

平成27年度県民意見の提出状況について

宮 城 県

平成27年度に行っている地域高規格道路宮城県北高速幹線道路主要地方道築館登米線Ⅱ期（中田工区）道路改良事業，同Ⅲ期（佐沼工区）道路改良事業，同Ⅳ期（築館工区）道路改良事業の公共事業再評価に係る県民意見の提出状況等は，以下のとおりです。

記

- 1 意見募集期間
平成27年10月20日（火）から平成27年11月30日（月）まで
- 2 意見提出方法
郵便，ファクシミリ，電子メール
- 3 関連情報の提供手法及び周知方法
 - (1) 関連情報の提供手法
 - イ インターネット（県ホームページ）
 - ロ 県政情報センター（県庁）での公表
 - ハ 県政情報コーナー（仙台以外の各地方振興事務所及び各地方振興事務所地域事務所）での公表
 - ニ 宮城県議会図書室での公表
 - (2) 周知方法
 - イ みやぎ県政だより
11月・12月号「県からのお知らせ」欄に掲載
 - ロ ラジオ
Date fm「アラウンド・ザ・ミヤギ」 放送2回
10月20日（火），29日（木）の放送枠内
 - ハ メールマガジン
宮城県メールマガジン「メルマガ・みやぎ」第582号（10月23日発行），第583号（10月30日発行），第584号（11月6日発行）に掲載
 - ニ フェイスブック
宮城県フェイスブック（10月20日投稿）に掲載
 - ホ 市町村広報紙
 - (イ) 広報とめ12月号に掲載
 - (ロ) 広報くりはら第226号（11月16日発行）に掲載
 - ヘ チラシ配布
 - (イ) 県庁総合案内，県庁県政広報展示室，各地方振興事務所及び各地方振興事務所地域事務所でのチラシ配布
 - (ロ) 登米市役所でのチラシ配布
 - (ハ) 栗原市役所でのチラシ配布
 - (ニ) 県内コンビニエンスストア（サンクス，ファミリーマート，ローソン）でのチラシ配布
- 4 意見提出件数
2件

5 提出された意見の概要

	事業名	意見の概要
1	地域高規格道路宮城県北高速幹線道路主要地方道築館登米線Ⅳ期（築館工区）道路改良事業	この事業は、沿岸部への交流、石巻赤十字病院等への時間短縮、アクセスの向上が図られることから、早期完了を要望する。
2	地域高規格道路宮城県北高速幹線道路主要地方道築館登米線Ⅱ期（中田工区）道路改良事業、同Ⅲ期（佐沼工区）道路改良事業、同Ⅳ期（築館工区）道路改良事業	<p>1 事業計画・事業費について</p> <p>事業費の増加の理由の一つに軟弱地盤対策工の追加による工事費の増額が挙げられているが、当該地域が軟弱地盤であることはその土地利用状況からも明らかである。</p> <p>このことにより、本工事費が、Ⅱ期区間29.1億円増（当初比1.67倍）、Ⅲ期区間47.3億円増（当初比1.55倍）、Ⅳ期区間28.7億円増（当初比2.20倍）に膨れ上がっている。</p> <p>本事業の必要性はある程度理解できるものの、あまりにも当初計画（事業費算出）がずさんであり、当初計画（想定）に問題があった、あるいは、当初便益を上げるための工作だったのではないかとの疑念も生じてしまう。</p> <p>なお、事業費比較時の「全体事業費（P2, P6）」と便益算出時の「総費用（P6）」とが異なるようだが、全体事業費と総事業費との違いを説明願いたい。各工区とも異なった値であり、よく分からない。分かりやすい資料としてほしい。</p> <p>2 コスト縮減計画について</p> <p>道路規格について、「事業着手前は第1種第3級を想定したが、事業着手時に第3種第2級に変更し」「工事費▲4.1億円、用地費▲4億円」とされている。</p> <p>これにより、一見平成23年度と平成27年度再評価時とで4.1億円のコスト縮減効果があったように見受けられるが、平成23年度着手時と平成27年度再評価時の道路規格はいずれも第3種第2級と同じであり、当初から当該費用は縮減が見込まれていたことから、「再評価調書」として記載するのは適切ではないのではないかと。</p> <p>3 Ⅱ期工区の便益について</p> <p>平成27年の便益を平成23年と比較すると、走行時間短縮便益が1.71倍（Ⅲ期工区1.36倍、Ⅳ期工区1.47倍）、走行経費減少便益が4.36倍（Ⅲ期工区1.39倍、Ⅳ期工区1.58倍）、交通事故減少便益が+5.7億円（Ⅲ期工区▲5.2億円、Ⅳ期工区▲1.0億円）と、全ての便益で他の工区よりも高くなっているが、その理由は何に起因するのか。</p> <p>特に、計画交通量の伸びが他の工区よりも高いのに、</p>

交通事故減少便益がプラスとなっている理由を説明願いたい。

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

4 交通量について

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

5 環境への対策について

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

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

本建設事業についても、環境影響評価法や宮城県環境影響評価条例の事業対象規模ではないかもしれないが、事業評価対象の3区間総延長が10km、既供用区間を含めた事業全体の総延長が約24kmと相当程度の事業規模であり、周辺の自然環境や生活環境、景観等に及ぼす事業影響は小さくないものと思われる。

しかしながら、本事業における「環境への影響と対策」については「道路改良の盛土法面において緑化を行う。」と「低騒音振動重機を利用し、周辺環境への騒音・振動に配慮する。」とあるのみであり、きちんと現状の調査を行った上で事業影響の予測及び評価を実施する必要があると考える。

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

6 その他

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

本道路の道路規格は、設計速度60km/h、道路幅員8.5mで、第3種第2級の「高速幹線道路」として

位置付けられているため、中央分離帯がない場合、対面通行による死傷事故の発生の可能性が高い上、速度制限による経済損失が大きくなることが想定される。

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

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