

日 時：平成14年8月21日（水） 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 長田 洋子 委員 加藤 徹 委員
徳永 幸之 委員

司 会 ただいまから平成14年度第2回宮城県行政評価委員会公共事業評価部会を開催させていただきます。

本日は、森杉部会長初め行政評価委員会公共事業評価部会委員として現在7名の先生方にご出席いただき、行政評価委員会条例第6条第6項で準用する同条例第4条第2項の規定による定足数を満たしておりますことをご報告いたします。

なお、大泉委員、沼倉委員につきましては、本日所用のため欠席されております。高橋委員は出席のご予定ですが、若干遅れていらっしゃるようです。

それでは、前回と同様ですが、お手元のマイクの使用方法についてご説明申し上げます。

前回と同様にご発言の際には、まずマイクを立てて、次に右下のマイクスイッチをONにして、マイクのオレンジ色のランプが点灯したことを確認してからお話をお願いいたします。ご発言が終わりましたら、必ずマイクスイッチをOFFにするようお願いいたします。ご面倒をおかけいたしますが、よろしくをお願いいたします。

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

森杉部会長 議事録署名委員をご指名することになります。

2人ですが、今回は長田委員と加藤委員にお願いしたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

いつものことですが、会議の公開についてですが、当会議は公開とします。傍聴に際しましては、本会場に表示しております宮城県行政評価委員会傍聴要領に従うようお願いいたします。

それから、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。

それでは早速ですが、議事次第に従いまして報告が2項ございますが、事務局の方から報告をお願いいたします。

行政評価室長 事務局から、2件一緒にでよろしいでしょうか。（「はい、どうぞ」の声あり）

1点目は、県民意見聴取の結果についてでございます。

お手元に参考資料2というものをお上げしておりますが、条例第9条に基づきまして、この結果について県民の意見聴取を実施することになっております。そこで、（2）にありますように、6月21日から7月15日の25日間、ごらんなような形で意見を募集いたしましたが、結果的には期間中に県民からの意見はございませんでした。この周知方法についてもう少し工夫すべきではないかというふうなこともあ

ろうかと思いますが、私どもとしても、例えば下の方に書いてありますとおり県政だよりに載せるとかやっておりますが、なかなか意見聴取というのが出てこないというのが現状でございます。

次に報告事項の(2)についてご報告いたします。

これは確認のためのご報告でございます。参考資料3ということでございますが、現地調査の結果について参考までにご報告させていただきます。表側に第1回目の7月8日に現地調査をさせていただきました。都市計画道路の箱塚中田線ほか4件についてごらんのような日程でもって先生方に見ていただき、出席された先生方は森杉部会長初め7名の方々でございます。裏面を見ていただきたいと思います。裏面は第2回目の現地調査でございます。7月30日にA班、B班という二つの班に分かれまして、ごらんのような場所について現地を見ていただきました。出席者につきましては、A班が森杉部会長初め6名の方、B班が2名の方に見ていただきました。以上でございます。

森杉部会長 ありがとうございました。
 ご質問、ご意見ございますでしょうか。

田中委員 参考資料2、意見聴取のところで意見が全くなかったというお話なんです、たしか、この委員会の親委員会の中でホームページをつくったら、かなりアクセス数があったという話が3月でしたか、親委員会の中でご報告があって、そういう形での情報の住民への提供が結構うまくいきそうだというお話があったように記憶しているんですが、今回の件は技術的に違いとかあるんでしょうか、どうなんでしょう。

行政評価室長 多分、やり方は同じやり方かと思います。そこで、県政だよりには上げているんですが、どうしても紙面の関係で内容まで上げることができない。こういうことがありますという部分しか上げることができない。そして、その内容もこのホームページを見てくださいという感じでしか紙面上上げられないという制限がございます。それから、いわゆる再評価部会以外で、大規模事業評価のときはラジオにもお願いしたりしたんですが、なかなか意見はなかったというような現状でした。

田中委員 親委員会のあれはアクセス数だったですか、結構たくさんの方が見ているというお話があって、ああいう方法でうまくいきそうなのかと思っていたんですが、これで意見が上がってこないとなると、また何かほかの方法も考える必要があるのかという気もしないでもないんです。

行政評価室長 今、事務局の方から話がありました。かなりアクセスがあったというのは、いわゆる他の自治体から、宮城県がこういうことをやっているということについてかなりアクセスがあったということで、一般の県民の方がこういうことをやっている、ではこれについて意見を述べようというのはなかなか、思っている方もいらっしゃると思うんですが、それを行動になかなか出していただけないというのが現状ではないかと。

田中委員 何か仕組みを考える必要があるのかというふうには感じます。以上です。

森杉部会長 ありがとうございました。
ほか、よろしゅうございますか。
それでは報告を終わります。

次の議事に入りますが、1番、重点評価実施基準についてとあります。事務局の方からご説明をお願いします。

行政評価室長 我々、行政評価室がこの部会の事務局をおあずかりしているんですが、この基準の内容については、かなり専門的な部分が多うございますので、土木さんの方からこれについて内容をご説明させていただくということによろしいでしょうか。

森杉部会長 はい、お願いします。

土木総務課（櫻井） それでは、資料4を用いましてご説明させていただきたいと思います。

前回の委員会の中で、田中先生の方から昨年度お示しいたしました重点評価実施基準に照らした場合、今回の事業についてどういう位置づけになるのかというご質問がございました。今回、その資料を作成してございます。

その前段で重点評価実施基準でございますが、昨年度もご説明いたしました、ちょっとだけ、ご説明させていただきたいと思います。

背景なり趣旨につきましては、そちらに書いてあるとおりでございます。言わば公共事業の再評価につきましては、再評価の必要性の高い事業あるいは県民に対し説明責任をより果たすべき事業といったこと、そういったこれまでの再評価の実績とか、そういった状況を踏まえて客観的基準を用いて抽出する必要があるのではないかとということで、この重点実施基準についての評価基準というものを設けたものでございます。

特に、再評価対象事業が多い場合には、それぞれを詰めて詳細に審議賜って、非常に時間的な問題もございますので、抽出の一つの目安としてこの評価実施基準を定めようかという提案でございます。

実際問題、平成10年度でございますが、当時は土木部の公共事業評価監視委員会という前段の委員会がございましたが、ここで81事業が再評価の対象になっておりまして、通算3回の委員会で10事業の詳細審議を行ったということでございます。そのことも河川ではございますが、平成15年度に再び再評価の対象となり得る事業、今ぱっと見ましても40事業ほどあるのではないかと。それは河川だけでなく、河川は30事業ぐらいかと思っておりますが、いずれにしても40事業ほど出てくるということでございます。

こんな背景のもとに、3ページ6番に書いてございますような重点評価実施基準というものを設けまして、それぞれ事業の停滞性でございますとか、あるいは費用対効果、そして事業の環境変化、事業費の増加でございますとか事業の価値・効果でございますとか、また今後の見通し、こういった四つの視点から右に書いてありますように基準七つを設けまして、それをそれぞれの基準ごとに点数化して、それぞれの事業にポイント制として足してみるというようなことができないかということでございます。

もちろんポイントが加えられれば加えられるほど問題があるということでござい

まして、4ページの下にありますような8番目の要再評価度という中で合計の点数が7点、それから8点から14点、そして15点から21点という3ランクに分けてまして、それぞれの事業を、道路、河川、その他の事業を横並びに客観的に見た場合にどうなるかというものでございます。

しからは、今年度の事業についてどうなっているのかということをお示したものが、横長表に書いてございます別表1と別表2にあらわしたものでございます。

別表1の方でございますが、これは、青で印をつけたものが昨年度事業の審議をいただいたものでございます。それから、緑を付したものが今年度対象になっているというものでございます。なお、着色していないものにつきましては11年度及び12年度の事業ということになってございまして、要は再評価にかかった事業すべて、土木部でございまして、並べた場合にこのような形になるということでございます。別表1の一つの見方でございますが、横並びに置いたときにどういった事業が一番問題になっているかという表でございまして、例えば、2番目の仙台港背後地区画整理事業が上の方にランクしておりますし、例えば、昨年ご審議賜りました鳴瀬川水系の耐水型地域整備事業、こういったものも上に上がっているというようなことがわかるかと思えます。

また、別表2の見方でございますが、これはそれぞれの事業の中でどういうファクターと申しますか、先ほど申しました基準がどういう問題を抱えているか、これも少し色分けでしてみました。例えば、ランクごとに問題がありそうだというものは濃い目に色を塗っているものでございまして、オレンジ系。それから、少し加算点数が多いようなところには黄色系で塗ってございます。いわゆる、イエローカードと申しますか、少し要注意だというものが上から1番目から8番目にありますような中で、やはりそれぞれ見ますと事業費の増加というものがファクターの中にはかなり多いのではないかと。特に、また昨年と同じことですが、鳴瀬川の耐水型事業も、やはり事業費の増加、今後の事業についての見込みが問題があったと。また、多田川とか内川につきましては事業費の増加といったものがあるかと思えます。それから、背後地については需要の問題が浮き出てきたようだというふうに思っております。

なお、今回、今年度につきましては、先ほどの案件はすべて詳細審議を賜るということになってございますので、そのすべてを詳細審議させていただいたものですが、来年度、先ほど申したようになり本数が多くなってございます。今年度、このような施行結果を踏まえまして、なお、さらなる改善を行っていきたいと思っておりますけれども、委員の皆様からも、いろいろご提起を賜ればというふうに思っております。事務局からは以上でございます。

森杉部会長 ありがとうございました。

要するに、来年、件数がたくさん増えるので、今からその中のどれを選ぶかということを決めておきましょうということですね。その原案として、こういうのはいかがでしょうかというお話だと思えますが。

土木総務課（櫻井）来年対象になる案件は、まだこれから整理されていくと思うんです。土木部だけでも40本くらいあるのではないかというふうに思っております。ですから、この出し方は次々回あるいは審議の対象の前に、前段にお送りして、その中で先生

からご意見、これは詳細審議した方がいいというご意見をもらうという使い方もありますでしょうし、こういったものを県民の皆様にお示して、こういった中でこれを詳細審議しているんだという使い方もあるでしょうし、表そのものの数値的な意味合いももう少し整理していった方がいいかと思っておりますが、一律で見た場合に、どれを引き出して詳細審議をしていくかという一つの試行でございます。ですから、来年案件は近々にお示しできればと思っております。

森杉部会長 ご質問、ご意見をいただきたいと存じます。

徳永委員 絞り込みということで客観的な数値化したいということはよくわかるわけなんですけど、ただ、この項目を見ていきますと、若干、物によってはダブルカウントになってしまうのではという部分と、それから逆に個々の基準がそれ一つでも十分相当問題があるというようなこともありますので、単純に足し算の合計点だけでいいのかということはあると思いますので、その辺、もう少し柔軟な切り分け方というのが必要なのではないかという気がいたします。

土木総務課（櫻井） そのとおりだと思います。イエローになったものを上から順にとっていくということはもちろん考えておりません。ただ、一つの事業、全体の事業を横並びで見たときのばらつき、問題点とか、あるいは別表2に示しましたとおり事業の増加というのはいろいろな事業で多いということを見ていただくと、そういったものを県民の皆さんにお示しできればという思いがございまして、いわゆるヨウカン切りのようにすべてをやるということは考えてございません。

田中委員 これは昨年度、最初案が出てきたときにも発言させていただいたんですが、事業の種類ごとにグルーピングされてしまうような感じが出てくるのかと。そのとき私が発言したら、部会長からそれが本当の重要さをあらわしているのかもしれないという発言もあったように記憶しているんですが、河川とかが結構上の方に来ていて、事業期間が長くなったりとか、必ずしも人命がかかわらなかつたりしたり、あるいは突発的な災害なので重みづけたりすると結構数値が落ちてきたりとか、それぞれの種別によって特徴があるんだと思うんです。ですから、先ほど徳永先生からもお話あったように、また事務局からもそういうお話ございましたけれども、この辺をある一つの目安として、デジタルではなくアナログ的に見ていくような視点で考える、そのぐらいの資料という感じなのかという気もしないでもないです。

土木総務課（櫻井） やはり、それぞれの事業単位の中でも特性がございまして、すべての事業を一つの表に並べるとするのは無理があるのかという気は正直言ってございます。ただ、恐らく使い方としては、それに合わせて、では河川事業で見た場合にどうなのかとか、そういった使い方もしていきたいと思っております。いずれにしても、データベースがまだ11年からのデータベースでございまして、もう少しデータ蓄積もしていきたいというふうに思っております。

森杉部会長 では、きょうはこれで一つの試行でして、比較的イメージが皆さんつかめたと思うんです。ですから、今後の詳細な方向としては、先ほどもありましたように、ま

ずは事業別に並べてみるとどういうことになるかとか、一方で徳永先生がおっしゃったように決定的な事項については、それだけピックアップすると、そういうことを入れてみることを考えてみて、試行をひとつやってみていただくということでしょうか。よろしいですか。

では、また、これはご意見がございましたら、ぜひ事務局の方に、後からでも結構ですのでいただきたいと思います。

それでは、次の議題にまいります。

諮問対象事業に係る公共事業の再評価ということになります。お手元の議事次第にありますように、本日の対象事業は4事業です。都市計画道路と区画整理です。

それで、第1回の審議の中で各委員から要求がありましたことやご発言がありました追加資料、課題、こういうことについては、ただいまから県からご説明をいただきます。街路事業は三つありますから、これに共通事項がたくさんありますので、この街路事業三つに関する共通事項についてご説明をいただきまして、その後、事業ごとに説明をいただき、部会としての意見をまとめたいと思います。

それでは、街路事業につきまして県からのご説明をお願いいたします。

都市計画課長 都市計画課でございます。

それでは、資料1-1をごらんいただきたいと思います。

共通事項でございますが、森杉部会長さんの方から将来交通量の見直しの検討についてというご質問が前回ございました。これにつきましては、国の社会資本整備審議会道路部会の中間答申案によりますと、道路を取り巻く諸環境の変化といたしましてバブルの崩壊後、経済の低迷や産業構造の空洞化が続いておりまして、今後さらに構造改革が進むと予想される中、自動車交通量につきましても少子化ということから将来の人口減少の影響等によりまして、2030年をピークに交通量が減少に転じる予測と述べられております。

今後の将来交通量につきましては、平成11年度に行われました道路交通量調査、交通センサスと申しますが、その結果をもとに現在見直し作業を行っているところでございます。また、後ほどさらにお話し申し上げますが、今年度から3年間にわたりまして、パーソントリップ調査もいよいよ今年度から開始でございますので、そういった調査結果をもとに見直しをしてみたい、このように考えておるところでございます。

次に、交通量の伸びの根拠につきまして徳永委員からのご質問でございますが、道路と道路交通の実態を把握するために昭和3年から全国道路交通情勢調査、道路交通センサスと言われておりますが、これが実施されております。

この道路交通情勢調査は、将来にわたる道路の整備計画を策定するための基礎資料を得る目的で、国、県、政令指定都市等が実施しているものでございます。調査は、一般交通量調査と周辺交通量調査の二つに区別され、二つの調査を行う総合的な調査を5年ごと、また、その3年目に補完調査といたしまして一般交通量調査のみを実施しておりまして、平成11年に調査が行われております。交通量の伸びにつきましてはこれらの調査に基づき国が解析しておりまして、県で使っております三つにつきましては平成6年10月に行われました調査をもとに平成10年3月に現在の東北地方整備局が取りまとめた南東北全車種走行キロの三つのデータをまとめたものでございます。なお、現在交通量の伸びにつきましては、県全体でまとめ

ておりまして、県内の各地域ごとの取りまとめは行っておりません。

次に、道路計画と都市計画の相互関係につきまして岡田委員からのご質問でございます。

街路事業とは、都市施設として都市計画決定された道路を都市計画法による都市計画事業によって整備する事業でございます。整備された街路は、完成いたしますと道路法上の道路、一般国道、都道府県道及び市町村道等なりまして、道路法によって管理されることとなります。街路事業は都市計画決定、都市計画事業の認可、用地買収、工事の施工、そして供用の開始という手続を経て進行されるものでございまして、その事業主体は都道府県または市町村でございます。これに対しまして、道路事業とは道路法に基づく事業でございまして、一般国道、都道府県道、市町村道の整備を行っておりますが、都道府県道及び市町村道につきましては主として既成市街地の外部、既成市街地を除いた区域で実施しております。道路事業によって道路が整備される場合には路線の指定、用地買収、工事の施工、供用の開始という手続を経て行っております。事業主体は国、都道府県、市町村になってございます。なお、街路のうち県道として管理されるものにつきましては、宮城県で施工しておりますところでございます。

下の方に模式図を書いておりますが、都市計画法では都市計画区域におきまして道路、公園、水道・ガス、電気供給施設、河川、学校、図書館、病院、流通業務団地等を都市施設として定めることができます。都市施設を定めることの意義は、地域地区の規制、誘導により都市計画のねらいを積極的に実現していく手段としての施設の位置を確定しまして、健全な都市形成を目背指すこと、また建築行為を制限することによりまして、と言いますのは、都市施設を都市計画決定することによりまして木造の建物2階建てまでしか建てられなくなる、つまり強固なRCの建物等は建てられなくなるというような建築行為を制限することによりまして、都市施設相互の有機的な連携を図り、都市施設が効率的にその機能を果たすようにすることなどがございます。

この模式図のとおり、道路の中の、後ほどまた出てまいります、原則といたしましては市街地の中のD I D、人口集中地区、これはヘクタール当たり40人以上の地区が隣接し、その地区全体で5,000人以上、これは国勢調査でD I Dというのは指定されておりますが、その中は街路事業ということになります。また、その周辺のD I D以外の既成市街地については道路局と整備局で協議しながら決める、それ以外の地区は道路局で道路法に基づいて整備をする、このように決まっておりますところでございます。

次に徳永委員からのご質問でございますが、各道路の広域ネットワークでの図示や機能、国道とのネットワーク効果につきましてというご質問でございます。

将来の交通量につきましては、平成4年度に行われました第3回のパーソントリップ調査における平成27年におけるネットワークの交通量を用いております。この第3回パーソントリップ調査において求められた将来の交通量と今回の再評価において使用している実測の交通量、これは平成11年に調査をされたものでございますが、その実測の交通量について以下に図示しておりますが、以下というのは次ページ以降という意味でございます。なお、今回の再評価では実測の交通量に伸び率を掛けて計算をいたしておりますところでございます。

パーソントリップ調査とは、人の動きを多面的にとらえることにより市内のさま

ざまな交通現象を総合的に把握しようとするものでございまして、都市内交通計画策定のための基礎的調査の代表的なものでございます。交通の主体である人の動き、動きがトリップでございますが、その実態を総合的に把握することを目的としておりまして、その内容はどのような人が、どこからどこへ、どのような目的で、どんな交通手段で、どの時間帯に動いたかについて1日のすべての動きをとらえるものでございます。宮城県におきましては、平成4年に第3回の調査が行われ、先ほどもお話し申し上げましたとおり10年目に当たります本年10月から第4回目の調査を行い、今年度を含めて3年間でパーソントリップ調査を行う予定でございます。次のページをごらんください。

玉川岩切線でございますが、玉川岩切線の今回整備している事業中の箇所の将来配分交通量は、平成11年度の実測交通量の約1.5倍を想定いたしております。多賀城インターチェンジが完成した後でございます。それから、整備箇所より西側、仙台市側につきましては、現地調査でごらんいただいたと思っておりますが、道路事業で整備を進めておりまして、一部舗装をし一部供用しているところもございます。平成19年度ころには仙台市泉区方面との間も整備が終わることになります。なお、これは供用は仙台市さんとの共同事業ということで、費用負担の額というのも今年度仙台市との協定が整っておるところでございます。

また、7月4日の現地調査を踏まえて部会長さんの方から次のようなご意見をいただいております。玉川岩切線のバイパスの効果もわかるが、バイパスの開通によって逆に市内に、これは多賀城市のことでございますが、交通渋滞を招きかねないという懸念もある、その点についてどのように考えているかを示してほしいということですが、今回の整備箇所より塩竈市側につきましては、土木行政推進計画、土木部の長期計画でございますが、現在、事業中の玉川岩切線の整備が終わり次第、引き続き塩釜駅までの1.5キロメートル区間を整備することといたしております。また、現在事業中の玉川岩切線から多賀城市の中心部への当面のアクセスにつきましては、図面に図示しておりますとおり、多賀城市が既に整備を行いました都市計画街路史都多賀城線により連絡することといたしております。

なお、蛇足でございますが、実は昨日、多賀城の南宮地区の住民の方々から呼ばれまして、玉川岩切線の一刻も早い完成ということで、余り時間をかけないで整備してくれと、そうでなければ何で我々が貴重な土地を協力したのかわからなくなるというお話を、きのう南部の集會に呼ばれまして、これは先ほどきょうの會議の始まるときにインターネットで周知徹底したことで地主さんが知っていたのかどうかわかりませんが、たまたまきのう呼ばれたところでございます。

次に、八幡築港線でございます。

現在の交通量は、国道45号が3万4,367台に対しまして、その補完機能を持つこの事業中の八幡築港線は2万1,939台となっております。八幡築港線の今回整備している箇所の将来配分交通量は、平成11年度の実測交通量の約1.05倍を想定いたしております。将来の配分交通量といたしましては、八幡築港線が2万3,300台と増加いたしております。これに対して、三陸縦貫自動車道が整備されることによりまして、国道45号は2万9,200台と約5,000台の減というふうに想定いたしておるところでございます。

次に、箱塚中田線のところをごらんください。

名取、岩沼方面と仙台市を結ぶ主な幹線道路は国道4号バイパス、旧国道4号、

それに事業化をいたしております箱塚中田線、それに主要地方道仙台岩沼線がございます。箱塚中田線の今回整備している箇所将来配分交通量は、平成11年度の実測交通量の約1.5倍と想定いたしております。箱塚中田線は一般県道仙台館腰線とともに将来3万台以上の交通量を見込んでおりまして、名取、岩沼と仙台市を結ぶ道路として、また仙台空港へのアクセス道路としての需要が見込まれておるところでございます。現在の国道4号の交通混雑の緩和は仙台東部道路とあわせまして、箱塚中田線を整備することによって緩和が図れるということになるかと思っております。

次に、加藤委員からのご質問でございますが、国庫補助採択要件並びにその基準ということでございます。

国土交通省の所管する道路整備には、都市・地域整備局が所管する街路事業と道路局の所管する道路事業と二つがございます。先ほどもお話を申し上げましたが、このうち街路事業では既成市街地、D I Dという人口集中地区でございます。もしくは、それに準ずる地域を街路事業ということで補助事業として事業採択をしているところでございます。

街路事業の採択基準につきましては、次の基準のいずれかに該当するもので事業費10億円以上のものでございます。ここに記載されておりますとおり、一つは5年後における推定交通量が現在の交通容量を越える都市計画決定されておる街路で、混雑度が1.5以上、計画幅員が12メートル以上のものでございます。二つ目が、市街地の発展または産業の立地が顕著であって、新しい交通の発生源が予想される市街地の構成、交通発生源間の連絡、または他の公共事業との関連のための幹線道路もしくは広場、または交通安全改築事業として当該年度に着工を必要とする都市計画街路であって計画幅員が12メートル以上のもの。こういった採択基準がございます。

また、補助事業が採択される前提条件といたしまして、投資効果B/Cが1.5以上であること。都市計画決定されていること。円滑な事業執行の環境が整っていること。事業の性格といたしまして、国の直轄事業に関連する事業、国家的な事業に関連する事業、先導的な施策に係る事業、短期間に集中的に施工する必要のある事業のいずれかに該当することのすべてに満足する必要があるとございます。しかしながら、これらを満足していた場合でも、実際には国の採択枠の関係などですべての事業が補助採択されるわけではございません。

以上が採択要件及び基準でございます。

次に徳永委員からのご質問でございますが、道路特定財源と都市計画との関係ということでございます。

道路特定財源が使われる道路整備事業には、高規格幹線道路や一般国道、都道府県道、市町村道などの道路がございます。整備の方法といたしまして、都市施設として計画決定され都市計画事業によって整備される道路、つまり街路も当然道路特定財源を使っていることとなります。

国土交通省の道路局の資料でございますが、ここに書いてございますとおり道路特定財源制度は、受益負担、原因者負担の考え方に基きまして、自動車の利用者が道路整備費を負担する制度でございます。燃料、車両の保有及び取得の段階で課税され、国の財源といたしまして揮発油税、自動車重量税、石油ガス税が、地方の財源といたしまして軽油引取税、自動車取得税、地方道路譲与税、自動車重量譲与

税、石油ガス譲与税等がございます。道路特定財源は道路の整備とその安定的な財源の確保のために創設されたものでございまして、自動車利用者が利用に応じて負担する合理的でむしろ今日的な優れた制度ですというふうに道路局の資料に書いてございます。平成12年度道路関係予算における道路特定財源の税収は、国で3兆5,159億円、地方では2兆3,414億円、合計5兆8,573億円と総投資額の1兆2,944億円の45%になっておりまして、道路整備を推進していく上で重要な役割を果たしております。

最近の動きでございます。次のページでございますが、道路特定財源はいまだ道路整備が不十分であり道路整備を緊急に推進していかなければならないとの観点から、これまで道路整備五箇年計画の策定にあわせまして、租税特別措置法や地方税法などを一部改訂いたしまして、本則税率に大幅な嵩上げをした暫定税率を課して道路整備を促進してきた経緯がございます。平成14年度予算では自動車重量税2,247億円が道路以外に一般財源化されたところでございます。現行の道路整備五箇年計画は平成14年度で終わりとなりまして、同時に現行暫定税率の根拠となっている租税特別措置法などの規定も時間切れとなるため、平成15年度政府予算編成に向けて改訂作業が必要になってきておるところでございます。こうした条件の中、政府税制調査会や経済財政諮問会議におきまして、税制見直しの議論の中で道路特定財源の取り扱いについて一般財源化を視野に入れ進めることということで条件が変わってきておるところでございます。

その後ろに、宮城県の道路財源と事業費というものも書いてございますが、街路事業は道路局の一般の道路事業とすべて同じでございます。

さらに次のページ、将来の現道の速度の算定の仕組みについて徳永先生の方からご質問がございました。

平成12年6月に作成されました街路事業における費用便益マニュアル(案)では、B/Cでございますが、混雑度から旅行速度の計算を行っております。混雑度は交通量を交通容量で割って混雑度を出しておるところでございます。交通量及び交通容量は平成11年度の道路交通調査を用いております。また、これによりまして交通容量が設定できない場合には、道路構造令の設計基準交通量、車道2車線の場合は1万2,000台、4車線の場合は2万4,000台で、この設計基準交通量を用いて行うことになっております。

八幡築港線を例にとりますと、事業区間1.3キロメートルの中に信号が3箇所ございます。信号密度は3箇所割る1.3で2.3箇所キロメートル当たりということになりまして、また平成11年度の道路交通量調査からこの道路の交通容量は9,539台と求められております。供用開始年である平成16年度の計画交通量2万3,679台が現道を通る場合の混雑度は、2万3,679台を9,539台で割りまして2.48度になります。この信号密度と混雑度をこの真ん中にございますグラフから読み取りますと、旅行時速は10キロメートルとなります。一方、道路改良が行われた場合は道路構造令から交通容量が2万4,000台ということになりますので、混雑度は4万3,679台を2万4,000で割りまして0.99ということになります。これと同じように上のグラフから読み取りますと、旅行速度は時速35キロとなります。こういったことでございます。以上でございます。

森杉部会長 ありがとうございました。

徳永委員

今のご説明は、三つの街路事業に共通することについてのご質問とそれに対するご回答をいただきました。ここに關して、ご意見、ご質問ございましたらどうぞ。

前回出していたことに対してご説明いただいたわけですが、その件についていろいろとございますので、順番にいきますけれども、まず最初の1ページの交通量の伸びの根拠についてなんですが、これは結局、後の3ページの方とも関係してくるんですが、要は、私が言いたかったのは、ネットワークとしてこの路線がどうなるのかと。それを考えたときに、こういうふうに一律に1.2倍とかという値を使うというのが、そもそもこういう事業評価に対してナンセンスではないかということをお願いしたかったということなんです。

そういう意味で、3ページの方なんですけれども、これはまずパーソントリップでやっていると言っているんですが、これはそもそも仙台都市圏だけの話だということで、それはそれでいいと思うんですけれども、その次の4ページ以降に出していただいている図面なんですけど、これが私が言うところの非常に狭い範囲しか見えていないのではないかと、いうまさに典型的な絵なんですけれども、要するに、ほとんどこの単独路線のみで議論されているのではないかと、いうような絵になっているわけです。さらに、この絵の中でも塩竈とか多賀城との接続の部分なんですけど、これは将来の配分しか書いていないわけなんですけれども、現状としてどうで、将来ここができるとうなるとう議論がほとんどされていないのではないかと。

その結果として、森杉部会長の意見とも関連するわけなんですけれども、仮にこの赤い区間が開通したときに、本当にこの9,200台とか8,400台がもつのかということもあるかと思うんです。それで、先ほど地元の方から早期完成という要望が出されているということなんですけど、それがどこの地域の方かというのがこの図ではよくわからないんですけれども、その地域はいいかもしれないけれども、果たしてこちらの9,200台、8,400台の方は本当にこんなで大丈夫なのかというのが、現地を走って見た感じからしても非常に心配されるということです。

あと、いろいろあるんですが、とりあえずこの部分で一遍切りたいと思いますけれども、そういう意味で、私が広域でのネットワーク図を出してくださいという3ページのそもそもの質問の意図は、この地域であれば少なくとも塩竈、多賀城、仙台港、それから仙台市であるとか流通拠点、あそこら辺とのネットワークの中でこの路線がどういうふうに位置づけられていて、これができることによってどうなるのかという将来像がちゃんと打ち出してあるんですかということをお聞きしたかったということでございます。

都市計画課(金子) まず、4ページ以降のネットワークなんですけれども、確かに今回出させていただきましたのは非常に狭い範囲という先生のご意向に沿わなかったかもしれませんが、実際は大きなパーソンのネットワークの中で今回説明できる部分だけを取り出したような形でまとめさせていただいたつもりでございます。将来の交通量の理由については、現在は確かに伸び率を掛けて、県内一律伸び率を使って今回の評価委員会の方に向けさせていただいております。それで、先生の方からも今回のネットワークの話もされましたので、初めてネットワークの見直しもさせていただきましたけれども、確かに仙台都市圏とか何かをこういった一律の伸び率で考えるよりもネットワークで考えていくべきではないのかというものがあるかと思っております。この辺につきましては、将来の交通量をどういうふうにして評価に反映していく

のかということも含めまして、今後さらに宿題として検討させていただければと思いますので、またそういったことも検討していきたいと思います。

森杉部会長　これはどうしますか、今から再評価の審議に入るわけですが、その大前提の交通量というもの、あるいは広域的なインパクトがどうなのかという資料を欲しいわけですが、実際評価に当たっては、今のところでは、今回の場合は正直言うと準備していただいた資料ではこれに関する情報が不足しているわけです。にもかかわらずきょう審議を、私はやってしまいたいと思っておりますが、こういう事態に陥らないようにぜひお願いしたいんです。それはどうすればいいかというと、この審議する場にこのデータを提供されているのでは、それに不満な場合にどうにもならないわけです。したがって、どうしたらいいかわかりませんが、この点については、審議する前にもう一度データの説明をいただくような場をつくるなり、あるいは事前に各委員の方に資料を送っておいて説明して、問題点がないかどうかチェックを受けるなり、そんな形のものがどうも必要ではないかというふうに思っているんですけれども、いかがでしょう。

土木総務課（曾根）　今、委員長から言われましたとおりだと私たちも、つい最近この議論をしたときに各委員の先生からのご指摘に対して満足ではない場合、審議にならなくなってしまいますということで、内輪でも広く議論していきまして、今回、時間的にない中での整理で非常に恐縮に思っております。

ご指摘のものについては、あらかじめ委員の方々にご提示して内容についてまず確認していただくということを前提に、これからの部分についてはさせていただきたいと思っております。このネットワークにつきましては、私たちも仙台都市圏については特に重要なネットワークということと、交通量の関係はやはり一律の話ではないですし、こういう幹線ネットワークについては一般の道路と同一に並べて考えられるものではないということも、今後の課題として考えているつもりでございます。今回、このネットワークにつきましては再度整理させていただきます。それから、徳永先生の方には、この観点については特に今後のいろいろな関わりの中で交通量について、ネットワークについて、いろいろご指導いただく機会がずっと出てきますので、なおさらこの次からはっきり説明させていただきたいと思っておりますし、次回もう一度ネットワークと交通量、この道路の必要性等について整理させたものをもう一度資料提出させていただきますが、事前に徳永先生にまずごらんになっていただきましてご指導いただきたいと思いますと思っております。

今回につきましては、ぜひこの資料の中でご判断をいただければありがたいと思っております。それ以外につきましても、各委員の先生方からのご指摘については事前に中身についてご提示申し上げまして、意見を聞いた上で審議に当たっていただく方向で、これから進めさせていただきますのでご了承いただきたいと思います。よろしくお願いたします。

森杉部会長　ということですが、よろしゅうございますか。

徳永委員　私が言っていることは2段階というか2レベルの話がございまして、一つはそもそも行政評価とかかわりなく県として本来やっておいていただかないといけないの

ではないかという意味でのことなのですが、それは今回の事業評価には間に合わない、とんでもなく大きな話ですので、これは時間をかけてじっくり検討していただければと思っていますけれども、そういう意味で何のためにセンサスで起終点までやっているのかということで、それだけのデータを持っているわけだから、それをもっと活用して行政の中に生かしていくということをやっていないと、これからの時代は説明責任を果たせないだろうというふうに思っております。そういう意味で、ネットワークというものが単に仙台都市圏ということだけではなくて県域全体でやらないといけない、今の資料だけ見ていますとこれは市町村が考えればいいのではないかというレベルの議論しかできないということになると思いますので、そういうことを考えていきただきたいと思います。

それでもう一つは、今回の評価に関してはどうですかということになるわけですが、少なくとも具体的な数値は別としても、この道路がどういう位置づけにある道路で、それによって1.5倍という数字を出していますけれども、これが1.2ではなく1.5と考える妥当性、これは少なくとも説明できないといけないと思います。そういったときに、今回最初に出していただいた資料の方は1.2倍という数値を使っているわけですから、それが直ったもので全部置き変わってくるのかということだと思いますが、その辺含めてご検討していただければというふうに思います。

それと関連するんですが、最後の方の交通量の話がありましたが、これも言ってみればナンセンスな話でして、単独路線で見ているからこういう走行速度の議論になってしまうわけで、実際はこれだけ混雑していればほかの道路に逃げるとかで別の点で均衡して、それに伴って交通量も変わるわけですがけれども、そういうことから考えると、とても10キロでおさまっているというか均衡しているとは思えないということがありますので、だとすれば今回のB/Cの値はかなり過大予測になっている可能性があるという懸念がされるわけですので、その辺も含めてご検討いただければと思います。

森杉部会長 最後のところは、配分計算をちゃんとやる必要があるというご指摘だと思うんです、こういうネットワークになってきますと。幹線ですし、そういうことではないかと私は理解したんですけれども、お願いします。

長田委員 感想になってしまうんですけれども、玉川岩切線の資料を見てみましたら結局16年かかるんですね。平成4年度に採択して10年たってもまだ工事進捗率が7.7%というのは、これはやはり地元の人たちも道路つくるのに一体何をやっているんだという気持ちになるのではないかと私は思いました。用地買収進捗率もまだ100%終わっていないということで、これには3名の地権者が未買収であるという記載がありますけれども、これはやはり見通しが甘いというか、合計16年間もかかって道路をつくるというのでは本当に需要も変わってくるでしょうし、余りにも随分長いという印象を持ちます。ただ、頑張って84.9%も用地を買収したのであれば、初期にいいよと言って買収に応じた人たちもいるでしょうから、これは後には引けなんだろうと。ただ、工事の進捗率の7.7%というのを見ますと、これは本当にどういうものかという正直な気持ちです。それで、これは全部で地権者は何名ぐらいいたんですか、3名がまだ残っているという。

森杉部会長 個別の案件に入っていますけれども、もう入ってしましましょう、ついでにお答えください、ぜひお願いします。

都市計画課(金子) 大変申しわけないんですけれども、今私の手元で地権者が何名いらしたかというのは把握しておりませんので、その点についてはご勘弁を願いたいと思います。

前に長田委員の方から3件の未買収地の今後の見込ということでご質問がございましたので、12ページにその内容について書いておりますので、そのことについてお答えしたいと思います。

まず、税制上の問題の方が1件ございます。それにつきましては、その下の方に沼倉委員からの税制上の問題とは何ですかという質問がございましたのであわせてお答えいたしますけれども、この税制上の問題の方につきましては、昭和59年に相続のあった方でございまして、農地でございまして、そのまま農業を継続しているということでございます。20年間農業を継続した場合には相続税が全額免除になるという税制上の仕組みがあるそうでございまして、途中で譲渡したりしますと譲渡相当分の相続税として利子を納付しなければならないというようなことを本人が言っております。以上のようなことから昭和59年から20年目に当たる平成16年の11月以降になってから用地買収に来てくれというふうな話をされている方が1件でございます。

それから、2人目の方は相続の問題でございまして、これにつきましては親族間の協議がなかなか整わないというふうに聞いておりまして、粘り強く交渉を続けていきたいというふうに考えております。

それから3件目は、これは県の教育委員会の土地の問題でございまして、早急に事務手続を進めて解決したいと思っております。

以上3件が未買収でございまして、の相続の問題につきましてはまだ粘り強く交渉しなければいけないと思っておりますけれども、おおむね終わりに近づいたのかというふうに考えております。

それから、進行が非常に遅いというお話をいただいておりますけれども、基本的な考え方といたしましては、全線で約1キロでございまして、用地買収が整い次第、ここは特別史跡多賀城になっておりますので文化財調査を行いまして、それがすべて片づきましたら一気に工事に進んでいきたいというふうに考えております。ですので、今の用地が中途半端な段階で進むよりも、ある程度用地が決まって一気に工事にいきたいというふうに考えております。では、現在7%で何をやっているかという話がありますけれども、実際、若干地盤の悪いところでございまして、道路をそのまま持ち上げますと、盛土になるんですけれども、盛ってしまいますと将来道路が下がってしまう可能性がございますので、やれるところからということで暫定的に盛土をして地盤を落ち着ける作業をやっているところでございます。以上でございます。

森杉部会長 それでは、また共通事項に戻って結構ですが、いかがでしょうか。今は、たまたま第1番目の案件に関係するお話でしたが、共通事項として議論いただいたといたしますので、今ほかに共通事項に関してご質問、ご意見ございませんか。よろしいですか。

それでは、共通事項につきましては以上で審議を終わりにして、第1番目の案件であります玉川岩切線ですが、これにつきまして県からの説明をいただきまして審議をしたいと思っておりますので、県の方から玉川岩切線についてのご説明をお願いいたします。

都市計画課長 個別のご質問であります3件の未買収地の今後の見込み、税制上の問題の詳細につきましてはただいまご説明させていただいたものですから、玉川岩切線の個別の質問に対する回答というのは……。

森杉部会長 そうですか。わかりました。

そうすると、これはどういうことになりますか。質問なしということですから、本日皆さん資料を持ってきておられますね、恐らく予習してきておられると思いますので、思い出していただいて、これについての審議に入りたいと思います。県原案は継続という原案を示しておられますが、ご質問、ご意見を賜りたいと思いますが、お願いいたします。

徳永委員 個別案件の回答としてはこれだけということなんですが、たしか私が質問した最後のページの平板ブロックはこのところに出てきたような気がしていたんですが。

都市計画課長 平板ブロックの設置単価につきましてご説明させていただきます。14ページをお開きください。

平板ブロックといわゆる黒舗装との施工単価の差というものを単価計算書で計算しておりますが、1平米当たりの単価の差というのは5,859円引く2,172円で3,687円、平板ブロックの方が1平方メートル当たりこのくらい高くなっております。アスファルト舗装の約2.7倍ということになります。

街路事業の歩道舗装では、通常の黒舗装に比べて景観的に優れており、周辺の景観とも合うということから都市部におきましては平板ブロックを採用している場合が多くなっております。八幡築港線は、貞山運河に沿って整備されている路線でもあり、特に景観に配慮して平板ブロックを採用しておるところでございます。しかしながら、今後は箇所ごとに地元の皆様方のご意見を聞きながらどちらを採用するのか考え施工していきたいと考えておるところでございます。

都市計画課(金子) 大変申しわけありません。八幡築港線の方で書かせていただきましたので、玉川岩切線についても若干補足説明させていただきますと、玉川岩切線の方は特別史跡多賀城の公園地区になっております。そういったこともありまして、教育庁との話の中で今話されているのは、ある程度公園的な機能の部分もあるので、そういう景観等を配慮したものでやってくださいと。そういうところから話をいただいております。以上でございます。

徳永委員 たしかそういうふうにお聞きしたかと思うんですが、それでよくわからなかったのが、この区間全部をやるのかどうかとか、あるいはこの公園の近くというのわかるんですが、それ以外のところ、周辺が余り開発されていなかったように見える

ものですから、歩行者の見込みからしてそこまでする必要があるのかどうかということが疑問にわいたところがあります。

それからもう一つ、なぜ私はこれが余り好きではないと言っているのは、一つはキャスター系の動くものに対して非常にがたがたしてやさしくないのではないかと。現に私の住んでいる泉中央のあたりは、最初は平板ブロックで全部やっていたわけですが、それがバリアフリー化ということで交差点付近の歩道の切り下げで、その部分だけ茶色のアスファルト舗装にしているということで、継ぎはぎだらけになって景観的にも非常に悪くなっているわけなんです。そういうことがあるので、一概に単に平板ブロックを使いさえすれば景観的にいいんだというのは反省しないといけないのではないかとということがあります。それと、しょっちゅう補修しているのではないかとという印象も持つわけです。そういう意味で、単に工事単価だけではなく維持、補修まで含めてトータル的にどうなんですかということでお聞きしたかったということです。

都市計画課（金子）まず、先ほどうちの方でお話ししましたように、今までの街路においては平板ブロックを使っている例が確かに多いです。ただ、今、先生おっしゃられたように必ずしも、例えば人にやさしいものではないのではないかと、そういった面もございませぬ。それから、あるいは今アスファルト舗装でも色のついたものとか、いろいろなものが出ております。必ずしも今後とも平板ブロックで全部やろうという気持ちはございませぬ。場所、場所で地域の人たちと話をしながら、どういったものがいいのかを決めていきたいと思っております。幸い、玉川岩切線の方も箱塚中田線の方もまだそういった段階に入っておりませぬ。それをやる前に、そういったものを十分に地元と話し合っただけ進めていきたいと思っております。

森杉部会長 大変いいことです。再評価がうまく適用されて再検討ができるという状況ですから、大変望ましいことだと思っております。ぜひお願いいたします。

田中委員 この件は、多賀城という遺跡が中にあるということは非常に大きな特徴になると思うんですが、前回の委員会のときに史跡の保存といいますか、それにご考慮くださいという発言をさせていただいたんですが、先ほど3件の未買収があって、その辺が買収した後に遺跡調査とか入るのかどうか、もし入るのであればその辺も既に見込んだものになっているのでしょうか。変更完成予定、20年度なっておりますか。その辺お伺いしたいんです。

都市計画課（金子）すべて買収が終わった後に遺跡調査をやらなければいけないことになっております。ただ、用地買収が終わっているところからどんどん遺跡調査を行っておりますので、それも見込んで平成20年度には終われるのではないかとこのふうには進んでおります。

加藤委員 一つは、この地区で気になるのは、先ほどの未買収の件で税制上の問題でなく、それでちょうど相続から20年目となるのが平成16年ということで、あと数年でそれが解消するとのこと。ただ、たまたまこういうケースで今回は残りそんなに期間はないわけですがけれども、もっとこの期間が長くなる場合も想定されると思

うんです。その場合に、今後こういう事業展開していくときに、この辺の税制問題等、規制緩和的なものを考えて事業をスムーズにやる方法を模索できないのかどうか。もし、それで制約されてしまうと、すべてが後ろに引きずられるということになってくよいかと思うので、その辺何か考えられないのかということです。

それから、最初にいただいている再評価調書の中で、細かいところですが、1ページのこの地区の用地の分で「3名の地権者が未買収である」という表現は、「3名の地権者の分が未買収」という表現ですとわかるんですが、「3名の地権者が未買収」という表現というのは何となくおかしいような感じがします。

それから確認ですが、この地区の場合は県単独事業ですね、同じ街路事業でも。ですから、この場合には事業採択にかかわる根拠法令というのは全く出てこないということでもよろしいんですね。ほかの2地区は補助事業になりますから都市計画法とかが根拠法令になってくるわけですね。

都市計画課長 補助採択基準につきましては、総事業費が幾ら以上でないといふ国庫補助事業として採択していただけないという枠もございますので、それに該当しない場合、あるいは補助採択の最後に書いてございましたが、幾ら採択基準に合致してありましても全国的に新規採択枠というのが国の方にもございまして、なかなか手を挙げましても希望どおりということはありませんので、そういったことになりますとやむを得ず県の単独事業で執行するということになるわけでございます。

それから、非常に厳しい財政状況になっておりますものですから、なかなか新規の事業というのは、街路事業は昨年も今年度も来年度も今のところ県の事業につきましては新規採択率を上げるというのはいたしてありませんで、現在事業中の箇所に重点的に事業費を投入いたしまして、一刻も早く完成させ事業の発現効果を高めるといふことで、これからは皆様方のコンセンサスを得ながら、いろいろ投資効果とか、あるいは地元からのご要望を見ながら、新規実施採択事業というのはいった形でもって選んで新規事業というのはい、これからはやっけていかなるを得ないと思ふんですけれども、そういうことであれば早い機会から今までどおり粘り強く用地の交渉はするつもりではありますけれども、早い機会から土地収用法の適用とか、そういったこともこれからは考えていかないとだめだと考えておるところでございます。

森杉部会長 今おっしゃったように、既に獲得している土地は10年間遊んでいるわけですね。めっちゃめっちゃな資源のむだ遣いですよ、結果的に。ここは道路に使われない限りその土地は遊んでいることと同じことなわけですから、ものすごく大きな問題だと思ふんです。ですから、確かにおっしゃるように土地収用等を早目に実行するような方向が非常に重要だと思ふんです。税金を効率よく使うために、まさにおっしゃるような方向がこの問題なんか特に重要な問題だと思ふます。

長田委員 関連した意見なんです、民間ではいろいろなことを商業施設とか計画する場合はマーケティングリサーチを徹底的にやっけて進めるわけなんです。ですから、こういう場合も、一応予定でまだ予算をつけたり何かする前にヒアリングとか調査をきちっとやっけて、人間相手ですからそう一筋縄ではいかなると思ふのはよくわかりますから、だけれども、個々の事情を抱えている、この人が平成16年まで動かなかった

ら道路はできないわけです。何だ、あの人が動かないんだったらおれたちももう少しここに住んでいてもよかったという人も出てくると思うんです。ですから、いわゆるソフトの部分と申しますか調査をきちっとして見通しをつけてから予算をつけて、これは何年度までにできますというふうにぜひやってもらいたいという気がいたします。

事業評価制度への内外の信頼性の確率、及びその透明性の向上に努めたい

加藤委員 今回のこの地区の3件のうちの一つ教育委員会の用地の問題がおくれているわけです。ほかの地権者の方々でもう既にたくさん協力されている方がおられるのに、同じ県の中で知事部局と教育庁との縦割り行政なのかどうかわかりませんが、そういうところで遅れていると、ここへ出てくること自体、何か問題があるような感じがするんですが、こういうところは優先的に早く買収が進まなければいけないことではないかという感じがするんですけれども、いかがですか。

都市計画課(金子) おっしゃるとおりだと思っております。余りこういうことを言うとまた怒られるんですけども、私この4月に来まして、こういう問題が残っているということで、ことしの早々に教育庁の方と話をしまして、問題ないだろうという回答をいただいておりますので、これにつきましては間もなく決まると思っております。先生ご指摘のとおり本当は3年か4年前に決まっていなければいけない問題だと認識しております。

森杉部会長 ご意見をいただいておりますが、これは継続ということによるしゅうごさいですか。いかがでしょう。

徳永委員 恐らく継続でいいんでしょうけれども、先ほど宿題になっている部分というのは後づけで回答をいただくということなんでしょうか。そのときに、参考資料の1-1の4ページの玉川岩切線の四角で囲ってあるところで、森杉部会長の質問に対する回答なんですが、これは余り回答になっていないんですね。それで、引き続き整備しますと言っていますが、それがまたさらに16年とか20年とかかかる事業であれば、その15年、20年の間どうするのかということにもなりますし、下の多賀城に行く道路、これ、いまいち、どの道路のことを指すのかよくわかっていないんですが、果たしてこれを受けるだけの容量があるのかというあたりも疑問なので、その辺も明確にお答えいただければと思っております。

森杉部会長 今できましたらお答えいただいても結構ですし、いずれにせよ私も今、徳永先生が言われた意見と同じような感想を持っております。

きょうではなくてもいいことにしましょうか。いずれにせよ継続であることは間違いないとしても、当面の混雑を増加させる可能性があるので、その辺の見通しについてぜひ検討していただいて、次回でもいいですけれども、お話をいただくということでいかがですか。

都市計画課(金子) 宿題にさせていただきますよ。よろしいでしょうか。

森杉部会長 結構です。

それでは、次回、事務局の都合次第でしょうけれども、大体次回ぐらいにきょう案件になりました件、将来の交通量の問題とか対策とか、そういうことにつきまして説明ください。お願いします。

遠藤委員 今回の工事区間ではないんですけれども、イメージ的に塩竈から泉に抜けるといいますと、東北本線を越えるかもぐるかされると思うんですけれども、その辺の区間に関してはこれからということなんでしょうか。お聞きしたいと思います。

都市計画課長 東北本線ということになりますと、この図面の左側、至仙台の方向なんです。新幹線のところのお話ですよ。

遠藤委員 イメージとすれば、先日の現地視察の折、岩切駅前に出ましたよね、あの箇所あたりに、あれとはまたルートは全然違うということでしょうか。

都市計画課長 あそこにつきましては違うんですけれども、いずれにしてもあそこも……
JRをオーバーしまして、新幹線の方は下をくぐるという形で、これは仙台市さんの方と今年度協議が済みまして、今年度と来年度の2カ年にわたりまして詳細設計をするという状況になっております。

徳永委員 この地図の事業区間というのは、今回評価対象のところが出ていなかったりするんですが、大分古いんでしょうか。その辺の見方とか教えていただければ。

都市計画課長 すみません、これは都市計画の図面ではないものですから、これは道路局の方の土木部道路建設課の図面なものですから、都市計画決定されている都市計画道路は入っていない図面でまことに申しわけございません。

徳永委員 道路事業も入っていないんですけれども。

都市計画課長 この図面ですと赤い字で何々工区、何々工区というふうに記載されているはずですよ。

徳永委員 大正坂工区とか入っていないんですけれども。

土木総務課(曾根) すべての事業を網羅しているかというのと、そうでもなかったりしていますので。今回の大正坂工区は入っていないです。

徳永委員 それで、ついでなんですけれども、そういう意味でホームページもいろいろ探してみたんですが、ホームページも12年度事業までしか出ていなくて、でもその時点で載っていないといけないはずだと思うんですが、そういうふうに我々が評価している事業は一体どういう事業なのかよくわからなかったもので。

土木総務課(曾根) ホームページの主要な事業というか、その年の目玉、ただ12年度から更新していないというのは問題があると思いますけれども、大きな事業とか新しく始め

る事業とか、そういうものをピックアップして掲載しているはずなんですが。ただ、その後、新しく更新していないということは怠慢かもしれません。

森杉部会長 重要なお指摘ですよ、すぐ解決するという問題ではないかもしれませんが、いずれにせよこの再評価委員会の周知の大きな貢献になると思うんです。ぜひ、そういう広報活動として……。

土木総務課（曽根）評価の事業表は載っているんですけども、今、徳永委員がおっしゃっているのは、道路事業とか外部事業の中でこういう事業紹介がないのではないかとということなんですけれども……。

森杉部会長 ですよ。どの程度まで載せるかということも考えて、やはり一定程度必要なものは載せるんだという方針をしっかりと立てていただく必要があるのではないかと私は思うんです。

徳永委員 ついでにホームページ関係で言わせていただきますと、やはり一般県民からすれば近くでやっている工事がどういう工事なのかとか、いつ終わるのかとか、そういう情報がぜひ欲しいわけだと思うんですが、そこへのアクセスの仕方が非常に複雑で、やっと土木事務所のページにたどりついたと思ってもそこにはないというような状況なものですから、ぜひ、県民の立場からアクセスしやすいような構成にさせていただきたいと。例えば、高知県なんかですと、すべて県道関係の工事は片側交互通行をやっているとか、そういうことが全部見れるようになっていきますので、そこまでやるのも大変なんですけれども、そこまで行かないまでも県が関係している事業についてはすべて、ページを検索していけば、たどりつけるような構成にさせていただければと思っております。

土木総務課（櫻井）うちの方のPRもかなり悪いのかと思っております。実は、今後10カ年分の箇所データと地図データをすべて載せているんですけども、土木行政推進計画で今後10カ年分の範囲は全部出したんです。当然、この大正坂であったり全部載っているわけですが、ある意味、再評価の箇所管理にも使っているんです。県民の皆さんも見れるようになっていくんですけども、確におっしゃるとおりたどりつくまでには、土木行政推進計画と押せば出るんですが、何々線の改良について聞きたい、ちょっとそこら辺はコンテンツを改良した方がいいかと今思いました。

10カ年版載せているのは恐らく全国でもないと思っているんですけども、箇所も含めてその全ての事業を載せたんですが、もう少しPRをしていきたいと思えます。（「土木行政推進計画で検索すれば出てくるんですか」の声あり）各土木事務所、それから宮城県のホームページから土木部に入ってくると読めるんです。それから、各土木事務所には既にリンクして張っているんですけども、意識的に見ないと入ってこないというのが問題なんです。

森杉部会長 では、一応全部データはあるわけですね。

土木総務課（櫻井）もちろん再評価という形でも載っております。載っているんですが、今やっ

ているもの、それから今後10カ年にやる予定のもの、そのすべてを載せています。

徳永委員 簡潔に言えば評価するもので見るわけではないですね。

土木総務課(櫻井) はい。ですから、それも地域ごとに載せています、それぞれの土木事務所が。

森杉部会長 何か、検索の仕方が問題なんですね。徳永先生が入れないというのは、ほとんどほかの人には絶対不可能ですよ。この件もぜひ、いいご意見です。

それでは、第1番目の案件は継続という形でいきたいと思いますが、よろしゅうございますか。

では、第1番目の審議を終わります。

次は、第2番目の案件ですが、八幡築港線。それでは、これにつきましても県からご説明いただきます。

都市計画課長 13ページを開いてください。加藤委員の方から貞山運河の一部埋め立ての図面と反対意見の状況についてというご質問がございました。

八幡築港線に平行して流れております貞山運河、旧砂押川でございますが、御舟入堀といって松島湾と仙台を走る水運で結んだもので、満治元年に開削され、その後何回かにわたり掘り継がれたものでございます。運河は仙台藩領北部と仙台を結ぶ重要な水運として利用され県土の発展を支えてきたところでございます。埋め立てといっても非常にごく一部でございまして、地元説明会におきましてこの区間を一部埋め立てることに対する地元の反対意見はございませんでした。

なお、平面図を上段に記載しておりますし、埋め立ての部分の断面図が下の方に記載されてございます。

それから、次の14ページの平板ブロックにつきましては、玉川岩切及び八幡築港とすべて共通しておりますところでございまして、先ほど説明させていただきましたが、先ほどと同じように、まだ玉川岩切は歩道の整備をしておりませんし、地元の方々のご意見を踏まえながら、すべて平板ということではなくて、バリアフリーもご指摘もございましたので、その辺も頭に入れて今後の整理を進めてまいりたいというふうに考えております。

森杉部会長 ありがとうございます。

それでは、ご審議のほどお願いします。

加藤委員 この埋め立ての場所につきまして、図面をつけていただきまして非常にわかりやすい形になっているかと思いますが、この13ページの説明資料の中で上の方に満治元年と出てくるんですが、この漢字でいいんですか。「万」かなという感じがするんですが、私も詳しくわかりません。それが一つ。

それから、この埋め立ての部分、大体延長130メートルになるんですが、この部分については貞山堀の方から見ますと、現場打コンクリート、これが130メートルの区間ずっとむき出しの形になるわけですね。この部分についての景観への配慮みたいなものは何かあるのか、例えば貞山堀一括して、多分ここは歴史のかおる運河整備事業みたいなことをかつてやられた、皇太子殿下ご成婚記念事業と

して指定されたものです。それらと、何となくマッチングしないような感じがするんですが、その辺の配慮についてどう考えられているか教えていただければと。

都市計画課（金子）まず満治元年でございますけれども、今手元がないんですけれども、これは一応歴史のかおる運河整備事業のパンフレットからとったつもりでございましたので、もし間違えていれば後ほど訂正させていただきたいと思います。

あと、一応、今考えているのは、特にコンクリートで打つと、そのまま打ちたいというふうに考えております。それで、歴史のかおる運河整備事業との兼ね合いというお話もありましたけれども、ここはどちらかというと歴史のかおる運河整備事業ではなくプレジャーボート対策とか、そういったところで、これは記憶も定かではないんですけれども、多分そういった意味でレジャーとか、そういったところを目的にした整備を進める部分だったのではないかというふうに考えております。この平面図の左側の貞山橋でございますけれども、貞山橋より左側の方につきましては多賀城市の公園なり、あるいは河川マリーナとして不法係留船対策も含めて整備されているところでございます。

今回のところも、現状は不法係留が結構あるところでございまして、今回こういったものも含めて、整備することも含めて、今回の埋め立ても含めて、そういったものも整備されていくのであろうというふうに考えております。答えになっているでしょうか。

加藤委員 景観は全然配慮されないのかどうかということなんですが。

130メートルコンクリートの現場打ちの部分がずっとむき出しになるわけです。それに対して。

都市計画課（金子）本当の話をしますと、今の段階では特に考えていません。というのは、半分以上水に沈んでいるところでございまして、現在、例えば仮に壁面をきれいに化粧とかしても、多分不法係留の船がずらっと並んでいるようなところでございまして、その辺の対策をまず考えていかないと余りそういった景観に配慮していてもというふうな気はしております。

下の標準横断面図を見ていただくとあれなんですけれども、場所打コンクリートと書いてある赤く塗ってあるところの右側に青い線を引いておりますけれども、そこまで水位が上がってきますので、そういうことでご了解を願いたいと思います。

土木総務課（曾根）貞山運河は、石巻から仙台港を越えて名取川までのところ、この運河には貞山運河というか、いろいろな名称がございますけれども、歴史のかおる運河事業としてはそういう地域でゾーニングしまして、歴史を感じる場所、松並木の育った場所とか、そういう保存を主体にする、それで、ここにつきましては、塩釜港と仙台港がつながっております、実際にプレジャーボートがいっぱい係留されています。これは、先ほども申し上げましたとおり不法係留している施設がほとんどでございまして、県としてはこれを港湾と河川一緒に合体しまして、この地域を完全にそういうプレジャーボートの基地にしようということで整備しようとしております。それで、歴史的な景観ということはありませんが、基本的にはそういう不法係留をなくして整然としたプレジャーボート定着基地として整備する予定でござ

いまして、ちょうど壁面が垂直に立っていますが、これは船をここに係留できる配慮をして垂直にしております。

今後、この地域については条例改正をし、利用料金を使用者からちょうだいしながら、管理も含めてプレジャーボートの基地として考えていくところでございますが、あとは地元の方々との調整としては歩道の整備とか植栽とかも考えられますが、そういう面での景観配慮をしていかなければいけないと思っております。

加藤委員 私自身は、貞山運河全体にわたって石積みとか、コンクリート矢板を使っても笠石のところから少しはのり面がついて、その部分は緑化植栽みたいな形になっている、その程度ぐらいには同じ現場打コンクリートでもできなかったのかという疑問だったので、そういう目的でしたら撤回します。

土木総務課(曾根) これはまだつくっていませんので、これからですので、今の先生のご意見を少し我々の方も斟酌しながら考えさせていただきます。

森杉部会長 ありがとうございます。

ほかにどうぞ。よろしいですか。

これは16年に完成ですからもうすぐなわけですね。大変喜ばしいことでございますので、とにかくここで中止ということは絶対あり得ないと思いますが、継続ということで、特に先ほど加藤委員の方から附帯意見をいただきましたが、それから徳永委員からの意見はもちろんこれについて適応される付帯事項でありますので、そういうことを前提に継続という形でよろしゅうございますか。

それでは、第2番目の案件につきましては継続という形で決定させていただきます。

どうでしょうか、皆さん休憩しますか。休憩しましょう。

森杉部会長 再会いたします。

それでは、第3番目の案件に入ります。箱塚中田線です。これにつきましては木村課長さんの方から補足説明がございましたらお願いいたします。

都市計画課長 ございませぬ。

森杉部会長 わかりました。

それでは、早速ですが、特に県の方からのご説明はないようですから、お手元の資料に基づきましてご質問、ご意見を下さい。

徳永委員 直接この評価内容とはずれてしまうかもしれないんですけども、若干、現地を見ての感想といいますか心配な点なんですけれども、この地区はかなり沿道立地が盛んに行われてきているということで、かなり交通流的にいやらしい地区になりかねない。いわゆる右折渋滞とか、商店とかあるいは団地への曲がり方とか。そう

いうところで、どうしても標準断面というような形で画一的な整備をしていくと、例えば右折レーンをとるために中央分離帯を壊してまたつくらなければいけないとか、そういう手戻りが生じてしまわないかという点です。そういう面で、あらかじめ沿道利用のあり方等を見越した上で施設整備、細かい断面構成というようなことになると思うんですけれども、そこら辺を見ておいていただければということが一つです。

それからもう1点は、今回6ページに示していただいた将来交通予測ですけれども、これを見てもわかるとおりかなりの流入交通量が入ってくることが予想されるわけで、将来的には今の4号線より多くなることも考え得ると。さらに、この沿線に住宅開発等されるということになりますと、今の4車線ですと朝夕のラッシュ時の渋滞問題というものがどうしても出てくるだろうと。この区間、将来的に公共交通でどういうふうに分担していくのかということを考えてときに、場合によってはバス専用レーンというものも考えざるを得ない地域かもしれないと。鉄道があるとはいっても大分機能も違って来るだろうということを見ると、これがある程度交通量が増えてからバス専用レーンをつくるということになると、かなり問題が大きくなって来るわけなんです。かといって今現在、交通量の少ない段階で専用レーン化しようということになると、交通管理者との問題でなかなか現状ではできないということはいくぶんわかるんですが、あらかじめそういう手を打つということをおかないと、将来的にこの道路はどうなるのかということが懸念される道路もあるので、その辺、十分関係機関といろいろ協議をしておいていただきたいというのが前回の現地視察での感想ということなんです。

都市計画課長 徳永先生のお話のとおり箱塚中田線の沿線は非常に商業流通関係の企業が入ってきつつありますし、また高館の住宅団地等もございますので、その辺をにらみながら、附加車線につきましては整備する段階から考えながらしていくつもりであります。バス専用レーンにつきましては、もう既にこの区間より北側につきましては仙台市さんの方も整備済でございますし、今の段階からというのはなかなか難しゅうございますが、先生からのご指摘を頭に入れて、対応できるかどうかはともかくといたしまして、アドバイスとして賜っておきます。

田中委員 この地域の昨年検討した川内沢ダムともかかわってくる場所もあって、その辺の事業との兼ね合いとか、例えば橋の高さとかスパンとか、その辺はきちんと整合性がとれているのかということと、それから、そのときも話が出ましたけれども、このあたりは非常に洪水の常襲というか非常にそういう被害の大きいところで、平成6年の9・22のときに洪水の後に非常に大きな被害があったのでハザードマップをつくっているんです。岩沼と名取市でつくっていて、そのときに名取市の中でかなり細かいハザードマップをつくっていて、ある家はどこに逃げるかというところまでつくっていて、その意味でこの辺の道路がまたできてくると避難、ライフラインの確保とか、そういったことと結びついてくる場所があって、その辺というのは事前に地元との調整といいますか情報交換みたいなことは既にされているんでしょうか。いかがでしょう。もちろん道路行政として大事なことですけれども、そういったライフラインの視点から。

都市計画課（金子）先生ご指摘のとおり平成6年の9・22を受けて川内沢川の全面改修ということで、上流にダムをつくりまして河川の改修をしますという計画をやっております。当然、今回、川内沢川を1カ所またぐところがございますけれども、ここは当然計画された断面で橋をかけることになっております。

あと、ハザードマップの話でございますけれども、そこについては特に細かい打ち合わせは行っているわけではございません。

田中委員 実際ハザードマップをつくる時に私もかかわったんですけれども、かなり細かいところまで、ここを逃げて逃げなさいとか、そういうところまでつくっているものですから、この道路はそういう点でも非常に重要度が上がってくるのだと思いますので、単なる道路基本軸という話ではなくて、やはりいろいろなところとの調整をぜひともお願いしたいということです。

土木総務課（櫻井）もちろんそのとおりです。洪水解析の方は県が担当して、ハザードマップ作りは市町村にお願いする、こういった体制になっています。したがって、こういった新しい道路とか、そういったところについては適宜更新していく等、我々、市町村との調整になってくるんだろうと思っています。

また、問題から少し外れますけれども、ハザードマップは非常に進捗が遅いんです、市町村と県で。それは、恐らく我々と市町村との役割分担の見直しも若干やっていかないといけないのかという思いもあります。要は、やはり金がかかり過ぎるという面もあります。それから、決まり切ったような、常に新しいものにつくりかえていく意識というものも必要だと思うんですけれども、それは当然、我々の方も名取市とかに当たりながら、これは道路部局というよりは部全体の中での市町村との当たり方ということになるかと思うんですけれども、そこら辺も今のご指摘も踏まえて、ハザードマップのつくり方も含めて今後検討していきたいというふうに思っています。

長田委員 私、忘れてしまったのでもう一度教えていただきたいんですが、全体進捗率と工事進捗率の差が割合大きい事業が結構多いんですが、全体進捗率というのはどういうものが含まれるのか教えていただきたいんです。

都市計画課（金子）全体の進捗率でよろしいですか。当然、事業をやるためには、まず最初に測量をやらなければなりませんし、その後、必要な分の用地を説明して用地買収をさせていただきます。その後、用地買収が終わってから工事に入ります。工事が終わって完成するということになっていまして、単純に言ってしまうと、例えば100億円の事業費が、それをすべて入れて100億円であれば、そのうち例えば50億円分の予算を使っていれば50%でき上がっていると、そういう形で示しています。

森杉部会長 よろしゅうございますか。ほかにありませんか。

遠藤委員 現地視察の折、工事区間のたしか中間ごろだったと思うんですけれども、大きい病院があったかと思うんです。ちょっと病院名まで忘れたんですけれども。視察の

ときに思ったのは、その病院の出入り口も大分狭い道路で、これでは救急車両なんか出入りが厳しいのではないかという思いで見てきたんですけども、例えば工事をやるときにはその辺を最初に手がけるとか、そういう柔軟性というのは取り上げることはできるのでしょうか。

都市計画課（金子）今ご指摘の病院は県立の名取病院だと思います。当然、あそこの抜ける道等も今回の事業の中で道路の高さが変わりますので、十分なものに直します、うちの工事の中で直してまいります。当然、工事の施工手順はいろいろな条件がかかわってきますけれども、そういった緊急性があったりすればそこを最初にやっていくような形になると思います。ただ、道路全体で見たときに、その高さがどうなるかわかりませんけれども、全体の高さとして上がったたり下がったりするであれば、その回りを引き続きつくなければいけませんで、その辺は状況を見ながら適宜対応してまいりたいと思っております。

森杉部会長 よろしいですか。これも、あと2年で完成する予定ですので継続という形で決定づけたいと思いますが、よろしゅうございますか。

それでは、継続ということに決めさせていただきます。

以上で、街路関係3本軸の審査は終わりですが、特に街路関係全般に関してご意見ありますか。

それでは、次の案件に入ります。

次の案件は、仙台港背後地土地区画整理事業、これにつきましてのご説明をお願いします。

都市計画課長 現地におきまして前回のご質問等につきましてはお答えさせていただいておりますので、改めてご説明するようなことはないと思っておりますが、よろしゅうございますでしょうか。

資料は同じものをつけております。資料1 - 2でございます。

森杉部会長 ご説明、よろしいですね。望まれるのであれば、またやっていただきますが、土地が売れていないというのはよくわかりましたけれども、非常に問題だということがわかりましたが、どうぞご質問、ご意見を下さい。

徳永委員 前回見させていただいた感想ということにもなるかもしれないんですが、場合によっては非常に大きな問題ですが、やはりなかなか土地が売れていないといいますが、土地が動かない時期であるということもあるんですが、もう一つ、当初想定している企業と違う企業が張りついてきているのではないかという印象を受けるんです。そういう意味で、果たして本当にこのままの区画割、道路、公園配置、果たして本当にこれでいいのかというあたりが若干気になる部分がございますで、そういう意味で本当にマーケティングがしっかりした段階で、もう一遍こちら辺の区画割といいますが、あるいは用途地域とか考え直すということもあり得るのではないかと。そういう意味で、このまま現計画のまま突っ走っていいのかということは若干気になるころではあるかなという気がいたしました。

都市計画課長 この仙台港背後地区画整理事業区域内につきましては、基礎用途が住居系、商業系、工業系の用地に分類がしておりますし、さらに特別用途、さらには地区計画の網もかぶっております。その用途地域に基づきまして企業が張りついている現況でございます。しかしながら、今徳永先生がお話のとおりでございますので、状況もかなり変わりつつあるものですから、特にセンター地区につきましては、基礎用途は商業でございますが、これから用途、土地利用につきましては見直しする予定にしておりますし、また用途地域そのものも、いろいろ大規模な何かがあるということであれば、昔のように1回決めた用途は未来永劫それを変えないということではなくて、ある程度弾力的に対応してまいりたいと、このように考えておるところでございます。ただ、区画割とか新しい区画道路ということになりますと減歩率自体が変わってくるものですから、なかなかそこまでは難しゅうございます。ただ、用途の見直しとか、そういったものにつきましては対応してまいるといいます。

徳永委員 制度的に非常に難しい問題だというのは重々わかるんですが、現に、これは別のところの土地区画整理事業ですけれども、せっかくつくった道路なんですが、最近、商業施設が大規模化していますので、それが立地するときになって区画道路が完全に敷地内道路になってしまったんです。それで非常に使い勝手も悪いし、かといってそれをまたとり壊してというわけにもいかないですし、そういう意味で計画と実際に企業なりそういう施設が張りつくときのタイミングのずれで思うようにいかない、実はここに道路があったのが本当にいいのかということか、もう少し違う使い勝手の方がよりいいものができるのではないかとということが十分考えられる地域なのかと。そういう意味で、本当に売れる見通しがしばらく立たないのであれば、そこら辺も含めて何とか検討しておくということも選択肢のうちの一つなのではないかという印象を強く持っているところです。

都市計画課長 わかりました。できる範囲内で。というのは、終わった道路をなくすということになりますと、その道路に面している土地の評価というものが大幅に変わってまいります。土地の評価が変わりますと、その土地の所有者の財産の価値が変わってくるものですから、換地計画もう1回見直すということになります。また、付近に12メートル以上の都市計画道路ということになりますと、これは国庫補助金をちょうだいして整備しているものですから、これをなくすということは非常に難しいものがありますが、極力そのような先生のお考え、私どもも同じように考えておりますので、弾力的に運用したいとは思っております。

森杉部会長 ありがとうございます。
これについては、ご意見がなさそうですね。

長田委員 問題が大き過ぎてなにも言えない。

森杉部会長 問題が大き過ぎてどうにも意見が言えるような状況にないと、こういうことなんですけれども。結論はもうどうせ継続しかないけれども、継続していいのかと、そういうことなんですよね。したがって、ご意見がないと、こういうことですかね。

私は現地に行って、以外と利用が、思った以上には進んでいるとは思いました。全国的にみるとそう悪くないかな、もっと悪いところはいくらでもある、そういった感じがします。その点では徳永先生のおっしゃるようなご意見を尊重しながら希望がでる可能性はあるんじゃないかなと見ているんですけどね。おそらくこの案件は全国にもいっぱいあって、3セク、土地公社等の問題も含めて、どう処理するかというのは一番頭の痛い案件だと思ってます。

よろしいですか、特別に附帯事項をつけるのも難しいんですよね、この案件は、どうぞ。

加藤委員 今後、企業誘致みたいな対策をこれからどの程度考えていくのか、今年の6月頃ですか、東北の企業に対してアンケート調査をしまして、それで進出したいというのはたった2%という結果が出てるわけですよ。これに対して、どういう取り組み、どういう考え方をされているのかですね、個人的には現地を見させていただいたときに、この地域は、将来必ず有効的な利用ができるだろうという感じは、受けましたけれども、当面、この事業を進めていくときに、進出の希望がないということはどう考えられるのか、お考えがあれば教えてほしい。アンケートの結果を見ますとですね、2%しか、進出したいという希望がない、非常にギャップを感じるんですけれども。

都市計画課長 土地区画整理事業のみについてお話ししますと保留地が売ればこの事業は終わりのな訳であります。しかも、保留地は住宅地も一部ありますし、商業系もありますし工業系も、つまり点在してありまして、ある程度まとまった大きさの保留地というのは残念ながら、例えば大企業の工場が、例えば10ヘクタールとかというのは、保留地だけではとても対応し切れないような換地計画になっているわけでございます。従いまして、保留地と一般の600人の権利者の方々がそれぞれ持っている土地を、共同で貸してもいいという方々あるいは売ってもいいという方々、それぞれの立場がございまして、そういった方で土地利用について、地元の600の方々のいろいろな意見を聞いてある程度まとまった姿にしないと、大きな10ヘクタールという規模あるいは5ヘクタールでも、まとった土地をお貸しするとか、そういった形がとれないものですから、地元の権利者の方々と相談しながら、意向をいろいろ聞いて土地利用についてこれから詰めていきたい、このように考えておるところでございます。

区画自体が、1人の方で非常に大きな区画を持っているという方がいないんです。また、保留地も非常に細かい面積なものですから、一般の方々と一緒に共同歩調をとりながら大きな企業なり、まとった面積をお貸しするという形を、個人によっては売る気はない、貸しますという方もおりますから、その辺の意志疎通を図りながら、企業が来るにしてもそういった条件を整えておきませんと、せっかく来たいという企業があっても何かで話がだめになったのではうまくないので、そういった話をこれから煮詰めていこうと考えておるところでございます。

加藤委員 保留地というのは、ここの地区の場合、現況というか事業に入る前は全体の半分以上ぐらいが農地面積で占めていたと思うんですが、その農地を持っていた人たちが、今度配分された部分は保留地みたいな形になるんですか。

都市計画課長 それは換地です。保留地は、減歩で生み出しまして、例えば平均減歩が30%ですと、減歩の中に公共減歩と保留地減歩とあるんです。公共減歩というのは道路のための用地とか、そういうものが公共減歩で残りのものが保留地減歩。これは、保留地として生み出して、それを売ることによって事業費を確保するんです。

この区画整理事業だけに限定すれば、保留地をちゃんと売りさえすれば、この区画整理事業は、個人の方々のお持ちになっている換地が土地利用が図れようが図れまいが事業としては終わりなんです。ただ、先ほどからお話しているとおり保留地が余りに、点在しておりまして、まとまった姿になっていないものですから、そうしますとどうしても企業が進出したいというお話になっても、一般の600人の権利者方と一緒にある程度まとまった形でもって、いつでもどうぞという形をとらないとなかなか土地利用を図れないものですから、そういった意味で権利者の方々とも相談しながら土地利用を進めてまいり、こういうことでございます。

加藤委員 この保留地の分は、売れた場合に総額で、多分この地区全体で約100億円ぐらいの額を見込んでいるんですか。

都市計画課長 保留地は、170億円か180億円くらいだとは思いますが。

加藤委員 それが、もし売れなければ全然入ってこないわけですね。事業費の穴埋めができないわけですね。それは、今時点ではその分は何か借り置きみたいな形で使用しているわけですね。

都市計画課長 17億円は過年度もう既に売っております。残りの分は、一般の土地区画整理事業と同じように売れたら返しますということで起債を借りまして事業費につぎ込んでおりますし、またそのほかに国庫補助事業に採択されておりますので国庫補助事業の事業費もありますし、県単独費もございます。

加藤委員 全く売れなかったら、その百何十億円というのは不良債権ではないけれども、そういう穴があくということですね。

都市計画課長 そうということです。県が事業主体でやっておりますから、借りるのも県で借りておりますので、最終的には、仮に全然売れなければ県が土地を引き取ってそのお金をということになるだろうと思います。

森杉部会長 最悪の場合は、今おっしゃったように県が買い取るということになると。それは、税金としては大変もったいない話だと、非常に大きな問題になるんですけれども、しかししょうがない。

岡田委員 土地を売らずに貸すという方法を考えるということはないんですか。要するに、時代の趨勢は土地にしても物にしても過剰なんです。そうすると、取得をするという行動様式というのは基本的にこれから先はないというふうに見た方が時代を読んでいると思います。そういう意味では、むしろ貸していく方法論というものをこの

段階で考慮してみるというのにはあり得ないでしょうか。

都市計画課長 事業としては、売ってお金が入らないとこの事業を終息できないわけですが、先ほど最悪のケースということで出たお話ですと、売れなければ県が土地を引き取るという形になるわけです。引き取った土地をお貸しするという手はあるわけです。一たん引き取ってから貸してくださいという方にお貸しして、土地代を少しでも収入として、そういうやり方はございます。ただ、いずれにしろ事業をいつまでも引っ張っていくわけにはいきませんから、事業を1回収束させるということが絶対必要でございます。収束させるためには、どうしても保留地を全部売るなり、あるいは最悪のケースのように引き取って、県のものにして県がそれを貸すという手だては可能だと思います。

長田委員 まだ、そこまでは詰めていないということですか。

都市計画課長 まだ、そういう段階になっていないものですから。曲がりなりにも、今年度もタクシー会社さんの方にお売りしている部分もありますし、まるっきり売れない状況ではありませんものですから、そこまではまだ詰めておりません。

それに、すべて保留地が売れる状況までいっていないんです、整備が進んでおりませんので。全部いつでも売れる状態になっているわけではありません。現場はごらんいただいたとおりですので、今の段階では何とも、そういう状況です。

加藤委員 今回の部分が我々も判断が一番難しいところだろうと思うんです。将来的にも売れないかもしれないものを、このまま事業継続していいですよという判断ができるかどうかです。今、売れないでいる保留地の分についてどれだけ整備して、それで売る方法についてもどれくらいきちんと対策を立てるとか、何か少し見えてこないと自信を持って継続していいですよという回答ができないような感じがするんです。

都市計画課長 事業主体の県の保留地処分のお話ですけども、実際は600人の方々が新しいまちづくりということでここに住んで生活しているわけです。そうしますと、道路も何も中途半端でやめてしまうということは絶対できないわけです。ですから、保留地を売る売らないはともかくとして、計画どおりの生活道路あるいは幹線道路、これは全部つくらないことには、もちろん道路の下には上下水道も入りますし、電気もですし、ライフラインを全部整備する必要があるわけですから、一番最初にまことに失礼な言い方を申しましたけれども、中止も休止もできませんというのはそういう意味なんです。

ですから、事業として県が困るかもしれませんが、しかもこれは公共団体施行という、普通は組合施行で自主的に土地をお持ちの方々が自分たちでのまちづくりですけども、公共団体施行というのは、まとまったこの地区を行政側でこのような新しいまちづくりをしましょうということで公共団体施行したわけです。ですから、普通の組合の区画整理事業ですと、その権利者の数3分の2以上の同意、あるいは同意してくださる方の持っている土地が区域の面積の3分の2以上でないとならば法律的に組合土地区画整理事業はできないわけです。ただ、公共団体施行の場合は、まるっきりそういう制約がございません。ですから、反対の方がいても何でも、

そういういった新しいまちづくりをするんだということで行政が発車しているわけですから、今の段階でやめるということになりますと、ここにお住まいになっている、あるいは土地をお持ちになっている600人の方々から言わせればとんでもない話ということになるわけです。

ですから、加藤先生がご心配なされるのも重々私もわかっていますけれども、ただ事業としてはとにかく収束させないことには、600人の方々にとっては非常にとんでもない話ということになりかねないわけです。その辺だけひとつご理解いただかないと。

岡田委員 委員の先生も皆さん同じ思いをされて心配しているということなのですが、計画を練った段階というのは言ってみれば1980年代ですよ。もう相当な時間がたっているわけです。基本的なコンセプトというのは物流でいこうという考え方です。ところが、これからの産業ということを見ると物ではなくて、むしろ情報であったりアメニティであったり植物性のもたらす産業構造ですよ。そういう意味で、基本的なコンセプトが実は未来に向けては全く違うんだという意識を今の段階でどういうふうに組み込めるかということについて、当面具体策がないから心配はしていると。しかし、計画がこうだからこの計画で全部完結させるんだという論理は、必ずしも私はいい方法だとは思っていないんです。具体案がないものですから、ぼやきだけでございます。

都市計画課長 今回の段階で、何かうまい施策があれば私ももぜひと思っているんですけども、なかなか。こういうふうに権利の変換をしながらここまで来たということになりますと、しかも仮換地の指定が93%、つまりあなたの従前の土地はこのところにこういう形、形状で置き渡しますということによってやっちゃっているものですから、これをいまさら変えるというのは大変な問題ですし、保留地もこういう状況になりますと、保留地だけでもまとめてある程度固まった面積で確保しておけば、ある程度柔軟な対応もできたんでしょうけれども、何せばらばらと分かれているものですから、これは今となってはこういうふうに74%の進捗率なものですから、いまさら交渉の件も難しいものがございます。したがって、ある程度用途、土地利用の関係は弾力的に見直しができるものは見直してと、そういったことしか考えられなくなっているのが実態でございます。

加藤委員 一つ、参考までに教えてもらいたいんですが、例えば先ほど農地面積かなり占めたと、それは換地によってやったということなのですが、例えば1ヘクタールの水田を持っていた場合には換地でどれくらいの面積で配分されるのでしょうか。

都市計画課長 平均減歩からしたら10分の7になるわけです。もちろん平均です。非常に場所の悪いところに持っていた方はもっと強い減歩になります。

土木総務課(櫻井) 前回もお話し申し上げましたけれども、我々がこの区画整理にとって当然やらなければならないという話はいろいろあるということだと思います。それは、先ほど来から議論になっている話です。やはり、今力を入れておりますのはセンター地区、あそこの地区をいかに早く立ち上げて、ビルドアップさせて起爆剤とする

かということが、今県が一番取り組んでいる話でございます。現に来年、再来年の予算も倍増している形で、当初センター地区は平成17、18年ぐらいの計画だったんですが、前倒しをして平成15年に供用開始をしようと、それが一つの呼び水になるというふうに思ってますし、流通系のところも本来用途は工業用ですので、ある意味かなり柔軟にはやれるはずだと思っております。ですから、まずはセンター地区にどういったにぎわいのある施設を持ってきて、そしてそれを呼び水にして周りに広げていくか。それを県がある意味先導的にやるのが一つの責務だと思っておりますし、そのための事業費は惜しまないということも、知事の方も言っておりますので、まずはそれに全力投球してみたいというふうに思っています。

ご指摘は、確かに流通系を今後どうしていくんだということでは、根本的な問題としてはございます。ただ、まずはそちらに力を入れていきたいというふうに思っておるところでございます。

遠藤委員 権利者は600人で、現地視察させていただいたときのあんなに広大な土地、スタッフの皆さん、本当に大分ご苦労があったと思います。権利者600人の中にはほおに傷のある人とか、物を斜めに考える人とかということで、大分ご苦労があったかと思えます。その辺の作業には、ご苦労には感謝申し上げたいと思います。

それと、工業用地ということで貿易港としてのバックヤードという意識が強いんですけれども、企業誘致に際しては仙台空港を間近に控えていますので、その辺、国内だけにとどまらずに国外にも企業誘致という形はとられているのでしょうか。それをお聞きしたいと思います。

都市計画課長 具体的に国外の企業までということとは、なかなかしておりませんが、外資系の商業関係の商社とか、かなり問い合わせがあるんですけれども、なかなか土地を買うということではなくて、岡田先生がおっしゃったとおり貸してくれというのが多いんです。それと同時に買うということになりますと、そういう交通の便は確かに仙台港というのもありまして、それから三陸縦貫自動車道のインターチェンジもございます。そういった意味ではいいんですけれども、東北縦貫自動車道の北部工業団地の方とか比較するわけです。そうしますと、どうしても値段のお安いところに行ってしまうということがありまして、なかなか土地を取得してということは非常に少のうございます。また、貸してくださいというのも、大体賃料というのは現況地価の何%ということが一般的にあるものですから、どうしても高い土地の評価のところは賃料も高くなります。そういったことで、なかなか大きな企業がというのは難しゅうございます。

ただ、工業地域には自動車関係のヤード、船で運んできた自動車をここに、そういうふうに簡単なオプション関係、工業オプションではなくて、現地で持ってきてからそこで多少手を加えられるような、そういった関係の企業も入ってきておりますし、まるっきり張りついていないというわけではありません。それから、流通関係も倉庫関係も来ております。ただ、海外企業、特に商社系は非常に借りて立地するということが多うございまして、なかなか難しゅうございます。

森杉部会長 よろしいですね。とにかく継続して実行していただくと。とにかく最大限ご苦労いただく以外にないと、こういうことですね。継続ということによろしゅうござい

ますか。

それでは、継続という形で決定させていただきます。

長時間のご審議ありがとうございました。

司 会 先ほど徳永先生の方から街路事業について、ホームページについてご意見がありました。その件に関しまして、事業担当の方で資料を準備しましたので、今からお配りします。それで、事業担当の方から簡単に説明いたします。

土木総務課（櫻井）宣伝も兼ねまして、先ほど言った各事業の中身を掲載したホームページを印字してみましたので、今お配りします。

今お配りするのは、県のホームページの中の土木部のホームページの一コマで、そこから抜粋したものでございます。宮城県土木部の土木行政推進計画についてということで、今後の10カ年の整備箇所といったものを一覧表で出していると先ほど申し上げました。その中で、左側の欄のところに事業箇所一覧というものと事業位置図というものがあります。そこをクリックしますと次のページのようなものが出てきて、例えば今回対象になっているような角田市の大正坂とか、そういったものが出ています。そこをクリックしますと場所が出てまいりまして、例えば、これは整理番号ですけれども5 - 23というのが大正坂という形です。それで、赤でやるところが今後10カ年にやるところでございますと、図面が表示されております。それから、一覧表の方に戻りますと、既に着手しているものは既着手ということで、完了はいつごろ完了しますと。それから、前期後期とありますが、これは12年に作成しまして、3年毎に毎年度、ローリングしていこうということなんです。例えば、前期というのは平成12年から15、16年でございます。後期は17 - 22年という形で切らせていただきまして、大体この箇所のこら辺についてはこのくらいをやっておりますというようなところをお示ししているところでございます。だた、これはあくまで当面の10カ年分の通し計画でございますので、毎年の予算というものは当然変わるわけでございます。ですから、こういった形で箇所ごとにこういった中身で我々は仕事をしているんだということを皆様方にお示しするために平成12年度にこういった計画をつくって進めていると。毎年度ローリングをしながら、3年に一遍ぐらい通しフレームも含めてお示ししていくとでございます。この場をかりまして、PRさせていただきたいというふうに思います。以上でございます。

森杉部会長 ありがとうございます。

何かないですか。徳永先生、どうですか、感想は。

徳永委員 私、ここまでたどりつけなかったもので、後でじっくり見させていただこうと思っておりますが、何分、やはり行政的なページ構成だと思うんです、どのページにしても。土木部の中でもほかの課のものも見たんですが、やはり行政組織単位でページをつくっているものですから、どうしてもそちらの行政の組織、行動パターンでページがつけられているもので、やはり一般市民、県民から見た場合アクセスの仕方が非常にわかりにくいというのがぱっと見た印象ですので、そこら辺、徐々に改善していただければいいかなというふうに思っていますのでよろしくをお願いします。

森杉部会長 ありがとうございました。

それでは、これで本日の審議は終わります。

すべて継続という形でございます。宿題としては、いろいろな形のことを次回にいただけるということでもあります。

3回目ですが、今度はあと三つ事業が残っています。ぜひ、各委員からの質問等につきまして事前に、こういう回答でよろしいかという打ち合わせをお願いいたします。

田中委員 きょう最初のところであった重点評価実施基準のところ、各事業ごとにグルーピングされてしまう感じがありますということをお話ししたんですけれども、例えば道路とかつくった後、事後評価してかなり機能しているということは多分見やすいんですけれども、川の関係というのはそれこそ突発的な災害とかないとなかなかその機能が見えないところがあって、ちょうどこの間台風6号で県内で被害があったようなところがあるようなので、その辺が具体的にこのような機能があったんですとか、審議の課題に限らず、そういうことを何かあったときに出していただくと、こういうことがあるんだということと比較的見やすいと思うんです。例えば、前回の台風の話も審議とは関係ないですけれども、資料とか出しているんですが、台風6号関係で何かこういうことがありましたというような事業の効果といえますか、できれば定量的に評価されているのが一番いいんだと思うんですけれども、何かそういうものがあるようであればちょうどいいタイミングなので、もし用意できればお願いしたいという提案です。

土木総務課（櫻井）なるべく、そのような、事後評価といえますか、どういった効果があったかという検証にも非常に重要だと思しますので、少し勉強してみたいと思っております。

森杉部会長 台風6号というのは7月初めのものですね。私は個人的なんですけれども、たまたま整備局は、この日の台風の状況のビデオを撮っております。上の河川の反乱状況が完璧にわかるようなビデオを彼らは持っています。したがって、その箇所ではどこはどういう堤防をつくっているからここは助かっているというのは、そのビデオから判断できるはず。具体的にそういう手もあります。

ですから、こういうB/Cなんていうのは抽象的でよくわからないじゃないですか、そういうものこそ、もろに確かに堤防が機能しているということはビデオからわかるわけですから、そんな手はあると思います。今回すぐというのではないですけれども、一つの効果がありますということを説明する重要な方向ではないかと思うんです。

ありがとうございました。ほかにございませんか。よろしゅうございますか。

事務局の方で何かありますか。

司 会 それでは、その他ということで次回以降の部会の日程についてご説明させていただきます。第3回の部会といたしましては9月9日月曜日午後1時半から、今回と同じ特別会議室でと考えております。正式なご案内につきましては、改めて各委

員にお届けしたいと思っております。それから、今年度の最後のまとめ、答申案のまとめ、それから来年に向けたご意見等を伺う場といたしまして、第4回の部会をお願いしたいと思っております。それについては、10月を考えておまして、改めて各委員に日程の方を調整させていただきまして、取りまとめていただきたいと思っております。以上です。

森杉部会長 ありがとうございました。
 それでは、以上で終了します。活発なご意見、ご発言いただきましてありがとうございました。
 これをもって終わります。

司 会 それでは、以上を持ちまして平成14年度第2回宮城県行政評価委員会公共事業
 評価部会を終了いたします。
 本日は、まことにありがとうございました。