

日 時：平成14年6月20日（金） 午後1時30分から午後4時30分まで  
場 所：宮城県行政庁舎 4階 特別会議室

出席委員：森杉 壽芳 委員 田中 仁 委員 遠藤 勝彦 委員  
岡田 秀二 委員 大泉 一貫 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

司 会 ただいまから平成14年度第1回宮城県行政評価委員会公共事業評価部会を開催させていただきます。

開会に当たりまして、前葉企画部長よりあいさつを申し上げます。

企 画 部 長 県の企画部長の前葉でございます。

本日はお忙しい中を、本年度第1回になります「宮城県行政評価委員会公共事業評価部会」にご出席を賜りましてまことにありがとうございます。

本部会は、昨年4月に施行されたところの宮城県行政評価委員会条例に基づきまして設置されておるところでございます。皆様方には委員及び部会委員にご就任をいただいておりますところでございます。公共事業の評価に関しまして、大変なご尽力をいただいておりますことにつきまして重ねて御礼を申し上げたいと思います。

この再評価につきましては、本県では平成10年以降実施をしているところでございますけれども、昨年度は行政評価要綱に基づきまして初めて実施をしたところでございます。14事業をご審議いただき、ご答申をいただいたところでございます。この行政評価要綱でございますけれども、こちらの部会をお願いしております公共事業の評価の関係以外に政策評価でありますとか、あるいは大規模事業評価でありますとか、その他の評価制度とともに昨年度より評価制度の仕組みを定めたものでございます。その要綱をできますれば条例化していこうということで作業を進めてまいりました。それとともに、行政評価委員会の方でご審議をいただいております。その結果の答申をいただきました。それを受けまして、昨年12月に行政活動の評価に関する条例を策定いたしました。お手元の資料に入れておりますので、後ほど言及させていただきますが、これは全国一番乗りの条例でございます。この4月から、この条例に基づきますところの行政評価といたしまして、評価を実施しているところでございます。

また、この行政評価を実施するための県の方の体制整備といたしまして、本年4月に企画部の中に行政評価室を新設してございます。志伯行政評価室長以下10名の体制で行政評価に取り組んでおるところでございます。

さて、この条例に基づく行政評価のシステムでございますけれども、公共事業の再評価を含みますところの五つの個別評価で構成されております。そして、当行政評価委員会への意見をお願い申し上げたり、あるいは評価の情報を途中段階で公表していく、さらには県民の意見も聞く、そして県民満足度調査を実施する。あるいはその結果を公表した上で、県議会にも報告していくというようなことによりまして、住民、議会、それから有識者の先生方で構成された委員会など、多様な主体の

間で評価に関する情報を共有し、公開し、そして評価を実施していくと。いわばパートナーシップ型の県民参加型の仕組みを持ったものということで、これが大きな特徴でございます。

全国的にもおかげさまでかなり注目をされておりました、各県から紹介が相次いでおります。また、ジュリストなど、学術雑誌にも取り上げられておりました、専門家の間でもこの評価制度はかなり評価をされておるところでございます。

当部会の委員の皆様方には、県がみずから行う、公共事業再評価の妥当性につきましてご審議をいただくこととなります。今年度部会でご審議いただくのは、道路関係の2事業、それから街路が3事業、区画整理1事業、下水道1事業ということで、計7事業でございます。いずれも土木部所管の事業でございます。

後ほどご説明申し上げますところの評価基準に基づきまして、事業を継続すべきかどうかという点についてご審議をいただく極めて重要な部会であるというふうに承知をいたしております。数回にわたりご審議をいただき、答申をお願いすることとなりますが、ぜひとも忌憚のないご意見を賜りますようお願いを申し上げます。ごあいさつとさせていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

司 会 本日は、森杉部会長を初め全員の先生方に出席いただいております。  
行政評価委員会条例第6条第6項で準用する条例第4条第2項の規定による定足数を満たしているということをご報告申し上げます。

それでは、宮城県の出席者を紹介させていただきます。

評価担当部局として出席しております前葉企画部長でございます。

千葉企画部次長でございます。

志伯行政評価室長でございます。

事業担当部局として出席しております久保土木部次長でございます。

橋本砂防水資源課長でございます。

佐藤道路建設課長でございます。

木村都市計画課長でございます。

岩淵下水道課長でございます。

曾根土木政策専門監でございます。

ここでお手元のマイク的使用方法についてご説明申し上げます。

発言の際は、まずマイクを立てまして、次に右下のマイクスイッチをONにしておいていただきまして、マイクのオレンジ色のランプが点灯しましてから、お話しをいただきたいと思っております。発言が終わりましたら、マイクスイッチをOFFにしておいていただきたいと思っております。ご面倒をおかけしますが、よろしくお願いいたします。

それではこれより会議に入りたいと思っております。森杉部会長、よろしくお願いいたします。

森杉部会長 それでは早速ですが会議に入ります。

まずは審議資料をごらんください。知事から行政評価委員会へ諮問がなされております。この件に関しましては、行政評価委員会条例第6条第1項の規定及び行政評価委員会運営規定第2条により、本部会において調査、審議を行うこととなっておりますので、今回部会を開催することとなりました。

次は、議事録署名委員をご指名したいと思います。

お二人にお願いいたします。今回は、遠藤委員と岡田委員の2人をお願いいたしますと思いますのでよろしくお願い申し上げます。

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綱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、次第に従って会議を進めてまいります。

次第4、報告とあります。1番評価制度についてのご報告をお願いいたします。

行政評価室長 それでは、行政評価室長の志伯でございます。

新しく条例等による会議でございますので、公共事業の再評価制度の概要についてご説明をしたいと思います。資料1をお出しいただきたいと思います。右上の方に参考資料1でございます。2枚つづりですが、簡単にご説明をいたします。

まず、この公共事業再評価制度の枠組みでございますが、基本的な考え、それから目的対象事業というふうに括弧書きで書いております。あわせてご説明いたします。

まず、県が行う公共事業のうち、進捗状況が順調でないもの、これらを県がみずから評価を行って、それを判断する材料と、いわゆる判断するための重要な情報としてプラン側に提供する。さらに、これらのものを反映状況とか、そういうものについて公表することによって、説明責任と透明性の向上を図るものという基本的な考えという形でまとめておりますが、目的に同じようなことがあります。この制度については三つの柱でできております。一つは、公共事業を継続するかどうかについて、自己評価をして県みずから判断する上で必要な情報の提供、いわゆる自己評価でございます。については、この評価の結果を適切に反映することによって、この公共事業の実施に当たっての効率性とか、質の向上を図る。これが反映というふうに言えると思います。そして、これは、これらを随時公表することによって、説明責任とか透明性の向上を図る。いわゆるアカウンタビリティということ。この三つの柱でできております。

3番の対象事業でございますが、これはこれまでやっておるものと全く同じでございます。一つは、事業着手後5年経過で未実施のもの。それから10年経過で未完了のもの。それから再評価実施後、5年経過、未実施もしくは未完了。それから調査費、これはダム事業とか、高規格道路事業に限りますが、調査費の予算計上されてから5年以内に着手しない公共事業。5番は、その他、今後の展開について判断が必要とされる公共事業というふうな五つでございます。

次に、これの時期でございますが、いずれも次の年度、いわゆる評価する年度における翌年度の予算を編成するまでの間。県といたしましては9月とか、そういうふうにやっていただきたいということでございます。

再評価の主体でございますが、県でございます。いわゆる自己評価をする。それで、県が行った再評価の適切性について当部会での再評価をしていただく。そしてまた、県民意見聴取も行うというふうになっております。

再評価の基準でございますが、これは参考資料、別に条例とか規則をお渡ししておりますが、後でお読みいただきたいと思いますが、規則の中で明確にしております。

す。これも前の要綱と変わりございません。一つは、事業の進捗状況が順調であるかどうか。順調でない場合には理由があるかどうか。その理由は何か。それから2番として、事業を取り巻く社会情勢等の変化に対応しているかどうか。それから3番として、事業の実施とその代替案の比較検討をしている場合、その実施が妥当であるかどうか。それから経費について検討した内容が適切かどうか。また、費用と効果、いわゆる効果の比率が適正かどうかというふうなことについてご審議をいただきます。

(7)は、その方法でございますが、当対象事業継続するかどうか、県の評価に対して部会としてその評価をしていただくというふうになります。

(8)でございます。再評価の結果の取り扱いでございますが、再評価の結果は、県がこの部会の審議結果とか、県民の意見を聞いた結果とか、これらを自己評価に適切に反映させてこれを取りまとめ、評価書としてでき上がり、つくると。それを公表し、また議会にも報告するというふうになります。

事業実施の継続とか見直し等の判断でございますが、これらの評価結果を踏まえながら、社会経済情勢の状況なども加味して、最終的に事業の継続か見直しかの判断を行うこととなります。この結果については、公表されるし、また議会にも報告するというふうになります。

次のページをごらんください。

これらについて、流れの形で図式化したものでございます。一番上の方が再評価要件該当の有無についてありまして、そこできょう審議していただきますものでございますが、再評価の調書を県が作成いたします。これを、次の箱ですが、最終確認されています。これは、6月10日に政策会議において確認され、そしてそれが諮問されたというふうになっております。

右側の方に公表とありますが、これらの再評価調書は公表されることとなります。公表の時期は、この部会が終わった後、あす以降というふうを考えております。諮問されたこの事項について、4回もしくはそれ以上になるかもわかりませんが、審議をいただきまして、そして答申をいただくと。その間に、県民意見聴取を行いたい。そしてそれも反映させていただくというふうになっております。そこで、その答申を踏まえて、次の評価書の作成とありますが、評価書として作成されます。

ここでちょっとお話ししますが、先ほどお話ししました再評価調書、これは公表されるということからすれば、これの訂正とかなにかというのはなくて、答申を踏まえて再評価に反映されるというふうにご理解いただきたいと思います。この評価書が、いわゆる県として確認されて公表もされるし、また議会にも報告される。

以上、簡単ですが、制度についてご説明をいたしました。

森杉部会長

ありがとうございました。

ただいまの件は、制度についてのご説明いただきました。

ご質問あるいはご意見はございますか。

〔「なし」の声あり〕

森杉部会長

それでは次にまいります。

次の報告、その他となっております。県の方から平成10年度に公共事業再評価の審議対象となった筒砂子ダム事業についての報告事項があるということですので、説明をお願いいたします。

土木部次長            それでは、過年度ご審議いただきました筒砂子ダム建設事業のその後の経過につきましてご報告させていただきます。

筒砂子ダムの建設事業は、平成10年度に事業採択後、5年以上未着工という案件といたしまして、公共事業評価監視委員会のご審議いただきまして、継続という意見をいただいた事業でございます。その後、平成12年度の第1回公共事業評価監視委員会の審議の中におきまして、委員の方から、筒砂子ダム建設事業などの過年度審議案件の近況を知りたいとの意見が出されましたため、同じ平成12年度の第2回公共事業評価監視委員会におきまして、筒砂子ダム建設事業を初めとした4件の事業の状況について説明いたしましてご意見をいただいたところでございます。その際、県からは、筒砂子ダム建設事業につきましては他のダム計画との調整に時間を要し、これまで遅れていたこと。また、今後は県の財政状況を考えると、事業がさらに遅れる見込みであることをご説明申し上げました。

これを受けまして、委員会からは、事業の進捗が遅れている筒砂子ダム建設事業については、公共事業を取り巻く近年の情勢を十分に踏まえた対応が期待されるとの意見として、意見書に取りまとめられたところでございます。

以後、県といたしましては、委員会からの意見を真摯に受け止めまして、今後の対応方針を検討してきておりまして、国土交通省、農林水産省との協議を重ね、地元関係市町村や地元の関係団体の方々にも説明を申し上げてきたところでございます。

そういった中で、財政状況が依然として厳しい中、県といたしましても確実な方向性をもって関係者の方々に対応する必要があると判断いたしまして、知事はじめ県の幹部で構成される政策会議を平成14年5月10日に開催いたしまして、筒砂子ダム建設事業につきましては、事業を休止し、国庫補助を申請しないことを決定したところでございます。

以上、経過につきましてご報告申し上げましたが、詳細につきましては担当課長よりご説明申し上げます。

砂防水資源課長    砂防水資源課長の橋本でございます。

座ってご説明させていただきます。

お手元の「筒砂子ダム建設事業」の対応（報告）という資料をごらんいただきたいと思っております。ただいま久保次長からお話がありましたが、公共事業評価監視委員会の審査意見というのが一番後ろの参考資料につづられてあるかと思っておりますが、平成10年度詳細審議を行った事業ということで、一番最初に筒砂子ダム建設事業というのがございます。それから、その後ろ、12年11月9日の公共事業評価監視委員会における意見のまとめについてという中で、福田委員長の方から土木部長へ、過年度審議事項ということで1の(3)でございますが、事業の進捗がおくれている筒砂子ダム建設事業については、公共事業を取り巻く近年の情勢を十分踏まえた対応が期待されるという意見が出されまして、それ以降検討を進めてまいったところでございます。

1枚目の資料に基づき説明をさせていただきます。

筒砂子ダムの状況でございますが、お手元の資料1、その1ページの次の資料になりますが、資料-1に鳴瀬川総合開発事業（筒砂子ダム）という資料がございま

す。めくってもらいますと、1ページに流域図がございますが、筒砂子ダムは小野田町の宇津野地内、鳴瀬川の左支川、筒砂子川に建設するダムでございます、1級河川鳴瀬川の洪水調節、既得取水の安定化や河川環境保全、かんがい用水の供給を目的とする多目的ダムでございます、治水上、利水上重要な役割を担うダムでございます。上流に、ごらんのとおり漆沢ダム、これは昭和55年度にもう既に県が補助事業として実施しまして完成をしております管理ダムとなっております。それから、鳴瀬川の支川、田川という支川がございます。ちょうど小野田大橋利水基準点のところで合流してございますが、国直轄事業として田川第一ダム、第二ダム、これが位置づけられていまして、現在、実施計画調査中でございます。

さらに、これは専ら利水のダムでございますが、農林水産省におきまして田川の左支川、二ツ石川におきまして新規利水を確保するというところで、二ツ石ダムを建設中でございます、これが平成18年度に完成する予定となっております。これは国営かんがい排水事業によって実施されております。そういった状況の中で、治水上、利水上、筒砂子ダムも役割を担っております、そういうダムでございます。

このダムにつきましては、お手元の資料-2がございますが、「筒砂子ダム建設事業」の経緯という資料がございます。昭和54年度に県単事業で予備調査を開始して以来、59年度に実施計画調査、平成元年度に建設事業の補助の採択を受けまして、これまで地質調査やダムの概略設計など基礎的な、基本的な調査を進めてまいっております。

その間、関連するダム、ここにありますが、二ツ石ダム、それから田川ダム、この事業あるいは国営のかんがい排水事業等々の計画調整に非常に時間を要しまして、利水計画が確定したのが平成9年度でございます。そういった状況で、用地も工事ともに未着手の状況にあったことから、10年度に公共事業の再評価監視委員会にかけてご判断をいただいたというような状況になってございます。

それで、ダム事業の状況でございますが、現在、県の財政状況は非常に厳しいものがありますし、公共事業全般について厳しい抑制策をとらなければならない状況にあります。ダム事業におきまして、効率的、効果的な事業執行に努めているところでございますが、限られた予算の中で完成間近いダム、下にございますが、鳴子町の上大沢ダム、これは15年度に完成する予定でございます。それから花山村の花山ダム、これは既に完成しておりますが、再開発ということで水道水の確保を図るために再開発を行っております16年度に完成する予定となっております。また、小田ダム、これは一迫町長崎川、迫川水系の治水と利水を担っているダムでございますが、これは農林水産省のかんがい排水事業と共同施行ということで、県が治水参加をしまして実施しております、これも17年度に完成する予定でございます。

こういう完成間近いダム、それから既に工事中のダム、これは歌津町の払川ダム、これにつきましては既に用地買収がほぼ終わっております、付け替え道路の建設に着工してございます。それから長沼ダム、これは昭和50年度から建設に着手しておりますはや27年たっております。非常に技術的にも難しいダムでございます、軟弱地盤の中にダム本体を造るというような、非常に難しいダムでございます、今後とも大きな予算を確保していく必要があるダムでございます。そういったダム、さらには実施計画調査ということで、名取市の川内沢ダム、これは平成6年9月22日に増田川、樽水ダムの上流に100年に1回以上の確率の豪雨が降

りまして、激特事業などを採りまして増田川は整備されておりますが、その支川の川内沢川、これにつきましては下流は仙台空港のそばを流れておりましたが、それを広浦、海に直接ショートカットする、そういった河川工事とそれから上流に川内沢ダムという治水ダムをつくるという計画を立てておりまして、これはまだ河川整備計画を策定するために調査中のダムでございます。こういったダムがございまして、そういった中で完成間近い工事中のダムに重点的に予算を配分する必要がございまして、筒砂子ダムにつきましては今後長期にわたり十分な予算を確保するのは現時点では困難な状況でございます。

さらに、筒砂子ダムにつきましては、昭和59年から15年間基礎的な調査は既に済んでおりまして、そういった補助レベルの調査は既に済んでおりますことから、この5月10日に政策会議を開いて、3番目の県の方針を決定したところでございます。その資料につきましては、資料-3、これは政策会議の共通確認事項でございますが、筒砂子ダム建設事業については県としては「事業休止」とする。事業休止の意味は、「補助事業を中止し、県単独事業として継続し、条件が整った時期に補助事業を再開する手続を進める」こととでございます。条件が整った時期といえますのは、本県の財政状況により、ダム建設予算の確保が図られ、現在建設工事中のダムの完成の見通しがついた時期ということとでございます。

なお、県単事業として河川の流量観測、水質調査などを継続して実施していきたいと考えてございます。

今後の対応でございますが、筒砂子ダム事業につきましては、昨年来、国土交通省等国の関係機関との協議を進めてまいっております。それを踏まえましてダム地権者、地元の治水・利水関係者に説明をしてきておりますが、今後とも県主催の説明会を開催するなど、十分な協議を進めましてご理解を得てまいりたいと考えております。

また、ダム地権者の要望への対応、治水・利水上の課題解決を検討する体制としまして、庁内に既に筒砂子ダム課題解決検討プロジェクトチームを設置しまして検討を進めてまいっております。その結果を踏まえまして、地元で鳴瀬川流域利水調整協議会というものを設置していただきまして、課題解決に向かって検討を進め、補助事業が再開するまでの間に必要な対策を講じてまいりたい、このように考えてございます。

以上でございます。

森杉部会長      ありがとうございました。

筒砂子ダムにつきましては県の対応方針についてのご報告。なお、本部会との関係につきましては、再審査をした結果、見直すのがいいのではないかとというような審査結果を行っているというご報告でありました。

審議の対象ではありませんが、ご報告ですが、ご質問、ご意見はございますか。

〔「なし」の声あり〕

森杉部会長      よろしゅうございますか。

それではご報告をいただいたことについてはこれで終わります。

それでは5の議事に入ります。

1番、審議の進め方について行いますが、これは事務局の方からご説明をお願いしたいと思います。

行政評価室長 それでは、進め方について、参考資料2がお手元にあると思いますが、それについてご説明したいと思います。

きょうの審議の進め方でございますが、7項目ございます。この7項目について、きょう4時ごろまでに概要の説明を項目ごとにさせていただきます。項目ごとにご質問をいただき、いわゆるきょうの部会をいたします。そこで、この概要説明をいたしますので、この議案についてそれぞれ資料が必要なものとか、質疑あるものとか、そういうものをこの会においてご審議、もしくはご質問をいただきたい、そのように考えております。

次に、第2回、3回、4回というふうな形でやりますが、2回目をやる前に次の現地調査とありますが、第1回、2回と7月8日と16日に分けまして、7月8日は南方面、16日は北の方面を視察していただきます。

第2回目は、この現場を見ていただいたものを踏まえて、7月30日に、1番、それから2番、それから7番、この3事業についてご審議をいただきます。

3回目は、残りの3番、4番、5番、6番についてご審議をいただく。4回以降に取りまとめていただくというふうな順序でご審議を進めていただくというふうになるかと思います。よろしく願いいたします。

森杉部会長 ありがとうございます。

ご意見、ご質問はございますか。

〔「なし」の声あり〕

森杉部会長 これもよろしゅうございますね。去年と同じパターンですので、それでは基本的にこの方針でいきたいということでご承認いただいたものといたします。

それでは、次の(2)番ですが、諮問対象事業に係る公共事業再評価についての審議を行いたいと思います。

7事業ありますので、今回は事業ごとに県からのご説明をいただきます。

では最初に、大正坂道路改良事業についてご説明をお願いいたします。

道路建設課長 道路建設課の佐藤でございます。座って説明をさせていただきます。

まず、ご説明をさせていただく前に、まことに申しわけございませんけれども、事前にご配付させていただいております再評価調書と参考資料、費用便益算定条件入力打ち合わせを事前にご配付させていただいておりますけれども、そのうちの参考資料の方、一式、ちょっと印刷ミスがございまして、改めて配付させていただいておりますけれども、これとの差しかえをお願いしたいと思います。

それでは、主要県道丸森柴田線、大正坂道路改良事業についてご説明をさせていただきます。

施行地名は、角田市大正坂地内でございます。資料の5ページをごらんいただきたいと思いますが、位置図の赤で表示した箇所でございます。事業目的でございますが、当該区間は現況幅員が4メートルから5メートルと非常に狭く、大型車のすれ違いができない。また、縦断勾配も急な上、日陰部が多くて、冬期には凍結が多い。こういうことから車両及び歩行者等の通行に非常に危険な状況であるということで、歩道を含めた道路幅員の拡幅等、縦断改良を目的としまして道路改良を実施してございます。

事業の内容でございますが、延長は1,420メートル、計画幅員でございますが、道路幅員は6.5メートル、全幅員で14メートルでございます。全体事業費といたしましては9億円を予定してございます。これは県単独事業でございます。事業の進捗状況でございますが、事業は平成5年にスタートしておりますが、用地買収を開始しましたのが平成8年でございます。これは後でご説明をさせていただきますけれども、用地買収のもととなる国土調査、これを既に完了しておりますが、現地に入りました結果、精度に非常に問題があるということで再度精査をし直した結果によって3年ほどずれ込んだものでございます。

それから工事の着手年度が平成10年度でございます。そして事業当初の完成予定は平成14年度を目標としておりましたけれども、一応今回平成17年度に目標を変更させていただくものでございます。当初の事業費は8億円、今回変更しておりますのは1億円上がりまして9億円でございます。事業の進捗状況でございますが、全体の進捗はおおむね50%でございます。用地買収につきましては平成10年度までにすべて完了しておりますして100%でございます。工事の進捗については3分の1ほど済んでおまして、一応本年度、図面の6ページ、様式-3の事業概要図に示しております部分で、丸森側が540メートル、これにつきまして工事を本年度完了いたしまして部分供用をしたいと考えております。

それで、全体事業費の変更の理由でございますが、当初想定した調査土質より砂質系の土が出まして、のり勾配を緩くしなければならない等の理由から、調査費あるいは切り土工事、あるいはのり面保護対策工事に不測の費用を要しましたので、1億円の増額となっております。

続きまして、2ページをお開きいただきたいと思います。

先ほどもご説明させていただきましたけれども、一応用地買収に入る時点で国土調査の精度に問題がありましたことから、これらの修正に時間がかかりましたので、用地買収に3カ年のおくれが出たことから、工事の着手も遅延したということでございまして、今後の見込みでございますが、平成17年度の完成を目標に順調に推移していくものと我々は想定してございます。

事業をめぐる社会情勢の変化でございますが、ここに記載してございますように、特に地元の情勢といたしましては当該路線は仙南圏域南部と国道4号線を結び、圏域中心都市である大河原町、柴田町への連絡幹線路線でございます。地元角田市から交通安全の観点からも強く改良を要望されているところでございます。

それと、事業をめぐる各種計画、構想等でございますが、5ページをごらんいただきたいと思いますけれども、この中に緑で表示してございますが、大正坂工区とともに坂津田工区、これにつきましても同時に工事をしておまして、これらによりまして未改良区間の整備を一体的に行っているところでございます。

続きまして代替案の可能性の検討でございますが、お手元に配付してございます9ページにお示しの3ルートについて検討してございます。この中で、経済性、施行性、安全性との総合的な検討の結果、現道案でありますAルート、現在工事していますルートで採用されまして、現在に至っているところでございます。それと、費用対効果分析でございますが、費用としましては11億円ほど、社会費用便益としましては19億円ほど、B/Cとしましては1.75でございます。我々としましては今後とも継続させていただきたいということで考えてございます。

以上でこの路線の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。

それでは、ご質問、ご意見、特に事前に調べておいていただきたい事項等がございましたら。

田中委員      まず、この案件だけということではなくて、ほかにも関連するんですけれども、昨年度の検討の中で、いわゆる複数の案件である中で、それぞれのこういう審議の優先と申しますか、そういうのを検討するために、いわゆる少し重みづけをつけて評価しましょうというお話があって、多分この中で米印とかついているのはその辺のことなのかと思うんですけれども、全体が今回のトータルの審議7件ですか、その中でどんな感じになっているのかを、たしかこの辺に数字が出てくるようなシステムになっていたと思うんですけれども、その辺がもしあるのであればちょっとご説明いただいた方がこの後の兼ね合いでわかりやすいのかなと思ったんですが。

事務局（櫻井）私の方からご説明をさせていただきます。

これにつきましては、昨年度重点評価基準ということで、客観的な評価基準でどういった点数になるかということの基準をお示ししました。今回、この場にお示しするかという判断もあったのですが、一度現場を見ていただいて、それで次はその現場の状況をつかんでいただいて、2回目のときに、平成10年度から再評価の制度が始まったわけなのですが、それを織り込んだ形で、例えば昨年度評価をしていただいた案件もございますし、それも入れてみて、要は今回の7件の案件がどういう形で入っているかということ、イメージをつかんでいただきながら見ていただければということで、今回はこちらに載せませんでした。

田中委員      わかりました。その件は承知しました。

この最初の案件ですけれども、私自身もここを何度か使わせていただいて非常に狭隘だなということは感じておるんですが、重要目的というところでお話があった柴田から丸森までの距離にするとかなり長い部分であって、今回はある一部でやって、その坂津田工区と一体化してやっているということは評価できると思うんですが、これは路線としてはかなり長いですね。そういう全体を整備しようという、より広い視点で考えると、ここだけ見ても、もちろんこの評価というのはあり得ると思うんですが、全体がもうちょっと将来的にどんなふうになっているのか、その辺がもしわかる資料等があれば、次回以降でも結構ですけれども、それをもうちょっと見てみたいなという感想を持ちました。以上です。

森杉部会長      いいですね。

道路建設課長    それではご質問いただいたことを次回提示させていただきます。

森杉部会長      お願いします。  
徳永先生。

徳永委員      今の田中先生のと関連するんですが、これも前回にもお願いしていたかと思うん

ですが、もう少し広域のネットワークでわかるような図面をつけていただきたいということで、特に説明分の中で柴田町とか、そういうところとの連携を考えているわけですが、そういうのがこの図面だけではよくわからないわけですので、広域のネットワークの中でどういう位置づけにあるのかというのを示していただきたいのが1点と、それから代替案の可能性のところなんですが、これは事業の進捗度合いにもよると思うんですが、この事業の場合はもう用地買収も終わっているという中で、今回提示していただいたA、B、Cというルート案は検討可能なのかどうかですね。可能でもないものをこに出されても困ってしまうということなんですが、いかがでしょうか。

道路建設課長 ルート案につきましてはもう現実にやっています、これで現在やっているルートで進めさせていただければと思っております。確かにご指摘のとおりでございます。

森杉部会長 広域の交通網に関しては次回で結構ですのでお願いいたします。ほかにどうぞ。

遠藤委員 すみません。土木はちょっと素人ですので、笑われる質問かと思うんですが、事業の概要の方の1ページ目ですが、計画幅員ということで幅が6.5、全幅員で14メートルということでご説明いただいたんですが、これは事業の採択年度が平成5年度としますと、バブル絶頂期のころの計画だと思います。それで、全国的に国や地方自治で財政状況が厳しい中ということで、この道路の幅員についての議論というのはなされていないのでしょうか、その辺をちょっとお聞きさせていただきたいと思います。

例えば、設計段階で両側歩道という形を、片側歩道に差しかえれば予算的にも少しは浮くんでないかなという、そういう思いがしたもので、その辺をお聞きさせていただきたいと思います。

森杉部会長 お願いします。

道路建設課長 確かにご指摘のとおりでございます、いろいろなお考えがございますけれども、こういう事業の趨勢を踏まえまして、宮城県といたしましても今後着手するものから一応我々は今ローカルスタンダードという地域の实情に合った形で、例えば今ご指摘いただきました歩道等も本当に必要なのか、あるいは片側でいいのか、両側なのか、そういうところをある程度基本的な考え方を本年度中に作成して、今後事業に反映してまいりたいというように考えております。

遠藤委員 とりあえず現時点では、両側につくられるという形でのお話なんでしょうか。次の志津川登米線にも関連はしていると思うんですが。

道路建設課長 今、我々が考えておりますのは、この箇所につきましてはすべて条件が整っておりますので、こういう形で整備をさせていただきたいという考えを持っております。

森杉部会長 確かに、おっしゃるように一つの議論があるところですね。しかし、用地買収をしてあるから何もしないというのももったいなという感じがしますね。せっかくここまで来た以上は。ぜひいたくだなという感じもしないわけではないんですが、いろいろと反省せねばならない事項もあろうかと思いますが、そういうことかなと、ですよね、恐らく。  
ほかにどうぞ。

岡田委員 地域からの要望ですとか、あるいは地元の意見という項目の中で、いつもそうなんですが、大体町村を代表するような意見がここに記載されるんですが、この路線にかかわるような住民の方々の意見というんでしょうか、こういう作り方ではちょっと不安があるとか、せっかくお金をかけるのであればこういう形にしてほしいんだというような、あるいは環境的に言ってもちょっとこの側溝はもう少し縮めてほしいとか、いろいろな具体的な周辺住民の要望というのが私はあるように思っております、このあたりの意見を何らかの方法で聞いてもらえないんだろうかというのを強く感ずるんですけれども。

道路建設課長 今のご指摘でございますけれども、基本的には今までは確かに我々も機械的に決めて、地元にご理解をいただいて事業を進めているというのが実態でございます。今、委員ご指摘のとおりでございますので、我々としてはこれからスタートするのは、やっぱりルートから含めてできるだけ地元とよく話し合いをしてやっていくということで、今年度も具体的にはこれからのスタートになりますけれども、一事務所でそういうケースで事業を進めていった場合、どういう問題が出てくるか、そういうことも含めて試行した上で、できるだけ地元の理解をいただくような形で事業を進めてまいりたいというように考えております。

岡田委員 再評価の時点では難しいんですか。

道路建設課長 ここにつきましては、既にすべての条件が整っておりますので、できればこういう形で進めさせていただきたいというふうに考えております。

森杉部会長 今の岡田先生のおっしゃることですけれども、これはこの事項、この事業だけに係することだけでなく、いろいろ絡むんですね。いろいろなことがありますから、この審議をした段階でいろいろな提言事項を最後にまとめますね。また今年の最後の段階で。その段階で一種のP Iの形として、ここで県民の意見はもちろん聞くわけですね。ここでこういうふうに公表しながら、あるいは審査の段階で県民の意見も聞きますね。その中に、特に地元の方々の意見というものも注目していく、あるいはそれとは別途に事務所の方で何らかの形での一種のP Iを再評価の段階でやっていただくというようなことは、重要な検討課題だと思いますので、ぜひ一つの今年度の提言事項として取り上げておきたいと思いますので、事務局の方、お願いいたします。

事務局(曾根)事務局の方から。昨年度の、13年度の一番最後の時にもこういう話題がございまして、沼倉委員からも言われまして、住民の方々の生の意見というのがどうい

う反映をされるかという仕組みも、今後この委員会の中で考えていきたいということでありました。我々もそれについては今後、委員会のご意見を受けながら対応を考えさせていただきたいと思います。

田中委員 次いでの話になりますけれども、私は去年ちょっとご発言させていただいたのは、橋の関係、例えば河川とか海岸では、河川法、海岸法がかかって、その法律の中で地元の意見を取り入れてという法体系ができてますが、ほかの事業についてはかならずしも法体系の中でということではないと思うんですけれども、やはり同じような形で意見を取り込んでということは大事だろうということをご発言させていただいたと思います。以上です。

森杉部会長 ぜひこれは、これはひとつ少し具体化して、提言していくようにしましょう。

事務局（曾根）この辺については、委員の方々からも具体的なご意見をいただきながら、私たちもそれを具体化していきたいと思います。よろしく願いいたします。

森杉部会長 この件はこういうことにしたいと思いますが、この件というのは道路改良事業ですけれども、よろしゅうございますね。

以上で第1番目の道路改良事業についての質疑を終わります。

それでは、次の事業についてのご説明をお願いいたします。

道路建設課長 それでは、一般県道志津川登米線、下保呂毛道路改良事業につきましてご説明をさせていただきます。

施工地名でございますが、本吉郡志津川町下保呂毛地内でございます。5ページの地図の赤で表示している箇所でございます。事業目的でございますが、一般県道志津川登米線は志津川町の国道45号を分岐といたしまして、羽沢峠を経て、登米町の一般県道東和登米線に至る延長約2.1キロの道路でございます。当該区間は、水尻川に並行して走ります幅員が3メートルから5メートルの非常に狭隘で屈曲した未改良道路でございます。8ページから9ページの施工状況写真等をちょっとつけさせていただいておりますけれども、普通車のすれ違いにも支障を来しております。また歩行者や自転車の通行に非常に危険な状況でございます。このため、歩道を含めた道路幅員改良と線形改良を目的とした道路改良事業を実施してまいります。

事業の内容でございますが、延長は1,400メートル、計画幅員は道路幅員で6メートル、全幅員で14メートルでございます。全体事業費は14億3,400万円でございます。すべて県単独事業でございます。事業採択年次でございますが、平成5年度でございます。用地買収の着手年度は平成6年度でございます。工事が着手されましたのは平成8年でございます。当初の完成予定年度は、目標は14年度ございましたが、一応平成16年度完成を目標に事業を進めてまいりたいと思っております。

当初の事業費でございますが、13億4,000万円ございましたが、事業費は約1億円上がりまして14億3,000万円となっております。全体の進捗率でございますが72%、そのうち用地買収の進捗率は88%でございます。一応



それと、この地区につきましては、ちょっと気になったのは、事業をめぐる社会情勢の変化のところで、生態系、景観への影響ということで、前の地区の場合は切り土面に積極的に緑化工を施すということで配慮する。ところが、ここは現道を最大限に利用した計画により生態系、景観にもほとんど影響はないという……。何か余りにも消極的というか、かえって工事に手をつけない方がいいみたいな表現になっているので、何か表現の方法というのはもう少しないのかなという感じがするんですが。以上です。

道路建設課長 それではご説明させていただきます。

まず、工事費の中身につきましては再度検討させていただきます。

それで、費用がちょっと高くなっているという委員のご指摘でございますが、普通の道路改良工事、橋梁もありますから、多少はふえますけれども、そのほかに6ページをちょっとごらんいただきたいと思います。

標準断面図というのが下にございますけれども、この部分でこの箇所につきましては特に水尻川と並行して走るものですから、道路を守るために護岸工事を並行してやっております。これは14億円の中に含まれておりますので、この部分でほかの道路より高くなっているというのが実情でございます。

それと、生態系への配慮でございますが、こういう川等田んぼに囲まれているんですが、表現としてはご指摘のとおりちょっと、余りにも素っ気ないという表現になっているかもしれませんが、こういう形で基本的には大きく影響ないということで書かせていただいておりますけれども、表現については今後検討させていただきます。

森杉部会長 ほかにどうぞ。

沼倉委員 B/Cの結果なんですけれども、1.05と、ほぼ1に近いわけですね。ということは、工事をしてその効果というのは、費用をそんなに上回るものではないということがあるようにも思うんですが、それを押しても公共事業をやった方がいいという強い理由というのを、もし今わかれば、地元の意見等があればお聞きしたいと思うんですが、そこで便益で、地元の意見では小学生の歩行者便益の方だと思うんですけど、数字的には走行時間短縮便益の方が大きいんですね。この地区でどれだけ走行時間が減ることの便益というのが、これは算出方法が決まっていますから出てくるんですけれども、やはりこの1.05というのを押しても進めるには、何らかのこれを推し進めるという部分を再確認したいなということです。

道路建設課長 それではお答えさせていただきます。

確かに委員ご指摘のお考えもおありだと思いますけれども、我々としては既に一応用地もご協力いただいて、ある程度の完成がなっているということで、こういう形でB/Cも1を超えているので継続させていただきたいということで考えてございます。

確かに、先ほどの道路改良工事でもご指摘いただきましたけれども、両側歩道とか、そういうことで我々の反省材料としましては、Cの方、やっぱりこういう地区ではもう少し下げるとか、そういう工夫が必要だろうという反省に立ちまして、本

当に両側の歩道が必要なかどうか、そういうところを踏まえれば、B / Cももっとはね上がって効果ははっきり出てくるということで、今後、地元ともよく話し合いしながら、地域の実情に合った道路の整備について考えてまいりたいと思っております。

森杉部会長 徳永先生。

徳永委員 ちょっと今のに関連するんですが、歩行者便益が出されているんですが、これは世帯当たりで出されていますけれども、果たして本当にそれでいいのかなという、いわゆる交通センサスとかで歩行者をはかっているというので、データがないと言われればそうかもしれないんですが、そういう意味で通学等の観点を重視しているのであれば、そういうデータも本来は載せないといけないのではないかなという気がちょっといたしております。

あと、それに関連してなんですが、若干交通量の設定とか、速度の設定とか、これはある程度算定根拠みたいのは出していただけるものなんですか。

道路建設課長 それにつきましては次回提出をさせていただきたいと思っております。

森杉部会長 ほかにどうぞ。いいですか。

この道路の場合はちょうど二つ並んでいますから比較しやすいですね。簡単に言えば、第1番目の交通量2,500台くらいあるんですね。こうなると、通常の自動車が走る道路として一定程度の機能を持っているという、こういう感じですね。ところが、2番目の道路になりますと、これは見てわかりますように、交通量も600台とか700台というオーダーですね。いわゆる生活道路といいますが、村ですか町かよくわかりませんが、いわゆる生活道路そのものですね。これは簡単に言えば交通量ではかれるものではないですよ。本来ならば、とにかく一定程度の安全な歩ける道路であると、こういうふうなものだろうと思います。そういう意味において、現在のマニュアルの原単位とか、計測の仕方がこういう道路をはかるようになっていないと僕は思うんです。

だから、僕の感じではこれが多分費用便益が0.8であっても、やっぱりこれは確かに歩道の部分はぜひともかもしれませんが、やっぱり必要かなという感じがするように思うんです。それをマニュアルを今からつくっていく必要があるんですが、そういうデータとしてとか、そういう見方をやっぱり明示的にここに書いておくべきではないかと思うんですよ。数字そのものが絶対視すべものではないと、私自身がこういうことの専門なんですが、そう思うんです。そういうことで、本当に必要な道路でないですか、直観的に見て。そういうふうな観点を明示的にこの評価の中に入れておくことによって、その役割がよくわかるんじゃないかと、こんなふうに思うんですけれども。

はい、お願いします。

遠藤委員 沼倉委員が地元のご意見ということで、私自身志津川町ですので今部会長先生の方からありがたいお話をちょうだいしたんですけれども、それに加味させていただきたいとおもいます。

本当に我田引水の印象を免れないかと思うんですけれども、先ほど事務局さんの方からも河川改修もされているということで、護岸工事もされているという伏線もございます。そして皆さんの5ページの地図で緑の破線と赤い線の間点にお寺のマークがあるんですけれども、これは古いお寺さんで1万4,000人の人口ですけれども、1,200~1,300の檀家を抱えたお寺ですと、法事なんかを入れますと、日々大型バスやマイクロバス等々がこの辺を出入りしております。委員長さんがおっしゃるように生活道路でもあるんですけれども、そういう側面もあるということで、地元の意見ということでお聞きいただければと思います。

沼倉委員 貴重なご意見をいただいて、結構数字は載っているんですけれども、ぜひそのような実態のわかるご審議をきょうはお願いしたいと思います。確かに、これは数字は数字なんで、やはりその理由の明示、一応我々も審議としてこの数字が出ている上で意見を言わなければいけないものですから、なるべくそれをご配慮の上、資料の方をよろしくお願いしたいと思います。

徳永委員 先ほど代替案は要らないんじゃないかというような話をしたんですが、逆に今の話を聞いてきますと、例えば用地幅はもうあるからそのままでもいいというような感じなんですが、実は例えばこの区間ですと旧道とかなり並行している路線がありますので、旧道とここのダブルで考えるともうちょっと違う使い道があるんじゃないかと。例えば歩行者は旧道の方を歩いてもらって、こちらの歩道は自転車専用にしてしまおうとか、それからあるいは先ほどのもう一つ前のものにしても、両側に本当に歩道が必要なのかといったときに、例えばそれを片側に全部寄せて自動車道とそれから歩道でダブルで整備するということだってできると思うんですね。そういう方が地域の人にとって非常に快適な道路空間になるのであれば、そういう代替案こそこの時期に考えてもいいのではないかなというふうに思ったところです。ここですぐということではないんですけれども、今後のいろいろ出てくる事業の中で、もしそういうことがあればぜひ考えていただきたいなというふうに思っています。

道路建設課長 委員のご指摘を十分我々も今後考えてまいりたいと思います。

森杉部会長 ぜひこの件も、今のようなご提案は可能かどうかとか、どんなものかなという検討を次回までにしていただくと、今後の非常に重要な参考資料になりますね。そういう観点でひとつ検討をお願いしたいと思います。

ほかに、よろしゅうございますか。

それでは、第3番目の案件についてご説明いただきます。お願いいたします。

どうでしょう、時間の節約の関係上、今からの三つは全部街路事業でありまして、三つ一遍にご説明いただいて、いろいろなお質問を三つまとめていただくという形でいかがですか。よろしゅうございますか。

それでは三つまとめてご説明ください。

都市計画課長 それでは、都市計画課でございます。よろしくお願いをいたします。

1番目、都市計画道路玉川岩切線の道路改築事業でございます。これは、県道泉塩釜線、6ページの図面をごらんください。都市計画道路名が玉川岩切線でございます。

ます。県道名が泉塩釜線、施工地が多賀城市の浮島地内でございます。事業の目的といたしましては、塩竈・多賀城市から三陸自動車道の多賀城インターチェンジを経由いたしまして泉中央に至る重要路線でございます。これは、泉の運転免許センターの前を経まして、泉区役所の前に行く道路でございます。多賀城インターチェンジにつきましては既に用地買収が終わっていると聞いております。これは道路公団さん、あるいは直轄さんの方、国土交通省さんの方で整備するわけですが、そちらの多賀城インターチェンジにつきましては用地買収が終わっているということで聞いております。

また、インターチェンジより西側の道路につきましては、平成19年度を目標に、これは道路局さん、道路建設課さんの方で整備が進められておるところでございます。

都市計画道路玉川岩切線の道路改築区間は、インターチェンジから東側の区間でございまして、インターチェンジへのアクセス道路として、あるいは塩竈市・多賀城市・仙台市を結節するための道路としての整備が望まれているところでございます。

図面に表示されておりませんが、東1,130メートルと書いてありますところの終点の、下側、南側の方に仙石線の国府多賀城駅がございます。事業の内容といたしましては、多賀城市の市川犬伏から多賀城市浮島宮前、延長で1,130メートル、都市計画決定幅員が25ページでございます。用地のみ25メートルで取得いたしまして、2車線、13メートルで築造をしておるところでございます。費用負担は、単独事業でございますので、県が9割、多賀城市さんが1割でございます。

事業採択年度は平成4年でございます。同じ年度から用地買収に着手いたしておるところでございます。工事は、平成7年度から着手をいたしました。当初完成予定年次が平成13年でしたが、13年度に見直しまして、変更の完成予定年度は平成20年ということでございます。当初の全体事業費が28億円、うち用地費が14億8,000万円でした。それを見直しまして、変更が30億円の事業費、うち用地費が15億2,000万円。昨年度、平成13年度までの事業費が18億1,000万円でございます。残事業費が11億円9,000万円でございます。全体の進捗率が60.3%、用地買収の進捗率が84.9%、工事の進捗率が7.7%でございます。用地につきましては、まだ3名の地権者が未買収で残っているところでございます。

次のページをお開きください。

現在、用地買収の済んだ区間につきましては、載荷盛り土を現在、段階施工中でございます。載荷盛り土は、道路をつくるために土を盛ったときにその重さで地盤沈下いたしますので、あらかじめ計画高以上に土を盛りまして、将来予想される沈下を供用開始前に促進させて沈下させておくという方法でございます。

全体事業費の見直しによる事業費増についてでございますが、地価の上昇による用地補償費の増加が4,000万円、なお先ほど申しましたとおり、国府多賀城駅、つまり多賀城の史跡がございまして、文化財調査による測量試験費の増が2,000万円、それから地盤改良工事の必要が生じたための工事費増が1億4,000万円でございます。

当初計画で予定しておりました完了年次からのおくれの要因でございますが、用地の代替地の調整や遺産相続の権利調整、移転方法や補償内容につきまして、地権

者との合意形成に時間を要したために工事着手がおくれ、当初予定していた事業期間では完了が困難となったものでございます。

また、道路が特別史跡多賀城に入る計画となっておりますことから、用地買収後に全線にわたりまして文化財調査を行う必要がありました。今後、未買収地につきましても用地ご協力いただきました段階で、工事着手前に文化財調査が必要となってまいります。

今後の事業の進捗見込みでございますが、一部の土地におきまして税制上の問題から平成16年度に買収を予定している箇所がございますが、その他の土地につきましては、今年度中の解決を目指しておるところでございます。

先ほど申しましたとおり、特別史跡多賀城跡の区域内でございますので、発掘調査を行っておりまして、調査結果にもよりますが、今のところはこの発掘調査で事業進捗に大きな問題はないと考えているところでございます。

それから、事業の需要等の変化でございますが、国体に関連いたしまして三陸縦貫自動車道の多賀城インターチェンジへのアクセス道路として、平成13年度の開通を目指してきたものでございますが、多賀城インターチェンジにつきましても本事業の完了のころには完成が予定されておりまして、アクセス道路として機能を果たすものと考えております。

また、当該路線の交通量は平成9年から11年の2年間で10%程度も伸びていること。また、多賀城インターチェンジより仙台側につきましては、先ほどもお話をいたしました。平成19年度までに改築が終わることから、この当該路線の整備の必要性はさらに増したものと、このように考えております。

それから、生態系、景観への影響でございますが、歩道部につきましては、近接しております多賀城中央公園の園路としての機能もあわせ持っていることから、歩道部には平板ブロックを使用いたしまして、景観に配慮いたしておるところでございます。

また、この泉塩釜線の交通量は先ほどお話し申し上げましたとおり伸びておりますので、交通渋滞緩和のためにも早期の完成が望まれておるところでございます。

事業をめぐる各種計画、構想等ですが、13年6月にJRの東北本線国府多賀城駅が開業しておるところでございます。また、三陸縦貫自動車道はこの区間は供用開始されておりますが、多賀城インターチェンジがいずれ完成する予定でございます。インターチェンジより西側につきましては、先ほど述べましたとおり19年度完成を目指しまして整備が進められておるところでございます。

代替案の可能性の検討でございますが、特別史跡多賀城跡の区域内を通過する路線でございます。教育庁との協議の上で線形を決定いたしておりますし、また都市計画道路ということから、何回か変更はいたしておりますが、昭和41年3月に宮城県の都市計画審議会におきまして、このルート及び道路の幅員は都市計画決定がなされ、告示されておるところでございます。

本路線は、道路のネットワーク上、4車線という形で都市計画決定されておりますが、現在の交通量を勘案した場合、当面1万2,000台程度の交通量ということから、先ほども申しましたとおり、暫定的に2車線で施工する計画といたしております。用地につきましては、完成形の4車分で用地買収をしております。

コスト縮減につきましては、セメント等による地盤改良を行わずに、載荷盛り土を採用することによりまして、2,000万円ほどの工事費の縮減をいたしておる

ところでございますし、また路盤材及び舗装材につきましても再生材を使いましてコストの縮減を図っているところでございます。

次に、費用対効果の分析、B/Cでございますが、4ページをお開きください。現況が1万662台、計画では1万2,776台ということでございまして、道路の延長は図面にも記載してありますとおり、現道が6ページの図面の赤く着色しております北側に細くブルーでかいてあるのが現道でございまして、新しく道路をつくるわけでございます。延長的には、現在の延長とほぼ変わらず1.1キロでございます。

また、道路事業費の費用でございますが、改築費が30億円、維持修理費が約1億4,000万円、合計で31億4,000万円ということでございまして、便益額が走行時間短縮効果及び走行費用短縮、それから交通事故減少、合計で235億2,370万円ということでございますので、B/Cでいきますと2.59ということになっております。

事業のスケジュールにつきましては、ここに記載のとおり平成20年完了の予定で、現在整備を進めておるところでございます。

平面図、6ページの次の7ページをごらんいただきたいと思っております。先ほどお話ししましたとおり、都市計画決定の幅員はここに記載のとおり25メートルでございますが、この図面に記載のとおり暫定で13メートルで築造しておるところでございます。

次に、八幡築港線の街路に入ってよろしゅうございますか。

森杉部会長 はいどうぞ。

都市計画課長 次は、都市計画道路八幡築港線の道路改築事業でございます。

これは県道名が仙台塩釜線でございます。図面をごらんください。位置図です。これは、通称、皆さんには産業道路と言われております道路でございます。現在も道路改良している区間につきましては、現道でございます。これを現道拡幅工事をやっているところでございます。仙台港の臨海工業区域を形成する道路網の中で、国道45号の交通混雑を補完する重要路線ということでございまして、塩竈市・多賀城市・仙台市を結節するための道路整備が望まれておるものでございます。

事業内容といたしましては、多賀城市の起点が大代二丁目から、終点が塩竈市牛生町で、延長で1,334メートル、道路幅員で30メートルの幹線道路でございます。これにつきましては、国庫補助事業、交付金Aの補助率で10分の5、2分の1でございまして、残りの2分の1は県が負担をいたしております。また、交付金Bの補助率は10分の5.5でございまして、いずれも補助裏、残りは県が負担いたしておるところでございます。

事業採択に係る根拠法令といたしましては、都市計画法第59条第2項の規定による事業認可を得ております。

事業採択年次が平成元年でございまして、用地買収は2年度から、平成3年度から工事着手をいたしておりまして、当初の完成予定年次は平成7年度でございました。変更年次は、完成が平成16年度ということに、現在事業認可の変更をとって事業を行っております。当初の全体事業費が28億9,000万円、用地費が19億1,000万円でございます。事業認可の変更をとりまして、全体事業費が4

4億1,000万円、うち用地費が29億8,000万円でございます。昨年度までの事業費が37億5,000万円。うち用地費が29億4,000万円でございます。残事業費が6億6,000万円。うち用地費残が4,000万円ということで、全体の進捗率が85%でございます。用地買収の進捗率が98.7%、工事の進捗率が48%の現況でございます。

用地につきましては、3名の地権者を除き、用地買収につきましては完了をいたしておるところでございます。工事につきましては、平成11年度までに南側、多賀城市分770メートルが完成いたしまして供用開始いたしておるところでございます。この全体の事業認可延長1,334メートルのうち、ただいま申し上げました多賀城市分770メートルが既に完成し、供用開始しておりまして、塩竈市分の工事につきましても今年度から工事着手をする予定でございます。

次のページをごらんください。

全体事業費の変更状況とその要因でございますが、土地単価の上昇及び補償方法の変更等によりまして用地補償費の増額が11億円生じたわけでございます。また、これからでございますが、軟弱地盤のため、護岸の構造変更が必要となり、そのための工事費増が3億5,000万円でございます。これは、一部貞山運河の方にはみ出すところの地盤改良の関係でございます。それから照明灯を増工したことによりまして、交差点に照明灯をつけることによりまして7,000万円ほど事業費増になったものでございます。

当初計画で予定しておりました完了年次からのおくれの要因でございますが、皆さんご存知のように非常に狭隘地に工場、店舗が既存の市街地を形成しておりまして、代替地を伴う移転方法や補償内容の合意に時間を要したため、事業期間が延びたわけでございます。特に、運河との間で船舶補修業を営んでいる地権者の方には、代替えの適切な候補地が見つからないために補償交渉が難航してきたところでございます。

今後の事業の進捗見込みといたしましては、用地買収が未了の物件3件に対しまして、これにつきましてはおおむね事業に関する合意は得られておりますが、引き続きまして用地補償、この3件につきまして進めてまいりたい。貞山運河を一部埋め立てることについての河川協議が済み次第、工事に着工する予定でございます。

それから事業の需要等の変化でございますが、国道45号から本路線につながります下馬東宮線の開通によりまして、本路線との交差点付近に大型のショッピングセンターが進出してきております。また、港湾の利用や国道45号のバイパス路線としての機能もございまして、交通需要も伸びておりまして、その整備がますます期待されておるところでございます。

生態系、景観への影響でございますが、これは現道が2車線ございまして、それを4車に拡幅するものでございます。沿道も宅地として利用されていることから、特に生態系に影響を与えることはない、このように考えております。また、貞山運河に関連いたしまして、沿道におきましてプレジャーボードの係留施設の整備、あるいは公園の整備が行われております。街路の整備に当たりましても周辺の景観に配慮いたしまして、歩道に平板ブロックを計画いたしております。

地元情勢または地元の意見でございますが、当該工区から南側の仙台市側すべて、ご存知のとおり4車線で供用されておりまして、早期の完成が望まれておるところでございます。

また、平成13年3月に仙台塩釜港が特定重要港湾に指定されておるところでございます。

代替案の可能性の検討でございますが、塩竈市、多賀城市、仙台市の三つの臨海工業地区を結節するルートの中で、本路線の整備に当たりましては、既存の主要地方道仙台塩釜線があるため、新たにバイパスを建設するのではなく、仙台塩釜線の改築で対応するというので、このように現在、4車線化の事業を進めてきたところでございます。また、これも一番最初、昭和22年6月の都市計画審議会におきまして、この八幡築港線のルートは都市計画決定の変更がなされ、告示されておるところでございます。

コストの縮減等につきましても再生材を利用する等、極力事業費の縮減に努めておるところでございます。

それから、費用対効果の方でございますが、交通量が2万1,939台、計画では2万6,288台ということでございまして、走行速度が時速10キロから35キロになるということでございます。

道路事業費の費用は、改築費が44億1,000万円、維持修理費が1億4,000万円、45億5,000万円というところございまして、B/Cは15.83ということが出ております。

事業スケジュールといたしましては、平成16年度で完了する予定でございます。

平面図の後ろ側に区間1,334メートルのうち、既に供用開始している区間が多賀城市側記載のとおりでございます。標準横断面も下のほうに書いてございます。

次に、同じく都市計画道路箱塚中田線の道路改築事業に入ります。

これは、県道名が仙台館腰線でございます。平面図をごらんください。これにつきましても、この2,663メートルの北側、仙台市側につきましても既に完成いたしましたして、これを真っすぐ北上いたしますと、モールの前を通る道路でございます。この施工地名は名取市箱塚地内でございます。本路線は、仙台市の中心部と名取・岩沼市を最短距離で結ぶ路線でございまして、国道4号の代替え路線のような機能も持っている路線でございます。

起点が名取市愛島笠島から終点が名取市手倉田字諏訪まで、延長で2,663メートル、幅員が25メートルから27.5メートルということでございます。

国庫補助金が2分の1、残りが県が10分の4、名取市さんが10分の1。それから単独費の方は県が10分の9、名取市さんが10分の1で事業を進めてきておるところでございます。

事業採択年次は平成5年でございまして、用地買収も平成5年から、工事着手は平成7年から着手したところでございます。

当初完成予定年次が平成9年でございましたが、変更の完成予定年次が平成16年度ということで、当初の全体事業費は50億円、うち用地補償費が33億2,000万円でございます。事業認可の変更をとりまして、全体事業費が66億1,000万円、うち用地費が38億5,000万円ということで、昨年度までの事業費が47億7,000万円、うち用地補償費が34億8,000万円ということで、残っております残事業費が18億4,000万円、うち用地費が3億5,000万円ということでございます。

全体の進捗率が72.2%、用地買収の進捗率が90.4%、工事の進捗率が24.2%になっておるところでございます。

用地につきましては、一部まだ未買収の区間がございますが、事業に対する同意は得られておるところでございます。工事は、用地買収完了区間より随時工事着手をいたしておるところでございます。現在のところ、用地買収完了区間の載荷盛り土及び道路拡幅の段階施工中でございます、平成16年度までの完成を目指しているところでございます。

全体事業費の変更状況ですが、当該区間におけます詳細な地質調査の結果、盛り土工事区間におきまして地盤改良工事の必要が生じたため、工事費といたしまして6億円の増。また軟弱地盤の処理によります橋梁下部工の見直し等によりまして3億1,000万円の増。それからサイフォンの工事を行うときの仮設工の施工費用としまして1億円の増。それから地盤改良が必要になりましたことによる地質調査、あるいは構造物設計、文化財調査の追加などの測量調査費の増額が2億9,000万円。それから交差点部に新たに右折レーンを設けるなど、計画の見直し、移転工法の変更による用地補償費の増額が3億1,000万円ほどになっております。

当初計画で予定しておりました完了年度からのおくれの要因といたしましては、当該地区に営業をいたしておりました会社の施設等がありまして、そういった施設の移転代替地の要望、あるいは一般のお住まいになっている方々につきましては、遠くに移転したくないと。近接地を希望としていることから、その調整が難航してきたものでございます。

また、最近、地価の下落によりまして、地権者が要望している価格と現在の地価との差が出てまいりまして、このことがなかなかご理解いただけない要因になっております。

今後の事業の進捗見込みでございますが、おおむね事業につきましてはまだ用地取得できない方々についても事業についての合意はなされているということから、何とか年度内の解決を目指して地権者との交渉を進めていく予定でございます。最悪の場合には土地収用法も視野に入れて進めてまいりたいと、このように考えております。

事業の需要等の変化でございますが、国道4号が混雑しておりまして、仙台市南部からの空港へのアクセス、あるいは名取市の西部地区におきます面整備の団地開発等、それによりまして道路の必要性が期待されているところでございます。

生態系、景観への影響でございますが、全線におきまして車道部と歩道部との間に植樹帯を設置いたしまして、周辺の植生状況に合わせた植樹を行うことといたしております。

それから、先ほども申し上げましたが、当該工区から北側の仙台市側は既に4車線で供用されておりまして、早期の当該工事の完成が望まれているところでございますし、また沿線には愛島東部、あるいは愛島東部第二の団地造成が行われておりまして、現在、宅地販売が行われておりまして、早期完成の要望がなされているところでございます。この路線が完成いたしますと、仙台市の中心部はもちろんのこと、仙台市南部からも仙台空港へのアクセスが大きく改善されるところでございます。

代替案の可能性の検討でございますが、仙台市の南部から名取市の中心市街地の西側を通過いたしまして、名取市の南で国道4号に接続するルートの上でございます。仙台市寄りの区間は既に整備済みでございます。また、南側の国道4号への接続は主要地方道仙台館腰線の道路改良工事が行われているところでございます。こ

の整備済みの区間と、道路事業で整備を進めている区間とを結ぶには、名取市南部の住宅地区の中に新たな道路をつくるよりも、現道拡幅の方がすぐれていると、このように考えているところでございます。

なお、この都市計画道路につきましても昭和41年3月の都市計画審議会におきまして都市計画決定がなされ、告示されているところでございます。

コスト縮減の状況でございますが、軟弱地盤の改良工法の検討によりまして、載荷盛り土を採用することといたしまして、所定の沈下量が確保された段階で、撤去する土砂をほかの工事に流用すること等によりまして、捨て土の費用を削減したことによりまして約1億3,000万円のコストを縮減しているところでございます。路盤材、舗装材につきましても、再生材を利用して極力経費の節減に努めているところでございます。

費用対効果でございますが、2万936台から2万5,086台ということで、道路延長は変わりませんが、走行速度が時速10キロから40キロということになります。

道路事業費の費用は、改築費が6億1,400万円、維持修理費が1億3,990万円ということで、合計6億7,390万円。B/Cが17.13ということになります。

なお、事業のスケジュールといたしましては、先ほどお話ししましたとおり、平成16年度いっぱいでの完成を目指しているところでございます。

以上で街路事業3路線の説明を終わります。よろしく願いをいたします。

森杉部会長      ありがとうございました。  
それではご質問、ご要望、ご意見をお願いします。

加藤委員      最初に教えていただきたいんですが、これは三つとも事業種別は街路事業、それで事業名が道路改築事業、事業主体は県と。そこまでは全部共通しているわけですね。それで、先ほどご説明いただきましたように、最初の玉川岩切線だけ県単事業で、あとの二つは国庫補助事業ということになっているわけですが……

都市計画課長    国庫補助事業と単独費もつぎ込んでおります。ですから、資金のところに分けて記載してございますが、八幡築港線につきましては補助事業及び交付金A、Bでございまして、箱塚中田線の方につきましては主体別費用負担の内訳ということで記載がございまして、上に補助事業と単独費と、これは両方つぎ込んでいるところでございます。

加藤委員      その場合に、補助事業で採択になるための要件みたいなのは、これは何か基準があるんでしょうか。例えば総事業費とか、延長とか、あるいは二つと最初の一つで大きく違うB/Cの値なんですが、何で補助事業になるのか、県単事業になるのか教えていただけるとありがたいです。

都市計画課長    補助採択基準は、B/Cがたしか1.5以上だと思えます。今回の三つの路線ともそういったB/Cは満足いたしておりますし、それと街路事業そのものは昔区間の短い二種改良とか、普通の街路事業とかあったんですが、昔は短い区間は二種

改良で補助率が2分の1で、長いのは3分の2の国庫補助事業というのがありましたが、今は全部2分の1補助になりまして、事業費的なもの、あるいは延長的なものというのがありますけれども、むやみやたらと宮城県の街路事業枠というのはないものですから、そういった意味からどうしても国庫補助事業でやりたくても単独事業でやらざるを得ないような路線も出てまいります。シビアに採択基準というのはちゃんと決まっておりますが、必要であれば、ちょっと調べてご説明申し上げます。

森杉部会長 調べておいていただけますか。お願いいたします。

長田委員 3の多賀城市の浮島地内の件については、3名が未買収ということでしたが、どこでひっかかっているのか、また見通しはどうか教えてください。それから、4番の軟弱地盤のために護岸の構造変更が必要となり、そのための工事費の増額というのがありました。

去年も言ったんですが、大体工事が大幅に延びて費用が大幅にふえるというのが、本当にもうパターン化しているような気がするんですが、土地を掘ってみたら思いがけない文化財が出てきたというのは、これはやむを得ない、仕方がないと思うんですが、この軟弱地盤のための護岸工事なんていうのは、調査がちょっと甘いんじゃないかなという気がするんですね。もっと前に、事前の調査でこういうのはわからなかったものかなという気がいたします。そのために3, 5億円の工事増があるということですね。

それから貞山運河を一部埋め立てることについて、これは絵で見ると、ああここを埋め立てるんだなというのがわかりますが、結構貞山運河というのは何か一種の文化財的な値打ちが出てまいりまして、反対はなかったのかなと。そこら辺はきちっとしたのかなという、そこら辺を教えてください。

都市計画課長 それでは、まとめまして、後日回答させていただきます。

加藤委員 貞山運河を埋め立てる部分について、これは何か図面ででもどの程度の埋め方をするのかをわかるような資料を出していただけるとありがたいかなと思います。あわせてお願いします。

都市計画課長 わかりました。

田中委員 別件なんですけれども、3件に共通している、ほかにも共通する部分があると思うんですが、その3件の中でも、いわゆる当初完成予定年度ですね、それとあと計画変更実施年度というのがあって、場合によっては完成予定年度に見直しているものもあるんですけれども、それは結構完成予定年度を過ぎたところでやっているのか、もちろん完成予定年度前にもある程度やっているような部分もあるんですけれども、その辺のタイミングの目安といいますか、もちろんこちらの事業評価が結構きつくやられるなんていうのは、もうここ最近ということもあって、その辺の事情もあるのかもしれませんが、その辺の個別の事情というのは何か目安みたいなものというのはおありなんではないでしょうか。いかがなんでしょう。

都市計画課長 国庫補助事業で事業認可を取るときは、むやみやたらと長い期間取れませんが、昔は5年間、今でも大体5年から7～8年でできる区間ということで取らせていただきます。この事業は何年から何年までというふうに官報に載るわけでございます。しかし、これはなかなか国庫補助金がどのようにちょうどできるかというのは、一応その段階で事業計画書をつくるんですけれども、それをそのとおりちょうどできるとは限らないものですから、そのとおりにはなかなか難しいという面がございます。それで、そのとりに終わらないと、また事業認可の変更をとりまして、官報に事業認可の期間の延長という形をとるわけでございます。

田中委員 その国から予算が必ずしも来ないという部分と、あともう一つは、さっきも長田委員の方からちょっとお話がありましたけれども、例えば工事費が高くなるとか、そういう意味での変更とか、両方の側面があるんだと思うんです。特に後者の方は、一つ大きなポイントとして今までもこの委員会の中では指摘されてきた点だと思うんですけれども、特にそちらの方をちょっとお聞きしたいと思います。

都市計画課長 地盤の方は調査不十分だったというご指摘ですけれども、確かにそういう面もあります。すべてをボーリング調査なり、土質調査をして事業を始めるものではありませんし、横断図そのものは20メートルピッチで横断図はとりますが、確かに調査不十分な面もありますし、また先ほど先生がおっしゃったとりにやむを得ない部分もあるんですけれども、なかなか最初からすべて予測できないのかということになりますと、事前の調査費というのはかなりつぎ込みませんと、完全なものというのは難しい面もございます。決して不十分なのを肯定しているわけではございませんので……。

田中委員 もう一回。3番の、これは質問というわけでもないんですけれども、これは多賀城の史跡の中を通っている道路と非常に大きな特徴のあるところだと思うんですけれども、6ページの地図とか見ていただきますと、工事区間のちょうど真ん中あたりにほとんど直行する方向に、たしか何とか大路というのが通っているんですよね。多賀城の史跡の中で。それで、ことしの初めだと思うんですけれども、あそこでどうも多賀城の政庁にアクセスするための河川だった、舟運に使っていた川が出てきたりとか、何かそういうので自分は実際に現地見学で見に行っただけなんですけれども、非常に新たな発掘とかいろいろあって、もちろん資料の中では教育庁と協議の中で進めているというお話はあったんですけれども、遺跡の重要度というのがどの程度なのか現時点では判断できません。私自身も余り詳しいことを知らないところもあるんですけれども、例えば平泉の柳の御所とか、あれなんかは柳の御所のところを4号線のバイパスをつくらうとあって、結局あれを完全にルートを替えて、北上川の方に前出ししてものすごい工事をこれからやるというような話になってきて、あれは極端な例なのかもしれませんけれども、ぜひ遺跡といいますか、その辺の価値というか、重要度というか、ぜひとも地元と協議を今後進めつつ、やっていただきたいと考えております。

都市計画課長 わかりました。

沼倉委員 多賀城の道路のところ、今後の事業進捗見込みで一部土地において税制上の問題から、平成16年に買収を予定している箇所があるんですけども、土地税制で平成16年度に改正が予定されているものはちょっと覚えていないので、これはどうという問題なのかなというのが一つ質問です。

あと、その下にその他の土地については今年度中に解決を目指しているということなんですが、これは地権者との合意が既にあるのか、ないのかということをお教えいただきたいと思います。

都市計画課長 税制上の話は、税制改正ではなくて、私どもは年度で仕事をしておりますが、税金の方はたしか歴年なものですから、そういったことからいきますと、どうしても今年度中にお金を支払わないとだめだとか、そっちの方の税金上の問題でございまして、税制改正のお話ではございません。

沼倉委員 すみません。もう一回説明をお願いします。

都市計画課長 それでは次回にまとめてご説明いたします。

岡田委員 私もわからないものですから、これは次回何か資料でわかりやすく教えてほしいんですが、都市計画に起債をされるというか、取り上げられるということと、土木部での道路計画、この関係で、例えば4車線で計画ができていられるけれども、暫定2車線で進むんだとか、それから先ほどの費用負担の関係で都市計画に起債があった場合には、例えば起債措置があったり、あるいは後年度交付金措置があるとか、何かいろいろな条件が出てきそうな気がするものですから、そういう道路計画と都市計画との関係を少しわかりやすく何かで教えていただけるようなものがあるとありがたいなと思いました。

事務局（櫻井）次回に具体的な説明をさせていただきたいと思うんですけども、概念的なところをちょっと……。いわゆる都市計画道路網というのは、ある一定のまちといえますか、そういった圏域を想定して、将来まちがどのような発展をするかということをお想定した中で、都市計画道路網というのをネットしてまいります。その中で、それでは県がどういう段階でその事業をやっていくかということですが、基本的には県道と呼べるラインといえますか、都市計画道路の何々線というのがありますが、一方で道路法上の県道というのがあります。つまり、この都市計画道路のネットの一部が県道として、簡単に言えば広域的な道路として位置づけられれば、それは県道としてやっていくということですが、したがって、それは県道として整備する手法が、都市計画事業でやるか、一般の道路事業でやるかということですが、

ちなみに、先ほどありましたフル4車でやるのか、半断面でやるのか、この判断の軸ですが、これは供用開始の時期の交通量が道路に流す水の量だと思っただけであればいいんですが、それが例えば4車で流す、4車相当の交通量がそこに流れると判断すれば、それは4車で整備をいたしますし、まだ交通量の伸びとしてはそんなに無い場合、例えばここの玉川岩切などはそういう例でございまして、

まだ2車線で十分だろうという判断であれば、2車線を暫定的に整備する、こういった判断でやっているというのが実態でございます。

岡田委員 費用負担についての関係はいかがですか。

事務局（櫻井）費用負担は、先ほどの街路事業の補助とか起債という問題かと思うんですけども、一般的に言いまして街路事業、つまり補助事業といいますのは、いわゆる都市計画事業という国の国土交通省の都市局所管事業というのがこの場合の補助の対象事業になります。これはあくまでもやはり都市計画に沿った形で、つまり例えばここが4車であれば、4車の都市計画道路として整備する場合には補助対象になる。ということで、今回の場合はこの玉川岩切は2車線暫定でございますので、いわゆる県の単独事業で整備するということになります。

先ほどの起債の問題でございますが、これは県の起債という中の一つで、こういう県道をつくる場合には起債をかけられるというシステムがございます。臨道債という県債でございますが、この場合は県道の県単独改良工事であって、起債をかけて事業をしているのが実態でございます。

岡田委員 もう少しわかりやすく次回……。大体はわかりました。

徳永委員 今の件で、道路財源の関係もちょっとついでに……。

事務局（櫻井）次回、道路特定財源との関係も含めて資料をつくらせていただきます。

徳永委員 ちょっと細かい点なんですけど、まず交通量とか、例えば4ページに出ています表がありますけれども、これは先ほどの道路とかき方が違うものですか、「将来現道を利用のとき」という意味合いがよくわからないので教えていただきたいのと、そのときの想定速度、これは現道で見るととても10キロで走っているようには見えないんですけども、なぜそういうふうになってきたのかとか。こちら辺は、先ほど道路のときにも申しましたけれども、街路事業といってもほとんど道路事業みたいなものですので、同様の資料を用意していただければありがたいというように思います。

それからもう1点ですが、景観に配慮で平板ブロックを使っているという記述があるんですけど、これは私の個人的な好みの問題で申しわけないんですけど、余り好きじゃないものですか、これは実際に費用的な問題、要するに維持費等を含めて、どれくらいお金が違うものか等も含めて教えていただくとありがたいんですけど。

森杉部会長 私の方からですが、まず平成22年の計画交通量が現在使われているんですけど、多分今後、大きな話題になってくるのは、これは過大推計ではないかという議論が全国的に出てくると思うんです。特に、道路の5カ年計画の見直し、スタートが始まりますから、ことし1年間でこういう将来交通量の問題が中央でも大きな問題になってくると思うんですね。したがって、県は県なりにこの交通量が妥当だろうかというチェックは、今後行われていく必要があるんじゃないかと思います。ということで、ぜひ今後交通量の予測の見直しということをどんなふう考えていく

かということについて、ひとつ方針を検討していただきたいと思います。

それともう一つは、この三つを比較した場合に、あとの4番目、5番目のB/Cを見ましても、通常の街路のように4車線で10何ぼとか、非常に効果が高くなって、普通のパターンですね。しかし、一番最初の、3番目の多賀城の場合は、これは普通の街路にしてはB/Cが異様に低いですね。しかも、これは片側1車線でやっているわけですね。暫定2車線でやろうとしておられますが、この問題は、少し将来に備えているんだからということで、我慢できるかというところだと思うんですが、しかし、こういう交通量が将来もあるとすれば、用地買収を4車線分しておくということ自身についても、本当にいいことかということは検討が必要ではないかと思います。本当にいいことかということです。

今後の方針として、それをまた競売にかけるなんてことはあり得ないと思うんですが、反省事項としてこれはいいことかどうかというチェックをちょっと行う必要があるのではないかと、こんなふうに思います。これは私の意見です。

ほかにございませんか。

加藤委員

先ほど田中先生からご意見がありましたように、いわゆる工事の完成予定年度があるわけですけれども、計画変更して、例えば平成16年度に終わりますよと。それで現在の進捗率はこれだけですよと。あと残り何年で、とてもそこにたどりつけそうにないという感じの地区があるわけですね。この道路事業だけではないんですが、すべての公共事業の問題に共通するんですけれども、そのときに、完成予定年度が16年度と設定した場合に、現在でそうだったら予定では進捗率が何%いってなければならなかったのか。現時点だと80%とか90%、そういう数字があってそれに対して現在ちょっとおくれて72.2%ですよみたくに見えるような、そういう何か数値は出せないのかなという感じがするんです。

ただ、全体進捗率とか用地の買収、その進捗率が幾らですよと言われても、今予定している、完成予定年度に対してどれだけ遅れているのか、それは森杉先生の方がご専門かもしれないんですが、その辺はそういう仕組みを考えるとすることは無理なんでしょうか。

事務局（櫻井）先ほど田中先生から、重点評価基準の評価はどうなったというお話がございました。その中の項目の一つに、当初の予定からどう遅れてきたかという項目がありますので、次回、この評価もあわせて予定工程に比べてどう進捗しているかということをお見せできるかと思いますので、それをお示ししたいと思います。

森杉部会長

次回で、もちろん仕方がないんですが、できたらやっぱり僕も事前の打ち合わせのときに甘かったんですが、きょう出すべきでしたね。しかし、もうここまで来ましたので、次回お願いする以外ないんですが、来年の反省事項としてぜひしょっぱなの段階から出してほしいと思います。

徳永先生。

徳永委員

先ほどの部会長の交通量のお話ですが、一番最初に算定根拠はという話したのは、実はそこが関係する話でして、これは一律に1.1倍と1.2倍が使われているみたいなんです、本当にそれでいいのかと。仮想は仮想といいですか、上部の問

題はそれはそれであるんでしょうし、あとこういふところですかかなりバイパス的な機能も果たすわけですから、そこをどう考えているのかということですね。そこから辺を含めてちゃんと説明していただけるような資料を……。特にネットワーク効果についてはちゃんとそういうネットワークを考えて推計するというのは大変な話なんで、そこまで要求するつもりはないんですが、ただ数字ではないにしてもこういふふうな機能を担うべき道路だということで、それによって付加できるもの、あるいは逆に言えば4号線なり45号の方が救われるんだということも、この場合はかなりこれ自体単独でB/Cが高いので、そこまで言う必要はないのかとは思いますがけれども、そういうこともやっぱり説明しておくべきではないのかと思いますので、よろしくをお願いします。

森杉部会長 　少し検討作業が伴いますが、こういう大きな事業ですので、あるいは、僕はそういう観点からみると非常に効果があるのではないかと思いますので、ぜひひとついい事例として検討していただきたいと思います。

遠藤委員 　ひとつ教えていただきたいと思います。

事業の4番ですけれども、主体別費用負担の内訳ということで交付金のAとBを区別なされているんですけれども、事業目的や、あと下の文書を読ませていただきますと、仙台港湾の臨海工業区域を形成するというところで、地域づくりの核となる社会基盤整備という解釈もできると思うんですけれども、そうなった際にはすべてが県費負担が10分の4.5でいけるんじゃないかなという気がするんですが、いかがでしょうか。

事務局（櫻井）これは、補助事業、国とのかかわり方にも結構かかわってまいります。本来、交付金Bと書いてあります補助率がいいというものにつきましては、広域的な事業で国として関わっていくべき道路ということで少し上がっております。本来この制度を導入した段階ではそれぞれの路線にそれぞれの補助事業のお金が入っていくのが現実であったのですけれども、やはり国の道路財源も、あるいは公共事業の諸事情もありまして、国の予算そのものが非常に少なくなってきております。地方分に入ってくる分です。したがって、一つの路線に複数の補助が入っているというのが実態でございまして、その中で我々の方は組み合わせながらやっているというのが、やりくりしているというのが実態でございます。本来であれば、委員おっしゃるとおりそれぞれの路線の性格に合わせた補助というのがあってしかるべきなのですが、現実是这样な状態になっているということでございます。

森杉部会長 　よろしゅうございますか。

それでは、都市計画街路事業を終わります。

休憩します。

45分から再開します。

午後3時30分 休憩

午後3時45分 再開

森杉部会長 審議を再開します。

あと二つあります。第1番目は、区画整理事業についてのご説明をお願いします。

都市計画課長 それでは、仙塩広域都市計画事業仙台港背後地土地区画整理事業につきましてご説明いたします。

施工地名が仙台港背後地でございます。7ページをお開きください。仙台港の臨港地区に隣接しております赤い太い線で囲まれた区域がこの土地区画整理事業の施工区域でございます。

事業目的でございますが、本地区は仙台の都心から約10キロに位置いたしております。特定重要港湾の仙台塩釜港に隣接いたしまして、東部道路等の高規格幹線道路網が整備され、JRの仙石線の駅も近接し、これは中野栄駅でございます。交通拠点・交通機関と仙台国際貿易港との交通ネットワークの形成によりまして、宮城県のみならず東北地方の国際貿易交流拠点として、また仙台都市圏の物流拠点、工業生産拠点としての機能を持つべき地区として、その整備が望まれております。

このため、土地区画整理事業によりまして、東北地方の発展を先導し、国際化・情報化等に対応し得る計画的な都市基盤整備を行い、21世紀のアメニティに富んだ魅力あるまちづくりを行うことを目的といたしております。

本事業は、仙台国際貿易港のバックヤードとして物流機能強化及び仙台市の都市基盤整備を行うため、事業主体は宮城県とするものの、宮城県と仙台市との共同方式、お金もスタッフも2分の1ずつ負担をいたしまして、土地区画整理事業として着手し、仙台都市圏の国際的流通及び交流の拠点形成を推進するというところで、現在土地区画整理事業を行っているところでございます。

事業内容といたしましては、土地利用は図面の9ページをお開きください。本地区の土地利用はセンター地区、ピンク色に塗られております。これは33ヘクタールでございますが、このセンター地区及び流通業務地区、これは向かって左側の橙色に塗られているところでございます。それから工業地区、これは右側のブルーに塗られているところが工業地区。それから上の方に黄色く塗られております住宅地区の四つの地区に区分されております。

地区中央部のピンクのセンター地区を中心に、その周辺に流通業務地区を配置し、東部には既にあります既存の工業地と一体となった形で工業地区を、北西部には周辺の土地区画整理事業による市街地と一体となった形で住宅地を配置いたしております。センター地区には、商業を中心としたにぎわいを創出するまちづくりを推進するというところで土地区画整理事業を行っているところでございます。

この面積が258.5ヘクタールでございます。内訳がセンター地区33.2ヘクタール、流通業務が79.2ヘクタール、工業地区が49.5ヘクタール、住宅地区が12.2ヘクタール、道路・公園等の公共用地が77.4ヘクタール、その他が7ヘクタールと、こういうふうになっております。

この区域内の都市計画決定されております道路が12路線ございます。そのほかに区画道路あるいは特殊道路もございます。それから公園が22万2,500平米ほどございます。緑地が3万4,000平米ほどございます。この土地区画整理事業によりまして、権利者が600人、権利者というのはこの区域内に土地をお持ちになっている方が約600人ございます。うち、建物移転の対象が308戸でございます。上水道が35キロ、下水道が76キロということの事業概要でございます。

す。

この土地区画整理事業の費用負担の内訳でございますが、国庫補助事業、それから単独費、それから公共施設管理者負担金、これは公園でございます。それから保留地処分金、こういう内訳になってございます。

事業採択に係る根拠法令といたしましては、都市計画法第12条のほかに、土地区画整理事業でございますので、土地区画整理法第3条及び第52条が該当いたします。

事業採択年次が平成2年でございますが、工事着手が平成5年度、当初完成予定は平成10年度でございますが、計画変更実施年度が平成10年度、変更した完成予定年度が平成18年度。

当初の全体事業費が371億円でございます。変更全体事業費が592億6,000万円ということで、昨年度まで372億6,000万円を投入いたしております。残事業費が220億円です。

次のページをお開きください。

全体の進捗率が62.8%でございます。建物移転の進捗率が70%、工事の進捗率が62.4%。参考までに申しますと、今年度事業が終わりますと全体の進捗率は73%となる予定でございます。

施設の供用状況でございますが、造成完了面積は986区画地のうち、498区画、約64ヘクタールの造成が完了いたしております。

道路につきましては、27.6キロのうち、約15.2キロの供用を開始しておるところでございます。その中には完成供用と暫定供用とございます。

それから先ほど申しましたが、建物移転、これは308戸のうち、195戸の移転契約が完了いたしております。

それから全体事業費の変更状況でございますが、平成3年度に認可された当初事業費は基本設計をもとに、平成2年度の単価でもって本工事費の算出を行っております。

それから移転補償費につきましては、暫定換地計画に基づきまして移転対象と想定される物件につきまして、建物の外観調査及び図上計測でもって仙台市近郊の移転事例をもとに積算を行っております。

そうしたことから、変更全体事業費につきましては、地質調査及び詳細設計をもとに、平成8年度の単価でもって修正を行い、本工事の算出を行ったところでございます。

移転補償費につきましては、平成6年度に仮換地が確定したことに伴いまして、平成7年度から移転補償のための建物内部の立ち入り調査が開始されまして、本地区の移転補償費の実績を踏まえながら移転補償費の見直しを行ったところでございます。

調査設計費は、新たに道路部以外の文化財調査費についても計上いたしております。

事業費につきましては、ここに記載した一覧表のとおりでございます。当初計画で予定しておりました完了年次からのおくれの要因といたしましては、既存の建築物におきまして都市計画の用途地域の設定によりまして、建築物がその用途に適合しなくなるため、飛び換地、先ほどの図面でご説明いたしました黄色く色を塗りました住宅地区に大部分が移転していただくということで、その移転計画も玉突き移転となることや、あるいは移転先の文化財包蔵地の調査にも時間を要することから、事業完了が遅延したところでございます。

今後の事業の進捗見込みにつきましては、仮換地の指定は平成13年度末時点で、約93%の仮換地の指定を行っているところでございます。また、土地の利活用におきましては賃貸及び売却を前提とした土地の共同利用の意向調査も出ておりました、平成9年度は52%の共同利用の参加意向に対しまして、13年度は75%と、その機運も高まってきておりました、事業の早期完了というのが望まれているところでございます。

事業の進捗率は、事業費ベースで平成13年度までは先ほどの63%でございますが、実施計画上の進捗率は70%と比較するとほぼ計画どおりと言えると思えます。

事業をめぐる社会情勢の変化でございますが、平成13年4月に特定重要港湾に仙台港が昇格いたしましたし、コンテナターミナルやガントリークレーンの整備によりまして、コンテナ取扱量は順調に伸びておるところでございます。臨港地区内には、ほぼ企業立地も完了いたしましたし、国際経済交流施設の夢メッセみやぎ、あるいはアクセル等もできているところでございます。

それから、国際貿易・交流拠点としての機能の充実が図られております。高規格幹線道路の東部道路の仙台東インターチェンジ、仙台港北インターチェンジの区間が平成13年8月に完成いたしましたし、亘理のインターチェンジから三陸縦貫自動車道の石巻河南インターチェンジまで開通し、交通アクセスに恵まれた地区となっております。臨港地区に隣接する当該地区につきましても、国際貿易・交流拠点及び物流・工業生産拠点としての機能を持つべきといたしまして早期完成が望まれておるところでございます。

事業地区内につきましても、企業立地あるいは造成の進捗が進んできているところから、なお一層の土地の利活用を図るため、事業促進が望まれております。

それから生態系、景観への影響でございますが、現地調査の結果、固有種、稀少種などの貴重な動物・植物は確認されませんでした。

事業予定地の植生というのは、水田及び雑草群落が約50%分布しておりました、それらが整地化により消滅いたしますが、植生への影響は問題とはならないと。なお、緑地の造成により、樹林地が増加いたします。これは平成2年11月に環境影響評価を行ったところでございます。

土地の改変に伴いまして、水田・休耕地が消失し、動物等への影響が生じますが、供用後には公園緑地が新しく造成されることによりまして、相当程度の回復が見込まれております。

それから公園や緑地、街路の植樹帯の整備の際には、周辺の植生状況に合わせた植樹を行うことにいたしております。

それから、周辺の住宅地と事業地との間に緩衝緑地帯を設置することといたしております。

田園景観が都市的景観に変化いたしますが、平坦地であることから、景観の変化は少なく、供用後は秩序ある景観となる予定でございます。

地元情勢または地元の意見でございますが、換地の使用収益が得られるよう事業早期完成が求められているところでございます。

使用収益を開始したいが、このような経済状況では企業が立地するかどうか不安であり、県の企業あっせんを希望している。そのため、県は地権者と土地の利活用について勉強会を現在実施しているところでございます。

流通機能を高めるため、事業区域内の仙台東部道路仙台港インターチェンジの早期建設につきまして、仙台市議会から国会の方へ地方自治法第99条の規定によります整備促進の意見書が13年12月18日に出されております。

事業をめぐる各種計画、構想等は記載のとおりでございます。

次ページをお開きください。

代替案の可能性の検討でございますが、事業が約63%進捗いたしておりますし、仮換地の指定が93%という進捗状況では、代替案は考えられないところでございます。

事業の中止につきましては、ほかの事業とは違っておりまして、現在施工中の公共施設は、施行者は土地の権原を有していないという状況になっております。そのため、事業を中止した場合、従前地の権利は従前のまま残存することになりまして、地区全体にわたり権利関係が現状と一致しない事態が生じます。その際、施行者は原状回復を行わなければならない、原状回復のための費用が新たに生ずることになります。また、原状回復のための地権者との合意形成は皆無に等しく、事業中止は実質上、不可能でございます。また、土地区画整理法自体が事業の中止を予定しておりません。

実質的に事業を中止する場合でも、形式的には現在進行中の事業を完結しなければならないのは事実でございます。しかしながら、現況のまま権利関係の整理を行うにいたしましても、適切な換地計画を立て、換地処分を行うことは実質不可能であることから、事業は完結しないということになります。

また、公共施設のほとんどが中途半端な形で残存することになりまして、事業目的である「公共施設の整備及び良好な宅地供給、宅地の利用増進」が達成することができなくなります。これは実質的に土地利用の「改善」ではなく、「改悪」という結果をもたらしてしまうことになります。

「公共施設の整備改善」の目的を失った事業に対し、投資された補助金の返還の可能性も出てまいります。

それでは事業の縮小についてはどうかということになりますと、現在の事業の進行というのは、工区分けをして行っているわけではなく、施工地区全面にわたって行われておりまして、面的な縮小はできない状況になっております。また、事業を縮小することは、現在着工の工事を最低限もしくは若干進行した範囲で完結させることが必要でございます。事業を中止することとほぼ同意義でございます。したがって、中止の場合と同様の問題が生じます。

事業の休止につきましては、事業の休止期間中は従前地を使用収益していたならば受けていたであろう利益を損失補償といたしまして地権者の方々に補償し続ける必要がございます。また、現況と権利関係が一致しない期間が長くなれば、地権者の資産運用にも制限を加えることになり、地権者の理解を得ることは難しくなり、

休止も不可能でございます。

コスト縮減の状況でございますが、街路と同じように歩道舗装を平板ブロック舗装から排水性舗装に見直しを行ったところでございます。

それから極力、長尺物の二次製品の採用、それから再生材の使用、それから造成基盤の高さを見直しまして高さを少し低くいたしまして、造成土量の削減に努めておるところでございます。

また、購入土量を削減するため、積極的にほかの事業からの流用というものを考えているところでございます。

次ページの便益計算の方でございます。

便益計算は、道路とはちょっと計算、考え方が違うございまして、土地区画整理事業が行われた場合と、行われなかった場合の地価の差を地代に振り替えて便益として算出するというふうに、ちょっとほかの事業とは違った便益計算になってございます。計算した結果、1.19というB/Cになってございます。

なお、スケジュールにつきましては6ページに記載のとおりでございます。

以上でございます。

森杉部会長      ありがとうございます。大変わかりにくいと思うんですが、この事業は普通の公共事業とちょっと変わっていますので、しかし、あえてとにかくどんどん質問をお願いいたします。

加藤委員      教えていただきたいんですが、主体別費用負担の内訳で、こういうケース、こういうケースという説明があるんですけども、そのケース別の全体事業費のうち、この部分は何億円とか、全体の何%とかという数値、これは出るんでしょうか。

都市計画課長    現時点で押さえております。

加藤委員      そうですか。そういうのもこのところに入れていただけると少しわかりやすい。

都市計画課長    わかりました。

加藤委員      それから細かいことで、「生態系、景観への影響」という表現のところ、事業予定地区の「植生は」という用語を使って、その後に「水田及び雑草群落」、雑草群落というのは植生でわかるような感じがするんですが、「植生は」という後で「水田」という表現というのは、水田という土地利用とか、そういう表現になると思うので、何か表現を少し変えていただければと思います。

森杉部会長      沼倉先生どうぞ。

沼倉委員      この委員会でどういうスタンスで意見をまとめていくのかという、その方向性なんですけれども、例えばこの事業を今から始めるとしたらどういうことを考えるかという評価をすべきなのか、先ほどのお話のように、今中止はもうほとんど不可能というようなご説明の中で、この委員会でどういう意見が言えるんだろうと。そういう状態に陥ったら諮問されてもなにも言えませんかという話のものなのか、全く今

からコストの状況を見て、今始めようとしたら、これはやるべきかどうかというようなスタンスでの意見でいいのか、この案件を検討する方向というのはどう考えていいのかの意見をちょっと聞いてみたいなと思うんですけども。

森杉部会長　いかがですか。私は、この区画整理事業というのは、とにかくやめるわけにはいかなんですよね。これは法律的に不可能ですよね。一たん約束した、契約した以上。やめられないですよね。問題なのは、だから継続しかないんですね。ただ、反省事項はいろいろとあるかもしれないです。今後のために十分反省しておく。例えばこういう、非常に土地が売れるんじゃないかという展望のもとに、リスクな事業を始めたことに対する反省事項とか、こういうことは言えるのかもわかりませんね。もう少しこれが規模を縮小したり、あるいはもうちょっと港に近いような形での特定の用途の仕方だったら違ったかもわかりませんね。そういう反省事業ですかね。今からどうすればいいかということも、そこまではできると思うんですよ。あと、問題点は、今後この事業を続けていかなければならないんですけども、じゃあどんな方向がやれるかというと、サジェスションができるかということ、はっきり言うとこれもできそうもないんですね。ほとんどないですよ。もう手がない。恐らく、これは借金がありますから、県も市も借金をずっと抱えっ放しになっているわけですね。この不良債権はいつか処理せねばならないという状況が、多分将来来る可能性があると思うんですね。僕の予想はそういうところではないかと、こんなふうに思っているんですけども。これは勝手な推測です。

県の方、どうぞ。

事務局（櫻井）この事業は、昭和の時代から構想がございまして、平成2年から事業着手しております。この事業そのものは土地を売って、それを原資に充てて事業に当たるものです。もっとも、当時は土地が下落するということは想像だにしておりませんでしたし、もともとこの計画の事業をやるといった意味合いは、仙台港の背後地であるあの土地をいかに利活用して、そして活発化させるかということであり、そして仙台港のポテンシャルを上げるという大命題の中で、県と市が、ある意味、だからこそ県がやってきたわけです。従いまして、この委員会でいろいろご指摘いただきながら、先ほど先生がおっしゃったとおり、今後の反省の糧といたしますか、今後の戦略といたしますか、そういったところの中でいろいろな広い見地からご意見をいただければと思っているところでございます。

行政評価室長　制度面の、事務局として、今の沼倉先生の質問にお答えしたいんですが、いわゆる最初に参考資料1のフローでちょっとご説明いたしましたが、この事業をやるのに県がやっていたわけなんです、それを10年なり5年この時期が来たときに、自己評価します。自分で評価します。そしてそれを決定するんですが、その間に公共事業の評価部会という、いわゆる外の意見を取り入れて自己評価します。ですから、今説明している調書、これは県が自己評価した調書です。そこで、この調書で、手前勝手に評価していないかどうかとか、そういうものを今見ていただいております。そこで、これをやめるかどうか、というよりもむしろ県が評価したものが適切だったのかどうかということをお答申していただく。その先生方のご意見なりお答申をもとに、それも含めて最後に評価書というものができ上がるというシステムでござ

います。

沼倉委員       それはわかりました。

徳永委員       これも私の不勉強で教えていただきたいというか、そもそも区画整理事業という概念的なもので考えれば、そういう土地を売ることによってできるもので事業をやっているよと。言ってみればPFIといいますが、そういう民間活力主導で本来できるはずのものではないかというふうな感じがするわけです。それに対して、なぜこれだけ県費をつぎ込まないといけないのかというところが非常にわかりにくいと思うんです。ですから、そういうことについて、そもそもこの制度自体はどういうふうなものになっているのかとか、そこもちょっとご説明していただければいいのかなというのが、ちょっと希望としてあります。

それから、この事業が何をもちって事業完了というのかということも、県側の事業としてはそれでいいということかもしれませんが、その後のことを考えると、果たして区画整理が終わればそれでいいんだというスタンスで本当にいいんだろうか。それまで考えると、果たして本当に県の事業として完了させることが前提だということだけで議論していいのかなというのもちょっと疑問に思う部分もあるわけです。

事務局（櫻井）仕組みにつきましては、確かに権利変換業務という非常に特異なところで、人の土地を動かしてやっておりますので、そこにいわゆる減歩とされている、人の土地を削ってこの事業が進んでいるということがございます。今度は現地調査会のときに、現地を見ていただく機会があるんですが、そこに現場事務所もございます。その中で、区画整理のしくみを含めてご説明させていただければというふうに思っております。

それから2点目の、いわゆる県の事業が終わってそれでいいのかという質問、確かにそのとおりでございますが、この事業はあくまで基盤整備をつくって終わりということではなくて、目的はこの背後地の土地を活発化するといいますが、まちづくりでいわゆるビルドアップといいますが、そういったにぎわいのある土地をつくるというのが最終目的でございます。今我々が考えております方策で土地の利活用が可能になるかとか、そういったところも実は県庁内で検討してございます。これは事業の外ということになりますが、地権者の皆様とどういう形でこの土地の活用を考えているかということも含めて、現地の方でご説明させていただければと思っております。

森杉部会長     今の徳永先生のご質問はものすごくクリティカルで、ここで言う事業とは何ですかという質問なんです。事業とは何ですかというと、この調書の1ページに事業内容とありますね。道路をつくることとか、整地することだと、こういうふうになっていますね。これが県から見たときの事業なわけですね。このときの事業としては、事業費を県費でやっている。ただし、このときの土地は地権者の方から減歩で出してもらっていますよ。これは土地区画整理事業となっているわけですね。そんな格好になっていますから、事業としての完成はこの整備が行われれば一応終わることになる、こういうことですね。そう考えていいんですね。

事務局（櫻井）そのとおりです。

岡田委員 先ほどのご説明ですと、要するに当初の計画から自己評価した姿としてきょう出しているということですね。そうですと、例えばこの1ページの事業内容ですが、例えば土地利用はセンター地区、流通業務地区、工業地区、住宅地区、平成2年の段階ではこういう言葉、ないしはこういうイメージといいたいでしょうか、シミュレーションしたものというのはそれなりなのかなと思うんですが、現状で、要するに10年間たって考えた事業の内容として、土地の利用をこういう言葉で当てはめた、これが自己評価の姿かなというふうに思うと、はてなという感じが、ちょっと正直なところいたします。

流通業務地区というのは、内容的には変更があるのかもしれませんが、いろいろなことが考えられておられると思いますが、やはり今日的には端的にITであったり環境であったり、アメニティであったり、健康であったりとか、やはり同じくウォーターフロントをやるにしても、私はこれが本当に自己評価した姿かなというのをちょっとはてなという感じが正直なところいたします。

そういう意味では、地権者を含めてこの土地利用を今日的に考えておられるとすれば、私は機械に弱いんですけども、今いろいろシミュレーションできますよね。こういう姿になるとか、この通りはこういうふうにしてみんなで少し今までとは違ったまちづくりをしたいんだとか、こういう姿として出していただかないと、これだけの投資に対するこれから先のデフレだったり、さらに続くであろう日本の経済の難しい局面を含めて本当に説得力があるかなという感じは正直のところいたします。

具体的に何をどういうふうにご提案しているかということ、内容としてこのコンセプトで本当に評価した姿だろうかということと、その上でシミュレーションして、こういうまちづくりになるんだということが出していただけるものかどうか。

事務局（櫻井）確かに非常に難しいご質問だと思います。

実は、この全域のまちづくりをどうするかという議論、これも確かにございますが、今の岡田先生のご質問に答えるとすると、この中のピンクの部分のセンター地区については、具体的な絵まではかけませんが、どういう機能、例えばどういう形でこのまちづくりをしていくか、そういったものを実は今県の中で、市も含めて議論しております。もちろん、これは地元も含めてということになります。そういったところで、まずは今正直なところピンクのところからどうやっていくかというところを、地元等に入りながらやり始まったというのが現実でございます。

もちろん、それはその周りについても今後、これは先ほども申したとおり基盤整備をやって終わりの事業、ある意味終わりの事業ではないわけですので、地元の方々の土地利用についても含めて進めていきたいと思っております。次回、センター地区について、どういうことを今考えているかということをお示しできれば、一部にはなりますがお答えすることになるのかなと感じました。

森杉部会長 あと、この問題は市も恐らく再評価をやるわけでしょう。

事務局　これは、法律上は宮城県施行でございます。法律的には県と市の関係は、市は県に対して金額と人を出すという、ある意味従的なところになります。このため仙台市の再評価にはかかりません。この事業は宮城県だけが再評価としてご審議いただくということになります。

森杉部会長　わかりました。

きょうのところはよくわからないけれども、もうこの辺で終わりますか。正直なところわからないですね。仕組みとか現実とか、しつこく何時間が聞かないと、正直なところ、これはわからないですね。僕はそう思うんですね。土地の状況と今後の展望とか、売れるのかどうなのかとか、そういうことは全部要るんじゃないかな、恐らく。

遠藤委員　２ページ目の施設の供用状況ですけれども、これは全体３０８戸のうち、１９５戸の移転契約というのは、これはすべて住宅地、それぞれ個人世帯の建物を意味しているのでしょうか。そしてそれに関連して、造成完了面積が６４ヘクタールの造成地が完了しているということで、前々からあった工場とか、例えば流通機構を持ち合わせた企業というのが、もうその完成された造成地に入られているのでしょうか、その辺をお聞きしたいと思います。

事務局（櫻井）具体的な住宅の種別につきましては、後ほど資料をご提出させていただきたいと思います。イメージ的には既存の集落の住宅を動かしているというイメージでございます。９ページにありますように、こういうふうな形で土地利用の、言葉としては純化と言っていますけれども、それぞれの土地利用に合った形で用地を設定してございますので、ここにあった、いわゆる一般の住家の方々を黄色の方に移転していただくというのが大きな移転としての業務でございます。先ほども申しました、その中でも当然業務的なところはございます。若干含まれております。それから今入っている業務系の、新たに建ったところの建物につきましては後日ご説明をさせていただきます。

遠藤委員　それと、センター地区には商業を中心としたにぎわいを創出するまちづくりということで表現になっているんですけれども、この地図の上の方にはすぐ多賀城ジャスコがあるかと思えます。そしてあと、右上の方にも塩竈市として形成になっていると思うんですけれども、その中にフェリーの発着場なりで観光客等々が入りはしようかと思うんですけれども、このスペースの果たして商業を重要視された地域づくりというのは可能なかと若干不安視される面があります。その辺をお聞きしたいと思います。

事務局（櫻井）具体的に次回この中で、センター地区についての今描いている土地利用についてご説明させていただきたいと思います。確かに、民間の活力を得た中でのにぎわいということを想定していることも、これまた事実でございますし、ただその中でも、既存の港との連携とか、いわゆる公的な、我々が公金を支出してつくっているセンター地区といいいますか、そのすべてがそうなっているので、この地域あるいは港湾、あるいは全体に必要な施設というものを想定してございます。その中で民間

側とどれだけ手と手を携えていけるかということでの土地の計画ということになっておりました、具体的な作業は今後、これは公募なり、プロポーザルなり、もう少し具体的に民間の方々と詰めていく作業が出てくるだろうと思っております。ただ、これはあくまで、地元あるいは官側の考え方であり、民間側の実際に来られる方々との調整というのはこれからの話ですので、その中で決めていくと考えております。

遠藤委員　　よろしいですか。そのときに民間から入ってこない可能性もありますよ。けんけんがくがく、このセンター地区を開発するのにとということで、民間を交えてけんけんがくがくの議論になればそれにこしたことはないんですけども、その議論の場に民間が入ってこない可能性は思いませんか。

事務局（櫻井）リスクとしましては、公募した中でだれも来なかったというリスクは当然心配はされると思いますが、現段階では何がしかの形で民間の方々がご参画できる条件もまた整える必要があると思っております。

森杉部会長　　よろしゅうございますか。今のは県も回答することができないような状況で回答しているような気もしますけれども。当面質問としてはこういうところにきょうのところはおいておきまして、再度現地で詳しくお話を聞いて、まずは現実を知るという方向を目指してみたいと思います。

よろしいですか。この件は一応終わりにします。

最後の案件をお願いいたします。

下水道課長　　下水道課の岩淵と申します。よろしく願いいたします。

迫川流域下水道事業についてご説明申し上げます。

施工地は、登米郡石越町でございます。実は、栗原郡の6町と登米郡の1町、7町の関連公共下水道ということでございます。事業目的につきましては、地域住民の生活環境の改善、あるいは公共用水域の保全を図るというのが大きな目的となっております。

事業内容でございますが、ここに書いてございますが、主要施設、特に処理場あるいは幹線管渠、ポンプ場は県が整備して、面的な管渠網の整備は関連7町で行う下水道でございます。処理面積が約3,000ヘクタールほど、処理人口が6万5,000人、処理汚水量が3万8,000立米余りということ。それと幹線管渠の延長が55キロ余りでございます。ポンプ場10カ所でございます。かぎ括弧のところが事業認可をいただいている数字でございます。

次に、費用負担の内訳でございますが、一般的に国費が2分の1、それと県と関連7町で残りを25%ずつ持つというふうなことになります。一部は、3分の2が国費で、残りの2分の1ずつが県と町費になっているところもございます。

事業採択に係る根拠法令でございますが、下水道法、下水道整備緊急措置法、都市計画法によってございます。

事業の進捗状況でございますが、全体の進捗率といたしましては事業費別で59.4%でございます。用地買収進捗率が100%、工事進捗率といたしまして事業費別で59%となっております。工事用地補償等の進捗状況、これは用地は買収済みでございますけれども、幹線管渠は、平成14年で一応7町全部供用するという計

画でございます。15年度は栗駒町の上流間までというふうなことでの計画でございます。

平成12年4月に既に供用してございまして2年ほどたってございます。13年度末の普及率が13.8%になってございます。施設の供用状況でございますが、記載のとおりでございます。

それと全体事業費の変更状況とその要因でございます。全体事業費は、当初費用関数から算出された単価で行ったところでございますが、その工事実績と見直しということ、あるいは圧送方式を自然流下方式にしたこと、それによりまして沈砂池やポンプ等が増設になりました。あるいは阪神・淡路大震災の経験から、すべての県の施設については耐震構造というものが求められまして、耐震構造等に変更して増額したところがございます。そのほかには軟弱地盤対応というふうな、これは耐震構造なんかなにも影響するわけでございますけれども、そういったことで増額となっております。

次に2ページでございます。

当初計画で予定していた完了年度からのおくれの要因等でございますが、現在完了年度は平成22年でございますけれども、この見直しは行ってございません。ただ、認可上では流下方式の変更等によりまして、また地震対策も含めまして設計の見直しをやったということで完了予定年度がおくれぎみになっております。

今後の事業の進捗見込みでございますが、14年度で一応7町に全部届きます。

それでちょっとここでご訂正いただきたいんですが、ただし書きのところ「県の財政状況の悪化のため」というふうなところを削除していただければと思います。申しわけありません。

事業をめぐる社会情勢の変化でございますが、事業の需要等の変化、下水道は先ほども申し上げましたように生活環境の改善、公共用水域の水質保全というふうなことで行っているわけでございますが、私どもの方では関連市町村の、関連町でございますけれども、町の面的整備というふうなものに合わせて、処理施設を、あるいはポンプ場の施設を増設するというところで、過大投資は避けているところでございます。

生態系、景観への影響でございます。この流域は、ラムサール条約の指定登録されている伊豆沼・内沼を抱えているということで、近年、水質汚濁が進んでいるということで、水環境というふうな影響が憂慮されていますけれども、下水道整備によりまして汚濁負荷量の削減が見込まれるというふうなことから、当流域下水道の進捗に対する関心と期待は大きいということでございます。

伊豆沼には、荒川と照越川というふうな、特に築館町の汚水というものが入ってございまして、その整備がなされると約9割ぐらいはカットできるというふうな考えてございます。

地元の情勢または地元の意見でございます。現在、供用開始間もないんでございますけれども、各町との住民の方々の意識は相当高くなってございまして、早期の整備促進というふうなことの声が高くなってございます。

事業をめぐる各種計画、構想等でございますが、下水道そのものと流域関連の公共下水道でございますけれども、私どもの方で平成7年に策定しました宮城県下水道整備基本構想の中で位置づけておりますし、また全体計画は上位計画である北上川流域別下水道整備計画というふうな中で位置づけているところでございます。

代替案の可能性の検討でございます。代替案といたしましては、まず個別処理と集合処理ということで、考えてきたところでございます。集合処理で経済的なところは公共下水道やあるいは農業集落処理というものもあるわけでございますけれども、そういったものの集合処理も考えて、管渠になっているところが合併処理浄化槽というものの考えでまいっております。

次に、流域下水道と単独公共下水道についてでございますけれども、流域下水道のメリットは、スケールメリットということで、単独より有利になってございます。それと、一気に進むといえますか、広範に整備がされるという中で、非常に効果も早いし、あるいは処理場が1カ所で済むということで、そういった維持管理というもののコストも軽減されます。そういった面からスケールメリットで有利になるということでございます。

また、コスト縮減の状況でございますが、コスト縮減につきましては、初期流入水量というものは少ないわけございまして、その少ない流入水量に合わせた施設整備というようなことを行ってございます。ポンプ場なんかは暫定ポンプでやるのか、あるいは処理施設そのものは系列をやはり分割してつくってございます。ですから、面的整備というものに合わせた処理水量を、流入水量を勘案しまして処理場をつくっているところでございます。そのほか、施工なんかでは、圧送管の間を長くとったりして土被りを少なくする。あるいはマンホールの間隔をある程度あけるということで工事費の軽減を図っているところでございます。

3ページに入っております。

費用対効果分析でございますけれども、下水道効果といたしましては非市場材である環境的価値の向上が相当部分含まれているということで、「ヘドニック価格法」を参考にしてございます。これは、平成12年に北上川下流域下水道と同じ手法でございますけれども、そういったことでB/Cというもので分析をしたところでございます。その結果、1.02ということになってございます。

対応方針といたしましては、事業継続を考えております。

以上で説明を終わります。

森杉部会長            ありがとうございます。  
それでは、ご質問、ご意見をお願いいたします。どうぞ。

徳永委員            まず、この流域関係の図なんですけど、5ページで見るとあまり伊豆沼・長沼に関係ないように見えるんですけど、これは図の作り方が悪いのか、そういうことがまず1点です。

それから代替案のところ、個別処理と集合処理について比較されていますが、これは結果的に両方がまざっているという理解でよろしいんですか。それともすべて集合処理をとったということなんですか。そこら辺がちょっとよくわからなかったのをお願いします。

下水道課長            第1点目の伊豆沼の関係でございますけれども、ちょっとこの図面ではわかりにくいんですけども、築館インターがございますが、いわゆる左岸側の右岸幹線というものがございまして、そのインターを超えたところまで伊豆沼の流域になってございます。この黒い幹線の状態の中で、ちょうど行政界、上を黒い、幹

線のところですがけれども、新幹線の側に来たところを行政界ぐらいを流域界にしたもので、伊豆沼に入るような流域になってございます。築館の緑で囲まれている区域の半分ぐらいは伊豆沼に入るということになってございます。

それと、2番目の集合処理と個別処理でございますけれども、これらにつきましては当然ながら町の地勢とか、地理的な条件を全部勘案した中で集合、個別というふうなものを考えてございまして、特に流域下水道につきましては単独公共でやった場合は、上水の取水点が各町ごとにあるということで、それを流域で結ぶというふうな姿の方がより効果的であるという中で、流域を選んでいるということもございまして。先ほどのスケールメリットだけではなく、そういうふうな上水の取水というふうなものを回避するというところから流域下水道にしたということもございまして。以上でございます。

徳永委員　　ですから、結果として個別が残っているのかどうかということなんですけれども、要するにすべてを流域でカバーしようとしてネットワークを広げていくということは、やはりかなり無理が出てくる部分もあるはずですから、そこら辺はちゃんと使い分けをされているのかどうかということをちょっとお聞きしたかったのが1点と、それからもう一つ、忘れていたんですが、農業関係の方はどうなっているのか。そちらの関係をちょっと教えていただければと。

下水道課長　　大体の流域下水道は、すべての流域でくくるんじゃないかというようなお話でございますけれども、現在、平成7年につくった当時の基本計画というものは、ある程度流域でくくるというふうなところが面的なもので広がりがございました。昨今の町村の財政状況は非常に厳しいということもございまして、各町ともさらに見直しをやって、集合でやるというふうな区域についてもう一度財政当局と一緒にやって見直しをやってございます。それで、平成14年度に見直しの構想を策定するというようにしてございます。

さらに、農業集落排水関係でございますけれども、これらも町の意向を通してその補助制度の見合い、あるいは財政の状態というふうなものを見合いをしながら農集でやる区域というふうなものを現在にらんでいるところでございます。

森杉部会長　　徳永先生の質問は、違いまして、二つあるんですね。まずは、各市町村ごとに個別処理と流域処理の区分がどうなっているかということが第1番目ですね。

第2番目に、流域処分を対象とした区域に関しては、それぞれの市町村における個別処理場をつくっていますかという質問だと思うんです。これはつくっていないですね。もちろん一括処理ですね。一番右下の方に石越浄化センターというのがありますから、ここだけの処理場と考えていいですね。

徳永委員　　そういう大きな処理ではなくて、家庭ごとにとというような処理ですがけれども、私が想定していたのは。

下水道課長　　すみません。この線でくくった、区域でくくった中に残るかどうかというふうなご質問でございますか。それは100%汚水処理ということを考えてございまして、どれかに入ることになります。

行政区域内の汚水処理と申しますか、下水処理というものは100%考えてございますので、そういった残るといふようなことはございません。

加藤委員 この地帯には、先ほど説明がありましたように、ある部分は農業集落排水事業とかでやっているところもあると思うんですね。それで、今回この事業をやった場合に、やる前とこれが終わったときに各市町村ごとに、俗に言う下水道整備率（普及率）はどの程度成果が上がるのか、その辺もちょっと教えていただくと我々もわかりやすいんですが、これだけ網をかけて事業をやりまして、整備率が全然、数値的にはこの資料だけでは見えないんですね。

下水道課長 次回調べまして資料をお上げします。

沼倉委員 徳永先生の質問についても、聞いていてもちょっと理解できなくて申しわけないんですけども、次回もう一度説明をお願いいたします。

あと、質問なんですけれども、全体事業費がアップした原因の一つ、アップしたのをもう少し細目に分けて、先ほどの土地区画のような形でもうちょっと細目に分けてご説明していただきたいというのがございます。

それと、処理区域面積は2倍に拡大したというのは、どのような事業なのかという、これについてもご説明を、次回で結構ですのでお願いしたいと思います。

下水道課長 では次回にご説明申し上げます。

森杉部会長 ほかにどうぞ。

遠藤委員 処理人口ということで、6万5,000人が対象という数字が載っていますけれども、7町の人口から追った場合には大分少ない人口かと思えます。それで、幹線管渠ができて、それ以降に7町で独自の枝線をつくった際に、現在、石越町に1カ所ある終末処理場、そこだけの能力でこなせるんでしょうか。それとも、先ほど徳永先生からもお話が出ていますけれども、各町でまた個別の処理場をつくられるのか、その辺をお聞きしたいと思います。

下水道課長 行政人口は、実は7万6,400人程いるわけがございますけれども、そのうち6万5,000人という考えであります。ですから、7万6,000から6万5,000を引いた人数と申しますか、そういった方々の汚水処理につきましては、農業集落排水なり、あるいは個別の合併処理浄化槽というふうなものになるわけがございます。

また、そういうふうなことでございますので、農業集落排水の処理場は若干この流域下水道のほかには出てくるということがございます。

遠藤委員 その辺の問題は各町も独自、我が町のということで、例えば7町で計画上ののっかっているんでしょうか。

下水道課長 先ほど申し上げましたように、下水道整備基本構想がございまして、その中です

べて100%下水道といいますか、汚水処理をやろうというふうなことの考えなんですが、当初つくったものと比べて現下の経済情勢等が変わってきてございますので、それを見直してさらに合理的で財政負担のない計画にしたいと、こういうふうに考えてございます。

森杉部会長 よろしゅうございますか。どうぞ。

沼倉委員 B/Cが1.02ですので、この1.02というものに対して事業継続する理由も再度まとめていただきたいというのと、先ほどの都市計画、前と一緒になんですけれども、仮にこれが撤廃が可能なのか、だめなのかというような、もし中止となった場合、どのような影響があるのかということについてもインフォメーションとしてまとめていただきたいと思います。

下水道課長 そのようにまとめさせていただきます。

森杉部会長 私も今の沼倉委員のおっしゃるようなことから、この流域下水道に関しては全国的にも大きな問題になっていると思うんですよ。正直なところ、やっぱり人口密度が余りないと、この下水道整備というのは大変コストがかかり過ぎまして、相対的に便益は少ないんですよ。ですから、この流域整備を制度で一応やってきたんですけども、やっぱりもう少しほかの手段がないだろうかということは、こういうときにひとつ検討しておくことは、将来のために、将来の教訓になるのではないかなと思うんです。そういう形でぜひ、ここでは代替案としてはこれしかないんだという言い方に書いてあるように見えますけれども、必ずしもそうでもないような感じがしますね。そういう意味において、ほかにどういう手があり得るんだろうかということは、こういうところで少し検討していただきまして、これは余り大っぴらに公表できるかわかりませんが、しかしぜひ作業的にいいチャンスですので、検討することを検討していただくといいのかなと思うんです。

恐らく、ここでの結論もやっぱり今後の方策として再検討すべき時期にあるという形のコメントがつく可能性があるんですね。そういうこともありますので、ひとつ作業的に見て、ほかの方式はあり得ないかという検討をできればお願いしたいんですけども。

下水道課長 了解いたしました。

森杉部会長 長時間にわたっておりますが、そろそろ終わりにしたいと思いますが、よろしゅうございますか。

それではここで審議を終わらせていただきます。

大幅な時間延長で申しわけございません。いつものことで反省申し上げますが、これで。

事務局の方で何か事務連絡はございますか。

司 会 それでは、現地調査が今後予定されているんですけども、参考資料2の2ページと3ページをお開き願いたいと思います。

7月8日、午後に名取市から始まりまして多賀城市、予定としましては午前10時県庁発で、帰りが午後3時45分ということで考えております。

次に、3ページ目ですけれども、7月16日、これは仙北地方を回ります。県庁10時発で、3時50分ころ仙台港に着くという形です。なお、仙台港の背後地等の関係で、参加の委員の方もいらっしゃると思いますので、その方については背後地を見てもらうという形にします。

なお、詳細につきましては委員の皆様方に別途またご案内を申し上げるというふうにし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。  
それではこれをもって本日の部会を終了いたします。  
ご協力ありがとうございました。

司      会      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

議事録署名委員      遠   藤   勝   彦      印

議事録署名委員      岡   田   秀   二      印