

(開催日時) 平成18年7月11日(火) 9:30～12:30

(開催場所) 宮城県行政庁舎6階 企画部会議室

1 開会

2 説明

分科会の進め方について

3 議事

平成18年度公共事業再評価対象事業の概略審議について

4 閉会

出席委員

森杉壽芳部会長, 長田洋子委員, 徳永幸之委員, 山本信次委員 (4名全員出席)

1 開会

<事務局から第1分科会担当委員4全員出席により会議が成立する旨の報告>

<議事録署名員を徳永委員, 山本委員の2名に依頼>

2 説明

<事務局から分科会では審議対象事業の意見集約は行わず, 論点整理を行う旨の説明>

3 議事

平成18年度公共事業再評価対象事業の概略審議について

(港湾課)

<公共事業再評価調書「審議資料8 港湾環境整備事業 石巻港廃棄物埋立護岸」により県の評価結果について説明>

(森杉部会長)

浚渫はどこでやっているのですか。

(港湾課)

県内の漁港などでやっている浚渫土をすべてここ(今回事業箇所)に持って来ようと考えています。

(森杉部会長)

わかりました。陸上の工事は持って来ていないのですね。

(港湾課)

陸上の分は一部, 雲雀野地区に持って来ていますが, まだここ(今回事業箇所)には護岸が完成していませんので, 持って来ていません。

(森杉部会長)

今回の事業箇所は, 今は止めていると仰いましたが, 雲雀野地区東側(埋立E)の埋立に23年頃までかかるのですか。

(港湾課)

平成25年頃には満杯になります。

(森杉部会長)

慌てることはないということですね。浚渫土が出てくる度合いによるでしょうが。

(港湾課)

県内の港湾・漁港の今後の浚渫予定を考えますと、平成25年度くらいまでは雲雀野地区東側(埋立E)で受け入れることが可能であると考えています。それ以降は受け入れる場所がありません。すべて固化処理して陸上に捨てるとなると膨大な経費が掛かってしまいます。

大規模な航路浚渫ですと一回に10万 m^3 単位の浚渫が出てきますので、どこかにポケットがないと効果的に処分することができなくなります。今回の処分量は92万 m^3 ですが、10年で終われば、また次の何かを考えていかななくてはなりません。

(森杉部会長)

今、浚渫土を埋め立てているのはここだけですか。

(港湾課)

県内では石巻港だけです。国でも港湾でそのような役割を担う必要があるということで、4分の1補助になりますが、補助事業で護岸整備の事業をずっと前から全国的に実施しています。できた土地については、緑地、港湾用地としています。

(長田委員)

今回も緑地にする予定なのですか。

(港湾課)

今のところ緑地にする計画になっています。

(森杉部会長)

そうすると、緑地の便益も出てくる可能性があるということですね。

(港湾課)

そうです。しかし、マニュアルでは緑地の便益まで含まないということで、今回は計算していませんでした。

(森杉部会長)

それは間違っていましたね。

(長田委員)

B/C(ビーバイシー)があまり高くないという印象を受けますが。

(港湾課)

供用が先になりますので、単純にB/Cを計算しますと割引かれる部分があるので、どうしても数値が出ません。

(長田委員)

このようにしてどんどん海の方に進出していきますと、波や海流が変わってきます。その対応や計算はどうなっているのですか。

(港湾課)

計画をつくる時点でシミュレーションをかけ、どのような影響があるか調査をしています。あと、この場所で起きるのではないのです。かなり離れた場所でそのようなことが出てくるのが結構いま問題になっています。

(長田委員)

例えば、津波でもこれができる前は予測できたのに、これができることによって、津波の流れが変わるとか、そのようなこともあり得るのですか。

(港湾課)

今回の廃棄物埋立に関しては、周りを外郭施設で覆われていますので、そのようなことはあまりないと思います。

(徳永委員)

92万m³はだいたい10年くらいはもつのですか。

(港湾課)

今のところ平成25年から35年までと考えています。

(長田委員)

10年なんてすぐですね。

(港湾課)

ですから、次の施設で何をしなくてはならないか。絶対に航路や泊地は埋まってきますから、船を安全に航行させるためには掘らなくてはなりません。今度、掘ったものをどうするかがこれからの課題です。幸い今は石巻の計画がありますので、ここに持ってくればよいのですが、この後がどうなるのかということがあります。

(徳永委員)

埠頭用地も一緒にやることも考えられるかもしれないとお話でしたが、現実性とか、代替案として費用便益の比較はおこなっているのですか。

(港湾課)

計画上は位置付けていますが、事業化はまだしていません。石巻港は防波堤の整備が一番の命題で、風波ではある程度のものはOKなのですが、長周期波対策で閉め切りとかいろいろな形でやっていますが、閉めるまでは直轄さんをお願いしていますので、その分時間が掛かります。そうしますとどうしても-12m岸壁の整備が困難になってきますので、そこまではまだ検討はしていません。

(徳永委員)

岸壁を仕切りとして先につくっておくことができるのかできないのか。埠頭用地ですので当然、上にかかる荷重も違うので構造も違ってくるだろうと思うので、果たして一緒にやったからどれだけ安くなるのかということもあるかと思いますが、ただ、今回は一時的に先延ばしすることもあるわけですから、その間でその様な検討をされてもよいのではないかと思います。

(山本委員)

確認したいのですが、当初はあくまでも浚渫土砂の処分を目的にしていたわけではないということですか。

当初の事業の概要・制度を見る限りでは、航路、泊地の確保が重要という話が出ていて、それから平成12年度に完了予定の話であり、どうもいま御提案になっている話と当初の計画の話が上手く繋がらなく、分からないのですが。

(港湾課)

もともとは廃棄物処理護岸という形でやっており、浚渫したものを捨てることで計画していますので、当初からの考えが変わっているということではないです。

(山本委員)

全体としては説明に納得しているのですが、そうであれば将来的に土地需要の変化という話も出てきているくらいですので、もっと埋立の上ものところの、別の活用がさらに当初想定されていたのかと感じました。

(港湾課)

土地需要の変化というのは、こちらの雲雀野地区がリンクしてきます。我々としては最初にこちら側（雲雀野地区東側）を整備してからこちら側（今回事業箇所）という形で考えていました。当初、雲雀野地区東側（埋立E）はもっと早く埋まるだろうと考えていました。それで基本的に埋めてから企業に買ってもらえるだろうという予測で動いていたのですが、どうもそれがそこまで伸びませんでした。

（長田委員）

工場は張り付かないのですか。

（港湾課）

一部は売れています。

（長田委員）

ここに浚渫土砂の埋立をする計画は、当初はなかったのですね。

（港湾課）

当初から位置付けていました。埋めるには護岸をつくらなければなりません、護岸をやるには我々はどうしても補助でやりたいと考えますので、廃棄物埋立護岸港湾環境整備事業という補助費目の中で事業に着手しています。

（山本委員）

将来的に休止期間をさらに延ばしていくために、浚渫土砂を雲雀野地区東側（埋立E）で使っていくという選択肢はあるのですか。

（港湾課）

雲雀野地区東側（埋立E）が満杯になるまで、受入をしていきたいと考えています。それがほしい平成24年頃に満杯になりますので、25年から廃棄物護岸の方に入れることとなります。

（徳永委員）

事業費の増加の部分で、船溜まりのところの計画変更があったからという説明だったと思うのですが、ちょっと理解できませんでした。今回の区域の外側の話ではないかという感じがするのですが。

（港湾課）

調書9ページの下側に計画図を掲載していますが、左側が当初廃棄物処理計画で赤線を引いてあります。右側が改訂後のエリアになりまして、若干、ボリュームと面積が変更になっていて、護岸延長も若干増えています。構造についても昨年度、基本設計をやっております、その結果に基づいて概算工事費を出しておりますので、事業費は精査をかけて積算し増額しています。

（徳永委員）

減っているように見えるのですが。

（港湾課）

護岸は若干増えています。

（森杉部会長）

護岸って高いですね、何十億円もするのですか。

（港湾課）

7ページの断面図を見ていただくと分かるのですが、軟弱地盤でして、防波堤に近いような構造になっています。安い構造ということで捨石傾斜堤の部分もあります。こちらは地盤が悪いので、法勾配をかなり寝せる必要があります。

(長田委員)

地盤が悪いというのは、下が砂地ということですか。

(港湾課)

ヘドロというか粘性土になっています。

(森杉部会長)

これは取り払うのですか。

(港湾課)

上に敷き砂をします。

(森杉部会長)

それはお金が掛かりますね。

(長田委員)

昔の砂浜や松原だった雲雀野地区が、すっかり工業港になりましたので、いまさら反対しても駄目だと思っています。

(森杉部会長)

砂浜はもうないのですか。

(港湾課)

もうほとんどありません。

(港湾課)

離岸堤を設置して海岸保全しています。

(長田委員)

大曲海岸は、昔は潮干狩りの名所だったのですが、今はもう駄目になっているのでしょうか。そのようにあまり生態系が変わるのは気になるところです。波及して、ここにいた貝が全滅したとか、このへんの影響はちょっと気になるところです。そこまでは計算していないですか。

(港湾課)

先ほど説明しましたが、防波堤に囲われた中でやっていますから、そこまでは計算していません。

(長田委員)

宮城県で出たものは宮城県で処理するのは基本だと思っています。

(森杉部会長)

それでは、いいですね。県の対応方針(案)は継続ですが、継続という形がよいのですか。それとも休止の方が・・・。

(港湾課)

国の補助事業になっておりまして、国に報告しなくてはなりません。国の評価の捉え方としては中止と継続の二つの選択肢しかありませんので、県の出し方としては継続としたいです。

(森杉部会長)

国ではそうなっていますが、県としては休止の選択肢もあると確か以前にやりましたよね。

(行政評価室)

部会ではカテゴリーをすっかり決めていませんので、委員の決め方によります。ただし、休止とされた場合に、土木部で国土交通省の言う継続であるということを説明がつくのであればですが。

(港湾課)

国とはそのような話もしておりまして、完全な中止でなく休止であれば継続の範疇に含まれ

るということで国交省と話していました。

(森杉部会長)

継続という取り扱いが何かと便利であるということですか。

(港湾課)

はい。

(森杉部会長)

そういうことでよろしければ、それでいいですね。

(徳永委員)

埠頭の方の見通しはどのようなのですか。

(港湾課)

岸壁と一体整備という形になります。防波堤を整備しないと埠頭だけ整備しても船が使える形になりますので、今のところ外郭施設に主力を置いています。

(森杉部会長)

防波堤はやはり必要なのですか。

(港湾課)

長周期波に対してはまだ不完全という捉え方をしています。小さい船であればあまり問題はないのですが、4万t、5万tクラスの大きい船が入ってきますと、どうしても綱切れとかという現象がありますので、-13m岸壁に対する船が入ってきてももらえません。

(森杉部会長)

向こう(釜地区)は-13mの岸壁はあるのですか。

(港湾課)

最大で10mです。

(徳永委員)

耐震バースの整備はどうなっていますか。

(港湾課)

今の計画上は、廃棄物護岸前の-12m岸壁が耐震となっています。そのへんもありますので、整備時期については今から調整取ってやっていきます。

(森杉部会長)

それはいいですね。今から明快に言っておいた方がいいです。

(徳永委員)

通常利用がないにしても、先に柵だけはつくっておくということもあると思うのですが。

(森杉部会長)

どうせ地震来ますからね。

(港湾課)

確かに石巻にはないので、そのような話も出ているのですが。

(森杉部会長)

耐震バースであれば、まず間違いなく要るじゃないですか。他の岸壁となると本当に利用するのか心配事になりますが。

(徳永委員)

休止中にその様な検討をしていただければと思います。

(港湾課)

休止中に検討いたします。

(森杉部会長)

私たちもこの件については、強く要望します。

この事業はいいですか。

(各委員)

はい。

(行政評価室)

確認ですが、事業内容は御了解いただきましたが、先ほどの県の対応方針に対する案ですが、継続ということによろしいですか。

(各委員)

はい。

(森杉部会長)

正式な附帯意見としたいと思いますが、ぜひとも耐震バースとしての計画をお願いします。

(徳永委員)

附帯意見は、今の検討とスケジュール調整ですね。

(港湾課)

耐震バースは国の直轄事業になります。

(森杉部会長)

そういうことですか。それでは附帯意見は止めますか。部会から参考意見としてあったということにしましょう。

(道路課)

<公共事業再評価調書「審議資料9 主要地方道仙台三本木線 混内山道路改良事業」により県の評価結果について説明>

(長田委員)

地域の人たちとの話し合いはきとんと進めながらやっているのですか。

(道路課)

地元に対しては、当然、役場との話もしています、特にここには公共施設もありますので。また、団地の部分につきましては、新しい道路ができて、現道をどうするのかということを経営所において話をしています。都市計画的な位置付けもきちんとしてあるので、都市計画決定する際には、当然、地元の計画という形で入っています。

調書3ページの訂正部分については、計画部分の交通量が分かりづらいため、現道とバイパスの交通量を分けて新たに追記しました。

(徳永委員)

現道に配分した乗用車400台の交通量自体かなり多めの見積もりという感じがします。というのは、この現道ではなくてセブンイレブンからの真ん中の道の方が、この団地の人のメインの道路になると思います。

さらに、かなり多めの比率を使って大型車まで配分しています。普通貨物車はほとんど通過交通と考えてよいので、そのままでも良かったのではないかと思います。数的にはたいした台数ではありませんので、便益はあまり変わらないと思いますが。

(道路課)

交通量の配分の考え方については、現道の部分に交通量を多く残すような形で評価していますので、効果の部分が小さく出ていると思うのですが。現道部分の交通量の把握がまだできて

いなくて、団地の戸数から割り出して、現道の団地から発生している交通量を出しています。

(徳永委員)

そういう意味で、この件に関しては、便益は小さめに計測していますので、よいと思います。

(森杉部会長)

問題は、大型貨物車、小型貨物車、普通車が現道に残るとするのは、環境的にも気になるところです。このような推測をしていると誤解を与えないかという問題です。

(長田委員)

新道は田んぼの真ん中につくっているのですか。

(道路課)

山の中です。

(長田委員)

山の中であれば、問題ないですね。路線バスは現道に残るでしょうね。

(徳永委員)

小型貨物車も多少は残る可能性はあると思います。

(長田委員)

道路を審議する時にいつも問題になるのが歩道のことです。これは山の中を走っているので、歩道はほとんど考えられていないのですね。

(道路課)

片側歩道としています。公共施設のあるところは両側歩道にしていまして、その先は片側歩道です。

(徳永委員)

かなり余裕のある断面に見えますが、既に整備されているところもこの同じ断面ですか。

(道路課)

はい。都市計画決定されている幅がありまして、これも考慮しながらやっています。あと、植樹帯で木を植えるなど環境にも配慮しています。

(徳永委員)

気になっていたのは、このような路線のどこから整備していくのかという部分で、あまりここは緊急な感じがしません。ただここ自体はもう既にできつつあるので、早く繋げてもらわないことには効果が発現しないので、早くやってもらうことでよいと思っています。

ただ、路線全体の県の計画として、どこから手を付けていくのかというあたりの採択基準が曖昧な気がします。今回の評価とは別の議論になりますが。

(森杉部会長)

それは事後評価をやるにあたって、検討すべき課題であると思います。この事業が対象というわけではありません。要するに事後評価をどのようにやるかいろいろと検討していますが、このような路線の中で、どのような順番付けをやるべきなのかということの検討を、結果としてどうであったかという判断をすることは重要な問題提起です。

(徳永委員)

ボトルネックみたいになっているところの整備が進むと、飛躍的に交通量が増える可能性もあるわけです。だから、今、最短ルートになっている路線だけれども、途中でかなり出入りしているということは、通して使っているのではなくて、部分的に使っているわけですね。非常にもったいない路線のような気がします。

(道路課)

都市計画みたいに起終点を全体で計画するのではなくて、路線の今ある現道部分も考慮しながら、仙台圏と大崎圏を結ぶ道路を繋げているようなイメージなので、その辺は確かにいろんな現道の道路から車が入り出てきます。

(森杉部会長)

この事業はいいですか。

(各委員)

はい。

(都市計画課)

<公共事業再評価調書「審議資料10 都市計画道路北浜沢乙線道路改築事業」により県の評価結果について説明>

(森杉部会長)

商店街の売り上げとか、観光客はどのような状況ですか。その出来上がったところですけど、うまく活性化していますか。

(都市計画課)

まだ、その辺の具体の調査についてはこれからです。

(森杉部会長)

調査すると大変なので、フィーリングとして。やはり、この道路はそういう活性化に役立って欲しいです。

(都市計画課)

西町地区は完成供用してしまっていて、人通りは以前と比べて多いように見受けられるのですが、ただ、本町地区は未だ現在工事中でして、交通規制なども行っておりますので、通り難い状況になっています。

(森杉部会長)

元々、交通量とか、人が集まるのはむしろ今工事中の方ですか。そうでなくて、塩釜神社のすぐそば今供用開始しているところですよ。

(都市計画課)

西町地区は一部商店が存在しますが、大半は住宅です。主に商店が繋がっているのは本町地区、今工事をやっているところです。

(徳永委員)

前回の再評価の意見があまり反映されていないのが、非常に残念なのです。まず、資料で、広域的な役割というのも位置付けられているので、そういうのがわかるような図面をちゃんとつけてくださいと言ったかと思いますが、これは前回の調書が付いているから今回は付けなかったということなののでしょうか。

(都市計画課)

忘れていました。

(徳永委員)

なおかつ、前回の再評価の時に、全体のネットワークの位置付けの中で、この道路をどう位置付けるのかということが、再評価自体の意見ではないのですが、具体的な形で出しておいたかと思うのですが。それに対してこの5年間でどう検討されてきているのか、その辺りを説明いただけないでしょうか。

(都市計画課)

前回もお話しているかと思いますが、この三陸縦貫自動車道のインターがこちらにございまして、利府塩釜インターへ繋がる道路ということで都市計画決定されているのですが、ひとつは塩釜港で取り扱う貨物の発生集中交通量をさばくために、こちらの方に誘導していくという道路の位置付けもあるのですが、もうひとつは塩竈神社周辺ということで、この周辺につきましては歴史景観に配慮した景観設計を行うということでもあります。交通量の問題があるのですが、今現在、この道路がない状態で、ここでの発生集中交通量の向きとしては、いろいろな向きがあるとは思いますが、ここのインターチェンジに行くためには、こういうふうに迂回した形でこのインターに行っているという状況です。ですからその時間短縮を図る意味で、ここを将来的には改良して行って、より良いネットワークを整備したいと考えています。

(徳永委員)

しおりトンネルはどこですか。

(都市計画課)

しおりトンネルは利府中インターからのこの区間です。こちらは別の都市計画街路、越の浦春日線というものが計画決定されています。ただ未だ出来ているのはこの一部区間です。こちらについては未だ未整備です。

(徳永委員)

ですから、前回の議論で、要するにそういう歴史的景観を大事にして、なおかつ駅前通りでもあって、そういう歩行者中心の整備をしましょうという話と、それと物流の最短ルートとしてトラックもどンドン通しましょう、というのが相矛盾するのではないかということがあった訳です。

(長田委員)

そうですね、私もそれがおかしいなど。

(徳永委員)

それについて、前回も明確な答が無かったので、それは今後検討しますというようなことで終わっていたかと思うのですが。

(都市計画課)

塩釜港での発生集中交通量は、とりわけ塩釜港自体の取り扱い貨物量がここ数年間横ばい、むしろ若干右肩下がりに推移してきておりますので、今以上に大型車がこの道路を利用するということは考えづらいと。将来的にはここが最短ルートになることによって多少通り易くなるという面はあるのですが、現状とあまり変わらないのではないかという予測を立てております。車道の幅員につきましては、今現在一方通行でこの区間やりとりしている訳ですけど、将来的には2車線の3.25mの車道が出来て、さらに停車帯1.5mも出来ますので、歩道と車道の区分が明確になることによって、歩行者の安全確保も図れるし、自動車交通の円滑化も図れると。この道路そのものを物流だけに使うということだけではなくて、歩行者の安全確保にも図っていきたいと考えています。これは塩竈市がたてております、中心市街地活性化事業の中にも位置付けされておりますし、一方では塩竈市からこの区間全部早期に整備して頂きたいという要望もあがってきております。

(徳永委員)

現状はここが真っ直ぐ出来ていないから、ほとんど大型車は通っていないのではないですか。

(都市計画課)

そうです。

(森杉部会長)

2, 500台と調書にあります。現状でも結構な量ですね。

(徳永委員)

逆に計画で減ることになっているのですね。それはどういうことですか。

(長田委員)

経済が停滞しているからということなのですか。考え方の基本的なところが徳永先生はおかしいのではないかとおっしゃっているのではないのでしょうか。経済が時代の流れで右肩下がりなので、今までより車が通らないからいいのではないかとか、町の真ん中をトラックが通ってもいいのではないかとという発想がちょっと根本的におかしいのではないかとという気がします。物流のための道路は今までも市街地を避けて、バイパスを造ってきた訳で、市街地の真ん中をきれいにして、歩道や何かも整備して観光客も通るような道路にしましょうと考えたのなら、港湾の交通量は違う観点で考えた方がいいのではないかとという気がするのです。基本的なところが違うのかなという気がします。今説明いただいたのはあまり説明になっていないのではないですか。

(山本委員)

私は前回いなかったのですが、参考資料の7-6ページ辺りに今の話がずっと出ていて、要するに中心市街地のあるいは観光用道路のところに、ばんばん物流の車を通していいのかということが平成13年度の時にみ出されているのが、これを見るとわかります。塩竈市の計画上ではこれは一緒でいいのだと判断しているということですね。先ほどおっしゃったように、その代わり歩道を広くしたりすることによって歩行者の安全を図りながら両立できるという御判断を塩竈市並びに県の方ではしているという理解でよろしいのでしょうか。

(都市計画課)

はい。

(山本委員)

それで、技術的な面で、台数的にもあまり増えないのではないかと、御判断しているということですね。

(都市計画課)

はい。

(山本委員)

普通で考えれば、直進で通って良くなれば全体量としては減っても、その道路に流入する台数は増えるだろうと予想できます。もう一本新しい道路を造るといふ訳にはいかないのだから、本当に現在の設計で歩行者の安全とかは確保できるのでしょうか。

(都市計画課)

歩道と車道の間には植樹帯も設けておりますし、そういった意味では安全な歩道の整備を図っていると考えています。

(山本委員)

現在やっている工事の前にはここは通れなかった訳ではないのですね。昔から塩釜港から来る車が結構通っていたと考えていいのですね。たまたま工事によって一時ストップしているのですね。

(森杉委員)

通っていましたがね。写真見てもあまり通っていませんね。

(都市計画課)

それで、その交通量のデータですが、実際のここのジャストポイントではなくて、少し外れ

たところなのです。この辺での調査ポイントでのデータを使用しておりますので、大型車がどの程度ここに流入しているのかは分からない状態です。

(長田委員)

ここからの物流の車は、ここを通らないとすると、今どのような道を通っているのですか。

(都市計画課)

こちらの方(海岸通下馬線～塩竈駅前線～玉川向ヶ丘線)を迂回しています。

(長田委員)

ここ(玉川向ヶ丘線)もあるのですね。

(森杉部会長)

それで一応今は通っているのですね。これはこれで一本できている訳ですね。

(徳永委員)

ただ、その道路が計画どおり完成した後も、あまりいい道路ではないですよ。鍵型道路があつて。おそらくそこ(下馬春日線～清水沢多賀城線管間の北浜沢乙線)が直結すると、最短ルートでそちらを通りますよね。

(都市計画課)

通りやすくはなりません。

(森杉部会長)

では止めてしまえばいいのではないですか。

(徳永委員)

そうなった時につなぐのは、どうなのかという話になりますよね。今回の評価対象区間とは別の議論にはなるのですが。ただそこをつなげてしまった時に本当にこの断面で持つのかということ、前回は質問しているのですが。

(都市計画課)

それは、仙台広域都市圏における道路網のパーソントリップを行っておりまして、今現在、交通量は増えるという予想を、27年の予想値ですが、たてていますが・・・

(徳永委員)

それは全県一律の伸び率を掛けただけのものですか。

(都市計画課)

そうではなく、ネットワーク計算したものです。それで混雑度の方が1.3ぐらいです。今現在2車線ですが、さらに2車追加して4車線となると逆に交通容量が増えすぎてしまって不経済な道路になりますので、2車線で当面はいけるのかなと考えています。これだけではなく、他にもいろいろな道路網が整備されていますので、混雑するようであれば他のルートの方に流れていきますし、今現在これがない状態ですので、なんとも言えないのですけれども。

(徳永委員)

ですから、そこら辺を、先ほどの道路の時の話と一緒になのですが、整備順序ですよ。最短ルートを先につくってしまうと、絶対そっちに乗ってしまうので。結局、西道路定禅寺通りというのが、仙台市内の物流幹線になってしまっているのはそういうことなのです。南部道路が先に出来て、なおかつ無料なり料金体系がもう少しいい仕組みになれば、南部道路経由になっただけなのだが、やっぱりそこが最短ルートになっているので、後からそういう物流用のよい道路がありますよと言っても、なかなかそっちには行かないのです。

(森杉部会長)

南部道路をただにすれば行くのではないですか。それは有料かどうかの問題だと思います。

ここは意外とこの道路は大型車は走り難いのですかね。整備されて乗用車がうろちょろしていると。だからみんなこちら（海岸通下馬線～塩竈駅前線～玉川向ヶ丘線）をまわるような感じがします。こちらをきちんと整備しなければならないのは間違いないです。こちらは未だ整備は終わっていないのでしょうか。

（都市計画課）

黒は整備が終わってしまっていて、破線、点線が概成済ということで、幅員がちょっと狭いとかということになっています。2車線は確保されています。

（森杉部会長）

トラックといっても大した量ではないので、混雑ということはないのでしょうか。それとも混雑ということあるのですか。

（都市計画課）

こちらの道路ですか。ここは今一部トラックが通れない道路になっています。一部迂回して通っています。

（森杉部会長）

交通量がおかしいですね。

（都市計画課）

ここの交通量ではないのです。

（森杉部会長）

やはりそれは一回ぐらい数えないと。この工事は大体終わっていますけれど。終わっているけれど問題ですね、1回ぐらいカウントしないと。どの程度なのかということとは。

（山本委員）

道路整備の目的がトレードオフになっているので、今更それをどうこうは言えないので、道路が出来たあとに大型トラックの通行をなんらかの形で制限するとか、そういったことをしないとおかしくなってしまうということをついで意見としてつけるということをしなければならないという気がします。

（森杉部会長）

正式に付帯意見として付けたほうがよいですね。

（森杉部会長）

現状の物流がどう流れているかわからないのです。ここの交通量がよく解らないまま、工事を進めてきている訳です。この事業を終わらせるのは当然ですから、継続でOKなのですが、付帯意見を付けて、道路網をどう考えているのかということ。

（徳永委員）

多分、そこをつなぐことも観光のルートを考えると必要だと思うのです。観光バスとか、三陸道から直接ダイレクトに塩竈神社に流すという意味で。ただその時に、観光バスを裏側の細い道を通していくのか、それとも参道の下で降ろして、参道から上がってもらうのか、ということも本来考えていかなければならない地区だったと思うのです。もう終わってしまった区間ですけれども。

（森杉部会長）

今はどうなっているのですか。参道の上までバスは行くのですか。

（都市計画課）

脇の狭い道を通り、駐車場まで行くしかありません。

（森杉部会長）

それはそれでもいいのかもしれないが。

(徳永委員)

正面からではなく、神社の脇から入るような感じですよ。

(都市計画課)

そうです。

(徳永委員)

そういう見せ方で本当によいのかということは、本来、塩竈の観光を考える上では真剣に議論してもらいたいテーマであるのですけれども。

(森杉部会長)

市役所はこれにどのように介入しているのですか。こういう道路網計画とか、今の観光計画とかに。

(都市計画課)

都市計画道路というのは、地元市町村がネットワークを組んで、計画決定しているものなので、市の方も、この場合はインターチェンジから45号に抜ける道路としてラダー方向は考えていると思います。ただ細かいところにおいて、どこで観光バスを止めて、といったところまでは議論されてはいないと思います。

(森杉部会長)

していると思います。していないとおかしいですよ。

(都市計画課)

道路とは別に観光客の誘導ということでは、サイン計画などをしておりますが。

(森杉部会長)

それと連動して、道路などは必ず連動しますよね。

どうしますか。問題点はこれだけですか。

(長田委員)

ほとんど、出来てしまっていますし。

(徳永委員)

もう一点気になるのは、地中化の話ですね。前回の再評価の時から地中化は見えていた話ではないかとい気がするのですが。その辺の経緯はどのようなのですか。

(都市計画課)

前回、西町地区の方は電線の地中化につきましては自治体管路という方式でやっていましたが、今回、本町宮町地区につきましては、正式に電線共同溝の電線地中化計画に基づきまして位置付けられまして、補助事業に採択されているというところで、ちょっと事業手法が違うものですから、今回その分の増額が伴ったということになります。

(徳永委員)

西町地区、つまり前の地区と同じ経費で計上はしてあったということですか。

(都市計画課)

経費そのものは、平成16年に変更しております。その際に計上しました。

(徳永委員)

私が問題視しているのは、最初から地中化は見えていたのだが、そのやり方が違ったので増額になったのか、それとも地中化自体計上していなくて、今回改めて計上したから増額になったのか。どちらかということなのです。

(都市計画課)

この街路につきましては、西町地区については先行して電線地中化行っていましたので、本町だけ残すという話は無かったかとは思いますが、ただ、事業費的なものからいくと、この分は計上していなかったということになります。

(徳永委員)

前はそういったものは、全く入っていなかったということですか。

(都市計画課)

そうです。

(徳永委員)

それが確定していないということは確かなのですけれど、やるだろうということは、もう見え見えなので、それを抜きで前回の再評価をかけてしまうということが、いかがなものなのかという気がします。将来そういう費用が発生するだろうということがわかっているながら、安い費用で審査を受けるということですよ。

(森杉部会長)

前回、そうだったのですか。

(都市計画課)

西町地区の費用については入っていましたけれども、本町、宮町地区については今回変更して増額しておりますので、入っていなかったということになります。

(森杉部会長)

それは、意識的な過小評価ですね。

(徳永委員)

そう言わざるを得ないですね。

(森杉部会長)

これは問題です。昔の事業は、この公共事業評価を始めたころの事業費というのは軒並み、そうでした。明らかに過小評価をしておいて、予算化し、後から高くしていくという典型的なパターンがあって、多いに反省をしていただきましたがね。ここも多いに反省してもらわなければならない事業ですか。

(徳永委員)

多分、部会の場合でも問題になると思います。

(都市計画課)

元々、スタート時点からすると、大分増えているということになります。

(森杉部会長)

典型的な事業課のかつての手法です。

(徳永委員)

再評価調書の作り方なのですが、ほとんど前回と同じなのですね。要するに前回までに変更になった部分とその後変更した部分というのが非常に見えにくいのです。参考資料で後に前回以降ということが整理されているのですが、再々評価なので、きちんと様式1の中で書き込むべきだという気がします。書式が前回までに変更した部分と前回以降変更した部分が金額的にも明記しておくべきではないかと思うのですが。

(森杉部会長)

43. 1億円から45.5億円に約2億円増えた理由は何ですか。今の電線地中化の問題ですか。

(都市計画課)

はいそうです。この中に当然ながら、電線の各社の負担金も含まれております。

(森杉部会長)

負担金はどのぐらい負担するのですか。

(都市計画課)

m当たり1条当たり、50万5千円です。

(森杉部会長)

それはどこが負担するのですか。

(都市計画課)

電力とNTTと塩竈ガスです。

(森杉部会長)

それも書いていただくとよいです。調書の主体別費用負担の内訳が書いてありますから、ここに電線地中化についてはこうだを書いてもらった方がよいです。いろいろなところを、これも一度、書き直してもらえますか。

(長田委員)

全体事業費の内の県負担分が減るということですよ。

(都市計画課)

そうです。ただ負担金としては総額で800万円ぐらいです。

(長田委員)

そんなものですか。

(山本委員)

m当たり50万円だと、2mで100万円だから、8mぐらいしか入れていないのですか。

(森杉部会長)

電線の地中化は、こういうタイミングで是非ともやってほしいですね。絶対、やるに値すると思いますね。今の計算は合っていますか、再度調べてもらえますか。

(都市計画課)

部会までに調べておきます。

(森杉部会長)

調書を書き直してもらえますか。今のようなところを加えて。

(都市計画課)

はい。

(森杉部会長)

それから、広域交通量のありかたについて、調書の2ページ目にあるのですね一応は。インターチェンジ開設に伴い自動車交通が増大していると、書いてあるのですが、問題なのは、まずは対象としているところの交通量が、現状がどうなのかということがわかっていないことです。それはひとつチャンスをつかまえて、1回カウントしてください、これは。簡単ですよ。1日、どなたかがやって。

(都市計画課)

この区間自体は出来上がっているのですが、こちら側の半分の区間が今工事中でして、通り抜けはできるものの、交通規制をかけていますので通りづらくなっているということがあります。元々今やっているところが、一方通行になっていて、交通規制がかかっているところなので、測っても現況と合わない、現況はわかるのですがそれが今の道路かということにはならないのです。

(山本委員)

今やる工事の前が一方通行だったということですか。

(都市計画課)

そうです。大型規制がかかっているのです、調べてもだめなのです。

(森杉部会長)

やっとわかりました。それを覚悟の上で、交通量を調べてみましょうよ。ここでいう現況というのは、あなた方がおっしゃる現況というのは、街路が完成した時に通過するであろう、現在時点の交通量という想定ですね。それをどうやって出したかという根拠がいるのです。

(山本委員)

単純に参考資料の1－8ページに産業道路と観光客誘致と生活道路を3つ両立させるといことがあって、それに関連して前回の平成13年の再評価時に委員の先生方から質問があって、それに対する答が6－5ページになっていて、答申及び部会意見ということで、歴史や景観に配慮した道路であることを踏まえて広域道路ネットワークの中での位置付けも考慮しながら、つまりどう両立するのだという質問に対して、からくり人形を設置しましたという歴史文化に関する答だけで終わっているのです。中身がうまく伝わってはいなかったのではないかと。今日になって、長田委員や徳永委員が言われるのは、やっぱり観光客誘致は必要だ、生活道路としてもいいだろう。ただ、直結して産業道路にしてしまうと、その二つとは両立はしないのではないかと、あるいは矛盾するのではないかと。それに対する答を13年の時にも聞いていたのだが、それに対する答えが、伝統の重視、からくり人形のことだけなので、それを含めて、もう出来てしまう事業なので、今更こちら側にもう一本道路をつくれということではもちろんないので、仮に付帯意見を付けるとすれば、場合によっては産業道路としては大型トラックの通行は規制するとかということを検討する必要があるのではないかとという投げかけになるのではないかと。それに対してなにがしかの考え方を示していただければ、あるいは、塩竈市とこれから相談するとかという回答になれば、こちらでもそうかということになるのではないかと。議論がその辺がすれ違っている感じがします。県の説明では、先ほどは歩道を広くしたから両立するはずだということなので、それもひとつの答えだと思うので。それでいくのであればそれでも結構だとも思うのですが。委員側ではそれでは未だ、矛盾は解消されないのではないかとということだと思うのですね。

(森杉部会長)

そうですね、それも調べて教えてくださいませんか。要するに物流の貨物をどう流すか、先ほどお話あったように、一定程度現況でこういうところを通過しているのですよね。使っているということですから、それはそれで立派な現状であって、問題がないのかどうかとか。あるいは、なるべく今使っている道路を使ってもらうように、トラック関係ですから業界の方に要請するとかということも可能でしょうし、それでこの道路は主に観光客用に走らせるという方向だということでも結構でしょうし。そういう落としどころを明記して教えてくださいませんか。

(山本委員)

参考資料1－8ページを見る限り、塩竈市としては中心市街地に人が来ないことを危機と思われているようなので、人を呼びたいと思っているようです。ただ物流のトラックが通ったって中心市街地の活性化には何もならないので、あるいは交通安全上問題があるので、物流トラック以外のものがそこを通るようにして欲しいというのが塩竈市の希望だと思います。そのようになるような、ハード整備はこれでいいのだが、ソフトで何かそちらに向かうようなことを検討する必要があるのではないかとということなのではないかと、こちらからの問いかけになるのではないかと。

いか。

(森杉部会長)

だいたい、そんなところが落としどころで、今後かなり意識していくとは思っています。それからコストの件、今までいつも厳しいものは付帯意見つけてきましたが、「事前に十分コストが掛かることがわかっている場合には、十分検討せよ」ということで何回か言っているもので、同じ付帯意見をつけましょう。大体そんなものでしたか。この二つぐらいでしたか。

(長田委員)

主体別費用負担の内訳をもう少しきちんと書くようにと。

(森杉部会長)

地中化の場合と道路の場合とですね。

それから交通量のこの街路ができた時に通るであろう交通量の想定を3ページでしているのですが、それは他のところの交通量でカウントされているのですね。それはどうなのですか、大体あたりそうなのですか。

(都市計画課)

現況はそうですが、19年度の予測は出来た時の予測をしているので、現況は多分あっていないかもしれませんが、全体的な流れからその地点の交通量を算定しています。計画交通量はパーソンの結果なので間違いありません。

(森杉部会長)

計画交通量はわかりました。ただし現状は、あるいはこの道路が無かった場合の交通量はどんな流れをしていますかというものをやらないと、費用対効果分析はできないはずなのです。それをもしこの道路がない場合の19年度の交通量というものが一体どう流れているのでしょうかというものをやらないで、適当な現況という数字の交通量がもしもなかったら流れるでしょうという想定ですか、これは。これはどうも計算がおかしいね。

(徳永委員)

ネットワーク、広域的な位置付けとともに、どういうふうな交通配分をしているかという説明をしていただかないとわからない。

(森杉部会長)

今、パーソンでやっている15,000台の交通量が、もしもこれが無かったらどういう交通の流れ方をしているかというのがいるでしょう。それがないと、そこでかかる費用と今回計画している道路を通る時間の差が便益として発生する訳ですからね。それをやっていないのではありませんかこれは。昔は気が付いていなかったのではないか。どうもこれはおかしいね。

(徳永委員)

前は完全に見過ごしていましたね。断面交通量があるのだと思っていました。

(山本委員)

上側の道路(越浦春日線)が一番メインだと、そのところでカウントしているということであれば、まさにそのように説明していただければいいのだらうと思うのですが。でもさっきからの話だと、下(海岸通り下馬線~塩竈駅前線~玉川向ヶ丘線)も通っている、上(越の浦春日線)も通っている、一方通行になっているということであれば・・・。

(森杉部会長)

今ここの交通量の内、ここ(越の浦春日線)も一部通っているし、ここのところ(海岸通下馬線~塩竈駅前線~玉川向ヶ丘線)も一部通っているのです。それらがここに道路ができれば、ここに来るはずなのです。転換してくるはずなのですよ。

その転換をどのように想定していますかというものがいるのです。それが恐らくできていないのです。計算していませんよ。

(徳永委員)

本当に、物流幹線として使う気があるのであれば、そういう迂回が最短ルートになるので、もっと便益が大きくなるはずなのです。

(森杉部会長)

これはもう一度チェックしてくれますか。費用分析そのものを。これおかしいですよ。

(徳永委員)

今回はその直通のところ(下馬春日線～清水沢多賀城線管間の北浜沢乙線)まで事業区間に入っていないので、迂回はあまり変わらないかもしれませんが。

(森杉部会長)

現況の交通量は13,000台もないのでしょうか、ここを通るのは。

(都市計画課)

それは何ともわからないですけど。

(森杉部会長)

わからないというけれど、片側通行とかいうのに13,000台なんか絶対にはないですよ。今だってある程度どの程度の交通量かということがわかると、その程度の交通量かなという感じがしないでもないけど。

(都市計画課)

それはジャストで測っていないので、なんとも言えませんが。

(森杉部会長)

大雑把でいいですけど、もちろん。1万何千台と数千台では話にならないほど違うでしょう。

(山本委員)

むしろ、逆に現場のところを測ってみると、台数がずっと少ないでしょうから、B/Cはもっと上がるかもしれないということですね。

(森杉部会長)

本当にそうですよ。それは間違いなく上がる可能性があるのです。

(山本委員)

1日でもまず、定点で測ってみて、よそから流れてくることによってB/Cはむしろもっと高くなる訳ですから、1回、実際測ってもらって、かつその上で流れ込むことによって生活道路としての機能は下がる可能性があるから、そこをどうしたらいいかというソフト面の提案をできれば、落ちるところへ落ちると思うのです。むしろ1回測るとこの事業の公共性が高くなるということになるんじゃないかと思うのです。

(森杉部会長)

恐らく、最初の段階でどうしたらいいかわからなかったから、こういう交通量の数字のカウンタを使ったのです。配分をやらざるを得ないのですよ、現状ここで13,000台ぐらいの交通量がここに行くルートと別に行くルートとどんな具合になっているのかという想定があるので、これは。大雑把でも。

(徳永委員)

パーソンは配分やっていますけど、パーソンのデータの場合、貨物車はどう計算されているかということが私もよくわからないので、貨物車は捉えてないですからね。

(森杉部会長)

これもう一度、計算してもらえますか。

(都市計画課)

はい。

(森杉部会長)

これは絶対問題ですよ。架空のデータを作っているのですねこれは。

(都市計画課)

架空ではないですけど、ジャストポイントではないのです。

(森杉部会長)

それが問題なのです。なぜかという、それが一体何を意味しているかということですよ。実際に流れていない交通量を、流れていると想定しておいて、そして現在の所要時間がいくらずと想定している訳でしょう。それは全く違うことをやっている訳ですよ。基本的には現状の交通量でこの辺の13,000台のここを通過するであろう交通量が、将来通過するであろう交通量がどういうルートに現在は行っているかということ調べておいて、この交通量がここを整備されますと、全部一応ここに来ますよ。その来たやつの交通量に関して、今まで迂回していた時の走行時間と、今回ここを通る時の走行時間との差をとって、交通量を掛けて、便益を計算するのです。これはそういう平行する路線が全くないという想定の下で、計算する方式を採用したのです。そこで、全く迂回する路線がないという想定の下で、交通量を出そうとすると、現状の交通量がものすごく小さいので、だから近くである交通量を持ってきて、それを交通量と考えたのですねこれは。

(都市計画課)

そういう形ですね。

(森杉部会長)

だから、そういう想定は無理なのです。どうしてもある程度の配分をしなければならないですね。かなり大雑把でもいいですけど。恐らく全部交通量をカウントすると、QVカーブが大変だからね。一応パーソンでやっているのであれば、データはあるのでしょうか。コンピュータ回すのだから大変だからね。このほとんど終わっているやつに対して。しかし、やっぱり一応やりましょうこれ、厳密でなくてもいいので、大雑把でいいので。

(徳永委員)

それやらないと、最初に言ったネットワーク、広域ネットワーク上の位置付けどうなっているのですかというものに答えつけないのではないですか。

(森杉部会長)

それも連動しますね、これ。

(山本委員)

上と下の街路の交通量のデータはあるのですか。それがあれば、真ん中を1日ぐらいか大雑把にカウントして計算できるのではないですか。

(森杉部会長)

そんなものでいいですよ。

(徳永委員)

センサスで測って無くても、だれか、市で測っていないですか。パーソンで現況交通量も配分しているが、パーソンはODベースでやるので、それはあくまでも人ベースのODなので、貨物車ODというのはないのです。だから人ベースで配分して、差がでますよね現況交通量と。

その部分で補正するようなことをやっているのではないかと思うのですよ。

(森杉部会長)

それでは、それはデータを探して、ひとつ作業を試みてくれますか。相談に乗りますから。

(事務局)

それでは、実際調査するかどうかも含めて、研究させていただき、まず徳永先生にご相談に伺うということをお願いできますでしょうか。

(森杉部会長)

そうですね。

あと、効果として明示してほしいのは、電線地中化の効果というのは大きいのですよ。何も書いていませんよね。それで電線地中化の効果も大きいし、歩道整備の効果も大きいのですよ。都市局のマニュアルでは歩道整備の効果は計算できますよということになっていますので、やっておいて欲しいのですが。

(都市計画課)

歩行者便益は計上しています。

(森杉部会長)

わかりました。

(徳永委員)

地中化は無いですね。今回は追加しているので、その追加費用に見合った便益が上がっているのかという質問が出るかもしれませんね。

(森杉部会長)

これはチャンスですよ。今後も出てきますよね。原単位をつくれとまでは言いませんから、どこかにあったかと思えます。結局周りの人に、支払い意欲額みたいなものを聞いているのですけれど、調べておきますので、あとで連絡ください。

(林業振興課)

<公共事業再評価調書「審議資料 1 1 ふるさと林道緊急整備事業・森林基幹道開設事業 女川京ヶ森線」により県の評価結果について説明>

(森杉部会長)

この事業は左半分（石巻側の森林基幹道）が出来上がっているのですか。

(林業振興課)

はい、左半分は進捗率が良く、平成19年もしくは20年に完了予定です。

(森杉部会長)

補助事業ですか。

(林業振興課)

補助事業を入れています。起点側（女川側）に近い方が、地権者1名の反対にあつて、事業が止まっていました。

(徳永委員)

国の補助があるなしというのは、どういうことですか。

(林業振興課)

当初、ふるさと林道女川京ヶ森線としてやったのですが、平成15年度事業ベースで言いますと、この他に4路線、合計5路線のふるさと林道を実施していました。よって、女川京ヶ森線に投資するお金が県財政の関係で少なかったことで、国の補助をもらって、終点側と真ん中

から石巻側に向かって工事を進め、進捗を図ってきました。

つまり、ふるさと林道で予算が付きにくかったこと、ふるさと林道の起点側で反対されたこと、公共事業で採択になるということで公共事業に投資して事業の早期完成を目指したということなのです。

(森杉部会長)

森林基幹道整備事業とふるさと林道緊急整備事業の違いを説明してください。

(林業振興課)

ふるさと林道緊急整備事業は県単独事業で、総務省通達による起債を入れて実施し、集落を結んだり、地域の産業振興に繋がる路線をつくるために始まったのですが、地権者から反対されていました。

(森杉部会長)

地権者からの反対とはどういうことですか。

(林業振興課)

土地所有者から工事を止めて欲しいと・・・。

(森杉部会長)

当事者が要らないと言っているのですか。

(林業振興課)

林道が要らないというのではなく、別の関係のこともあり、林道については今すぐ協力できないという話がありましたが、粘り強く交渉を続けた結果、平成17年度に了解をもらうことができました。そのような事情で事業を止めていましたが、そのまま止めるわけにはいかないということで、真ん中の部分から事業を始めています。

(森杉部会長)

真ん中から事業を始めた時には、森林基幹道整備事業ですか。

(林業振興課)

調書6ページ目、参考資料2の地図をご覧ください。この林道の起点は女川町側でして、ここで地権者の反対がありました。そこで、真ん中部分に既存の林道が入っていますので、左側部分を森林基幹道として国の採択を受け、事業を進めてきました。右側は基幹道が終わってから少しずつ進んでいるという状況です。

(山本委員)

ふるさと林道緊急整備事業自体は、お題的には集落間の連絡道みたいな形でして、生活道路整備みたいなことを総務省が認めて起債しています。国庫開設事業（森林基幹道整備事業）の方は林業用を前面に出しているという感じです。

相乗りみたいなことが、そもそもよいのかという議論はありますが、割とよくあるパターンでは、ふるさと林道緊急整備事業で地域の生活道路整備をしていくところが一般には多いです。

(森杉部会長)

それはそれで意味があり、波及しますね。

(林業振興課)

林業も目的ですが、その他に集落間の連絡道路とか地域産業に役立つというようなものに起債を認めて、林道規程の一級相当の道路をつくってもよいというのがふるさと林道緊急整備事業です。当初、この事業で入ったのですが、進捗が思わしくないのので、国庫事業も充当して早めに効果を発揮させようと努力をしてきました。

(長田委員)

いま途中からつくり始めていますが、それはそれで利用価値があるのですか。集落と繋がる
とか。

(林業振興課)

まだ繋がっていないのですが、真ん中の林道から工事車輛が入れますので、できたところか
らは林業用として使うことができます。

(長田委員)

トラックで降ろしたりするのは旧道を使うのですか。旧道がいくつかそこに繋がっているの
ですか。

(林業振興課)

旧道としては、真ん中に大沢林道があります。進捗が進んでいる林道がありますので、そこ
を使って出すことはできます。

(徳永委員)

集落間を結ぶということから言うと、この路線はそのような性格があるのか非常に疑問です。
しかも渋滞緩和と説明がありましたが、災害時の迂回路としては使うことがあると思いますが、
渋滞緩和でこの林道を使えるとはなかなか思えません。渋滞緩和も便益で計算しているのです
か。

(林業振興課)

渋滞緩和については計算していません。迂回路としては、何年に1回とかの確率を求めまし
て便益をみています。

(森杉部会長)

渋滞緩和はなぜ考えたのですか。無いと思いますが。

(林業振興課)

調書の参考資料5に石巻市長と女川市町連名の要望書を付けていますが、ここに渋滞緩和の
ためにもと要望されています。

(森杉部会長)

渋滞緩和はないと思います。

(林業振興課)

事業が短期間にできれば、渋滞緩和に繋がったと思いますが、10年経っても終わらなかつ
たということで・・・

(長田委員)

長引いたから渋滞緩和がなくなったというのはおかしい話ですね。

(徳永委員)

全体舗装されるのですか。

(林業振興課)

一般交通の利用も考えています。

(徳永委員)

やはり考えるのですか、一般交通も。

(林業振興課)

災害時迂回路というものもありますので。

(森杉部会長)

観光好きな人たちが、入ってくる可能性もあると思いますので、便益を計算したらと話して
おりました。

(林業振興課)

女川湾、万石浦が見えるビューポイントがあり、景色的には非常に良いところです。

(森杉部会長)

現在は伐採、植林はしているのですか。

(林業振興課)

この林道を利用しては、この秋に早速、間伐をする計画があります。今まで10年間事業をやってきましたが、できたところから供用開始していたものの、木材価格が非常に低迷していることもあり、林業が衰退し、あまり切られていない状況です。ただし、今後、合板会社に材料が流れるとか、そのようなところで林業が活性化してくるのではないかと期待しています。

(山本委員)

合板会社だけは、宮城、岩手、青森で倍々ペースで工場が増え、生産量が増えています。

(森杉部会長)

良い話ですね。

(山本委員)

ただ、非常に安い価格で合板が買い取られるため、林業にとってはあまり良い話でもないです。しかし、少なくとも生産量は非常な勢いで伸びています。ほとんど沿岸にそのような工場は立地しており、確かこの辺りに工場ができてはいるはずですが。そういった意味では、市場を通さないと工場買いの合板工場が増えていますので、大きな林道のところでトラックに積み、工場に行くということで、量が増えていることは間違いありません。この事業でどれだけ直結するかまでは分かりませんが。

(森杉部会長)

だから県も林業、林道に対して先行投資のような形で介入していこうということだと思います。

(山本委員)

定量化できるものだけだと、B/Cが1.02だけですので、かなり厳しい話になることは間違いないと思います。定量化しづらい部分と将来見通しとしての木材利用が、私の考えではもう少しいけると思います。

(森杉部会長)

林業をやるからには道路は必要でしょうね。出しようがないですから。

(林業振興課)

戦後に植えた時は人力で出してきましたが、今は若い人たちも、そのような状況では仕事をしないということで機械化も考慮して、高性能林業機械に対応する幅員5mの大型車が入れる道路をつくっていきたいと思っています。

(森杉部会長)

B/Cが1以下でもやっていかななくてはなりませんかね。

(山本委員)

森林の公益的機能の発揮ということになれば、それなりのものをしていく必要があると思います。

(森杉部会長)

公益的機能の発揮も便益となっていますよね。

(山本委員)

今、林野庁では二酸化炭素の吸収源ということを利用して、なんとか押し切ろうという傾

向があります。

(森杉部会長)

そのような観点は非常に重要です、森林そのものは。ただ、林道がそれを推進するかどうかというのがポイントですが。

(山本委員)

林道をつくっても、木材として使わないと、吸収した分がそのままそこで腐ってしまうのは、吸収になりません。使って持ち出して、何かの形で固定して、持ち出した分が別途、森で育つことが吸収ということなので、使わないとプラスマイナスゼロというのが林野庁の筋立てです。この点に関しては、私も正しいと考えています。

(森杉部会長)

そこがポイントですね。

(長田委員)

植林するわけですね。

(山本委員)

あるいは、間伐でも残った木は太りが良くなるという仕組みになります。

(林業振興課)

現況ですと、森林下床の植生もなく、真っ暗な山です。

(長田委員)

杉林ばかりですか。

(林業振興課)

森林整備ということで、抜き切りして、太らせて、下床にも光を入れて、植物を生えさせます。

(森杉部会長)

そういうことですか。地球環境に直接役立っていると言えますね、植林をするという限りにおいては。

(長田委員)

ちゃんと間引かないと駄目なのですね。

(林業振興課)

そうです。ちゃんと間引かないと、このまま腐っていきます。腐って堆積すると、今度は土砂崩壊などの問題になります。九州の方で起きていますが。

(森杉部会長)

放っていくと腐るのですか。

(林業振興課)

成長が止まってくると、あと細いと、風や台風で折れるなどの問題が出てきます。杉の場合は折れてしまうと、そこからあまり萌芽してこないのが枯れてしまいます。切り株から出てこないのです。

(森杉部会長)

枯れてしまうと、どのようなことになるのですか。

(林業振興課)

腐るだけです。広葉樹の林の場合は、切ると根元から木が出てくるので、すぐに林に戻るのですが、この場合は、植林という行為をしなくてはなりません。また、切ったものを片付ける手間も出てきますので、費用もかなり掛かります。切ってきれいな状態で植えるのであれば、

費用的に有利ですが、風で倒れたり、山崩れになったものを片付けてから植えるのは、さらに費用が掛かってきますので、所有者はやらなくなります。

(山本委員)

環境的には、下から他の木が生えてきているのであれば、杉を捨てたと思えばよいのですが、真っ暗ですと他の木が生えてこないものですから、森林としても駄目になってしまいます。表土が流れてしまうと、他の植生が入らなくなりますので、それが問題で皆、必死に頑張っています。

林業生産活動で手入れの費用が出れば、公費を注ぎ込む必要はないのですが、それが無理なので、林道を公的な予算でつくるということになるのです。

(森杉部会長)

いいですかね、この事業はいろいろと問題はありそうですが、仕方がないでしょうか。

(林業振興課)

木を切って、コスト的にも下がれば、所有者も有利になり、手入れ費用も出てくるということになります。

(森杉部会長)

林道をそのように活用してもらえれば、効果があるのですが、本当だろうかと疑いもあります。しかし、最近は合板材での使用や地球環境問題など新しい動きがありますし、新規吸収源の拡大を国策としてやらなくてはならなくなっていますから、これに貢献していますね。

(山本委員)

その辺の説明を強く付けないと、一般の方には分かりづらい専門的な話ばかりです。合板利用量の推移は飛躍的に伸びていますので、その数値を出したりとか、あるいは二酸化炭素の吸収の話については、林野庁で出している資料を参考資料として付けて、委員の方々に見ていただくのがよいと思います。

(長田委員)

そうすると林道と繋がりますね。

(山本委員)

その部分が強調されないと、どう考えても、B/C 1.02なら事業を止めておけということになってしまいます。

(森杉部会長)

最初話を聞いた時は、止めた方がよいと思ったのですが、だんだん必要かなという感じになってきました。

この事業はいいでしょうか。

(各委員)

はい。

(行政評価室)

合板に関する資料などを部会に提出した方がよろしいでしょうか。

(森杉部会長)

そうですね。付けるように準備してください。その程度でよいと思います。

(行政評価室)

方向的にはよいが、資料にて再度、説明するということですね。

(森杉部会長)

基本的には継続と思います。以上です。

以上終了

宮城県行政評価委員会公共事業評価部会

議事録署名人 徳 永 幸 之 印

議事録署名人 山 本 信 次 印