです。多分普代バイパスに行くとき注意がどうしてもそちらの方に行って旧道路というのはおろそかになりがちだと思うんです。ところが、非常に尾肝要のところはもう危険なところで、実際事故もいっぱい起きているわけで、やはり普代ができたからもう後はほうっておけばいいやという感覚ではなくてフォローアップが必要かと思っています。

○柴田委員長 それは我々とすれば希望というような形ですけれども、ぜひご配慮いただければ、どうぞ。

○三陸国道事務所長 バイパス区間整備して終わりということで、堀井委員がおっしゃられているとおりでございます、現道につきましても適切に管理させていただき予定でございますので、冬期の管理につきましても現況を見て適切にやっていきたいと考えております。

○柴田委員長 では、これで普代バイパスについては審議を終了させていただきます。

続きまして、一般国道46号盛岡西バイパス事業について事務局から説明願います。

○岩手河川国道事務所長 では、資料2-1によりまして説明させていただきます。

1ページでございます。

盛岡西バイパスにつきましては、盛岡市内の国道4号及び国道46号等の交通混雑の緩和、交通安全の確保、沿線都市開発の支援、広域連携の促進、救急医療施設へのアクセス向上等を目的として事業を進めております。全体の延長につきましては7.8キロでございます、事業着手時、昭和59年度には4.7キロで着手してございまして平成14年度に3.1キロ事業区間を延伸してございます。

2ページでございます。

事業の経緯でございます。要点といたしましては、盛岡市の将来都市構造に対応した骨格の道路網、2環状6放射という骨格の道路網の一部区間という構成であります。都市圏の西側の環状道路の一部といたしまして国道4号から、2ページの下図が見やすいかと思っておりますけれども、東側の国道4号から主要地方道の上米内湯沢線、それから都市計画道路の開運橋飯岡線、46号につないでおります。盛岡西バイパスにつきましては、盛岡南部の新規の土地区画整理事業、盛南開発事業と同時進行しながら調整、整備を進めてきております。

3ページでございます。

ただいま説明申し上げました盛南開発でございますけれども、真ん中の右側に書いてございます。エリアにつきましては真ん中の左側の図でございます。計画概要といたしましては、盛岡の中心市街地から南西3キロの位置にございまして、施工面積が313ヘクタール、計画の人口が1万8,000人でございまして、事業主体は都市再生機構、旧地域振興整備公団によって事業が進められております。事業期間は平成6年から平成25年度までの予定で今事業中でございます。

また2ページに戻りますけれども、そういうことの中で事業化当初は昭和59年で4.7キロで事業をしております。ただ、当初もネットワークといたしましては全体計画で7.8キ

口で計画してございました。先ほど申しました盛南開発事業につきましてまだ地域振興整備公団の方で調査中ということでもございました。開発区域内の道路構造や事業区分等についてまだ調整の余地がございました。それから、盛岡駅から真っすぐ縦に流れております都市計画道路の開運橋飯岡線というのが既に昭和49年に都市計画道路として決定しております、この部分については重複することから3.1キロの区間につきましては、その当時まだ一緒に新規路線として位置づける必要がないという判断をいたしまして4.7キロでスタートしてございます。その盛南開発につきましてまだそうでございましたけれども、スタートした4.7キロの部分につきましては圃場整備等の事業が進んでおりましたので、この部分できちっと位置づける意味合いからバイパスの終点部から先行して事業化したものでございます。

それから、供用の経緯でございますが、まず平成4年から11年までの区間で3.6キロ、これは盛南開発の都市区画整理区域外でございまして設定2車線で供用してございます。それから、平成17年には盛南開発区域内で4車線で1.1キロの供用をしているところでございます。

4ページでございます。

都市計画の変更に係る部分でございますけれども、先ほど申しましたL型に曲がっております都市計画道路の開運橋飯岡線でございます。この延伸区間でございますけれども、この区間につきましては、当初平成5年の都市計画変更によりまして開発区域内を通過する区間については道路構造、工作形式、幅員等について調整を行った上で決定しているものでございまして、50mで高架ということで高架部分4車線、それから平面部分4車線の8車線構造で考えておりました。その後、平成10年にこの高架部分につきましては地域高規格道路の候補路線に指定されておりました、原則立体交差ということでございました。昨年その中をまた都市計画の変更を行いました。これにつきましては、一つは4ページの真ん中にも書いてございますけれども、交通量自体が見直しにより減ったということでございます。それから、もう一つでございますけれども、地域高規格道路の構造要件の緩和がございました。この緩和によりまして、サービス速度がある程度担保されれば平面交差も可能ということになりました。この2点によりまして、昨年の都市計画の変更で高架4車線、それから平面4車線を平面6車線に変更してございます。6車線になっておりますけれども、下の方の図で構造図をかいてございますけれども、副道、側道と一緒にすることによって高速性を担保するというところでございます。

続きまして、5ページでございます。

整備状況、先ほど申しましたけれども既に5.6キロの分について供用済みでございます、1日約2万1,000台の車が流れてございます。

6ページでございますけれども、盛岡市の東仙北という地区が、この線路上に仙北町というところがございますけれども、この東仙北というところから盛岡インターまでの所用時間につきましては、今までは国道4号を大きく回り込んで行っていたわけでございますけれども、この部分が開通したことによりまして32分のものが11分ということで効果があらわれているところでございます。それから、事故件数につきましても2割減少してございます。

それから、7ページでございます。

地域の課題でございますけれども、岩手県の全体の渋滞の損失時間のシェアが上の円グラフでかいてございますけれども、盛岡都市圏で約5割を占めてございます。

8ページでございますけれども、平成17年のセンサスによりますと、特に国道4号の盛岡バイパスにつきましては通過交通量は容量を大きく上回っておりまして最大のところでは2.08という渋滞を発生しているところでございます。

9ページ、左の図でございますが、これは平成17年のセンサス時の幹線道路網の混雑状況を示しておりまして、赤に行くに従って混雑度が増してございます。それから、4号のところに書き示してあります。それから、46号でも1カ所ございますけれども、この関係で5カ所の渋滞のポイントが発生してございますけれども、これが右側の将来予測、平成42年将来でございますけれども、この予測によりますと混雑度もほぼ1以下となりまして渋滞ポイントについても解消されるという予測になってございます。

それから、10ページでございます。

盛岡西バイパスの現道区間につきましては、直轄の国道の平均の1.7倍という死傷事故率が今発生してございます。それから、現道区間の事故累計につきましても渋滞混雑起因ということで追突が約6割の事故発生になってございます。こういうことによりまして、バイパス整備を行います結果として追突事故の減少、また自転車道と歩道も整備されますことから歩行者や自転車の安全性も確保されると考えてございます。

11ページでございますけれども、環境影響評価の対応でございますけれども、当事業につきましては閣議アセスに基づく対象事業となっておりませんので実施してございません。先ほどの普代と同じでございますけれども、実施中に当初予想し得ない環境影響が生じた場合については専門家の皆様のご助言をいただきながら適切な対応を図るということとして

ございます。

それから、事業採択時よりの周辺環境の変化でございますけれども、これにつきましては、この事業の目的が失われるような状況変化はないと考えてございます。

12ページになります。

B/Cの関係でございますけれども、今回盛岡西バイパスにつきましては、3万1,200台というのは先ほどは開運橋飯岡線の部分の交通量でございますけれども、これは3万1,200台は全体平均でございます。3万1,200台ということで考えておきまして、全体といたしましてB/Cは1.8、残事業4.9という計算結果になってございます。

地方公共団体等からも岩手県知事初め事業の継続にご同意いただいております。

対応方針といたしましては、事業を継続したいということで考えてございます。よろしく願いたします。

○柴田委員長 ありがとうございます。

この盛岡西バイパスについての審議のポイントですが、今説明がありましたように、事業化の延伸とか道路構造の変更といった事業計画が変更しております。その変更の経緯及び内容について審議したいということで申し入れておりますので、これについて今の説明で何か追加してご質問、ご意見はないでしょうか。どうぞ。

○九戸委員 4ページ、高架から平面にすることで当然予算がかなり縮減できるのかなと思いますけれども、そここのところの説明を。

○岩手河川国道事務所長 この事業は当初高架部分につきましては盛岡市が事業をする予定でございました。公表されているのかどうかちょっと存じ上げませんが、多分こういう構造ですと恐らく100億円程度の事業費がかかると想定されます。今回私どもで6車線すべて整備することになったわけでございますけれども、この中身は、用地費の方について私どもの事業単独でいいますと、ちょっと見にくいかもしれませんが、当然用地費につきましては面積は私ども買う方がふえるので12億円ぐらい増に。

○九戸委員 幅が広いと。

○岩手河川国道事務所長 幅が開いてしまう。今までは高架の部分は盛岡市が買うことの想定でございました。それから、当然4車線だったのが6車線になりますので舗装の面積もふえますので舗装費用もふえます。ただ、そのかわり、実は道路橋に当たる部分につきまして事業のコスト縮減ということで他事業の土を流用する等の事業計画を見直しましたので、それで5億円ぐらい減るといふのと、それから横断する地下道を設けるんですけれども、5カ所計

画しておりますけれども、その構造を少し簡略化することによりまして10億円ぐらい減ということで、私どもの事業としては恐らくプラス・マイナス・ゼロということで、全体としましては恐らく結果としては盛岡市の事業含めて100億円ぐらい減るのではないかと考えております。

○柴田委員長 従来のこういう事業の説明資料には今のようなことはないですね。

○岩手河川国道事務所長 私どもの事業の部分だけを。

○柴田委員長 だから、そこは書きにくいというのはわかりますが、こうしたことによって社会全体としての費用効果はありますと。それで、交通量問題についても解決しているということは、この事業は進めるべきだという効果があると思いますけれども、そういう説明がないとちょっと納得できないという感じがする部分があると思いますので、先ほどの全体として下がった部分があれば、普通の場合はそういうことないと思いますが、こういう場合についてはその他の特例か何かみたいなところで説明いただいて、今回の構造を改変したことによって、費用は相手のあることだから見込みの一般論でいいと思いますが、一般的な標準事業でいくと高架にする分はこのくらいあって自分たちがこのくらいでした。それを広くすることによって用地はこのくらい増えましたけれども今言った事業とか何かのところ、こちらの単独事業としてはプラス・マイナス・ゼロとなりましたというものはちょっと説明があつてこれが提案されると、これはぜひ進めるべきですねとなると思いますが、それを提案しないと高架で非常に走りやすかったものをわざわざこちらが力で6車線にとって、市民にとっては使いにくいのではないと。市の方でもやりたかったのではないかとかと言われると説明がないから何とも言えないんです。実際今の説明でわかりました。市の方でできなくなったというのはわかりますが、そういうところも何か資料の中に、公文書になるから説明しにくいというのはよくわかりますが、何か口頭でもいいのかな。だから、質問されて答えるという口頭でもいいのかもしれないけれども、やはり住民感覚からいくとそういういいことはいいともう少し自信を持って言いなさいと。我々の権限外のことについて触れられませんなんていう杓子定規なことを言うなというなという感じがあると思いますので、ぜひその辺は今後対応していただくとありがたいと思いますけれどもということで。

○九戸委員 わかりやすかったので、そうですね。

○柴田委員長 そのような形でぜひ。何か。どうぞ。

○三浦道路部長 当初の説明が不十分でございましたので、以後気をつけさせていただきたいと。社会的に見れば、全体として見れば十分効果も担保され事業費も減っているのではないかと

思っております。

○柴田委員長 ありがとうございます。

では、そういうことで我々の重点のポイントについてはご理解いただいたということで、この件についての原案が事業継続ということですが、それで認めてよろしいでしょうか。では、そのようにさせていただきます。ありがとうございます。

では、続きまして、一般国道45号坂下拡幅事業についてご説明願います。

○仙台河川国道事務所長 坂下拡幅は、仙台市中心部の苦竹地区における国道45号の渋滞対策と交通安全対策を目的とした4車線の拡幅事業でございます。仙台市内の国道45号については、ほぼ全線4車線で整備されておりますけれども、このJR苦竹駅前後の1.2キロの区間のみが上りが2車線、下りが1車線の変則3車線で残っておりましてボトルネックになって渋滞を引き起こしている状況です。昭和47年に事業化になりまして既に40年近くたっておりますけれども、全体1.2キロのうち供用済みが0.7キロということでまだ500m未整備の状態となっております。事業が非常に長期化しております。また、全体事業費が7億円増加しております。この2点について最初に説明させていただきます。

まず、長期化している理由は、用地取得が難航しているためですが、その経緯についてご説明いたします。

資料の2ページになります。

昭和47年に事業着手した際、路線測量を行うために地元で計画説明を行ったわけですが、苦竹駅周辺住民の方から事業計画にそもそも反対ということで立ち入りを拒否されて、昭和58年まで測量に着手できていない。11年も膠着状態が続いたこととなります。当時、仙台市内では直轄の道路事業として大きな事業がありまして、一つは国道48号の仙台西道路、それと国道4号の仙台バイパスといった事業を進めておりまして、いずれも用地取得が難航して、特に坂下拡幅の1年早く昭和46年に事業化しました仙台西道路につきましては、3回にわたってテレビ討論会が行われるなど非常に反対運動が拡大していた状況です。そういった状況から、坂下拡幅については、当時慎重な対応をとらざるを得ないということで、無理せずに若干時間かかっても理解を求めていくという方針でした。

地元の事業反対の理由というのは、苦竹駅周辺というのは古くからの飲食店街が立ち並んでおりまして、国道向かいに陸上自衛隊の駐屯地がありまして、その自衛隊を相手はかなり繁盛していたことから、ここを立ち退くと生活が成り立たなくなるという不安、それとこのあたりは土地、建物の権利関係あるいは大家店子の権利関係が非常に複雑で、立ち退いたとし

でも十分な補償が得られるかどうか、そういった不安があったと聞いております。その後、ようやく昭和59年になりまして起点側の坂下交差点の方から段階的に整備を進めるということで地元の合意がとれましたので、坂下交差点の測量に着手したところです。

測量に入ってから最初に河川協議を始めましたけれども、坂下交差点のところは梅田川を縦断占有、普通は余りしないんですけれども、縦断占有しているんですが、この協議について梅田川の計画流量が3度も当時見直されたということがありまして、その縦断占有の許可を得るのに平成2年まで時間を要したという経緯がございます。その後、梅田川の河川協議が整ってからようやく用地調査、用地買収に着手しまして、平成5年になってようやく工事に着手したということになります。その年、わずか200mですけれども坂下交差点付近については工事を完成させたところです。その後順次東側の方に事業を進める計画でしたけれども、この間に地権者間の境界の争いですとか、補償不満、価格不満等により用地買収が難航しいまだ500mが残っている状況でございます。

未整備となっている500mの区間につきましては、平成14年、15年で用地調査を行って幅杭を打っております。平成15年から用地取得に着手します一方、事業認定申請の準備を進めまして、幅杭打設から3年経過した平成19年2月に土地収用法に基づく事業説明会を実施、その後平成20年9月に事業認定の申請をして平成20年11月に事業認定が告示されております。この認定区間にはマンション3棟を含めて関係者が263名と多いことから、1年以内にすべて裁決申請を行うことが難しいために3年間の手続保留の制度を利用して4ブロックに分けて今処理しているところでございます。今後の見通しとしては、平成25年度中には収用が完了する予定となっております。

もっと早く事業認定をすれば良かったということについてですけれども、この1.2キロの区間全体では410名もの関係者がおりまして、境界争いもございましたし事業認定を行ったとしても3年の手続保留を利用しても期間内に410名すべての裁決申請を行うことは困難と判断したために事業認定の申請が可能となるまでは任意の用地交渉を進めてきたという経緯があります。事業認定の手続を進める目安としては、用地取得が8割以上あるいは幅杭打設から3年経過というのが一つの目安になっておりますけれども、ある程度任意の用地交渉を進めて問題を絞り込んだ上で事業認定の手続を進めるのが一般的と考えています。

また、もう一つの理由としては、当然事業認定かけるために測量しなければならないわけですけれども、この500mの区間については当時測量を始める際に坂下交差点側の方から順次進めるという地元の約束がありましたので、ようやく測量に入れたのが平成14年から

ということです。

それと、次に事業費の増額についてですけれども、電線共同溝を組み入れたために7億円の増額となっております。3ページですけれども、当初この地区の電線共同溝は平成16年から20年の無電柱化計画5カ年計画において原町地区電線共同溝事業として整備することにしていただけですけれども、用地買収が進まないために800mが未整備の状態が残っております。この800m区間については、平成21年度からの無電柱化5カ年計画で引き続き整備することになっておりますが、その際の事業の手法として坂下拡幅と別事業で整備するという案もございますけれども、平成21年度に国土交通省の方から無電柱化を効率的に進めるためのガイドラインが示されまして、道路の新設または拡幅と電線共同溝は一体的に整備してコスト縮減を図るよう示されたために、平成21年度に坂下拡幅の事業に組み込んで整備したということで7億円増額になっております。

4ページ以降は渋滞の状況ですとか交通事故の状況をお示ししておりますが、省略させていただきます。

11ページですが、B/Cは全体で1.3、残事業で2.6と計算されています。

12ページの事業の見通しですけれども、先ほどご説明したとおり、現在収用手続きを進めておりまして平成25年度には完了する予定です。その後、支障物件等の移設を行って平成26年には工事を完了させることとしております。

13ページの対応方針ですが、原案として事業継続とさせていただきました。以上でございます。

○柴田委員長 ありがとうございます。

坂下拡幅についての重点の協議ポイントは、事業の長期化についての理由と経緯、それから事業費の増加です。今そこにポイントを絞って説明いただきましたけれどもいかがでしょうか。このくらい時間をかけて手を食っていると何か用地買収のモデル地域というか、非常に困難なところで初心者教育には最高の場所ではないかという気がしますけれども、余りにも時間がかかり過ぎますよね。これだけ時間をかけてやっているというのは丁寧に進めていて住民の意向を権力で押しつぶすということをしなないということのモデルだから、普通の場合はそうすると事業やめますと言うんだけどそれもしないでやってきたという意味では息が長いなというので納得するんですが、今のような状況である程度解決が見通せるということから、ぜひこれについては継続をという説明でしたがいかがでしょうか。どうぞ。

○沼倉委員 仙台市民なら誰もが知っている坂下交差点の渋滞ということなんでしょうけれども、

とにかく早くやってほしいというのは誰しも考えるところだと思いますし、ここまでようやく済んでよかったなと思う反面、これだけ困難であれば代替案の検討とかということもなかったんでしょうかというのが気になります。過去のことですので、今後こういうことはないと思いますけれども、このように用地取得困難のような場所であればあえて事業に選ばないとかそういう工夫も必要だったのではないかと。これはちょっと感想ですけれども思っております。

○柴田委員長 それは重要なポイントですね。今までは気長でいて丁寧だったけれども、これだけ世の中の変化が激しいと気長で丁寧というのは何もしないということと同じ言葉になりますので、それはもうできないと思いますので、今おっしゃられるようなある程度見込めないというような、時間かかるとなると別のルートも含めて見直すということがあるのではないかと。以前はそういうことは余り考えたことないものですから、こういう事業評価監視委員会等ができるというのはその事業を見直すとかここでやめますということができるようルールだということで、これからはこのような形の長い事業というのはもう起こり得ないのではないかと思いますが。

その中で一番不思議なのは、最後にこの事業の継続を仙台市長が意見としてぜひやってくださいと。仙台市が本当に真剣になってこれに取り組んでいますかということについて、これは他の事業所だから言えないかもしれないけれども、仙台市が本当にこの事業の継続を望んでいるときにこの難しい問題にどのくらい協力していただけるかをちらっと言っていたければありがたいんですけども。いかがでしょうか。

○仙台河川国道事務所長 用地取得、事業認定手続を進める際には当然仙台市とも連携、調整図りながらやっておりますので、仙台市も待ち望んでいる残った区間の4車線拡幅ですので、計画どおり平成26年には完了させたいと思います。

○柴田委員長 答えになっていないような。だから、平成26年解決については仙台市も相当協力的に協議しますよということですね。

○仙台河川国道事務所長 はい。

○柴田委員長 こういう土地問題については個人の所有権だから難しいのはわかりますが、やはり公共的に本当に必要な場合に地元の市町村もよく説明して、住民とこの土地購入する国土交通省との中についてよく説得してというような努力をする必要があると思います。時々聞きますが、市町村は全然知らないで土地購入は国土交通省の担当だから国がやりなさいという形で、うまくいかないと遅いですねと第三者的になるのがあって、そういうのはもうよく

ないと思いますので、やはり国と県と市町村が共同して個人のいろいろなものについてできるだけ権利を保障しながら納得できるような環境をつくるという努力は必要だと思いますので、これからこういうことが起こらないようにぜひ今度の完成までには仙台市も協力していただけるということで我々は事業の評価の継続を認めるということでよろしいでしょうか。その旨を仙台市にも伝えていただければありがたいということで、これは事業継続としてよろしいでしょうか。（「はい」の声あり）わかりました。ありがとうございました。

では、続いて古川東バイパスについてです。お願いします。

○仙台河川国道事務所長 古川東バイパスについてご説明します。

古川東バイパスは、大崎市街における国道108号の渋滞対策と交通安全対策を目的とした延長5.1キロメートルのバイパス事業です。こちらも平成2年度に事業化したところですが、いまだ供用区間がなく事業の進捗率が低い長期化している事業です。事業の経緯について最初に説明させていただきます。

2ページになります。

古川東バイパスのこの道路の計画自体は昭和50年代からございまして、昭和54年に都市計画決定されております。その後、平成3年に一部交差点形状等変更がなされているところです。しかしながら、当時、この古川周辺では既にほかのバイパス事業が盛んに行われておりまして、具体的には4号の古川バイパス、108号の涌谷バイパス、小牛田バイパス、そういった事業が進められておりましたので、予算的な制約から古川東バイパスについてはそれらの周辺の事業の目途がついた段階で後年次での事業化にせざるを得なかったという状況が当時ございました。

一方、地元の動きとしては、昭和57年に新幹線の古川駅が開業いたしまして、それを契機に古川駅周辺の再開発の機運が、当時バブルの時代でしたので非常に地元としては盛り上がっていた状況です。このバイパスルート上に三つの土地区画整理事業が当時計画されまして、都市計画決定されていた古川東バイパスを取り込んで整備することが資金計画上も必要とされておりましたので、地元古川市及び地域の方から強い協力要請があつて国道バイパスの早期事業化が要望されていたところです。

国土交通省としては、先ほど申し上げたようにほかの事業をやっていたものですから、古川東バイパスの事業化はまだ先と考えていたところですが、現実問題として区画整理された後に用地取得に入るということは極めて困難と考えられたことと、区画整理事業の交換金で用地取得した方が効率的であるということから、地元の要望に応える形で用地の先行取得を

目的に平成2年に事業化しております。その後、駅に一番近い駅東地区については計画どおり区画整理事業が進んで、平成7年に私どもの方から13億円の交換金を支払って用地を取得したところですが、南側の大幡地区、境野宮地区については平成6年以降私どもと設計協議を続けてきたところですが、古川市の財政状況が悪化したこととバブルがはじけて採算性が困難になったということから、平成13年5月に区画整理事業が中止になっております。このため、設計及び用地取得が振り出しに戻ってしまったという当時の経緯がございます。その後、設計の見直しを行いまして、平成16年から駅東地区と108号の現道に接続する区間について用地買収と工事を重点的に進めているところでございます。

3ページから7ページについては、渋滞の状況、交通事故の状況をお示ししておりますけれども省略させていただきます。

8ページ、お開きいただきまして、社会情勢の最近の変化といたしまして、宮城県内北部地域で唯一の三次救急医療施設となっております大崎市民病院が老朽化により移転することになっておりまして、移転位置はこの図に示すところですが、こことバイパスとの位置関係から特に美里町、涌谷町方面からの通院あるいは救急医療の面でもバイパスが機能を発揮するものと考えております。

9ページのB/Cですが、全線で1.6、残事業で2.2となっております。

10ページ、事業の進捗状況、見込みですが、全体をこの図にありますように3工区に分けて事業を進めておりまして、一番東側の2.3キロの区間について現在重点的に工事を進めております。この区間については、用地取得が99%完了、残るところ1件となっております。そういう状況ですので、一応目標としては平成24年度にはこの2.3キロ区間の供用を図る計画としております。

真ん中の1.8キロの工区につきましては現在用地調査中として、今年と来年で幅杭を打設する計画となっております。

最後に11ページ、対応方針といたしまして、原案としては事業継続とさせていただきます。以上でございます。

○柴田委員長 この古川東バイパスについては、この事業の審議ポイントは進捗率が低い理由と経緯と今後の事業の見通しについてです。今の説明でいかがでしょうか。

区画整理事業が予定していたものが中止になったというのが大きな遅れの理由だと思いますが、説明の中で、区画整理事業を行うところについては、その費用の一部を負担するという形で用地を購入した方が購入しやすいし経費も大きくないという形でこの事業とジョイント

でやりたいということでやっていました。しかし、区画整理事業が止まったので新たな従来どおりのやり方に変えざるを得ないという話ですが、この予算のところの用地費について全体事業で完成までに87億円で、執行みが33億円、これが三つに分けたうちの一番東側のところについてだと思いますが、そうすると残りの二つ部分について54億円くらいできると見込んで事業を考えているというのでよろしいのでしょうか。多分これをつくるときは区画整理事業とジョイントとしてつくっていると思いますが、区画整理事業をやめた後でもこの予算の枠の中でやる予定だと理解しておりますが、それでよろしいのでしょうか。

○仙台河川国道事務所長 まだ未工区、真ん中の工区についてはもう用地調査しておりますので、ほぼどれくらい補償費がかかるかについてはおおむね算定しております。

それと、一番4号側のところについては、実は概略の設計しかまだされていませんので、ここでどれくらい用地補償がかかるかというのは精緻には把握しておりませんが、今の段階ではこの用地補償費の範囲の全体87億円ということで可能と算定しております。

○柴田委員長 ありがとうございます。どうぞ。

○宮城委員 今の用地の話ですけれども、この2ページの方で駅東地区、ここは土地区画整理事業が済んでいるんですよね。今のお話の一部路線ひっかかっていますけれども、全部買収でやるということですか。それとも、一部この区画整理事業のところは区画整理事業でできる部分もあるのかというのがまず第1番目の質問で、2番目、その後の大幡地区、境野宮地区、これの事業費を現在見積もっているみたいですが、一部完成すると地価が多分上昇する可能性もあるわけですよね。今の段階の地価算定で事業費を算定しているということなのか、地価の動向は難しいのでこれだけ上がるだろうなんていう予測は無理だと思いますが、その後の事業費の用地費というのはどういう考え方でやっておられるのかと。第1番目は、区画整理事業で取得する部分も入っているのか、全部買収なのかという質問です。

○仙台河川国道事務所長 最初のご質問ですけれども、区画整理事業は行われておりませんので。

○宮城委員 そうですか。駅東も全くしてない。

○仙台河川国道事務所長 いえ、駅東については完了しまして、ここの区間については……。

○宮城委員 だけれども、そのときは区画整理事業で道路は入れられなかったと。

○仙台河川国道事務所長 入れています。駅東地区については13億円、私ども払いまして。

○宮城委員 13億円ね。

○仙台河川国道事務所長 それで、全体ここの1工区について33億円のうち13億円が区画整理で取得して残り20億円は直買で取得ということです。

○宮城委員 残りを買収。

○仙台河川国道事務所長 そして、これ以降につきましては、区画整理事業がございませんので、全部直買でやっております。

それと、用地価格の査定ですが、実際バイパスが途中までできても、例えばこの近くで築館バイパスというのがやっけていまして、そこも途中まで事業が1.8キロ完成していますが、ではその先が土地が今上がっているかと申しますと、全体、全国的に今土地は下落傾向の中で決して上がっている状況ではありませんので、今後の土地の動向まで精緻に計算して用地費を算定しているわけではございません。今の価格で算定しております。

○柴田委員長 どうぞ。

○九戸委員 印象としては、3ページの写真を見ると田んぼのような、土地区画整理が進んでいない、もう終了したというか、中止されたということですので、何かずっとこの先道路は田んぼの中を走るというイメージでいいのでしょうか。

○仙台河川国道事務所長 最初の3ページの上の右側の写真でちょっと建物が張りついているところが区画整理の行われた駅東地区で、そこから先は当時区画整理が計画されていましたが中止になった田んぼです。この後、建物が出てきて補償対象になるのが国道4号に将来接続しますけれども、そのあたりはまた建物が出てきますが、それに至るまでは基本的には田んぼということになっています。

○九戸委員 わかりました。

○柴田委員長 よろしいでしょうか。

そのほかいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、区画整理事業が当初の計画であったものが中止になったことによって事業が遅延しているということで、これはご理解いただけるでしょうか。それによって計画の用地費等が大幅に上昇するということは現時点では認識していないという形で、この枠の中でやる予定だという形で事業の継続を認めてほしいという原案ですけれどもよろしいでしょうか。では、そういうことでこの事業について継続とさせていただきます。ありがとうございました。

では、次が東北横断自動車道釜石秋田線（遠野～宮守）間についてお願いします。

○岩手河川国道事務所長 資料の5-1に基づきましてご説明申し上げます。

1ページでございます。

事業の目的でございます。遠野～宮守区間につきましては、重要港湾であります釜石港、豊富な観光資源、先端技術産業の集積が著しい岩手県北上中部地方拠点都市地域や花巻空港及

び医療施設間等を有機的に連結する重要な区間であり、円滑かつ迅速な交通の確保、交通安全の確保、信頼性の向上等を目的とした事業であります。総延長は9キロでございます。事業化は平成15年でございます。全体事業費は237億円。用地費の進捗は95%を見ております。

2ページでございます。

今の状況でございます。2ページの下の図にございますけれども、花巻のジャンクションから東側に花巻空港インターと東和のインターまでが既にNEXCO、旧道路公団の方で管理、供用してございまして、この先の宮守～東和間24キロ、それから今ご説明申し上げます遠野～宮守間の9キロ、この合計33キロ区間につきまして現在工事中でございます。

3ページと4ページでございますけれども、今日の問題点としても挙げられていますミッシングリンクの関係でございますけれども、このような高規格の道路のネットワークが未整備だということによりまして、3ページになりますけれども、一つとして大きいのは救急医療施設へのアクセスの問題でございます。その地域におきましては、二次救急医療施設の県立遠野病院がありますけれども、診療科目が限られているために救急搬送の約3割が管外に搬送されてございまして、またそのうちの8割が内陸方面ということでございまして、ですから、内陸方面といいますと北上方面か、あるいは岩手医大の方面でございまして盛岡までということになりますと全国平均の2倍の搬送時間がかかってございます。

それから、二つ目でございますけれども、県内港湾の利用促進ということが県の港湾ビジョンでうたわれてございまして、県外港湾を利用してございます貨物の50%以上を県内の港湾利用に転換させる目標を県で持っております。特に北上中流域におきましては県内の製造業が集積してございまして、北上金ヶ崎地域から主要港湾への所要時間は現在は釜石港よりも仙台塩釜港の方が短いために、3ページの右下になってございまして、大手自動車組み立て工場の製品は95%が仙台の方まで運ばれてございまして、釜石からの積み出しは5%にとどまっております。

5ページでございます。

このような中で課題でございますけれども、救急医療の支援が一つございます。遠野～宮守間の整備によりまして県立遠野病院の診療科目を補います北上市の中部病院や盛岡市にあります岩手医大の附属病院までの搬送時間が短縮されるということ、それから救急車自体が線形等がよくなりますので救急車両を運転されるドライバーの心的負担の軽減にも寄与すると。患者さんにとっても非常にいいということが言われてございます。このあたりは5ページの

右下の囲いの中に書いてございますけれども、かなり救急車の中で今の悪い線形の中の道路を走りますと患者さんにも負担がかかったりしますけれども、そのあたりかなり改善されると好評いただいております。

それから、6ページでございますけれども、物流の効率化でございます、このあたりは先ほどの県内の港湾の利用の話もございまして、整備が済みますことによりまして、6ページの右下に書いてございますけれども、現在よりも金ヶ崎にあります大手自動車組み立て工場から釜石港までの所要時間が大幅に短縮されるということの効果がございます。

それから、7ページでございます。

観光産業の活性化でございます。7ページの下の方の左側の方に平泉、一関関係の観光地でございます、現在、岩手県では世界遺産登録に向けて申請されて審議を待っているところでございますけれども、この地域に比べまして沿岸地域に訪れる観光客は非常に少なくなっております。これが7ページの上の方の右側の図でございます。こういうことを考えますと、この道路ができますことによりまして岩手県沿岸地域へのアクセスが向上しますので、冬期間も安心しての通行も可能になるということで、かなり観光のコースの提案とかもできるということで観光産業にかなり寄与できるのではないかと考えてございます。

それから、8ページでございます。

緊急輸送道路の信頼性の確保でございます。現在、国道283号、岩手県の管理でございますけれども、岩手県の緊急輸送道路網の1次路線に指定されてございますけれども3カ所ほどの防災上の対策が必要な箇所がございます。こういう道路がもし通行止めになった場合には、かわりの迂回路が106号ということで約2倍の所要時間になってしまいます。それから、岩手県の第3次の地震防災緊急事業5カ年計画におきまして沿岸部での地震災、津波等の対応に関しまして、内陸部から沿岸部への後方支援の拠点として遠野市が位置づけられておりまして、そういった意味でもこの道路が整備されることによりまして災害時の緊急輸送道路の信頼性の向上が期待されると考えております。

それから、9ページでございます。

ミッシングリンクの関係でございますけれども、この道路と先ほど言いました宮守～東和間ができますと、9ページの下の方でございますけれども、残る区間は遠野の先の遠野～住田、これが11キロございます。それから、仙人峠道路ができていますので、その先今度釜石西と釜石の間、これが5キロございまして、残りが16キロになります。現在は77%供用でございますけれども、今回の33キロができますと93%の整備が済みまして残り7%という

ことになります。

ご指摘ございました今後の方向性というか見通しでございますけれども、私ども、両区間とも調査は今現在してございますけれどもまだ事業化には至ってございません。事業化の見通しにつきましては、現在実施中の社会実験、無料化の問題等を含めて今いろいろ高速道路の問題議論されていますけれども、今後の議論の上で今後の見通しが明らかになってくると考えておりますけれども、私どもとして今事業化の見通しについては全く未定ということでございます。

それから、10ページでございますけれども、環境影響評価の関係では閣議アセスはやってございませんけれども、事業実施に当たりましてオオタカの営巣等発見されたり、あるいは貴重な植物が見つかったりしております、そのあたりは対応をしているところでございます。

11ページでございます。

B/Cの関係でございますけれども、平成42年度の交通量を1日1万3,300台と想定してございまして、全体の事業費1.6、残で2.4というB/Cになってございます。

12ページでございますけれども、事業進捗に係る特に問題はございません。

13ページ、最後のページでございますけれども、県からも事業継続をいただいております。また、そこに記載してあります団体からも要望がございまして、原案といたしましては事業継続ということでお願いしたいと思っております。以上でございます。

○柴田委員長 ありがとうございます。

ただいまの説明の中にもありましたが、本事業についてはつながる遠野～釜石間の未事業化区間等とのかかわりについて現状について説明いただきたいということで今触れていただきましたけれども、皆様からご質問、ご意見はないでしょうか。どうぞ。

○井上委員 10ページの環境影響調査への対応というわけですけれども、言葉の上では実施してないと言うんですけれども、ここでは平成8年……。

○岩手河川国道事務所長 すみません。実施しております。逆に言ってしまいました。申しわけございません。やっております。

○井上委員 そして、特に三つ目のところに貴重種でオオタカの巣があるともう中止をかけられるんですけれども、それからあとサクラソウだとかツルフジバカマ、これになるとやはり結構グレードの高い種類なんですけれども、でも真ん中のところにいずれも環境保全目標を満足しているとあるんですけれども、これは後からわかったことと理解していいんですか。

○岩手河川国道事務所長 このあたり、事業をやっていく中で新たに見つかったものでございまして、それで専門家のご助言もいただいてこのサクラソウとかツルフジバカマにつきましては移植で対応した方がというご指導いただいてやっているものでございます。

○井上委員 そうすると、言葉としては、工事实施中に見つかったこれらについては……。

○岩手河川国道事務所長 対応させていただいております。

○井上委員 対応しているという言葉になりますよね。

○岩手河川国道事務所長 はい、そうでございます。

○井上委員 ありがとうございます。

○柴田委員長 そのほかにいかがでしょうか。

この9ページの下の方の図ですが、事業化が進むことによってどれだけ時間短縮になるかというので、現況というのは全く現況のとおりで、今やっている事業がまだできてないところで、下の方は今やっている事業が完成しているところで事業整備後と思いますが、先ほど言った未整備区間というのは、この整備後の中には事業化されていると見込んで書いているのか、未整備のままとして書いているのかということだけを。

○岩手河川国道事務所長 現在工事中の33キロとまだ調査中の16キロ含めてすべて整備されたとしたら9ページの下のような時間になりますという記述でございます。

○柴田委員長 我々とすれば、未整備も基本計画のところについて効果はどうかとこの事業で判断できないので、できれば今回の事業のところできて未整備の場合、先ほどおっしゃったようにどうなるか私どもは何とも言えませんという話なので、それは未整備のままとして残した上で現在行っているものが完成するとどのくらい短縮されるかと言っていた方がわかりやすいのではないかと思います。

○岩手河川国道事務所長 6ページの真ん中の辺の図でございますけれども、岩手工場～釜石港と書いてある123分が今事業化しているところの33キロができますと104分まで落ちるということでございます。

○柴田委員長 わかりました。

○岩手河川国道事務所長 ただ、この33キロ、両方でございますので、9キロと24キロを分けてはここでは記載してございません。

○柴田委員長 ここはそうですね。これは見たら何か秋田から考えているから、これは事業のあれではないと思って。そうすると、我々とすれば考えるのは、6ページのところを見て効果を見てくださいということですね。

○岩手河川国道事務所長 はい。

○柴田委員長。 わかりました。

そのほかいかがでしょうか。どうぞ。

○沼倉委員 今整備されていないところはどのぐらい効果あるかというのを多分差し引くと何分短縮というのは出てくるのかもしれませんが、現況で仙人峠を一応越えるとそれまでの非常に困難なエリアから抜け出しますので、本当に必要かどうかというのはまた整備の際にはB/C考慮して検討されればいいのかかなと思っております。つながっていないところについてはその効果を見てということが今の税金の使い方ではいいのかかなと思っております。

○柴田委員長 そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、これについては事業継続の原案ですけれども、このとおり認めてよろしいでしょうか。（「はい」の声あり）では、この件について事業継続として認めさせていただきます。

〔休憩〕

○柴田委員長 それでは、早速再開させていただきます。

〔道路事業 再評価〕

- ・一般国道 4号 石鳥谷バイパス事業
- ・一般国道 4号 渋民バイパス事業
- ・一般国道45号 尾肝要道路事業
- ・一般国道45号 本吉気仙沼道路事業
- ・一般国道 4号 金ヶ瀬拡幅事業
- ・一般国道 4号 仙台拡幅事業

○柴田委員長 この後は道路事業ですけれども、要点的のところでは、よろしくお願ひしたいと思ひます。

最初は、一般国道4号の石鳥谷バイパス事業について、お願ひします。

○岩手河川国道事務所長 資料6-1でご説明させていただきます。

1ページでございますが、石鳥谷バイパスは花巻～盛岡間の国道4号で唯一の2車線区間が、1ページの下の方でございますように多少残っております。この区間について交通のボトルネック箇所となっていることから円滑な交通網確保を目的として事業を進めているところでございます。

飛びますけれども、現状の課題でございますけれども、4ページでございます。

石鳥谷地区につくられたこの付近だけが2車線なために平均速度等が低下しているという問題がございます。

先ほど申し遅れましたけれども、事業費がスタート時には20億円だったものが今回27億円と7億円の増になってございます。この説明が6ページからでございますけれども、一つの理由は6ページ、7ページで書いてございますけれども、橋梁等の耐震補強が必要になったと。これはスタート当時に施工を考えておりました耐震の方法とその後の耐震設計基準が変わってございまして、当時橋脚部と橋梁部等につきましては一般的な工法で今の基準では間に合わない、できない、足りないものについての計上しておいたために金額が増えてございます。

それから、8ページでございますけれども、当初軟弱地盤対策を見ていなかったということでございます。当時の調査時には軟弱地盤対策が必要ないという判断で進んでおりましたけれども、現地に入ってみましたところ地盤の改良が必要だということで、これがまた金額が増えてございます。

それから、9ページでございますけれども、跨線橋が二つございましてJRとの協議が必要になってくるわけでございますけれども、この跨線橋の作業時間につきまして事業着手時にJRと協議したときには1日当たりの作業時間が1時間確保できるという話だったんでございますけれども、その後実際に工事に当たりましたところJRの方が1日1時間は無理で半分しかできないという条件が変わったために作業日数がふえたということでコストが上がってございます。

それから、10ページでございますけれども、コスト縮減の方としましては橋梁の支承型式の見直し、それから伸縮装置の見直しを行ってございます。

その結果でございますけれども、11ページでございますけれども、コスト全体でプラスが7億2,000万円、マイナスが2,000万円ということで合計で7億円の増になってございます。

それから、12ページ以降は交通混雑の緩和、それから13ページにつきましては冬期における高速道路の代替機能、それから14ページにつきましては現道の交通事故対策に対する効果ということで書いてございます。

17ページでございますけれども、B/Cでございますが、全体で2.6、残存で5.7でございます。

19ページでございますけれども、知事からも事業継続を言われておりまして、あと以下の団体からも強い促進要望ございますので、原案としては事業継続でお願いしたいと思っております。以上でございます。

○柴田委員長 では、続きまして、一般国道4号の渋民バイパス、お願いします。

○岩手河川国道事務所長 資料7-1にのっとりまして説明させていただきます。

渋民バイパスの1ページでございますけれども、渋民バイパスは盛岡市渋民地区内の国道4号の交通混雑の緩和、交通安全の確保を図り暮らしの安全性向上と交通の利便性確保を目的とした事業でございます。昭和61年度から着手してございまして現在5.6キロの区間のうち2.5キロを供用してございます。全体の事業費は130億円でございます。

少し飛びますが、地域の課題、必要性でございます。4ページでございます。

一つは、岩手県北地域の課題ということで、この地区におきましては沿道の騒音が問題になっております。それから、もう一つはこの管内につきましては事故率が高く死傷事故率も高いということで、また現道が通学路になっている問題でございます。こういう問題がございます。

それから、6ページでございますけれども、そのために沿道環境の改善をバイパス事業によって行おうと。それから、大型の通過交通につきましてバイパスを供用させることによりまして小学校の通学路等にも寄与すると考えてございます。

それから、7ページでございますけれども、当然バイパスに交通量を分派することによりまして交通事故の減少を図るといふことと、それから8ページでございますけれども、現道の混雑緩和にも大きく寄与すると考えてございます。

9ページでございますけれども、ここも高速道路が特に八幡平インターと安代間ではかなりほかの区間に比べて冬期の通行止めがございますので、その部分がもし通行どめになった場合には東北縦貫道からの交通が集中しますので、そういう意味では国道4号バイパス付近の大型通行によりまして国道4号の幹線機能が低下しないようにすることができると考えてございます。

11ページでございます。

B/Cでございます。平成42年度で1日1万6,900台の交通量を予想してございまして、全線で1.3、残存で3.6の数字になってございます。

13ページでございますが、県知事からも事業継続のご意見をいただいております。また、以下の団体からも促進の要望をいただいておりますので、原案といたしましては事業継続で

お願いしたいと思っております。以上でございます。

○柴田委員長 では、続きまして、尾肝要道路。

○三陸国道事務所長 資料8-1、尾肝要道路です。

尾肝要道路の事業化は平成18年度でございまして、用地着手、平成21年度、工事着手が平成21年度です。それで、全体事業費105億円、当初と変わっておりません。全体の進捗率ですが、工事につきましては19%ですが、用地につきましては100%になっております。

2ページですけれども、国道の現況としまして、写真にございますように路面凍結によるスリップ事故、大型車の立ち往生等線形が厳しい上にこういう状況が頻発しております。

4ページを開いていただきたいと思えます。

地域の課題と整備目標のところですが、原因としまして、この地域、写真にございますようにヘアピンカーブと最急勾配10%を超えるのが連続しているところございまして、これを解消すべくという目的の事業でございます。

それから、5ページで、これも距離が長い、時間がかかるということで医療関係の問題を解決すべき課題がございます。5ページの下の方に政策目標を二つ掲げております。

10ページ、見ていただきたいと思えます。

費用便益比、B/Cでございまして、これにつきまして、便益Bのうち走行時間短縮便益及び走行経費減少便益につきまして、急勾配、急カーブの線形不良による冬期交通への影響が大きいことから、費用便益分析マニュアルに基づきまして冬期交通状況を考慮して算出しております。全体でB/Cは1.3ということでございます。

11ページ、事業進捗状況でございますが、冒頭申し上げましたとおり用地は100%買収済みでございまして、進捗に係る問題はございません。

今後の事業の見通しでございますけれども、今年度2.7キロメートルの尾肝要トンネルに着工する予定でございます。

12ページでございますけれども、地方公共団体からの意見、県知事からの意見では継続に異議はない旨、それから以下の各自治体の方からたくさんのご要望をいただいております。

対応方針としましては、事業継続とさせていただきたいと。以上でございます。

○柴田委員長 続きまして、本吉気仙沼道路事業。

○仙台河川国道事務所長 三陸縦貫自動車道の本吉気仙沼道路は、地域間の広域連携の促進と災害時の緊急輸送道路の確保、救急医療施設へのカバー圏域拡大などを目的とした事業です。

完成2車線で平成18年度に事業化いたしまして、平成21年から工事に着手しております。

事業の必要性について説明させていただきますけれども、6ページ、ご覧いただきまして、三陸沿岸地域、このあたりは国道45号が唯一の幹線道路となっておりますけれども、ルートが海岸沿いとなっておりますので、過去にも津波による大きな被害を受けております。気仙沼と南三陸町の間だけでも16カ所の津波浸水予想区域がございます。このため、今年の2月28日のチリ地震で大津波警報が発令された際には、結果としては冠水はしておりませんけれども国道45号を40.5キロにわたって9時間全面通行止めに行っているところですので、三陸縦貫自動車道は、津波浸水予想区域をすべて回避するルートで計画しておりますので、地震等、津波あったときには避難路あるいは緊急輸送道路としての機能も果たすこととなります。

次に、7ページですけれども、気仙沼市内には二次医療施設が2カ所ございますけれども、市内全域を30分で搬送できるわけではなくてまだ搬送できないエリアが残っております。今回の本吉気仙沼道路の7キロの整備によりまして、旧本吉町の方で約1,600人が30分カバー圏に入るようになります。

11ページ、B/Cですけれども、全線で2.1、残事業で2.7となっております。

12ページの事業の進捗状況ですけれども、旧本吉側ともともとの気仙沼側の境界の部分で2工区に分けて事業を進めておりまして、現在は大谷インター側、旧本吉のエリアの3.8キロの区間について重点的に用地買収と工事を進めている状況です。

対応方針といたしましては、原案として事業継続とさせていただきます。以上です。

○柴田委員長 では、続きまして、一般国道4号、金ヶ瀬拡幅事業について。

○仙台河川国道事務所長 金ヶ瀬拡幅は、国道4号で仙台から白石市までの間で、ほとんど4車線になっているんですけれども、唯一2車線で残っておりましてボトルネックになって渋滞を起こしている区間ですけれども、この区間の渋滞対策と交通事故対策を目的とした3.7キロの4車線の拡幅事業です。平成16年に事業化して平成21年から工事に着手しています。

2ページですが、事業区間の交通量は約2万6,000台、交通混雑度が1.7、渋滞ポイントが図に示すように2カ所ございます。

次に6ページ、ご覧いただきまして、交通事故の状況をお示ししておりますけれども、この渋滞している交差点で交通事故が多発しておりまして、200件/億台キロを超えています。事故の形態としては、渋滞箇所ということで追突事故が9割を占めているのが特徴です。

7ページですけれども、これは特に冬期間、東北縦貫自動車道が通行止めに最近はよくなるんですけれども、東北道が通行止めになりますと代替路として結局国道4号においてこざるを得なくなる。そうすると、当然4号がまた渋滞してしまいますけれども、特に金ヶ瀬拡幅の事業区間については2車線で残っているということでボトルネックになってしましまして、旅行速度が13キロ程度にまで低下している状況です。

本事業はこうした課題を解決するために進めているものですが、B/Cは9ページにありますように全線で1.6、残事業で2.3となっております。

10ページの事業の進捗状況については、大河原町のエリアと蔵王町のエリアで町境で工区分けておりまして、現在は大河原工区1.7キロ区間の用地買収と改良工事を進めているところです。この区間については、一応目標としては平成24年の供用を計画しているところです。蔵王工区については、現在用地調査を行っておりまして、この後用地取得と工事に入っていく計画にしております。

対応方針としては、11ページですけれども、原案として事業継続とさせていただきました。以上です。

○柴田委員長 ありがとうございます。

では、続きまして、一般国道4号、仙台拡幅事業について。

○仙台河川国道事務所長 仙台拡幅は、国道4号、仙台バイパスの慢性的な交通混雑の緩和と交通事故対策を目的とした6車線の拡幅事業です。平成元年に延長2.8キロ区間が事業化まずされまして、この区間については平成18年度に完成しております。その後、引き続き渋滞が激しくて交通事故の多い次の渋滞ポイントとなっている鶴ヶ谷交差点までの1.8キロ区間について事業を延伸しております。

2ページ、ご覧いただきまして、事業延伸した1.8キロ区間の交通量は6万6,000台、交通混雑度が1.9となっているところです。

次に7ページをお開きいただきまして、この鶴ヶ谷交差点までの区間の1.8キロ区間で特に上り車線側で旅行速度が朝夕は非常に十数キロと渋滞が激しい状況をお示ししております。

それから、8ページには事故率をグラフにしておりますけれども、6車線が完成している区間に比較してこの1.8キロ区間は依然として事故率が高い状況にあります。

こうしたことから、1.8キロ事業延伸して進めているわけですが、この先ではどうなるのかというご質問が以前にございましたけれども、この鶴ヶ谷交差点から先、泉区に入りますけれども、この先にも渋滞をしている交差点が3カ所ございます。この先の区間の対

策につきましては、一般的には鶴ヶ谷交差点までの6車線化が整備された後の交通状況を把握した上で対策をどうするか判断することにはなりますけれども、現在の考えといたしましては、2ページ、またお聞きいただきまして、下のグラフでこの先泉区の部分、4車が残っている部分ですけれども、この区間、現在のところは混雑度が1.2ということで比較的低いのと、交通量も5万5,000台程度ですので、この先については今の考えでは6車線拡幅ということではなくて、それぞれの交差点の改良で対応が可能と考えているところです。

次に、10ページの方にまた戻っていただきまして、B/Cについては全体で1.3、残事業で1.6となっております。

11ページに現在の進捗状況についてお示ししていますけれども、現在この1.8キロ区間で用地調査と用地買収を進めております。この区間の関係者も全部で281人と非常にここもたくさんおります。現在の用地取得の状況は、面積で22%取得できている状況です。この全線にわたって今年度中に幅杭を打設することとしておりまして、幅杭打設から3年たてば一応収用手続を始めることが一つの目安となりますので、一応平成25年からの収用手続も視野に入れながら当面は任意の用地取得を進めることとしております。

12ページですが、対応方針といたしましては、原案として事業継続とさせていただきます。以上です。

○柴田委員長 ありがとうございます。

要点の事業、一連の説明をいただきました。これから皆さんからのご質問等を受けたいと思います。

最初は、一般国道4号、石鳥谷バイパス事業について、何かご質問、ご意見ないでしょうか。

○九戸委員 ワーキングのときも問題になったんですが、9ページのJR区間の架設工事等対策、24時間のうち30分。この1時間というのもつかみの時間みたいですが、もともとは鉄道も道路も国でしたけれども、JRは今株式会社になりましてかなりすべてお金にしていくという計算をしているところだと思います。ぜひここは粘り強い交渉をしてより長い時間の確保はもちろんですし、鉄道と道路が交差するところが結構あるので、素人考えですけれどもこれはもうちょっと何か工夫が要るところではないかと思いました。

○柴田委員長 いかがでしょうか。

○岩手河川国道事務所長 ご指摘のことは重々わかっておりまして、実はこの部分というのは工事の時間もそうなんですけれども、鉄道の線路自体は私どもで工事できなくて鉄道の運行上、JRに委託しなければいけないんです。そのあたりも含めて今交渉しております。

○九戸委員 多分忠誠心でないと難しいかと思えます。

○柴田委員長 以前、国鉄時代は何か基準が同じというか、国の機関だから鉄道は国鉄でという形で道路は建設省でというのがあったかと思えます。今はもう民間ですので、やはりその基準として道路の方のやる基準についてどの場所でも同じような基準でそれは相手に対して十分対応できるものでやりますということで、鉄道だからJRが施工するとかというのはおかしいと思えます。道路と道路が交差する場合でもレベルを下げるなんていうことはあり得ないわけですから、その辺でこれは元国のJRと国土交通省の交渉になって全国共通の問題だと思えますので、ぜひこれは出先機関では対応できないので、やはり本省レベルでJRとの交渉については従来どおりのものを見直すことも含めて検討していただきたいという希望でよろしいのではないのでしょうか。現場の方で交渉してというのは、相手も組織ですから、何か特に元官庁組織ですから現場では対応できないと思うので、国土交通省の本庁の仕事としてJRとの問題については従来の方法を見直すことも含めて交渉してほしいという意見があったということでさせていただくとありがたいと思えます。仕事が増えますが、現場は助かるはずです。これは全国市町村も困っています。

○三浦道路部長 承りました。伝えたいと思えます。全くやっていないわけではなくて、いろいろな場面で本省とJRの協議もされていたりしておりますので、再度強く申し入れを、意見があったことをお伝えしたいと思えます。

○柴田委員長 そうですね。ぜひ。市町村道がJRの道路、下を掘るとか何かのときに、例えば国道の下を掘るときと比べて、工事としては同じなのに単価が高いというのはよく市町村から言われます。それに対してJRの方は、鉄道は大事だから普通の工事ではなくて特別な工事をしているんだと言うんだけど、行っているのを見ると区別がない。だから、そういうところで単価がおかしいというのは契約のところではないかというのがあるので、これはぜひ。いずれにしても、JRといっても国の機関だから、やはり国民のために一番いい方法でやったらどうでしょうかということで、ぜひ。申し入れるだけではちょっとつまらないという感じします。ぜひ議論して、なぜ駄目なのか説明してくださいと、JRの方に。というのはぜひ聞きたいと思えますのでよろしく。よろしいでしょうか。

そのほかは。どうぞ。

○宮城委員 私の質問は、この石鳥谷バイパスということに限らず一般国道4号全体にかかわる話です。今日ご説明がありましたのは大体この一般国道の改良、拡幅に関係しているということですが、先ほどちょっと説明がありましたけれども、冬期といいますか、降雪時、

特に東北自動車道を代替する幹線がこの一般国道しかない、4号しかないということに関連している質問です。

それで、そういう時期でも恐らくは高速道路の方が通行能力は高いと思うんですが、例えばバスが横転したとかトラックが横転したということで通行不能になって4号へおりてくる場合もあると思うんです。私が聞きたいのは、そういうときの有事の対応、つまり国道、NEXCO、場合によっては警察、その管轄するところでこういうものが起きた場合はどうするというような協議会というのがあるのかないのか。起きてからでは問題が多い。特に今まだ完成してなくてボトルネックもいっぱいあるということですから、何かのときには大変だろう。例えば、関が原というのは物すごい雪の多いところですよ。高速道路が渋滞して全部21号へおりてきてもうにっちもさっちもいかないようなときもあって、これはもう逃げ場がないのでどうしようもないところがあるんですが、特にここは逃げる道がないのでやはり事前に何かのもっと大きな組織で、特に国土交通省が音頭をとって協議しておく必要があるのではないかなと思うんですが、その辺はどういう対応が現在あるのか、お聞かせ願いたい。

○林崎道路調査官 お答えさせていただきます。

非常時に止める場合については、一般的な門型の標識等を活用した情報提供をしております。通行止めの事前協議がある場合はいいのですが、通行止めの実態としては事故が起きれば一方的に止めるというのがありますし、事前に規制をかけるという状況というのがなく、高速道路で事故が起きればまず止めて、それを受けて私どもの方でも、高速道路の出入情報についていろいろと提供しているところです。ただ、個別に事故の対応については、

○宮城委員 個別というよりも、多くの場合責任のなすり合いになってしまうんです。おまえのところでは流せと。基本的に幾つも代替路があればいいんですけども、やはりNEXCOと、それから国土交通省、場合によっては警察も絡むかもしれませんが、そういう協議会で、何らかの対応策、一般ルールを策定しておく必要がある。案内は当然だとして、事故がありましたとか、あるいは通れませんというのはいいとしましても、そういうときの処理の仕方。両方が勝手に止めたらもう完全に動かなくなるので、何らかのルールみたいなものを協議するような場というのを持っておく必要がないでしょうか。

○林崎道路調査官 東北地方の道路防災情報連絡協議会があり、道路管理課で運営しているところです。

○宮城委員 そういう組織みたいなものはあるということですか。

○林崎道路調査官 はい。具体的な協議、内容についてはまたご指摘を踏まえて、必要であれば

今後調整を図っていきたいと思います。

○柴田委員長 よろしいでしょうか。そのほかはいかがでしょうか。

今の件、組織はあると思いますが、実態として動いていますかというのが一番気になると思います。要するに高速道路でいろんなトラブル起きる場所は案外決まっていますよね。そういうところでトラブルで通行止めをしたときに、国道を迂回したり何かするときには国道の迂回とか何かについてちゃんと信号とか何かも含めて十分な情報を提供できる体制になっているかどうかと。それが全線どこでもできるようになっていけば一番好ましいんですが、そういう協議会があったらまず重点的に事故が起こったところについてはどういう対応をしていたかという形で警察も含めて案内板とか何かについて改善する余地があるかどうかというチェックをしていただければありがたいということです。それで不十分だったらちゃんと行ってくださいということでもよろしいと思うんですけども。よろしいでしょうか。（「はい」の声あり）

では、この点について、そのほかにも説明求めることはないでしょうか。

では、これについては事業継続という原案ですけれども認めてよろしいでしょうか。では、そのようにさせていただきます。

では、続きまして、同じ一般国道4号の渋民バイパスについてご質問等はございませんでしょうか。よろしいですか。では、特になければ、これも原案が事業継続ということになっていますので、この委員会でこれを認めるとしてよろしいでしょうか。では、そのようにさせていただきます。ありがとうございました。

続きまして、一般国道45号の尾肝要道路についてはいかがでしょうか。どうぞ。

○沼倉委員 ベネフィットの計算に冬期の交通状況、特にここは入れているようなんですが、田野畑のあたりは結構雪降るんじゃないでしょうか。その説明だけお願いします。

○柴田委員長 要するに、尾肝要道路のところでベネフィットに冬期の交通状況の考慮を入れている理由。

○三陸国道事務所長 実績としまして、過去5年間で1年平均で54日除雪作業をしております。

○柴田委員長 今は基本的に雪が降りますという話。

○三陸国道事務所長 それで、降雪は最大で約50センチほどの降雪があります。

○柴田委員長 それで、除雪するというのはわかりますが、もしここが十分通れない、もう少し迂回するとか、ルートがなくて困るとか、冬に通行止めになったときのベネフィットみたいなものが何かありますとかという意味ではないということですね。

○三陸国道事務所長 実は、ここの区間につきましては、こういった災害等での、雪もそうですけれども、通行止めという実績はないので、計算上は今回考えておりませんでした。

○柴田委員長 もう少しわかりやすい説明を。

○三浦道路部長 要は、迂回はあるのかということ。

○三陸国道事務所長 冬期間につきましては、迂回路は広域になりますけれども国道340号とか相当遠く回ります。

○柴田委員長 要するに、大きな迂回路になってしまう。

○三陸国道事務所長 そうです。

○柴田委員長 その辺でこれができるのとそれを回らなくて済むという意味のベネフィットがありますということですね。

○三陸国道事務所長 そういうことです。

○柴田委員長 それが起こる可能性は、先ほど除雪、雪が降っているので起こる可能性が高いのでここでは取り上げましたと。

○三陸国道事務所長 そうです。

○柴田委員長 普通のところは雪が降るからこのベネフィットに冬期の交通状況を入れたとかと一般的にはしないけれども、ここで取り上げている特別の理由は雪が降りますというのわかりました。

それから、これをもし通れないときの迂回路が非常に大きくてもものすごい費用、経費がかかるのでこのところについては地域の特性を考慮してこのベネフィットの中にこれを入れましたということでしょうか。

○三陸国道事務所長 はい。

○柴田委員長 そういうふうに言ってもらいとありがたいです。

○沼倉委員 できれば先生でなく説明してほしいんですけども。了解です。

○柴田委員長 どうぞ。

○金沢委員 先般、私も国土交通省の視察の時間に合わないので別件で案内していただいたんです。実は、尾肝要だけはもう大変危険だということなんですけれども、それ以前にもう宮古以北の45号というのは命がけの道路なんです。岩泉町小本から上がってもう本当にトラックが坂から落ちてきてお魚をばらまいてしまうというぐらい危険な急峻な道路であったわけですが、尾肝要を含めて田野畑に向かう中野道路が整備されつつありましたし、もうそろそろ完了のようでそれも拝見しました。それから、三沢橋も新しい道路がもうできていて、こ

れもすごく安全で広い橋になっておりました。それから、また尾肝要も180度以上の回転をするような道路が日陰でございまして、あれはもう冬はつるんつるんに凍って、ほとんどは田野畑の人たちは久慈及び八戸が文化圏であるし医療圏であるし、あちらとのつながりが強うございまして、やはり道路がなくてはいけないと。そういうところを命がけで走るわけですので、雪の深さよりも45号の北の場合は凍結の問題が一番大きな問題です。そんなに雪が降らなくても凍ってしまいますと、もうブレーキをちょっと踏んだだけでとんでもない方向にはみ出して事故が大変多うございます。そういう意味で、積雪もさることながら住民の人たちは凍結を一番恐れているという命がけの道路です。

この間見学させていただいたときに、中野道路から始まって三沢橋、そして肝要道路、そして最後に普代の道路、バイパス、これが1本でつながって久慈に行ったら本当に住民が安全で快適な生活を進めていくことができるということを拝見しました。これは感想です。以上です。

○柴田委員長 ありがとうございます。

今のお話で、命がけの道路と。普通は命を守る道路と聞きますが、だから先ほどの冬期の交通状況はただスピードが速いとかバイパスがあるとかでなくて、同じスピードで20キロ、30キロ走るについても命がけと、危険性をどういうふうに考えて、心理的負担とかそういうのが非常に大きいですという形の何か冬期の交通状況という意味かなというのがありますので、今後はそういう、今まではどちらかというバイパスとか迂回路とか何かがあったけれども、そういう同じ運転するときの運転者に対する心理的な負担、今命がけの道路と言われました。そういうことが何か考慮できると好ましいのかなというのが一つあります。

それから、もう一つは、在来の道路でやるとすれば今回のトンネルと同じくらいのサービスの質を確保するためにどれだけの経費がかかるかと。例えば、在来の曲がりくねったところでロードヒーティングとか何かつけて安心して走れるようにするともものすごくコストかかります。それに比べると今回のようにトンネルでやるとそのコストかからないで済むので、サービスの提供を同じレベルにしようとするときに費用が少なくて済みますというのもベネフィットのはずですよ。そういうことも含めて、ほかの道路では普通考えられないような、今の命がけの道路とかと言われるところについては少しコストベネフィットの計算のときにその辺も考慮するというのを試みてはいかがでしょうか。一般道路では余りそういうことはないと思います。命がけで運転しているとかというのは。でも、このところは何か今のお話だとアップダウンの勾配もきついし回るのもすごくきついとかという話なので、そういう

特別な事情のところについてのB/Cのときにはその辺がわかるような形で入れてくれると我々判断しやすいのではないかと思いますので、特に三陸地域では多そうですので、何かその辺を考慮していただければありがたいです。よろしいでしょうか。どうぞ。

- 三浦道路部長 委員長のご意見承りました。実情だけ申し上げておきますと、冬期の現在の影響は速度低下の分だけのベネフィットを今見ておりますので極めて限定的な形でございます。今、委員長、二つご指摘いただきまして、一つは心理的影響を勘案したらどうかということなんですが、正直申し上げますと、これは非常に難しい課題だと思っていますので、少し勉強をさせていただきたいと思います。

それから、もう一つは、現道をバイパスができたときと同じようにサービス水準を確保しようとしたらどれぐらい費用がかかるのかということも維持管理の面のコストとして考えてはどうかというご指摘だったと思いますので、そこはちょっと試算をするようなことは検討してみたいと思います。

- 柴田委員長 ありがとうございます。

では、これについては原案が事業継続ということですがよろしいでしょうか。では、この件について事業継続とさせていただきます。

続きまして、一般国道45号の本吉気仙沼道路についてはいかがでしょうか。これは特にご質問、ご意見はないでしょうか。なければ、原案が事業継続ですので、これを事業継続として認めるということにさせていただきます。ありがとうございました。

次が一般国道4号の金ヶ瀬拡幅についてはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。では、特になければ、この件についても原案が事業継続ということですのでそのようにさせていただきます。

続きまして、一般国道4号の仙台拡幅についてはいかがでしょうか。現在4車になっているところを6車にするという話です。先ほどの説明ありましたがけれども、今回の事業のところを6車にするとその先はどうだという質問が出るだろうということで、もう前もって答えてくれたんですけども、その先の方は交通量が多くないので4車のままですよという形ですがけれども、その辺ももし参考意見がありましたら。基本的には、交通量が多いと2車とか4車とか6車とかというのはあるけれどもというので、交通量に応じて車幅を決めるということは原則として欲しいなという感じがします。国道の一桁の、例えば4号だから6車でいきますとか、二桁の40何号だから2車でいきますという形でなくて、やはり実態として交通量に応じて行っていきますと。それで、ある程度交通量が多いところについては高速道路と

か何か別な道路との役割分担で対応しますという総体的な、全体としての対応を考えながら交通問題を考えていきますという姿勢が大事だと思います。

それで、先ほど言いましたように、この現状ではこの事業の先のところについては4車で対応できるということを明確な意識を持っているというのは好ましいことでないかと。これは予算がないから6車はやらなくても予算がつけばやりますと言われるとエンドレスに事業やるような感じになってしまうから、その辺はやはり事業の見きわめというのは交通量に応じていろんな事業をやりますという姿勢はきちんと持ってほしいと思いますので。よろしいでしょうか。では、この件についても原案が事業継続ということですので、そのようにさせてもらってよろしいでしょうか。では、そのようにさせていただきます。ありがとうございました。

これで道路関係の要点が終わりましたが、先ほどの重点と要点も含めて全体として何か道路についてご意見がありましたら。よろしいでしょうか。

それでは、休憩して、説明する方が交代しますので、ここで10分くらい休憩して、次は港湾関係について審議をすることにいたします。では、休憩に入ります。

〔休憩〕

〔港湾事業 再評価〕

- ・久慈港湾口地区防波堤整備事業
久慈港海岸直轄海岸保全施設整備事業
- ・宮古港竜神崎地区防波堤整備事業

○柴田委員長 それでは、続きまして港湾事業の再評価の審議へ移ります。

港湾事業選定委員の宮城委員から審議のポイントについて説明をお願いいたします。

○宮城委員 港湾事業に関する審議事項選定ワーキングは10月5日に行いました。ワーキンググループは、柴田委員長、それから井上委員と私の3人で検討しました。

まず、今回は再評価2事業、それから事後評価1事業の合計3事業が対象になっておりまして、重点審議事業についてですけれども、事業の計画期間が長く事業規模が大きいということで久慈港の湾口地区防波堤整備事業及び久慈港海岸直轄海岸保全施設整備事業、この1件を重点審議事業とさせていただきました。

次に、重点審議事業の審議ポイントですけれども、久慈港の湾口地区防波堤整備事業及び海

岸直轄海岸保全施設整備事業、これにつきましては津波対策ということでやられているんですが、非常に緊急性が高い事業であると判断しております。それにもかかわらず計画期間が長期間を要するという点につきまして、理由を説明していただきたいと考えております。以上でございます。

○柴田委員長 ありがとうございます。

この審議のポイントについて今説明がありました。これについて、本日欠席している平山委員からの意見を預かっておりますので、ここで紹介させていただきます。

平山委員からの意見は、いわゆる重点港湾の選定と本日審議する継続事業の関係について説明してほしいとのご意見をいただいております。

それで、これについてまず事務局から説明した後に個別の審議のところで審議していただきたいと思っておりますけれどもよろしいでしょうか。では、そのような形で進めさせていただきます。

○津田港湾空港部長 それでは、私の方から今平山委員の方からありましたいわゆる重点港湾の関係についてご説明させていただきます。

現在、国が行います港湾整備につきましては、選択と集中という形で事業を進めてございます。その中で一つの方策として、重要港湾全国で103港ありますが、その中からいわゆる重点港湾になりますが43港を先般選定したところでございます。今回、いわゆると言っているところは、実は重点港湾というのは正式には新規の直轄港湾整備事業の着手対象となる重要港湾という言い方が正式な呼び方でございます。もう一回言いますと、新規の直轄港湾整備事業の着手対象となる重要港湾ということですから、重点港湾というのは簡単に申し上げますと、新規事業を、新たな事業を着手できる港なんですよという位置づけになります。したがって、重点港湾から外れているそれ以外の重要港湾につきましては、継続事業がある重要港湾もございまして、これについては継続事業ということでこれからも続けて整備が完了するまでやっていきますという形の位置づけになってございます。したがって、今回、東北では重点港湾ということで青森、八戸、大船渡、それから秋田、酒田、小名浜と6港選ばれてございますが、その中で今回審議対象になってございます久慈港と宮古港については重点港湾から外れてございますが、先ほど申し上げましたとおり継続事業がある港でございますので、引き続き継続事業を続けていくという形になるというところでございます。多分そういうことで平山委員のご懸念のところだったと思いますが、ご理解いただければと思っております。

○柴田委員長 ありがとうございます。

今の説明も含めて平山さんからの意見等について皆さんから何か質問ないでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、今の重点港湾の選定のときに新規に着手する重要港湾という何か条件がいっぱい並んでいるような形ですけれども、それを全部聞くとわかるという話ですね。

○津田港湾空港部長 そうですね。重点港湾43港では新規に新しい事業を着手してもいいんですよという場所ということになります。

○柴田委員長 わかりました。では、そういうことで、我々とすれば今の説明を聞いて理解したということですので、ここで説明いただいたものを平山委員の方に出して、この委員会ではその説明で了解しましたということ伝えていただきたいと思いますけれどもよろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、具体的などころについて説明いただきたいと思います。久慈港湾口地区防波堤整備事業並びに久慈港海岸直轄海岸保全施設整備事業について事務局から説明をお願いします。

○釜石港湾事務所長 それでは、資料12-1に基づきまして説明させていただきます。

久慈港湾口地区防波堤整備事業及び久慈港海岸直轄海岸保全施設整備事業の再評価について説明させていただきます。

先ほどちょっと長いと言いますが、港湾整備事業と海岸事業の合併事業でこの整備はされています。

まず、1ページで示しますのが事業の概要でございます。本事業は岩手県北部に位置します久慈港の背後地域を津波被害から防護するとともに、沿岸を航行する船舶の安全確保を主な目的とした防波堤を整備する事業でございます。この防波堤は、平成2年から40年までの期間において約1,200億円の事業費を投じて総延長3,800mの防波堤を完成させる計画となっております。これまでの事業の進捗率は35%でございます。本事業の効果としましては、津波による浸水被害の軽減と海難防止に加えまして、津波影響人口の軽減や港内係留船舶の安全性向上などを見込んでおります。

2ページをご覧ください。

久慈港の現況写真と防波堤の整備状況を示しております。

3ページから5ページにかけては久慈港の概要、これまでの整備の経緯、港湾としての役割、取扱貨物量、6ページには、本事業の詳細について整理してあります。

続きまして、事業の効果についてご説明いたします。

7 ページをご覧ください。

三陸沿岸地域は、これまでに大規模な津波被害により多くの人命や財産が失われております。本事業を実施することにより、津波が発生した場合、防護効果が発揮され浸水被害の軽減が図られます。

8 ページには、船舶の避難できる水域を整備することによる効果について記載しております。本事業により、港内の静穏水域が創出され、荒天時に沿岸を航行する船舶の避泊が行えるようになり、海難による船舶や人命の損失が回避されます。

続いて、9 ページをご覧ください。

前回、5 年前の再評価と今回の再評価の相違点について説明します。

主な変更点としましては、資産価値単価に引用する各種データについて最新の統計値に更新したこと。防波堤の設計を見直したことによる影響を津波被害のシミュレーションに反映させたこと。沿岸を航行する船舶が荒天に遭遇する回数について実態に即した見直しを行ったことなどが挙げられます。

引き続き 10 ページ以降で便益の計算方法についてご説明いたします。

津波による浸水をこうむる一般資産、公共土木、公益事業等の被害に津波の発生確率を掛けて求めた被害額について、防波堤が整備された場合と整備されていない場合との差を浸水被害回避効果としております。

11 ページをご覧ください。

図で示すとおり、防波堤が整備されたことにより静穏な水域が創出され、船舶が安全に避泊することができるようになります。防波堤整備により回避された海難事故による損失額を便益として計上しています。

このほかに、12 ページに示すような定性的な効果も期待されています。

以上のことから、13 ページに示すとおり、全体事業費の投資効果は B/C が 1.3 と算出されました。今後実施される残事業の投資効果についても B/C が 2.5 という結果になってございます。

これらの結果に加えまして、地元からも整備促進について強い要請を受けていることから、対応方針として継続と提案させていただきます。

最後に、ワーキンググループでご指摘をいただいております点について説明をさせていただきます。

ご指摘の内容につきましては、津波防災での高い緊急性に対して事業期間が長いのではと

ということで、ご指摘のとおり長期間を要する計画となっております。ただ、防波堤の整備の効果としましては、整備途中であっても段階的に防護効果を発揮いたしますので、整備途中でもより高い防護効果を得られるような検討を行って実施をしております。久慈港の場合は全体を4段階に整備することにより適切な効果を得られるように整備をしております。当面は南堤、南の防波堤を平成28年までに完成をさせる計画で実施しております。便益の計算においてもこのようにしております。

また、14ページにありますように、新技術を活用しながら防波堤断面の見直しを行うなどコスト削減を図りつつ整備が促進されるよう取り組んでおります。

一方、ソフト面での津波防護の対応としまして、平成18年度からGPS波浪計を設置し、それにより得られた情報の津波防災への活用を進めております。今年8月には東北で計画された10基すべてのGPS波浪計の設置が完了しまして、運用を開始しているGPS波浪計の観測情報は気象庁へも送られ予警報に活用されております。

また、GPSの波浪計で得られる情報をもとに自治体と防災機関向けの津波防災支援システムの構築を今年度から一部提供を開始しておるところでございます。

その他としましては、地域住民の防災意識の向上を図るため、津波防災講演会等、県、地元市と共催しながら津波防災意識の啓蒙活動の取り組みをあわせて行っているところでございます。以上でございます。

○柴田委員長 ありがとうございます。

今の説明で何かご質問、ご意見はないでしょうか。どうぞ。

○宮城委員 この重要な久慈の市民を守る施設であるにもかかわらずこの工事期間が長過ぎるのではないかと。その背景というのは、少し時間をとって私は問題提起したいんですけども、基本的に社会基盤整備というのは、恐らく生産基盤というのと生活基盤というものを整備していくと。ただ、それよりも大きな前提として多分国民の生命とその資産を守るというか、財産を守るという、私が改めて言う必要もないほど自明の原理があると思うんです。この久慈港は、先ほどもちらっと説明がありましたように、明治29年の三陸津波から何度かこういう形で被害に遭っていると。そういう背景から言いますと、やはり国民の財産を守るという観点からいけば費用便益分析に一部入っているんですが、国民の生命を守るという点、これは現政権が「コンクリートから人へと」、こういううたい文句で言っていますけれども、これは基本的な生活を大事にする、人命を大事にしていこうという方向だと思うんです。現場でお伺いしたところでは、今年から予算も若干削られたということもあったみたいですし、

基本的に津波から人々を守るという方向は現政権の方向からいってもそんなにずれているわけでもない。特に日本の都市は海岸線に面している都市が非常に大きいわけですし、20キロ以内では40%の都市が海岸線に面しているといいます。津波は20キロ先まで来るわけではないですけども、もうちょっと限定してもかなりの都市が海岸にあると。

そういう観点から、今まで平成2年から工事をされて十数年で30%が完成していると。残り平成40年までといいますと、当然先ほど説明がありましたけれども、一部できても効果は発露するわけで、完成するまでいかなくてもかなり軽減するということはわかりますが、しかし人々、住民にとってはやはりこれで完成しましたということで安心感が多分増すと思うんです。だから、少なくとも現在の計画を維持する場合によっては、ケーソンのつくる施設をもっと増やしてもう少し短期的に時間を縮めるぐらいやってもいいのではないかという感じをこの地区には受けた。つまり、こうした公共事業の一つの役割は人命を守るということもあるわけです。ただ、人命を費用便益分析に入れていくとなるとかなり難しい問題がありまして、倫理観も関係してくるわけです。例えば、お医者さんが1人患者を殺すとこれはもう大騒ぎになるわけです。だから、新聞、マスコミ含めて。だけれども、こうやって津波で1人死んだといってもそんな大騒ぎにはならない。これは倫理観とか持っている責務の違いがあると思いますが、要するに人命というのはそれだけ大事ですので、ただそれを費用便益分析の中に入れていこうという考え方は昔からあるんですけどもなかなか難しくやっておりません。

だから、これは別枠で何か附帯事業でつけるとしても、私が言いたいのは、つまり予算獲得においてこれまではかなり経済成長とかそういうものに貢献するということも大きくアピールしてきたと思うんですが、やはり人命を守る施設としての主張というのがもっとあってもいいのではないかと。恐らくそれは費用便益分析には、先ほどの例でもありましたように組み込まれてはないので、大事だということをもう少し主張する。あるいは、もっときっちり予算をつけていただくという努力を国民というか、市民としては行政部局の方をお願いしたい。今後ともこういう予算獲得において単に景気回復であるとか、あるいは経済成長、生産基盤というだけでなくもう少し人命というものも大きなテリトリーに入っていて、特にこの久慈港なんかは一つのモデルになるようなところでありますので、頑張ってください。コメントと、それからその後の対応をもしありましたらお聞かせ願えたらと思います。

○柴田委員長 何かありますか。

○津田港湾空港部長 まさに先生のおっしゃられたとおりで、我々もできる限りこの事業を人命に係る話ですので進めていきたいと考えておるところでございます。

その一方で、国だけではなくて地方の財政事情も結構厳しいという中で、いかにどうやってこの事業の効果を発現していくかというのがやはり我々の大きな課題になってございます。その中で、先ほど所長の説明の中でもご説明させていただきましたとおり、大きくは今できる範囲で取り組んでいるということでは3点ございます。

一つは、少しずつでも効果を出す。どこからやると効果が出るかというところを取り組んでいると。中でも南堤、北堤を少しやって南堤をやることによって効果が大きく出るんだというところが1点。

それから、もう一つは、これは今でも取り組んでおりますが、施設整備に当たって少しでもコスト削減にできる断面を考えていこうということで、技術的に半没水と書いてありますけれども、波を受ける面を斜めにして安定性を高めていくやり方をとってできる限り削減していこうというやり方をとっています。庁内では、さらにそれをもっと削減できないかということは今検討しているところでございます。

一方、やはり津波のおそれというのはいつあるかわからないというところで、ソフト的な安全対策、先ほど波浪計の話をしていただきましたが、高精度の波浪計を設置することによって浸水被害をなるべく抑えていこうと。情報を提供することによってソフト的な対策をとっていきたいという今3点で取り組んでございます。

あとは、いつも最終的にはこの施設整備を進めることが安全な対策につながっていきますので、今先生がおっしゃられたとおり、人命を守る施設は別枠みたいな形で進められるように我々も努力していきたいと考えてございますので、いろいろご指導いただければと思います。

なお、この施設が非常に人命だけでなく経済的にも効果があるんだというのは14ページ目にちょっと書いてございます。社会経済情勢の変化というところが書いてあります。平成18年以降、港に企業が立地している状況でございます。これは、実は津波防波堤が整備されることによってこの地域が安全になるということから、これらの企業が進出してきていると。ヒアリングでそういう情報、会社の方からもそう言われてございます。したがって、やはり防波堤をつくることは人命も守ることにもなりますし、地域の経済発展もつながっていくということにもなりますので、これからも引き続き整備の促進を図っていきたいと考えてございます。回答にはなっていないところでございますが、引き続き進めていきたいというところでございます。

○柴田委員長 ありがとうございます。よろしいですか。（「わかりました」の声あり）

○宮本副局長 先生が頑張れということでございました。精いっぱいこれからも頑張りたいと思います。以上です。

○宮城委員 平山委員もこういうコメントを寄せたというのは、多分重点港に指定されるともってお金が投下されて早くできるのではないか。ここはそうでないのでここまで延ばされているのではないかという疑念だと思います。だから、何らかの制度的なものというのが、やはりこういう被災に何回も遭っている地域に対してどう配慮していくかというのは考えないといけないという。それは多分費用便益分析になかなか乗りにくいがあるので何らかの工夫が必要ではないかというのが私の意見です。

○柴田委員長 ありがとうございます。

それで、先ほどの説明で気になりましたが、完成途中でも効果が出ますと。それで、4段階で分けていますと。そうすると、1段階目はどこで、そのときのベネフィットはどれだけ出ていますか。2段階はどこで、どれだけ出ています。今はどの段階でどれだけ出ていますということをどこで示されていますか。

○小島沿岸域管理官 資料12-2でございます。2ページの方にベネフィットの計上を載せてございまして、現段階、2010年の段階で浸水被害の低減が1.5億円ということでシミュレーションした結果を載せてございます。こちらの数字、徐々に6年とか5年とかのスパンで上がってございますけれども、段階毎にドンと増えますということで計上しております。

○柴田委員長 我々とすれば、完成途中でもここまでやったことによってこれだけの効果が出ていますと。だから、今後とも継続したいですということを聞きたいんです。こちらの資料を見ていると、完成するところなんですということで40年間かけてこれですかと。その間に津波が来たらどうですかと言われるとみんなこういうのは没になるんです。その辺、先ほどの説明で4段階、途中でも意味があるというのは非常に重要なコメントなのにかかわらずこちらに載っていないというのは僕はおかしいと思います。だから、途中だからだめなんでなくて、今までそういう経験をしてないからだと思います。先ほど苦労してやっていますよね、北堤だ何とかと。そうしたことによってこれだけ上がっていますということを説明して、だから今後とも継続を認めてくれ。そうしないと、これだけだと前回の審議と今回の審議で資料はどこが違っているんですかというのがわからないんです。それだったらもう審査する必要ないでしょうと。それを5年ごととか3年ごとにやっているんだったら、その間の効果がどれだけ出ていますよというのを挙げないとおかしいと思いますので、それは今後改善していた

だきたいと思います。先ほどの途中でも意味があるというのは非常に重要なことなので、これはぜひもっと強く主張してほしいと思います。

○釜石港湾事務所 ありがとうございます。

○柴田委員長 そのほかよろしいでしょうか。では、そういうことで、これについては先ほどの急ぎなさいということもあるので急ぐためには事業継続しないとイケませんので、対応方針は原案として事業継続ということにさせてもらって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。

続きまして、宮古港竜神崎地区防波堤整備事業についてお願いします。

○釜石港湾事務所長 資料13-1に基づいてご説明をさせていただきます。

宮古港竜神崎地区防波堤整備事業の再評価についてご説明させていただきます。

1ページに示しておりますのが事業の概要でございます。

本事業は、岩手県沿岸のほぼ中央に位置する宮古港において国が実施する防波堤整備事業と岩手県が進めている旅客ターミナルを含む出崎埠頭整備を一体のプロジェクトとして評価するものでございます。事業の期間は昭和63年から平成29年までで、総事業費205億円にて整備を進めております。これまでの事業進捗率は68%でございます。本事業の効果としましては、港湾来訪者の交流機会の増加、港湾利用者の利便性や安全性の向上効果などが見込まれてございます。

2ページ以降に宮古港の概要、本事業の目的などを整理しております。

6ページをご覧ください。

上段の左に示すグラフは、宮古市浄土ヶ浜における来訪者数の推移でございます。平成20年は二度にわたる宮城県内陸地震の影響で80万人となっておりますが、年間約100万人が訪れる三陸有数の観光地となっております。また、出崎地区に立地する広域総合交流施設「シートピアなあと」でございますが、レジカウント数で約50万人が来訪する交流拠点となっております。この施設は、平成15年11月にオープンしてございまして、当時の来訪者需要予測では約24万人を想定してございました。

便益計算は11ページ以降に示すとおり、アンケート調査を実施し、旅行費用法により訪問頻度関数を推計して算出された消費者余剰を交流機会の増加分として計上しております。アンケートの調査の実施に当たり信頼性を向上させるべく、訪問実態に即した形で調査対象範囲を設定し実施しております。今回の調査におきましては、2,143票の有効回答数を確保しております。このほか、滞船コストの削減効果、避難移動コストの削減効果、港湾施

設の被害回避効果などを便益として計上してございます。

以上のことから、17ページに示すとおり、事業全体の投資効果についてB/Cが1.4、今後実施される事業の投資効果としましてはB/Cが6.6という結果になっております。

これらの結果に加え、地元からも整備促進の強い要望を受けていることから、対応方針としまして事業継続の提案をさせていただきます。

なお、前回評価委員会で話題になりました出崎地区背後における防災対策については、県の高潮対策事業として鉾ヶ崎防潮堤が平成21年度より事業採択してございまして、本防潮堤は総延長730mの計画で平成33年度の完成を目指し、現当地元調整や関連調査の実施を進めておると聞いております。

また、周辺アクセス道路では、国道45号線から出崎地区に至る県道259号の宮古崎山線の約200m区間では平成14年度から平成23年度の完成の計画として現在岩手県において拡幅改良事業が進められております。ということで、着実に周辺の整備もあわせて実施されているということでございます。以上でございます。

○柴田委員長 ありがとうございます。

この宮古港竜神崎地区防波堤整備事業について、何かご質問、ご意見はないでしょうか。よろしいでしょうか。どうぞ。

○沼倉委員 今の来場者数の説明で50万人、目標も達成しているようですので、事業途中といえども効果が発揮されているのではないかと考えております。なかなか第三セクターとかでやられるのは経営が厳しいような事業体も多い中で、今後地元の地方自治体とも協力して十分に効果を発揮できるようなことを期待したいと思います。

○柴田委員長 ありがとうございます。

そのほかいかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、原案にありますように、これについて事業継続とさせていただくということにさせていただきます。ありがとうございました。

それから、事後評価についてですが、これは相談ですけれども、港湾の方で秋田港について次回に回してもらってもよろしいでしょうか。いいですか。約束と違うのではないかとしかられるけれども。

○津田港湾空港部長 大丈夫です。

○柴田委員長 では、港湾の方でこれについて回してもらえということになれば、その下の河川の方でダム事業の検証にかかわる検討についても次回に回してもらうということによろし

いでしょうか。ご協力ありがとうございました。

それでは、審議はこれで終わります。議事概要の確認に入らせていただきます。ありがとうございます。

〔議事概要配付〕

○司会 それでは、審議結果につきまして読み上げさせていただきます。

道路11事業について、なお以下の意見があった。

1) ①一般国道45号普代バイパス事業について、バイパス開通後の現道の交通安全の確保、特に冬期、歩行者に配慮すること。

2) 関連する一体的な事業については、事業主体にかかわらず全体の整備効果やコストについてもできる限り説明すること。

3) 事業執行に当たっては、特に用地買収など地元自治体の協力が必要なものについて、適切に調整を行うこと。

4) JRとの協議については、全国共通の課題として国土交通本省が検討するよう意見具申すること。

5) 冬期間の便益については、心理面での効果や、例えば現道で機能確保とした場合のコスト算出など、今後さらなる検討を行うこと。

以上が道路事業でございます。

それから、港湾2事業でございます。

なお、以下の意見があった。

1) 人命について便益を測定することは難しいが、整備効果として経済成長に貢献することに加えて、津波発生時に人命を守ることも十分に説明すること。

2) 完成前でも段階的に整備効果が発現することは非常に重要であり、段階ごとの便益を示して十分に説明すること。

以上でございます。

○柴田委員長 ただいま読んでいただきましたがよろしいでしょうか。委員の方々は、よろしいでしょうか。（「はい」の声あり）わかりました。では、これをもって審議の結果とさせていただきますので、局長はじめ事務方でよろしくお願ひしたいと思います。

○司会 審議結果に主文が入っていませんでした。主文は、いずれも事業継続ということでございます。申しわけございません。事業継続という主文があつて、なお意見があつたということです。

○柴田委員長 申しわけありません。気がつかないで。事業継続とするという主文が入って、以下この意見があったということです。2分くらいオーバーしましたがけれども、ではそのようにさせていただきます。ありがとうございました。

今日は皆様のご協力で比較的スムーズにいったと思います。では、これで今日の委員会を終わります。ありがとうございました。

4. 閉 会

○司会 本日は本当に長時間ご審議大変ありがとうございました。

以上をもちまして、平成22年度第3回東北地方整備局事業評価監視委員会を終了させていただきます。

本当にどうも皆様ありがとうございました。