

平成 2 5 年度

第 1 回福島県公共事業評価委員会
議 事 録

日時：平成 2 5 年 5 月 2 2 日（水）

1 3 : 0 0 ～ 1 7 : 0 0

場所：県庁 総務委員会室

司会（長谷部主幹）

——開　　会——

議事に入ります前に、本日お配りした資料の確認をお願いいたします。

お手元には、本委員会の「次第」「席次表」「付属資料」のほか、ファイルに綴じられた資料として資料 1 から 5 までを配付しております。不足する資料などはございませんでしょうか。

それでは、ただいまから「平成 25 年度第 1 回福島県公共事業評価委員会」を開催いたします。

私は、本日の司会進行を務めさせていただきます復興・総合計画課主幹の長谷部と申します。よろしくお願いいたします。

では、はじめに企画調整部長よりごあいさつを申し上げます。

企画調整部長

企画調整部長の森合でございます。

本日、委員の皆様には、何かとご多忙の中、ご出席をいただきまして誠にありがとうございます。

さて、公共事業は、県民生活の向上、安全・安心の確保、そして県勢進展のための各種基盤整備などに大きな役割を果たしております。本県の公共事業評価制度は平成 11 年度に導入いたしまして、県民にとって必要な公共事業を計画的かつ効率的に進めるために、一定規模以上の公共事業について社会経済情勢の変化等を踏まえながら評価をいただくものであり、これまでに延べ 402 件の事業を評価していただいております。

本県は、震災から 2 年 2 カ月が過ぎましたが、いまだに厳しい状況にございます。県では新しい総合計画や復興計画をもとに、本年を「実行・加速の年」と位置づけまして、市町村・県・国が一体となって本県の復興・再生に取り組んでいるところであります。

今後、生活・産業基盤を再生・強化するため、復興を加速させる公共事業の重要性がますます高まりますとともに、その効果的な執行が求められてまいります。このような状況を踏まえまして、皆様には、それぞれの事業の必要性、計画の妥当性、実施過程の透明性などの視点も含め、忌憚のないご意見をいただきたいと考えております。

本日は若干長丁場となりますが、どうぞよろしくお願い申し上げます。

——議　　事——

司　　会

それでは、本日は公共事業評価委員会委員の委嘱替え後、初めての委員会でございますので、議事に入ります前に委員の皆様のご紹介をさせていただきたいと思っております。お手元のファイルにあります資料 2 をご覧ください。

名簿順にご紹介申し上げます。

市岡綾子委員です。

遠藤明子委員です。

川崎興太委員です。

中村委員長

司 会

田崎由子委員です。

中村晋委員です。

高山隆委員です。

立川史郎委員です。

なお、田村孝浩委員、富樫千之委員、西崎伸子委員におかれましては、本日はご欠席でございます。

以上、本日は委員現数 10 名中 7 名の委員のご出席をいただいておりますので、本委員会は有効に成立していることをご報告申し上げます。

では、議題の（1）「委員長の選出について」のご審議をお願いしたいと存じます。委員長の選出方法につきましては、委員会設置要領第 5 の 1 によりまして「委員の互選により選出する」と定めております。委員の皆様よりご推薦などのご意見がありましたらお願いいたします。

（発言なし）

それでは、事務局案をご提示させていただいてもよろしいでしょうか。

（異議なし）

当県の評価委員を長く務められまして、構造工学等の土木分野に深いご見識をお持ちになられております中村晋委員に委員長にご就任していただきたいと考えておりますが、中村先生、いかがでございましょうか。

（了 承）

委員の皆様もいかがでございましょうか。

（異議なし）

それでは、委員長は中村委員にお願いしたいと思いますのでよろしく願います。

中村委員には委員長席へお移りいただきたいと思います。

それでは、中村委員長より就任のごあいさつをお願い申し上げます。

ただいま委員長として選出いただきました中村でございます。よろしくお願いいたします。委員長としての責務を全うしてまいりたいと思いますのでよろしくお願いいたします。

各委員の皆様におかれましては、それぞれ非常に多忙な中でさまざまなお役職に就いておられますけれども、今後、現地調査であるとか部会の審議なども含めて、今後の審議に特段のご支援、ご協力をいただきますよう重ねてお願い申し上げます。

さらに、今日はちょっと暑い日でありますけれども、クールな議論ができればなど思っております。

短くございますけれども就任のあいさつとさせていただきたいと思います。よろしくお願い致します。

ありがとうございました。

なお、誠に申し訳ございませんが、企画調整部長は所用のため、ここで退席させていただきます。

（企画調整部長退席）

司 会	それでは、申し訳ございませんが、報道機関・傍聴の皆様には傍聴席にご着席の上、これ以降の議事の間は写真撮影、録画などを行わないようお願いいたします。
	では、今後の議事の進行につきましては、委員会設置要領に基づき中村委員長に議長をお願いいたします。
議長（中村委員長）	それでは、議長を務めさせていただきます。
	まず、委員会設置要領第5の3の規定により委員長代理を決めておきたいと思
	います。委員長代理につきましては、規定で委員長から指名することとなっておりますので、私と同時期にこの評価委員会に加わりました地域経済に非常に深い
	ご見識を持たれている高山委員にお願いしたいと思いますが、高山委員、よろし
	いでしょうか。
	（了 承）
	それでは、委員長代理は高山委員によりしくお願いいたします。
	では、次に、議事の（2）の部会の構成についてであります。委員会設置要領
	第7の3により「部会は、委員長の指名する者をもって組織する」とされてお
	ります。そこで、委員の方々それぞれの専門分野などを考慮した事務局案に基づき、
	私から指名させていただきます。
	それでは、資料2にある委員名簿をご覧ください。
	まず、土木部等の事業を評価していただく第一部会の委員を指名させていただきます。
	第一部会は、市岡綾子委員、遠藤明子委員、川崎興太委員、田崎由子委
	員、そして私、中村でございます。私のほか4名の皆様をお願いしたいと思います。
	よろしく申し上げます。
	次に、農林水産部の事業を評価していただく第二部会の委員を指名させていただきます。
	第二部会は、高山隆委員、立川史郎委員、田村孝浩委員、富樫千之委
	員、西崎伸子委員の5名の皆様をお願いいたします。よろしいでしょうか。よろ
	しく申し上げます。
	では、続きまして、議事の（3）の評価対象事業の審議を行います。
	まず、1の「平成25年度福島県一般会計予算について」、事務局から説明をよ
	ろしく申し上げます。
	県の復興・総合計画課長の戸田です。よろしく申し上げます。
	次第と一緒に綴られております付属資料1をご覧ください。
	はじめに、委員の皆様、今年度の評価対象事業が県の全体予算の中でどのよ
	うな位置づけにあるのかを御理解いただくため、「平成25年度福島県一般会計予
	算の概要」について説明させていただきます。
	上段のグラフが、本県の平成25年度当初予算でございますが、総額で1兆
	7,000億円となっております。比較参考としまして、下段に震災前で比較的大き
	な災害が無かった頃の平成20年度当初予算のグラフを掲載しておりますが、平
	成25年度は、復興関連予算などが計上され、9,000億円の増額となっております。
	次に、真ん中のグラフは、予算内の投資的経費の内訳を示しております。この
	うち、普通建設事業費は2,535億円でありまして、一般的な県営土木工事はここ

議長

議長

に含まれております。

また、この予算の中には、国交省が平成 22 年度に創設しました「社会資本整備総合交付金」という交付金が含まれております。これは、国からの交付金であります。県が国へ提出した事業計画に位置づけられている事業の範囲内で、県の判断で充当できる予算となっております。従いまして、後ほど説明いたしますが、今年度の評価対象事業のうち、「交付金事業」と名前がついている事業につきましては、事業予算にこの交付金を充当しておりますので、事業の執行は県の裁量と責任に委ねられております。

次に、「災害復旧事業費」は 867 億円であり、東日本大震災などへ対応の結果、平成 20 年度と比べますと 10 倍という金額になっております。

そして、本県の公共事業評価システムの要件に該当する事業の予算額であります。535 億円であり、要件に該当しない評価対象外の事業は 2,000 億円となっております。

なお、この 2,000 億円の中には道路等の維持管理経費も含まれております。維持管理経費は、将来的に施設の老朽化等に伴って今後増大していく見込みであるため、公共事業を実施するにあたりましては、限られた財源の中、事業の必要性や重要性を十分に検討しまして、計画的かつ重点的な投資によりトータルコストを抑えていく必要があると考えております。

最後に、右端のグラフは、本県の公共事業評価システムの対象範囲にある事業の予算額を細分化したものでございます。既にこれまで評価実績がある事業、言い換えますと 10 年以上の長期間にわたって継続している事業の予算額は 134 億円であります。過去に未評価の事業、10 年未満の継続事業は 384 億円ということになります。平成 20 年度と比べますと、282 億円であったものが 134 億円となっております。長期間継続している事業の割合が縮小していることがおわかりいただけるかと思います。

なお、今回の評価対象事業 9 件の平成 25 年度予算額は、始まって間もない事業が多いので、17 億円というあまり多くない金額になっております。しかし、1 件ごとの金額は規模がございまして、9 件全てが完了するまでにかかる総事業費は、1,128 億円という金額を見込んでおります。今年度は、この 9 件について評価委員会でご審議いただくことになります。

説明は以上でございます。

ありがとうございました。

ただいまの説明に、皆様からご意見等はございますでしょうか。これは、昨年まで公共事業評価委員会の委員長を務められた鈴木先生から、評価対象事業が県の予算の中でどのような位置づけにあるかということを確認前に示したほうが、評価すべきものの位置づけがわかりやすいのではないかとご意見を受けて説明をいただいたものです。では、ご質問等がございましたらよろしくお願いいたします。いかがでしょうか。

確認させていただきたいのですが、今回対象としている事業の中には、先ほど交付金を充当している事業があると言っておられましたけれども、交付金という

	ものは県の裁量で自由に計画を策定することができる事業だということですか。補助金のように、ある程度国と役割分担をしながら実施するものとはちょっと違った位置づけの事業も多く含まれているというふうに認識してよろしいのでしょうか。 もう一点なのですけれども、平成 20 年度の震災前と比べると、公共事業評価対象外の事業の予算が、今年度は 2,000 億円で、以前が 519 億円だったわけです。つまり約 4 倍に増えているのですけれども、これは、従来から県のほうでお考えになっている社会基盤の今後の維持管理計画などを踏まえた予防的保全等の対応や、震災復興の対応などに活用されるためという理解でよろしいのでしょうか。
復興・総合計画課長	お答えいたします。これから先の維持管理経費というものが問題だということで、つくる時代から、より長く使う時代へという考えのもとに、中長期的な視点で予防保全を取り入れました長寿命化対策を事業の中に取り込んでいることや、長期的な維持管理経費の対応も含めているので予算規模がこれだけ多くなっているということでもあります。
議 長	それと、交付金につきましては、今の時期は通常の時期と違う、復興の時期であるということも踏まえて、県として必要と判断することに使える財源が交付金であります。このため、県がしっかり判断した上で必要なことに積極的に集中投資してまいりたいと考えております。
	ありがとうございます。よろしいでしょうか。 それでは、次に「平成 25 年度評価対象事業の全体概要について」、事務局からよろしくお願いいたします。
復興・総合計画課長	では、評価対象事業の全体概要をご説明いたします。冊子に綴られている資料 3 をお開きください。1 ページになります。 「対象事業数及び対応方針（案）」の資料でございます。今年度の評価対象件数は、左端の一番上段の「件数計」欄にありますとおり 9 件で、すべて土木部の所管の事業ということでございます。 各々の事業について、今年度の評価対象になった理由、つまり要綱上でどの条項に該当するかにつきましては、上段の欄に整理しております。「継続中の事業」ですと、3 条 1 項 4 号、前回の評価後 5 年が経過して再評価を受けるというものが 3 件です。その隣、「計画変更の事業（5 号）」というものが 3 件ございます。その次、「新規事業」ですと、新たに予算化するものが 1 件あります。次に、継続中の事業で 2 条項に該当するものは、一定期間経過し継続中であり、計画変更を伴うものが 1 件、前回の評価後 5 年が経過しまして、計画変更するものが 1 件でございます。 それぞれの事業について、県の対応方針（案）が右端にございます。事業継続としたいものが 3 件、見直した上で継続したいものが 5 件、今回新規に着手したいものが 1 件で、合計 9 件という概要でございます。 なお、資料の 2 ページ以降には、今の 9 件についてそれぞれ個別の内容と県が行いました評価の結果概要を一覧表形式でまとめてございます。また、資料 4 に

議 長	は、それぞれの事業の詳細な内容を「事業別評価調書（チェックリスト）」という形で整理してございますこれらの資料は、後ほど、審議の中で御説明いたします。 概要については以上でございます。 どうもありがとうございました。
復興・総合計画課長	ただいまのご説明で要綱と言っていますのは、資料１の「福島県公共事業評価システム要綱」の「評価の対象事業」の第３条に記載されている事項でございますので、それも見ながら位置づけを考えていただければと思いますのでよろしく願います。 ただいまのご説明について、皆様からご質問等がありますでしょうか。なお、この資料３の一番最後のページに本年度の評価対象事業９件の空間的な配置図があり、これで今回の評価対象事業の位置が一目瞭然でわかると思いますので、こちら見ていただければと思います。では、よろしいでしょうか。 それでは、次に「平成２５年度の審議の進め方について」、事務局から説明いただければと思います。よろしく願います。 今ほどの９件につきまして、今年度の審議の進め方の説明でございます。 次第に添付してあります付属資料２をご覧ください。上段が例年の審議の流れ、下段が今年度平成２５年度の審議の流れとなっております。 例年の流れについて説明いたしますと、第１回目の公共事業評価委員会では、概括審議（一次評価）と、詳細審議・現地調査対象事業の抽出までを行います。次に、抽出された土木部等の事業と農林部の事業を、それぞれ所管する第一部会と第二部会に分かれて詳細審議・現地調査を行っていただきます。最後に、第２回の公共事業評価委員会で全体の取りまとめをした上で知事への意見具申を行っていただいて、委員会の業務は終了となります。 しかし、今年度につきましては、評価対象事業が９件と少ないことに加えて、土木部所管の事業だけであるため第一部会だけの作業となり、第二部会としての審議がございません。その一方、今回初めて委員になられた方が多いという状況もございますので、皆様に公共事業評価の一連の流れを経験していただきたいと考えております。 このため、今年度は、資料の下段になりますが、「部会」を開催せず、「委員会」として、委員全員で御審議や現地調査を行っていただきたいと考えております。 つきましては、本日の委員会には、まず、全９件を詳細審議の対象事業として、詳しくご審議をいただき、その内容をまとめていただきたいと思いますと考えております。その後、日を改めて行う現地調査につきまして、９件全部を見るということとはなかなか難しいので、事業の抽出をしていただきたいと思います。 以上です。
議 長	よろしいでしょうか。 まとめますと、本年度は第一・第二部会を分けて開催せずに、すべての審議・調査を委員会全体として行いたいということでございます。このため、本日は評価対象事業全９件の詳細審議をやっていただき、次回に行う現地調査の対象事業

	の抽出までを行うということになります。よろしいでしょうか。 では、ただいまの説明につきまして皆様からご質問等はございますでしょうか。
川崎 委員	本論の質問ではないのですが、今後の補正予算などで、新たな事業が評価システムの対象になるということは有るのでしょうか。基本的なことを教えて下さい。
復興・総合計画課長	今後、大規模公共事業の計画が立った時点で、お願いする可能性もあります。
川崎 委員	必ずしもこの9件とは限らないということですね。
復興・総合計画課長	現時点の中で対象になるものは9件であるということでありまして、この後は増える場合があるということです。
議 長	よろしいでしょうか。今、当初予算ができた段階ですので、例えば年度末に補正予算ができて、仮にそういう評価対象の事業が出てきた場合は、適宜対応するということよろしいでしょうか。
復興・総合計画課長	そうです。ただし、大規模公共事業については、補正予算で急遽具体的になるというよりは、次年度以降に新たな評価対象事業が生じてくるということでございます。
議 長	多分、震災復興の特別予算の緊急計上が仮にあると、新たな評価対象事業が出てくるのかもしれませんが、一般的には次年度以降の評価ということになっていくのではないかと。よろしいでしょうか。
	それでは、個別事業の詳細審議に移ります。まず、整理番号 101 番の新規事業について、所管する土木部から説明をよろしくお願いいたします。
道路整備課長	道路整備課長の鈴木でございます。よろしくお願いいたします。説明時間が長くなりますので、すみませんが座って説明させていただきます。 まず、詳細の説明をする前に、今回の評価対象になっております道路事業の整備の考え方についてまずご説明を申し上げたいと思います。それについては、対象事業の説明をしようとした 101 の後ろに A 3 横で、右下に 1 ページと記しているカラー刷りの資料がございます。これでまず説明させていただきたいと思います。 資料の表題にございますように、「震災を踏まえた道路の方針」ということで、ご承知のように非常に状況が変わっておりますので、それについてまず整理をさせていただきたいと思います。東日本大震災、その後に起きた新潟・福島豪雨、未曾有の災害を本県は受けておる中で、道路の整備の進め方については再整理が必要であるということで、表記の資料の考え方に基づいて整理をしております。 まず、図面の左上に四角で囲ってございますけれども、「福島県復興計画（第2次）」、これは東日本大震災と新潟・福島豪雨を踏まえて本県の災害からの復興に向けての取り組みを総合的に県が取りまとめた計画でございます。この計画の中で、道路については、「県土連携軸・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト」というプロジェクトで取り組むこととしておりまして、このプロジェクトは福島県の地図でいうと浜通りのほう、若干黄色く染まってあると思うのですがけれど

も、このところがいわゆる避難指示区域等があった区域でございます。

それと、周辺の主要都市、あるいは高速道路を結ぶ区域にある主要な道路については、名前を「ふくしま復興再生道路」という名前をつけまして、県としては概ね 10 年で概成を図ろうというしっかりとした目標を打ち立てたところがございます。

さらに、会津地方を振り返ってみますと、先ほどありましたように豪雨災害があったことから、県内全域にわたって防災上の道路のネットワークの強化を図るべきだという考えもここに盛り込まれております。

そういった計画を受けて、下のほうに具現化とございますけれども、私ども土木部が所管する道路の中での整備の進め方については、「ふくしま道づくりプラン復興計画対応版」というものをつくっております。左のほうにピラミッドの形がございますけれども、県が管理する道路を、その道路の性格上、ピラミッド構造に見立てております。当然、頂上のほうの道路については重要な道路と理解していただければと思います。国・県等の上位計画を踏まえて、このピラミッド構造の道路の整備のあり方というものを、この道づくりプランの中でしっかり位置づけております。

中ほどに表がありますけれども、先ほどありましたプロジェクト、「県土連携軸・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト」で今回評価対象になっておりますものを赤枠で示しております。いずれも県の計画、土木部の計画、そういったものに位置づけられているものでございます。

そういったことを踏まえまして、「道路整備の方針」ということで右上に四角がございますけれども、災害に強い県土づくりということを念頭に置きまして、必要最低限の幹線道路のネットワークの整備を図るということを大きな方針にしております。

そういった方針のもとでの具体的な事業の考え方が右下の四角にございます。先ほどの今回の公共事業評価の意味づけにもありましたけれども、同じような観点で必要性、緊急性、有効性・効率性というものの観点で評価を進めていくということを経営的に考えているところです。

次のページをご覧ください。2 ページです。これも A 3 横になります。ここから、具体的にこれから詳細を説明します道路関係の具体の事業の選定の考え方をここで整理させていただいたほうが後ほどの審議に有効かと思しますので、ここで若干説明させていただきます。

表題にありますように、「道路事業大規模事業箇所選定の考え方」ということで、福島県全体で 384 の道路があります。その中で、先ほどありました県の計画、震災・豪雨災害以降の復興計画（第 1 次）、これは震災直後の年末、平成 23 年 12 月につくりました。そこからさらに熟度を高めて、平成 24 年の 12 月に 2 次の復興計画をつくっております。これが今、県の大きな方針になっております。その中で道路を、先ほどキーワードで申し上げましたけれども、「ふくしま復興再生道路」ということで、8 路線は概ね 10 年で概成するという意思決定をしております。その中から、さらに国のほうの計画で、その下のボックスになりますけれ

ども、「避難解除等区域復興再生計画」、これは国がつくった計画です。この中で具体的な復興に関する事業の進め方が網羅されています。その中の特徴的なところで、地域の実情等を勘案して「国直轄代行事業」を要請する箇所、いわゆる県が管理している道路であっても、地域の実情を勘案して国が直接工事をするというところがあります。これは現在、県としては3箇所選定しまして国に要請しているところでございます。

具体的にはその下の矢印にありますように、仮称でございますが「小名浜道路」、その下に「国道 399 号（十文字）」、その下が「県道吉間田滝根線（広瀬工区）」、この3つについては国の直轄権限代行事業を要請しているところでございます。ただ、後ほど詳細に説明しますが、県管理の道路ということでもありますので、まず国に権限代行をやっていただく前に、事前準備として県がしっかりした調査をしなければいけない、そういったことであると県の事業という位置づけになります。こういったことから今回皆様に審議をいただく案件の対象として掲げております。

また一方、右のフローには「ふくしま道づくりプラン」、先ほど土木部の方針ということで道路の整備方針がありましたけれども、その中で5年以内に着手する箇所として7箇所を選定しております。その中から、非常に特殊な事例ですが、冬期の通行止め区間で主要都市と役場間の最短経路が寸断される県内唯一の箇所として、昭和村と具体的には会津若松市の間ですけれども、そこに所在する「国道 401 号（博士峠）」というものがございます。これを5年以内に着手するという目標のもとに今回評価の対象として審議いただくことになっております。

ただ、ここで課題としてございますのが、3便益、後ほど説明しますが、今まで行ってきました3つの道路の便益では十分に評価できない箇所でもあります。ただ一方で、交通量の大小に関わらず道路の機能としては必ず求められなければならない非常に重要な路線であることも確かです。こういったところを、定量的なものと定性的なものを併せて今回ご提案申し上げておりますので、ご審議をお願いしたいと思います。

以上が今回の道路事業の選定のあり方、整備の方針の概要を説明させていただきました。

ここから具体的に詳細な説明に入らせていただきます。ページ番号 101-1 をお開きください。整理番号 101、事業名「交付金事業（道路）」、地区名「一般国道 401 号（博士峠）」でございます。

評価の対象となる理由につきましては、先ほど事務局のほうから説明がありましたので条番号などは省略しますが、事業費を新たに予算化しようとする大規模公共事業ということでございます。

この表にしたがって説明いたします。まず、事業の概要でございますけれども、事業の概要、左側、上から（1）事業目的、国道 401 号（博士峠）は福島県復興計画（第2次）の「県土連携軸・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト」において位置づけられ、県土の骨格となる6本の連携軸の会津軸と南部軸の連携機能

を担い、冬期通行止めの解消、昭和村から第3次救急医療施設への、会津中央病院ですけれども、アクセスの向上を図るものであります。昭和村にとって唯一の第3次医療機関と振興局を結ぶ当該道路が冬期通行止めとなっていることから、冬の間の生活水準の確保が課題となっているところでございます。

(2) の全体計画としましては、延長は7.2 kmを計画しております。

(3) 環境への配慮等でございますけれども、文献等の調査により希少動植物が確認されておりますので、今後引き続き現地調査を行い、学識経験者等からの指導を受けながら配慮を検討してまいりたいと考えております。

全体事業費としては140億円を見込んでおります。事業採択年度としては平成26年度から着手したいと考えておりまして、完成は平成35年度を予定しております。

右側に移ります。事業を巡る社会経済情勢等の状況でございますけれども、事業を巡る社会情勢等の(1)事業に関する項目につきましては、具体的に先ほどから冬期通行止めと申し上げておりますが、1)ですけれども、冬期通行止めの日数は過去10年間で平均105日に及んでおります。さらに周辺の道路も脆弱であることから、昭和村というのは非常に高齢化率の高いところでございまして、50%以上の高齢者人口ということでもありますので、命の道路という意味合いから整備の必要性が求められております。

2)としては、先ほどもありましたように救急医療サービス、現在では冬は迂回することで1時間32分ほどかかっているというふうになっております。それを1時間以内にということで整備を進めたいと思います。

(2)の地元の受益者の動向ですけれども、非常に地元の方々は熱望しております。地道な活動、あるいは最近はシンポジウム等を開いて、この道路の必要性を地域の方々以外にも情報発信をしているところでございます。

中ほどですけれども、主要な評価指標としては、先ほどありました冬期通行止めの日数が現況は105日ですけれども、この道路ができますと解消されるということでございます。昭和村と会津若松市間の冬の所要時間ですけれども、104分であるものが65分で到達できるということで考えております。

(2)のその他特記すべき事項で、平成42年度の将来の交通量は535台／日を見込んでおります。

裏のページ、101-2をご覧ください。費用対効果分析について説明いたします。

(1)費用対分析等の手法ですけれども、これは国土交通省のマニュアルに則っております。具体的には(2)で費用便益比B/Cといわれるものを出しておりますけれども、0.57という値が出ております。

後ほど同じような形が出てきますので、ここで費用便益比について説明させていただきます。まず、分子のほうのBですけれども、Bの中身については3つあります。1つは走行時間短縮便益、この道路ができることによって走行時間が短縮されることで便益があると、それを見積もっています。2つ目が走行経費減少便益、道路がよくなることで自動車に与える損傷といったものが低減されるということで、その便益を見込んでおります。また、交通事故減少便益ということで、

道路がよくなることで一定の交通事故抑制が図られるということで、その便益をみております。

一方、分子のほうにつきましては、この道路の事業に関わる事業費及び維持管理費、これは期間を選定しておりまして、50年間という一定の期間内での費用対効果を出しておりまして、50年間にかかる道路費用を見込んだ形でやっております。0.57 ということで1を割っているということで、今後の課題として後ほど説明したいと思っていたのですけれども、基本的には3つの便益だけでは評価できない道路、先ほどの概要でも説明しましたけれども、特に交通量がない道路というのはこのB/Cの3便益だけで評価をしてしまうと、これだけで評価するものではないのですけれども、しかし必要性があるといったことがあります。それをほかのいろいろな視点で評価しているのですけれども、一定の貨幣価値での評価も必要だと思っております。それで、今回参考ということでご提案しております。

1つは、もっと便益があるだろうと考えております。さまざまなものがあります。ただ、それを定量化するのは非常に難しい部分があります。ほかの都道府県でもさまざまな試みが行われていまして、そういったところの情報を今収集しているところです。その中で防災便益という、先ほどありましたように冬止まる道路ですので、非常に防災上の必要性、強靱性が必要である。そのためには今の道路のままではさまざまな施設をつくらなければいけないということがわかります。その施設をつくるのにはどのくらいかかるのかということを見積もりました。この道路をつくらないで今までの道路で冬も通れるようなことを目指してさまざまな施策をすると14億円、ただ、これでも冬は通行止めになります。いくらか日数は減ると。ただ、その辺の詰め方はまだ技術的にさまざまなことをしなくてはならないと認識しております。あくまでも参考ということで出しております。

それに併せて地域修正係数というものを導入しております。これは、同じ東北の岩手県で既に試みられている便益の補正です。これは、同じように1.0で必要なところがかなり岩手県でもあるようです。であれば全国一律のB/Cではなくて、地域格差があるのではないかという考え方ようです。簡単に言ってしまうと、東京で単位面積便益1があるものに対して、岩手県ではもっと便益があるだろう。その道路ができることで住民の方が被る便益は東京の代表的な方が受ける便益よりも何倍かあるだろうということを検討したようです。その内容についてはそれぞれ県の適用がありますので、福島県はまだ研究中でございます。岩手県の例でいいますと1.615倍、出てきた便益に対して1.615倍を掛けることで一定の目安としているということであります。それで今回の事案について換算してみますと、修正された便益が1.12と、形として1は超えております。

説明上は非常に脆弱な部分もあります。ただ、ほかの視点でもいろいろ申し上げているように、これだけでは道路の必要性を却下できる箇所ではないという認識でおります。

下にいきます。コスト縮減等の可能性につきましては、さまざまな技術的な検討、表記のような検討をしてまいりたいと思います。これから詳細な設計を進め

	るところですので、しっかりとコスト縮減に取り組んでいきたいと思っております。 右側上、国・県・市町村・民間との役割分担ですけれども、この道路は県が管理している道路ですので、事業は県が主体となるということでございます。特記すべきこととしては、先ほどありましたように3次救急医療施設への最短距離が冬は途絶される唯一の市町村であるということでございます。 以上を踏まえまして(1)の総合評価といたしましては、「国道401号(博士峠)は昭和村と都市機能が集積する会津若松市を連絡する唯一の幹線道路であるが、未改良で冬期通行止めとなっていることからさまざまな社会経済活動の大きな支障を来している。また、新潟・福島豪雨により国道252号が寸断されるなど奥会津地域道路網の脆弱性が明らかになったため、国道401号の迂回機能の強化が求められている。よって、昭和村の災害発生時の孤立解消、生活機能の向上、地域振興を図り、村の生活機能を維持すべく、シビルミニマムの確保の観点から早急な事業着手・完成が必要である」という評価をしています。 (2)対応方針案及び今後の事業の進め方でございますけれども、対応方針案については「事業着手」、今後の事業の進め方については「平成26年度より事業着手し、本県の復興に向け早期の完成を図る」としております。 101-3に概要図を示しております。さらに、付属資料として、先ほど説明しましたA3横のカラー刷りのさらに後ろに、3ページということで、細かくは今チェックリストで説明しましたので重複しますので省きますけれども、この国道401号(博士峠)の事業評価にあたってのポイントについてここに取りまとめております。 以上で説明を終わります。よろしくご審議をお願いいたします。
議 長	ありがとうございます。 それでは、この事業の内容につきまして、ご意見、ご質問等がございましたらよろしく願いいたします。
高山 委員	博士峠、国道401号の当該地区につきましては、ご説明がありましたように、冬の間通行止めになるとか、会津若松市へ行くのがかなり遠くなってしまうとかということはずいぶん前からあって、地元でも要望されてきたと思うのですが、今回あえて着手・予算化する理由は、先ほどお話がありました福島県の復興計画に盛り込まれたからということなのですか。言い換えれば、それをあえて復興計画に盛り込んだということの理由はどういうことになるのでしょうか。
道路整備課長	今、委員がご指摘のとおり、必要性については従前からございました。緊急性という観点だと思うのですが、具体的には先ほどありましたように復興計画あるいは道づくりプランで位置づけられました。 その背景については、新潟・福島豪雨がありまして、国道252号が、寸断されました。奥会津の方々の唯一の経路として、冬でなければ博士峠があります。もし冬にああいう寸断される大きな災害があった場合には、非常に会津地方の安全・安心の確保が困難となり、安全率が非常に下がります。そういったことが私たちに突きつけられた課題ということで、復興計画にも盛り込みましたし、5年

	以内に着手する、早期にまず安全性を確保しなければならないということで優先性が上がったことにより、今回、新規事業着手。さらには、近隣の国道で落石事故があって5カ月ぐらい通行止めになりました。昭和村から西側に向かう道路でしたので、会津若松市という方向ではなかったのですけれども、会津若松に出るのにはここを通らずに迂回せざるを得なかったと。もともとこういった脆弱なものを私たちはなかなか着手できなかった責任もございますけれども、そういった自然の猛威を踏まえて緊急性が高まり、事業着手ということに臨んでおります。
議 長	なぜ今上がったのかということにつきましては、2011年の集中豪雨による被害と、一昨年ですか、落石で周辺部が壊れてしまって通行止めになったことがあったと思いますが、そういった日常の安全のことも含めてだということですが、よろしいでしょうか。
高山 委員	ほかにございませんでしょうか。
道路整備課長	先ほど、B／Cに関連しまして、他県の事例をとりながら、防災便益とか、あるいは地域修正係数ということに言及されていました。これは、これまでのB／Cの考え方にプラスアルファで地方ならではの考え方を追加したということかと思うのですが、それは、例えば国の基準などとの整合性はどのようなのですか。
議 長	まず、国では3便益以外も採用し始めております。マニュアルの中では各自治体に任せられています。こういった新たな便益の視点があるという例示もされています。それは地域の実情に合わせて、地域の特性に合わせて採用する、そのような位置づけになっております。福島県は、まだ研究段階ということで正式にお出しすることができない段階ですけれども、道路については研究を進めまして、事務局とも相談しながら、福島県にふさわしい便益のあり方ということを委員の方々にもご議論いただける場を設けたいと思っております。
川崎 委員	よろしいでしょうか。 いずれにしても、これはB／Cが1.0を切る案件ですので、その1を切るの意味を十分我々の中で消化した上でどうするかということを決めさせていただければと思いますが、いかがでしょうか。
道路整備課長	技術的・基本的なことの確認ですが、現況の道路幅員が4mあるものを、6mもしくは部分的に8mに拡幅したいということですね。これによって、昭和村にはお年寄りがたくさんいらっしゃるということで、10年間の平均で年間105日が冬期間通行止めになっているところを0日にできるだろうと。その考え方をもうちょっと教えてください。
川崎 委員	この道路の中にはトンネルがございます。4kmより長いトンネルを計画しています。そのトンネルをつくることで雪に影響されなく、昭和村の平場のところから会津美里町のある程度の高さのところまで一気に通行することができる、そういう計画をしております。
道路整備課長	トンネルがあるから通行止めが解消されるということですね。
田崎 委員	解消されるということになります。説明不足で失礼しました。 冬場の道路というか、夏場もそうでしょうけれども、この国道401号以外にはないということでとらえてよろしいでしょうか。

道路整備課長	A 3 横の大きなところの資料で、大規模事業の選定の考え方の中で、「冬期通行止め区間」というものを記載しております。A 3 横の 2 ページ、白黒の資料です。冬期通行止め区間が県内には 40 路線・54 区間あります。これは雪が降ると通行止めになります。この中には、回り道ができて十分に安全性が確保できるところもあります。ただ、この国道 401 号の博士峠だけは、主要都市である会津若松市に最短距離で直接行けない、しかも、救急医療の会津中央病院にも 1 時間以上かかると、非常に特異なところ です。それ以外のところは何らかの形で代替的な安全性は確保できる。県としては維持管理をしっかりと進めているところでございます。
議 長	ご質問の趣旨は、もしその区間が通行止めになったとしても、代替道路はあるのかということだと思います。それで、それを使用した場合はどれくらい時間がかかるのでしょうかということだと思うのですが。
道路整備課長	代替道路はございます。ずっと西側に金山町に行っていて、三島町、柳津町と通って坂下に至って会津若松市に行くということで、指標の代表例になっていますけれども、それで行くと 104 分かかります。それが、トンネルができると 65 分で会津若松市と昭和村が結ばれるということでございます。失礼しました。
議 長	その道路につきましては、冬期に通行できないということはないわけですね。
道路整備課長	今の道路は通行できます。
田崎 委員	そうすると、こちらのほうが、今回つくることによって冬期間も通れるし、より時間短縮にもなるということですね。
道路整備課長	そうでございます。
田崎 委員	私は、実際にこの道路を通ったことがあります。そうすると、本当にすれ違いもままならないし、ガードレールが無いなど、ここは二度と通りたくない怖い思いをしたところなので、こういったところをやはり生活道路として使うのであれば、今お聞きした事業内容の説明に納得ができました。その意味で今の件をお聞きしました。ありがとうございました。
議 長	1 点なのですが、多分、中長期的には人口の減少が進んでいく中で、今後、例えば昭和村の人口の変化はどのように考えておられているのですか。道路整備後、交通量が増大するとお考えのようですが。また、計画交通量は平成 42 年の推計であり、かなり先の話をされておられるように思われますけれども、その辺はいかがなのでしょう。
道路整備課長	まず、交通推計のご質問だと思うのですが、42 年というのは全国的な国土交通省が出している推計を基にしております。その目標年次が 42 年になっておりましたので、交通量は連続していますので、県独自で出すと非常に不整合が生じますので、それを使わせていただいて 42 年になっております。 昭和村は高齢化が進んでいますけれども、人口は微減か、ほぼ均衡を保っていると最近聞いております。交通量が増えているというのは、道路がよくなりますので、交通解析上こちらのほうに車の流入が入ってくると、そういった解析上の結果でございます。

議 長	ありがとうございます。いかがでしょうか。
立川 委員	参考までに教えていただきたいのですが、先ほどのB／Cの計算のときに参考値というものが出てきましたけれども、その中に岩手県の地域修正係数、1.615という具体的な数値が出ているのですが、これは岩手県ではこの数値を一律で使っているのでしょうか。
道路整備課長	岩手県に確認したところ、何地域かに分けて、例えば盛岡とか都市部と海沿いの三陸とは違う数値をとっているようです。今回使った数値は会津地方に面積とか人口とか高齢化率とか、が類似しているものを参考にさせていただきました。
立川 委員	わかりました。ありがとうございました。
	また、細かいことなのですが、チェックリスト 101－1 ページの下のほうに、主要事業種目別積算内訳というのがございまして、その総計を足したものと、次のページの費用便益比のコストのほうなのですが、これは103＋5億円となっているのですが、先ほどの101－1のコストを足すとこれより超えるのではないかと思うのですが、その辺はどうですか。
道路整備課長	これはテクニカルな話で、B／Cを出すときには消費税を除きます。それと、社会的割引率とかをつけますので、101－1に出しているものは、逆にいうと消費税も含んだ金額になっていますので、そのような不整合が生じております。
立川 委員	わかりました。ありがとうございました。
議 長	よろしいでしょうか。ほかに何かございますでしょうか。
	それでは、この事業は、B／Cが1を切ってはいますけれども、今後の昭和村の人口がこのまま保持されるであろうということがこれまでのデータから推測できるということを踏まえて、冬期通行止めの解消とか、災害時などに現時点では迂回に時間がかかる道路の代替道路の確保とか、第3次救急医療施設へのアクセス向上という、どちらかといえば公共が果たすべき役割というものに重きを置いて事業化を図りたいとするものであります。B／Cでは、現時点ではこういう数値が出ているわけですが、道路に要求される安全に関わる公共としての機能ということを考えると、県の対応方針案にありますように「事業着手」ということでよろしいでしょうか。
	(異議なし)
	そういう意味では、特段課題はなかったと思いますけれども、県の対応方針である「事業着手」ということでよろしく願いいたします。
	なお、最終的な意見の取りまとめは、他の事業も同じですけれども、現地の視察等を踏まえて、第3回の委員会で改めて質問させていただきますのでよろしくお願いいたします。
	では、続きまして、継続事業の審議に移らせていただきます。まずは整理番号102番の道路事業について説明をお願いいたします。
道路計画課長	道路計画課長の大河原でございます。着席のうえ説明させていただきます。
	整理番号102番の事業についてご説明いたします。チェックリストの102－1ページをお開きいただきたいと思います。
	「ふくしま復興再生道路調査事業」、それから「交付金事業（道路）の再生・

復興事業」となっていますが、このたびの福島の復興に関連した事業でございます。地区名は、仮称であります。「小名浜道路」、新設道路でございます。要綱第3条第1項5号に基づきまして、計画の変更を行おうとする事業として継続事業としてご審議をいただくものでございます。

この事業は、本県の復興にあたりまして、緊急的に整備が必要な路線として県の総合計画並びに県の復興計画に位置づけまして、従前より県で調査を進めつつ、早期整備のため国へ直轄権限代行による事業化を要請してきたものでございます。すなわち、県にかわって国に工事をお願いするという要請をこれまで行ってきたものでございます。

そのため、事業に着手した平成24年度における事業内容は、国へ工事を実施していただくための下準備だけの調査でございまして、その規模から事前評価の対象外の事業としてこれまで議論を進めてまいりました。このたび、復興に向け大きな意義を持つ国の「福島復興再生特別措置法」に基づきます国の「避難解除等区域復興再生計画」、これが平成25年3月に策定されたことを契機といたしまして、早急に道路整備を行うべく、当面、代行が採択されるまでの間、県が事業者となるということを国と調整をさせていただきました。そのために、県の事業として事業計画にこれから国をお願いする工事分を追加して事業展開を図ることとしましたことから、計画の変更を行う継続事業として評価対象となったものでございます。

なお、現在の状況といたしましては、本県の早期の復興再生、それから避難者の方々の早期帰還の支援及び活力ある将来に向けた産業振興等のため、早期の完成に向けて現在県において現地調査や地元調整を行っている段階にございます。

まず、位置関係からご説明申し上げたいと思います。102-3をお願いいたします。位置図が記載されております。福島県のいわき市の小名浜港がでございます。アクアマリン、ら・ら・ミュウがでございますが、そこに港湾の施設で臨港道路という黄色い線が走っております。国道6号と交差をいたしまして、いわき上三坂小野線という緑色の県道がでございます。ここを起点に、JR常磐線を立体で交差しまして、南北に黒線で太く書いてございますが、常磐自動車道がありますが、ここの北にいわき湯本インターチェンジ、南にいわき勿来インターチェンジがでございます。ちょうどこの中間点に小名浜港から直結で高速道路に乗り入れできる道路を計画するものでございます。延長が約8kmでございます。

調書にお戻りいただいて、102-1ページをお願いいたします。事業の概要から説明をさせていただきます。

事業の目的でございますが、(仮称)小名浜道路は、総合計画・復興計画に位置づけられ、国際バルク戦略港湾である重要港湾小名浜港と、県土の骨格となる6本の連携軸の一つであります常磐自動車道とを自動車専用道路で直接連絡し、復興にあたり産業・物流の広域的拠点として役割を担う小名浜港の機能強化を図るものでございます。

現在、小名浜港から常磐道の最寄りのインターチェンジまでの所要時間は、先ほど地図上でご説明しましたいわき勿来インター、いわき湯本インターともに、

約 30 分を要している状況にあります。隣県の重要港湾と比較しますと著しく劣っている状況でございます。そのようなことから物流の広域化・グローバル化が進む中で、その短縮によりまして物流の効率化を図ってまいる考えでございます。

全体計画ですが、計画延長約 8 km の 2 車線の自動車専用道路で、平成 24 年度より事業を開始し、完成目標年度は平成 33 年度、概ね 10 年で完成させる復興再生道路の一つでございます。また、全体事業費は約 209 億円でございます。事業の進め方としては、26 年度から用地買収に着手し、27 年度中に一部工事着工を目標にしております。

次に、事業の進捗状況でございます。事業概要検討のために平成 24 年よりルート等の概略検討を実施しており、今後、直轄権限代行による早期の工事着手に向け、県において地元の合意の形成、調査の測量設計、用地買収等の準備作業を進める予定でございます。関連事業といたしましては、国際物流ターミナル整備事業としての小名浜港の整備事業のほか、中通り方面へ物流を連結するいわき上三坂小野線、いわき石川線などの整備を推進しております。みなしの進捗率が、調査に入った段階でございまして 70% 未満となっておりますが、今後、計画的に事業を進め、順調な進捗が見込まれることから、評価は B としております。

次に、事業を巡る社会経済情勢等の変化でございます。事業に関する社会情勢といたしましては、県の復興計画への位置づけのほか、「福島復興再生特別措置法」に基づく国の「避難解除等区域復興再生計画」にきちんと位置づけられたということで、国としてもそれに基づいて財源的あるいは技術的に支援をしますという位置づけをいただいたところでございます。

事業に関連する指標等でございますけれども、既設のインターチェンジまでの所要時間の現況が約 30 分でございますが、この整備によりまして約 13 分に短縮を見込んでございます。計画交通量は、平成 42 年度時点で約 1 万 2,900 台／日を見込んでございます。

環境への影響等につきましては、環境影響評価の対象事業ではございませんが、事業規模等を勘案し、今後道路計画に対する動植物あるいは大気環境への影響について十分検討を進めていく考えでございます。事業採択時と比べほぼ同様の効果発現が見込まれるため、評価は A としてございます。

次に、102-2 ページをお開きいただきたいと思います。地元住民・受益対象者及び関係機関の意向でございます。当該事業は、いわき市復興事業計画にも位置づけられるなど地元の期待は大きいものがあります。また、市をはじめ関係団体から国・県に対して整備促進の要望が数多く寄せられている状況にあります。事業採択時と比べ特段の変化がないものとして、評価は A としてございます。

次に、費用対効果分析等の要因の変化でございます。費用対効果分析につきましては、国土交通省通達のマニュアルにより算出をしております。先ほど整備課長が説明したとおりの便益の算定式を用いますと 2.35 となります。便益が費用を上回るということで、評価については A としてございます。

次に、計画変更の必要性・コスト縮減や代替案立案等の可能性でございます。

	れども、計画変更の必要性につきましては、冒頭に説明しましたとおり、今年3月に策定されました国の「避難解除等区域復興再生計画」において、当該事業が県事業として実施されるものとして位置づけられたことから、直轄権限代行による事業化も並行して要請しつつも、道路工事分も含めた全体事業として県事業の計画を変更し評価の対象とするものでございます。 代替案立案の可能性につきましては、今後の地元への事業説明会をとおり、計画の熟度を高めていく考えでございますけれども、常磐自動車道との交差位置等を踏まえたと、道路の概ねの通過帯に変更は生じないものと考えてございます。 コスト縮減の取組につきましては、記載の内容によりまして、弾力的にコスト縮減に努めてまいる考えでございます。よって評価はAとしてございます。 以上によりまして、総合評価は「本県の早期復興を図るため、(仮称)小名浜道路は、産業・物流の広域的拠点である重要港湾小名浜港と県土の骨格となる6本の連携軸の浜通り軸である常磐自動車道とのネットワーク化を図り、アクセスを改善する道路であることから、早期の完成に向け取り組む必要があり、早期完成のため国直轄権限代行による事業化を働きかけるうえで必要となる準備作業(調査測量設計、地元合意形成、用地買収等)については地元精通した県の責任において進める必要がある」とし、対応方針は「見直し継続」としたところでございます。 説明は以上でございますが、参考までに同じく、今説明したものを1ページということで事業概要、課題、整備効果等について資料をつけさせていただいております。 説明は以上でございます。 ありがとうございます。 ただいまの説明について、ご意見、ご質問等がありましたらよろしく願いいたします。なお、この事業は国直轄権限代行を見据えて、県のほうで既に調査等を始めている継続事業でございます。現在、地元の調整などを図りつつ計画を進めている段階であるということを踏まえて建設的な審議をよろしくお願いいたします。
議長	
高山 委員	2つほどお聞きします。1つ目は、本件はご説明がありましたように、当初、国の直轄権限代行事業化を要請していたのですが、これを国の復興再生計画が策定されたことに伴って県事業として実施するということだと思うのですが、そうなりますと、県と国との関係、費用の負担についてはどうなるのかをお聞きしたい。次に、2つ目ですが、この辺の地区というのは山の中と違ってゴルフ場など地権者が結構いると思いますが、用地買収の見込みはどのようにお考えなのでしょうか。
道路計画課長	1点目の費用の負担でございます。当然、「避難解除等復興再生計画」に盛り込みましたところの大きなメリットは、国が長期的・安定的に財源を支援することになってございます。 現在、県が事業を起こしておりますが、これは復興庁予算でございまして、先

	ほど冒頭に説明しました「社会資本整備総合交付金」というものの復興庁所管の予算でございます。実質的にこれは国費が 100%あたっている事業でございますので、基本的には県費の財政的な負担は伴わないということでございます。一日も早く国のほうに代行をお願いして、できるだけ機動的に、かつ、県の財源的にも有利なように事業展開を図っていただければと思っております。 それから 2 つ目、ゴルフ場あるいはいろいろな地権者の方々がいらっしゃるということでございますが、道路を計画するためのいろいろな検討の中で、今後、詳細に調査をしまして、できるだけ土地利用を乱さない計画のルーティングを現在検討しているところでございます。
議 長	よろしいでしょうか。ほかにございませんでしょうか。 お伺いしたいのですが、平成 42 年の計画交通量について、約 1 万 3,000 台程度を見込んでいるかと思えます。新設道路は、新たに設置される I C で常磐道と接続される計画ですが、この交通量が常磐道に流入することによって、高速道路の交通形態に及ぼす影響というのはどのようにお考えなのでしょうか。
道路計画課長	これはまだ県の試算でございますけれども、現在、湯本インターと勿来インターという 2 つのインターチェンジがございます。この小名浜道路がない場合には、現況で今はこの 2 つのインターで大体 1 日あたり 1 万台ぐらいの出入りがございます。それで、新しくインターチェンジができますと、大体乗り入れで 4,700 台ぐらゐ転換していただろうと試算をしているところでございます。それから、このインターチェンジができることによって小名浜港に時間短縮されますので、当然インパクトとして交通量が増えてくると試算していますので、その 4,700 台のうち 1,100 台ぐらゐは増加する、純粋に増えてくる交通量と試算をしているところでございます。
議 長	その程度であれば現在の常磐道で十分であるということですか。つまり、いわき湯本・いわき勿来インターチェンジで出入りしていたものが、また新たな I C で分散されてくるので、そういう意味ではインターチェンジもそれほどには渋滞することはないでしょうかということですか。
道路計画課長	そのとおりでございます。
議 長	ありがとうございます。 ほかにございませんでしょうか。よろしいでしょうか。 それでは、県の対応方針案は見直し継続ということですが、よろしいでしょうか。 （異議なし） それでは本件の審議を終わらせていただきたいと思います。 それでは続きまして、整理番号 103 番の道路事業について説明をよろしく願いいたします。
道路整備課長	それでは、整理番号 103 番の詳細の内容について説明させていただきます。 ページ 103-1 をお開きください。整理番号 103、事業名「交付金事業（道路）再生・復興」、地区名「一般国道 399 号（十文字工区）」、評価対象となる理由、「計画変更を行おうとする事業」、これは今ほどご説明しました小名浜道路と同じ位

置づけでございまして、国への直轄権限代行を要請している箇所です。状況も同じでして、あらかじめの準備として県がまずは調査・検討を進めるという位置づけになっており、今回継続の審議をしていただくという位置づけになっております。

まず、概要図を添付しておりますので、103-3をご覧ください。位置的なものを概観させていただきたいと思います。103-3、A 3 横で、イラストでも表示しております。右側が北側になります。川内村があります。左側が南側でいわき市、当該道路は国道 399 号（十文字工区）で、約 6.2 km の道路計画を持っております。一部、トンネルの計画がございまして、2.7 km の概略検討をしているところでございます。位置的にはいわき市の北部、左上のほう、福島県の地図の丸で位置的なものを示しておりますけれども、いわき市の北部ということでございます。

では、詳細のチェックリストを説明させていただくので、103-1 にお戻りください。事業の概要を説明いたします。小名浜道路とほぼ同じような位置づけですので重複するところがございしますが、説明したいと思います。

事業目的、国道 399 号は「福島県復興計画（第 2 次）」のプロジェクトで「ふくしま復興再生道路」として位置づけられております。その中で、いわき市と川内村を結び、川内村の東日本大震災からの再生に向けた産業振興、地域の活性化及び地域住民の帰還の促進を図るものであるということで事業の目的に掲げております。

あとは省略しまして、(1) の 4 番目を説明します。国の「避難解除等区域復興再生計画」において県事業として実施するものとして位置づけられたことから、国への直轄権限の代行による事業化を要請しつつも、道路工事も含めた事業全体として県事業として計画を変更し、今回評価対象としたものでございます。

全体計画は、先ほどのイラストにありましたように約 6 km の計画をしております。事業の採択年は平成 23 年、これは、後ほど説明いたしますが、近隣で既に県がバイパスの工事をしておりまして、そういった準備ができておりまして、この工区についても事前の基礎調査をしておりましたので、着手年度は 23 年としております。完成を 32 年、10 年以内の完成ということで考えております。事業費は 197 億円ということで 100 億を超えております。

事業の進捗状況でございすけれども、整備状況については、昨年度平成 24 年度までに、ルートの決定、予備設計、地質調査及び環境影響調査を実施してございます。問題や課題については共通の課題ですが、早期の国の権限代行による工事着手に向け、県において準備作業、地域の地元合意形成、調査測量設計、用地買収等を進めることとしております。

関連する進捗状況として、この当該区間の北側に戸渡バイパスという事業に既に着手しておりまして、2.2 km の計画を持っています。これも早期完成を目指して、31 年度、この事業と併せて川内村といわき市を円滑に連絡するという目的を果たしたいと考えております。みなし進捗率は、調査に着手して間もないことから 4.4% と低いものでありますけれども、先ほどの小名浜道路と同じように、計画的に事業を進めることで進捗が見込まれることから B という評価にしており

ます。

右側の事業を巡る社会経済情の変化についてございますけれども、事業に関する社会経済情勢（1）の 2）を説明させていただきます。福島県の復興計画の重点プロジェクトに位置づけされております。本県の復旧・復興を加速化させる「ふくしま復興再生道路」として整備することとしております。

付加情報としては、川内村は 24 年の 1 月に帰村宣言をしております。みんなで戻ってきましょうと村長が宣言しております。それにあたっては、やはりインフラをしっかりと整備しなくてはいけないと考えております。震災前の状況を若干説明させていただくと、川内村はどちらかというと浜通りの富岡町とか中通りの小野町のほうと親和性が高い地域でございましたけれども、今、浜通りはああいう厳しい状況でございまして、川内村の方々もいわき市のほうに避難されている方も多い状況にあります。ですから、震災以降、川内村といわき市との関連性が非常に高まりました。従前からこの道路の必要性は十分認識しておりまして、一部バイパスは着手しておりましたけれども、極めて重要性が高まったということで、川内村の復興の支援、あるいはその周辺の双葉郡の支援ということと、国道 6 号の代替道路というような性格づけが浮かび上がってまいりましたので、先ほど言っておりましたように、国の直轄権限代行ということを当然国へお願いしつつも、その準備として県が早期にこの区間に着手するという社会情勢になってございます。

主な指標について説明いたします。中ほどです。川内村役場といわきにあります好間工業団地の所要時間を目標として設定しております。現況では 78 分かかりますが、当該道路が完成することで 53 分と 25 分の短縮が図られます。また、博士峠と同じように第 3 次救急医療 60 分圏の拡大ということで、いわきの共立病院の時間ですけれども 81 分を 56 分に短縮したいと計画しております。計画交通量は平成 42 年で 900 台を推計しております。

環境への影響につきましては、今までの調査では猛禽類を確認しておりますけれども、今後の実施にあたっては継続して調査をし、影響等についてしっかり対応していきたいと考えております。以上のことから評価を A としております。

裏のページをお開きください。103-2、左上です。地元住民・受益対象者及び関係機関の意向でございます。こういう状況ということを踏まえまして、(1) にありますように、川内村の方々、非常にこの道路に対する期待が大きく高まっております。これもトピック的な話ですけれども、地元の中学生在が訴えておりまして、いわきの高校に行くのにこの道路が重要だと、そういう声を聞いております。それは一つのトピック的な話ですけれども、そういったことも踏まえて、しっかり行政としては合理性を裏づけて事業に着手していきたいと考えております。関係団体は、表記のとおり必要性について県のほうに要望しております。こういったことから、地元住民・受益対象者及び関係機関の意向としては、採択時と比べて、これは再評価という位置づけになりますので、23 年当時に比べても遜色なく重要だということで A にしております。

費用対効果の分析の要因の変化ということでございますけれども、まず、導入

	部分で話しましたがけれども、博士峠と同じような状況です。ここも現地は博士峠と同じで、雪が降らないというぐらいの違いだと思ってもらってもいいと思います。道も狭く屈曲しております。縦断もきつい道路です。そういったところですので、当然交通量は基本的に3便益ではなかなか都会のようなB/Cが出ません。博士峠と同じような考え方で参考値として出しております。3便益では0.53です。参考値として外部便益、国道401号の博士峠と同じように、必要な災害に対する予防を対処した費用を見込みますと13億円、そういったものを便益と読み替えて、さらに岩手県の地域修正係数を乗ずることで1.02ということで試算しております。これについては、先ほど話しましたように、県としてしっかりとまたの機会に行っていきたいと思っております。 こういったことから評価としてはBとしております。 右側です。計画変更の必要性・コスト縮減や代替案立案等の可能性についてでございますが、計画変更の必要性につきましては、先ほどの小名浜道路同じように、国の直轄権限代行で要請しようとしていたものを県の事業で当面着手することで計画変更し、事業費が大きくなっております。内容については先ほどの小名浜と同じですので省略させていただきます。 代替案立案の可能性についても、地域特性から道路のルートを選定は非常に限られておりまして、現案以外には大きなルートの変更はないと考えております。なお、コスト縮減はこれから設計を進める上で、技術的な知見をもってコストを縮減するように努力してまいりたいと思っております。以上のことから、計画変更後、制度上の計画変更後といていいと思うのですが、変更後の進捗も図られることから、評価はAにしております。 以上のことから総合評価としては、「本県の早期復興を図るため、国道399号は川内村といわき市を連絡し、東日本大震災からの復興・原子力災害に伴う避難指示区域の再編や解除、住民の帰還を促進するために、早期の完成に向け取り組む必要がある。早期完成のため、国直轄権限代行による事業化を働きかける上で必要となる準備作業、調査測量設計、地元の合意形成、用地買収等については、地元精通した県の責任において進める必要がある」という評価をしておりまして、対応方針案としては「見直し継続」。今後の進め方につきましては、国直轄権限代行による早期事業化に向け、必要となる準備作業、調査測量設計、地元合意形成、用地買収等を実施するということで提案しております。ご審議をよろしく申し上げます。
議 長	ありがとうございます。 この事業も、先ほどの102と同様に、地元調整を図りつつ計画を詰めている段階のようでございますので、建設的なご審議をお願いします。ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問がございましたらよろしくお願いいたします。いかがでしょうか。
遠藤 委員	昨年度、川内村の復興支援に携わっておりまして、交通の問題が地元で大きな課題になっているというのはよくわかることです。国道399号線は、いわきに出るときに酔ってしまうような道路で、確かに整備が必要かなと感じていま

道路整備課長	す。ところで、この第3次医療 60 分圏域というのは、医療上何か非常に大事な時間としてシェアされているものなのかというのを教えてください。
高山 委員	説明を省略したところがありますけれども、救急医療の世界では 60 分というのは非常に大きな意味がありまして、60 分以内に処置ができれば重篤なけがとか病気の場合の救命率が非常に高まります。それを過ぎると、統計上の話ですけれども、非常に危ない状況に陥るということで、救急医療の関係の方は 60 分というのは一つの目標にしています。それを支える私どもインフラ担当としても、60 分というのを目標にして道路の選定や改良というのを第一にやっているところで、今回もいわき共立病院に 60 分というのを一つの目標として掲げているところですよ。
道路整備課長	B/Cの参考値についてお聞きします。岩手県の地域修正係数を参考にして 1.615 となっていますが、これは先ほどの博士峠と同じ係数を使ったということですか。
議 長 田崎 委員	先ほど質問がありましたけれども、岩手県でも地域によって係数があります。その参考を適用するにあたって、岩手県も複数の市町村を 1つの地域としてとらえて、そこを包括する形で地域修正係数を代表させています。その際の人口とか面積、過疎の状況とかというのを主要なものとしてとらえまして、類似性を持たせてこの数字を十文字についても適用させていただきました。何度も言うようですが、やはり福島県として独自のこういったものをしっかり持って説明を今後していきたいと思っております。
道路整備課長	よろしいでしょうか。 今回、医療の 60 分の説明を今お聞きしましたが、この平面図を見ただけではちょっとわからないので教えてください。整備区間の南側にある既存道路について、大分カーブが大きいような気がしています。そうすると、せっかくよりよい道路にするという事業目的なのであれば、もう少し南側まで整備区間を延ばしてカーブ箇所を避けるという計画にできなかった訳はどういったところにありますでしょうか。
議 長 市岡 委員	平面図だけの資料ですので非常にわかりづらいと思います。これは高低差が関与しています。具体的には標高で七百数十メートルの峠越えになります。ですので、高低差があるということで、そこを最短距離で結ぶ、一部トンネルで結ぶという道路計画上の観点を持っています。前後の区間につきましては、北側の平面図では右側については別のバイパス工事をやっていますので線形の改良を計画しております。いわき側につきましては、道路計画上の設計速度を照らし合わせると、見ると非常にくねくねしているところもあるのですが、規格上は改良を既に終えていますので、一定の定時性、走行性、速達性は図れると。高速道路並にはちょっと難しいのですが、設計速度 50 km/時、40 km/時と設計している場所ですので、そういったものは確保できるというふうに考えております。
	ほかにいかがでしょうか。 ちょっと戻るのですが、岩手県を参考にされている地域修正係数 1.615

	というのがずっと出ているのですが、参考までに教えていただきたいのですけれども、ほかにはどういう数字があってこの 1.615 を使われているのでしょうか。 概括で申し訳ないのですが、盛岡のほうにいきますと 1.353、岩手県ではそういった数字を使っています。岩手県の南側ですと 1.498、今回採用しているのは三陸に近いところの沿岸部の山地で 1.615、最後にもう一つ、岩手県、県北方部で 1.624、このような数字を使っております。それを試しに参考として使わせていただいております。
道路整備課長	
市岡 委員	もう一つが、今回の話ではなくて今後の評価についての質問なのですが、今回は国に直轄権限代行化をお願いするということを予定されている事業の評価なのですが、そうすると今の事業費は、とりあえず県が払うものとして計上されていて、いずれ国の事業になった場合は、事業費が変わるので、我々はまた評価するということがあるのかどうか、その辺がよくわからないので教えてください。
道路整備課長	事業につきましては、県が主体になりましたので、国でやってもらうことで要請している額もここに積んであります。ですので 100 億以上、これがあれば完成する金額を積んでおります。本来であれば県は調査費だけで、あとは国のほうにバトンタッチしたいので、四角囲いの 197 億の上に 6 億 3,800 万という数字がありますけれども、これは県が当初、調査はこのくらいで、あとは国のほうにバトンタッチできるのではないかと見込んでいた額です。国にいけば、もう費用は国です。ただ、県も負担金というものが生じますが、それは先ほど道路計画課長が話したように、それも復興交付金の中で出ますので、県の財源について影響は大きくないということです。
市岡 委員	今回の評価は、計画変更を行う事業として、本来は国にお願いすべき業務も一応県で行うという形ですべて計算して評価しようとしているわけです。しかし、これが国に移管されたら、この事業費もまた変わるので、また計画変更しますという形で我々のところに評価対象事業として上がってくることがあるのですかという質問です。
道路整備課長	これは、この評価のシステムの要綱上の判断ですと、計画変更は 3 割の上限があった場合には変更ということになります。その辺はまだ想定はしていないので、事務局と相談しながら直轄権限代行になると、そもそも県の評価対象から外れてしまうのです。そうすると、そこの変更というものをどういうふうに皆さんにお諮りするかというのは、逆にいうと初めてのケースかもしれないので、そうすると事務局と相談させていただきたいと思います。
市岡 委員	また変更、また変更という形で出るのかなと思い、質問をさせていただきました。ありがとうございました。
議 長	ほかによろしいでしょうか。 102 番の事業もそうですが、基本的に国へ直轄権限代行化をお願いしている事業です。しかし、以前の問題として県としてはこの事業を推進しようとしていた部分、かつ直轄権限代行をお願いするという意味で、この B/C の位置づけと、さらに社会的な位置づけとしてこういうものが必要ですよということを明確に

	した上で、国に権限代行化を求めていくというプロセスは非常に重要なことではないかと思います。最終的に、国の直轄事業になれば県の公共事業評価からは外れることになると思いますけれども、変更率が何割かということも出てくる、要綱上の杓子定規でいえばそういう話になるのだと思うのですけれども、それについてはあとで事務局と相談させていただくということになります。 今、両先生からご指摘があったB/Cの位置づけとして、我々、福島県に住んでいる人間としては、社会的な位置づけを十二分に理解できているとは思いますが、合理性というのは必要になる部分があると思います。先ほど委員からもご指摘があった地域補正係数 1.615 を採用することの合理性を始め、今後もそういった観点で検討を行うことは、県のほうでも必要になってくるのではないかと思いますので、その辺を少し合理的に評価できるようにしていただきたいと思います。このままでは、今後も同じような議論が続いてしまうので、今のまま、岩手県の係数を流用するというのではあまり意味をなさないと思います。それでも、そういうものが必要であるというのは皆さんも一樣にご理解をいただいているのではないかと思います。こういうことを勘案してこういう係数を考えるのだというようなプロセスは明確にさせていただくことに努めていただければありがたいなと思います。よろしくお願いします。 ほかにございませんでしょうか。
川崎 委員	細かいことなのですが、計画交通量が現況のほぼ倍になるだろうということなのですが、その多くは国道6号からの交通量の転換と考えてよろしいのでしょうか。
道路整備課長	これは交通計画上のポイントだったのですが、浜通り周辺の交通需要については、これからの復興作業や、廃炉作業というのか、そういったもろもろの今まで想定できなかったプラスアルファの交通需要があるだろうということで推定しています。それを、国道6号とこれができる、これがもう一本の縦の軸になりますので、交通ネットで計算すると流れていくということで、この数値を推計しております。
川崎 委員	お聞きしたかったのは、明示された事業目的以外にも、結構いろいろな効果が発現されそうだという、そういう位置づけは有るのでしょうか。
道路整備課長	信頼性といいますか、ネットワーク上の靱耐性、耐力が強まるということなのですが、1本より2本、そういったことでこの道路の必要性は、川内村を復興支援するのが前面に出ていますけれども、福島県全体の道路として引いて見た場合には、浜通りのネットワークが強靱化されることになります。
議 長	よろしいでしょうか。 浜通りの交通体系についてみれば、常磐道もできるでしょうし、国道6号も復旧されていきます。ある程度、放射線量が低下すれば廃炉も進んでいくという観点で、それまでに、廃炉プロセスも含めて、数十年にわたって交通量が増大することに対応するということは、個人的には復興支援という意味合いが非常に大きいのではないかと思います。廃炉後、多分、交通需要は大幅変わってくと思いますが、廃炉が終わらない限り、その地域の復興はなかなか進まないという前提

で考えると、復興支援のプロセスの中で交通需要の増加が見込まれるということも重要なポイントだなと思います。

よろしいでしょうか。それでは、先ほど 102 番の事業で課題的なものはないと申しましたが、B/C が 1 を切るものについては、合理的には地域係数 1.615 というのを見込むことによって現時点では 1 を超えるということがありますので、ぜひ福島県で考える 1.615 に相当するようなものというのを考えていただいて、現在、国土交通省のマニュアルに書いてあることに加えて、こういうことを考えると地域係数としてこのくらいが考えられるというように合理的な説明できるように努力していただければと思いますので、ご検討いただければありがたいなと思います。また、県の対応方針案が「見直し継続」とされていることも併せて、皆様、よろしいでしょうか。

(異議なし)

それでは、続きまして、整理番号 104 の道路事業についてご説明よろしく願いします。

続きまして 104 について説明をさせていただきます。ページ番号 104-1 をお開きください。

整理番号 104、事業名「交付金事業（道路）再生・復興」、地区名「県道吉間田滝根線（広瀬工区）」、評価の対象となる理由につきましては「計画変更を行おうとする事業」、これも先ほどからご説明しております国への直轄権限代行の前段となる県の事業としての位置づけの箇所でございます。

位置的なものを概要図 104-3 で示しておりますので、まず、場所的なものをご理解いただくために説明いたします。104-3、イラストで示しております。福島県内の位置として左上のほうに県の地図がございまして、田村市、小野町に所在する箇所でございます。具体的には、このイラストでいいますと上が北になりまして右が東で左が西になります。黒で示している線が高速道路になります。東北横断自動車道というものが縦にあります。真ん中ほどに小野インターチェンジがございまして、そこから左のほうにあぶくま高原道路がつながっております。それは西のほうでは東北縦貫自動車道とつながっております。いわゆるあぶくま高原道路、県が作りまして高速道路です。

今回の対象案件はそのあぶくま高原道路と接続いたしまして、右側の県道小野富岡線、緑色でありますけれども、そこまで接続する約 9 km の道路の計画でございます。この道路で特徴的なのは、今お話ししましたように高速道路と接続しますので、小野インターからしばらくの間、まだ手法解析が済んでおりませんけれども、一番近い県道までは自動車専用道路で結ぼうという計画をしております。そこで、県道にいったん接続した後、東に向かって小野富岡線まで、ここは普通の自動車の道路ということで計画しております。いわゆる一般区間と旗揚げしておりますけれども、そういった計画をしております。

この地図を見てわかるように、右側、浜通りと直結する非常に重要な道路と位置づけしております、これも国の直轄権限代行にお願いしている事業ですけれども、県としてもこの路線については応分の役割分担を考えておりまして、小野

富岡線にところどころ赤四角で色を染めてあるところが、小さい白いと書いて“おじろい”と読みますけれども、小白井工区、吉間田工区、西ノ内工区、五枚沢工区とありますけれども、これは県がバイパス工事の事業をそれぞれ立ち上げているところです。ですから、国の直轄権限代行になった暁には、国と県が一体となって中通りと浜通りを直結する道路をここに築き上げようというような考え方を持っております。

調書について説明させていただきます。104－1にお戻りください。事業の概要について説明いたします。事業の目的、これも繰り返になりますが、「福島県復興計画」において「ふくしま復興再生道路」にこの道路に位置づけされております。浜通りから中通りへの速達性、定時性を確保し、帰還住民の生活を支え、震災・原発事故からの復旧・復興に資する道路を整備するものでございます。計画延長としては約9km、一部自動車専用道路、そのほかは一般道路の構成になっております。詳細はこれから延長等を詰めていきたいと考えております。

事業の採択年度は平成24年度、完成は平成33年を目標としております。事業費は230億円。現在までの事業の進捗状況ですけれども、24年度まで概略検討を実施しております。今後の問題や課題については国への直轄権限代行に向けて県において所要の準備をしたいと考えております。

関連事業については、先ほどのイラストのところでも説明いたしましたけれども、県道小野富岡線、この当該路線に接続する富岡町に向かう路線についての要所の各工区については既に県が事業に着手しており、それらも併せて30年代前半の完成を目指して東西連携をしっかりとこの路線で確保したいと考えております。

みなし進捗率は、まだ調査段階ですので3%と低い状況でありますけれども、今後の進捗が順調に図られることから、評価はBとしております。

右側の、事業を巡る社会経済情勢の変化でございます。これも計画変更という位置づけですので、変化という表現になっておりますけれども、先ほども出てきました川内村に接続する重要な路線です。復興計画の中で、重点プロジェクトで位置づけされているということであります。地域の方々も事業の早期着手を望んでおります。

主要な評価指標の変化についてですけれども、川内村の役場と磐越自動車道の小野インターチェンジの連絡時間が、現況の60分を40分に短縮する目標を掲げております。計画交通量は平成42年で2,900台を推計しております。

環境への影響につきましては基礎調査が済んでおりますので、今後、継続的に調査を進めながら所要の対応をしたいと考えております。以上のことから、評価はAとしております。

裏のページをお開きください。104－2、地元住民・受益対象者及び関係機関の意向でございますけれども、現況の当該道路は幅員が狭小で急カーブ、急勾配区間が連続し、不慣れなドライバーや大型車は通行が困難な状況にあります。そういった状況で関係機関からは従来から事業化の要望があるところであります。そういったことから、地元の意向としては評価をAとしております。

	費用対効果分析等の要因の変化につきましては、国土交通省のマニュアルに基づきまして、前回は県事業の調査ということの位置づけですので、前回の費用対効果については算出しておりません。今回改めて算出したところ、1.57 という値が出ております。以上のことから費用対効果分析に関する評価はAとしております。 右側、計画変更の必要性・コスト縮減や代替案立案等の可能性につきましては、先ほどの小名浜・十文字と同じ位置づけでございますので、制度上の観点から変更という位置づけにしております。引き続き権限代行の事業を要請しつつも、道路工事の分も含めた事業全体を県の事業として計画を変更したいというようなことになっております。 代替案立案の可能性については、今は概略検討でまだ詳細なルートは選定しておりませんが、小野インターと川内村を結ぶというコントロールポイントが既に大きく掲げられておりますので、その他のさまざまなコントロールポイントを考慮しながら詳細な検討をしていきたいと思いますが、大きなルートの変更はないと考えております。 コスト縮減の取組については表記の技術的な観点からしっかり取り組んでいきたいと思っております。以上のことから評価はAにしております。 総合評価につきましては、(1) 総合評価、「本県の早期復旧を図るため、県道吉間田滝根線は双葉郡と中通りを直結し、大震災・原発事故からの復興において不可欠な東西連携道路であることから、早期の完成に向け取り組む必要がある。早期完成のために国直轄権限代行による事業化を働きかけるうえで必要となる準備作業（調査測量設計、地元合意形成、用地買収等）については、地元精通した県の責任において進める必要がある」といったことから、対応方針案といたしましては「見直し継続」、今後の事業の進め方につきましては、「国直轄権限代行による早期事業化に向け必要となる準備作業を推進する」という案をつくっております。 以上、説明を終わります。ご審議をよろしくお願いいたします。
議 長	どうもありがとうございます。 この事業も、先ほどと同様に地元調整を図りつつ計画を進めている段階であることを踏まえて建設的なご審議をお願いいたします。それでは、ただいまの説明に対してご意見、ご質問等、よろしくお願いいたします。
議 長	1 点お伺いしたいのですが、現況交通量 400 台に対して、平成 42 年の計画交通量が 2,900 台と、かなり増加を見込んでいるわけですが、多分 B/C もこれに依存した算定結果になっているのではないかと思います。では、平成 42 年段階での交通量の根拠をどのようにお考えになって、このように設定されたかを教えていただければと思います。
道路整備課長	まず、将来交通量の推計については、基本的には国の将来推計、第 14 次のフレームというものがございまして、全国的な交通流動を解析したものです。それを福島県の交通ネットに落とし込んで推計しています。 ここで交通量が現況に比べて多いということは、まず現況なのですが、

	添付している資料で写真がございますので見ていただくと 104-4 の後ろに A 3 横・カラー刷りで 1 ページ、左下に車が写っている写真がございます。これが現在の道路です。このような状況です。この道路を改良するという位置づけにしています。位置的にも小野インターに近い道路がこれなのです。実質的にはこれではない道路を使いながら交通量は流れているのが実態です。ただ、道路計画画はこの路線を使ってまっすぐ東に向かうというのが計画上の観点ですので、そういった意味ではまず現況交通量は非常に低いというところが直感的におわかりいただけるかと思います。交通量が多いというのは高速道路と直結するということがありまして、その高速性、入りやすさは一般道路よりも高いということと、受けとめる交通量も容量が大きくなりますので、そういった配分交通量になった結果だと考えております。
議 長	ありがとうございます。つまり、図面で見ると、既存の吉間田滝根線の北側にある県道、緑のラインへの交通量が 1,300 台あると示されています。一方で、小野 I C に近い既存の吉間田滝根線は非常に細い道路なので、400 台しか通れませんということですね。そういう意味で、平成 42 年は、北側の県道では 600 台に減っているのだけれども、新道部分については増えるであろうということですね。 ただ、平成 17 年で北側の県道では 1,300 から 600 に減る、つまりその増分はこちらに流れるとしても 1,000 ぐらいだと思うのですが、かつ、それが倍ぐらいに増えるというのは高速道路とのリンクとかということを踏まえてということなのでしょうか。
道路整備課長	概観的にいいますと、富岡町までつながる県道小野富岡線も改良しています。現在のネットワークとしては完成しています。ですので、速達性、走行性が十分確保された道路が東西にできるということになりますので、かなりの交通量を呼び込む形になると推計しています。そういったことが付加された交通量と理解しております。
議 長	わかりました。計画交通量は、今改良している区間を合わせて平成 42 年時点ではすべて増えるという状況を考えておられるということですね。しかし、平成 42 年の計画として、廃炉や除染のプロセスの中で、富岡町からこちらに向かう路線というのは有効に機能するのでしょうか。つまり、川内村から西へのアクセスの必要性は論を俟たないと思うのですけれども、今の説明は、東側、富岡町のアクセスが増えることによって交通量が増えるであろうということだったのですけれども、廃炉プロセスにある現状を考えたときに、それは合理的な説明になるのでしょうか。
道路整備課長	あまり言葉で、私も言い過ぎた部分もあるのですが、廃炉かどうかというのはわからない部分はあるのですけれども、国道 6 号につながっている、常磐道につながっているというネットを考えた場合に、そこを東西に貫く道路になりますので、交通配分としては太い交通を受けることができる道路のリンクができるということで配分をすると、必然的に、周りから引き込む交通量もあるでしょうし、浜通りの交通量の東西の分岐という形でも交通量があるのだと思います。ただ、

	マクロ的にそれがどのような交通なのかという分析についてはなかなか難しいところはあると思います。
議 長	つまり、平成 42 年の交通量の類型というのは震災前のデータを使っておられるのか、それとも震災後の交通量動態変化を踏まえて推計されておられるのか、どちらなのでしょう。
道路整備課長	まず、ベースとなるものは震災前です、国がつくっていますので。そこで基本的なネットワークを組んで交通量を配分します。ただ、福島県の特徴をそこに加味することができます。今、避難されている方が戻るとかそういったことで人口分布も変わりますし、浜通りで行われている復旧やさまざまな作業、いろいろな推計が出ています。その信頼性というのはいろいろあると思うのですが、そういったものも合理的に加味できるものは加味して交通量に与え込んでいます。そういったことで、全国的な推計プラス福島県独自の開発交通量みたいなものも若干見込んだ数字になっています。
議 長	わかりました。
高山 委員	今、委員長からお話がありましたが、平成 42 年度の計画交通量の台数というのは、この B/C にも反映されているのですか。
道路整備課長	B/C にも反映されています。
高山 委員	この交通量の台数に伴って分子の便益が上下するということですか。
道路整備課長	分子の部分が上下します。
議 長	今のご説明は、この路線ができることによつての交通の量の変化というのは震災前のデータをベースにしているけれども、それに震災後の状況変化というものを配慮された結果としてこの結果が妥当であろうということを推測されておられると解釈してよろしいでしょうか。
	ほかにご意見等はございませんでしょうか。
立川 委員	自動車専用道路が一部ありますけれども、図面で拝見する限りは全長の 3 分の 1 ぐらいでしょうか。3 km 程度なのかなと思うのですが、やはりここは専用道にしたほうがメリットがあるというお考えなのでしょう。
道路整備課長	道路の性格上、小野インターチェンジと接続するので、そこで突然一般道ということになると交通流の問題ありますので、原付バイクとかが入らない区間をある程度設けて県道の一般道に接続するということを考えてこういう設定にしています。
立川 委員	途中に総合病院があるようなのですが、ここへのアクセスはできるような形なのでしょう。
道路整備課長	病院とは直接アクセスはできないような計画で今は考えています。ちょっと離れた位置になります。まだ詳細はこれからですので、いわゆるコントロールポイントを押さえて帯でこういうルートではないかということで今考えている段階でございます。
立川 委員	わかりました。
議 長	よろしいでしょうか。
	それでは、県の対応方針（案）について、課題としていろいろご質問をいただ

	いている点はお答えである程度明確になったかと思しますので、「見直し継続」ということでよろしいでしょうか。 (異議なし) それでは本件の審議を終わらせていただきます。ちょうどこの委員会を開始してから約2時間で、あと残り2時間ぐらいありますので、ここで水入りとさせていただいて、5分ほど休憩させていただければと思います。15分から始めさせていただくということでよろしくお願いいたします。 (休憩) (再開) 少し時間が過ぎましたがけれども、それでは続けさせていただければと思います。 次に、整理番号 105 番の道路事業についての説明をお願いいたします。よろしくお願いいたします。 それでは、整理番号 105 番の説明をいたします。 ページ番号 105-1 をお開きください。事業名「交付金事業（道路）」、地区名「一般国道 288 号（富久山バイパス）」、評価の対象となる理由「評価実施から5年を経過した時点で継続中の事業」ということでございます。今までは復興や再生ということにくっっておりましたけれども、この事業については従来の継続事業についての再評価ということになりますので、その観点でご審議をお願いしたいと思います。 まず、場所的なものを概観したいと思います。105-3 ページをお開きください。位置的には福島県の地図に描いてありますが、郡山市の中心地の東側になります。郡山市から三春町に向かっている国道でございます。真ん中に阿武隈川が連なっております。上が北側、下が南側、右が東、左が西となります。いろいろ黒でも線が旗揚げしてございますので、こういったものを含めて説明させていただきます。 赤で旗揚げしている評価対象区間、国道 288 号富久山バイパスが今回再評価している案件の区間であります。延長が 1.7 km となります。その右側に郡山東バイパス、さらに三春西バイパスでございまして、連続してバイパスの事業を県が今実施しております。実質的には郡山市東バイパス、三春西バイパス、ほぼ完成しております。具体的には三春西バイパスは明日全線供用開始をいたします。そういったことで、明日以降、三春から郡山の富久山バイパスで供用開始をしている富久山バイパスの赤で旗揚げしている中に、黒で「H21 暫定供用」とあると思うのですがけれども、そこまではバイパスとして通行することができます。そこから郡山市に向かっては、現在の市道を利用しながら郡山市でいわれている内環状線というところにつながることで一定の連続性は確保できる形になります。
--	---

議 長

道路整備課長

今回対象となる富久山バイパスについての詳細についてこれから説明をさせていただきます。105-1 にお戻りください。

事業の概要について説明します。事業目的、国道 288 号（富久山バイパス）は復興計画の中でも「県土連携軸・交流ネットワーク基盤強化道路」と位置づけられています。そういったことで、前回評価時点に比べて新たな位置づけもされているということでございます。さらに従前からの位置づけとしては、郡山市街地の交通渋滞の緩和、あるいは磐越自動車道の郡山東インターチェンジとの連携というような目的を持っております。全体計画は、先ほどイラストで示したように、全長が 1.7 km でございます。事業の採択年度は平成 11 年度、完成目標年度は、前回評価時点では平成 26 年度でございましたけれども、後ほど説明しますが、用地取得の関係で 4 年完成年度を延ばしたい計画を持っております。全体の事業費は 60 億でございます。進捗率は事業費ベースで 76.3% となっております。

事業の進捗状況の中の整備の状況については、先ほどのイラストで説明しましたように、平成 21 年度に約 1 km を既に暫定供用をこの区間ではしております。今後の見通しとしては、用地取得に時間を要したことから工期を 4 年延伸したいと思っております。なお、30 年度には 4 車線の完成を図りたいと思っております。関連事業は、先ほどイラストで説明したとおりでございます。みなし進捗率は 109% ということで順調に推移していることから、評価は A としております。

右側、事業を巡る社会情勢等の変化でございます。ここで特筆するところは(1)現在の状況の中の 1) でございます。繰り返すようですが、震災以降の記述を加えておまして、県の復興計画（第 2 次）において 288 号は重点的に整備することになっております。ということで、このバイパスの位置づけもさらに重みづけが増したということでございます。それ以外の部分は前回評価と同じでございます。

評価の指標等については、表に示しておりますように、郡山市街地と磐越自動車道、郡山東インターチェンジとの連絡時間を目標としておまして、28 分であるものを 23 分に短縮したいと考えております。これは前回評価時と状況は変わっておりません。

計画交通量としては、平成 42 年で 3 万 800 台／日を見込んでおります。動植物への対応については特筆するところはありません。以上のことから評価は A としております。

次のページをお開きください。105-2、地元住民・受益対象者及び関係機関の意向でございます。これも前回評価時と内容的には変わっておりません。引き続き地元の方々は郡山の渋滞緩和、あるいは郡山東インターチェンジとの連絡、三春町との連携ということで、4 車線の道路ということについては非常に熱意をもって希望されております。そういったことから評価は A にしております。

費用対効果分析等の要因の変化でございます。前回、B/C の費用対効果については 3.73、今回評価したところ 2.72 でございます。これは、費用の算定のところで、基準年度が前回と 5 年変わっております。5 年変わったことで、社会的割引率、これもテクニカルな話で、将来の事業費を現在価値に置き換えるときに

	利子分を割り返しているような形になりますので、それが評価年度が変わってきて最終年度が近づいてきたということで、分子・分母とも変化していることが大きな要因でございます。いずれにしましても、2.72ということが確保されていることから、評価はAということにしております。 右側、計画変更の必要性・コスト縮減や代替案立案等の可能性については、現時点ではなしということで考えております。このまましっかりと事業を進めていきたいと考えています。コスト縮減の取組は従来から取り組んでいる中で、橋梁の新工法について取り組んだということを記載しております。評価をAとしております。 総合評価につきましては、「東日本大震災を受け、国道 288 号の重点的な整備が必要であり、また、評価指標等において事業採択時とほぼ同様の効果発現が見込まれることから、現計画のとおり整備を進める」としてしております。対応方針案としては「事業継続」、今後の事業の進め方については、「今後も計画的な投資により事業を推進する」というような案をお示ししたいと思っております。 以上、よろしくご審議をお願いいたします。
議 長	ありがとうございます。 それでは、ただいまの説明について、ご意見、ご質問をよろしく願います。
高山 委員	工期が4年延期になった理由が、用地買収に時間を要したということなのですが、着手から10年以上たっていると思うのですが、現在の用地買収の状況はどのようなになっているのでしょうか。
道路整備課長	先ほどイラストで概況を説明させていただきたいと思います。105-3をお開きいただくとよろしいかと思いますが、工事の進め方としては、三春側の東のほうから事業を実施してきております。今、用地取得で時間がかかっているというのは郡山の内環状付近、阿武隈川から郡山側の付近についての用地取得に時間がかかっています。状況としては、地域の方々、単価の問題とか、だんだん市街地に近づいてきたというところがありまして、その辺の用地を持っている方へ、しっかり県が説明しなくてはいけない部分が多々ありまして、じっくり取り組んでいるというのが正直なところでございます。市街地に近づいたことにより一般的に用地の課題が多くなっているというのが現状でございます。ただ、目標を目指してしっかりと丁寧な説明で早く郡山の渋滞緩和を目指していきたいと思っております。
高山 委員	そうしますと、用地買収に充てる予算というのが、今後また増える可能性もあるということですか。
道路整備課長	現時点では用地単価の変更等は考えておりませんので、今、合理的な評価に基づいた用地交渉をしております。その用地費が今の段階でかさ上げするとかそういったことは想定しておりませんし、この事業費全体に対する用地費の割合からいっても、これを大きく変更するということは今のところないと思っております。
高山 委員	ありがとうございました。

議 長 道路整備課長	よろしいでしょうか。 ほかにございませんでしょうか。先ほどB／Cの分子・分母の変化の中で現在価値換算の話をされておられましたけれども、資料に「将来交通量の減少がベネフィットの減少の原因と考えられる」と書かれているのですが、一方では、東日本大震災の後に三春町等にも避難されておられる方がいて、ここの交通需要といえますか、道路整備が復興に向けて必要であると書かれているわけです。そうすると、先ほどの質問と同じなのですが、震災前の状況をベースにしつつ、一方で震災後の状況を加味しているということを考えた場合に、将来の交通量の減少というのはこのようなものでよろしいのでしょうか。 交通推計のところの話なのですが、全国推計の14次フレームという国がつくった推計でいいますと、全国的な人口減少という大きなファクターがあって、全国的にも、交通量推計をして初めて交通量が減るという結果が出ているものです。地方部では減少はあまり見られないという見知もあるのですが、それをベースにしています。 あとは、先生がおっしゃるとおり、復興とか震災のファクターをどう入れるかというところだと思うのですが、先ほどまで説明したところは、やはり地域的に復興・復旧、原子力災害に非常に親和性の高い地域だと考えています。郡山市というのは逆に一般的な今までの交通量の要因が非常に大きいです。郡山市、三春町という観点で考えると人口も減少しているわけではありません。ですから、確かにそういう震災以降の要因はあるかと思いますが、交通推計の観点からいうとある程度無視できる範囲ということで、結論からいうとそれは考慮しておりません。ですので、結果的に全国推計と同じように減少しているという結果がここでは見られています。
議 長 河川整備課長	つまり、全国的な人口減少ということで考えたときの将来的な交通減少というのは、今の郡山であったり三春であったり、確かに震災復興、避難所といてもそれほど大きく人口が増加しているわけではないということで、あまり将来の交通量には影響はないでしょうということですね。わかりました。 ほかにございませんでしょうか。少し補足しますと、一昨年ぐらいに、本道路と同じ路線にある三春西バイパスが評価対象事業として審議されており、同じような議論がされていたかと思います。その中で、リンクをクローズするという意味の延長上で議論していたことなど、これまでも少し関連の部分について委員会で議論されていたことを付け加えさせていただきます。 ほかにございませんでしょうか。それでは、本件の審議結果をまとめますと、「事業継続」ということでよろしいでしょうか。 （異議なし） それでは本件の審議を終わらせていただきたいと思います。 続きまして、整理番号106の河川事業についてご説明をよろしく願いいたします。 河川整備課長の前田でございます。よろしくお願いします。 まず、整理番号106番の事業についてご説明いたします。チェックリストの106

－1 ページをお開きください。整理番号 106 番、事業名「交付金事業（住宅関連・河川）」「一級河川桜川」でございます。評価の対象となる理由につきましては、「前回評価時から 5 年を経過し継続中の事業」ということでございます。

位置関係をお示しするために 106－3 ページに位置図がありますのでご覧ください。桜川につきましては、県中地域の三春町の市街地を流下しまして、支川の八島川と合流し、阿武隈川に合流する河川でございます。洪水による沿川人家への浸水被害を防止することを目的としまして、川幅を広げ、洪水を安全に流下させる工事を実施するものでございます。

図面の中で、黒で線を引いてあるところが 24 年度までの改修済区間となっております。また、水色で着色しているところが浸水被害の実績を表したものでございます。左下に標準断面図という形がありますが、川幅を広げるということの図面でございます。現況の川幅が、表示はありませんけれども、約 3 m の狭い川でございます。こちらを 7.2 m ほどの川幅に広げるという事業でございます。

戻っていただきまして、106－1 ページをお願いいたします。事業の概要でございますけれども、桜川の川沿いでは昭和 61 年 8 月の台風 10 号によりまして、家屋浸水が 204 戸、浸水被害面積が 3.5ha という甚大な被害が生じております。その後も、平成 10 年をはじめ、たびたび浸水被害が発生しているところです。このたび重なる浸水被害を防止することを目的としまして、平成 11 年度に事業に着手したところです。全体延長は 11.43 km、全体事業費が 116 億円、完成目標年度が平成 38 年度としております。こちらにつきましては前回の評価時と変わりありません。

事業の進め方では、三春町中心部の浸水被害を解消するために、平成 13 年度に支川八島川合流点より工事に着手しまして、平成 20 年度から三春町中心部の延長 2.7 km を重点整備区間としまして、平成 25 年度の完成を目指しているところでございます。

前回評価時に付帯意見といたしまして、事業の実情に応じて地元市町村等とのいっそうの連携を図り、効率的で効果的な事業の推進に努めることという付帯意見をいただいたところでありまして、現在、地元三春町とは家屋移転に伴う代替地の確保などに連携して取り組んでいるところでございます。

次に、事業の進捗状況でございますけれども、平成 24 年度までに三春町内の重点整備区間、2.76 km のうち、三春町役場付近までの延長約 2 km について改修を完了しているところでございます。進捗率は事業費ベースで 58.3%、みなし進捗率が 116.6% と、事業の進捗は概ね順調であり、ほぼ計画どおりの完成が見込まれるということで、評価は A としてございます。

事業を巡る社会経済情勢等の変化でございますけれども、前回評価時と大きな変化はなく、事業採択時とほぼ同様の効果発現が見込まれ、また、環境への影響等の特記すべき事項にも記載してございますが、「桜川景観検討委員会」や「桜川景観・まちづくりワークショップ」などを開催しておりまして、まちづくりと一体となった河川整備への期待も高いことから、評価を A としているところでござ

	ざいます。 106-2 ページをご覧ください。地元住民・受益対象者及び関係機関の意向につきましても、前回評価時と同様に、地元三春町においては事業に対する協力態勢が整えられておりまして、地域住民の河川改修に対する関心も高く、合意形成が図られていることで、評価をAとしてございます。 次に、費用対効果分析等の要因の変化でございますけれども、河川事業におきます費用対効果分析の考え方は基本的に前回評価時と変更ありません。費用対効果分析につきましては、国土交通省の「治水経済調査マニュアル」に基づきまして、洪水シミュレーションにより算出した想定判断区域内の被害額から事業を実施したことによる被害軽減額を算出したしまして、その便益と河川改修に要する事業費及び維持管理費による効果分析を行ってございます。評価年度を基準年度としておりまして、工事期間と供用開始後 50 年に生ずる効果・費用額を算出して比較しているところでございます。B/Cは前回 4.71 となっておりまして、今回評価時点におきましては 5.01 となっておりまして、若干変化しておりますが、この変化につきましては、基準年の違いによる現在価値化の変化によるものでございます。したがって、事業採択時と同様の効果発現が見込まれるということで、評価をAとしてございます。 計画変更の必要性・コスト縮減や代替案立案等の可能性については、前回評価時と変わらず計画変更の必要性がなく、地形と土地利用の状況から、現河川の拡幅による改修以外の代替案は考えられないということで、評価をAとしてございます。 以上によりまして、総合評価を、「浸水被害が頻発しており、河川改修に対する地元の要望も強いことから、引き続き計画どおり事業を進める必要がある」としまして、対応方針案を「事業継続」としてございます。よろしくお願いいたします。
議 長	ありがとうございます。 それでは、ただいまのご説明につきまして、ご意見、ご質問等をよろしくお願いいたします。
高山 委員	B/Cのところの「需要効果の変化等で特記すべき事項」の中でお聞きしたいのですが、「資産情報の更新に伴い」とありますが、資産情報の更新というのはどういうことなのでしょうか。
河川整備課長	Bの、前回、ベネフィットの氾濫防止便益の中で、46,330（百万）というお金が出ていますが、今回これが 64,513（百万）と増加してございます。これは、効果額の算出に用いる家屋・農作物・家庭用品等の評価額を平成 24 年度の最新データに置き換えたということで増加しているということでございます。
高山 委員	この5年間の間に資産価値が上がったという認識でよろしいですか。
河川整備課長	そうですね。前回の評価時点からしますと 1.13 倍ほど上がってございます。
議 長	ほかにございませんでしょうか。 1 点教えていただきたいのですが、106-1 の中に過去の浸水実績という表がございましたけれども、この事業目的に書かれている昭和 61 年度の浸水戸数

	は 204 戸で、そのときの浸水面積と最大日雨量、最大時間雨量に比べて、例えば平成 23 年度の台風 15 号というのは圧倒的に、最大日雨量については倍、最大時間雨量についても 1.5 倍ぐらいの量があるのですけれども、それに対して浸水戸数、浸水面積が激減しているというのは、河川整備済みの区間があることによって、これだけ浸水面積が少なくなっているというふうに理解してよろしいのでしょうか。つまり、今までつくられた部分の効果としてこれを見ればいいということなのでしょう。
河川整備課長	そのように申したいところはあるのですが、雨の降り方等についても違います。23 年 9 月につきましては既に河川工事に入ってございましたので、下流のほうでは水がはけている状況でございましたので、効果があったという判断もできるのかなと思っております。
議 長	そうすると、もし仮に、現時点での市街地での河川改修工事で効果があったとすると、下流側の工事をするとはどのような意味づけがあるのかなと。
河川整備課長	全長の 11.43 km というところがありますが、こちらにつきましては、阿武隈川の合流点、下流域につきましては、人家連坦しているところはあまりなくて、一部分において浸水被害が発生しているところでございまして、当然、上流のほうで改修を進めておりますので下流のほうにも影響があると。また、阿武隈川の合流点の影響もありまして、合流点付近の浸水被害がまた発生している状況がありますので、そちらの改修を今後進めていかなければならないと考えてございます。全延長の中で部分的な改修を進めていくような形で計画的に改修を進めていきたいと考えております。
議 長	資料に記載されている浸水戸数のデータというのは、三春町だけでいうとこれだけが対象になるのだけれども、下流域では浸水被害が増えているという理解でよろしいのでしょうか。
河川整備課長	そうですね。基本的には浸水戸数は桜川流域でとっておりますので、下流部分の浸水実績もこの中には入ってございます。
議 長	先ほどの B／C の B の部分に関する説明で、氾濫防止便益が前回評価時の便益から上がっている理由は、対象となる資産価値が上がっているからだと言っておられました。では、今回の事業効果というのは、氾濫戸数というよりは氾濫が影響を及ぼす資産価値が上がっているのでベネフィットが上がっているということ、つまり浸水が及ぼす影響というよりも、浸水が及ぼした 1 戸あたりの資産価値が上がっている、その効果があるであろうという理解でよろしいですか。
河川整備課長	前回評価時と評価の仕方は変わっておりませんで、想定氾濫区域という形で氾濫を想定してございます。その面積も変わっていないという形で、想定氾濫の中にある資産の価値が対象年度によって違ってくるということで、評価額の便益が今回の見直しで若干上がっているというところでございます。
高山 委員	そうしますと、あくまで現実にこれだけの被害があったということとは別に、想定氾濫とは、ここからここまでのエリアで、何軒になりますと、それがこの整備区域の周辺、それは固定したものということですか。
河川整備課長	そうです。基本的に 10 分の 1 の確率規模の雨を想定してございまして、時間

	雨量に換算すると大体 50 mm/時の雨を対象として想定の氾濫をつくり、それを解消すべく安全率を上げるという形です。
議 長	今のご質問と絡むのですけれども、現在の河川改修した部分の効果によって多分氾濫エリアは小さくなっているでしょうと。その部分を見込まないで、それが河川改修していないという前提での氾濫エリアを想定したままで今検討が進められているということになるわけですね。 工事そのものの必要性というか、上流側だけ河川改修して、それが下流に行かないというのはものすごく不自然だというか、絶対これはたまりますので、そういう影響はあるということは十分、下流まで工事するべきだろうなということはあるのですが、ただ、今の説明というのは合理性に欠けるようにも思います。その辺は、国のマニュアルというのはそのような考え方で、河川改修した過程で事業を継続しているという観点でみるとそのような評価をしてもよいということになっているわけですね。
河川整備課長	事業した効果というのも当然見込んでおりまして、事業期間におきましては、事業を進めていく中で確率規模というか、浸水する頻度が下がってきますので、その部分も考慮しながら費用便益を出しているところでありまして、ずっと同じく浸水するという条件ではありません。それは低減させて見込んでおります。
議 長	そうすると、もう少し合理的に説明していただきたいのは、ベネフィットの部分が aumentando している部分の意味合いというのを、今の点も含めてもう少しわかりやすくご説明いただけるとありがたい。資産価値が上がっているのでしょうかというの はわかりました。もう一つ、今の説明をもう少しわかりやすく説明していただきたいのですが、どのように理解すればよろしいのでしょうか。
河川整備課長	すみませんでした。説明に語弊があったかと思いますが、前回評価時から5年目という形でありましたので、浸水被害想定エリア外の資産については当時と同じというところでとらえています。ですから、改修をやってございますその効果というのは見込んでいなかったという格好になっています。ですから、前と同じエリアの浸水面積であり戸数であり、そこに対する評価が、今回、基準年が変わったことによって変わったということで上がっているということです。
高山 委員	事業の継続のための審議ということになりますと、例えば工事期間が今回は10年かかるため、5年目に再度の審査を行った5年間に整備したことによって、例えば河川でいえば氾濫のおそれが激減した。そうしますと5年目の審査においては、これ以上やる必要はないといった議論も当然出てくると思います。そうなりますと、5年前の氾濫防止便益を対象としたエリアをこの5年間全く変えていないというのは、そういう決まりですといわれればそれまでなのかもしれませんが、そういったことへの配慮というのはあるのでしょうか。つまり、1つの事業に対して5年毎に見直しすることの意味です。5年経過しました、それを今後継続しますか、それともここでやめましょうかということを判断する材料として、5年前と現在の氾濫想定シミュレーションを変えていません、ただ資産価値は上がったのでベネフィットは増えましたということが果たしていいのかなという疑問があります。

議 長	いかがでしょうか。やはり見直し継続の審議を行う意味でもそれは重要なポイントだと思うのですけれども、いかがでしょうか。
河川整備課長	今回、三春町の重点整備区間という形で整備を進めて、25 年度完了するという格好で考えておりますが、なおかつ下流のほうにもまだ浸水実績といいますか、浸水しているエリアも当然ありますので、そのエリアを含めて想定氾濫区域を出して評価をしているわけございまして、三春町のエリアを抜けばB／Cも変わると想定されます。
議 長	今は多分、即答することはなかなか大変だと思います。継続ということについて多分異論はないと思うのですけれども、継続審議する上でのデータについて、もう少し合理的な説明が要るのかなと思いますので、ぜひ、次回または次々回の第3回で、少しその辺が明確にわかる、つまり継続審議をするということのポイントへの対応、こういう観点でこうしようとしていますということの合理的な説明をいただければと思いますので、よろしいでしょうか。
河川整備課長	わかりました。申し訳ございません。
議 長	ほかにございませんでしょうか。
市岡 委員	平成 23 年 9 月の台風 15 号で浸水が 5 戸あって、浸水面積が 0.4ha あるというのがどこなのかということと、その時点で既に改修が終わっていたのはどこなのかという資料をできれば見せていただけると、今の話に対する我々の判断材料の一つになるのかなと思うのですが、ご準備はいただけますでしょうか。
河川整備課長	わかりました。
議 長	今のは、継続事業であるということの意味合いを少しわかりやすく説明いただくという意味で、今、市岡先生からご指摘をいただいた資料を提出いただければありがたいなと思います。よろしいでしょうか。
	それでは、本件の審議結果を現時点でまとめますと、継続審議という方向ではありますけれども、前回の評価以降に見直された事項、どういうふうに関河川改修を行った結果どうふうになったかも含めて、わかるような資料を提出していただいて、B／Cについての合理的な説明をいただければと思いますので、よろしく願いいたします。よろしいでしょうか。 (異議なし) それでは本件の審議を終わらせていただきたいと思います。 続きまして、整理番号 107 の河川事業について、ご説明よろしく願いいたします。
河川整備課長	引き続き 107 番をご説明させていただきます。チェックリストの 107-1 ページをご覧ください。整理番号 107 番、事業名が「交付金事業（河川）」「一級河川蛭川」でございます。評価の対象となる理由につきましては、「評価実施から 5 年を経過し継続中の事業」ということでございます。
	位置関係でございますけれども、107-3 ページをご覧ください。こちらに概略平面図が出てございます。蛭川につきましては、福島市の摺上川の南側になるのですが、福島市の市街地を流下しまして阿武隈川に合流する河川でございます。こちらにつきましてはたびたび浸水しておりまして、洪水による人家の浸水被害

を防止すること目的としまして、川幅を広げ安全に流下させる事業として実施しているものでございます。

概略平面図の図面の右側に阿武隈川と書いてありまして、上のほう、北のほうに流れてございます。そこに黒い線で引き込んでございますのが蛭川でございます。国道4号線から下流につきましては改修済区間として1.3km、1,300mでございます。今回の事業につきましては、国道4号から上流1.8kmを整備するものでございます。左側に示してございますが、標準断面は約13mの川幅に広げるという状況でございます。

戻っていただきまして107-1ページでございます。事業の概要でございますけれども、蛭川の川沿いでは昭和61年8月の台風10号で、家屋浸水が125戸、浸水面積が15.6haという甚大な被害が生じてございます。その後も、平成元年、10年、14年と、たびたび浸水が発生しています。このたび重なる浸水被害を防止することを目的としまして、平成6年度に事業に着手したところでございます。全体延長が1.8km、全体事業費が31億8,000万で、完成目標年次につきましては、前回評価時において平成25年度としておったところでございますけれども、用地取得に期間を要したということで、今回、平成36年度まで延伸しているところでございます。事業の進め方でございますが、福島市街地の浸水被害を解消するため、国道4号より上流400mを重点整備区間として整備を進め、平成28年度の完成を目標としているところでございます。

前回評価時に、事業の実情に応じて地元市町村等との一層の連携を図り、効率的で効果的な事業促進に努めることという付帯意見をいただいたところでありまして、地元市町村と連携して用地交渉にあたるなどして事情に取り組んでいるところでございます。

事業の進捗状況でございますけれども、重点整備区間400mのうち、平成24年度までに下流部の延長52mを完了したところでございます。進捗率は、用地取得に時間を要したことがありまして、事業費ベースで32.8%、用地費ベースで34.2%、みなし進捗率が50.9%と、事業の進捗が遅れているところでございますけれども、地権者との合意形成も図られ、地元住民の河川改修に対する要望も強く、今後、計画的な投資により事業の進捗が見込まれることから、評価をBとしているところでございます。

次に、事業を巡る社会経済情勢等の変化でございますが、前回評価時と大きな変化はなく、事業採択時とほぼ同様の効果が見込まれるということから、評価をAとしているところでございます。

次に107-2ページをご覧ください。地元住民・受益対象者及び関係機関の意向につきましても、前回評価時と同様に、地域住民の河川改修に対する関心も高く、合意形成が図られ、早期完成が望まれていることから、評価をAとしているところでございます。

次に、費用対効果分析等の要因の変化でございますけれども、こちらも先ほどの箇所と同じく「治水経済調査マニュアル（案）」に基づき費用便益を出しているところでございます。前回評価時9.47に対しまして、今回評価が9.78という

	ことでございます。前回評価と比べB／Cが増加しておりますけれども、事業採択時と同様の効果発現が見込まれるということで、評価をAとしているところでございます。 計画変更の必要性・コスト縮減や代替案立案等の可能性については、必要性につきましてはなしということで、地形と土地利用の状況から現河川の拡幅による改修以外の代替案は考えられないことから、評価をAとしているところでございます。 総合評価としまして、「浸水被害が頻発しており、河川改修に対する地元の要望も強いことから、引き続き計画どおり事業を進める必要がある」として「事業継続」としているところです。よろしくお願いいたします。
議 長	ありがとうございます。 それでは、ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問等がありましたらよろしくお願いいたします。
高山 委員	この3年間用地費がゼロということは、用地買収がこの3年間全く進まなかったということですか。
河川整備課長	107-3 ページを見ていただくとおり、沿川すべてといいますか、事業計画区間1,800mすべて用地買収していないとなかなか工事に入れないということもありまして、重点整備区間というところを国道4号線から400mの区間を設定しまして、ここを重点的に整備していくという形で考えてございまして、この区間につきましては、平成20年度までに用地買収等を終えたところでございまして、22年度までの用地費の投入額が574というところでございまして、23年度以降は工事に着手したということで、用地費を入れてございません。
高山 委員	ということは、この3年間はあくまで重点整備区間に力を入れて、整備に費やしていたということですか。また、いつ頃から用地買収を再開するのですか。
河川整備課長	重点整備区間は28年に工事完了を目途にしておりますので、その前といいますか、28年の前から用地交渉に上流側については入っていきたいと考えてございます。
議 長	ほかにございませんでしょうか。 ちなみに、場所が先ほどの桜川と違うのですが、桜川については平成23年の台風15号についても被害があったようですけれども、この区間については何か、例えばこの改修したことの効果がわかるような水害といいますか、そういうものというのはいなかったでしょうか。
河川整備課長	前回評価時と改修に伴うところでございますが、前回評価時は平成20年度にやっております、現在までの改修の延長が52mということで、まだ改修効果というのが特に発現されていないという状況でございます。 なお、浸水被害等については23年等の雨による浸水被害は今回この地区ではなかったということで、同じような昭和61年という雨がございすけれども、同じく被害が起きているのですが、こちらについてはやはり河川の状況等によって浸水被害についても変わってくるという状況でございます。
議 長	浸水被害が、日雨量とか最大時間雨量だけで決まるものではないというのは十

	分理解できるのですが、ただ、106 番の資料については最近までの台風の影響が記載されているので、もし、浸水がなかったとしても、全記録を載せるという意味では、本件の資料にも同じような形でデータが記載されていてもいいのかなと思いました。意図的に消しているのではないかというふうに受け取られかねないので、そういうことはないということは十分理解できますが、この地域、つまり福島市では雨量としてさほど多くなかったのかもしれませんが、それはそれとして、106 と 107 については資料の作り方が多少整合していたほうがいいので、ご配慮いただければと思います。
高山 委員	完成目標年度が 11 年間延ばされたわけですが、その根拠というか、タイムスケジュール的なものがあれば教えていただきたいのですが。
河川整備課長	平成 6 年度に着手して、用地は 12 年度に着手したわけですがけれども、完了するのが平成 20 年の用地完了だったものですから、25 年度完了ということで目標を立てておりましたけれども、相当用地取得に長期間を要したということがありまして、その期間を考慮したことと、これからの事業費の投資額なのですが、福島県全県的に台風とか震災とか大きな被害を受けておりますので、なかなか蛭川だけに重点投資ができる状況にないということがありまして、完成目標年度の延長をしているところでございます。
高山 委員	11 年間延ばしたことについて、これからどういう計画でいらっしゃるのか。
河川整備課長	重点整備区間を平成 28 年度まで工事完了しまして、その後、上流工区につきましては下流から整備していくという予定で考えております。
高山 委員	今の話ですと、震災などでなかなか手がつけられなかったということもあるという解釈でいいのですか。あるいは、他の箇所の用地買収が進まなかったために、又は重点整備区間を集中的にやったために、他の箇所はまだ手をつけていませんという意味なのですか。
河川整備課長	この区間は、用地取得にやはり長い期間を要してしまっていて、工事着手をして全体整備区間を 25 年度までに完了しようと思っていたわけですがけれども、今回、重点整備区間でさえ平成 28 年までかかってしまうということで、残っている延長の区間を、今後の投資計画をみていくと 11 年ほど延ばさないと完了できないという状況になったということでございます。
高山 委員	心配するのは、これまでも用地買収がなかなか進まなかったのに、あと 11 年かければすべて終わるのでしょうかということです。また、その根拠はどこにありますか。
河川整備課長	用地の取得状況だけによるのですが、上流については、人家も 12 軒ほど補償対象となるような人家がございますので、こちらについては今後交渉事になっていくのですが、概ね合意は得られるだろうという感触を得ていますので、計画通りの投資をしていけば完了できるだろうと考えてございます。
議 長	わかりました。これまでの用地取得状況により遅れたため、今後、11 年は遅れるでしょうと。かつ、2011 年の豪雨の問題もあって、県としてはここだけに防災対策を施すことができなくて、県全体としての計画等の見直しという部分もある中で、今後 11 年ぐらいかけてこの工事をやっていきたいということで理解させ

砂防課長

ていただければと思いますが、いかがでしょうか。

それでは、本件の審議結果を現時点でまとめさせていただきますと、県の対応方針(案)は「事業継続」とされていますが、よろしいでしょうか。

(異議なし)

どうもありがとうございました。

それでは、続きまして整理番号 108 の砂防事業についてご説明をよろしく願いいたします。

砂防課長の堀田と申します。よろしくお願いいたします。

私からは、整理番号 108 番の「交付金事業(砂防)」、地すべり対策事業の説明をさせていただきます。

地区名につきましては蓬莱地区になりまして、関係市町村は喜多方市です。評価の対象となる理由ですが、第 3 条の第 1 項第 3 号、「事業採択から一定期間を経過し継続中の事業」ということと、同じく第 5 号の「計画変更を行おうとする事業」でございます。

事業の概要につきましては 108-3 ページに概要図を添付してございます。左上が福島県の中の位置になってございまして、喜多方市・旧山都町の山沿いの集落がでございます。

その下に写真を添付してございますが、赤で囲った部分が蓬莱の地すべり区域になってございまして、丸で囲った地区が保全対象の宮古の集落になってございます。1 級河川の宮古川、が、右側から流下しまして、宮古の集落を通過して、写真の中ほど、下流のほうに流下していくという状況になっています。それと、この宮古川に並行して国道 459 号が写真の下の部分から宮古集落を通過しまして、写真の上部の西会津のほうに抜けているという状況でございまして、保全対象としてはこの宮古地区の集落及び国道 459 号と宮古川になってございます。

地すべり活動の運動の方向ですが、その右側に概略図を添付してございます。赤で太く矢印で記載してございますが、地すべりの活動方向としては宮古川を埋塞する方向、あるいは国道 459 号を寸断する方向の地すべり活動でございます。

地すべりについては基本的に素因と誘因ということがございます。素因については脆弱な地質条件のところに、誘因として水が悪さをすることということでございまして、素因を変えることはできませんので、誘因としての水の悪さをできるだけ抑えるという意味で、ここについては主に水抜きということを実施しております。

蓬莱 11 ブロックにつきましては、黒で記載してございますが、集水井戸を掘って集水ボーリングをすることによって地すべり区域の中から水を外に吐き出すという工事を今まで行っております。また、それから、優勢な沢水がございましたので、こちらについては水路工を新たに設けまして、これも下流の宮古川のほうに抜くという工事をしてございます。

蓬莱 11 ブロックについてはほぼ 24 年度末までに概成させたという状況でありまして、現在は蓬莱 14 ブロックの施工に着手してございまして、現在までに集

水井戸2基について堀上がってございます。そのうち1基分の集水ボーリングについてはほぼ完了しておりまして、今後、緑色で記載してございますこのヤツデの手のような集水ボーリングを実施しまして、平成27年度の完成に向けて工事を進めていこうということでございます。

左下には蓬莱14ブロックの代表的な断面を記載してございまして、先ほど申し上げましたように、優勢な地下水が想定地すべり線の中に入ってきますので、初期水位から計画水位というふうに水位を下げるという表示をしてございますが、概ねこの地すべり区域の想定地すべり線の中の地下水に関しては、約5m下げることによって計画安全率を確保する計画をしてございます。

お戻りいただきまして、108-1でございますが、事業の概要についての事業目的は先ほどご説明したとおりです。全体計画につきましては記載のとおりでございまして、採択年度は平成15年、完成目標は平成27年。事業費としまして、当初3億6,000万円、現在は6億円ということで、平成24年度末までの投資事業費については4億6,100万円ということになってございます。事業費ベースの進捗率につきましては76.8%でございます。

次に、チェックリストの5つの視点からなる評価結果について1項目ずつご説明申し上げます。

整備の状況でございますが、平成13年度の融雪期のときに地すべり活動が顕著になってきたということで事業に着手し、平成24年度までに蓬莱11ブロックが概成いたしました。残る蓬莱14ブロックにつきましては、集水ボーリングを継続して施工しまして、今後、地下水排除工の効果を確認しながら計画的な事業の進捗を図りまして、平成27年度までの概成を目指してまいりたいと考えております。みなし進捗率については99.8%でございますので、評価はAとしてございます。

2点目の評価項目、事業を巡る社会経済情勢等の変化でございますが、事業に関する社会経済情勢につきましては、集落の孤立を防ぎ、国道459号の通行が不能になった場合には、経済活動だけではなく医療・消防活動にも支障を来すということでございますので、これらの被害を未然に防止するうえで地すべり対策事業の必要性は依然として高いということで、変化についてはなしということにしております。それと、地域の協力体制については、事業の推進に対して協力的でございまして、引き続き早期完成を望んでございます。環境への影響等につきましては、「ふくしまレッドリスト情報管理要領」により、この施工地域について希少種の有無を確認して、希少種がないということを確認してございます。

以上、事業を巡る社会経済情勢等に関しましては、当初と変わらず依然として効果発現が見込まれるということで、評価についてはAとしてございます。

おめくりいただきまして108-2ページでございますが、評価項目の3点目の地元住民・受益対象者及び関係機関の意向でございます。事業採択時も早急な対策事業の実施を望んでおりましたし、現在も事業の早期完成を望んでおります。それから、関係機関団体の意向につきましても、地元喜多方市、旧山都町でござ

	いますが、早急な地すべり対策事業を望んでおりましたし、現在も被害の未然防止を図る観点から事業の早期完成を強く望んでおり、効果発現が見込まれることで、評価についてはAということにさせていただきます。 次に、評価項目の4つ目ですが、費用対効果分析の要因の変化でございます。これについては、B／Cを求めるということで、国土交通省が出しておりますマニュアルに基づきまして地すべり地形を呈した箇所が移動した場合の被害額を算定し、その被害軽減額を便益としまして、事業費と維持管理費を分母、便益を分子として求めた結果、7.16 というような評価結果を得ましたので、これにつきましては十分な整備効果が見込まれるということで、Aという評価をさせていただきます。 次に、評価項目の5点目ですが、計画変更の必要性・代替案立案等の可能性ですが、計画変更の必要についてはなし、代替案につきましては、宮古地区の人家保全、民生の安定の観点から代替案はないということにさせていただきます。こういったことから、計画変更の必要性がなく事業促進が見込まれるということで、評価はAということです。 以上5つの評価項目、オールAということで、総合評価としましては、「事業を取り巻く環境は変化しておらず、地下水排除工の排水効果を確認しながら、今後も計画的に整備を進める必要がある」ということになってございまして、対応方針につきましては「見直し継続」、今後の事業の進め方につきましては「見直し計画に基づき平成27年度完成向け計画的に事業推進を図る」ということになってございます。
議長	私からの説明は以上でございます。よろしくご審議のほどお願いします。 どうもありがとうございました。
高山 委員	ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問がございましたらよろしくお願いします。
砂防課長	工法に関する質問なのですが、図面にある、扇形に広がっているところの要の部分に穴を開けて、そこから地下水を流すということなのですか。
砂防課長	例えば、11ブロックで完成したところの左側のヤツデのように広がっているところでございますが、ご質問のとおり、井戸を掘りまして、そこからヤツデのように集水ボーリングを地中にはわせまして、井戸の中に水を引き込んで、その引き込んだ水を区域外の外に排水するボーリングも併せて施工しているという状況でございます。それによって地下水位を下げまして地盤強度を上げて地すべりの活動を抑制するということでございます。
高山 委員	そうしますと、事業の進捗状況、今後の事業の見通しの欄に「排水効果を確認しながら」と記載があるのは、冬場に雪が積もって、それが解けて流れていくのを見ながらという意味でしょうか。
砂防課長	観測孔を設けておりまして、地下水の水位状況の変化を逐次観測しております。先ほど申し上げましたように地すべり水位区域内の地下水位を概ね5mほど下げることによって安全率を引き上げるということになってございまして、地下水位を5mまで下げ切れるまで効果確認をしながら水抜きをしていくということ

	にしております。 この工法は、地すべりが起きているところでかなり一般的に行われている工法なのですか。 基本的には抑止工と抑制工という2つの種類があるのですが、まずはこういった地すべり土塊の大きいところだと、なかなか抑止という力で押さえつけるということが難しいものですから、水を抜いて、地盤の支持力を上げることによって地すべりの活動を抑制するという工法が一般的になってございます。 先ほどは脆弱な岩質だといわれましたけれども、つまり、水を含むとスレーキングといいますか膨らむような粘土質を含む土質なのですね。もともと強度的にいうと脆弱な強度を持っているのだけれども、水位が高いので、すべろうとする土塊の重さというか、非常に簡単にいうと、すべろうとする力が大きくなっているんで、水位を下げることによってその力を少し低下させることによって安定させることができるでしょうという考えですね。この工法は、今おっしゃられたように一般的に使われていて、例えばアンカーを打つなど抑止する工法はいろいろあるのですけれども、これだけ広いエリアになるとなかなか利かない、相当すごい量のアンカーを打たないと利かないということもありますので、防止効果という観点でいえば、一般的には水抜き工法が一般的に行われている工法だと思います。よろしいでしょうか。 B/Cについては、国土交通省のマニュアルに基づいているのだと思うのですが、人・物的な被害について、多分、人・物的な被害というよりは、例えば宮古川が完全に閉塞されてしまうことや、国道459号線が閉塞されてしまうことで、これだけの物的損失が生じるので、このような効果になるということでしょうか。 マニュアルですと、直接被害と、土砂ダムができるということを想定しています。土砂ダムができると湛水区域が生まれますので、その湛水区域の被害、それと土砂ダムが崩れますと下流への氾濫被害ということがございますので、この3つを含めてベネフィットということにしております。 わかりました。 それともう一点、先ほどの説明と関連して、事業を巡る社会情勢等の変化の欄で、宮古地区の孤立化だけではなくて、医療・消防にも支障を来すということが書かれています。もし、そこがスタックされてしまうと、例えば高度医療機関に行ける別な手段はあるのでしょうか。 宮古地区に延びる道路はこの道路1本しかございませんので、冬場になってしまいますと、西会津側から入ってくる道路は線形が非常にきつくてなかなか入ってこれないということで、ほとんど袋小路の様相を呈する集落になってしまいます。 実質的にここがスタックされてしまうとゼロだと、行く手段がない、孤立してしまうということですね。そういう意味では、3次医療機関まで60分圏域を確保するという話がありましたけれども、そもそもゼロだということなので、この道路は医療機関への交通搬送という観点でも非常に重要だということです。B/C
高山 委員	
砂防課長	
議 長	
砂防課長	
議 長	
砂防課長	
議 長	

Cの中に盛り込まれている要素という観点でも非常に重要なものがあると思います。

ほかにございますでしょうか。それでは、本件の審議結果を現時点でまとめさせていただきますと、県の提案どおり「見直し継続」ということでよろしいでしょうか。

(異議なし)

どうもありがとうございました。

それでは、本日最後の審議事項でございますけれども、整理番号 109 のダム事業について、ご説明をお願いします。

整理番号 109 番の補助事業(ダム)の千五沢ダムでございます。109-3 ページに位置図等がございますので、位置関係をご説明いたします。

千五沢ダムにつきましては、109-3 ページの位置図にございますとおり、県中地域の石川町に位置しています。ダムの在る場所は北須川でございますが、流域からすると、その下にあります今出川という川が流れておりまして、今出川流域の洪水対策を目的に改築事業をするものでございます。

109-1 ページにお戻りいただきまして、事業の概要でございますが、今出川流域及びその下流域では、昭和 61 年 8 月の台風 10 号で、家屋浸水が 179 戸、浸水被害面積が 407ha と甚大な被害が生じております。その後も、平成 10 年、平成 11 年、平成 14 年と、たびたび浸水被害が発生しているところでございます。

このたび重なる浸水被害を防止すると共に、県中地域の水需要を確保することを目的としまして、平成 8 年に新規の今出川ダム建設と既設の千五沢ダムを改築する「今出川総合開発事業」として事業に着手したところでございますが、その後の水需要の見直しによりまして、平成 19 年には県中地域水道用水供給企業が事業から撤退を決定したために、平成 20 年の前回評価時に今出ダム建設を中止しまして、既設千五沢ダムの改築と河川改修による治水対策とする見直しを行って、「見直し継続」ということで評価をいただいたところでございます。

平成 21 年度から「千五沢ダム再開事業」としまして事業を継続しております。千五沢ダムの改築としましては、全体計画の中に記載してございますが、既設洪水吐形状の変更及び重力ダム形状の変更、管理設備の整備ということで、既設千五沢ダムの改築を予定してございます。また、前回評価時は、完成目標年度を 32 年、全体事業費を 76 億 2,000 万としておりましたが、今回、完成目標年度を 33 年、全体事業費を 139 億円と見直してございます。

事業の進捗状況でございますが、全体事業費 139 億に対しまして、平成 24 年度までに約 38 億円の執行をしてございます。進捗率は事業費ベースで 27.8%、また、みなし進捗率は 40.2%ということで、70%未満となっております。しかしながら、今後の事業進捗の見通しも立っていることから、評価を B としているところでございます。

次に、事業を巡る社会情勢の変化でございますが、こちらは前回評価時と大きな変化はありませんで、事業採択時とほぼ同様の効果発現が見込まれることから、評価を A としてございます。

議長

高山 委員

次のページ、109-2 でございますが、地元住民・受益対象者及び関係者の意向でございますけれども、こちらにつきましても、前回評価時と同様に地域住民や地元石川町からは、治水対策に対する要望が大変強いものがございまして、事業の早期完成が望まれているということから、評価をAとしているところでございます。

費用対効果分析等の要因の変化でございますけれども、こちらも河川事業と同じく、費用対効果は「治水経済調査マニュアル」に基づきまして行っております。前回評価時B/Cが5.64に対しまして、今回評価時が3.34と低くなっております。これは、全体事業費の見直しに伴いコストが大きく膨らんだことによりまして、費用対効果が落ちたものであります。前回評価時よりも評価が落ちているということはありますが、依然、費用を上回る効果が確保される見通しであるということで、評価をBとしているところでございます。

計画変更の必要性・コスト縮減や代替案立案等の可能性でございますが、計画変更につきましては、工期の見直し並びに全体事業費の変更をしております。計画変更の理由及び内容でございますが、本千五沢ダム再開発事業は、極力既設ダムへの影響を抑えつつ洪水調節機能を付与する事業でありまして、そのための方法として日本国内でも類を見ない「ラビリンス型洪水吐」といわれる特殊な洪水吐きを採用しているところでございます。前回評価時点では類似構造物を参考に設計を行っておりましたが、工事発注に向け実施設計を行ってきたところ、「ラビリンス型洪水吐」に対する水理模型実験などを行い、また、地盤調査を進めた結果、洪水吐きの形状等に変更が生じたというものでございます。さらに、現在、運用中のダムでありまして、今般の東日本大震災をはじめとする大規模な地震に対する懸念を受けまして、施工計画等の見直し等により建設費の増大が生じたものでございます。

代替案の可能性としましては、今出川流域の治水対策につきましては、千五沢改築と河川改修の組み合わせが最も効果的で、経済的であるということでございまして、ダム改築に増額があっても変更が生じないということで、評価をBとしてございます。

総合評価でございますが、「計画の変更を要するものの、事業目的に対し、社会情勢の変化や地元住民・関係機関の意向に変化はなく、事業推進が見込まれるため、見直し計画により引き続き実施する必要がある」ということで、対応方針案は「見直し継続」、今後の進め方としましては、「見直し計画に基づき、平成33年度完成に向け計画的に事業の推進を図る」ということにしております。

以上でございます。よろしくお願いいたします。

ありがとうございます。

本件につきまして、ご意見、ご質問等がございましたらよろしくお願いいたします。

これは、平成20年度に評価した後、形状等に変更が生じたと。そのために、資料を拝見しますと、当初見込みの全体事業費が76億であったものが130億になり、約60億増えましたということですね。

河川整備課長 高山 委員	そうです。 このように、例えば一回評価した事業を、その後、例えば、施工内容の大きな変更によって金額が前回評価時点より大きく膨らんだという場合は、もう一回それを評価しないのでしょうか。
河川整備課長	今回5年を経過しているのですが、評価対象となる理由としましては、「評価実施から5年を経過」ということで、20年に評価しておりますので、今回が評価時期だったということで5年経過事業。もう一つ、第1項5号に「計画変更を行おうとする事業」ということで、今回、事業費を大きく見直さなければならないということで、計画変更を行おうとする事業として今回評価を受けるものでございます。
議 長	今のご指摘のことに対する答えとして、今回見直すので評価を受けたいということです。
高山 委員	計画を変更して、事業が進んでいるわけですね。平成20年度に評価した後、大きな設計変更をせざるを得ないために、金額も当初より60億増やさなければならなかった。それから2年か3年たっているわけですね。
河川整備課長	事業計画変更は今年というか、21年度から千五沢ダム開発事業につきましては、実施に向けて詳細設計を今までやってきたところでありまして、まだ着手はしていないのです。本体着手は26年、来年度から着手する予定でありまして、今回、詳細な設計をした結果、事業費の増が見込まれるということで、今回評価をお願いしたいということでございます。
議 長	よろしいでしょうか。 1点なのですが、またB/Cのところ、氾濫防止効果便益の増加は、基準年の変更に伴う現在価値化割引率が減ったためと書いてありますけれども、これは基準年を、前回の評価は20年でしたけれども、今回は、洪水吐の形状を新しくするので、25年を基準年に考えて試算したということですか。
河川整備課長 議 長	そうです。 事業費を変えるということについては、皆さんもおわかりだと思っておりますけれども、「ラビリンス型洪水吐」に変更すると何がいいのかというところについて、わかりやすく説明していただけると、皆さんもすっきりご理解いただけるのではないかと思います。
河川整備課長	資料をつけておりました。109-5ページに現在の既設のダムがございます。このダムは昭和50年に建設された農業用水を確保するため東北農政局がつくったダムでございます。こちらは、構造からいいますと「中央コアゾーン型アースダム」ということで、土を盛り立てたダムでございます。左上の写真で真ん中にコンクリートの吐口が見えるのですが、その上に赤い鋼製のゲートがございます。ここの吐口を改築して洪水をスムーズに流すということを今回の事業で行うものでございます。 現在の洪水吐でいきますと、農ダムの基準といいますか、今の能力でいきますと、1,350m³/sの水しか流せない。今回の治水対策で流す容量が1,690m³/sということで、340m³/sほど水を多く流す必要があるということでございます。

	それに伴いまして、ここの洪水吐を改築するという事で、改築する計画の絵が 109-3 ページ、前のページに戻っていただきまして、この右上の「洪水吐形状変更」と書いてございますが、このような手のひらを広げたような洪水吐にするということなのですが、これは何が目的かといいますと、越流する延長を長くして水を多く流すことで、基本的には既存の洪水吐の幅を変えないで多く水を流したいということで、こういう特殊な構造にならざるを得ないということでございます。
議 長	このダムに治水機能を持たせるということは、ダムに降った雨をためるということになるので、たまった水が、施設の上限までできてしまうと水を流さなければいけない。そうすると、たまる量と流す量との関係から、流す量としてはこのくらい多く要るということで理解してよろしいのでしょうか。このくらい流さないと、たまる量のほうがだんだん増えてきて、ダムが決壊してしまう可能性がある。流せる量を増やしましょうということでしょうか。また、流す量を増やすということは、下流に及ぼす影響というのはいかなのでしょうか。
河川整備課長	下流におきまして、ダムができたから水があふれないということではなくて、やはり、ダムがあっても若干幅の狭いところがございますので、そこは浸水してしまうということで、ダムと下流の河川改修を組み合わせた工法といいますか、対策という形でやっております。
議 長	全体的な河川改修の一環として、このダムの改修もあるということですね。
河川整備課長	そうでございます。
議 長	わかりました。よろしいでしょうか。
市岡 委員	特に記載がないので問題がなかったのだと思われるのですけれども、東日本大震災のときにこのダムの状況はいかがでしたでしょうか。併せて、今回の工事の見直しに関して、構造物等の耐震性等は検討されているのかということをお伺いしたいのですが。
河川整備課長	今回の大震災によりまして被害はございませんでした。ですから、今回の規模の地震においては安定性があるという格好でございますが、今回新たにこういう洪水吐をつくってまいりますので、土手の上に大きな構造物が載るような形になってまいります。堤体につきましては、大規模地震を想定した安定計算を現在行っているところでございまして、L 1 といわれる地震に対しては安全が確保されているというような状況でございます。なお、上の L 2 クラスの地震について現在検討しているところでございます。
議 長	ありがとうございました。 これは、住民の方にとっても非常にご懸念のあるところだと思います。福島県では、藤沼ダム決壊の事例もあるので、耐震性については丁寧にご説明いただくと安全・安心という観点からは非常によろしいのかなと思います。洪水吐の見直しを含め、耐震性については十分配慮して対応しているということについて、補足説明を加えていただければと思います。
河川整備課長	わかりました。
高山 委員	事業の概要の欄で、これまでの投資事業費の合計が 38 億円とありますが、内

河川整備課長	訳はどういうものですか。 主に、109－3 ページを見ていただきたいのですが、ここの下のところに、これはダムを横から見た図面なのでございますけれども、ここに買い取り容量が 540 万 m³/s という形で書いてございます。もともと農側のダムでございましたので、利水目的でつくられたダムで、そこに治水容量を持たせるために、空き容量であった部分、540 万 m³/s の部分を買収したということで、治水目的に空き容量を使わせていただくために、お金を払ってこの部分を買収した費用が主な支出の内容になってございます。あとは、今まで 5 年間における詳細な設計に係る費用ということでございます。 建設当時はこのダムをつくるときは農側の利水者からの費用負担等々を頂いて造成しておりますので、ここに治水効果を持たせるためには、容量分の建設費見合いの金額のような費用を、同じ国対国になるのですけれども、支払うという形になってございます。
高山 委員 河川整備課長 高山 委員 議 長	ダムの場合、目的によって、権利を買収するということですか。 そうです。農側の機能から治水の機能を買収するという形です。 わかりました。 よろしいでしょうか。 それでは、本件の審議結果を現時点でまとめさせていただきますと、県の提案「見直し継続」とありますが、よろしいでしょうか。 （異議なし） それでは本件の審議を終わらせていただきたいと思います。 以上、非常に長い時間、皆様のご協力をいただき、ありがとうございました。これで、今回の、本県の評価対象事業全件の審議が終わりました。 次に、今回の現地調査対象事業の抽出を行いたいと思います。それでは、まず抽出の考え方について、事務局のほうからよろしくお願いいたします。
復興・総合計画課長	次第に添付されている、付属資料 3 をお開きください。現地調査の抽出方法についてであります。今回説明しました 9 件の事業について、右側の欄に抽出に必要な参考情報を記載してあります。大規模公共事業や、見直し継続などの事業、また、県の内部評価で B 評価が有った事業について、黒丸でチェックをしております。 慣例ですと、現地調査箇所は、黒丸がついている事業を優先して抽出をいただいております。しかし、すべての事業を調査いただくのは、時間的に困難であります。このため、資料の右端の欄に、県庁から現場までの片道時間を記載しており、また、冊子に綴られた資料 3 の一番後ろのページに、現場の位置図を添付してありますので、この辺も参考に抽出をお願いしたいと思います。
議 長	ありがとうございます。 それでは、現地調査対象を全 9 件の中から抽出したいと思います。なお、現地調査は基本的に 1 日で行いますので、移動時間を配慮しながら厳選して選出させていただきますようよろしくお願いいたします。 では、調査すべき箇所について、皆様のご希望等やご意見等がありましたら、

高山 委員 議 長	よろしくお願いします。いかがでしょうか。 移動時間を考えると3つぐらいでしょうか。 そうですね。移動時間を考えると3つないしは4つぐらいが適当ではないでしょうか。調査対象事業を見ていると、101は、新規ではありますけれども、現地は山地であり、実際につくろうとしているところの現状がどういう状況かというのは確かにわかるので必要性はわかると思います。けれども、現地に行っても、事業そのものについてはなかなかわかりにくいところだと思います。かつ、101については、往復で4時間かかってしまうこともご配慮いただければと思います。 102、103、104、これについてもよく似た道路関係事業です。105は道路の継続事業でございますけれども、106と107については河川改修工事、108については砂防関係、109についてはダムということです。いかがでしょうか。 あるいは、大規模である、見直しである、Bであるということも配慮しながら、かつ、少し対象も配慮しながら、かつ1日で回れる範囲といういくつかの制約がありながら場所を決める必要があるかと思うのですが、いかがでしょうか。
高山 委員 議 長	106と109に行ってはどうか。なお、101に行っても道路は何もできていないですから。また、ゴルフ場を見ても意味がないですしね。 そうですね。ゴルフ場を見てもどうかというのは確かにあるのかなと思います。また、ダムについては、現在施設があり、それをどのように改修するかということが調査できます。この地図を見ていただくと、ちょうどあぶくま高原道路の途中から行ける範囲内だということもあると思います。 104、103は、基本的には、震災復興の観点が強い事業です。ただし、103まで行こうとすると、これも往復で4時間かかってしまうということを考えると、現実的には104が適当ではないかと思います。非常に狭隘な道路があつて、新しく道路をつくることの意味がわかるという意味でも、104は実際に行ってみてその意味合いがよくわかるのかなということもあります。かつ、102、103、104というのは大規模・見直し・B判定というのがありますので、そういう意味では、その中から1つを抽出するというのはあるのかなと思います。あとは、先ほど言っておられた河川関係ですね。
高山 委員 議 長	ルートを考えると、106、109、104だと車だと大丈夫ですか。 106ないし107という選択は、帰る途中に107という選択はあり得ます。109とか104とか、105というのは継続事業で、かつこれは、今道路をつくっているところを見ていただくことができることはメリットだと思います。先ほど言いましたけれども、前の前の審議で三春西バイパスは建設中のところを見せていただいているという状況もあつて、さらに、そこに行くと郡山のほうまでこういうものをつくるのですよということも多分見ていただけるのではないかと思います。ここでは丸がついていないのですけれども、そういう意味では、建設途中であるということを見ていただくというのはあるのかなと思います。
高山 委員	この方面まで行くのであれば、三春ですからすぐ寄れます。105、106、109ないし104でしょうか。

議 長	そうですね。
田崎 委員	説明を受けるのにも時間がかかりますね。
高山 委員	移動時間もかかります。説明も恐らく各所 30 分程度にさせていただくようになりますね。
議 長	例えば、109 を選定すると、ここの調査が 1 時間半として、10 時半ぐらいに着いて説明を受けて、そこから例えば 104 に移動した場合は、そこは 30 分ぐらいでしょうか。
道路整備課長	あぶくま高原道路を使えば 30 分もかからないと思います。
議 長	そうですね。そういう意味では、10 時半ぐらいに着いて、30 分ぐらい見せていただいて、11 時ぐらいに出ていって、11 半ぐらいに 104 に着いてそれを見させていただいて、昼を取らせていただいて、午後にそこから 106 ですか、三春に向かって、次に 105 に行行って帰ってくると、ちょうど 3 時、4 時ぐらい。
高山 委員	この日は視察するだけです。
議 長	そうです。終日、現地調査ということになります。
高山 委員	では、最初に 109 に行行って、104 に寄って、106、105 で帰るということでもいいですか。
議 長	よろしいですか。そうすると、確かに砂防もあるのですが、工事的にいうと、今の第二分科会に関係あるという意味では河川改修もちょっと関係があると思いますので、ダムと河川、震災交付金で新しくつくろうとしている道路で、河内村を始めとした復興に寄与する位置づけにある事業を十分見るという観点で 104 と、それから、現在継続中で、道路の建設状況や郡山市へのアクセスの必要性を見ていただけるという意味で 105、この 4 箇所でしょうか。
高山 委員	行程をつくってもらって、もし時間的に無理ならばどうしますか。
議 長	では、優先順位を決めさせていただいて、109、104、105 は河川のほうを優先させていただいて、105 については行程をつくっていただいて、時間的に無理なく見られるようであれば 105 もということでもよろしいでしょうか。そのようなスケジュールで、その辺は事務局と私のほうで調整させていただいて、時間的に無理のない範囲で戻ってこられる範囲内で決めさせていただきます。
	もう一つ、時間的に無理なくということで、みんな福島に集合していくのか、郡山でピックアップするかどうかということも実はあると思います。例えば市岡先生と私は福島まで来て皆さんと一緒に行動する方が時間的ロスを少なくするということになるかもしれませんが、郡山以南から来られる方もいるので、その辺のことを含めてスケジュールを事務局と私のほうで決めさせていただいて、皆さんにご連絡するというのもよろしいでしょうか。その中で優先順位は 109、104、106 で、時間的に許せば 105 と。
高山 委員	郡山に集合すればかなり時間が節約できると思いますが。
議 長	福島発ではなく郡山から出るということであれば、もっと時間的な余裕がでてくるように思います。
高山 委員	それはお任せします。
議 長	おっしゃるとおりです。でも、県庁の方もおられるので、その辺は事務局と後

	で調整させていただくということによろしいでしょうか。 それでは、現地調査につきましては、今言いましたように、109、104、106 を優先順位とさせていただきまして、時間が許せば 105 という形で現地調査をさせていただくということでございます。その詳細については後で事務局と私のほうで決めさせていただくということでお願いします。 それでは、議事の（４）のその他でございますが、事務局から何かございますでしょうか。
復興・総合計画課長	委員会の今後のスケジュールについてご説明したいと思います。過日、委員の皆様のご都合をお伺いさせていただいた結果を踏まえまして、今後のスケジュール案を作成させていただきました。 次回の第２回委員会は、６月１４日（金）に開催しまして、委員全員で現地調査を行っていただきたいと思います。第３回委員会につきましては、７月１７日（水）の午後に開催いたしまして、現地調査の結果を併せて意見の取りまとめをお願いしたいと思います。 なるべく多くの方に参加いただきたいということで日付を固定させていただきましたので、出席できない委員が生じてしまい、誠に申し訳ございませんが、今のところこの日程であれば一番出席者が多いということですので、お願いしたいと思います。 なお、今の第２回目の現地調査のスケジュール及び第３回目の会場等につきましては、今後改めて通知させていただきますのでよろしくお願いいたします。 以上です。
議 長	どうもありがとうございました。 ただいま事務局より今後の委員会の開催日程の説明がありましたけれども、皆様のご都合はいかがでしょうか。これは調整の結果でございますので、ぜひご出席いただきますようよろしくお願いいたします。 （了 承） それでは、今後の委員会の開催日程につきましては、今、事務局からご説明があった第２回目が６月１４日、３回目は７月１７日の１３時３０分から１５時までと予定させていただければと思います。なお、正式には会議開催前に事務局から連絡させていただきますのでよろしくお願いいたします。 それでは、本日の議事はこれで終了となりますが、皆様、何かほかにご質問、ご意見等がございますでしょうか。 （特に無し） それでは、これで委員会としての議事は終了させていただきます。ご協力ありがとうございました。
司 会	長時間にわたりましてご審議ありがとうございました。 以上をもちまして平成 25 年度第 1 回福島県公共事業評価委員会を閉会いたします。ありがとうございました。

—閉 会—

(以 上)