

日 時：平成14年9月9日（月） 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
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 それでは定刻となりましたので、ただいまから平成14年度第3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、森杉部会長初め委員の先生方8名の先生方にご出席いただいております。条例の規定による定足数を満たしておりますことをご報告させていただきます。

なお、大泉委員、岡田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。

それでは、お手元のマイクの使用方法ですが、前回と同様に発言の際にはマイクを立てていただいて、マイクスイッチをONにして発言をお願いいたします。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。ご面倒をおかけしますが、よろしくをお願いいたします。

それでは、これから会議に入らせていただきます。森杉部会長、よろしくお願いいたします。

森杉部会長 それではこれより会議に入ります。

議事録署名委員をご指名せねばなりません。

今回は高橋委員と徳永委員のお二人をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

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

また、写真撮影、録画等につきましては、事務局職員の指示に従い、会議の妨げにならないようお願いいたします。

それでは、お手元の議事次第をごらんください。議事は、本日はまず最初に再評価の委員会の審議ですが、まずは1街路事業に係る補足説明、これをお願いいたします。

それでは、事務局の方から補足説明の方をお願いいたします。

都市計画課（金子） 都市計画課です。

徳永委員からの質問に対する再追加資料についてご説明したいと思います。資料は参考資料の1-3になります。質問の内容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いてということでご質問をいただいております。

資料の1ページ目でございます。長期ネットワークの計画、これはポンチ絵ですがけれども資料に出しております。平成4年第3回パーソントリップ調査の中において、長期ネットワークの中では今回審議していただいております3路線とも主要な

幹線道路に位置づけられた道路でございます。この中で赤に塗っている部分が今回審議をしていただいている箇所になっております。平成14年、本年第4回目のパーソントリップ調査が行われることになっておりますけれども、この主要な幹線道路としての位置づけは3路線とも変わらないことになっております。

続きまして2ページ目でございます。

玉川岩切線です。玉川岩切線の路線の性格といたしましては、仙台の北部、これは泉中央地区ですけれども、と塩竈とを結ぶ連携する軸というふうに位置づけられております。路線の整備効果等でございますけれども、点の二つ目で書いておりますけれども、仙台東部道路の多賀城インターチェンジの供用開始、これは平成20年ごろを見込んでいるということですが、これに合わせたアクセスとしての機能でございます。それから、次の点でございますけれども、本路線は4車線での位置づけとなっておりますけれども、現在の交通量は約1万台程度ということなどから暫定2車線の整備となっております。

なお、歩道につきましても片側のみの整備でございまして、将来的な手戻りが無いような形になっております。

玉川岩切線の配分交通量につきましては、当面は現況の交通を多賀城市側については史都多賀城線で、塩竈市側につきましては玉川岩切線で受け持つというような位置づけになってございます。

3ページ目、八幡築港線でございます。

八幡築港線の路線の性格といたしましては、点の三つ目でございます。八幡築港線は国道45号を補完し、土地利用上の制約が大きく新規路線計画が困難な塩竈都心への通過交通を排除する役割がございます。路線の整備効果等でございますけれども、国道45号が既に飽和状態であること、それから今回八幡築港線の区間が未整備の場合、この交通量が国道45号に配分され、また国道45号から仙台港方面、七ヶ浜方面への連絡道の混雑が予想されるというふうに考えております。

4ページ目、箱塚中田線でございます。

路線の性格といたしましては、点の四つ目でございますけれども、国道4号を補完し、土地利用上の制約が大きく新規路線計画の困難な名取市中心部への通過交通を排除するという役割がございます。箱塚中田線は、仙台市南部と仙台空港とを結ぶ路線となっております。

路線の整備効果等のところでございますけれども、今回再評価の対象となっている箇所が整備されなかった場合、これが他の3路線、前に図示しておりますけれども、旧国道4号、それから主要地方道の仙台岩沼、それから4号バイパスでございますけれども、他の3路線に配分されることとなりますけれども、いずれの3路線も既に飽和状態となっていることから、新たにこの交通量をさばくためには、別途路線を新設する必要があるというふうに考えております。既に仙台市の国道286号線との交差点から名取市中心部までの整備が終わっておりまして、現道を拡幅する現在の案が一番すぐれているのではないかとというふうに考えております。

都市計画課からの追加資料のご説明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。

前回の再評価委員会で、現在の広域的なネットワークはどういうものになっているかということとか、あるいはきょうもご説明がありましたようにそれぞれ路線の

性格はどういうものであるかとか、あるいはそこへのアクセス、あるいはアクセスの交通において著しい障害、交通混雑を発生しないだろうか、こういうような問題提起と質問があったんですが、これに対して本日準備していただきまして、以上のようなご説明をいただいている次第です。

どうぞ。

都市計画課（金子）申しわけございません。もう一つ説明させていただきたいんですけども、前回、加藤委員の方から、貞山運河の開削された年が1658年、満治元年というふうにご説明を下の方でいたしましたけれども、満治でよろしいんですかというふうなご質問がありましたので、それもお答えさせていただきたいと思います。

こちらの方で満治元年、1658年につきましては、暦上は明歴4年であり、満治元年という二つの年号になっているようでございます。満治につきましては、今回「満」という字を使いましたけれども、満という字のほかに「芳」という漢字を使った例もあるようでございます。こちら辺はちょっとどれが正しいのかわかりませんが、資料によってはいろいろと使っているようでございます。以上でございます。

森杉部会長 ご審議のほどをお願いします。もちろんご質問も含めて。よろしいですか。

私の方からもう一つ確認したかったんですが、2ページ目の玉川岩切線ですが、ここを通る交通量が東に行っている場合と西に行っている場合のそれぞれにおいて、受け持つ道路はどういう道路で、そこで混雑は発生しないだろうかという心配があったように思いますが、この点については先ほどのご説明では、2ページの下から多分5行目と6行目でお答えになっていると思っておりますが、これについての交通量と配分と、それから混雑の程度は大丈夫だろうかということなんですが、いかがでしょう。

都市計画課（金子）史都多賀城線につきましては、現在の交通量が実測で4,000台程度でございます。キャパシティーといいますか、平成4年のネットワークの中では8,400台程度を見込んでいるということになっておりますので、余裕的にはあるというふうに考えております。以上でございます。

森杉部会長 わかりました。大丈夫ということですね。

ほかにどうぞ。

徳永委員 質問は二つほどございますが、一応今回のこの三つのケースにつきましては説明いただいてある程度納得したといえますが、いろいろ細かい点とか、あと全体的な面でいろいろあるんですが、全体的なことについては後ほど全体を通してということでの議論にさせていただきたいと思っております。

ただ、今回の資料で、前回のご説明の中でこの数字が使われてきているわけですが、結局この数字が二通り出てくることになってしまいますので、この委員会の資料としてどういうふうな扱いをされるのかというあたりだけ、ちょっと確認しておきたいんですが。

都市計画課（金子）ご質問のところは、平成11年度センサスの数量とネットワークの数量ということによろしいのでしょうか。

徳永委員 この調書がありますね。これの後ろの方に、平成18年とか、これは平成20年とかいろいろありますよね。その将来時点での、いわゆる費用便益をやっている基準年の数値が、この調書の数値と追加資料での数字でちょっと違ってくるような形になるんじゃないかと思うんですが。

森杉部会長 調書の方は、今お持ちですか。私も持っていますが、どこにあるかわからないんですが、調書をお持ちの方は調書をお開きください。これは何でしたか。今すべて三つともそうですか。例えば玉川岩切線はしょっぱなですから、これを例にとりましょうか。交通量としては、これの調書の費用対効果分析のところの計画というのを見ればいいんですか。それが1万2,776台になっていますね。それから今度は、本日のメモでは2ページ目ですか、1万5,700台と、この数字の違いですか。どうぞ。

都市計画課（金子）ご説明いたします。

今回、説明に使わせていただきました1万5,700台という数量は、平成4年度のネットワーク上の数量でございます。今まで評価の調書の方で使わせていただきましたのは、平成11年に実際の交通量調査をやったものに対する伸び率を掛けたものでございます。二つ数字が出てきているという形にはなっておりますけれども、きょう示しました全体のネットワークにつきましては、すべての道路ができ上がった上での交通量の配分というふうになっております。現在、あるいは当面も平成4年度に予定していた路線等が必ずしもすべてその時期に整備されるというような形にはなっていないのが現状でございます。

したがって、費用対効果分析に使用資料につきましては、平成11年度の交通量の伸びを使用しました。最初に出しました評価調書の数量を使わせていただく方がより現実的だと思ひまして、調書の方はそのまま使わせていただきたいと思っております。

森杉部会長 両方とも二つ使うということですね。要は、とにかく調書は調書と。補足説明としての補足説明についてはこの数字を別に使いますよと。そうしたら、このところにただしの説明を加えてくださいね。そういうふうな使い方をしましょうということですね。それはそれでいいですよ。わかりやすく。

徳永委員 要するに全体が違うといいますが、ということをはっきりさせていただかないと、見た側として一体どっちが本当なのという話になると、そういう議論ではないというのが、話がこじれるというか、訳がわからなくなりますので、処理をよろしく願ひします。

都市計画課（金子）そういうことよろしく願ひいたします。

森杉部会長 ほかにどうぞ。よろしいですか。

この案件につきましては、前回継続という形の審議をいただいております。ただし、本日の説明に特別の支障がない限り継続だという形になっております。きょうのご説明で、前回の審査に対して大きな影響を与えるようなご説明ではなくて、基本的には補足説明だったと思いますので、前回の承認どおり、この案件につきましては継続というふうに措置をさせていただきますが、よろしゅうございますか。

それではこの件につきましてはそんなふうにご処理をさせていただきます。ありがとうございました。

では次に、お手元の議事次第でありますところの三つの審議を行いたいと思います。

道路2本と下水道1本であります。

それでは一番になりますが、主要地方道丸森柴田線の大正坂道路改良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 道路建設課長の佐藤でございます。座って説明をさせていただきます。

それでは、お手元に配付してございます参考資料1-1をごらんいただきたいと思います。なお、これにつきましては、事前に配付させていただいた資料と内容を再検討をいたしました結果、若干相違がございますので、その点はご了承いただきたいと思います。

それでは、主要地方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。まず、1ページをお開きいただきたいと思います。

第1回公共事業評価部会における質疑及び第2回の現地調査でのご意見を踏まえて回答文をつくらせていただいております。まず、丸森柴田線の全体整備計画と整備状況をいろいろとご質疑いただいておりますので、2ページの資料1に整備状況図を示させていただきます。全体で24キロほどの県道でございますが、改良済みは大体19キロほど、整備率は77%になってございます。特に角田市を通る延長18キロ、これは大体角田市分が75%を占めますけれども、改良済み延長が13.5キロ、大体75%ほどでございまして、この区間が特に未改良延長が多いところでございます。現在、着手しております大正坂、坂津田、枝野工区、さらにはこれから10年後の整備計画を示すということで土木行政推進計画の中でも検討してございますが、これらの整備がなされた段階では整備延長が全体でも大体22キロほどになりまして、90%の整備率になると思っております。残りの未改良区間については2.5キロほどでございまして、今後交通量の増加を見ながら整備していきたいと思っております。

それで、資料1をちょっとごらんいただきたいと思いますけれども、これの中で赤で表示した部分が整備済み、そのうちでも歩道がない部分でございまして、茶色の部分が整備済みの歩道あり。未整備区間が青で表示してございまして、今回その中で一応既に工事として着工している3カ所、枝野、大正坂、坂津田、今回大正坂についてはご審議をいただいておりますが、これが今現在工事中のところでございます。それと、三月殿ということで左側に書いてございますが、これが20年から22年ということで予定されておりますけれども、これらを今後整備をしまいたいということでございます。

続きまして、丸森柴田線の広域ネットワークでの位置づけについてご質疑がございました。これにつきましては、資料の2の3ページ、ちょっと裏になりますけれ

ども、お聞きいただきたいと思います。これにつきましては、丸森町の国道113号を分岐といたしまして、柴田町の国道4号に接続する延長24キロの仙南圏域を南北に連絡する幹線道路でございます。また、図面をごらんいただきたいと思いますが、阿武隈川の左岸に位置します国道349号と、阿武隈山地の東側、海沿いを通ります国道6号に挟まれた両国道を補完するような主要地方道と我々は考えてございます。地域住民の利便性、生活道としての整備を考慮に入れて早期整備を進めているところでございます。

それと、3番目、現地でいろいろとご質疑がございましたけれども、道路幅員、特に歩道の見直し、これにつきまして一応資料3の4ページをお聞きいただきたいと思います。これにつきましては、現地でごらんいただいていると思いますけれども、青で表示した部分が、既に用地買収が終わって、一部工事がなされているところでございます。それを現道がありますので、いろいろと切りかえをしながら道路を暫定的な供用をし、その上で最終的に完成に持っていくということでここに書いてございます。それで、特に歩道の必要性についていろいろとご指摘をいただきました。これにつきましては、一応基本的には第1回の委員会でお話をさせていただいておりますけれども、基本的には我々としては現計画で進めさせていただきたい。これにつきましては、既に用地買収も地元のご協力をいただいて工事にも着手しているという報告でございます。

ただ、現地でもいろいろとご指導をいただきましたように、片側歩道でもいいじゃないかというお話もございましたので、一応我々といたしましては委員のご指摘も踏まえまして、用地にご協力をいただいた地元の方々と再度お話し合いをさせていただいて、片側歩道についてのご理解がいただけるのであれば、委員のご指摘に従って片側歩道にしていきたいと思います。地元でなかなかご理解がいただければこの形で何とか進めさせていただければと思っているのが我々の考え方でございます。

以上、大正坂の改良事業についてご説明をさせていただきました。

森杉部会長 ありがとうございました。
 ご質問、ご意見をお願いいたします。

田中委員 今の件のところで、全体計画ということで、私も前回この点を発言させていただいたんですが、今回の図面が出てきてかなり全体的な整備の状況、それがよくわかるようになったのかなという感じはします。それで二つほど質問なんです、2ページのところにある三月殿というんですか、平成20年から22年ということで、この道路は非常に大事なんだというお話の割には結構時間があいて、またほかのところも結構時間がかかっていますね。10年以上もかかっているところもあって、ここについては3年で事業が終わるといようなお話で、その辺は何かほかのところと比べて特殊性みたいなものがあるんでしょうか。いかがでしょう。

道路建設課長 ご説明させていただきます。

基本的には、土木行政推進計画というのが土木部として打ち出しておりますけれども、これにつきましては現在進めている事業とこれから10カ年以内に着手する事業、これについてリストアップしております。その中では基本的に、今まではい

るいと集中的な投資もなかなか行われなかったという反省も踏まえまして、全体的な路線の優先順位を考えながら20年から22年という、ほかの路線との兼ね合いも含めてちょっと位置づけが、我々の方では工期と言っておりますけれども、20年になっておりますほかに、これだけの延長ですから短期間にできれば整備したいという意向でもってこういう形で短期間の整備を構想として打ち出させていただいております。

田中委員 もし機会があればほかの土木行政推進計画ですか、その辺も別の機会にでもこんな形で全体的なことを考えていますなんていうようなことを提供いただければというふうに思います。これについては結構です。

森杉部会長 ちょっとお聞きしたいんですが、確認ですけれども、2ページの資料1ですが、特に歩道について話題になっておりますので、歩道についての確認をしておきたいんですが、まず丸森町側とそれから柴田町側の茶色のところ、これは歩道整備があるけれども、両側ではありません、片側ですよという説明ですよ。

それともう一つ、今度は現在工事をしているところについて、どういうことになっているかという、歩道整備をしようとしている箇所は、この場合3カ所、三月殿と読むんでしたか、大正坂と坂津田というところで、現在話題になっている大正坂だけ両側歩道ですよ、このところは全部片側歩道ですよということですね。それから、それ以外は歩道整備はありませんということですね。こういう確認でよろしゅうございますか。ということを引きちんと事実認識と知ってしておきたいんですが、

道路建設課長 部会長のおっしゃるとおりでございます。確かにご指摘のように歩道に対する考え方が非常にまちまちだということで、我々としましては今後路線の位置づけも明確にしながら、その地域の実情に合った形での歩道整備というのを考えてまいりたいと思っております。その中で、現実は今まではこういう状態だったというのが、実態でございます。

森杉部会長 もう一つお聞きしておきたいんですが、大正坂において特に両側歩道が必要があるということについて、特別の事情がありますか。

道路建設課長 基本的には、確かに委員の皆様からご指摘をいただいておりますように、現状を見て片側でもいいんじゃないかというご意見もいただいております。基本的には我々は道路構造令に従いまして両側ということでやっております、それがやっぱりある意味では実情を反映していないという形でのご批判をいただいているんだろうと思っております。ですから、基本的には我々は今の計画でやらせていただきたいとお話をさせていただきましたけれども、現地でも強いご指導がございましたので、地権者の方々に用地をご協力をいただいておりますので、片側歩道で納得いただけるかどうかを再度お話し合いをさせていただいて、ご了解がいただければ片側に直したいという意向は持っております。

ただ、気持ちといたしましては地権者の納得が得られない両側歩道ということで用地を提供したんだということであれば、それについて努力はいたしますけれども、

最終的にご理解がいただければ両側歩道でやらせていただきたいというのが我々の今の事業課としての考え方でございます。

森杉部会長 どうぞ。

長田委員 今のご説明についての質問ですが、万一、地権者の方々が片側でもいいですよとなった場合には、両側ということで土地を提供いただいているわけですよね。その片一方の使い道というのはどうなるんですか。それは返すんですか。

道路建設課長 ご説明させていただきます。

基本的には道路ののりの勾配を緩くして、より安全性を高めるとか、そういう形で工夫をしたいと思っております。

徳永委員 今地元の方と協議してということで主に地権者ということなんだろうと思うんですが、果たしてそういう協議が地権者だけでよろしいのかどうかということで、若干疑問があります。

そもそも我々がここを問題にしているのは、やはり連続性の問題ですので、そういう意味ではこういう細切れの整備でここだけフル規格といいますか、で整備されてもしょうがないじゃかというような印象を現地に行くと強く持つわけですね。その意味では、先ほど三月殿のようになんかなり整備が先延ばしになっているというようなものもあるわけですから、ですからここはやはり代替案としては、本来はこの部分のお金を節約するかわりにほかを早急に整備しますよと、そういうのが本来の代替案の持っていく方ではないかと思うんですが、その点についてはどのようにお考えなんでしょうか。

道路建設課長 基本的な考え方は、我々もそのような形で努力をしたい。今、地権者だけというお話をしましたけれども、基本的には当然地元の角田市にもご了解をいただくという考え方を持っております。ですから、一応お話をさせていただいてということで、片側整備に持ち込みたいというのが我々の気持ちでございます。

加藤委員 この2ページの図の中で、4地区工区があるんですが、枝野地区と三月殿地区、ここは青色のところのある部分だけ改修にひっかかっている、あとの残りは未整備のままでということで見ているんですか、この図面は。

道路建設課長 基本的には青の残りの部分は今後の整備計画になるという。とりあえず、土木行政推進計画で、今後の10カ年間の計画も表示していますので、三月殿というところまで表示させていただいておりますけれども、その残りの青の表示の部分については今後の状況を見ながら整備をしまいたいと考えてございます。

加藤委員 じゃ、これは路線的にはまだまだ虫食いな整備ということで解釈していいんですか。

道路建設課長 これにつきましては、我々としては全体の路線を計画的に、例えば丸森側からと

か、そういうふうに整備していくのも一つの考え方もわかりませんが、その箇所箇所ごとにより、現状がこの路線の中でも優先順位が高いところから着手しているのが虫食い状態になっているというふうに我々は考えてございます。

遠藤委員 今、加藤先生のお話とダブるんですけども、私もこの青の部分だけ地図で見ますと小山とあと丸森町のスタート時点の860メートル、その区間だけ残るというのは、現状としてはその箇所は車の通行やら、歩行者の通行には余り支障がないという、そういう解釈をさせてもらってよろしいのでしょうか。

道路建設課長 これにつきましては、未改良区間ですから、改良の必要性はあると認識はしておりますけれども、当面の優先順位としては予算的な制約もございますので、さらに今後の計画にさせていただいているということでございまして、当然将来的には整備がなされていく区間だと考えてございます。

遠藤委員 今、当面とおっしゃったんですけども、三月殿に関しては平成22年までの年月がかかっていくんですけども、もし工事に着手するとなれば、その年度以降ということになるのでしょうか。

道路建設課長 一応そのとおりというふうに我々は考えてございます。

遠藤委員 わかりました。

森杉部会長 もう一つ確認ですが、ピンクで塗ってあるところの整備済み歩道なしというところは、これは一応歩道はないけれども、道路としては整備が終わっていますよと、こういうふうに認識していいんですね。ここについて、さらにまだ事業としては歩道を整備していく必要があるという、あるいはそういう計画になっているかどうかということをお聞きしたかったんですが。

道路建設課長 基本的にはこの状態で整備が一時的に終わるということです。

森杉部会長 一応終わっているという認識ですね。(「そのとおりでございます」の声あり)
当面、特別に歩道だけを追加として整備せねばならんとか、整備する方向はまだ決まっていないと、今のところはないと考えていいですね。

道路建設課長 今のところは部会長のおっしゃられるとおりでございます。

森杉部会長 わかりました。

ご意見はありませんか。ご意見ください。

基本的な事務局としての原案は継続ですが、地元との折衝等によって、基本的には経費を節約するために片側歩道という形の整備を今後目指していきたいと。それについては、ここで必ずそうやれというんじゃなくて、できることならそういうことをやりたいというような原案を提示いただいています。これについてのご意見をください。どうぞ。

沼倉委員 我々客観的に見て連続性がないと言っているんですけども、住民側の要望はどうだったのかなというのがすごく気になりますので、もちろん今後継続という場合も住民側とよく話し合っ、片側歩行で本当によかったのかどうかということの意思確認が必要ではないかというふうに思います。

長田委員 私も今地権者だけでなく、やっぱり周辺の住民の人たちの代表者と意見を交換してから決めてほしいなというのが一つあります。

それから、一つの道路の中に歩道のない道路と、ある道路とあるんですね。ということですね。その要因というのは、つまり必要がないから歩道をつけないということなのか。また、歩道がどうしてもとれないというか、場所的にとれないということなのか。両側とも歩道がある通りがある。その延長上に何もなし道路というのはどういう利用価値があるのか。何かちょっと利用価値が半減するんじゃないかなという気がするんですが。教えてください。

道路建設課長 基本的な考え方はおっしゃるとおりでございますけれども、その時々交通の状況、あるいは道路構造令というのが我々道路を整備するときの基準、そういう中で交通の安全性がどちらかという強調された時代がございます。そういう中で、やっぱり交通量が多少あれば両側にあるのが望ましいとか、そういう比重の中でやってきて、今両側歩道は実態に反映していないんじゃないかというご批判をいただいているわけですけども、安全上は両側あった方がいいというのが道路構造令の考え方でございます。それに基づいて今まで整備してきて、結果として大正坂みたいなところでいろいろご意見をいただいているわけですけども、これらを踏まえて今我々の方でも各地域の実情を踏まえて、基本的には片側でいいところは片側で整備していくという考え方で、今みやぎの道サービス懇談会というところで基本的な考え方をまとめさせていただいております。それに基づいてできれば年内に、ご指摘をいただいたような考え方をきっちりまとめて今後一貫性のある整備を行ってまいりたいと考えてございます。

森杉部会長 今のお話ですけども、ここの附帯事項としてどんなふうにするかということが実はありますよね、この問題ね。先ほど沼倉委員がおっしゃったのは地元の人たちと十分お話をお願いしたいという条件だったんですが、今のお話は今度はかなり大きな問題でして、ここの道路整備計画を根本的にもう一回見直す必要があるんじゃないかというご指摘に近いんです。一方で、片側歩道だけでいいかどうかという問題も含めて、あるいは逆に歩道があるとしたら、こういうところは雪が降るところですから、除雪等があるかもわかりません。そうすると、通常の歩道の広さでなくて、むしろ広くとっておいて除雪に役立てるというようなことも考えるような、この場合はローカルルールをいろいろ考えねばならない道路ですよ、そんなふうに思うんですね。

それで、何か整備計画全般を見直せということの大変難しい感じもするんです。ここのところはよく僕もどんなふうな附帯意見にすべきかというのがちょっと今悩ましいなと思っているんですが、ご意見を伺いたいんですが。

道路建設課長 我々の考え方をご説明させていただきます。

基本的には我々の方向性はそういうふうにしたいということを行いましたけれども、今進めている事業は、なかなか歯切れの悪い説明をさせていただいておりますけれども、地権者のご協力をいただいている場所については、やっぱり地域の方々とお話し合いをさせていただきながら改善してまいりたい。

ただ、これから直せるやつは、今部会長がおっしゃられましたように我々もそういう中で極力そういう方向での一貫性を持った考え方で道路整備に取り組んでいくという考え方を持っております。

森杉部会長 そうすると、継続なんですか。基本的にこれは効果があることは間違いないと思っていますから、それ自身は問題がないと思うんですね。これは皆さんに恐らく合意いただけると思えます。問題は、附帯事項としてどんなふうにつけるかということなんですけれども、片側歩道の可能性を含めて、地元と十分協議をして、方針を再検討してくださいと、こういうことですかね。

長田委員どうぞ。

長田委員 こればかりではなくて、北の方の志津川線の道路のときも感じて、岡田先生とも話し合っていたんですが、どうも道路のつくり方、住宅地のつくり方もそうなんですけど、パターン化というかマニュアル化みたいのが多分あるんじゃないかと。それでどこの道路も今これが主流だということで、これでだあーっとつくってしまうと。人っこ一人通らない道路も新しい道路だということで、両側ぱしっと歩道をつくっちゃうというのは現代のマニュアル化みたいなことになっているんじゃないかなというのを感じるんですね。

それで、今丸森線をつくるということには全く反対ではないし、志津川の方にちょっと飛んでしまいましたが、あそこで道路を見たときに、とにかくアスファルトとかなんかであっと歩道も全部埋めてしまうと、今そういうつくり方をしているように感じたんですね。岡田先生ともそのとき話し合っていたんですが、地元の人なのか工事の人なのかわからないんですが、ちょっと川っ縁の方の歩道がまだアスファルトを敷いていない道路があったんですね。そこに花なんか植えて、とてもきれいに、それで下が砂利道だったりなんか土が見えていたりした道路があったんですね。この方がずっとすてきじゃないかと、都会の人間が行ってすてきと感じるのと、地元の人たちがいいと感じるのがずれがあるのかどうかわかりませんが、少なくとも人間が通るのであれば、こういう道の方が絶対楽しいと。そのとき、見ばえが悪いからコンクリートで流すという、そのとき説明してくれた地元の工事の方ね。何でこれが見ばえ悪いの、この方がずっとすてきじゃないのという話を岡田先生と2人でしていたんですね。そんなことで、私の考えではやっぱりその時代時代に合わせたつくり方というのはしていくべきでしょうし、またその時代時代に、そこに住んでいる人たちの考えというのも反映された道路づくりというのをマニュアル化、パターン化じゃなくて、やっぱりちょっと考えてほしいなと思いました。

志津川線の方も両側にだあっと歩道をとってあったんですが、片方はもう既にコンクリートが流してありましたね。そこはそこで、私は自転車は多分当然そこを通るだろうと思うからいいんじゃないかなと思ったんですが、川っ縁の方はせっかく草花を植えて、これがコスモスとか植えていましたけれども、全部取っ払ってコン

クリートを流して何で美しくなるんだらうというのはやっぱりありますので、そこもちょっと住民の人たちと話し合っ、そこを土のまま、例えば砂利をならしたままとか残せば、こっちを自転車が走っていたら、こっちは人が歩くとか、そういうふうな扱い方もできるんじゃないかなとふと思いましたので、そこら辺ちょっと検討していただけないかなと思いました。

道路建設課長 基本的には、今委員のご指摘のとおり、地元の方々と下保呂毛の路線にいつてしまいましたが、それについても基本的に両側整備がいいのかどうかも含めて地域の方々とよく話し合いをさせていただいて、ご指摘いただいたような花を植えるのがいいのかどうかも含めて、もしくはそういう形で納得いただけるのであれば、片側歩道にして現状のままで道路整備を終わるとか、そういう形も検討してまいりたいと思っております。

徳永委員 下保呂毛の方については、長田委員と現地でもお話しさせていただいて、そういう方向でいけないかということで大賛成なんですけれども、一方、大正坂については私は単に両側歩道という問題だけではなくて、ここはやはりかなり土工量が多いものですから、何度も切りかえ等、工程も複雑だということで、果たしてここに集中投資が本当にこの地域にとっていいんだらうかという視点でもちょっと議論させていただきたいなと思っております、そういう意味では、例えばここがある意味で先ほど森杉部会長の方から雪の問題ということで、堆雪スペースというの必要ではないかと。それはそれでこの東北地方においては非常に重要な視点ですので、そういう意味も含めて、歩道はあるべきという議論は一つあると思っております。

ただ、一方、実際そこを歩く人がいない、あるいは自転車で通る人がいないということになると、果たしてここまで切り下げて勾配を確保しないといかんのかと。多少急であることは認めますけれども、道路構造令の規格どおりつくればこうならざるを得ないということもよくわかりますが、果たして本当にそういうことで何度も何度も切り返しをやり、あるいは一遍舗装してまた外してというようなことを繰り返すとことにならざるを得ないのかなということをお考えすると、本当に効率的な整備なのかなという気がするわけですし、そういう意味ではほかに未整備の区間も残るということですので、あるいは今この断面で暫定でやっておいて、それからほかを整備したときにもう一度再整備するというような段階的整備ということもあり得るのではないかなという観点で見えておりました。

そういう意味でこれと関連する、ここで削った分の土を持って行って、ほかの工区で使いますよというお話も現地でされておりましたが、そういうところも含めてトータルで考えなければいけないんじゃないかなと感じております。

そういう意味で、果たしてここに歩行者がいるのか、いないのかというのが非常に重要な議論になってくると思うんですけれども、そういう意味で前回、現地へ行ったか行っていないのか忘れましたが、この区間の実際の歩行者の利用はどうなんですかということに対してまだ明確なお答えをいただけていないと思っております、やはりこれは重要な判断基準にもなるのかなと思っております。

現地で聞いた話では、通学路としては指定されているけれども、実際には平らな農道の方を歩いているというようなこともちょっとお聞きしましたので、そういう意味で実態としてせつかく歩道整備されても単なる堆雪スペースだけだと。人はだ

れも通らないよということでは非常に困るわけですので、そこら辺の実態をちゃんと把握した上で判断したいなと思いますけれども。

道路建設課（松澤）すみません。ちょっと補足しますけれども、実態ですけれども、先ほど委員の方から言われましたように、現況は確かに現在10%ほどの急勾配ですので、現地にも行かれたとおりそのまま車と一緒に歩いていたら非常に危ないところですので、今通学路に指定はされていますが、実際は確かに余り通っておりません。そのためも含めて5%に改良しまして、それで5%というのは道路構造令もですけれども、いろいろな意味で今県はバリアフリーも含めてすべて歩道については5%を守りましょうというふうな努力はしておりますので、その辺も含めて5%にしなから、ここを改良していけば、平地の方を今回っておりますが、今まで遠回りしているところの児童の通学がここを通っていくようになるのかなというふうなことは考えております。

ただ、ここを利用する児童の数というのは、ちょっと今明確には出てございませんが、確かに何百人という人数にはならないとは思いますが、部落自体がそう人口はございませんで、それほどはならないとは思いますが、ここは有効的になるものということで考えております。

森杉部会長　　今のお話では、歩道の利用という観点で見ると、通学に使うであろうということですね。近くなるというのは、今通っているところと比べますとどのくらい近くなるんですか。

道路建設課（松澤）距離的に何キロというほどではございませんが、山をぐるっと回るところですので、100メートルか200メートルという、距離的にはそうないでしょうけれども、歩くのに楽になるのかな。歩道が広がることも含めてですけれども、そのように思っております。

森杉部会長　　いや、そうじゃなくて、今おっしゃったのは、今遠回りしている。今度、歩道整備されたら使ってくれるだろうと、今のお話では学校に行くのに近くなるからと、こういうことでしたよね。どんなイメージですか。具体的な数字は正確である必要はないと思いますが、イメージとしては確かに徳永先生のおっしゃるようなここで認識しておく必要がある。折衝とか、いろいろな方針を出すときなどで。

道路建設課（松澤）距離的には200～300メートルぐらいかなというふうなイメージですけれども、距離も含めて緩やかな道路になって広い歩道を利用できるというようなことが一番のメリットだと思われま。

森杉部会長　　そうすると、200～300メートルというのは子供にとって結構大きいですよ。近くなるんでしたら結構それなりに効果はあるだろうと思いますが、一方で人数としてはそんなにたくさんないと、1日当たりでいくと多分何十人というオーダーの感じなんですかね。

道路建設課（松澤）そうですね、50人前後というぐらいの感じですね。

森杉部会長　あるいは、多分10人とかそんなものかな。

道路建設課（松澤）50人ぐらいかな。ちょっとここで明確な数字はお答えできないですけども、50人前後というふうに思われますけれども。

森杉部会長　どうぞ。

沼倉委員　地元住民の歩道に対する意見というのは何かありましたでしょうか。歩道をつかってほしいとか、要らないとか。それとも、例えば地元住民はなすがままみたいな感じだったのかなと思って、もし何かそういう意見が聞こえてきているのであれば教えていただきたいと思います。

道路建設課長　道路改良の説明会をしたときに、やっぱり歩道はぜひ必要だという形で地元の方々はお話をされたというふうには聞いております。

徳永委員　いずれにしてもある程度状況をご説明していただかないとちょっと納得できないかなというところがありますので、具体的な数字である程度説明していただきたいというのが希望です。

ここは何もやめろというつもりは毛頭なくて、実はこの路線はこういう地方路線にしては交通量が増えているんです。そういう意味で、この地域の人にとっては非常に重要な路線で、一刻も早く全体としてのサービス水準を上げるべき路線ではないかなというのが私の認識です。ですから、そういう意味で、部分的にやるよりはトータルとしてよりサービス水準が上がるような方向性に早く持っていけるような方策はないかなという意味で言わせていただいておりますので、そういう意味で県財政等苦しい予算的な制約がある中で、いかにこの地域全体、この地域というのが大正坂工区付近ということではなくて、もうちょっと広い意味でのこの地域全体の便益がより高くなる方策というものを考えていただきたいなということです。

森杉部会長　徳永先生は難しいことを言いますね。この問題はどのようなふう処理したらいいかな。

道路建設課長　基本的に、道路勾配もいろいろ議論がありますけれども、逆に委員からもう少し急にしてもいいんじゃないかというご意見がございますけれども、我々としてはいろいろな冬期間の交通安全とか、そういうものを含めて5%という、あとはバリアフリーですか、そういうことも含めてやっておりますので、縦断勾配等についてはこのままにぜひやらせていただきたい。ただし、歩道につきましてはいろいろな両側歩道がそこまで必要かというご指摘がありますので、それにつきましては我々は片側にするように最大限の努力をしております。基本的には地元の方々あるいは地区の代表の方とよくお話し合いをさせていただいて、片側でも十分大丈夫だというふうにご理解いただけるのであれば片側歩道で整備するように努力してまいりたいと、そういうふうに思っておりますので、その形でご理解を賜れば我々としては幸いと思っております。

森杉部会長　　という原案ですが、いかがでしょう。もちろんこの議案は賛成、反対があっても構わないと思います。全員で賛成する必要はありませんし、全員で反対する必要もないと思いますので、ご意見ください。ここはきちんと意見を決めておきましょう。どうぞ。

田中委員　　今までいろいろご意見があって、特にこの箇所での話と丸森柴田線の中での連続性といいますか、そういう話があって、一応この委員会の中で上がってくる場合にはどうしても事業ごとに上がってくるものだから、やっぱり大正坂ですか、そこのお話で、ここではクローズセざるを得ないんだと思うんです。それで道路政策としてこういうふうにご検討くださいと、そういった話というのはこの案件と直接はかかわらなくて、もうちょっとこういうふうにご検討してほしいというふうなことになるので、もし入れるとしてもちょっと書き方が違ってくるんだと思うんです。だから、ポイントとしてどうしても事業ごとに絞っているものですから、これに限定して話をするとすると、ちょっと議論を絞った方がいいのかなという感じがするんですけども、今のところ現実的な話としては片方にできるのであればしたいということで、そこについてだけ、もっと大きいところの書き方はまた別になるのかなという感じはするんですけども。

徳永委員　　そういう意味では、私は余り片側、両側については基本的にそう変わるものではないので、実は余りそこにこだわるつもりはないんですね。それよりは、今の公共事業予算がどんどん少なくなっていくかざるを得ないかもしれないという時代に、いかにこの地域のサービス水準を上げていくかという観点に立てば、思い切って中止ではないんですが、休止でもないんですけども、暫定断面のまま、ともかくサービスが上がるのであればその段階で供給してしまって、より先に延ばした方が地域のためになるのかなという、そういう問題提起をさせていただいたわけです。ですから、そういう意味ではこの区間についての評価ということであれば、これはこれで終わりかなというのが私の意見ということになってしまいますけれども、そういう意味でこれもちょっとこれも全体にかかわる話ということで議論させていただかざるを得ないのかなというふうには思っています。

土木総務課（曽根）資料で大変恐縮なんですけれども、ジャストポイントで歩行者、自転車を計っていませんので、道路の沿線上で3カ所くらい測定箇所がございますので、それを参考にご紹介させていただきます。

角田市の中で、自転車、歩行者合わせて12時間ですけれども58人分です。それから柴田町も一部通っているんですが、ここで39人という数字が実際に道路交通量調査をした年が平成11年ですが、そういう実績がございます。ただ、ジャストポイントではないので、ここの断面で実際に通られている方がどう言うかということとは若干異なるかもしれませんが、そういう人が歩行者、自転車として利用されているということです。

それから、ネットワークとしてちょっとご確認させていただきたいんですが、資料2の裏側のページに地図がございますが、この中で丸森柴田線がちょうど緑色で表示されておりまして、阿武隈川のすぐ対岸に349号という国道がございます。

この阿武隈川を挟んでほぼ兩岸に国道と丸森柴田線の県道が走ってございまして、先ほど徳永委員がおっしゃっていますように349号もだんだん混んできまして、それから柴田町のところに槻木大橋という道路が、今まではこれは渡し船でしか通れなかったところが、きちっと橋ができました。これは平成7年にできています。それから亘理インターが今度供用されてございます。そういう関係もございまして、この道路が多分使われ方が伸びてきているんだろうと思います。

それからこの道路の使われ方なんです、仙台と丸森町、実際には柴田町と丸森町というのがあることによって、仙台と結ばれていくわけですが、実際には角田市の中で橋が2橋ございまして、東根橋、それから角田大橋という角田のまちの中に抜けていく、この二つの橋が大体ここの行政の中で角田市内を結んでいる道路で、ぐるっと回っていく、ちょうど坂津田工区のところに橋が1橋ここにかかっています。これが東根橋です。それから枝野工区の左側の方に橋がありますが、これが角田大橋です。これが角田市の中で循環している道路でございまして、ここがやはり基本的には使われ方が角田市の行政区域外の行政活動とか、市民活動なんかでよく使われている道路です。

それから、この丸森柴田線が三月殿のところから、東側の海の方に向かっていきます。これが角田山元線という道路で、これが角田市とか丸森町と太平洋側を結ぶ主要な道路として今これが使われております。ですから、三月殿から下の方の丸森の南側の方、丸森に向かっては少し交通量が落ちていきます。というように、この丸森柴田線としてはどちらかという、角田市から山元町に向かっていく道路のところまで分岐点がございます。今我々が事業として進めているのは、この三月殿のところまではやはり交通量対応としては早く整備をしなければいけない区間だというふうに、先行的な投資をする区間だということで、お金のない中でそれぞれ順繰りに進めていくところでありまして、そういう流れで事業に取り組んでいるということをご理解いただきたいということでご説明いたしました。以上です。

加藤委員 確認させていただいていいですか。

そうしますと、この青い部分で残っている箇所があるわけですがけれども、その中でも枝野地区ですね。ここは交差点が主要工事ですか。それ以外の青色の部分はここは早急に改修をやらなくてもいいんですか。現状はほかと比べてここは少し良好とか、何か根拠はあるんですか。

土木総務課(曾根) ここは、恐らく農道が角田山元線の方の関係で、農道というか、市道が1路線入っているんですね。それで、並行してはいませんが、ほぼそれに代替するような道路がございまして、それで一応ここのところは少し我慢していただくというふうに現場としてはとらえているところです。ですから、とりあえずは今、箱の点線が出てきておりますが、これが山元インターチェンジにつながっていく将来の道路でございまして、ここのインターチェンジにつなぐ道路に関連して先行的にここに18年度までに交差点をつくるということで設定してございまして、その交差点ができた後に残りの区間を進めていくという形になっていくと思います。順番としてはそういう流れでここの路線の整備を考えております。

加藤委員 この点線のアクセス道路がもし完成したら、今のこの大正坂工区を含めた交通量

はさらに多くなると予測されているんですか。そこができれば、逆に減ってくるといふことはないですか。

土木総務課（曾根）この破線自体は山元インターをねらっている道路であり、多分、角田山元線よりも規格が良くなりますので、こちらの方をもっと使ってくるだろうと思いますが、これはどちらかという阿武隈山地を挟んで太平洋側と内陸の角田市を結ぶという、基本的にはそういう性格の道路でございます、やはり阿武隈川沿いに南北に走る道路としては349号と、それから右岸側を走ります丸森柴田線が南北軸としては将来ともこの程度の伸びで続くのではないかと想像されます。

遠藤委員 地方に住む者にとっては、延長が24キロの全線、この生活道も含んでいる要素はあると思うんですけども、これの全線開通、改良を望んでいると思います。私自身も次に出てきます志津川線でもそんな思いなんですけれども、先ほどもお話ししたように細切れで残るといふのは、本当にこの24キロを結構全線使う方もいらっしやると思うんです。そういう際に、あるときは幅員4メートル、あるときは6メートル、そして現在改良されている工区というは設計速度が60キロで設定ということで説明を受けているんですけども、全線開通しないことにはその設定速度というは60キロにはならないと思うんです。ですから、その辺でも早目の全面的な改修をなされれば、そして設定速度も30キロではなくて、せめて50キロくらいに上がってくれば費用対効果の方の計算も違ってくるのではないかなという思いがいたします。

それで、予算の関係もあるんでしょうけれども、早目に幅員、せめてセンターラインが引けるくらいの5.5メートルくらいの幅員を持った全線にさせていただきたいなと、そんなふうにも思います。以上です。

森杉部会長 基本的に、この継続は恐らく皆さんに合意いただけると思うんですが、附帯意見としてどういう条件かということなんです、原案としては歩道の見直しは行うということになっているんですね。

もう一つは、もう少しラディカルに見直しの対象を歩道だけに限定することなく、現道をそのまま置いておくというような形での見直しも考慮するかどうかという問題、こういうふうな附帯意見でどうかというご意見もあると思っています。今のところ、私はこの二つの意見があるのかなというふうには受け取っていますが、こういうことでよろしいですか。

徳永委員 現道というとちょっといずいかなという感じもするんですが、この資料3ですね。これの14年施工というところは、ここは掘った跡はどうなるんですか。ここで一遍、止まるんですか。

道路建設課長 それではちょっとご説明させていただきます。

これは、事例として非常に適切だったかどうかという反省をしておりますけれども、基本的に青で完成済みと書いていますね。ここは、要するに道路が現道、切りかえでかなりフォーメーションが下がりますので、基本的に取りつけ道路が山側からずっとおりてくるので、たまたまその部分が小段として道路みたくに見えてしま

っていますから、これは別の道路、大正坂の道路改良工事が終わった道路に接続するための道路ということですので、これはまた別の機能道路になります。ですから、一応この赤で表示した現道がかなり掘り込むような形になりますけれども、何回かの切りかえをして現道を改良していくという形になりますので、青の部分はちょっとご考慮いただかないようにした方がいいんじゃないかと我々は思っております。

森杉部会長　　またわからなくなった。もう一回説明してください。よくわかりませんでした。

道路建設課長　これは、高いところから道路が落ちてくるものですから、途中で道路をつけかえをするということで取り付け道路になるわけです。青の表示をしております完成済みの方の方に舗装の道路を書いていますね。これは取り付け道路になります。

道路建設課（松澤）これは、要するに現道の県道から山にずっと上っていく道路が現地にありまして、それを代替えとしてつけかえるという断面です。その大体中間ぐらいに上がったところの測点を代表的な横断にしまったので、ちょっとわかりにくいと思いますけれども、これは山に上るための道路、これが右側になってございます。今、切りかえ、切りかえという形ですけれども、これはちゃんとした道路でして、そのわきに仮に車を通して、要するに今現道を車が通っていますので、そのまま下に掘削するわけにはいきませんので、現道を切るときにはその取り付け道路のわきに仮の舗装をしまして、そこに仮に回しておきます。そして赤いところを掘削します。この掘削する、また今度右側の方の白いところ、この次下げるときは赤いところの左側の方に仮道みたいな形で通しておいて、また下に下げるというふうな、だんだんに現道を生かしながら掘削するにはそのようにしなければいけないということにして、通しながらいきますので、どうにか仮回しの道はどこかにはつくらないとできないということになります。

森杉部会長　　それで、徳永先生の質問は、このインクの部分と赤の部分、たしかこんなふうに今年中に完成する予定ですかというご質問でしたね。

道路建設課（松澤）14年度ここまで下げまして、左側に仮の舗装をするようになります。今、徳永先生のお話では、これをこのままにしておいたらどうかということかと思いますが、こうしておくには、今、前後ができていますので、道路の法線というか、それもこのまま通りませんし、何回も言うとおり、今、ここは5%にしたい、やはり一番最初に書いてありますけれども、日陰で急なところを解消したいというのがやっぱり地元でも一番に欲しいところはあると、そういう意味ではすね。

ですから、日陰のまま、急な勾配のままで仮にということではどうしても地元の理解は得られないというふうに我々は考えております。

森杉部会長　　先生、納得ですか。僕はこの線では、先生、今回は納得しませんか。5%の件はやっぱりある程度地元にとって最小限度の規格は欲しいという要望だろうと思うん

ですね。ぜいたくな面もあるかもしれませんが、それはわかりませんが、しかし5%というのは恐らく宮城県全体としての整備基準にしているんだと思いますね。これをちょっと外せというのは、この場合はかなり無理があるんじゃないかと僕は思うんですけども。そういうふうに思ったんですけども、先生いかがですか。

徳永委員 だから、これまた河川と逆の議論になってしまうんですけども、こういうふうに工区を切ってやっていると、一応完成というところまで持っていかなければいけないところがあるのでこういう議論になってしまうと思うんです。やはり道路の場合も河川と同じで、全線通してみないとどうにもならないという部分もあるので、だからそれを今後県としてどういうふうに考えていくのかということもあると思うんです。ともかく予算がかなり限定的ですから、1年でやれる部分というのは限りがあるので、その中でいかに効率よく全体を整備していくかという視点で、今後は議論が必要になってくるだろうということで、現状の制度からすればやむを得ないかなということなんです。

森杉部会長 したがって、という合意をいただくならば、私の提案としては最初の原案どおり歩道の見直しをお願いしたいと、継続という形のものでこういうことにしたいと思いますが、附帯事項がどうか分からないですけども、今の徳永先生の言われた件ですね。皆さんも言っておられることですが、この路線全体としてどういう整備計画を考えるべきかということを決めていただく必要があるんじゃないかと思うんです。その整備計画ができるまでこの事業を継続してはいけませんというつもりは全くありません。別なんですけど、再評価部会としてはここを例として沿線の整備方策そのものかいはかなる形にあるべきかということを知りたいんですね。越権行為かもわかりませんが、いつの時点かは別にしまして、今年、ひょっとしたら来年になるかもわかりませんが、どうですか。この整備計画はいかにあるべきかということですね。今後、決定するものではないかもわかりませんが、そういうものの原案みたいなものを一度つくっていただきまして、それでここにご報告いただくと。私たちとしてはそれを審議の対象にするつもりはありませんが、非常に重要な今後の審査の参考資料にさせていただきたい、こんなふうに思っておりますが、いかがですか、皆さん。

道路建設課長 道路建設課としての基本的な考え方でございますけれども、我々は交通量とか、地形に基づいていろいろと道路改良計画をつくってまいります。そのときに、今徳永委員の方からの河川と同じようにという形がございましたけれども、基本的に我々は河川の流量に相当するものを交通量としていろいろな計画を定めてまいります。そのときに交通量等に見合った形での幅員というのは、車道の幅員はある程度決まっております。ただ、委員ご指摘のように縦断勾配が5%がぜいたくかどうかという議論がありますけれども、我々は今バリアフリーとか、冬期間の交通の安全とか、そういうのを考えた場合に5%が望ましいという形で今縦断勾配を設定させていただいております。ですから、山間地とか、そういうところではもう少しローカルルールという考え方を持っていますけれども、基本的にある程度、平たん地とかそういうところでは道路構造令の考え方を遵守したい。

ただ、そのときに歩道について両側とかそういうのがかなりぜひいってほしいという議論がございます。特にこういうところでは片側でいいんじゃないかと、そういうものを歩道としては明確にしてまいりたい。ですから、道路の路線としての両側歩道の必要性とか、そういうものはこういう平坦地ではある程度議論になってくるだろうと。山間地になった場合、今かなり縦断勾配を、もともと急なんだからもう少し協議してもいいんじゃないかと、そういう議論が出てまいるのかなと我々は思っています。

そういうことで、基本的に計画がないということではなくて、そのポイント、ポイントで構想に基づいた状況、あるいは現状から優先順位を箇所づけて整備して、ある意味では虫食い状態になっているという形は、実態としてあるかもわからないですけれども、そういう形ですべて一貫して一気にやらなければならないというものでもない。この路線だけを見れば24キロずっと金をかければよいということになりますけれども、これ以外にも我々は県道をほかの地区にも持っています。たまたま下保呂毛とかありますけれども、そういう中でさらに優先順位をつけて、とりあえずこの路線のここだという形で土木行政推進計画も優先順位をつけて事業計画を設定しているという考え方を持っております。

森杉部会長　　今のようなお話を全般にバックアップするデータをつけた形でいただく必要があるのではないかと思います。常にというわけではないですけれども、必要に応じて路線全体の整備計画があって、その中でどんな順番でやっていって、どここのところはどんな断面になっていますよという概要の説明があって、そこでこの道路をこうしていますと。この形の整備の仕方が、きょうのような議論の場合には必要です。今までは、そういう資料の整理の仕方はなかったわけですよ。今、口頭で言われますけれども、これでは物すごくわかりにくいですよ。実際にそういう観点で見ることが、少なくともデータとして今整理されていませんから、わかりにくいですね。

再評価の対象としては、恐らく関連する資料であります。再評価する事業そのものではないんです、今の路線全体は。にもかかわらず、やはりどの程度のデータの整理をしておくべきかとか、あるいは今後の基本的に行政の方針としても、この場合、歩道を含めてどの程度の整備方策というものはあるべきかということは、現地の人には失礼ですが、ケーススタディーとして非常に重要な路線ではないかと思うわけですよ。したがって、今のようなお話を整理した計画書というものをつくっていただきまして、それについて私たちの方の再評価委員会に幾つか報告していただけないか。それをもって、我々はこの再評価の結果が間違いなかったかどうかということを含めてチェックできるのではないかと思います。

ですから、附帯意見ではありませんが、この路線をケーススタディーにして一つの整備方策というものの原案をつくっていただいて、ここで報告いただくというような形のものでできませんでしょうかというのが私の個人的な意見なんです。もちろん、ここは公開の場ですからやりにくいという場合もあるかもしれませんが。

道路建設課長　　整理をさせていただいて、また部会長さんのご指導をいただくようにしたいと思いますけれども、全体の路線の考え方、例えば今回いろいろとご議論いただい

ます丸森柴田線の考え方とか、そういうものを我々の基本的な理念となるものは交通量とかそういうもので、整備の考え方、構造の基準は道路構造令ということになりますので、非常にあれですけども、そういうところをどういう形で切り口として整理をしてご報告させていただくか、いろいろとご指導いただければと思っております。

森杉部会長 よろしいですか。そうするともう一回まとめますと、原案としては継続、それで歩道は地元の方々といろいろ今後検討された上で見直しをなさるとい方向で継続ということですか。

なお、この路線全体の整備方針については、附帯意見ではありませんが、今後近い将来にどういうふうな考え方をしているかということ整理してご説明いただくというふうなことなんですが、こんな形でこの審査をまとめたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

森杉部会長 それでは継続、今のような原案で審査を決定させていただきます。ありがとうございました。

あと二つありますから休憩します。

3時ちょうどに再開したいと思います。

午後2時50分 休憩

午後3時00分 再開

森杉部会長 再開します。

案件の第2番目ですが、今度は志津川登米線のご説明をお願いします。

道路建設課長 それではご説明させていただきます。

資料の1-1の5ページをお開きいただきたいと思っております。

一般県道志津川登米線下保呂毛道路改良事業で、まず1番目といたしましてこの工事箇所は非常に事業費が高いことから、工事種類別の内訳を出しなさいという委員会のご指摘がございました。これをあらわしたのが6ページでございます。全体で14億円になってございますけれども、この道路改良工事で特徴的なのが工事費の中の河川工事と橋梁工をごらんいただきたいと思っておりますけれども、河川工事は余り普通の道路改良工事には入ってまいりませんけれども、現地をごらんになっていただいでわかりますように、川沿いに道路が走っているということで川のつけかえの必要性が生じたことから、河川工事として5,100万円ほどの護岸工事が必要となってございます。それと、2カ所、橋梁が発生してございます。これが3億6,000万円ほど、これらがこの道路改良工事がちょっと高いという感覚になっておりますけれども、これらを除けば大体ほかの路線と同じような形になりますので、こういう形で我々は考えてございます。一応、委員からそういうご指摘がございましたので、資料6の方を出させていただきます。

それから2番目といたしまして、B/Cが低いのに事業を推進する理由、事業の意義、効果ということでございますけれども、この路線というのは、現地をごらんいただきましたように、志津川町から羽沢峠を経て登米町に至る一般県道でござい

ますけれども、決して通過交通量は多いとは言えないためにB/Cが低くなる傾向にあります。しかし、この地区は人家が密集する地区で、地区児童の唯一の指定された通学路であり、地域に密着した生活道路となっております。また、災害時の交通機能の確保、あるいは生活交流の機会の拡大等数値にあらわれない効果があるものと考えてございます。

それから3番目といたしまして、B/C算定の根拠の中で、歩行者便益の世帯当たりの考え方がございましたけれども、これは7ページの資料につけさせていただいておりますけれども、これらは画一的というご指摘を受けるかもわかりませんが、旧建設省都市局あるいは社団法人日本交通計画協会等で考えておりました、これらの数値を採用して歩行者便益を出してございます。交通量あるいは設計速度はここに書いておるとおりでございます。これらの考え方に基づいて整備を進めております。

それで、参考までに速度ということで道路構造令の考え方を資料3として9ページ以降につけさせていただいております。

それから志津川登米線の広域ネットワークでの位置づけでございますけれども、これにつきましては、11ページの資料4をお開きいただきたいと思っております。この路線は、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に至る約21キロの道路でございます。本道路の北側には国道398号、南側には国道45号というような道路が位置されているため、通過交通としての位置づけはほとんどないものと思われませんが、ここはまさに生活道路として必要な路線ということで整備を進めているところでございます。

それから、歩行者道と自転車専用道路に分ける案の検討ということで委員の方からご指示がございましたけれども、この路線は全体延長が1.4キロほどでございます。このうちの約900メートルは現道拡幅でございます。基本的には残りの500メートル、これにつきましては旧道が約750メートル残りますけれども、これらについては歩行者用道路として位置づけるのは、生活に必要な道路で自動車も通りますので、歩行者専用道路としての位置づけは難しいものと考えてございます。基本的には、この路線につきましても両側歩道についてのいろいろとご議論がございました。一応我々としては前段主要県道の丸森柴田線でもお話しさせていただいておりますけれども、これから改めて地元の方、地区の代表の方とよく話をさせていただいて、委員のお話もございましたけれども、別の活用方策があるかどうか、よくお話し合いをさせていただいて理解が得られれば片側歩道にして、例えば河川と兼用になっているところは砂利を残すとか、そういう形の中で進められるかどうか、地元と鋭意お話し合いをさせていただいて整備を進めてまいりたいと思っております。以上でございます。

森杉部会長 ご説明いただいたんですが、ちょっと私の方で直ちに質問しますけれども、10ページは一体これはどういうことの説明資料ですか、それをちょっと説明してください。

道路建設課（松澤）10ページについては、ご質問の交通量と速度を教えてほしいという話の速度についてですけれども、そこを参考に10ページの右欄に道路構造令の写しですけれども、大正坂については3種2級という位置づけで、時速60キロを考えてお

りまして、下保呂毛については3種3級で時速50キロというものを採用しているという意味で、ここ二つ米印をつけて参考に書いてございます。

ちなみに、左側の数値が基本的な速度の設定箇所でありまして、やむを得ない場合は右側まで落とすことができるというような基準になってございます。

森杉部会長　それで、3種で2級または3種3級になさった根拠はどんなふうになるんですか。

道路建設課（松澤）ここには資料が入ってございませんが、これは計画交通量から出てございますので、大正坂の方と下保呂毛の方では交通量が全然違いますので、格が落ちたというようなことで速度も下回ってございます。

森杉部会長　幾らの交通量のときは幾らというのはどこに載っているんですか。多分それは一つ知りたかった質問だと思うんですよ。例えばこの交通量が700台の場合、3種2級になりますよということが決まっているんですか。もともと背景にある質問はそういうことを知りたいわけですよ。そういうことですから説明してくださいと私がお願いしているわけです。

道路建設課（松澤）申しわけございません。今ちょっとここで答えできませんので、今すぐに道路構造令を持ってまいりますので、後ほどもう一度ご説明申し上げます。

森杉部会長　どうぞ、ご質問、ご意見をください。意見はもうないということですか。先ほど長田委員がおっしゃったように、歩道の使い方はよく考えてくださいと。ほとんど完成しているから、このまま……。
お願いします。

長田委員　さっきから歩道のことですとちょっと時間をとっていたんですが、県の担当者のお答えがすごくおかしくて、くっくつと内心おもしろがっていたんですが、何でかというところ、道路本体そのものに対しては非常に熱意もあるし、これはもうひっくり返されたら困るという不退転の決意みたいなのが伺えて頑張るんですけども、歩道になると、じゃこれから住民と話し合ってもいいですよみたいなことで、ああこれは歩道というのはやっぱり本体に対する附属施設というか、サービス部分であって、道路の中にきちっとした位置づけというのはなかったのかなと。だから、今から話し合っても決めますみたいな、そういう印象が非常に強かったんですが、そこに住んでいる地域の住民たちにとっては、知らない車が、知らないところを走っている通過地点よりも、そこに自分たちの暮らしの中で安心して渡れる横断歩道があるか、それからちゃんとした歩道があるかというのは結構重要な問題ではないかなと、私は思うんです。

ですから、これから道路というものを考えるときには、そこを初めからきちっと組み込んだ形で考えていただくと一本の道路の中に、ここは全然歩道もありませんよ。こっちは片側ですよ、ちょっと行くと両側ですよという根拠というんですか、やっぱりそれをきちっと初めから計画の中で考えていただきたいという気がいたしました。

道路建設課長 非常に厳しいご指摘をいただいていますけれども、基本的には歩道というのは確かに両側が要るかどうかという議論はご指摘のとおりでございます。まず基本的には交通安全上、やっぱり車道と歩道の分離というのは必要だろうと思っております。ただ、そのときに両側にこだわらないというご指摘をいただきましたけれども、やっぱりその現地を見たときに両側が要るかどうか。車道につきましては、幅員等は車両の大きさとかが決まりがございますので、幅員を狭めるとかそういう議論はできませんので、これは余り議論の余地がないだろうということで、我々はこだわっているわけではなくて、基本的に車道については余り議論はないだろうと。ですから、両側が要るかどうか議論になるんだろうというふうに考えておりました。その中では、やっぱり地域の実情というものをよく見据えて整備していかないと、むだだというご指摘を受けるんだろうということで、反省材料として今後考えていきますという言い方をさせていただいております。

長田委員 つまり今までは余り地域の人たちと話し合っただけで決めてこなかったということですね。これからはそうしますということなんですね。

森杉部会長 本当に、河川の方は流域委員会ができて、かなり細かい事前の計画への関与とか意見が反映するように思うんですけども、道路の場合はかなりネットワークが広いために、地元住民の方々の生活の観点から、この件は、今おっしゃったような構造がどういうふうな形になってほしいかというようなことを組み込むような場が案外少ないのではないかと僕は思うんですけども、それはどんなものですか。陳情とか意見という格好で結構そういう細かい意見がしょっちゅう現場には来るものですか。

道路建設課長 それでは、道路整備に対する要望ですけれども、基本的には絶えず本課にも参りますし、事務所にもこの地区をぜひ整備してくださいという要望で、具体的な歩道の設置も含めて要望がございます。ただ、その中で我々は今まで構造にとらわれ過ぎてこういうことをやっていたがためにいろいろと批判を受けているわけですけれども、決して住民と今まで話はしていなかったということではなくて、改良に際しましてはいろいろとこういう形でやりたいという説明をした上でご協力をいただいているわけです。ただ、その中でももう少し突っ込んだ話し合いが必要だという反省のもとに、地元と道路の整備を一緒につくり上げていくという形で今後考えてまいりたいと思っております。

道路建設課(松澤) すみません。先ほどの交通量の件でご説明申し上げます。

まず、道路構造令で道路は高速道とかその他の道路に分けてございまして、地方部、都市部、そのように分けてございます。大正坂も下保呂毛についても地方部の高速とか、そういう高規格ではないその他の道路ということで、これは3種という種別になってございます。その3種のうちで、今度は交通量に分けてございまして、それも国道、都道府県道、市町村道に分けてございます。それがまた平地とか山地とか細々と分けてございまして、交通量が4,000台以上の都道府県道、平地部については第2級、ちなみに大正坂は1日5,200台ですので、大正坂は3種2級の道路という位置づけにしております。

下保呂毛については、交通量が少ななくて、計画交通量が1,356台ですので、同じく都道府県道の平地部ですが、3種3級という位置づけになってございます。その3種2級と3種3級で先ほどの速度ということになってございます。

森杉部会長 ありがとうございました。

加藤委員 今の第3級の場合は、基準は1日1,000台以上ということになっているんですか。

道路建設課(松澤) 3種3級は500台から4,000台です。

森杉部会長 今の説明で、この場合はマニュアルに従って設計をしておられるということですね。このマニュアルがいいかどうかわからない、大きな問題ですけれども、これは私も非常に疑っております。しかしこれはやっぱりマニュアルどおりに従わざるを得ないというのは現状でありますから。これの見直しを現在少しやっているというのが一部あります。例えば1.5車線の道路をつくりましょうというようなところを、山の中ですけれども、特にこれはだれですか、岩手県の増田知事とか秋田県の寺田知事等が提案されて、具体的に実行されているような状況になっています。そういう事由だから、少々最近生まれてきていますが、今おっしゃったような道路構造令というのはこういうふう已全部決まっています、これに従って作業をしておられると、こういうわけですね。

ほかにありませんか。

〔「なし」の声あり〕

森杉部会長 審議を終わります。いいですか。継続でよろしいですね。ここはほとんど終わっているわけですから。

ただ、歩道の利用の仕方ですが、もしも地元の方と相談できて、うまく花でも植えて、維持管理も適当にボランティアみたいな活動でやっていただけるとしたら、大変いい実験の場だと思いますし、そういうことも少し検討していただけないか。よろしゅうございますね。これも継続でよろしゅうございますね。

〔「異議なし」の声あり〕

森杉部会長 それでは継続ということで、附帯意見はここはなしという形で継続を決定させていただきます。

そんなことはないですか。歩道の見直しを行うこととか、これは要らないですね、この場合は。この場合は、附帯意見は要らないですね。この事業そのものへの附帯意見はないですね。歩道のあり方全般についての検討は必要だと思いますが、それから全体をまとめたときの意見でよろしいですね。

〔「異議なし」の声あり〕

森杉部会長 それではここは附帯意見なしで継続というふうに決定させていただきます。

ちょっと待ってください。私が気がついたことだけちょっと申し上げておきたいんですが、調書の費用対効果分析のところ、費用はそれでいいんですけれども、は「社会費用便益費」なんて訳のわからん項目がついていますから、これは訂正しておいてください。「便益」だけでいいんです。要するにミスプリントだと思いますが、一貫したミスプリントですから修正しておいてください。

いいですか、わかりますか。例えば大正坂の場合ですと、調書の3ページの「費用」という項目はこれでいいです。「社会費用便益費」、もともとこれは訳のわからない日本語ですよ。一貫してミスプリントやっていますから訂正しておいてください。「便益」だけで結構ですから。同じようなミスプリントがほかの調書にもありますから。

それでは、最後の案件であります下水道についてのご説明をお願いいたします。

下水道課長

それでは下水道の説明をさせていただきます。

参考資料の1 - 2の1ページをお開き願います。

初めに各家庭の個別処理（合併浄化槽）でございます。単独公共下水道、流域下水道についての件でございますが、このページにありますように大きな、ラージ下水道と申しますか、一般的な下水道は、水洗化とそのほかに家庭の雑排水を処理するということで、それには大きく個別と集合とがございます。個別は合併処理浄化槽、これはまさに一戸一戸の処理をするところでございます。集合処理につきましては、これも縦割りと言いますか、国土交通省関係が公共下水道でございます。また農林水産省の所管では農山漁村集落排水等でございます。その公共下水道の中にも流域下水道、これは2市町以上のある規模以上でございますけれども、これは県が建設管理します。そしてまた、その枝葉になる部分と言いますか、面的整備につきましては流域関連公共下水道ということで整備をすることになってございます。

もう一方、県が建設管理をしない単独公共下水道というものがございまして、これらがいわゆる汚水処理全体を網羅している姿でございます。また、下のポンチ絵的なものがございまして、集合処理方式と個別処理方式でございます。集合処理につきましては、下に着色がございましてけれども、密集している市街地等を非常に効率的に整備をするという意味ではよろしいわけでございます。

一方、時間がかかる、あるいはそういった面的なものが関連市町村によって違ってくるわけございまして、そういった市町村の財政状況によって伸びたり、大抵のところは今まで仙塩とか阿武隈川につきましては、仙塩はもう96%ほどの普及率でございまして、ほぼもう目途がついているということでございまして、こちらの迫川につきましては、今始めて間もないということもございまして、これから現在の財政状況を勘案すると非常に計画区域の整備というものには時間がかかるのではないかと危惧があります。

処理場の特色といたしましては、一括処理するということで、スケールメリットが働くということで、そういった面では維持管理費が安価にできるということでございます。右手の方の合併処理浄化槽でございますが、これは個別に各戸ごとに浄化槽を設置することで、比較的短期間で整備ができます。

しかしながら、個別でございますので、各家にやはり人が集まったり、特に田舎なんかですとお盆とか、あるいは正月というふうな親戚の方々が集まるときなんかでは、負荷の変動が出てくる。また日によっても負荷の変動が出るということで、そういったところできっちりした管理はしなければならないという面がございます。いずれにしても清掃検査がきちっとされるということであれば、浄化槽も一つの処理方式としては受け入れられるのではないかと考えております。

次の2ページでございます。

合併処理浄化槽の排水が最終的に公共水域に流れる過程を図式であらわしたものでございます。宅内の排水路を通じて、また道路の側溝等を通じてから河川等に流れるもの、あるいは農業排水を経由してから流れる直接河川等への放流ということで、

個別浄化槽の放流地先の形態はこういうふうになるのかなということでございます。

1番の果たしている役割は汚水処理、対象とする種類は個別であり、各家庭ごと。特徴といたしましては、このように管渠施設が不要であるということでございます。また、駐車場1台ぐらい、10平米ぐらいになります。そういった面積を必要とするということです。そして、各戸ごとの維持管理が必要です。4番目が投資効果の発現が早いということで、3日から5日で整備できるということでございますが、これはいろいろとトイレの改造あるいはおふる場、流しの方からも接続の管等をつけなければならないということ踏まえると、このぐらいの時間が必要かなということでございます。

水環境への配慮でございますが、形態が変化しないから変わらないということでございますが、小規模なために、先ほどもお話ししましたとおり、変動があるために負荷変動というものにきちっと対応できるものであれば、それはよろしいんでありますけれども、盆や正月というときに親戚の方々が泊まりになるときは、合併処理浄化槽の容量を超えるというふうなこともまま見受けられるということでございます。

また、家族でご旅行なんかされる場合は、そこに負荷が全然入らないということで、そういった負荷変動に対しても微生物で処理するものですから、水質というものに対して危惧されるということでございます。高度処理の対応が難しいということで、現在はリン除去がまだ開発段階にあるというところがございます。

次のページでございます。

集合処理方式（公共下水道等）ということで模式図を載せてございます。流域下水道は2市町以上にまたがる下水を収容しまして、幹線管渠とポンプ場、あるいは処理場という県で建設管理する部分と、市町村が管理する部分につきましては面的なところでございまして、1点破線で囲んだところが流域関連公共下水道として管理するということになるわけでございます。

また、単独公共下水道というものも書いてございますが、流域下水道によらないものにつきましては、これはいろいろと事業をやっていく上で関連町村、あるいは水質環境というものを市町村ごとにそれぞれ意見の一致するところと一致しないところがございまして、単独公共下水道のところもあるということでございます。管内では鳶沢町とか花山村が単独公共下水道で整備されてございます。

公共下水道ですと、公共施設というところ、あるいは工場排水、家庭のみならずその地域に立地するいろいろな施設からの排水を全部受け取るということで考えてございます。そのために、特徴といたしまして管渠施設が必要であるということです。

2番目は、処理施設の運転、維持管理が集中して行えますということで、これはスケールメリットになるわけでございます。

3番目の整備効果の発現に期間を要するというのは、これはデメリットといえますか、そういったことになるとは思いますが、時間が若干かかるということでございます。水環境への配慮というところで、これは河川水量の低下に十分な配慮が必要

となるということでございます。家庭の排水であっても河川に今まで入っていたものを管渠で結ぶことによって下流にバイパスされるということで、河川の水量が少なくなるということもございますが、これらにつきましては十分な配慮を行っているところでございます。当然ながら水質につきましてもそれぞれの流域に当てはめがなされてございまして、その辺にも配慮しているところでございます。

次のページでございます。

集合処理区域と流域下水道ということで、具体の、これもポンチ絵でございます。現在、石越町に処理場がございます。これらにつきましてはいろいろと経緯がございまして、この7町の中で石越町はいわゆる登米郡でございますが、水利形態等あるいは流域に対する町の皆様方のお考え方等が一致いたしまして、この7町で石越町だけが登米郡でございますけれども、栗原郡で流域下水道として成り立った下水道でございます。

集合処理と流域下水道の接続ということでございますが、流域下水道、このポンチ絵でございますけれども、幹線管渠、ポンプ場、それと処理場につきましては県が建設管理します、それらに各町から公共下水道としての接続、ここが流域接続点になってございまして、そこに接続するまでの面的なものにつきましては関連町が管理するということになってございます。

次のページでございます。

宮城県では下水道基本構想ということで、平成7年度に構想を策定してございます。これは前にもお話しいたしましたが、宮城県の人口100%、この人口100%を何らかの形でいわゆる広義の意味での下水道に取り込むというものの構想でございます。その当時は、公共下水道が82%ぐらいで、農業集落が8%、あるいは漁業集落が1%、コミュニティプラントが0.2で、合併処理浄化槽が8.7%ぐらいという、全体がそのようなシェアでございました。その後、経済情勢が非常に厳しくなっているという状況も勘案したり、あるいは当初計画した人口フレーム、あるいは水量とかが変わってきてございまして、やはりそういった現状を踏まえたもので見直しをかけるべきだということで、現在13年度、14年度でもって見直しを行ってございます。

特に、残事業がございます。現在、宮城県全体では66.3%の普及率でございますが、残事業についてどのような効率的な、財政負担のかからないものに持っていくかということでの見直しを、各市町村ごとの担当者、あるいは財政当局の方も入れてお話をしているところでございます。

次の6ページでございますが、下水道の整備率の上昇ということで、平成5年から目標年度の平成22年までの数値を掲載してございます。ただ、13年度末では、ここでは行政人口7万6,000人に対して下水道は13.8%、農業集落が2.5%、合併処理浄化槽が8.1%というようなことで、管内といいますが、築館町・若柳町・栗駒町・一迫町・金成町・志波姫町・石越町の7町での整備率が24.4%になってございます。それが平成22年、目標年次でございましてけれども、ここでちょっと計画行政人口が8万9,200人ということで2割弱の人口増になってございます。その中で下水道は6万5,000人、72.9%。農業集落排水が12.9%、合併処理浄化槽が14.2%ということで、100%を目指してまいります。

ただ、これはこれから10年弱の目標でございまして、非常に厳しい目標年次で

あることは現在では確かでございます。また、こういった計画行政人口についても十分な見直しをしていかなければならないということで、現在作業をしているところでございます。

その次が7ページでございますが、事業費の変更理由の詳細についてでございます。当初事業費と変更事業費、増減と現在までの事業費ということで記載してはいますが、この理由というもののうち、最初に管渠でございますが、圧送方式からポンプくみ上げによる自然流下方式に変更したということでございます。当初の考えが、いわゆる多重圧送という考え方がございまして、圧送管にさらに圧力をかけた下水を入れるということで装置産業になり、信頼性というものがそのときに危惧されました。それでやはり下水道の本来の姿というものは自然流下でございます。自然流下にするということは、長い距離ですと深度が大変深くなって工事費がべらぼうに上がるということでございます。したがって、その中間、中間といいますが、ここですと町ごととか、町のところでも途中で、あるいは河川の手前で、ポンプでくみ上げて、それを自然流下するという方式にしましたが、結構それが高いものになったわけでございます。しかし、一番はやはり耐震対策ということでございます。

阪神・淡路大震災が平成7年にありました。当初の認可は平成5年でございます。7年に大震災がありましてから、耐震設計マニュアルが平成9年度に出まして、それに合わせて、いわゆる設計レベルを我々は用いるんですが、レベル、今までの水平力から換算すると従前の3倍ぐらいになるということで耐震化を図る。特に幹線管渠、ポンプ場、処理場、いわゆる流域下水道の建設管理する部分でございますが、これはすべて耐震構造になったわけでございます。

そういったことから、管渠はもちろんでございますけれども、ポンプ場や処理場につきまして、地盤対策から、あるいは基礎ぐい、そういったものを含めまして相当の増額になったところでございます。現在、面整備、あるいは流入量等も勘案し、14年度末の330億円でほぼ概成といえますか、7町が全部供用開始するところまで来たわけでございます。

次に、認可計画において、当初から処理区域が倍増した理由についてということでございます。全体計画そのものが3,000ヘクタールで、人口も6万5,000人ということで、大きな面積と大きな人口、汚水量も3万8,500トンぐらいを見込んでいたわけでございますが、認可に当たりましては関連町の面整備を勘案しながら認可をいただく、しかしながら、流域下水道は幹線でございますので、全体的なもので管渠は進めました。

まだ、ポンプ場の上屋等につきましては全体で行ってございますが、中に入る機械につきましてはその量に合わせたもので設置します。あるいは処理場の系列等につきましても、処理水量、流入水量見合いで系列をふやすということで行っております。

認可につきましては、大体5年から7年ということで認可をいただきまして、その区域の7～8割が大体完了したところで、さらに拡大を図っているという現実でございます。現在は、当初受けました562ヘクタールから1,062ヘクタールほどになってございます。

続きまして9ページをお願いいたします。

B/Cが低いのに事業継続する理由についてということでございます。下水道は、

ご承知のとおりナショナル・ミニマムと言われており、また、公共用水質保全には欠くことのできない施設でもあるということで、国民の皆さん、あるいは県民の皆さんに認識されているところでございます。

特に迫川につきましては、都市部でなく地方部に入っているということで、その費用対効果でございますけれども、これは関係首長さんのご意思等もございまして、7町の事業としてどうしても進めるということで来てございます。したがって、低い場合でも下水道を進める必要があるわけでございます。

また一方、下流に伊豆沼・内沼という、ラムサール条約の指定湖沼ということもございまして、そういった面からも必要な施設であるという認識であります。平成14年度に概成ということでございます。今後はその関連町の面的整備と流入水量を予測して処理場の系列の増設、ポンプ場の機械の増設を図ってまいりたいと思っております。

次に、10ページの迫川流域下水道事業が中止になった場合の影響についてでございます。現在、今年度で概成する7町がすべて供用いたします。これからの効果発現はその関連町の面的整備にかかってくるということでございます。私どもの方では、面的整備に伴う処理水量の増加、これらに対応した処理場、ポンプ場の施設の増設をやっていかなければならないということで、中止は困難であると思っております。

続きまして、11ページでございます。

流域下水道以外の整備手法ということでございます。現在、流域下水道については、7町のすべての人が住んでいるところを網羅しているわけではございません。そういった中で、農業集落排水やあるいは単独の合併処理浄化槽といったものも考えられておるところでございます。残事業につきまして今行っています下水道整備の基本構想の中で見直しを行ってまいりたいと思っております。計画の順序については、 から までという中で進めてまいりたいと思っておりますので、よろしくご理解をお願いいたしたいと思っております。

大変雑駁でございますけれども、以上で説明を終わらせていただきます。

森杉部会長 ありがとうございました。

ご質問、ご意見、ご自由にどうぞ。お願いします。

加藤委員 この前の会議のときに、6ページに今回つけていただいた資料、これだけ整理していただきましてありがとうございました。非常にわかりやすい形になったかと思うんですが、それでこの事業が始まったときには、この地域では全体で1%ぐらいの整備率、それが今は事業が進んで現状で24.4%、さらにあと10年ぐらい、県の今の財政事情ですから10年ぐらいで済むかどうか、もう少し延びるかもしれませんが、やや100%に近くなるということで、この地域の生活環境改善というものが非常によくあるだろう。

それともう一つ、この数値を見て非常に大きく期待したいのは、やはりこの迫川水系の水質改善ですね。今、いろいろな水質の汚れは生活雑排水みたいなものが垂れ流しで入っている部分というのが非常に多いわけですね。それが、これだけこの地域の整備が進みますと、先ほど出てきました伊豆沼・内沼だけではなくて、迫川本川、ひいては下流の旧北上川、そういうところの水質改善に大きく寄与するもの

と思います。

ところが、調書の中でその辺は効果に見込めていないというんですか、これは基準が非常に難しいのかもしれませんが、便益のところだと地価上昇効果だけ1平米当たり8,000円、これだけではじいているわけですね。1平米当たり8,000円上がるのかどうか、ちょっとそれもわかりませんが、この地区だけではなくて、下水道整備の場合は関係河川の水質改善など非常に大きい役割があると思うんですが、効果算出の際にそういうシステムを考えられないのかどうかというのが率直な感想です。

この資料をつけていただきまして、本当にありがとうございました。

ついでに質問していいですか。この地区、こういう施設の中でポンプがたくさんつくんですが、このポンプについては標準耐用年数は20年ぐらいで見ているんでしょうか。

下水道課長 機械設備につきましては一応は15年でございます。我々のほかの流域なんかではそれ以上もっているのもございます。ですから、なるべく耐用年数を超えても整備点検をしながらもたせたいと、こういうふうに思っております。

加藤委員 標準耐用年数よりは実際には僕ももう少し長く使えるのかなと思っておりますが、それでその更新の必要性が出てきたときには、これは県がまた更新事業をやられるんですか。

下水道課長 おっしゃるとおりでございます。

加藤委員 ありがとうございます。

森杉部会長 県が行うんですか。あのときのご説明で僕らもわかっていないんですが。

下水道課長 更新につきましては、維持管理は県が行いますので、その中で更新等も行ってございます。

森杉部会長 そうですか。加藤委員の前半のご意見はいかがですか。

要するに、効果として水質改善というものに対しては非常に影響を与えているじゃないかと。この点についてはどの程度水質改善になるのかということについてのデータはありませんかというご質問、あるいはそういうものを書くべきではありませんかというご意見です。

土木総務課(櫻井) これは、実は流域下水道のB/Cを出すときに非常に悩むんですけれども、というのは、実際は事業認可をいただくときとか、採択をもらうときというのは相当程度調べまして、何千万円単位での調査をかけて、流域の水質改善とかそういったものまでシミュレートしていくんです。今回、このB/Cのデータをそこまでかけて出すと、実際はかなり手間がかかります。この場合も、今回は森杉先生のご指導をいただきながら、ヘッドニックを使って出したというのが正直なところでございます、いずれ我々再評価の意味合いというのも、当然なぜこの事業をやるのかと

いう説明をしなければならぬ立場にあると思いますので、要は何かの形で公共水域の改善効果を貨幣価値換算ができて、そういったものにできればと思っております。現段階では、申しわけないんですけども、まだちょっとそこまで開発できていないというのが我々のレベルではそんなことを思っております。

森杉部会長　そうじゃなくて、お金の勘定する必要はないけれども、水質改善にどの程度、例えば現在何ppmで、それが何ppmに減るのかとか、あるいは水質改善がどの程度あるのかという数字を出しておくべきではないかと、こういうご指摘です。これは税金でやる以上、大変重要な効果ですからね。

加藤委員　基本的にはこの効果というのは非常に大きいものがあると思うんですよね。それはやっぱり正当にどっかできちんと認めていいんじゃないかと思えます。これだけ環境の時代ですよね。川の管理という側面から見れば、やはり生活排水をきちんとしてくださいという要望が出ています。それに対してこういう流域下水道事業をやることによって、対処できる訳ですから。

下水道課長　水質環境基準という基準値があるわけでございますけれども、それは流総計画という、流域別下水道整備総合計画、これらは流域毎の全体の負荷量、人為的に出す負荷量もございまして、畜産とかあるいは自然の負荷とか、そういった流域全部にかかる負荷を勘案します。それで下水道で受け持つ分がどのくらい、そして畜産の方はどのくらいという中で、水質基準値を全うする全体的なものの数値というものがあるんですが、今どのくらい寄与するかということまでちょっと出ていません。全体的にはそういった、先ほどの合併処理浄化槽がどうなるんだ、あるいは農業集落はどうなるんだ、当然ながら流域下水道、そういったものを全部入れた現状で見たときにどのくらい寄与するかというふうなことをシュミレートする必要があるのかなと思います。

ただ、この計画等について、見直しをやってございますから、人口フレームはどう、工場出荷額のフレームとか、あるいは畜産の頭数だとか、そういったものも違ってきてございますので、現状の水質は我々が下水道整備をやったこととどのくらい相関があるかというふうなものは、それもちょっと今はわからないというのが現状です。ですから、全部100%なってみるとバックさせて、どうなっているということは言えると思うんですけども、現状では流域下水道に大体200ppmで入るものを20以下にするという放流水質だけで大体認可をいただいているというのが現状でございます。

あとは、環境白書と申しますが、そういった中では将来的には全体として水質を2くらいに保っていきたいというものとして環境の方ではそのような目標は持っております。それには我々は寄与していくということになるかと思えます。下水道だけでこのくらいになるということまではまだ出てございません。

加藤委員　畜産に関しての分は、それはまた別個の問題で処理しなければならないと思うんですが、ただ、今こういう流域下水道で処理場から出していくときに、処理水排出の水質基準に合わせて出していきますけれども、それが必ずしも河川の方の水質基準に合うとは限りません。完全に河川の水質基準をクリアできないかもしれません

けれども、それでも現状の垂れ流しみたいな生活雑排水がかなり占める状況からすれば、非常に大きく改善されていると思うんですね。その辺を何か将来的に、今すぐじゃなくて結構なんですけど、せっかくこういう仕事をやられたら追跡調査でも今後やられて、その辺をきちんと示していただいて、当然それは効果算定のときも見込むべきではないかなという感じがするんですが。以上です。

下水道課長 承知しました。

森杉部会長 今のお話は大変重要だと思うんですね。要は、恐らくこれは完成していますから、再評価としてはとにかく継続で終わりになるんですけども、多分、自己評価としての対象にもなると思うんです。下水道というのは、何と申しますか、水洗トイレができるという生活污水の処理という形のものどと公共水域の改善という二つの面があると思うんですね。公共水域の改善ということに対しては税金で負担しましょう。自分の生活環境の改善の分はなるべく自己負担してくださいよという、基本的な発想であろうと思うんですね。そういう観点から、便益をお金で勘定することは大変難しい問題ですが、どういう効果があって、全体計画の中で下水道がどんな役割を果たしているかということは、やっぱり費用対効果分析の典型的な表現の仕方ですから、どういうふうに表現すべきかということは今からでもいいですから、ぜひ考えていただきたいですね。後から公表してもいいと思いますし、公表は当面この次別な機会であっても構いませんが、ここでの下水道の効果というものをどんなふうに表現すればいいかということの検討をぜひお願いしたいと思います。

下水道課長 一応公共下水道と申しますか、下水道の費用負担につきましては当然ながら生活環境の改善というのがあります。そのほかに、水質保全ということがあるわけでございますけれども、汚水私費という原則に立って、公共用水域保全の部分につきましても維持管理費等については利用者、使用者負担ということとさせていただきます。

今、先生が言われたとおり、その効果というものについて確かに分析をしていかなければならないと我々は思っています。先ほど言いました流総計画では現在の河川の流量と水質というものから、それを逆算して負荷量を算定しているというようなところがありまして、その負荷量を今度はお互いに、国土交通省関係あるいは農林水産省、あるいは厚生労働省という中での分け方でやっていかなければならない。その辺が先ほど言いましたように半分できているものもございますし、またこれから見直していかなければならないのもございます。そういったところをもう一度流総計画を一つのたたき台といたしまして、どのくらい下流に対する水質改善の寄与があるのか、この辺のところは分析したいと思います。

森杉部会長 こういうときにチャンスですので、そういう計算をやってみまして、おっしゃるようどうせ荒っぽくやらざるを得ないと思うんですよ。大変推定は難しい問題がありますから、荒っぽいものでいいんですが、こういうときはチャンスですので、結局どんな効果になっているのかなとか、どういうものがどの程度影響を与えているのかなという大ざっぱな概念がわかると、今後大変大きな参考資料になると思うんです。先ほどと同じなんですが、そんなことをひとつ、ぜひこういうときにチャ

ンスですから試みていただければと思います。

下水道課長 ありがとうございます。

森杉部会長 どうぞ。

沼倉委員 ちょっと質問なんです、この資料は平成10年度に変更された事業だとは思いますが、全体計画に達するまではまだ事業は認可されていないと理解してよろしいのでしょうか。というか、この事業が今後、もし全体計画に達していないとすると変更する予定なのか、それともこの事業は一たん終わりなのか、ちょっとその辺の全体計画との関係を教えていただきたいんですが。

下水道課長 全体計画につきましては、まさに各町ごとの下水道で受け持つ分というエリアを決めて、その中に入る人口、そして出す水量というものを計画として掲げてございます。しかしながら、事業をやっていくところでは相当の時間をかけざるを得ないということもございまして、当面5年から7年と言っています。そのような時間の中で事業認可をいただき、整備する区域、あるいはそこに入る人口、水量というものを決め、内々で事業を起こすわけでございます。

それらがまた何年かするとほぼ終わりに近づくわけでございますので、終わりに近づいた手前で認可の拡大を図っていくということで、何回かの認可を繰り返します。これですと全体計画が平成22年までということで考えておりますので、その辺までに全体計画を終わらせたいということでございます。その中で、流域下水道の持つ分につきましては、いわゆる幹線管渠とポンプ場と処理場でございますが、幹線管渠は事業認可の分だけを見込んで管を布設するのではなく、一応全体計画を見込んで管渠は布設してございます。

ただし、ポンプ場、処理場につきましては、認可相当程度の施設整備で事業を進めてございますので、流域下水道側といたしましては、過大な投資ということにはならないと思っております。

沼倉委員 整備の方法は、単独処理とか集合処理とかいろいろあると思うんですけれども、その辺がどういうものを採択するかということが決まっているのか、決まっていないのか。もし決まっていないとすると、それに先んじて投資し過ぎてしまうことがないのかどうかというものがちょっと心配なんですけれども、末端の工事の方法によって、例えばポンプ場のつくり方というのは当然変わってくるものなのかなと思うんですが、いかがでしょうか。

下水道課長 平成5年に国から認可をいただいて補助事業として行ったわけでございます。その前段のところ全体計画が当然あって、それらを承認されないことには認可もいただけないわけでございます。ですから、全体計画は7町が、下水道について各町ごとに、その区域、あるいは将来その区域に住まわれる人口、そして出す水量、それらをそれぞれ勘案しまして、全体計画を立ち上げているわけでございます。その中で当面数年で整備をする区域について認可をいただいてやっているということで、その当時の全体計画と認可は整合性がちゃんととれているわけでございま

す。

現在、そういった中で、多少計画人口が多いんじゃないか、行政人口そのものが現状に比べると2割近く多いので、その辺の指摘がされるところでございますが、当時の計画人口のとらえ方、面積のとらえ方、整備のとらえ方というものと認可は整合性がございます。それでよろしいでしょうか。

沼倉委員 個別処理を、合併処理浄化槽を採択するのは大体何%ぐらいと計画されているんでしょうか。

下水道課長 6ページでございますが、合併処理浄化槽、目標年次の14.2%がその区域内の整備の占める割合になってございます。先ほど宮城県全体では、大体8.7%と、平成7年度の策定時点での合併処理浄化槽の整備率をお話ししましたが、こちらではやはり農村ということもあって、大分各家も離れているところがございますので、個別処理の合併処理浄化槽を整備する率が高くなっているということでございます。

沼倉委員 当然、この事業は今後変更が見越されるということですので、計画人口も減っているということですので、この合併処理浄化槽が今後増加する可能性もあるんじゃないかと、人口が減っているという事情がありますので、その辺は変更のときには十分に見直しをしていただきたいと思います。

下水道課長 この件につきましては、先ほども申し上げたんですが、平成13年、14年度において、宮城県全体の下水道基本構想を見直すということで、関係する市町村の方々から意見をお伺いし、また市町村の財政の規模も勘案しながらやっていかなければならないので、財政担当の方も入れた中で、より現実的といいますか、財政規模に見合った整備を勘案しながら見直しをするということにしております。

森杉部会長 ほかにどうぞ。

遠藤委員 1点だけちょっと腑に落ちない面がありますのでお聞きしたいと思います。

本日の冊子の10ページに、平成15年度以降は当面下水道事業を休止し、水量の増加を見ながら増設を図っていくという文言があるんですけども、そういう中で、当初配付されました調書の方では、残事業費としてきちんと211億2,900万円と金額が載っているんですけども、これから予定年度の22年度に向かって幾らの流入水量があるか不確定な段階で、その全体像からはじき出された金額だと思ってしまうんですけども、残事業費がきちっとあるというのは、どのような根拠からそれが示されているのかなというのがちょっと疑問に思います。

下水道課長 大体この数字から見ますと、平成22年度に211億円あるという数字になってございます。520億円の全体から単純にこれを308億円を引いたものが211億円という、ここに載っている数字の表現になってございます。こちらの10ページの流域下水道の休止ということなんですけど、来年度は七つの流域下水道がある中で三つほど国へは予算要望はしません。それを休止ということで表現してございま

して、あくまでも流入水量の増加見合いで処理場の増設を図っていくわけでございます。これは国の方からも効率的なもので見た場合に、当然ながら過大な施設を建設するということはとめられているわけでございます。今2系列の処理系列がございますが、全体で8系列になってございまして、面整備が進んでその2系列を超えるような水量の流入が予測された場合は増設をするということで、その前に国の方に要望を出すということで考えてございます。

この520億円と210億円というふうなものは、ここでは単純に全体から13年度までの事業費を引いたということで、実際の事業にはこれは生かされていないといえますか、そういうことでございます。

遠藤委員 現地を見せていただいた際にも決して先々をにらんでの過剰投資ではないというのは、現場のスタッフの皆さんから熱く言われた面で、我々も理解しているところはあります。ただ、こういう形で14年度で一たん事業をお休みするというのでしたら、当初から14年ないし15年度で一たん切って、再度認可に向かうという、そういう工事の手法というのとれないんですか。

結局、工期としても長期間かかりますし、本日のテーマのように再評価のテーブルにもものっかってくるという意味合いもありますので、もしあれでしたらかえって14～15年度で一たん大まかな幹線管渠並びに終末処理場の方が整備になった時点で工事を終えるという形にしたら、かえってすっきりする面があるんじゃないかなと、そんなふうに思いました。

下水道課長 認可につきましては、先ほど来、話がございますけれども、関連町の面整備に合わせて、また市町村の財政状況もあるんですが、そういったことで整備を図っていきます。それらから水量がどのぐらい入るということで県では認可をいただいているわけでございます。その認可を切らすということはやはり補助事業の新規というものの扱いになってしまいます。いずれその事業をすぐ継続的にやっていく中で、認可をちゃんと確保しておくことが私は大事ではないかと。ですから、一度切ってしまうとまた新たな事業というものの説明が非常にしづらくなるということで、我々は予算要望するときには、先ほど言いましたように13年度、14年度という中でおおむね完成するわけでございますので、それを次に復活するときに担保したいということです。15年度の予算の要望上はゼロということですが、必要とする年度にはすぐ発車できるような態勢だけは認可でいただいておりますか、ということでの考えです。

森杉部会長 よろしいですか。行政の、複雑なものですけれども、全体計画に基づいてパイプラインのところはちゃんと引っ張ってきますと、こういうことでやっておいて、あとは市町村の整備に基づいて負荷量がふえてくるから、それに応じて処理場等をちゃんと整備していきますという態勢になっていますかね。一つの認可事業として進めておかないといろいろ大変だと、こういうお話だと僕は受け取ったんですよ。基本的にはそういうことですね。

遠藤委員 現在の普及率、整備率、全体では23.4%なんですけれども、その中でも7町村まちまちな数字が出ています。4割近くが整備になっている町もあれば、まだ1けた台のパーセントだということで、これが全体の目標年度の22年度まで100になるというのも結構厳しい見通しではないのかなと、そんなふう思うんですけども、その中には各自治体の財政面的な部分も含まれていると思うんですけども、あくまで22年度を目標にということで現在はやられているわけでしょうか。その辺、先行きの方ですけども。

下水道課長 これは、当時は目標年次をさらに延ばすというものは考えられなくて22年ということでございますけれども、現状で見ますと非常に厳しい、平成5年の状況と全然違うわけでございます。栗駒町、一迫町、金成町がゼロになってございますが、これは14年度で3町とも入ってきます。これは面整備を今一生懸命やっていますので、一気に10%ぐらいまで上がると思います。ただ、22年度までは100%と言いました、この整備率、下水道で受け持つ分でございますが、ここで今13.8%と72.9%の中で約60%弱を下水道が進むのかといったときに、今非常に市町村の財政が逼迫しているということから、相当程度先送りになるようなことも聞いてございます。

ですから、その辺が合併浄化槽との関連がある程度出てくるのかなと。早く下水道の恩恵を受けたいという住民の方が圧倒的に多いわけございまして、整備が遅れば当然ながらその恩恵を受けるということが先送りされるわけなので、住民の方の要望に早く応えてやるためには、区域の設定を固定化するのではなくてもう少し柔軟にしていかなければならない、そのようなことも考えてございます。そんなところを基本構想の中でいろいろと議論して、町村の方、先ほど言いましたように財政担当も入れた中で考えていきたいと思っております。

森杉部会長 よろしゅうございますか。

それではご意見をたまわりたいと思いますが、特別にご意見はございませんか。これは終わっているわけですから実質的に継続ということなんです、特に附帯事項として、先ほどからご意見をいただいている面は、少し、ちょっと、しっかり計画をつくってください。こういうことみたいな感じでしたが。

これもちょっと附帯事項には当面なりませんね。単なる計画上の問題ですから、全体的な問題として見直しをしておられるということでありますので、附帯事項にしない方針で、継続という審査の結果としたいと思いますが、よろしゅうございますか。それでは継続という形で終わります。どうもありがとうございました。

以上、3件の審査を終わります。

あと、何でしたか。

行政評価室長 事務局の方から、参考資料2ということでお配りしております答申書のイメージについて説明させていただきます。

お手元に参考資料2ということで、答申書のイメージについてということで9ページまでの資料をお渡ししてあります。ちょっとここを見ていただきたいんですが、3ページから9ページまでは前回、去年の評価した答申でございます。3ページ、

4 ページが答申でした。5 ページ、6 ページが県の対応で、7 ページ、これは部会として意見を取りまとめたということで、14 年2月になってからですが、こういう形で意見を出しております。

イメージについてちょっとご相談といいますか、ご説明させていただきたいんですが、1 ページ、2 ページ、今回答申するときにこんなイメージでどうかということでお諮りしたいと思います。

まず一つ、前回と違うのは連名になっています。この連名の理由ですが、行政評価委員会条例では、知事は委員長に諮問するというふうになっています。第6条で部会の所掌事務というか、第6条に「委員会に各号に掲げる部会を受け、当該各号に定める事項を審議する」というふうなことがあって、公共事業再評価については公共事業の評価に関することというふうにございます。今度は6条の7項に「その事項については部会の議決をもって委員会の議決とする」ということなので、部会長といいますか、部会の議決が委員会の議決というふうな立て方でございます。

そこで、前は委員長から知事に対して答申しておりましたが、今回は委員会、それから部会、いわゆる連名でもって答申ということではいかがなものかということが一つございます。

次のページをちょっとごらんいただきたいんですが、そこで、答申のイメージとして「記」以下でございますが、例えば1番は審議を行った結果、事業を継続した県の評価、これについては妥当としたものは以下のとおりという形で、例えばきょうの審議の中だと志津川登米線とか、迫川流域下水がこれに当たります。もう一つの例として、いわゆる意見を付してと妥当とする。例えば丸森柴田線がこれに当たるのかなと思います。それから例として、今回はないようですが、中止とか、一部中止とかいろいろあるかと思いますが、こういう形での形式で答申案をつくらせていただく、次に、5番ですが、事業の実施に関する、いわゆるこれは1番から4番までは個別についての意見であったとしたら、5番は全体的というか、そういうものであればこの5番で処理するということがいかがなものかということで、一応イメージという形でお出しさせていただきました。以上でございます。

森杉部会長 これはご意見がありましたらいただきますが、もうお任せしていいですね。余り議論しても仕方がないと思います。これでよろしいですね。この件は終わります。

土木総務課（曾根）今、室長のお話の中で丸森柴田線、意見を付して妥当というふうに、その、歩道については丸森柴田線として附帯意見がつくんですか。

森杉部会長 その歩道についての見直しをしてくださいという附帯意見がつきます。あその場合は、全般ではないですよ。あそこについての、先ほど住民の方とのご相談の上、再検討しますというお話でしたね。よろしいですね。

この件はこのとおりお願いします。ただし、次回にこれは全部示していただくんでしょう。その前にできるだけ皆さんにファクスかなんかで全部各委員に連絡してください。というのは、もう覚えていませんからね。ですから、メモが要るかもしれないし、そのとき何か思い出される可能性もあるかもわかりませんから、事前にこの原案は各委員に。

行政評価室長 そうすると、この案については部会長さんと事務局で調整させていただいて、それで皆さんにファクスなりなんなりでという形によろしいでしょうか。

森杉部会長 それに基づいてここに集まって、10月9日でしたか、10月の何日かに議論するという形のことをして承認したいと思いますので、そんな形の手続きをお願いします。

行政評価室長 はい、わかりました。

司 会 それと、補足説明等があります。先ほどお手元にお配りした筒砂子ダム建設事業の今後の対応方針についてということで、第1回の部会で筒砂子ダムについて報告させていただきましたが、その経過報告ということで追加報告がありますので、砂防水資源課の方から説明いたします。

森杉部会長 お願いいたします。

砂防水資源課長 砂防水資源課長の橋本でございます。お時間をいただきましてご説明をさせていただきます。

8月19日の政策会議におきまして、筒砂子ダム建設事業の今後の対応について協議をいたしましたのでご報告いたします。お手元に配付した資料をごらんいただきたいと思います。この資料は、政策会議に提出した資料でございます。

まず、これまでの県の方針・見解と地元の反応についてでございます。箱でくくったところにこれまでの県の方針を示してございますが、筒砂子ダム建設事業について、県としては「事業休止」とする。「事業休止」とは、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きを進めることである。条件が整った時期とは、「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が見通しがついた時期」であるという方針を示したところでございます。この方針につきましては、6月20日の第1回部会でご報告をいたしました。

その後、6月の県議会並びに7月21日に鹿島台町で開催いたしました県主催の説明会におきまして、この県の方針を知事みずから説明しご理解を得よう努めたところでございます。7月21日の説明会には、地元の皆様を初め約1,000人の方々の出席のもと、4時間にわたり古川市長を初め12名の方々からご質問、ご要望を受け、お答えをいたしております。議論は平行線ではございましたが、最後まで熱心にご議論をいただきまして、筒砂子ダムの必要性への理解は県も地元も変わりはなく、また地元の方々も本県の財政状況とダム建設工事がおくれることに対し、一定の理解をいただいたと認識しておりますが、依然として事業の継続を強く要望されまして、次の3点について国土交通省と協議することとしまして説明会を終えました。国土交通省との協議事項の3点につきましては、1としまして少額補助での事業の継続、2番目としまして補助事業再開の担保、3としまして国直轄事業化であります。

そこで国土交通省の見解を求めるために、7月31日と8月6日に協議をいたしました。資料の2、国土交通省との協議結果に示しましたとおり、特に少額補助で

の事業の継続について、ダム事業に当たって必要な調査であれば財政状況から筒砂子ダムの建設の見通しがつくまでの間において、補助事業で対応することの可能性は否定しないという新たな見解を得ました。

そこで、3に示しましたとおり、これまでの地元関係市町、関係団体及び国土交通省との協議結果を踏まえまして、筒砂子ダム建設事業につきましては今後次のとおり対応することにいたしました。

今後の対応方針でございますが、国土交通省の新たな見解に十分留意をしまして、「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まで」、最小限の調査のみを実施することを条件に、筒砂子ダムの建設事業を補助事業で「継続」する。単年度の事業費は400万円程度である。事業内容は、水文調査、これは流量観測、水質調査等でございますが、という内容の予算要望する。また、同時に、国道347号の現道整備につきましても補助事業で実施できるよう予算要望するという方針を決定しまして、また、3としまして、筒砂子ダム完成のおくれに対する治水・利水、地元対応策については、これまでどおりの方針で検討を進めるといふことといたしました。

なお、8月19日に政策決定しましたこの方針につきましては、地元関係市町、関係団体の方々、県議会、建設企業委員会に報告しまして一定のご理解を得たことから、8月22日に筒砂子ダム建設事業について補助事業の概算要望を国土交通省へ提出をいたしました。

以上、筒砂子ダム建設事業の今後の対応についてご報告いたしました。よろしくお願い申し上げます。

森杉部会長 丁寧なご報告をありがとうございました。
ご質問、どうぞ。

徳永委員 すみません。下から4行目、347号がちょっと気になるんですが、これはもう既に打ち合わせ済みの話なんですか。

砂防水資源課長 これについてはもう既に今、国の方に予算要望をいたしております。

森杉部会長 先生、どういう点が気になるんですか。347号はたしか広いじゃなくて、ひどい道路ですね。狭い道路ですよ。

砂防水資源課長 道路建設課長が参っていますので。

道路建設課長 それではちょっとご説明をさせていただきます。

基本的に、347号は約5キロほどが未改良区間というふうに我々にとらえておまして、そのうちの7割近くは幅員が5メートル以下の非常に狭小な、特に川に接しておまして非常に危険な区間でございます。これにつきましては、今まで筒砂子ダムの計画が始まる前、昭和の時代から宮城県、山形県を連結する重要な路線ですので、連携してやってまいりました。たまたま昭和の時代までに山形県と宮城県に接します鍋越トンネル、これも合併でやりましたけれども、それ以降ダムの計画が出てまいりまして、ダムの計画との調整を図ってまいりました。

ただ、これのために今平成に入りまして14年ですけれども、14年間ずっとこの状態でありましたし、これからもこの状態が続くものと思われまので、やっぱり今までもこれだけ非常に危険な状態で道路整備が置かれておりましたし、これからもその状態が続きますので、利用される方には非常に危険ですし、ご不便をかけますので、この際一応2車線のある程度確保できる形で整備をさせていただいて安全を確保する。これが最優先ということで、道路整備に着手させていただくということで考えております。一応、議会答弁でもやっておりますけれども、大体10年程度をめどに大体60億円を見ておりますけれども整備をしまいたい、こういうことで地元の方々のご理解を得たいと思っております。

徳永委員　　ちょっと気になったというのは、単に補助事業と書かれていますけれども、道路事業なのか、ダム事業としてなのか。

砂防水資源課長　これは道路事業そのものです。道路事業だけです。

徳永委員　　了解しました。

森杉部会長　　これも一つの決断ですよ。先ほどのお話はわかりましたけれども、ダムをつくる予定だから水没して使い物にならなくなるから整備するのをやめたということで十何年かやらなかったわけですね。だけれども、今後いつになるかわからないから、とにかくそれまでの間だけちゃんと使える道路にしていましようということですね。一つの決断だと思うんです。僕は賛成しますけれども、おっしゃることはそういうことですね。

よろしいですか。このご報告をいただいております。どうもありがとうございました。

司　　会　　あともう1点です。第4回の部会の件について連絡させていただきます。

先日以来、委員の先生方に日程調整をさせていただきました。その中で、全員の先生方の日程と合わせることはできませんでしたが、多数決ということで決めさせていただきました。第4回の日程につきましては10月11日、金曜日、午前9時半から本会場と同じ場所、特別会議室を予定しております。

森杉部会長　　次回は長くなりそうもないし、多分短くなるうと思えますし、という予定でございます。

事務局　　事前に答申案を十分調整させていただければかからないと思います。

森杉部会長　　それでは、以上をもって第3回行政再評価委員会を終わります。ありがとうございました。

次は答申案ですけれども、これは直接審査がありませんので、大変貴重なご意見を賜りましてありがとうございました。

司　　会　　以上をもちまして終了させていただきます。本日はまことにありがとうございました。

した。