

# 平成22年度第1回

## 宮城県行政評価委員会大規模事業評価部会

日 時：平成22年10月22日（金曜日）

午前9時30分から午前11時50分まで

場 所：宮城県行政庁舎4階 特別会議室

平成 22 年度第 1 回 宮城県行政評価委員会大規模事業評価部会 議事録

日時：平成 22 年 10 月 22 日（金）午前 9 時 30 分から午前 11 時 50 分まで

場所：宮城県行政庁舎 4 階 特別会議室

出席委員：増田 聡 委員 浅野 孝雄 委員 井上 誠 委員  
奥村 誠 委員 京谷 美智子 委員 小林 達子 委員  
西出 優子 委員 福田 稔 委員

司 会 ただいま定刻となりましたので、平成 22 年度第 1 回宮城県行政評価委員会大規模事業評価部会を開催いたします。

開会に当たりまして、佐藤企画部長よりご挨拶を申し上げます。

企画部長 おはようございます。開会に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

本日はお忙しい中、大規模事業評価部会にご出席を賜りまして、本当にありがとうございます。

今年度は、年度後半のこの時期になってからの開催ということで、増田部会長はじめ、委員の皆様には大変お忙しいところ、お時間を割いていただくこととなりますけれども、ご審議についてよろしくお願い申し上げたいと存じます。

昨年度は審議対象事業というのはございまして、平成 14 年度に計画評価を実施しました農業短期大学、現在の宮城大学の食産業学部となりますけれども、この再編整備推進事業についての完了報告をさせていただきまして、その後の事業の実施状況や運営状況等についてご報告を行い、大変貴重なご意見、ご感想をいただきまして、あわせて感謝を申し上げます。

今年度は審議事業がございまして、この 1 回目の部会では、本日付けで知事から行政評価委員会へ諮問させていただきました大島架橋事業、長年の課題でございました大島架橋事業と、それから県立高校将来構想の実施に伴います登米地区統合校に係る校舎等改築事業の二つにつきまして、ご審議をお願いしたいと考えております。県といたしましては、この両事業とも事業の必要性、有効性、適時性などの観点から総合的に判断しました結果、今回の計画での事業実施については、妥当と自己評価をしているところでございます。この県の自己評価結果の適切性、あるいは妥当性などにつきまして、より幅広い視点、より専門的な観点からご審議をお願いしたいと考えております。

繰り返しますけれども、大変お忙しい時期に恐縮ではございますけれども、県行政における透明かつ効率的、効果的な事業の執行のため、ぜひ、忌憚のないご意見を賜りますようお願い申し上げます。開会に当たりましてのご挨拶とさせていただきます。本日は、よろしくお願い申し上げます。

司 会 本日は、増田部会長をはじめ、8 名のすべての委員にご出席をいただいております。行政評価委員会条例第 4 条第 2 項の規定による定足数を満たしておりますので、会議は有効に成立しておりますことをご報告いたします。

では、会議に入ります前に、資料のほうを確認させていただきます。

まずは、次第、裏面が出席者名簿となっております。それから、審議資料、諮

問等の写しになります。資料1,平成22年度大規模事業評価部会の進め方について。それから大島架橋事業の説明の際に使います大規模事業評価調書のパワーポイント,さらに,参考資料1と2ということでお配りしてございます。

また,評価調書につきましては,本日ご持参いただくということをお願いしておりましたが,もしお手元がない場合は,事務局へお申し付け願います。よろしいでしょうか。

それでは,これより議事に入りますが,ご発言の際には,机正面にございますマイクスイッチをオンにして,マイクのランプが点灯したことを確認してからお話しください。また,発言が終わりましたら,スイッチをオフをお願いいたします。

では,増田部会長,議事進行につきまして,よろしく願います。

増田部会長 おはようございます。今年度第1回の大規模事業評価部会ということになりました。大きな公共事業等が動き始める前に,県として最終的な判断を下すというものですので,ぜひ,いろいろな議論を出し尽くしておきたいと思っております。よろしく願います。

それでは,これから議事に入りたいと思っております。

最初に,議事録署名委員の指名ですが,今回は京谷委員と小林委員をお願いしたいと思いますので,よろしく願います。

次に,会議の公開についてです。宮城県行政評価委員会運営規程第5条に基づき,当会議は公開といたします。傍聴の方もいらっしゃっておりますが,本会場に掲示してあります行政評価委員会傍聴要領に従って,傍聴をお願いいたします。さらに,写真撮影,録画等につきましては,事務局職員の指示に従って,会議の妨害にならないようお願いいたします。

それでは,それぞれの議事に移る前に,お手元の審議資料ご覧下さい。本日の議題であります大島架橋事業と登米地区統合校に係る校舎等改築事業に関する大規模事業評価について,知事から行政評価委員会委員長へ諮問がなされております。行政評価委員会条例及び運営規程に従って,大規模事業評価については,本部会で調査・審議するということになっておりますので,委員の皆様,よろしく願います。

本日の議事は2点ありますが,まず第1点目は,平成22年度大規模事業評価部会の進め方についてで,本日以降のスケジュール等が紹介されます。

第2点目は,大規模事業評価対象事業の審議についてで,具体的に先ほどの2件の審議ということになっておりますので,限られた時間の中ですが,円滑で有意義な議論にしたいと思っておりますので,ご協力をよろしく願います。

それでは,次第に従って議事を進めたいと思っております。(1)部会の進め方について,事務局から説明をお願いいたします。

政策課長 政策課長の山本でございます。よろしく願います。

それでは,議事の(1)番,評価部会の進め方につきまして,ご説明をさせていただきます。

資料の1をご覧下さい。本案件に係ります部会の進め方につきましては,部会長と事前に調整させていただいて,原案を作成しておりますので,上から順に追

ってご説明をいたします。

本日の1回目の部会では、評価調書によりまして、事業の内容や県の自己評価の結果などについて、事業担当部局からご説明をさせていただき、委員の皆様には、県の評価の妥当性、適切性等について、ご審議をお願いいたします。

なお、部会開催後につきましては、点線で囲ってありますけれども、論点整理表を事務局で作成いたします。1回目の部会で審議された内容の論点を整理して、部会で回答できなかった項目につきましては、県の回答を作成し、次回以降の部会へ提出させていただきます。

また、県民意見の聴取につきましては、本日から募集を開始いたしまして、11月22日までの32日間を実施させていただきます。評価調書の閲覧は、県庁の県政情報センターの他、県議会図書室、仙台を除く各地方合同庁舎の県政情報コーナーにて可能となっております。県民への周知方法につきましては、県のホームページの他、県政だよりや県政ラジオ、県のメールマガジン、気仙沼市・登米市の広報誌などを活用させていただくとともに、今年度からは新たな取り組みとして、コンビニエンスストアへのチラシの設置ということもさせていただきたいと思っております。

次に、第2回目の部会につきましては、11月10日に開催を予定しております。こちらでは現地調査を実施していただく予定になってございます。詳細につきましては、本日の議事後、事務局からお知らせ申し上げます。

次に、3回目の部会につきましては、12月17日に開催を予定してございます。ここでは、本日の部会での未回答事項に対する県の回答、それから2回目の部会で実施される現地調査の状況報告、県民意見聴取の結果報告を行う予定にしております。

また、この部会におきまして、答申案に盛り込むべき事項をまとめていただきたいと思いますと考えてございます。

以上のとおり、大島架橋事業、登米地区統合校に係る校舎等改築事業につきましては、現地調査を含めまして3回の部会を開催して、12月下旬には、部会長のほうから知事へ答申をいただくというスケジュールで進めさせていただきたいと考えてございます。

なお、委員の皆様方には、予備日を含めて部会の日程を調整させていただいておりますけれども、現時点においては、その予備日を含めた日程につきましては、変更はございません。日程が確定していない部分の年明けの部会につきましては、後日改めてご都合を確認させていただいて、日程調整をさせていただきたいと思っておりますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。以上でございます。

増田部会長      ありがとうございました。ただいまの説明について、何かご質問等ございませんでしょうか。

やや立て込んだ日程にはなっておりますが、ぜひよろしく願いいたしたいと思えます。それでは、今年度の部会はこれ以降、資料1の日程に従って進めていきたいと思えますので、よろしく願いいたします。

それでは、次に、議事の2、本年度大規模事業評価対象事業の審議に入りたいと思えます。

本日の審議事業は2事業です。最初に、大島架橋事業の概要説明と、県が行っ

た評価結果について、県から説明をお願いいたします。概ね説明を30分、質疑を30分、合計1時間という形で審議していきたいと思いますので、大島架橋事業から説明をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

道 路 課 道路課長を務めております遠藤と申します。よろしくお願いいたします。

本日、大島架橋事業の事業概要と、私どもが実施いたしました評価結果につきまして、ご説明をさせていただければと思います。よろしくお願いいたします。

お手元に大規模事業評価に係ります要旨及び調書、それから附属資料を配付させていただいておりますが、調書の内容を簡略にまとめましたスライドを用意しておりますので、この説明につきましては、正面の画面の、大規模事業評価調書と書いてありますスライドをご覧になっていただきながら、ご説明をお聞きいただければと思います。

ちょっと字が小さくて申し訳ないのですが、全体の構成といたしましては、評価の調書と、評価結果と、大きく二つに分けてご説明をさせていただきます。

評価の調書は、事業の概要等を説明いたしますが、評価結果につきましては、行政活動の評価に関する条例施行規則第17条第1項の1号から8号までございます評価の基準に基づきまして、ご説明をさせていただこうと考えております。

事業の概要でございますが、皆さん、ご承知の方も当然いらっしゃると思いますが、気仙沼大島は、気仙沼市と非常に近接しております、約300mという距離にあります。しかしながら、いまだ架橋がなされていないため、交通機関は船舶のみということになっております。当然、大島の方々の日常生活に対しては、非常に制約があるということ、それから常時交通を確保できないということ、やはり救急医療、災害時の緊急輸送路などに非常に不便を被っているということから、そういった意味でも架橋が必要であろうと。それから観光や産業振興についても、いろいろな意味から、この大島架橋を早期に実現する必要があるだろうということで、今回、事業に踏み切らせていただこうと考えておるわけでございます。

施工地名とか、事業内容が書いてございますが、こちら側、気仙沼市小々汐というのは本土側でございます。それから、気仙沼市磯草というのは大島側ということで、延長といたしまして約3キロ、2,960mを予定しております。

車道は片側1車線、要するに両側2車線の6mの車道を設けまして、片側に歩道を設置するという構造にしております。種別は、第3種第3級とありますが、設計速度約50キロということで設計をしていこうということでございます。

上位計画は、「離島振興計画」なり、土木部が定めております「土木行政推進計画」に位置付けられているということでございます。

事業の背景でございますが、今も申し上げましたけれども、大島は今、有人離島としては3,300人ほどの人口がございます。これは、東北最大でございます。また、龍舞崎、亀山、十八鳴浜ですね、そういった観光スポットもございますので、今のところ、年間約33万人の方がいらっしやっているわけですが、そういった意味では、架橋によってさらにこういうメリットを生かせるのではなかろうかと考えています。

先ほども申し上げましたように、交通手段は船舶のみということで、非常に住民の方は不便を被っている。通勤、通学ですね。あと、救急医療、緊急時という

意味で、そういったものの解消のためにも早期に整備が必要だろうというふうに、私どもも判断をしておるということでございます。

ちなみに、気仙沼市民、それから県内外の方々から、ことし3月に、3万人を超えます架橋促進要望の署名が届けられまして、知事に要望されております。

これまでの取り組みの状況を簡単にまとめておりますが、この橋が最初に位置付けられましたのは、昭和42年10月の「県勢発展計画」ということで、県の計画として一番最初に定められた中に、この橋が位置付けられました。その後、実は一部反対運動等が起きまして、紆余曲折があったわけですが、昭和58年に「宮城県離島振興計画」に位置付けられまして、その後、架橋促進をする組織が形成されて、平成13年の3月に土木行政推進計画というものを本県で決めましたが、その時に、平成30年度までにこの橋を架けますという計画を示させていただきました。

その後、いろいろ事業を進めてまいったわけですが、平成20年の9月には第1回の「気仙沼大島振興と架橋を考える懇談会」を開催いたしました。これは地元の気仙沼の方が中心となって組織化されたものですが、こういったことかといいますと、我々県は橋を架けるのですが、橋を架けた後にこの橋をいかに有効に活用していくかということは、やはり地元の方々の意識の問題がございますので、そういったことから自発的に地元の方がこういう懇談会を組織されて、平成22年3月までに4回の懇談会を開催していただいております。その後、発展的にさらにその検討を進めるということで、ことしの8月には「気仙沼大島振興推進会議」というもの、これは気仙沼市が主体となって設置されておまして、架橋後の利活用についての検討が並行して進められているということでございます。

あと、もう一つ関連しまして本土側でございますが、本土側の道路に一部狭いところがありますので、大島架橋の事業とあわせて拡幅工事も進めていくということで、既に着手しております。

今後のスケジュールでございますが、平成22年度に、行政評価委員会大規模事業評価部会での答申をいただければ、23年度には実際に事業に着手をいたしまして、測量、設計等を踏まえながら用地買収をしまして、25年度から30年度までの約6年間でさまざまな工事、橋梁本体も含めて実施いたしまして、予定といたしましては平成31年の3月までに完成をしていきたいというふうに考えております。

これは、先ほど申し上げた内容の復唱にはなってしまうのですが、道路をつくる際、どうしても用地が必要になります。その辺の取り扱いについては、民有地を買い上げて道路敷にする、要するに県有地にするという形にいたします。今のところ、道路敷全体で51,000m<sup>2</sup>ほど買収をさせていただこうということ。それから、ここは陸中海岸国立公園の第3種特別地域が一部入っております。それから、県立自然公園気仙沼に指定されておりますので、自然環境等に配慮した事業を進めていくということも念頭に置いてございます。

下のほうに書いてございますのは、先ほど示したものと同じものでございます。

事業費の説明をいたしますと、大島架橋を建設する際にいくらかかるかということですが、建設費が一番大きなウエートを占めるのですが、約130億円を超える金額になっておまして、調査、設計及び用地費等を考えまして、大体142億円。財源の内訳は、「国費3分の2」と書いてありますが、これは通常ですと、我々

の事業は国費 2 分の 1 なのですが、離島架橋ですね、離島と本土を結ぶ事業の場合には補助率の上乗せがございまして、これを活用させていただくということを考えております。そういった関係で、3 分の 2 は国費と。残りの我々県が負担する分につきましては、起債を起こしながら、さらに一般財源を充当するというところで、起債が 9 割、一般財源 1 割ということで、それぞれ 40 億円、4 億円というような内訳を進めていこうというふうに考えています。全体で 142 億円ということでございます。

維持管理につきましては、想定で 50 年ぐらいの維持管理期間を見ますと、大体単年度当たりの平均で、このような数値が既に平均的に打ち出されておりますので、それを積み上げますと大体 10 億円をちょっと超えるぐらいの維持管理費になるだろうということ、合計で大体 150 億円を超えるぐらいのトータル、合計費になるだろうというふうに今のところは見ております。

ここからが、先ほどの評価基準の各号に関連する部分で記載しております。

まず、第 1 号関係で、「事業が社会経済情勢から見て必要であるかどうか」ということでございます。まず、日常生活における時間的制約、これは先ほど来、申し上げておりますが、ここにつきましては、日常的にもう既に、この大島航路という船舶を利用しなければならないという不便を被っているということでございます。それで、制約時間がございます。例えば、ここを見ていただければわかりますが、これは船で始発から終発まで、どのぐらいの時間が確保されているかというのを、旅客船とフェリーがあるのですが、見た時間帯です。これは、本土の方で J R を利用して、始発と最終で活用した場合どうかということで、ここを見ていただければわかりますように、そうですね、3、4 時間ぐらいの時間的なその差が出てきていると。それで、仙台と日帰りで見ますと、大島から船に乗っていくと、仙台で滞在できるのは約 8 時間弱、7 時間ちょっと。ところが、J R の始発・終発を使えば 13 時間ということで、半分ぐらい違うということですね。

それから、ここに書いてございますように、旅客船とフェリーの最終便、本土から大島は、もう 7 時 20 分と 6 時 40 分には終わってしまいますので、なかなかこういう旅客船とかフェリーも使い勝手がいいという状態ではないというのが実際の状況でございます。

当然、船を利用して、島では自分の車、もしくは本土でも自分の車を使われている方がいらっしゃるのですが、そういった意味では、その維持管理も含めて移動費用が、非常にコストがかかっているということがあります。大島航路を利用しているうちの 3 割の方というのは、自家用車を必ず持っているのですが、大体島の方で利用されて、船に乗られて、本土の方はバスを利用するとか、あと徒歩とか、自転車という方がいらっしゃるのですが、中には両方に車を持って、そして船を使ってという方もいらっしゃいます。そうなりますと、車を倍持たなければならない、要するに 1 台で済むのが 2 台必要になってくるということで、相当なその維持管理も嵩むということで、たまたま計算をしたものがございまして、年間で 55 万円とか、そういう維持管理費がそういった方にはかかっている。いずれ、船を使って、さらに本土側に行ったときにはタクシーとかバスなどを利用しなければならないというふうに制限されていますので、そういった意味では、移動コストが非常に高いついていうことが事実だということです。

もう一つ、日用品ですね。これは、普段お使いになる日用品を購入されるとき

に、実際どうなっているかといいますと、やはり船で輸送する分だけ、その分のコストが上乘せをされております。これは、本土と気仙沼大島の二つの店舗の値段を調べて、本土が1とした場合にどういう値段になっているかといいますと、大体平均15%くらい割高になっています。高いものでは4割を超えているという、6割くらいまでの値段の物もありまして、そういったことからやはり船で移動するというか、輸送するということの高コスト構造というのがあるということも事実だと思えます。

一番はここだと思います。医療面と災害時の課題ということになります。これは、今、大島には「大島医院」という医院がございまして、お医者さんがおひとり駐在されています。内科と小児科の診療科目がございまして、看護師さんも2人ほどいらっしゃるのですが、それ以外の診療、例えば整形外科とか眼科、耳鼻科等は間違いなく日常的に船を利用して通院をしなければならないというのが、今の大島島民の皆さんの宿命です。

特に、救急車で搬送する場合に、岩手県立大船渡病院というのがあって、石巻日赤よりも近いものですから、多分そちらに搬送されると思うのですが、緊急時にはそこに移動するのですが、ここに書いてございますように、大島から大船渡病院に行くまでに75分かかる。栗原市の旧花山村、ここの人口は大島の半分くらいしかないのですけれども、大崎市立病院まで43分。あと、気仙沼公立病院というのがございまして、そこまでは大島からだと29分で、花山で26分ですが、これは時間的にこういう形では見られるのですが、実はここに書いてございますように、大島から本土まで救急車で輸送しようとする、大島の救急車、それから救急艇というのがございまして、救急艇、そしてまた本土側の救急車と、二度ですね、患者さんに乗り換えをさせなければならないということになってまいります。この辺も、救急医療を考える際には非常に制約になっていまして、詳しくは私も存じていませんが、助かる命が助からなかったということも過去にお聞きしております。5年間の実績では、救急艇790件。それが出払っている場合には、今度は民間の船を使って、それが5年間で5件という、まあ、年間1件くらいですけれども、そういったことになっているということでございます。

次、第2号関係ということで、「県が事業主体であることが適切であるかどうか」ということですが、この事業は一般県道大島浪板線という、道路法の7条に基づき路線認定された県道でございまして、基本的に県道ですので、管理者は県となります。その建設及び管理は、道路管理者が責を負うというのが道路法の定めになっておりますので、ある意味当然のように、これは県が建設をし、管理をしていくということになってまいります。その際、先ほどもちょっと申し上げましたが、国はその時に2分の1以内を道路管理者に補助することができるようになっております。これは、県に対してということになるわけですが、なお、本土と離島を連結する橋に係るものは補助割合が3分の2ということで、これを私ども、今回適用させていただいて、できるだけ国費を活用しながら橋を架けていこうというふうに考えています。

これは、冒頭の繰り返しになりますが、離島振興計画についても位置付けられておりまして、平成15年5月策定の計画ですが、「架橋については、早期実現に努めるとともに、周辺道路等の整備を図る」というふうにされておりまして、我々はそれに基づいて、今後事業を進めていこうということでございます。

あとは、この辺、いろいろ書いてございますが、地方債の特別の配慮ができるというようなこともございますが、いずれ、今申し上げましたように、142 億円という建設費を、国費と我々県の負担で何とか事業を進めていきたいというふうを考えております。そういった意味では、県が事業主体となるというふうを考えております。

第3号でございまして、「事業を行う時期が社会情勢から見て適当であるかどうか」という評価になってまいります。

まず、ここに書いてございます総論でございます。総論といたしましては、橋を架けることによって、天候に左右されることなく常時往来、常時交通が確保されると。やっぱり一番大きいのは、夜間でも医療施設へフリクエンシーでアクセスできるということになってまいります。

それから、これはちょっと恥ずかしい話になるのかもしれないのですが、先ほど申し上げましたように、気仙沼大島のような人口規模を有している離島で、全国的に見て橋が架かっていないのは、最後というんですか、唯一この島になってまいりました。これは、後ほど説明いたします。

それから、先ほど申し上げましたように、20 年度から 21 年度にかけて、住民の方が中心になって、いろいろな橋の利活用に対する取り組み態勢が構築されているということ、あと、3 万人以上の署名もいただいたということで、この辺をもう少し、個々に詳しく説明をさせていただきます。

まず、他県の離島との整備状況の比較ということで、他はどうなっているんだということを比較しています。実は、住民登録がなされている日本の有人離島は、全国で 314 島ございます。その 314 島の中で、今どんなふうになっているかということ、橋が架かっているという部分を中心に整理してみました。

まず、大島よりも人口が上回る場所は、当然、佐渡島とか八丈島などあるのですが、もう 32 島しかございません。実は、これが大島でございまして、ここからは全部、大島よりも人口の多い島でございます。

それで、黄色で書いてございましてところは、ラインが引いています。附属資料のほうの 22 ページにも入ってございますが、黄色のところは橋が架かっているところでございます。橋のかかっていないところは白いところですが、ちょっと見にくいので、附属資料のほうをご覧になっていただければわかるのですが。

大島は、本土まで 300m なんですが、実はその次が大崎上島といたしまして、広島県、兵庫県には家島というのがあるんですが、2.2 キロとか 8.6 キロということで、橋を架けるためにはなかなかしんどいと。それから、それ以外の島については、本土から 10 キロ以上あるということになっておりまして、そういったことから見ますと、この 300m という距離で橋が架かっていなかったというのは、ある意味、我々も反省はあるのですが、この気仙沼大島が唯一残されてしまったということになります。

もう一つ、それでは橋が架かっている島で、どんな状況になっているのかということ、調べてみました。57 島ですね、もう既に橋が架かっているのですが、そのうち 40 島は大島よりも人口の小さいところで架かっています。これは当然ですが、瀬戸内海とか、九州の五島列島とか、そのようなところを中心に、もう既にどんどん橋が整備されております。そういったところがあるのと、あと、ここにも書いてございますが、半分は大島よりも人口が少ないにも関わらず、橋の規模が大

きいという意味では、繰り返しになりますが、もうちょっと我々、早くこの橋を架けるべきだったのだろうという反省はあります。

ここに書いてありますように、人口比較で大島の人口を上回る離島が 17 島、下回る離島で 40 島、既に橋ができています。それで橋長で見ると、上回るところが約半数ぐらいですけども、そういった意味から見ても、やはり大島に橋を架けるということは、これは必然的な話だろうというふうに見ています。

第 4 号で、「事業手法が適切であるかどうか」ということについて、記載をしております。

この事業は当然、本来、県民が享受すべきシビルミニマムというか、最低の公共サービスが提供されなければならないだろうということから事業を進めようとするわけですが、そういった意味では、例えば料金を取りましよう、有料道路にしましようとか、そういう話になってくるとなかなか、島の方に対する制約も大きくなってくのではなかろうかと見ています。

そういうことを見ますと、大島よりも橋長を上回る橋で、有料道路になっているのは 7 橋ですが、ただ、いずれも橋長が 500m を超える長大橋です。大島の橋長を下回る架橋で、有料道路事業をされているのは一つもございませんし、今、大島の航路を利用されている方は、大体片道 400 円をお支払いになっているのですが、私たちが試算しますと、今回予定している事業をすべて有料道路事業にすると、1 回当たり 1,100 円ぐらいの料金を取らなければならない。もしくは、橋の部分だけそれでは有料道路にしましようねといった試算でも、700 円を超えるぐらいの料金になるので、今よりも料金徴収の度合いが高くなって、島民の方にはあまりメリットが発生しないということもあるので、基本的にこの事業、我々は無料の道路改築事業で進めようということを考えております。

第 5 号関係で、事業の実施場所についての適切判断ですが、架橋位置ですけども、これはもう既に 30 年近く前から架橋位置の検討をしております、これはきわめてマクロ的に検討しているのですが、どこに架けるかということになるのですが、最終的にここを決定しております。

ここは、橋長が一番短くて、最短距離だということもありますし、もちろんこういう長い橋をかけますと、海中に橋脚と橋桁を架けなければならないと。そうなりますと、漁場に対してある程度、制約を強いるわけですが、この橋は橋脚をつけずに 1 本で、そのままワンスパンで飛ばします、そういった意味でのメリットがあると。

事業費もここに書いてありますが、ちょっと古い時代のお金なので、なかなか一致はしないのですが、大体他のルートでも 2 倍から 2 倍以上の事業費がかかるということから、マクロ的な検討をした段階で、この A ルートというのを決めさせていただいております。

さらに、その A ルートというのは、先ほど縦になっていたところをちょっと横にしたんですが、ここからいろいろなルートを考えて、どこが最適かなということを検討しています。これも多少マクロ的な検討に近いのですが、その中で、ちょっと見にくいですけども、斜めになっている A - 1 ルートというのがあるんですが、この部分が橋の橋長も一番コンパクトでいいだろうと、道路も線形的に、比較的よくできるだろうということで、最終的には、この左から 2 番目の A - 1 ルートで、途中トンネルをつくりながら事業を進めるという案を採択しています。

トンネルなどの構造物については、当然ですけれども、自然環境への影響を少なくしようということに配慮した結果ということですが、そういったところで、今のルートが決定されているということでございます。

第6号関係で、「事業が社会情勢から見て効果的かどうか」ということですが、これは皆さんご承知のように、費用便益の算定を行っております。いわゆる「B/C」ということですが、数字だけ申し上げますが、B/Cは1.66と算定しております。

当然ですが、橋が架かりますと、全国的に観光客の誘発交通量が見込めます。その全国平均を見ますと、約2.2倍というふうに言われておりますので、それを少し加味させていただいて、最終的にB/Cが1.66。仮に、観光客の誘発効果が見込めなかった場合どうかということも試算しておりますが、その場合ですと1.03ということになって、観光客の誘発効果を見込まない場合であっても、とりあえずB/Cが1以上ということは確保できるだろうと。

ただ、こういう事業、離島架橋事業に、果たして費用便益費を活用して比較することは妥当なのかどうかというのは、例えば救急医療とか、いろいろなそういう精神的な制約面における解消効果というのは、今の費用便益を算定する算出内容に入っていないということもあって、数値に出てこないものですから、そういった意味から妥当性の問題はあるかと思いますが、いずれ、今申し上げたように、この事業においても1以上を確保できているということでございます。

同じように、第6号関係で、整備効果でございます。これはもう、改めて申すまでもないのですが、24時間天候に左右されることなく、本土との往来が可能になりますということ。それから、先ほど申し上げた移動の制約、移動コストについても、費用負担の軽減が行われる。あと、観光客も当然誘発されますので、そういったところの効果があるだろうと。

やはり、繰り返しになりますが、これが非常に大きな効果をもたらすのではなかろうかを見ています。第三次医療機関である岩手県の大船渡病院に対しても、60分以内で到達できるようになるということ。当然、気仙沼市立病院に対してのアクセシビリティも高まりますので、乗り換えの不便とか、あと、悪天候時においては、やはり救急艇は出航できませんので、そういった制約が、概ねというか、100%に近い形で解消できるという意味では、非常に効果が大いに見えています。

あと、観光客の増加によって、どれだけ経済効果が出るのだろうというのを多少試算しております。こういう誘発効果も含めて効果は出るのでありますが、現状の33万人から73万人、大体これは2.2倍というふうに先ほど申し上げておりますので、その数字をにらんでおります。もしかすると、それ以上の方々がいらっしゃる可能性は、我々、十分あるというふうに見ています。それでいきますと、未整備の場合と比べまして43億円ほどの経済効果が見込めるということですが。

あと、先ほどもお話しいたしましたが、物価ですね。船で輸送しなければならぬという意味での高コスト構造から、ある程度本土並みのコストに落ち着くのではなかろうかという期待を持っています。今、大体1割から3割ぐらい高い傾向がありますが、その辺が解消されるということ。

あと、ちなみにお話しすけれども、大島のワカメって高いんだそうです。本土産に比べて5割ぐらい高いんだけれども、その分はフェリーで輸送する分がど

うしても上乘せられて、競争力を失っているということもあるので、水産業界の方々に対しても、ある意味メリットが出てくる可能性があるということでございます。

「事業の実施に伴う環境への影響が少ないかどうか」、これは第7号関係ですが、ここは2車線で延長2.9キロということで、県で環境影響評価条例を定めています、その対象事業にはなっておりません。しかしながら、陸中海岸国立公園の特別地域を一部含んでいるということもございませぬ。県立公園でもあるということから、環境調査を実施しています。それで、周辺環境への配慮についての調査、予測、評価を行いまして、一部、保全対象となる植物等については、移植なりをするようなことを計画の中に入れております。

特に重要視すべき、その環境要素というのは見当たらなかったのですが、いずれ、自然をあまり改変しないということと、こういった動植物に対する配慮をしっかりとやりながら、この事業を進めていきたいというところでございます。

「想定される事業リスク及び当該リスクへの対応策」ですが、今のところ私も、事業費的にも何とか、我々の今のスタミナというか、県の予算枠の中でできるだろうというふうに見ておりますので、リスクというものについては、特筆はしておりませぬ。

第8号関係で、「事業の経費が適切であるかどうか」ということで、142億円の建設費を示させていただいておりますが、実はそこに行き着くまで、構造物につきましても、あと、土の処理等につきましても、コスト縮減を図れるように、いろいろ工夫してまいりました。あまり大きな額ではないのですが、約6億円をちょっと超えるぐらいの金額については、間違いなく削減できるということを見ていますし、今後も事業実施に当たっては、コスト縮減を念頭に置きながら、また、こういう構造物の長寿命化というのが今よく言われておりますので、そういったものを先取りしながら、長持ちできる道路、橋梁にしていこうということで事業を進めていきたいというふうにご考えておるところでございます。

非常に雑ぱくではございますが、以上で大島架橋事業の事業概要及び評価結果の説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

増田部会長　ご説明ありがとうございました。それでは、委員の皆様から、ご質問、ご意見等を伺いたいと思います。

大きくは、評価調書に書かれているそれぞれの項目について、検討項目が妥当であるのかということと、もう一つ、その項目を検討するのに使った資料やデータが十分であるのかということ、このようなことから検討していきたいというふうに思いますので、ご意見、ご質問等あれば、どこからでも結構ですので、よろしく願います。

浅野委員　まず、調書の3ページですけれども、先ほどの説明で、事業対象地に民有地が含まれるということのようすけれども、これで見ますと、の事業費の建設費Aの上の欄の3段目に「その他（用地費、負担金等）」と書いてあって、これが多分、民有地買収費用に当たるのだと思いますけれども、まだその用地は確保していない状況ということのようすですが、ルートも決まっていると思うので、地権者数ですね。それから、実際、9年か10年後に完成する予定ですので、その間に

買収を完了しなければならないということについて、何か支障がないか、全くそういうことは心配ないかどうかをお伺いしたいと。それから先ほど、柱がない、支柱がないということでしたので、漁業補償の関係は全く考慮しないでいいということなのかどうか、そこをお聞かせ願います。

道 路 課 地権者数につきましては、詳細な設計が決まりますと場所が決まるのですが、先ほども申し上げましたように、23年度に詳細に、買収エリアを決定するように予定しております。ですから、今のところ地権者数は押さえていないのですが、今のところ、私どもの感触で申し上げますのは、大島側につきましても、本土側の皆さんにつきましても、この橋の建設について、個別に反対をおっしゃられている方はいらっしゃらないものですから、総論賛成、各論反対という可能性はあるとは思いますが、粘り強く交渉を進めていきたいというふうに考えています。何とかできるのではなかろうかというふうに、今見ています。

それから、漁業補償は今のところ、おっしゃるとおり直接影響はないのですが、例えば、橋が架かりますと日照の関係で日陰になる部分が出るとか、いろいろ出てまいります。漁業補償の中でも、遺失補償といって全くつぶれてしまって補償する場合とか、あと影響補償という言葉がありまして、今みたいな日陰になってしまうので補償しなければならないとかというのがあるんですけども、その辺はこれから、実際にどういった状況になっていくかということを見ながら漁業関係者と話をしたいと思います。ただおそらく、そういう補償にはならないだろうなということも、今のところ考えてはおります。

増田部会長 私から一つ、昭和42年の段階で、一部反対の方がいらっしゃったとお聞きしておりますが、当時としてはどんな項目が懸念されて、そういう動きになっていったのでしょうか。

道 路 課 昭和42年に、県の県勢発展計画に位置付けた後に、これは特に島の方ではなくて、どちらかという本土側の方が、新幹線と同じだと思えるんですけども、通過交通が通る関係で、自分たちにメリットがない道路ができるということに対してすごく拒否感が出ました。要するに、「島の人間のために、何でおれたちが犠牲にならなくちゃならないんだ」という話があって、これは結構根強かったんですね。そういった意味で、しばらく反対の動きがあったということと、あと、島内側についても、今、大島の中に大島線という道路があって、ほぼ整備は終わっているのですが、まだ当時、2車線の道路が満足にできていないような状態だったので、橋が架かってしまうと多分、島の中がパニックになるだろうというような理由もあって、しばらく計画を中断したというか、頓挫をしたというのが事実でございます。何回も反対運動がされていたのは、事実でございます。

奥 村 委 員 数字の確認をしたいのですが、先ほどパワーポイントで説明された6ページ目の事業費のところでは、建設費の見込みというのが141.6億円になっているのですが、ファイルの費用便益分析のところでは、事業費の単純合計の欄が135億円となっています。おそらく費用便益分析ですから、基本的に、所有権が移転した分は考えなくていいので、建設費の下その他の用地費、負担金等と

というのは、社会的に見れば人の所有関係が動いただけなので、費用と見なさないということで抜かれているという解釈でよろしいのか、それとも何か細かいところで、桁数の関係で合わないというようなことなのか、確認をお願いします。

道路課 奥村委員がおっしゃるとおりでございます。全体事業費 142 億円に対しまして、用地費等で 5.4 億円ほど計上しています。それをまず差し引きまして、それを消費税率 1.05 で差し引いた結果として、消費税考慮で 135 億円になるということでございます。

奥村委員 わかりました。それから、あともう 1 点。

将来交通量のところですけども、この二つの出されている将来交通量の差というのは、観光誘発交通だけの違いですか。そうなりますと、ここに挙げられている数字は、日交通量が 1,000 台違うという話になるので、そうすると年間にすると、およそ 36 万台。日曜日だけしか通らないかもしれませんが、36 万台ぐらい変わってくるということになります。先ほどの説明で、観光入込客数というのが、今そもそも 33 万人ですか。それが 73 万人と 40 万人の差となるので、40 万人で 36 万台変わってくるというのは、1 台にほとんど 1 人しか乗っていないという計算になるのですけれども、観光だともうちょっと人が乗っているのではないかと。だから、台数と観光入込数の話が合わないのではと思うのですけれども、それはいかがですか。

道路課 これは、他県の例を参考にしながら、2.2 倍という数字をはじき出しております。全体の将来交通量を 2,700 台と算出しております。誘発交通量がない場合ですと 1,700 台。ですから、1,000 台弱ということの上乗せになりますので、おそらく数字的には、どちらから追っていてもそのぐらいにはなるのではなからうかというふうに見ています。

奥村委員 日 1,000 台ということは、年 36 万台ぐらい違ってくる形なので。36 万台の根拠が、観光客が 40 万人増えるからだという説明だったら、台数としては多い。

道路課 そうですね、はい。ちなみに、申し上げますと、乗用車の場合の乗車人員を 1.5 人、それからバスは 25 人ほどで見っていますが、どちらかといいますと、バスの交通量については、1 日当たりの台数を 24 台という形で、少し抑えている形にもなりますので、先生がおっしゃるように単純計算でいけば多いのではないかという指摘もございますから、ここはちょっともう一度、中身を整理したいと思います。

福田委員 評価調書の 3 ページに維持管理費 B というのがございまして、年間の維持管理費について、大体 2,000 万円と試算されているかと思うのですが、この根拠といえますか、どういう形で年間 2,000 万円と算出したのか、教えていただきたいと思えます。

道路課 架橋部についての 1,450 万円、それから道路部分についての 680 万円というのは、国や県でどのくらい維持管理費がかかるかを年間で平均化したものに、延長

換算しています。実は、この維持管理費というのは、毎年毎年少しずつかかるのではなくて、例えば、橋ですと修繕なんかしたりするわけですが、その辺を全部ならしてやっていますので、この金額が本当に妥当かどうかというのは、実際に運用してみないとわからないのですが、参考にさせていただいている資料がベースとしてあるということでございます。

浅野委員 この事業費について、3分の2が国費、国の負担ということのようですが、実際、現在の国の経済状態で、着手には全く問題ないのでしょうか。

道路課 離島振興法という法律、先ほど申し上げましたが、それに基づいて離島と本土に橋を架ける場合、3分の2の国負担というのは、現制度上まだ確保されておりますので、私どもは8年間で事業を終えようとしています、できるだけそれは堅持していただきたいなと考えています。

浅野委員 それからファイルの8ページですが、中段に「旅客船・フェリー運賃」と書いてありますが、その旅客船・フェリーの運営業者は民営なのか、それとも第三セクターのように公的支援というか、負担が入っているのかどうか。それから、これらの船は、島と本土を結ぶ専用便なのか、それとも他の離島も巡るような運用がされているのか。というのは、もし橋が架かってしまうと廃業せざるを得なくなると。だから、それに伴う経済的影響というのは大きいと思うので、ただ、期間が相当あるので対応はできると思いますけれども、もし第三セクター方式のような形態だとすると、公的な将来の補償とか負担というものが発生するのかどうか。

それから、先ほど言いました事業費に関連して、3ページに建設費Aの「その他（用地費、負担金等）」と書いてありますが、この負担金というのは何なのかということをご説明お願いします。

道路課 まず、旅客船とカーフェリーですが、これは気仙沼市も出資した会社で運営されております。どちらかというと、第三セクターに近い形でもあると思うのですが、民間も出資されていますので、将来的に橋が架かったときに、この船がどういうふうに残存されていくかというのは、今後、気仙沼市も含めて、先ほど「大島振興推進会議」というのが設置されたというふうに申し上げましたが、その中で議論をされながら、我々とやりとりをさせていただこうと思っています。

他県の例ではまちまちです。全く補償をしていない場合や、一部航路が廃止されることによる補償を行っているとか、そういったこともあるようなので、他の例も見ながら検討していきたいと考えております。

それで、このカーフェリーと旅客船は、旅客船は気仙沼の本土の市街地から浦の浜という大島の港があるんですが、そこに直結でございます。それから、フェリーも、気仙沼の商港というのがありますが、商港から車を運んで浦の浜に行っていますので、どちらかを經由するというようなルート設定にはなっていないということでございます。

負担金について、これは橋を架ける際に、水道、電気、ガスといったものも一緒に、橋に添架できれば、災害時におけるリダンダンシーも確保できるだろうと

ということで、その辺を少し見込んでいるということです。

それから、奥村先生の先ほどのご質問に対する答えですが、40万人増えたものに対して車が36万台ではなくて、72万人になりますので、72万人に対して36万台ということになると思います。先生に、観光誘発交通量が1,000台と申し上げましたが、現在全く車での観光はないので、増える分は純粋に1,000台になります。それは、その1,000台でいらっしゃるの、33万人から73万人に移行した、73万人が全て車でいらっしゃるという前提で数値を算出したということです。

奥村委員 だから、そうすると、初めの観光誘発交通量を見込んでいない1,700台には、観光の交通は入っていないということですね。

道路課 そうですね、基本的には今の平成17年センサスで申し上げますと、観光はフェリーで行かれる方は一部いらっしゃると思いますが、多分数字上あらわれてこないと思いますので、そこから考えますと、純粋に1日当たり1,000台分は73万人に置き換わると考えています。

西出委員 配布資料の24ページで、想定される事業リスク等はないというふうに書かれていらっしゃるのですが、住民の方との懇談会ですとか、その参考資料を見ますと、いろいろな心配事があるということが書かれていまして、それに対しての対応策とか役割分担についても書いてありますが、そういった役割分担を決めたことや、対応策というものを考えるということによって、住民の皆さんのそういう心配というものは解消されているのかどうか。あと、他県で、橋が架かったことによる成果や、それと同時に課題というのも多く出てきていると思うのですが、そういったものを調査されたのか。もし、何か課題も出てきている場合があれば、それもあわせて教えていただければと思います。

道路課 24ページに記載をさせていただいているのは、冒頭申し上げましたが、県の事業としては、とにかく橋を架けるということになってまいります。それで、橋を架けますと、常時の交通が確保されるという意味でのメリットが発生いたしますので、それに対してのリスク発生は、今のところはないだろうと見ています。

ところが、今のご指摘のように、橋が架かりますといろいろな方々が入ってくる。それから、島にいなかった動物が橋を渡って入ってくるとか、あと、ごみですね。ごみの問題とか、あと治安の問題とか、さらに、今は大島の場合ですと民宿が、船で来られた方を泊めるようなスタイルになっているんですが、車で来られた方を宿泊させるようなスタイルになっていないとか、いろいろあります。

そこは、県が事業をするときに、全部県でやりますかということではなくて、むしろ地元の気仙沼を中心として、大島の方々も含めて、そういったデメリットをどれだけ回避できるか、縮小できるかということを考えていただく。それが今、大島の振興推進会議でご検討いただいているということだと思います。

小林委員 今の島内に住んでいらっしゃる方たちのデメリットの部分ですが、たまたま私自身が海に囲まれたところで育ったので、人がたくさん入ってきた時にどうなるかという、まず、車がたくさん入り込むことによって、周りの木々が枯

れたりすると。あと、十八鳴浜というのは、「キュッキュッ」と鳴るきれいな砂浜らしいのですが、それは自然環境が本当に汚されておらず、美しい浜だと思いますが、人が入ってくると、それがたちまち壊されてしまう可能性が高いのです。一回壊されてしまうと、なかなか元には戻らない。だから、県にとってデメリット、リスクがないという設定でここに書かれているのは、私もとても不思議に思ったのですが。やはり橋が架かった後の島内の生活も「架かって良かったね」となるよう、予め準備が周到になされていないと。ただ橋を架けるメリットだけをいろいろ挙げるというのは、それは少し準備不足ではないかなと思いますので、住んでいる方たちと予め相当な準備をなさってからでないと、本当に橋が架かった良さが実感できないのではないかなと思います。ぜひ、その辺は事前に、同時進行でやっていかれたほうがよいのではないかなと思います。

道 路 課 おっしゃるとおりでございます。それで、説明を申し上げませんでした。参考資料の1と2を皆様にお配りしております。先ほどの説明でも若干触れましたが、まさしく今ご指摘の内容について、平成20年から21年にかけて、「気仙沼大島振興と架橋を考える懇談会」というのが開かれています。これは、まさしく今、小林委員がおっしゃったような内容を皆さんで、橋が架かるまでに何とか答えを出していこうということを書かれています。実はですね、これではまだ弱いのでもう少し組織をしっかりとさせようということで、参考資料の2の「気仙沼大島振興推進会議」というものが設置されています。これは、気仙沼市が主体になって、地元住民の皆さんと一緒に検討されているんですが、ちょっと字が小さくて申し訳ないんですけども、例えば、地域振興部会であったり、生活基盤整備部会であったり、生活安全部会であったり、あと、産業振興部会であったりというふうに部会を設けて、次のページに、その部会ごとに何を検討すべきかということを書いてございますが、これがまさしく小林委員がおっしゃったように、橋が架かるまでにはこういった課題を整理した上で、要はデメリットを極力縮小して、メリットを最大化していこうということで、地元で取り組んでいただいているということでございます。

井 上 委 員 今回の質問と、先ほどの民宿の対応など、現在もそうした問題、課題があるということだったのですが、やはりそれ以外にも、例えば車が増えるということや、島内の道路の整備ですとか、あるいは観光地としての駐車場、施設ということも課題になると思うのですけれども、どのような対応をされているのでしょうか。

道 路 課 今申し上げた、こういう推進会議の中でも検討されていくわけですが、おかげさまで島内の道路は、昭和42年当時から比べますと、100%ではないのですが、若干の区間を残しまして道路の改良が終わっております。ですから、道路としては、当然行き来できるような形にはなっている。ただ、ご指摘のとおり、駐車場とかそういったものについては、なかなかまだ満足に整備が進んでいるという形ではないので、多分これからいろいろ取り組んでいくようになると思います。

今のうちに取り組みますと、先ほど申し上げた離島振興枠により、補助率が少し高い事業で展開できますので、そういったものは気仙沼市と協調しながら展開

できればなと見ています。

井上委員　もう一つ、別な質問ですけれども、このパワーポイントの16ページで、ルート評価の景観性の項目で、本土からの景観性に優れるとか、フェリー航路からの景観がよいというようなことで、橋そのものの見え方ということの評価されていると思いますが、まずそれに関しては、今後設計される中で、やはり橋そのものが観光資源になり得ると思いますので、デザイン面での配慮というのが必要なと思います。

もう一方、逆にこの橋からの景観といった面については、どのようになっているのでしょうか。

道路課　実は地元の皆様には、何度かもう説明をさせていただいておりますが、橋のタイプについても、8月に県のほうから発表させていただいております。アーチ橋といいまして、ちょっと曲線形のものなのですが、全国的にも非常にスレンダーといえますか、スリムな形でつくられていますので、色とかそういったものは、今後地元の皆さんとお話をさせていただくんですが、景観的にはそこそこいいものができるのではなかろうかと見ています。

それから、橋からの眺望なんですけど、これはちょっといろいろ賛否がありまして、何せ40mぐらい、海面から高いところに橋ができますので、ちょっとのぞくとすぐ落ちてしまうような橋なものですから、歩道もつくりますが、やはり簡単に転落されてもだめだろうということでの配慮とか、そういったものは少ししていきたい。そうなりますと、いたずらにいろいろなバルコニーをつくって、誰でも見られるようにできるかというのは、今後いろいろ検討していかなければいけないとは思っています。

京谷委員　こちらでいただいた資料の23ページですが、この3番目ですね。保全対象とした植物についても、移植を行うなどの対策を講ずることにより、環境への影響は少ないものと考えられているようですが、これは既に調査された結果、そういうものがわかったということで、このような判断をなさっているのかなという感じはしますが、それがどのような植物で、どのくらいの面積なのか。あと、移植をするとすると、どの地域でもそうなのですが、人力がかかって、想像していたものよりもかなり大変なことになるとは思うのですが、どのようにお考えなのかということをお聞かせ下さい。

道路課　我々が調査した結果として、植物関係につきましては2種類ほど、保全対象にしたほうがいいだろうという答えを出しています。私もあまり詳しくはないのですが、一つは「コカモメヅル」という、これは環境省の指定では「VU」ということで、絶滅危惧類となっていて、これは極めてスポット的に存在していますので、そこにちょっと道路がかかかりますから、できればそれは近傍に移植していこうというふうに見ています。

もう一つが、「ゼンテイカ」という植物なんですけど、これは大島のほうにちょっとございまして、これは直接道路にはかからないんですが、車によって影響があるとよろしくないかもしれないという判断がありまして、これも近傍に移植を

するということで、それ以外には特に、移植の対象とするようなものは見つからなかったということでございます。

京谷委員　　そうしますと、そのコカモメヅルとゼンテイカ、それぞれの分布面積も把握していらっしゃるということですか。それとも定性調査で、そういうものがあるということがわかったということですかね。

道路課　　道路の影響範囲に限って調査していますので、それ以外にどこに分布しているのかというのはわかりませんが、私ども今データは持っていないんですけれども、少なくとも面積は全部押さえていまして、今申し上げた道路上にかかってくるコカモメヅルとゼンテイカについては移植相当であろうということで、今後そういう自然環境の、特に植物の専門家の先生のご意見をいただきながら適切に処理をしていこうというのが、今の方針でございます。

浅野委員　　井上委員の意見に関連するのですが、やはりこれは国立公園内につくるということですので、全国にいろいろな橋があり、いろいろ見えていますけれども、やはりマッチしているものと、マッチしていないものと、確かにあるんですね。だから、やはり形、色などは十分配慮していただきたいし、それから先ほど観光のことを強調されていましたが、やはりこの歩道橋をきちんとして、みんなが橋を渡って楽しいという形にしていただければという希望があります。それから、宮城県は地震、三陸は特に津波が問題ですから、それに耐え得るような構造というか、強度を持った橋にしていただかなければならないという、そういう意見があります。

道路課　　おっしゃるとおりだと思います。先ほどの繰り返しになりますが、橋そのものが大島の、気仙沼のシンボルになると思いますので、そういった意味ではしっかりと、観光資源としてでも活かしていけるように、施工していきたいということでもあります。

それから、まだこれは決定ではないんですが、橋をつくる際にどうしても、大島側と本土側から鋼材を投入しまして橋をつくるんですが、ヤードというんですかね、製作するヤードと建設するヤードが必要になって、ちょっとだけ平場をつくらせていただきます。これは、あまり自然環境をいじめない範囲でということになります。地元の方からも言われていますのは、そこをちょっと、観光名所というんですか、最近のはやりで言う、道の駅とか簡易パーキングみたいに活用させてほしいねという話があります。そうしますと、今の浅野副部長さんのお話のように、橋を渡って行き来される方も将来は出てくるかもしれません。その辺は未定ですが、そんなことも視野に入れていきます。

あと耐震について、この橋、少しランクを上げていまして、耐震設計上の指針というのがあるんですが、それについても、地震が来ても損傷が少ないぐらいのランクでつくるといことにしておりますので、どういう地震が発生するかはわかりませんが、少なくとも今の基準上では満足できるだろうというふうに見ています。

増田部会長　　今の点ですが、本土側と島側のアプローチの部分について、津波に対して既に考慮されているということによろしいのでしょうか。ルート選定に合わせて、地震の被害があり得る部分というのはあるのでしょうか。

道 路 課　　橋はとりあえず、相当標高が高いですからね。それで、大島側も本土側も、いざというときには安全なスペースができると思います。現道は通行止めになるかもしれませんが、橋は標高が高いので、そこに大島側、本土側ともに1,000mなり、1,700mのアプローチ道路を整備しますので、ある部分の高さからは、被害を受けずに避難はできるのではなからうかと思います。

京 谷 委 員　　この資料の25ページ、最後ですが、コスト縮減の取り組みということで、橋梁からカルバートに変更したということですが、「カルバート」というのがよくわからないのですが、ご説明いただけますでしょうか。

道 路 課　　橋梁というのは、橋台といって両側にコンクリートの壁をつくって、橋をかけるんですが、橋梁とその構造物は違うものですから、構造物として意外と高価になります。一方、カルバートは「ボックスカルバート」とよく言うんですが、四角いコンクリートの箱をつくります。大体どの辺にもあるんですがね。それですと、比較的橋梁よりも安くできる場合がございまして、ここは地盤がいいものですから、そういうボックスカルバートに置き換えますと金額的にも安くなるということで、それに置き換えようということでございまして。ですから、機能は橋と同じです。

京 谷 委 員　　機能とか、見た目もほとんど一緒ということですか。

道 路 課　　見た目というか、全く何も変わらないと思います。車で走る方は、そのカルバートの上を走りますので。それで、下のほうは、たまたま水が流れていたりとか、そういうところですので、見た目は何も変わらないし、多分環境的にもほとんど影響ないと思います。

京 谷 委 員　　それで金額が安いわけですね。

道 路 課　　そうですね。この場合は安くなったということです。

京 谷 委 員　　その地盤がいいということからですね。

道 路 課　　そうですね、はい。

小 林 委 員　　橋ができることによって、潮の流れが変わると思うのですけれども。おそらく、島の人たちが使っている船というのは、小さな船だと思いますので、橋ができたからといって、橋だけに頼る生活をするわけではないと思いますので、そういう小さな船が行き来したりするときに、影響がないとお考えですか。

道 路 課 先ほどもご説明したのですが、海に橋脚という構造ができませんので、要は陸から陸に橋が飛んでしまいますので、何もありません、下は。ですから、そういった意味では、海域そのものには全く影響がないと思います。小さい船で活動される方にも、全く影響はないと思います。

増田部会長 まだいくつか残された問題がありまして、B / Cの数値をもう一回確認しないといけないとか、デメリットを全部まとめ切れているのかとか、開通に向かって、住民組織も含めて、様々な振興なり、地域問題なりを検討する組織の活動をもっとやらなければいけないとか、残っているかと思えます。

あと、個人的には、現在商売をされている方及び病院も、もしかしたらお客さんが本土のほうに行ってしまう、閉めなければいけないということもあり得るかと思えますが、そういう問題の整理も含めて、今動いています推進会議の中にくつつかの検討部会があるということですので、ぜひそういうものも含めて、進めていただければと思います。

というわけで、概ね今回の質疑については終わりましたので、次回、現地調査を含めて、改めて検討をしていきたいと思えます。よろしいでしょうか。（「はい」の声あり）

それでは、時間も経過しましたので、2番目の登米地区統合校に係る校舎等改築事業に進みたいと思えます。

道路ご担当の方、どうもありがとうございました。

それでは、教育庁から事業についての説明をお願いいたします。

教 育 庁 教育次長の菅原でございます。どうぞよろしくお願いいたします。今回、教育庁のほうからは、登米地区統合校に係る校舎等改築事業について、ご審議をお願い申し上げます。

教育庁におきましては、今年の3月に策定をいたしました「宮城県教育振興基本計画」、それから「新県立高校将来構想」、これらに基づいて、地域のニーズを踏まえた特色ある学校づくりとか、あるいは、生徒減少や産業構造の変化など、社会変化にきちんと対応した学科編成、学校配置といったことを実現するために、さまざまな改革を推進してございます。

今回予定しております、この登米地区でございますけれども、少子化に伴う生徒数の減少などの影響によりまして、高校の1学年の必要学級数、これは地区全体で22年度、今年度は18学級であります、32年度、10年後になりますと14学級というふうには減る見込みとなっております。こうしたことから、この生徒減少下における登米地区の普通教育、あるいは専門教育を学ぶための基本的な体制をきちんとする必要があるということでもあります。

現在、この登米地区には五つの高校がありまして、一つは普通科のみの佐沼高等学校、それから普通科と職業系専門学科の両方ある学校が登米高校、上沼高校、米山高校の三つ、それから職業系専門科のみの米谷工業高等学校の五つの高校がございまして。

今回、この再編によりまして、普通科だけの高校を二つ、佐沼高校と登米高校、それから今回提案しております職業系専門学科としての登米地区の統合校が一つということで、合計3校、5校から3校体制に再編するということでもあります。

今回、職業系の専門学科を有する4校の再編に当たりましては、単一専門分野の知識、技能だけではなくて、複数の専門分野の知識を併せ持った人材が求められているということから、単に複数の専門学科を併せ持つだけでなく、生徒が特定の学科に所属しながら、一定の範囲ではありますけれども、他の専門学科も選択できるというような、これまでにない新しい職業系の専門高校として、県内初めての「総合産業高校」という言い方をしていますけれども、これを設置することによって、時代のニーズに応じた実践力のある人材を育成したいということでもあります。

詳細につきましては、お手元にごさいます調書に基づいて、担当課長のほうからご説明申し上げますので、よろしくお願ひします。

施設整備課 それでは、引き続き説明させていただきます、施設整備課長の稟石です。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、お手元の、ファイリングされました大規模事業評価調書及び附属資料に基づいてご説明申し上げます。

初めに、事業の名称につきましては、「登米地区統合校に係る校舎等改築事業」でございます。

次に、事業の概要についてです。先ほど、教育次長からご説明申し上げましたとおり、産業の高度化、多様化に伴いまして、農業、工業、商業等、単一専門分野の知識や技術だけでなく、複数の専門分野の知識や技術を併せ持った人材が求められておりますことなどから、登米地区において、職業系専門学科を有する上沼高等学校、米山高等学校及び米谷工業高等学校並びに登米高等学校の商業科を再編し、登米地区統合校として新たに複数の職業系専門学科を統合いたしました「総合産業高校」を、現在の上沼高等学校敷地に建設するものであります。統合の対象となる学校の位置図につきましては、お手元の附属資料の1ページをご覧になっていただきたいと思います。このページには、登米地区の5校の位置図が示されております。次の2ページから3ページにつきましては、再編統合の対象となります4校それぞれの位置図であります。

評価調書の1ページに戻っていただきたいと思います。登米地区統合校の概要については、各学年6学級の学校規模とし、学科構成については、農業系学科1、工業系学科3、商業系学科1、福祉系学科1の合計6学科とする予定であります。

登米地区の職業系専門学科を有する4つの高校の概要については、平成22年5月1日現在の生徒数は、上沼高等学校が191名、米山高等学校が166名、登米高等学校が469名、米谷工業高等学校が355名で、合計1,181名であり、平成22年度における募集定員は、職業系専門学科が7学級、普通科が5学級で、合計12学級となっております。

2ページをご覧願ひします。上位計画との関連については、「宮城の将来ビジョン」の「宮城の未来をつくる33の取組」のうち、第2節の「安心と活力に満ちた地域社会づくり」、課題2の「将来の宮城を担う子どもの教育環境づくり」の中に、取組17の「児童生徒や地域のニーズに応じた特色ある教育環境づくり」として位置付けられるとともに、「宮城県教育振興基本計画」においても、「施策の基本方向」のうち、基本方向4の「信頼され魅力ある教育環境づくり」の中に、「県立高校の改革の推進」として位置付けられております。

次に、事業計画の背景についてであります。宮城県産業教育審議会から、平成18年2月に答申のあった「時代の変化に対応した専門高校の在り方について」において、生徒数の減少が著しい地域については、社会の変化に対応しつつ、複数学科を有する総合的な専門高校の設置の必要性が示され、また、平成20年12月には、「多様なニーズや産業構造の変化に積極的に対応するため、複数の専門学科を有する専門高校の配置など、大胆な学科の編成が望まれる」との提言をいただいております。

これらの答申などを踏まえ、平成22年3月に策定した「新県立高校将来構想」においては、複数の職業系専門学科を置き、生徒が特定の学科に所属しながら一定の範囲内で他の専門学科の科目を選択して履修できる総合産業高校を設置することとし、「新県立高校将来構想第1次実施計画」における学校再編計画として、登米地区における総合産業高校の新設が位置付けられたところであります。

次に、これまでの取組状況についてであります。事業計画の背景でも申し上げましたとおり、宮城県産業教育審議会からの答申、提言を受けて、「新県立高校将来構想」において方向付けを行うとともに、平成22年4月から、地域関係者等で構成する「登米地区統合校基本課題検討会議」を開催し、教育内容等について検討を行っております。

次に、今後のスケジュールについてであります。今年度は大規模事業評価を行い、平成23年度から24年度に基本設計と実施設計、平成25年度から26年度に改築工事を実施し、平成27年4月には新校舎を供用開始する予定としております。その後、旧校舎等の解体工事などを実施し、平成27年度にはグラウンド整備工事を終了する計画となっております。

3ページをご覧ください。次に、事業内容の用地関係と建設関係についてであります。事業予定地については、現在の上沼高等学校敷地としております。附属資料の22ページをご覧ください。

このページは、施設のレイアウトを示した資料で、校舎、総合実習棟、屋内運動場を現在のグラウンド敷地に、グラウンドについては、第1グラウンドを現在の体育館及びプール敷地に、第2グラウンドを現在の校舎敷地に整備することとしております。なお、参考までに、上沼高等学校の現状写真を附属資料8ページに示してありますのでご覧いただきたいと思います。

評価調書の3ページにお戻り願います。敷地面積については、学校全敷地43,321㎡のうち、約20,000㎡を新校舎及び新屋内運動場として利用することとしております。

事業規模については、校舎として延べ面積8,164㎡の鉄筋コンクリート造4階建て、総合実習棟を初めとした実習棟及び管理棟を3棟、合計延べ面積3,116㎡、屋内運動場として延べ面積2,310㎡の鉄筋コンクリート造の3階建てを建設しますとともに、グラウンド整備としては、12,800㎡の第1グラウンド、11,000㎡の第2グラウンドを整備することとしております。

4ページをご覧ください。次に、事業費の建設費、維持管理費についてであります。事業費については、建設費を約43億円、維持管理費を約57億円、合計約100億円と計画しております。なお、建設費については、施設の整備面積に平成22年度の営繕工事予算単価を乗じて算出し、維持管理費については、改築後の施設を50年間使用することを想定し、他校における実績をもとに修繕・補修関係

経費や運営・管理経費を算出しております。

続きまして、5ページをご覧ください。県で実施しました自己評価の結果について、項目に従いご説明を申し上げます。

1の「事業が社会経済情勢から見て必要であるかどうか」についてであります。

登米地区における高校の第1学年の必要学級数は、平成22年度は18学級であります。少子化に伴う生徒数の減少の影響により、平成27年度には15学級、平成32年度には14学級となることを見込まれることから、今後の生徒数減少下における登米地区の普通教育及び専門教育を学べる基本的な体制を確保していくためには、現在の職業系専門学科を有する4校を再編し、1学年6学級程度の規模を確保した高校を新設することが必要であると考えております。

また、再編に当たっては、単に複数の専門学科をあわせ持つだけでなく、生徒が特定の学科に所属しながら、一定の範囲内で他の専門学科の科目を選択して履修し、複数の専門分野の知識や技術をあわせ持つ人材を育成する、これまでにない新しい職業系専門高校としての総合産業高校とすることが必要であるというふうに考えております。

次に、2の「県が事業主体であることが適切であるかどうか」についてであります。県立高校は、学校教育法に基づき県が設置及び管理する施設であり、また、その適正な管理運営の責任を負うものでありますことから、県が事業主体となることは適切であるというふうに考えております。

次に、3の「事業を行う時期が社会経済情勢から見て適当であるかどうか」についてであります。統合対象となる登米地区4校の校舎等は、おおむね改築または大規模改造を実施する時期に該当していること、現在の上沼高等学校の施設の規模や機能では、総合実習棟を始めとした総合産業高校にふさわしい教育環境を確保することは難しいことなどから、平成27年4月の総合産業高校の供用開始に向けて、事業を行う時期としては適当なものと考えております。

続いて、6ページをご覧ください。4の「事業手法が適切であるかどうか」についてであります。PFI手法の導入については、これまでも第三女子高等学校などの改築事業で、その可能性を財政面も含め総合的に検討してまいりましたが、PFI手法を導入してもメリットが見出せなかったことなどから、PFI手法の導入は行ってまいりませんでした。このことから、今回の改築事業についても、関係課との協議を経て、従来方式で整備を行うこととしたものであります。

次に、5の「事業の実施場所が適切であるかどうか」についてであります。

先にご覧いただきました附属資料の1ページの位置図に示しましたとおり、通学における利便性、登米地区地域内における高校の配置バランスを考慮するとともに、統合校として十分な教育を行うために必要な敷地面積を確保していること、新たな財政負担を伴わない建設用地などについて検討を行った結果、現在の上沼高等学校敷地に建設することが適切と判断いたしました。

なお、新校舎から実習地や第2グラウンドへの行き来には、道路幅員6mから7mの登米市市道を横断することになりますが、今後、道路管理者等関係機関などと協議の上、信号機の設置など必要な安全対策を講じることにより、生徒等の移動時の安全が十分に確保できるものと考えております。

次に、6の「事業が社会経済情勢から見て効果的であるかどうか」についてであります。建て替えを行うことにより、総合産業高校として多様な学習意欲に応

えられる教育環境が整備されるとともに、学科を横断して科目を自由に選択することができる総合選択システムを導入するなど、特色のある教育活動を進めることにより、一層の教育効果が期待できるものと考えております。

次に、7の「事業の実施に伴う環境への影響が少ないかどうか」についてであります。この事業は、現在の上沼高等学校グラウンド敷地への校舎建築であり、基本的に土地の形状変更を伴うものではないことから、周辺環境への新たな影響は少ないものと考えておりますが、周辺環境、環境負荷の低減に配慮した基本設計の実施及び施工を行うこととしております。

続いて、7ページをご覧ください。8の「想定される事業リスク及び当該リスクへの対応策」についてであります。事業費財源に関するリスクについては、国庫負担金及び地方債は現行制度上、計画額を十分に確保できること、地方債の元利償還は県の財政計画に沿ったもので確実に返済できるものであることから、現在のところリスクはないものと考えております。また、地震災害に関するリスクについては、新校舎は新耐震基準で建築し、耐震性能が確保されることから、リスクはないものと考えております。

次に、9の「事業の経費が適正であるかどうか」についてであります。この事業費と同様であります。建設費を約43億円、維持管理費を約57億円、合計約100億円と計上しております。建設費については、これまでの校舎等改築事業と同規模の内容であることから、事業の経費としましては適正なものと考えております。

以上のとおり、登米地区統合校に係る校舎等改築事業について、県が評価を行いました結果、事業を実施することは適切と判断いたしましたので、ご審議のほど、よろしくお願い申し上げます。以上でございます。

増田部会長      それでは、先ほどと同じように、ご質問、ご意見を委員の方から伺いたいと思います。

西出委員      農業、工業、商業の専門学科ということは理解できたのですが、福祉学科を新設するという面での根拠、データ、背景などを教えていただけますか。

高校教育課      それでは、高校教育課の氏家と申しますが、お答えしたいと思います。  
ただいまの福祉学科ということですが、近年の少子化だけではなくて、高齢化社会というようなことで、この地域では特に高齢化が進展しているということ。それから背景といたしましては、その地域の中に福祉施設等が今後でき上がってくると。既にでき上がっている部分も含めて、今後でき上がってくる予定も伺ってございますので、そういうニーズが今後もあるものと考えており、今後新たな福祉系学科として人材育成が必要であると考えたわけでございます。

奥村委員      事業リスクというところの考え方を確認しておきたいのですが、改築事業に対してのリスクなのか、それともこの統合そのものに対するリスクなのかということを見ると、例えば将来の人口の動向とか、進学動向とか、あるいは職業科を出た生徒に対する就職先の確保であるといったことは、当然リスクとして考えないといけないのではないだろうかと思うのですが。この8の想定され

る事業リスクというのは、単にこの建設工事が直面するリスクだけしか書いていないように思うのですけれども、その他のことについてはどういう見通しでしょうか。

特に、通学の範囲が、平成 22 年から全域で自由化されたわけですが、そもそも、将来のニーズの算定のところに、「登米地区においては」というところからすべて始まっています。一方で、実態として、平成 22 年から募集は、県全域で自由化しているわけなので、例えば現在においても、登米地区から地域外に進学している学生が今年度どのくらい出たのかとか、あるいは統合した際に、実際生徒が遠い距離を通うというような場合に、公共交通などがあるのかとか、それから産業系学科について、就職率というのはどういうふうになっているのかということについて、もし資料をお持ちでしたら、少し追加で説明していただきたいのですが。

施設整備課 ただいまのお話のとおり、この資料でのリスクの考え方は改築事業、要するに経費を主体とした改築事業へのリスクという視点で書かせていただきました。それ以外の、今お話し課題、問題点につきましては、それぞれの今後の生徒数の減少等を踏まえての考え方ということでもありますので、詳しくは、高校教育課のほうから説明いたします。

高校教育課 それでは、生徒数の関係で、まずお答えしたいと思いますけれども、この登米地区のほうからどのくらい地区外のほうに流出しているかということで見いきますと、地区間出入り分として、過去 3 年間の実績から見ますと、平均で 110 人くらい、年間に地区外に出て行っているということでもあります。そうしますと、地域の学校に入る子供と、そうでない子供ということで、全県一学区になった今年度だけではなく、以前から、そういう地区外のほうに流出する数というのは、ある一定数あるということでもございます。

それから、進学や就職といった卒業後の動向ということでもありますけれども、就職のほうにどのくらい行くのかということについては、全県的に見た場合の大学進学率は 49%を超えていまして、50%に迫る勢いがあります。就職のほうは、本年平成 22 年 3 月で言いますと、19%ちょっとということ、これも 20%に迫る数値ですけれども、これは近年、大学進学者が次第に多くなってきていることから就職者数が減っているということが、全県的には見てとれます。

それで、この地区においてどうであるかというふうに見ていきますと、5 校あるうちの佐沼高校は、大学進学に専修学校というものも含めていきますと、進学が圧倒的に多数でありまして、就職のほうに向かっているのは約 6%であります。登米高校につきましては、トータルで言うと進学者数のほうが多いわけですが、就職のほうに向かっているのが 30%台でありまして、ここ過去 3 年でいうと、31%から 35%ぐらいの動きであります。それから、上沼高校でありますけれども、県内の就職が多いわけですが、特にトータルで県外も合わせて、ここ 3 年間のところで見っていきますと、60%から 70%ぐらいの数であります。それから、米山高校につきましても、同様に就職が多くございまして、45%ぐらいから 65%ぐらいの間を推移している状況でございます。米谷工業につきましても、これも就職者が多く、75%から 60%ぐらいの間を推移しているわけでございます。その他に

つきましては、大学及び専修・各種学校というふうな数になります。動向としては、そういう動向にございます。

施設整備課 生徒の通学手段についてでありますけれども、現在の学校5校の通学の対応は、自転車とバイクが過半数、それから1割程度がバスを利用する。あと、徒歩と自動車での送り迎えがその他ということになっております。したがって、バス路線は、ミヤコーを含めて、東和とか、あるいは豊里、登米、佐沼、それらからのバスが日に4本から5本程度動いてはいるんですけども、これを使う生徒もいれば、今お話ししましたように、自転車やバイクでこの管内の通学をしているということで、今回統合に当たっての、地域からの交通手段についての特段の課題というか、問題点は聞かれなかったということです。

高校教育課 ちょっと補足させていただきますと、登米市内におきましては現在、市民バスが運行されてございまして、仮に遠い生徒が出た場合でも、新しい統合校に向けて域内の中学校からは、乗りかえも含めるとすべて通学可能となっております。ただし、確かに遠いわけありますので、現在、中学生の1年生の保護者等にアンケートをとってございまして、遠い生徒については心配の向きがあるというのは、若干でありますがございます。

増田部会長 附属資料1のところに地図が載っておりますが、今回のテーマは商業科、工業科等の統合ですけれども、一方で、佐沼高校をはじめとして、従来あった普通科の学級が一部縮小になりますよね。ですので、その行ったり来たりの関係が、全体としてよく見えていないのですけれども、この附属資料1のところにある、もともとなかった佐沼高校以外の商業科、工業科等の科は、すべて統合校に行くということですよ。そうすると、それぞれのところにあった普通科のコースはなくなって、佐沼もしくは登米に統合されるということでしょうか。

高校教育課 普通科は佐沼高校と登米高校という二つになりますので、現在、上沼高校のほうに1学級、米山高校のほうに1学級、普通科がございまして、そういう生徒たちは、基本的には管内の高校で選ぶとすれば2校になっていくということでございます。

福田委員 5ページの3番のところ、「事業を行う時期が適当であるかどうか」というところで、この改築をする上沼高校が、おおむね、改築または大規模改造を実施する時期に該当しているというような理由が書いてあるのですが、大体築何年ぐらい経っているか、参考までに教えていただきたいのですが。

施設整備課 調書の1ページをご覧いただきたいと思います。「登米地区の職業系専門学科を有する4つの高校の概要」という欄の施設規模のところ、それぞれ棟と築年数が書いてあります。従って、上沼高等学校が40年を超える施設があるとか、あと、米谷工業も40年を超える施設があるとかということで、これらは早晩改築に該当すると。30年ぐらいの建物は、大規模改造をしないと、水回りとかもたないというような、そういう施設となっております。

福田委員 わかりました。あと、事業評価とは関係ないかと思うのですが、附属資料の20ページのところですが、「新しい総合産業高校のカリキュラムの特徴」というところについて、3年間で複数の専門分野を学ぶと。3年目には、学科の異なる生徒がそれぞれの専門性を持ち寄り、実践的に課題研究を実施というようなカリキュラムを目標としているということらしいのですが、それぞれの専門学科の方たちが、例えば2年間で一通りマスターして、3年目で他の選考科目というか、交流を持てるぐらいの知識とか技術というのは、身につけることが可能なのでしょうか。直接は関係ないかもしれませんが、参考までに教えていただければと思います。

高校教育課 現在の専門学科系の農業、工業、商業の場合は、それぞれの専門学科の学習を通して、やはり専門的な力を得ていくということであります。それで、ここに記載の総合産業高校の場合の特徴として、6学級編成の専門学校になるということで、その地域の様々な課題なり、ニーズなりを低学年の段階から見つめて、地域と連携した学習を組んで、問題、課題を発見しながら、最終的には3年次において、協働しながら一つの課題に対する何らかの答えを出していきたいというふうなことで考えてございます。その間に、基礎的な部分で他の学科を学ぶことができるといったことを組み合わせながら、自分たちが持っている専門学科の幅を広げようというわけです。

ですから、機械系の専門学科があり、農業系の専門学科があったときに、相互に勉強することによって、農業も、機械も、1人の人間がかなりのレベルで専門性を高めるということではなくて、やはり専門は専門で力を高めつつ、相互に学習を深めることによって、それぞれの課題を解決するという一つの、現在では総合的な課題解決に向けた学習のイメージということで考えてございまして、現在、それぞれの教育内容に関して、どういうふうに組み立てていくかを学校と一体となって検討していると。さらには、地域のニーズにも応えていくということで、地域の調査もしたいと考えているところでありますが、初めてのトライアルということで、まだはっきりとした骨格ができ上がってございませんので、さらに明らかになるように検討していきたいという段階でございます。

井上委員 今回の質問にも関連するかもしれないのですが、来年度から基本設計、実施設計ということになると、今年度は基本構想がまとめられていると理解してよろしいのですか。

高校教育課 現在は、基本課題検討の場において、おおまかに専門の系列を示して、さらにそこから各学校のほうに、カリキュラム上のデザインからスタートして、どういうイメージでつくっていくかという検討を開始しているという段階でございませぬ。

井上委員 ということは、まだ、教育のシステムですとか、例えば施設の運用の仕方というのは、遠い話だということになるわけですね。

高校教育課 教育のシステムというと、普通科目の学習、専門学科の学習、さらに学校設定の科目で独自性が出せないかと、先ほどお話ししたように、相互に専門学科をわたって学習するようなシステムができないかなど、現段階は構想の段階でありまして、例えば、さらに地域と連携してインターンシップを行うとか、さらにデュアルシステムなどといった形での新しい教育の手法を、もう既に一迫商業で実践済みですけれども、そういうものを入れたり、あと、産学官連携で行く部分で、大学との連携も視野に入れながら、いろいろな協働で応援をいただきながら持っていくということで、構想を先につくり上げていくという段階でありまして、実際、使い勝手のいい施設、設備になるかどうかということではありますが、新たな教育システムを入れても、十分対応できるだろうというふうに現在は想定しています。

井上委員 私がちょっと理解できないのは、まだそういう段階でありながら、校舎その他の建物の延べ面積と階構成まで示されているということです。延べ面積などは、おそらく単位面積に人数を掛けたりして出されていると思うのですが。  
それから、今おっしゃられたように、新しいシステムを用いて教育をなさるとするならば、従来の面積配分などで対応できるのかどうかという問題は大きいと思うのですよ。そうしますと、こういう具体的な数字が出てくるというのは、私にはちょっと理解できないのですけれども。

施設整備課 高校をつくる際の面積につきましては、基本的にはその学級数、あと収容する生徒数が大きいということです。それから、次には学科の数ですね。普通学科だけだったらそれなりの、クラスルーム、プラス特別教室というだけなんですけど、学科の数に応じた、その実習に伴う実習室、実習のための施設、それがどの程度必要なかというようなことが必要になってきます。

今回、6学科6学級ということで、当然それらも加味した数値を入れなければならないということで、これまでの米谷工業と、それから上沼、米山の農業系、それから登米の商業系、それらを加えたほかに、3割ほど面積を増やして、そしてその中で対応していこうと考えております。

一定の面積の縛りはあるものですから、その中で階数は、この敷地面積に対してこの平方メートルの建物を建てるには、やっぱり1階では無理だとかという形で4階建てをつくっているわけで、中身についてはこれまでと同じように、基本設計1年、実施設計1年というその範囲の中で、まず、大枠とか建物の位置を検討し、そして教室については、実施設計に至るところまでにいろいろと、特別教室はこの程度、あるいはこれを変えようとかということをやっていくので、私どもとしては、これまでと同じ手法で対応しているというふうに考えております。

増田部会長 そうすると、一部はまだ修正があり得るということですね、実施設計、基本設計の段階で。

施設整備課 現在のところですね、もう本当に荒々の数字という形でつくってレイアウトしているということですので、来年度から実際に予算を取る段階までに、それらを詰めていって、この面積の範囲内で具体的に詰めていくということですので、確

かに特別教室の仕様とかはこれからということになります。

小林委員 7ページにあります、耐震災害に関するリスクというところで、新しい耐震基準が確保されるというふうに書いてあるのですけれども、これは震度いくつまでに耐えられる校舎にするのか。

それから、よく公共の建物で問題になるのは、シックスクールと言われているような、その中に使う建材とか塗料とかといったようなものをどういうふうに考えているのかによって、かなり建設費が変わってくるのかなと思いますので、その辺への配慮はどうなっているのかということ。

もう一つ、新たに特色ある高校にすると書かれていますけれども、特色ある高校にするには、それを教える人材、適切な人材を確保しないと、なかなか特色のあるというような学校にはならないと思われましても、県単位でそういった人材を新たに確保して、特色を確保するというような考えをお持ちなのでしょうか。

施設整備課 3点ございました。初めの2点をお答えいたします。耐震関係につきましては、現在、公立学校の施設をつくる際の国の基準というものがございまして、これは震度6でも倒れないというような基準になっております。そういうことで、私もその強度を有した建物をつくるということとしております。

それから、2点目のシックハウスについては、現在の二華中高、二女高の仮設校舎のときに発症したということで、いろいろと報道もされましたけれども、シックハウス対策としては、県で策定した「県有施設のシックハウス対策マニュアル」、あと、私も施設整備課で策定した「学校施設におけるシックハウス症候群発症防止指針」、そういったものを組み合わせながら可能な限り、現在、国土交通省あるいは厚生労働省で示されている基準なり指針値を下回るという形で作ることとしております。そのためには、建物を建てる際に、そういったものを含む部材をできるだけ排除するというのと、それからどうしても化学物質というのは、今の建材では出るのが避けられないということから、それらの放散を十分するための時間的余裕、そういったものを業者、あとは私どもがやっていくということで対策はとっていきたいというふうに考えております。

経費については、特段シックハウス対策のために要する経費ということはなく、この建築費の中で、部材を化学物質の放射性の低い部材を選ぶとかというような、あるいは換気を徹底するとかということを行いますので、シックハウス対策のお金が幾らか上乘せされるとかということにはならないと考えております。

小林委員 それを考慮するか、しないかによって、建設費は変わってくると思うのですが。ですから、その辺も予めきちんと考えておかないと、公共の建物は、意外と配慮されないで建ててしまうというのがありますので、ぜひそこはしっかりと建設費の中に見込んでいかれないとだめなのではないかなと思います。あと、今、地震が来るぞ、来るぞということで、宮城県は地震保険の加入率が急増していますが、この学校を建てている途中、それから学校が建ってから、そういった地震に十分耐えられて、地域の人たちがそこに逃げ込めばちゃんと安心していただけるような形の建物になるのかどうかということと、もう一つ、先ほどの人材確保のところ

が県単位で可能なのか、考えておられるのかというところもお聞かせ願いたいと思います。

高校教育課 先に、人材確保、質問ありました3点目でございますけれども、特に新設の学科である福祉系の学科につきましては、これまで介護福祉等に係る講習会というような形で研修を受けていただいております。今後も受けていながら、免許にかかわる基本資格になると思いますけれども、現在、そういう形で県内の受講済みの先生方は12名でございます。ということで、福祉系の学科にも十分耐えられるように、現在育成をしているということでもあります。

施設整備課 耐震性のある建物ということで、地域住民の避難場所となり得る建物となるかどうかということですが、地域の避難場所として、地域それぞれの自治体が、地域防災計画において、その避難場所を定めております。それで、その中には当然、県立学校のグラウンドなり、あと一部校舎も入っている場合があるんですが、大体は小中学校が主に使われているということになります。ただ、私どもは、そういった各地域で避難される方が、近くの高校に行きたいと、行かなければならないというときは当然協力もするし、そしてそれに耐え得る建物だというふうに考えております。

あと、シックハウスについての予算的な措置ということですが、発注する仕様書の中に、現在行われているシックハウスの化学物質と思われる基準、指針、それぞれの値をすべて出して、これを下げるということのような項目をその仕様書の中に入れることと、それからいろいろな部材も、その少ない部材というのがあるわけですが、国土交通省の認定している、そういった商品、製品を使いなさいというようなことをその仕様書で明示するというので、結果として、そういったシックハウス対策に必要なその予算が組まれているというふうに私どもは考えております。

増田部会長 ちょっと気を緩めて、入札の際の仕様に一言落としてしまったりすると、コストを下げるということで、そういう部材が使われたりすることがあると思いますので、ぜひ気をつけて発注書等を作成していただきたいと思います。

西出委員 旧校舎等の解体工事というものが27年度に予定されていますが、それまでの空き校舎の利用予定でありますとか、その解体工事を5年後にする理由について、教えていただけますか。施設の耐用年数ですと、47年と書いてありまして、まだまだ使えるのではないのかなと思ったのですが。

施設整備課 今回、その解体費用として計上しているのは、上沼高等学校の校舎の建物でございます。というのは、上沼高校の敷地に、新しい校舎をそのグラウンドに建てて、その間は古い校舎を使っているわけですね。当然、米山も、米谷工業も。それで、新しい校舎ができて、そこに新しい生徒が全部入ったという時点でそれぞれ三つの校舎は使わなくなります。それで、当面、上沼高校の目の前にある古い校舎はすぐ壊して、そこをグラウンドにするという形で、5年後に解体を予定しているということです。

ただ、米谷工業と米山高校については、現時点の解体費用の中には入れておりません。というのは、有効利用ができるのかどうか。まあ、建物的には、私ども、なかなか難しいと思うんですけども、そういった有効利用ができるのか、あるいはその跡地をどうするのかというのは、閉校後、今も一応は考えてはいるんですが、なかなか民間とか何かが活用という形で手を挙げてこないのが実情です。これまでの再編統合校の跡地を見ても同じです。したがって、そういったことを関係部局と、その跡地の利用についていろいろと情報を発信して、跡地利用が決まればその建物を壊すという形で持っていきたいというふうに考えています。

確かに、まだ使えるのではないかとは言われるんですが、逆に言えば、そろそろ大規模な改修をしなければ、使い勝手が非常に悪いという建物がほとんどだというふうに、私たちは考えております。

奥村委員　今の件ですけれども、現在の建物の耐震性能についてのチェックというのはされているのか、そこを確認したいのですが。

施設整備課　米谷工業の1階建てで、使用頻度が少ない実習棟の一部を除いて、すべての施設について耐震診断、あるいはそれに伴った耐震補強をしております。ですから、一応理論的には、宮城県沖地震程度の地震が来ても、建物自体は倒れないというような形にはしております。

増田部長　おっしゃるところの北上川のあたり、あまり地盤がよろしくないところもあって、揺れが大きいのではという想定もないわけではないので、跡地利用と、残された建物の利用についてはいろいろな議論がこれから必要になるかと思えますけれども。

他に何かございますか。

それでは、大体議論も出尽くしたと思えます。今、お話しした跡地利用は、この新設の議論とは直接関係しないのかもしれませんが、ただ、この登米全体の高校への進学状況、就職状況などについて、少し補足、再度確認していただくようなところが幾つかあろうかと思えます。あと、その具体的なカリキュラムの中でどういう仕様が必要になってくるのか、部屋の構成、プランなどが変わっていくというようなこともあり得ると思えますので、そういうものも含めて予算の見積もり等もやや変わる部分もあるかもしれません。

いくつか検討課題は残っていると思うのですが、今日のところはご説明いただいたということで、この件についての審議は以上をしたいと思えます。よろしいでしょうか。（「はい」の声あり）

以上を踏まえて、先ほどの大島架橋事業も含めて、論点整理表というのにまとめるといことになっておりますので、またそれを参考にしながら、次回の現地調査に臨みたいと思えます。

それでは、教育庁の皆さん、どうもありがとうございました。

それでは、審議自体は以上で、議事は終わりにいたしまして、4点目のその他について、事務局からご説明をお願いします。

司　会　委員の皆様、長時間にわたるご審議、本当にお疲れさまでございました。ただ

いま、事務局のほうから、現地調査の開催日程等につきまして、お配りさせていただいております。

その他といたしまして、次回、11月10日、水曜日になりますが、現地調査につきまして、行程等を簡単にご説明させていただきます。

企画・評価専門監

それでは、事務局のほうからただいま配付しました現地調査の開催通知に基づきまして、簡単にご説明したいと思います。開催通知をご覧いただきたいと思います。先ほど、政策課長からもご説明申し上げましたけれども、次回の第2回部会は現地調査を予定しておりますので、その概要について簡単にご説明いたします。

それでは、開催通知の2枚目の資料、右肩に「資料」とありますけれども、それをご覧下さい。調査日時は、11月10日水曜日、午前9時から午後5時40分までを予定しています。対象事業としましては、本日ご審議いただきました二つの事業、登米市の上沼高校と気仙沼市の大島の現地を調査いただきます。

移動は、県のマイクロバスでまいりますけれども、気仙沼市大島へはフェリーに乗船しますので、この際、大島地区の皆さんの渡航の状況ですとか、そういったものの一端を実感いただけるのではないかと考えております。

当日の日程は、表に記載のとおりでございますけれども、簡単にご説明いたしますと、委員の皆様には、8時55分までに県庁の正面玄関にご集合いただきます。9時に出発することになります。少し早いスタートとなりますが、調査箇所が2カ所あることと、それから気仙沼市までの行程になりますので、ご了承のほどをお願いいたします。最初に、登米市の上沼高校に向かいまして、10時30分から約50分間の予定で現地調査を行っていただきます。

その後、11時20分には上沼高校を出発しまして、気仙沼に向かいますので、フェリー乗船の時間調整のために、最初に市内で昼食をとらせていただきます。

昼食後、午後1時25分のフェリーで大島へ向かいますので、昼食時間は実質のところ30分程度になるかと思います。

大島へは、およそ20分程度で到着しますけれども、その後、約1時間程度、島内の現地調査を行っていただきまして、午後3時のフェリーで本土へ向かう形になります。

県庁への到着は、午後5時40分を予定しております。

以上のように、当日は、朝早くから夕方遅くまでの行程になりますが、ご協力方、よろしくお願ひしたいと思います。

最後に、大変お手数をおかけしますが、3枚目に出欠報告を付けております。これまでと同様に、ファクス、あるいはメール等で、10月28日の木曜日までに、事務局あて報告をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。説明は以上でございます。

司 会

事務局のほうからは、以上でございますが、ただいまの現地調査の件につきまして、何かご質問などございますでしょうか。よろしいでしょうか。

では、以上をもちまして、今年度第1回、宮城県行政評価委員会大規模事業評価部会を終了いたします。本日は、どうもありがとうございました。

宮城県行政評価委員会大規模事業評価部会

議事録署名人 京谷 美智子

議事録署名人 小林 達子