

司 会

——開 会——

委員会の次第、席次表、付属資料を配布しております。参考資料が 1 枚ございます。ご確認をお願いいたします。また、過日、冊子資料、「平成 26 年度公共事業評価関係資料」を全員に配布しております。本日、使用いたします。

今日は、気温が 30 度を超えています。大変暑くなっておりますので、上着、ネクタイ等は適宜外されて体温を調整していただければと思います。

それでは、ただいまから「平成 26 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、本日の司会進行をさせていただきます復興・総合計画課の長谷部と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

はじめに、委員のご退任とご後任者につきましてご紹介させていただきます。昨年度まで 3 年間にわたって委員を務められました市岡綾子委員、長期の海外出張のためご退任となりました。そのため、その後任者といたしまして佐藤玲子委員が新たに委員にご就任されました。よろしくお願いいたします。なお、佐藤委員におかれましては第一部会へ所属していただくこととなります。

では、委員会の開催にあたりまして、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

今年の 4 月より企画調整部長を拝命いたしました近藤でございます。よろしくお願いいたします。

本日、委員の皆様におかれましては、ご多忙中の折、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。また、それぞれのお立場で復興・再生にご尽力をいただいていることについて、心より御礼を申し上げます。

本県では、今年を「新生ふくしま胎動の年」と位置づけまして、福島県総合計画に基づき、2020 年の東京オリンピックイヤーをひとつの目標年といたしまして、国・県・市町村が一体となり、県民の皆様とともに復興・再生に取り組んでいるところでございます。

この復興・再生の過程におきましては、災害の復旧を含めました公共事業というものの果たす役割というものが非常に大きくなってきているということがございますけれども、一方で、その後の維持管理費などの将来負担とか、業務はあるのですけれどもマンパワーの制約とか、いろいろな課題もございまして、より効果的な執行ということが求められているのが現状でございます。

この公共事業評価というものは、平成 11 年度から始まっており、一定規模以上の公共事業について、社会経済情勢の変化や住民ニーズの動向を踏まえながらご評価をいただいているというものでございまして、これまでに延べ 413 件の事業の評価をしていただいたという経緯がございます。

委員の皆様には、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思いますと考えております。昨年度 11 件でございましたが、今年度は評価の波がたまたま重なっておりまして、41

<p>司 会 中村委員長</p>	<p>件という件数がございます。とても多いわけがございますけれども、よろしくお願ひしたいと思ひます。</p> <p>本日は長時間になると思ひますけれども、どうぞよろしくお願ひいたします。</p> <p>続きまして、中村委員長よりごあいさつをお願ひ申し上げます。</p> <p>平成 25 年度に引き続き委員長を務めさせていただきます中村と申します。よろしくお願ひいたします。</p> <p>皆様におかれましては、それぞれ非常にお忙しいところと存じますけれども、現地調査であったり部会の審議であったり、今後の審議に格段のご支援、ご協力を賜りますよう、よろしくお願ひいたします。</p> <p>昨年も、非常に暑いですねと申し上げたように思うのですが、今年も昨年同様に非常に暑い日でございます。暑い中でクールな議論ができればと思ひますので、よろしくお願ひいたします。</p>
<p>司 会</p>	<p>簡単ではございますが、委員長のあいさつとさせていただきます。</p> <p>ありがとうございました。</p> <p>なお、誠に申し訳ございませんが、企画調整部長は所用によりましてここで退席させていただきます。</p>
<p>司 会</p>	<p>それでは議事に移ります。報道関係及び傍聴の皆様には傍聴席へお座りいただきまして、これ以後の議事の間は妨げにならないように、写真撮影、録画をご遠慮いただくようお願いいたします。</p> <p>では、今後の議事の進行につきましては、委員会設置要綱に基づきまして中村委員長に議長をお願ひいたします。</p>
<p>議長（中村委員長）</p>	<p>——議 事——</p> <p>それでは、議事 1 に入らせていただきたいと思ひます。お手元の次第をご覧ください。最初に、平成 26 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お願ひいたします。</p>
<p>復興・総合計画課長</p>	<p>復興・総合計画課長の河原田でございます。よろしくお願ひいたします。</p> <p>はじめに、今年度の評価対象事業が県予算全体の中でどのような位置づけになるかをご確認いただくため、平成 26 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。</p> <p>次第に添付してあります付属資料 1 をご覧ください。上段のグラフは平成 26 年度の当初予算内訳を表しております。この予算額には東日本大震災からの復興関連予算が多く計上されておりますので、比較参考といたしまして、震災前で比較的大きな災害がなかった平成 20 年度の当初予算のグラフを下段に記載してございます。</p> <p>本年度の予算額についてですが、県の平成 26 年度予算額は上段左側のグラフで、約 1 兆 7,000 億円となっております。下段の平成 20 年度と比較しますと、復興基金などが多く投入されたことによりまして、約 9,000 億円の増額となっております。</p>

次に真ん中のグラフでございますが、投資的経費の内訳を示してございます。災害復旧事業費と国直轄事業の負担金を除きました普通建設事業費は、2,956億円でありまして、一般的な土木工事はここに含まれております。このうち、本県の公共事業評価システムの要件に該当いたします事業の予算額についてですが、これが約530億円、そして、要件に該当しない評価対象外事業の予算額が2,427億円となっております。

参考までに、災害復旧事業費は、832億円でございます。東日本大震災等の対応から、平成20年度と比べますと約10倍の予算になっている状況でございます。

最後に、上段の右側のグラフですが、こちらは公共事業対象事業の予算額の内訳を示しております。いちばん上の、既に評価実績がある事業、主に10年以上の長期の継続事業の予算額でございますが、これが64億円、本年度の評価対象事業の予算額は、この網掛けした部分の89億円、これまで未評価の事業、評価案件に該当しない継続事業につきましては、およそ375億円という状況になっております。今年度の評価委員会におきましては、これら網掛けした事業につきましてご審議いただくこととなります。

以上で説明を終わります。

ありがとうございました。

今、ご説明いただいた一般会計予算は、前委員長が、これから審議する公共事業というのは県の予算の中でどういう位置づけにあるのかということをもとに説明していただきということで、簡単にわかりやすく説明していただくことになりました。この説明につきまして何かご質問等はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、続きまして平成26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願いいたします。

それでは、平成26年度の評価対象事業の全体概要についてご説明いたします。

お手元の冊子の資料3をご覧ください。資料3の平成26年度公共事業評価対象事業の1ページをお開きください。1の対象事業数及び対応方針案でございます。こちらにつきまして、平成26年度の評価対象件数は、左端の件数計の列にございますとおり41件、土木部の事業が38件、農林水産部の事業が3件となっております。

次に総計の行をご覧ください。評価の該当要件といたしましては、継続中の事業の欄で、要綱の規定ごとに、第3条第1項第3号、事業採択から一定期間経過し継続中の事業が5件、同じく第4号、前回の評価後5年が経過して継続中の事業が29件、第5号、計画変更の事業が2件、その右隣、新規事業の欄でございます。3条第2項第1号でございますが、準備・計画に要する調査費を新たに予算化する事業が2件、同じく第2号で、事業費を新たに予算化する事業が1件ございます。さらに右隣、2つの要件に該当する事業としまして、前回の評価後5年が経過し、かつ計画変更のものが2件ございます。

次に、それぞれの事業における県の対応方針案につきましては、事業継続が34

議長

復興・総合計画課長

件、見直し継続が3件、休止が1件、事業着手が1件、新規着工準備が2件となっております。これら今回の評価対象事業の総事業費につきましては、これまで執行した費用を含めまして、現時点の見込みでは5,610億円余りとなっております。

続きまして2ページをお開き願います。平成26年度評価対象事業一覧でございます。各事業の目的、全体計画、県が行った内部評価の結果についてまとめたものでございます。それぞれの事業の詳細につきましては、同じ冊子の、資料4でございますが、事業別評価調書、いわゆるチェックリストとして整理しております。

全体の概要説明につきましては以上でございます。

ありがとうございます。

先ほどの、一般会計に関する説明について補足させていただきます。一般会計の中での公共事業評価の対象になるものの位置づけということについて、事務局よりお話しいただいたのですが一般会計の予算を見ていただくと、維持管理の部分が非常に多く含まれています。審議の対象外ですが、公共事業の中で維持管理というものがどのように行われていくかということについても、今年から簡単にご紹介いただくことにしています。本来であれば一般会計の説明の次に、この維持管理の部分について、どのような考えでやるのかというところをお話しいただく予定でしたが、今年度については審議件数が多いので、最後に概略説明をいただき、次回に詳細についてお話しいただくという流れで進めさせていただきますと思います。それも、重要な事項と思いますが、審議案件が多いということで、進め方についてはご理解いただければと思います。

それでは、ただいま説明いただいた平成26年度の評価対象事業の全体概要について、何かご意見、ご質問はありますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、次に平成26年度の審議の進め方について、事務局からご説明をよろしくお願いたします。

それでは、審議の進め方についてご説明いたします。次第に添付されました付属資料2をご覧ください。

今年度の審議の進め方につきましては、評価対象事業の件数が41件と大変多くなっておりますので、昨年度と異なりまして、上段に記載いたしました進め方をご提案させていただければと思います。

まず、本日の第1回委員会においては、評価対象事業ごとに、その課題や要点などの概要を把握していただくための概括審議（一次評価）を行っていただきます。そのあと、例年ですと、いくつかの事業を抽出して、第一、第二部会に分かれまして詳細な審議をしておりましたが、今年度につきましては、41件のうち、第一部会の土木部所管事業、こちらが38件と非常に偏りがあるということから、第一、第二の合同部会ということで開催させていただきまして、委員全員でご審議、そして現地調査を行っていただければと考えております。

なお、抽出されなかった事業の審議につきましては、基本的には本日で審議終了ということになりますが、後日、疑義などが生じた際には、改めて審議の機会

議 長

復興・総合計画課長

を設けさせていただきます。

そして、合同部会の審議ですが、このあと詳細審議をしていただく事業についてご検討いただきます。合同部会ですので、各部会の所管を超えてご検討いただければと考えております。第1回の合同部会では、こうして抽出された事業の詳細審議、いわゆる二次評価によって細密に事業の内容を評価していただくとともに、現地調査を要する事業を抽出していただければと考えております。第2回の部会につきましては現地調査を行います。例年ですと、部会終了後、部会意見ということ審議結果としてまとめるわけですが、本年度は合同部会ということですので、各委員のご意見を取りまとめていこうと考えております。第2回委員会ですが、合同部会での審議、そして調査の結果を踏まえまして、内容を全委員の方々に調整していただいて、委員会の意見として取りまとめてまいります。そして最後に委員会の意見を知事に意見具申していただくというような流れを進めていければと考えております。

続きまして、下の段の本日の概括審議の進め方ですが、今回は評価対象事業の件数が多いので、すべての事業について、要件あるいは概要を効率よく把握していただきたいために、道路とか河川とか、同一工種など、事業内容が類似したものをある程度まとめて説明させていただき、一括してご審議いただくという方法を繰り返すということを考えております。事業件数のまとめ方につきましては委員長に一任させていただきたいと思っております。

私からの説明は以上です。

ありがとうございます。

ただいまのご説明について、ご質問、ご意見等はございませんでしょうか。今回、付属資料3にありますように、第2部会の対象件数が3件と少ないので、全体として審議していただくということでございます。ぜひ、第二部会の委員の皆様におかれましては、第一部会のケースについても積極的にご検討いただければと思います。第一部会の先生方におかれましては、対象件数が多いですがよろしくお願ひします。ご質問、ご意見等、ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、個別の事業ごとに概括審議に移らせていただきたいと思います。なお、先ほどご説明がありましたように、対象ごとにまとめて説明していただきたいと思います。

はじめに新規事業といたしまして、整理番号の101番から103番まで、道路関係事業について、事業担当者の方から説明をよろしくお願ひいたします。

道路計画課長の佐藤でございます。今回、新規としてお願ひしております整理番号101から103、3つの工区いずれも会津縦貫道の一部でございますので、共通する路線の特性についてご説明させていただきたいと思ひます。

整理番号101のチェックリスト、101-3ページをご覧ください。概要図をご覧ください。会津縦貫道は、中通り軸の東北道、浜通り軸の常磐道とともに、本県の骨格となる6本の連携軸の1つ、会津軸として、県はその整備を県の総合計画に位置づけている路線でございます。また、磐越道より北側を会津縦貫北道路、

議 長

道路計画課長

南側を会津縦貫南道路と称しており、ともに磐越道と一体となりまして高速ネットワークを形成するものでございます。

会津縦貫北道路につきましては、現在、直轄権限代行事業として国により進められており、既に約 10 km が供用されております。残る 3 km の区間につきましても、平成 27 年度の供用が予定されております。

会津縦貫南道路につきましては、4 工区約 10 km のうち、約 8 km を湯野上バイパスとして、同じく直轄権限代行事業が進められております。残る約 2 km 区間は、昨日起工式を行いました小沼崎バイパスとして、県が事業を実施しているところでございます。

整理番号 101 が会津縦貫南道路の 5 工区で、事業費を新たに予算化しようとするものでございます。整理番号 102 が会津縦貫北道路の連結区間の約 3 km、整理番号 103 が、会津縦貫南道路の 2 工区の約 10 km で、準備・計画に要する調査を新たに予算化しようとするものでございます。3 件とも、大規模公共事業となります。

それでは、これより整理番号 101 の会津縦貫南道路 5 工区について説明させていただきます。チェックリストの 101-1 ページをお願いいたします。

会津縦貫南道路 5 工区は下郷町及び南会津町に位置し、事業目的につきましては、ポチの 2 つ目、現道は落石等による全面通行止めが頻発しておりまして、脆弱な幹線道路網の改善が必要となっております。ポチの 3 つ目、降雪時の旅行速度の低下が著しく、冬期間の安全で円滑な交通に大きく寄与するものでございます。ポチの 4 つ目、大規模災害時におきましても機能する災害に強い交通体系の確保などを目的とした国道 121 号のバイパス事業でございます。

全体計画ですが、本工区は自動車専用道路として、全体延長が約 11 km の 2 車線道路で、工期は平成 27 年度から 37 年度まで、全体事業費は約 215 億円となります。

右側に移りまして、社会経済情勢及び評価指標等でございますが、2) 南会津地方の緊急患者の会津若松方面への輸送率は約 44% と高く、年平均で 600 回を超えている状況にあります。さらに、3) 降雪による冬期の旅行速度の低下が著しく、これらの解消を図ることで、会津地域の交通の円滑化、医療サービスの拡大等に寄与するもの、さらに、大規模災害時の緊急物資等の輸送を支える災害に強い交通体系の確保につながる事業箇所でございます。

また、8) ですが、現在、事業が進められている 4 工区からの残土を利用することで、コスト縮減が図られることから、4 工区の事業展開に合わせまして、本 5 工区の平成 27 年度の事業化を計画しております。

次に、チェックリストの 101-2 ページをお願いいたします。費用対効果につきましては、工事期間と供用開始後 50 年間に生じる効果額・費用額を算出して比較するものです。具体には、国土交通省のマニュアルに基づきまして、走行時間短縮、走行経費減少、交通事故減少の 3 便益の合計と、事業費、維持管理費の合計とを比較するものです。本工区の B/C は 1.4 となります。便益が費用を上回っております。

コスト削減の可能性につきましては、建設発生土の有効活用などにより経済性を考慮した道路計画としております。

右側に移りまして、県が事業主体となるべき理由につきましては、県管理の国道であるため、県が主体となり事業を進めることとしております。

結果、総合評価は、平成 27 年度より新規着手し、本県の復興に向け早期の完成を図ることとし、対応方針案につきましては「事業着手」といたしました。

道路計画課が所管する事業につきましては以上でございます。

高速道路室の鈴木と申します。よろしく申し上げます。

私からは、続きまして整理番号 102 の一般国道 121 号、会津縦貫北道路（4-2 工区）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 ページをご覧ください。要綱第 3 条第 2 項第 1 号に基づきまして、準備・計画に要する調査費を新たに予算化しようとする大規模公共事業として審議いただくものでございます。

まず、1 ページの左側、事業概要、(1) の事業目的です。ポツの 2 つ目、会津縦貫北 4-2 工区は、会津若松市街地北西部に位置し、会津縦貫北道路と会津縦貫南道路を接続する計画であり、この区間の現道において主要渋滞箇所があり、会津縦貫北道路と会津若松市街地及び南会津地方とのアクセス性が悪いことから、その改善を目的とした国道 121 号のバイパス事業となります。また、渋滞改善のほか、ポツの 3 つ目、規格の高い道路を整備することによって、冬期間の安全で円滑な交通の確保、ポツの 4 つ目、会津縦貫北道路に隣接する会津医療センターのアクセス性の向上による医療サービスの拡大にもつながります。

(2) の全体計画につきましては、延長が約 3 km、幅員が車道で 14.0m、全体幅員で 20.5m の 4 車線道路で、設計速度が 80 km/h、全体事業費は概算で 114 億円となります。

(4) の関連事業の状況につきましては、本工区の北側においては、現在、直轄権限代行で進められております会津縦貫北道路が、現 121 号に接続する会津若松北インターチェンジまで、平成 27 年度暫定 2 車線の供用が予定されております。また、本工区の南側におきましては、国道 118 号若松西バイパスにおいても事業中であります。

右の欄に移りまして、社会的情勢及び評価指標等でございますが、(1) 事業に関する項目の 1)、会津縦貫北道路と国道 118 号会津若松西バイパス区間の現道区間には、主要渋滞箇所が 2 箇所存在して、アクセス性が悪い状況となっております。この主要渋滞箇所とは、平成 24 年に、国・県・市町村のほか、バス協会、トラック協会等の民間事業者も含めた組織、福島県渋滞対策連絡協議会にて、車の速度データなどをもとに設定して公表したものでありまして、その中にこの 2 箇所が含まれております。

また、その主要渋滞箇所以外にも、会津若松市街地は慢性的な渋滞を抱えておりまして、本工区の整備によりまして、会津若松市街地を南北に通過する交通を会津縦貫北道路と南道路が一体となって担うことによって、その改善にも寄与して、産業、医療の支援や観光活性化などにもつながります。

本工区の整備による時間短縮効果は、会津縦貫北道路の湯川南インターから若松西バイパス間において、現況で約17分かかるところ、完成時点で8分ということで、9分短縮されます。また、冬期間においても、現況19分に対して、完成時で8分ということで、11分の短縮を見込んでおります。

これら主要渋滞箇所の2箇所の解消と所要時間を、右下(1)において関連する評価の指標としております。

次に、チェックリストの102-2ページをご覧ください。まず、左側の費用対効果につきましては、算出方法は先ほど101の会津縦貫南道路5工区で説明したとおりでございます。本工区では2.61となり、便益が費用を上回っている結果となっております。

コスト削減の可能性につきましては、経済性を考慮した道路計画となるよう、今後の調査段階で検討していくこととしております。

ページ右側に移りまして、国との役割分担につきましては、県管理の国道であるため、県が主体となって事業を進めることとしております。

最後に総合評価といたしまして、平成27年度より早期事業化に向けた着工準備の調査に着手する必要があるとして、対応方針案としては「新規着工準備」といたしました。

続きまして、整理番号103、一般国道121号会津縦貫南道路の2工区の事業について説明させていただきます。チェックリストの103-1ページをご覧ください。これも先ほど同様、要綱3条第2項第1号に基づき、大規模公共事業として審議いただくものでございます。

まず、ページの左側、事業の概要でございます。会津縦貫南道路の2工区につきましては、会津若松市街地南西部に位置しておりまして、(1)の事業目的は、ポツの2つ目、国道121号会津若松市門前町から会津若松大戸町の区間において、現道が人家連担部を通過しておりまして、特に冬期間の旅行速度の低下が顕著であります。その解消により、冬期間の安全で円滑な交通を確保することなどを目的とした国道121号のバイパス事業となります。

また、そのほか、ポツの3つ目、災害に強い道路ネットワークを確保すること、ポツの4つ目、会津地方から第三次医療施設である会津中央病院へのアクセス性の向上などによる医療サービスの拡大にもつながります。

(2)の全体計画でございますが、延長が約10km、幅員が車道部で7.0、全体幅員で13.5mの2車線道路であります。設計速度は80km/h、全体事業費は概算で約259億円となります。

(4)の関連事業の状況につきましては、本工区の北側において、国道118号の若松西バイパスにおいて事業中であります。また、本工区の南側においても、会津縦貫南道路の4工区として、現在、直轄権限代行として進められている湯野上バイパス、県事業で進めている小沼崎バイパスがあります。

右欄に移りまして、社会的情勢及び評価指標等でございますが、(1)事業に関連する項目の1)、南会津地方の緊急患者の管外輸送率は約44%と高くなっておりまして、南会津管内から会津若松市への救急車搬送回数は年に644回となって

おります。また、緊急血液輸送につきましても、会津若松市にある会津赤十字センターから県立南会津病院への搬送が年に135回となっております。本工区の整備によりまして、これらの輸送に関する速達性と定時性を確保することができ、医療サービスの拡大につながります。

時間短縮効果は、事業中である4工区、来年の事業着手を審議いただいている5工区の整備をあわせまして、現況で87分が、完成時で72分ということで、15分の短縮。また、2)、冬期間においては、現況が108分に対して、完成時82分ということで、26分の短縮を見込んでおります。この所要時間短縮を、右欄下段の(1)において関連する評価指標としております。

次に、チェックリストの103-2ページをご覧ください。まず、ページの左側、費用対効果につきましては、本工区では1.70となり、便益が費用を上回っている結果となっております。

コスト削減の可能性につきましては、建設により発生する土砂を本工区内で利用するといった経済性を考慮した道路計画となるよう、今後、調査段階で検討していくこととしております。

ページ右側にまいりまして、国との役割分担につきましては、県管理の国道であるため、県が主体となって事業を進めることとしております。

最後に総合評価といたしましては、平成27年度より早期事業化に向けた着工準備の調査に着手する必要があるとして、対応方針案は「新規着工準備」といたしました。

高速道路室が所管する事業につきましては以上でございます。

ありがとうございました。

ただいままで説明いただきました3事業について質疑を行いたいと思います。なお、今回の概括審議で疑問点などが解消されない事業は、次回の部会で詳細審議を行うことができますので、要点把握や課題の洗い出しを念頭に質疑をお願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

ご説明ありがとうございました。いくつか確認します。

101-3について、今回、この会津縦貫道の3つの工区が評価対象なのですが、101が5工区、102が連結区間、103が2工区、この3つということですのでよろしいですね。

それに関連して、お聞きします。工区を分けるということはどういう趣旨で分けるかということが1つ。あと、今ご説明があった評価対象となっている3つの工区以外の工区は今どういう状況にあるのか。3つ目は、縦貫道路全体像といえますか、工区全体がすべて完成するのは、いつごろを見込んでいらっしゃいますか。

まず、工区分けの考え方ですが、会津縦貫道、これだけの延長がございますので、供用できる区間で工区分けをして効果を早く発現させるという形で、優先順位を考えながら工区分けをして順次整備を進めていくというような形をとらせていただいております。

会津縦貫北道路は、北のほうから10km区間が既に供用されておりまして、残り

議長

高山委員

道路計画課長

3 km、これが平成 27 年度の供用予定という形になります。連結区間ということで、これが 102 になります。会津縦貫南道路の 1 工区につきましては、現在、国道 118 号の若松西バイパスという形で、開通時期については平成 28 年度を目標に整備を進めている段階でございます。あと、2 工区が今回の 103 の案件となります。3 工区につきましては、現状で概ね旅行速度が 60 km/h 程度が確保されているということで、当面、現道を利用する形で考えてございます。あと、4 工区につきましては、先ほど説明したとおり、県事業及び直轄権限代行で今事業を展開している区間となります。5 工区が 101 の今回事業着手ということでお願いしている区間となります。あと、6 工区につきましても、当面、現道を使わせていただいて様子を確認するという形にしてございます。

全体像として、会津縦貫道はそのような形で、今、整備の方針を立てている段階でございます。

議 長

ありがとうございます。よろしいでしょうか。

ほかにはございませんでしょうか。

田村委員

1 つ教えていただきたいのですけれども、101 から 103 の費用の部分なのですが、建設と道路整備に要する事業費と、道路維持管理に要する費用を相対的に見たときに、101 のいわゆる道路維持管理に要する費用の合計というのが、相対的に 102 などに比べて高いような気がするのですけれども、これは何か特別な理由があるのですか。ご説明をお願いします。

道路計画課長

基本的な考え方、維持費用の価値観は、平成 26 年度、今年度の価値で評価してございます。原単位、いわゆる 1 km 当たりに係る維持管理費は同じになっていいますが、供用後 50 年、供用を開始する年度が 101 が早くて、102、103 はそのあとになりますので、供用を開始する時期が少し遅れます。ということは、社会経済の割引率で現在価値に換算しますと若干低くなります。あとは延長によって、102 は 3 km と短いものですから、全体に低く出ているかと、全体的なイメージはそういう形で持っていただければと思います。

以上です。

田村委員

供用のタイミングによる価格の差異だということですね。

議 長

よろしいでしょうか。ほかにはございませんでしょうか。

私のほうからいくつか教えていただきたい。事業コストの算出なのですが、現在、だいぶ建設費用が高騰していると思うのですけれども、その辺の影響というのは十分これに反映された結果として事業コストを評価されておられるのでしょうか。

また、コスト縮減に向けた検討の状況ということで、1 番目と 3 番目というのは、1 番目は施工に係る切土、盛土の土量バランスの問題と、3 番目というのは表土の活用となっているのですけれども、いずれも土を適切に運用するという意味では同じなのかなと思うのですが、それらの違いというのはどういうところにあるのでしょうか。

3 番目として、多くて申し訳ありませんが、2 番目の新技術の活用のところで、「橋梁タイプ」の前に「多面的な」と書かれているのですけれども、私はこの言

道路計画課長

葉の意味がわかりにくいのですけれども、多様な構造形式の橋梁という意味なのか、多面というのは、用途を指しているのか、意味がよくわからなかったので、教えていただきたいと思います。

まず、事業費のコストの考え方ですが、コスト上昇はある程度は想定しておりますが、あくまでも26年、今年の単価で想定した事業費となっております。

2つ目、建設残土と表土の活用ということですが、1番目の建設は、工事で切り盛りした土量バランス、委員長おっしゃったとおりのことです。表土というのは、田んぼの全面、どうしても50cm程度表土をはがないと、その土を使えないものですから、そういう土は、例えば道路で分断される他の小さな高低差があるところに盛らせていただいて、跡地の利用を少しよくしてあげるというような形で表土の利用を考えている中身です。同じように土の取り扱いの件でございます。

3つ目、橋梁タイプで多面的ということなのですが、いわゆるライフサイクルとしては、将来の維持管理も踏まえて橋梁タイプを決定します。そのために、いろいろなタイプ別を比較した上で、維持管理も含めていちばん経済的なものを選ぶという形で多面的という言葉を使わせていただいております。

以上です。

議長

最後の内容につきましては、つまり、維持管理を含む様々な性能要件を考慮して、橋梁の構造選択を行うという意味での多面ということですか。わかりました。

ほかにございませんでしょうか。よろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

それでは、次からは継続事業の審議となります。ここからは、ある程度分野ごとにまとめてまいります。分野として、道路、河川、港湾、街路、下水、農林の6つに分けさせていただきたいと思います。つきましては、事務局からは評価にあたっての要点を絞った効率的な説明をよろしく願いいたします。

最初に道路事業の整理番号104番から116番までの事業について、事業担当課から説明していただければと思います。なお、説明の間、長引いて、例えば3時以降になりましたら、ちょっと休憩をとらせていただく場合もありますので、その辺につきましては私に任せていただければと思います。ご説明いただく際も、少し説明が長引きましたら、途中で切らせていただくこともあるということをお含みおきいただければと思います。それでは、よろしく願いいたします。

道路整備課長

道路整備課長です。件数が多いですので、着席のまま説明させていただいてよろしいでしょうか。

それでは、チェックリスト104-1ページをお開きください。国道118号(若松西バイパス)でございます。対象となる理由は、5年を経過し継続中の事業ということでございます。

事業目的ですが、ここは104-3の概要図を見ていただきながら、全体の目的を説明したいと思います。若松西バイパスは、福島県総合計画、及び福島県復興計画等に「県土連携軸・交流ネットワーク基盤強化プロジェクト」として位置づけておりまして、県土の骨格となる6本の連携軸の会津軸を担っております。これは、山形県から栃木県を連絡する軸で、東日本大震災からの復興を強力に支援す

るのに重要な路線となっております。また、このバイパス工事は、会津若松市内の交通混雑の緩和、あるいは会津若松インターチェンジへのアクセス強化、それから緊急輸送道路の機能強化を目的とした道路事業となっております。全体延長は6.8kmの4車線の道路でございます。

104-1 ページに戻っていただきまして、左側の事業概要の中ほどの表になりますが、採択年度が昭和63年、完成目標が28年としてございます。全体事業費は約142億円、表中の完成目標年度を26年から28年に延長しておりますが、これは都市計画変更に時間を要したために延長するものでございます。全体事業費も増額してございますが、これは、詳細設計、調査協議等の中で、農業用水の移設や市道の確保のためのアンダーボックス構造物の追加が生じたためでございます。

事業の進捗状況ですが、事業費ベースで79.5%、下のほうにございますみなし進捗率では88.7%となっております。

右の欄の事業を巡る社会経済情勢等の変化につきましては、緊急輸送道路の機能強化のほか、冒頭で申し上げました事業の目的を達するためでございますが、目的を変更するような社会情勢等の変化は特にございません。

次に、104-2 ページ、裏にまいります。地元の受益対象者、関係機関の意向については、地元からもかねてからの要望が引き続きされているところでございます。

次に、費用対効果でございますが、これも国土交通省のマニュアルに準拠して算出してございまして、前回評価が1.61、今回は1.43となっております。1.43と便益が費用を上回っていることからA評価としてございます。

右側にまいりまして総合評価でございますが、総合評価は、現計画のとおり整備を進めることとし、「事業継続」ということでお願いしたいと思っております。

次に105番にまいります。105-1、国道288号（船引バイパス）でございます。対象となる理由は計画変更の事業となっております。

これも目的等、105-3の概要図を見ていただきながら説明したいと思います。船引バイパスは、緊急輸送道路の機能強化、あるいは防災点検での要対策箇所の回避、それから、船引中心市街地の交通混雑の緩和を目的としてございます。

この事業ですが、平成17年度の公共事業評価委員会にて、右側の3工区を中止としてございます。その際には、他工区の現道区間となります国道349号の整備が当時進んでいたものですから、整備区間を利用することで、3工区は時期尚早ではないかというような答申を受けて中止したところでございますが、今般の震災を受けまして、国道288号の重要性が高まりましたこと、震災の際には緊急避難の道路として国道288号も多くの方が避難してきたのですが、大渋滞に陥った。あるいは、この国道349号周辺の市街化が進んで渋滞が現在著しくなっているというようなことから、今回はこの3工区を再び事業化して整備を進めたいということでございます。

105-1 ページに戻っていただきまして、全体延長は4.1kmから6.6km、完成年度を、工区を増やしたことにより29年から32年度、全体事業費を約81億円から

約 132 億円と変更してございます。

事業の進捗状況では、1 工区の整備に時間を要しており、みなし進捗率が 70% 未満となっておりますが、今年度に 1 工区の 2 km を供用する予定でございます。引き続き 2 工区の用地取得と改良工事を推進してまいることから、評価は B としております。

事業を巡る社会情勢の変化でございますが、先ほど申し上げましたとおり、震災を受けまして、浜通りと中通りを連絡する道路が重要になっている。あるいは、避難者の帰還支援、復興事業の本格化に資するため、東西連携軸の強化を図る必要性が高まっていることから評価は A としてございます。

105-2 ページ、裏面になりまして、地元住民の意向等でございますが、引き続き地元からは、交通混雑の解消、早期整備の要望を受けているところです。

費用対効果につきましては、3 工区の延伸分等がございまして増額してございますが、B/C は 1.04 と、便益が費用を上回っていることから、A 評価としてございます。

計画の変更の必要性、コスト縮減等でございますが、ネットワークの強化の必要等々の理由で評価は A としてございます。

結果、総合評価は、計画的な投資により事業を推進することとし、対応方針を「見直し継続」としております。

続きまして 106 番の説明に移ります。106-1 ページ、国道 289 号（入叶津道路）でございます。対象となる理由は、5 年を経過し継続中ということでございます。

これも概要を 106-3 ページの概要図を見ていただきながら説明したいと思います。入叶津道路は、福島県の只見町と新潟県の三条市を連絡し、東日本大震災からの復興を強力に支援するとともに、交通不能区間の解消を図ることを目的とした道路改築事業でございます。

全体延長が 7.8 km の 2 車線道路となっております。通行不能区間は図面にございますように 19.1 km ありますが、右側の赤く染めている 7.8 km が県事業、左側の黒のところは国土交通省の直轄権限代行ということで、国直轄事業で 11.8 km、現在整備が進められているところでございます。そのいちばん左側に新潟県施工区間ということで 1.2 km ございまして、全体で 20.8 km の交通不能区間対象の事業を、2 県と国が連携して進めているところでございます。

106-1 ページに戻っていただきまして、真ん中の表の中ですが、事業期間、始まりましたのが昭和 48 年でございます。平成 36 年度までを目標としておりまして、全体事業費は約 99 億円となっております。

事業の進捗状況は、事業着手から 41 年を経過しておりますが、みなし進捗率で 114% となっております、評価を A としてございます。

右側の社会情勢の変化ですが、大きく変化はないというような状況でございます。国土交通省と調整しながら進めていますが、希少野生動物に配慮しながら整備を進めておりまして、社会情勢の変化は、全体的に評価を A としてございます。

裏のページにまいりまして、費用対効果ですが、B/C は 1.10 と便益が費用を上

回っておりますから、評価をAとしてございます。

以上、総合評価としては、計画的な投資により事業を推進することとし、対応方針は「事業継続」といたしております。

続きまして107の説明に移ります。整理番号107、一般国道289号（田島バイパス）でございます。対象となる理由は、5年を経過し継続中の事業でございます。

これも、概要図をご覧ください。107-3ページになります。田島バイパスは、南会津町中心市街地の交通混雑の緩和、緊急輸送道路としての機能強化、また、黄色で着色されている部分ですが、ここにグレーで枠取りして斜線になっておりますが、これが南会津町の区画整理事業でございます。全体延長は2.2kmの4車線の道路でございます。

107-1ページにお戻りください。107-1ページの真ん中、事業採択年度ですが、平成7年から目標が32年までとしてございます。全体事業費は約33億円。事業の進捗状況は、19年を経過してございますが、みなし進捗率が141.8%でA評価としてございます。

次に、107-2ページ、費用対効果でございますが、これもB/Cは1.28と、便益が費用を上回っていることから、評価をAとしてございます。

総合評価としましては、計画的な投資により事業を推進することとし、対応方針案を「事業継続」としております。

続きまして、108番、108-1ページをご覧ください。一般国道289号（南倉沢バイパス）でございます。対象となる理由は、5年を経過し継続中の事業でございます。

これも108-3ページの概要図をご覧ください。南倉沢バイパスは防災点検の要対策箇所の解消、あるいは異常気象時通行規制区間の解消を目的とした事業で、全体延長が6.2kmの2車線の道路でございます。

108-1ページにお戻りください。事業の期間ですが、採択が平成7年度、目標が29年度、全体事業費は約87億円となっております。

事業の進捗状況では、みなし進捗率が85.3%で、評価をAとしてございます。

次に、108-2ページの費用対効果でございますが、B/Cは1.28となっており、これも評価がAとなります。結果、総合評価としては「事業継続」としてございます。

続きまして、109番をお願いします。109-1ページ、一般国道294号（白河バイパス）でございます。対象となる理由は、計画変更の事業となります。

これも、概要図、109-3ページをご覧ください。白河バイパスは、中心市街地の交通混雑緩和を主な目的とした事業でございます。

全体延長4.1kmでございますが、真ん中の供用済み区間、ここにつきましては、下の横断構成にございますような30mの幅員で整備が終わってございます。計画は4車線で30mとしたものですが、暫定的に部分対応をとりまして、2車線で整備が終わってございます。残りの区間が赤で見直し区間となっておりますが、ここを30mの4車線の計画から、標準横断構成の右側にありますように、15mの

2車線の道路に変更しようとするものでございます。

109-1 ページに戻っていただきまして、事業の期間ですが、完成目標を平成 29 年から 34 年へ延長してございます。

事業の進捗状況については、この事業の幅員の見直し、あるいは人家連担地区ということで用地交渉に時間を要し、進捗は 70%未満となっておりますが、周辺には関連事業等が進められており、引き続き事業継続していくということで B 評価としてございます。

次に裏のページ、109-2 ページですが、費用対効果でございます。費用対効果は、B/C が 1.26 と 1 を上回っていることから A としてございます。

総合評価につきましては、計画的な投資により事業を推進することとし、「見直し継続」としております。

続きまして 110 番をお願いします。整理番号 110 番、国道 349 号（梁川バイパス）でございます。対象となる理由は、5 年を経過し継続中の事業でございます。

110-3 をご覧ください。梁川バイパスは、伊達市梁川町中心市街地の交通混雑の緩和、緊急輸送道路の機能強化を目的といたしてございます。全体延長が 2.8 km の 2 車線道路でございます。この図にございますように、左側の 1.4 km 区間については既に供用済みとなっております。

110-1 ページに戻っていただきまして、事業の採択年度等でございますが、昭和 60 年度から平成 30 年度までの目標で、事業費は約 54 億円となっております。

事業の進捗状況は 70%未満となっておりますが、残る用地の取得も進んでいることから B 評価としてございます。

110-2 のほう、裏にまいりまして費用対効果ですが、1.41 と 1 を上回っていることから A 評価としてございます。総合評価のほう、対応方針では「事業継続」としてございます。

111 番をお願いします。111 番、主要地方道いわき石川線（石川バイパス）でございます。対象となる理由は、一定期間を経過し継続中の事業でございます。

111-3 の概要図をご覧ください。石川バイパスは、石川町内の混雑緩和と通過交通の定時性を確保し、いわき石川線の機能強化によって物流支援や沿線地域の活性化を目的とした事業でございます。対象区間は 1.64 km の 2 車線道路でございます。

111-1 ページに戻っていただきまして、事業の採択は平成 16 年度、目標は 30 年としてございます。全体事業費は約 62 億円です。進捗率は 100.7%で、評価を A としてございます。

111-2 ページ、裏に移りまして B/C ですが、1.92 ということで、評価は A としてございます。対応方針案は「事業継続」としてございます。

続きまして 112 番をお願いします。112 番、一般県道荒井郡山線の大窪橋工区でございます。対象となる理由は一定期間を経過し継続中の事業でございます。

概要図の 112-3 ページをご覧ください。市街地の真ん中辺に対象区間となっておりますが、郡山市内の逢瀬川の橋梁を含んだ区間となっております。市街地の交通渋滞緩和が主な目的となります。全体延長は 270m でございます。

112-1 ページに戻っていただき、採択年度は平成 16 年度、目標年度が 31 年度、全体事業費は約 10 億円となっております。下のほう、みなし進捗率ですが、70%未満となっておりますが、これは市街地であるため用地交渉に時間を要したところですが、マンション補償等の合意が得られたことから、引き続き事業継続していくということで、評価をBとしてございます。

次に、裏のページの費用対効果でございますが、2.40 と 1 を上回っていることからAとしてございます。対応方針案は「事業継続」といたしました。

続きまして 113 番をお願いします。113-1 ページですが、一般県道壺楊本町線（関都工区）でございます。対象となる理由は、5 年を経過し継続中の事業でございます。

113-3 ページの概要図をご覧ください。関都工区は猪苗代町に位置し、猪苗代湖周辺地域の活性化に資するため、車両のすれ違い困難箇所の解消、歩道の整備等、安全で円滑な交通確保を目的としてございます。全体延長が 1.74 km の 2 車線道路でございます。

113-1 ページに戻っていただきまして、採択年度ですが平成 11 年、目標年度が平成 28 年、全体事業費約 14 億円となっております。みなし進捗率は 98.4% で、評価をAとしてございます。

113-2 ページにいきまして、B/C ですが、今回の評価は 1.53 と 1 を上回っていることから、評価をAとしてございます。対応方針は「事業継続」としてございます。

続きまして 114 番をお願いします。114-1 ページ、一般県道下郷会津本郷線（栄富工区）でございます。対象となる理由は、5 年を経過し継続中の事業でございます。

114-3 ページの概要図をご覧ください。栄富工区は下郷町に位置しております、会津地域の観光交流の支援、観光シーズンの渋滞緩和が主な目的となっております。全体延長が 600m の 2 車線の道路となっております。

114-1 ページに戻っていただきまして、事業採択年度が平成 11 年、目標が 31 年、全体事業費は約 26 億円となっております。みなし進捗率は 36% で、70% 未満となっておりますが、共有地の用地取得に時間を要しております、土地収用法の手続き等を念頭に置きながら取得に努め、事業を進めたいということで、評価はBとしてございます。

次に、114-2 ページの費用対効果でございますが、1.22 と 1 を上回っており、評価をAとしてございます。対応方針は「事業継続」としております。

続きまして、115 番をお願いします。115-1 ページ、主要地方道郡山湖南線の三森 1 工区でございます。対象となる理由は、5 年を経過し継続中の事業でございます。

115-3 ページ、概要図をご覧ください。三森 1 工区は郡山市に位置しております、県中地域と会津地方の交流支援、それから峠部の線形改良等、異常気象時の通行止めの解消等々を目的としてございます。全体延長が 1 工区は 2.1 km の 2 車線の道路となっております。

115-1 ページに戻っていただきまして、事業採択年度が平成 12 年、完成目標は平成 28 年を平成 30 年に延長してございます。全体事業費は約 85 億円となっております。みなし進捗率が 88.9%で、評価はAとしてございます。

裏にいきまして、費用対効果でございますが、1.30 と 1 を上回っており、評価はAとしてございます。今後の事業方針でございますが、「事業継続」としております。

続きまして 116 番をお願いします。116-1 ページ、一般国道 294 号（江花バイパス）でございます。対象となる理由は、5 年を経過し継続中の事業ということでございます。

これも概要図、116-3 ページをお開きください。江花バイパスは須賀川市に位置してございまして、防災点検の要対策箇所解消、大型車両の円滑な交互交通等を目的とした事業でございます。全体延長が 3.9 km の 2 車線の道路でございます。

116-1 ページに戻っていただきまして、事業採択年度が平成元年、目標年次が平成 31 年まで、全体事業費が約 38 億円となっております。みなし進捗率は 106%で、評価をAとしてございます。

裏にいきまして費用対効果ですが、1.26 で、評価はAでございます。対応方針は「事業継続」であります。

私からは以上でございます。

議長

ありがとうございました。104 番から 116 番まで、12 件の事業についてご説明いただきました。それらにつきまして、順不同で結構です。ご意見をいただければと思います。

高山委員

3 つ質問します。まず 104 番について、この道路は、用地費ベースが 99%である一方、埋蔵文化財の調査等により計画を変更したということですが、今後の用地買収の見込みについてはどうかということをお聞きします。

また、105 番について、3 工区をいったん休止して、それをまた復活すると理解したのですが、3 工区の中止に至った経緯について教えてください。

最後に 109 番ですが、将来交通量の減少により、幅員を狭くする工事に見直ししたということなのですが、将来交通量についてどういう基準でどういう形で算出されたのか、以上 3 つについて教えてください。

議長

よろしくをお願いします。

道路整備課長

まず、104 につきましては、104-3 ページをご覧ください。104-3 ページに概要図がございまして、今回の対象区間、供用済みの右側です。神指城跡というのがございまして、当初の予定ではこの中を計画道路が入ってございましたが、神指城跡を残すべきということで、ここを避けるルートに変更してございます。この変更にあたっては、都市計画の変更手続きをとっているわけですが、一部の地権者から反対の意見はありましたが、概ね合意されております。その後、用地取得が困難な地権者がおりますが、会津若松市と一体となって用地取得に努めてまいる考えでございます。

それから 105 番、105-3 ページをご覧ください。3 工区について、前々回中止となったものを、今回復活させるわけですが、中止にした際は、ちょうどこのバ

イパスから下側に、船引市街地側に延びる区間、ここが町の区画整理事業と一緒に国道 349 号のバイパス工事が進められてございまして 3 工区をつくらなくても、国道 349 号のバイパスを使えば十分足りるのではないかとということで中止になった経緯がございます。

今回は国道 349 号の整備した区間に新たにスーパー等が進出してございまして、交通が増加していることと、国道 288 号の重要性、浜通りと中通りを結ぶ幹線道路というような位置づけが高まっていることから、今回、再開をお願いするものでございます。

それから 109 番の交通量の推計ですが、交通量の推計は、5 年おきにやっています交通量調査というものがございまして、それをベースに交通量の推計をやるのですが、交通量調査ごとに将来の予想交通フレームというものが国土交通省から出されてございます。いちばん直近の交通量調査は平成 22 年なのですが、その将来フレームは出されておられません。その前の平成 17 年度の交通量をもとに、将来、平成 42 年の将来フレームというものが出てございまして、それをベースにネットを組みまして、将来の伸びを国土交通省さんから出ているデータをもとにシミュレーションしまして算出するというような形をとってございます。

説明は以上です。

ほかにございませんでしょうか。

ご説明ありがとうございました。

106 について。これは、事業の採択年度が昭和 48 年で、当初の完成目標年度が平成 29 年、そして今回さらに平成 36 年に延びたということですが、ほかの事業と比べると、相対的に事業年度が非常に長い印象を受けます。その背景について説明をお願いします。また、これをもう少し短縮するような工夫がないのかという可能性についても説明をお願いしたいと思います。

最後に、同じ 106-1 ページのところなのですが、環境への影響等のところで、イヌワシ、クマタカ等の「猛獣類」と書いてあるのですが、たぶんこれは「猛禽類」の誤りではないかと思っておりますので、そこも含めてご説明いただきたいと思っております。

106-1 ページの国道 289 号、入叶津道路でございまして、106-3 ページをお開きください。この事業、先ほど説明したとおり、三者と一緒に連携して進めてございまして、国施工の直轄権限代行区間、ここが非常に難工事でございます、トンネルと橋梁の連続で、大規模な構造物なものですから、それに時間を要してございます。

それから、猛禽類の営巣が確認されてございまして、また、冬の期間は大雪の状態では施工できないというようなことで、なおかつ猛禽類の営巣があるときには、6 月ぐらいまで工事をやらないというようなことになってございますので、工事ができる期間が非常に短いということで、全体的に工期が延びております。

それから、工期を、目標 29 年から 36 年と延ばしてございまして、この関係も、国も同じように事業の再評価などをやっているのですが、概ね 10 年を目安にその都度見直しているような状況で、国の進捗や見直しと合わせて、県も調整を図つ

議長
田村委員

道路整備課長

	<p>て、見直しの際に年度を見直しているというような状況でございます。</p> <p>それから、最後の猛獣類というのは、ご指摘のとおり間違いで、猛禽類が正しいと思います。訂正いたします。</p>
議長	<p>よろしいでしょうか。</p> <p>ほかにございますか。</p>
富樫委員	<p>私から、全体にかかわることなのですが、宮城県の場合、現在、資材の高騰とか人件費の高騰が非常に大きくて、国の事業などでも、補正を組んでやるとできるとか、そういうことがあるのですが、今回の費用算定をいただきまして、先ほど委員長から少しそれに触れましたけれども、例えば25年度の公共事業に関しまして、そのようなことがあったのかどうか、それが26年度以降の工事に反映されているのかどうか、その辺をお伺いできればと思います。</p>
道路整備課長	<p>25年度の人件費、あるいは、被災3県は復興にあたりということで、施工効率の安定に伴う割増し等がございまして、基本的に、災害事業等は申請してかかった費用は多くされるような手続きがございまして、通常事業ですとそのような手続きはないのでやりくりしながらやっていく、場合によっては、先ほどおっしゃられましたように補正が必要になるということの状況ですが、大幅に補正したというようなことはなく、中のやりくりで何とかやっているというような状況でございます。</p>
議長	<p>よろしいでしょうか。</p> <p>ほかにございませぬでしょうか。</p>
川崎委員	<p>田島駅前の区画整理に関連する107番ですけれども、これは南会津町が施行の区画整理が遅れているということで、完成目標年度を延期するということなのか、そのほかの遅れている理由、それから現在の区画整理を取り巻く状況、進捗率が41%ということですが、その進捗で、道路の整備にかかわることなので、どういう状況かわかれば教えてください。</p>
道路整備課長	<p>区画整理事業にこだわらず、公共事業の投資が全体的に下がってきていた、あるいは地方の財政状況も厳しいということで、当初計画していたような事業進捗は立ち行かなかったという点と、あと、地権者が多ございますので、それなりに時間を要しているという状況でございます。今、区画整理の事業全体に対して大きな反対があるというようなことは聞いてございません。順調に進んでいるものと思います。</p>
川崎委員	<p>例えば、よくご存じの投資環境の変化と、例えば減歩率が大きいだとかということ、この道路の減歩率が大きいのでなかなか進まないのかどうかということを確認したかったので、そういうことではないということですね。わかりました。</p>
議長	<p>ほかにございませぬでしょうか。</p>
田崎委員	<p>114-1のところ、こちらは、用地で、合意が得られない方と権利者が特定できない共有地が点在しているということで、今後、これを完成するための時間とか、あるいはそれに伴う費用とかということでは、見通しとしてはどのようになっているのでしょうか。</p> <p>以上です。</p>

道路整備課長	<p>114-1 番ですが、共有地と個別の地権者が約 2 件ほど残ってしまっていて、そのお二方は合意が得られていません。共有地については、現住所まで追い切れない状況にあるということになります。いずれも、取用法の適用を考えながら、今、関係機関と打ち合わせを始めるところで、そちらの方向が認められれば数年で取得できるかと。できるだけ任意交渉で取得したいとは考えておるところでございます。</p>
議 長	<p>よろしいでしょうか。今の 114 番につけ加えて質問させていただきます。1 ページ目の交通量のところで、平成 20 年に交通量調査を実施しておられて、平日に 1,658 台なのですが、現況交通量のところに、平成 22 年度 699 台となっています。この違い、つまり平成 20 年の段階で 1,700 台ぐらいの交通量が、平成 22 年になぜこれだけ下がってしまったのか、もしご存じであれば教えていただきたい。</p>
道路整備課長	<p>直接、今は説明できないのですが、交通量調査はできるだけピーク時にならないように、春と秋の平常時を選んで、調査してございます。10 月のこの時期が観光時期であったかどうか今はわかりませんので、その違いについては明確に回答できません。改めてご説明したいと思います。</p>
議 長	<p>この情報が意味あるとすれば、今おっしゃっておられるように、調査時期が観光シーズンとオフシーズンの違いであることを明確に示していただくとともに、ここで説明が必要な交通量情報について明確に示していただければありがたいなと思いますので、ぜひよろしくお願いいたします。</p>
高山委員	<p>見直し継続や B 評価であるところについても、いくつか質問が出たと思いますが、ほかにございませんでしょうか。説明に対するご意見や質問について、104 から 116 までそれぞれについてご質問いただくという方式ではなくて、それぞれの委員の皆様の関心のあるところという意味で順番を問わずにご質問くださいとお願いをいたしました。そのような進め方に対してそれぞれの事業ごとに質問いただくという進め方、また、104 から 116 まで一括でやっちゃいましたけれども、一括でやったほうがいいのか、3 つないしは 4 つぐらいでそれぞれ区切って進めていくという方法が考えられます。今回、この道路関係で、101 から 116 まで一括でということでご説明いただいて審議いただき、皆さんにご質問いただいたのですが、いかがでしょうか。委員長代理、いかがでしょうか。こういった進め方でよろしいでしょうか。</p>
高山委員	<p>件数が多いので、例えば河川については半分に分けて、順番で説明していただくのが良いと思います。</p>
議 長	<p>では、次の河川につきましては、審議件数も道路と同様に多く、全部聞いてからだとなかなか大変だということもありますので、半部ぐらいに区切らせていただいて、河川については 117 から 124、それから、125 から 131 に区切らせていただければと思います。</p>
高山委員	<p>時間は、4 時半ぐらいまでなのですけども、ここでちょっと休憩をとらせていただいたほうがよろしいのではないかなと思いますので、休憩をとらせていただきます。10 分ぐらいでしょうか。5 分でもよろしいですか。では、休憩を 5 分とらせていただいて、3 時 10 分まで休憩させていただければと思います。</p>

(休 憩)

(再 開)

議 長

それでは、3時10分を過ぎましたので、引き続き対象事業についてのご審議をいただきたいと思います。

その前に、先ほどの道路について、105について少し補足したいのですが、105はB/Cが1.04と限りなく1に近い値となっています。この意味合いというのは、最後にちょっと言うておられた東側の原子力発電所に近い地域の今後にかかわる郡山とつなぐ道路であり、復興に向けた生活再建への県としての取り組みの中で必要な事業であるということ、昨年の審議の際も同じような事案で述べておられたと思います。昨年度の事案も、B/Cは高くなかったわけですが、いわきをつなぐ道路について検討した経緯がありました。これも、その関連が非常に強いのではないかとおもいます。また、その影響も含めて、将来交通量が9,700台と書かれていますが、第一原子力発電所の廃炉作業が始まるということは、この国道288号線というのは推定を上まわる相当な交通量が生じるのではないかとすることも想定されます。そういう解釈の中で、原子力発電所の廃炉に向けていろいろな種類の作業を含めた道路の位置づけ、国道288号のバイパスの位置づけというのはあるのではないかと思いますので、その辺を補足するとともに、そういう側面もあるのですよということを残しておいていただけたらありがたいなということで述べさせていただきました。この福島の東日本大震災からの復興というのは、そういう意味合いも含めて、国道288号のバイパスの有意性があると思うのですが、そういう解釈でよろしいのでしょうか。

道路整備課長
議 長

はい。我々もそのように考えております。

これはB/Cが低いけれども、そういったことも含めて評価しているということでございます。

休憩前の説明への補足が長くなりましたが、続きまして、117番からの河川関係についての説明を頂きますが、2つに分けさせていただき、まず117番から124番まで、お願いいたします。

河川整備課長

河川整備課長の前田と申します。よろしくお願いたします。

それでは、河川整備課所管の事業を説明させていただきます。着席で進めさせていただきます。

チェックリストの117-4ページ、概要図をお開きください。広瀬川でございますが、これは県北地方の川俣町から伊達市を流下しまして、阿武隈川に合流する河川でございます。洪水による沿川の浸水被害を防止することを目的とした河川事業を行っております。

下流から梁川工区、霊山工区、月舘工区は改修済みとなっておりまして、現在は、上流の川俣工区を整備しているところでございます。

117-1ページにお戻りください。事業の概要でございますけれども、全体延長

が1万7,510m、工期は昭和56年度から平成31年度まで、全体事業費が約130億円となっております。

事業の進捗状況でございます。現在整備中の川俣工区につきましては、川俣町の中心市街地であるということで、橋梁の架け替えや水道管等の支障物件等に時間を要したことから、完成目標年度を延ばしておりますが、今後は計画的な事業進捗が見込まれることから、評価をAとしております。

次に、チェックリストの117-2ページをご覧ください。費用対効果分析の考え方について説明いたします。河川事業におけます費用対効果分析につきましては、洪水シミュレーションにより算出した想定氾濫区域における資産等の被害額から、事業を実施したことによる被害軽減額を算出し、その便益と、治水施設の完成に要する今後の事業費及び維持管理費により効果分析を行っているところでございます。

表にありますように、前回評価時8.19に対しまして、今回の評価が8.05と少数値の差が出ておりますが、こちらにつきましては、評価基準年度の違いによるものでありまして、便益が費用を上回っていることから、評価をAとしてございます。

その他の項目につきましても前回評価時と変わっておりませんので、すべての評価をAとしておりまして、結果、総合評価は現計画のとおり整備を進めることとし、対応方針案を「事業継続」としてございます。

続きまして118ページの概要図、3ページをご覧ください。久慈川でございます。久慈川は県南地方の棚倉町から埴町、矢祭町を流下する河川でございまして、洪水による沿川の浸水被害を防止することを目的とした河川改修事業でございます。

棚倉工区、埴工区、それぞれ久慈川に流れ込みます支川につきましては改修済みとなっております。現在は矢祭工区の整備を進めているところでございます。

1ページにお戻りいただきまして、事業概要でございますけれども、全体延長が2万4,290m、工期は昭和30年度から平成34年度まで、全体事業費約94億円でございます。矢祭工区の本川の用地取得に時間を要したことから完成目標年度を延ばしておりますが、地元の合意が図られてきており、数名の方を残すのみで、今後は計画的な事業進捗が見込まれるということから、評価をAとしてございます。

また、事業を巡る社会経済情勢等の変化などその他の評価項目も、前回評価時と大きく変わっておりませんので、すべての評価をAとしてございます。

結果、総合評価は、現計画のとおり進めることとし、対応方針案を「事業継続」としてございます。

続きまして119ページ、只見川をお願いいたします。119ページの4ページをご覧ください。只見川につきましては、南会津地方の只見町を流下する河川でございまして、支川の伊南川を含め、洪水による沿川の浸水被害を防止することを目的とした河川事業でございます。

只見川本川並びに支川伊南川の下流から黒沢工区等々書いてございますが、黒

く塗っているところにつきましては改修済みとなっております。現在は、小林工区並びに長浜工区の整備を進めているところでございます。

事業概要に戻ります。119-1 ページにお戻りください。全体計画延長が2万1,649m、工期が昭和45年度から平成29年度まで、全体事業費約102億円となっております。現在、支川の伊南川の小林工区の整備を進めておりますが、今後も計画的な事業進捗が見込めるということで、評価をAとしてございます。

また、事業を巡る社会経済情勢等の変化などその他の評価項目も、前回評価時と大きく変わっておりませんので、すべての評価をAとしてございます。

結果、総合評価は、現計画のとおり整備を進めることとしまして、対応方針案を「事業継続」としてございます。

続きまして120ページの濁川をお願いいたします。概要図が120ページの3になりますので、3ページをお開きください。濁川につきましては、県北地方の福島市南部の市街地を流下し、支川大森川をあわせて阿武隈川に合流する河川でございます。洪水による市街地の浸水被害を防止することを目的とした河川事業です。

濁川の整備計画につきましては、当初、概要図に杉妻小学校という表示がありますが、その付近から国道4号を横断して、新たな放水路を整備して阿武隈川に流下させるという計画でございました。濁川のJR付近で浸水被害が発生しており、下流の流下断面が足りないということで、河川改修を放水路で当初計画していたところでございます。しかし、市街地の伸展並びに地域が分断されるというような理由のため、地元合意が得られないことから、計画の見直しが必要になったところでございます。このため、前回の評価におきましては「見直し継続（再評価）」という評価を受けてございます。

1ページに戻っていただきまして、前回評価時の対応方針であります、「見直し継続（再評価）」で、「事業計画の見直しにあたっては、まちづくりの観点からも地元自治体と一層連携を図るとともに、地元住民との十分な調整を行うこと。また、すみやかに事業計画見直し案を策定し、公共事業評価委員会に諮ること」との付帯意見をいただいたところでございます。この意見を受けまして、当県としまして河川整備計画の見直しに着手したところであります。見直しにあたりましては、現川改修案あるいは現川を生かした分水路案、JRから上流におけます遊水池整備案など、複数案を比較検討したところでございます。結果、沿川の地形改変を最小限にとどめることができるということで、現川改修案を最適案としたところでございます。こちらの見直し案につきましては、平成25年度までに地元自治体並びに住民に説明をいたしまして了解をいただいております。

事業の概要としましては、全体計画が、当初延長4,350mから5,800m、工期が昭和63年から、前回評価時は平成28年でございましたが、平成33年度まで延ばしてございます。全体事業費135億円が145億円に見直したところでございます。

事業の進捗としましては、進捗率が現在87.3%になってございます。見直し案につきまして、地元の了解並びに地域の改変が少ないというようなことも踏まえまして、今後、計画通り進めることができるということで、評価をAとしている

ところでございます。

チェックリストの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は、平成25年度末までに計画見直しについて地元自治体と地元住民の合意が得られていることから、評価をAとしてございます。

費用対効果分析結果でございますが、こちらに記載のとおり、前回の評価時とほぼ同じで、便益が費用を上回るということで、評価をAとしてございます。

計画変更等の必要性につきましては、計画変更が必要であるが、地元住民の合意が得られ事業促進が見込まれることから、評価をBとしたところでございます。

結果、総合評価は、見直し計画に基づき整備を進めることとし、対応方針案を「見直し継続」といたしました。

次に121ページをお開き願います。概要図、121-3ページをお開きください。湯川でございますけれども、こちらは会津地方の会津若松市の市街地を流下する河川でございます。浸水被害を解消するために、国直轄で放水路を抜きまして阿賀川に合流させていただきます。残りました旧河川を旧湯川と言っておりますが、旧湯川につきまして、支川の瀬川を含め整備を進めてきたところでございます。旧湯川、瀬川につきましては、会津若松市から湯川村を流下しまして、日橋川に合流する河川でございます。

チェックリストの1ページをご覧ください。事業概要は、全体延長が2万4,705m、工期は昭和46年から平成35年度まで、全体事業費約143億円となります。

事業の進捗状況でございますけれども、湯川と支川の古川及び旧湯川につきましては、多少の掘削を残して概成しているところでございます。現在、旧湯川の支川・瀬川等の整備を進めておりまして、今後、湯川の暫定掘削部分を掘削するという予定になってございますが、国直轄区間の放水路に固定堰がありまして、その堰を改修しないと本川の掘削ができないということから、完成年度を延ばしてございます。ただし、平成25年度末までに可動堰としての改修が完了しており、今後は計画的な事業進捗が見込めるということで、評価をAとしてございます。

また、事業を巡る社会経済情勢等の変化などにつきまして、その他の評価項目も前回評価時と大きく変わっておりませんので、すべての評価をAとしてございます。

結果、総合評価は、現計画のとおり整備を進めることとし、対応方針案を「事業継続」としました。

122の夏井川になります。122ページをお開きください。概要図が122-3ページになります。夏井川でございますけれども、これは県中地方の小野町からいわき市を流下して太平洋に注ぐ2級河川でございます。洪水による沿川の浸水被害を防止することを目的とした河川事業です。

122-3ページ、夏井川本川につきましては、ほぼ築堤が完了し、河床の断面を広げるための河床掘削を現在行っているところでございます。

続きまして112-4ページ、5ページ、6ページと、こちらは夏井川に合流します支川の改修状況でございます。4ページは支川の小玉川、5ページにつきましては、河口部に流下します仁井田川流域の河川になります。こちら概ね概成

をしたところ です。

122-6 ページにつきましては、いわき市内の市街地を流れております新川で、こちらにつきましても整備済みとなっております。

122-7 ページでございますが、こちらは夏井川の支川、右支夏井川で、小野町の中心市街地を流れる川でございます。たびたび浸水被害が起きておりますので、こちらの整備を順次進めているところでございます。

1 ページに戻っていただきまして、事業の概要としましては、全体計画延長が 4 万 7,791m、工期は昭和 49 年度から平成 38 年度まで、全体事業費は約 505 億円となります。

事業の進捗につきましては、現在、夏井川本川の下神谷工区及び広畑工区、小野町の右支夏井川の整備を進めておりまして、今後も計画的な事業進捗が見込まれるということから、評価を A としてございます。

また、事業を巡る社会経済情勢等の変化などその他の評価項目も、前回評価時と大きく変わっておりませんので、すべての評価を A としたところでございます。

結果、総合評価は、現計画のとおり整備を進めることとし、対応方針案を「事業継続」としてございます。

続きまして 123 の鮫川をお願いいたします。概要図の 123-3 ページをご覧ください。鮫川はいわき市の遠野町から勿来町を流下し、太平洋に注ぐ 2 級河川でございます。こちら度も重なる洪水から浸水被害を防止することを目的とした河川事業でございます。

現在、鮫川におきましては、いずれも支川を含め事業を行っているところでございまして、下流から山田川、余木田川、四時川の支川につきましては完成しているところでございまして、本川も築堤については概ね概成しているところです。現在、鮫川本川工区におきましては、江栗大橋の上下流における河川断面の拡幅、下流におきましては支川・中田川の浸水解消を図るための整備を現在進めているところでございます。

1 ページにお戻りください。事業の概要になりますが、全体延長が 1 万 7,300 m、工期が昭和 51 年度から平成 38 年度まで、全体事業費が 214 億円となっております。

事業の進捗でございますが、みなし進捗率が 58.3%と、70%以下となっております。現在進めております江栗大橋付近と、支川の中田川の整備ですが、こちらについては用地取得に時間を要したということで、みなし進捗率が 70%未満となっているところでございますけれども、昨年度末に用地取得の見通しがつき、今後は計画的かつ順調な事業進捗が見込まれるということから、評価を B としているところでございます。また、その他の評価項目につきましては、前回の評価時と大きく変わっておりませんので、評価を A としたところでございます。

結果、総合評価は、現計画のとおり整備を進めることとし、対応方針案を「事業継続」としたところでございます。

124 ページをお開きください。概要図が 124-3 ページにございます。こちらは新田川でございますが、新田川は相双地方の南相馬市を流下し太平洋へ注ぐ 2 級

河川でございます。現在、本川におきましては上流区間の庚塚橋及び栢の木堰の改修を除き概ね完成しているところでございます。また、支川の水無川、境堀川、笹部川等につきましても改修済みとなっているところでございます。

1 ページにお戻りください。事業の概要でございますけれども、全体延長が1万6,785m、工期が昭和28年度から平成31年度まで、全体事業費が約97億円となります。

事業の進捗状況ですけれども、これまで栢の木堰の水利権の行政手続きに時間を要したということで完成予定年度を延ばしておりますが、こちらにつきましても行政手続きが済み、今後、計画的な事業進捗が見込まれるということで、評価をAとしてございます。また、その他の評価項目も、前回の評価時と大きく変わっておりませんので、すべての評価をAとしたところでございます。

結果、総合評価を、現計画のとおり整備を進めることとし、対応方針案を「事業継続」としてございます。

以上でございます。

ありがとうございます。

以上につきまして、ご質問、ご意見等はございませんでしょうか。

教えていただきたいのですけれども、費用対効果のB/Cの値なのですが、事業によりましてかなり値が違って、1点いくつというものから50近いものまであるようなのですが、ほかの事業と違いまして、この分析、手法は同じ手法で計算されているようなのですが、これだけ差が出る理由はどのあたりにあるのか。見ますと、やはり総便益がかなり違ってくるのかなと思うのですけれども、教えていただければと思います。

申し上げます。費用対分析の考え方は、先ほどご説明しましたように、洪水シミュレーションにより想定氾濫区域を算出します。そのエリアにおける家屋や耕作地などの資産等の被害額から、事業を実施したことによる被害軽減額をその便益としてございます。

特に119ページの只見川におきましては、費用対分析が1.27、ほかの河川に比べると小さく出ておりますが、こちらは、浸水しても人家等が少ないというような影響がありまして、都市河川のような人家密集地帯ですと相当大きくなってしまいますので、効果が相当大きいという形になるのですが、只見川のような中山間地域ですと、沿川に人家があまりありませんので、費用対分析効果としては少ないというか小さい数字になってしまうということでございます。

ありがとうございます。ケース・バイ・ケースというか、場所によってかなり違ってくるということですね。

よろしいでしょうか。全体に関係するのですけれども、昨年、三春の河川改修の事案で、既にある程度、河川改修などの対策が進んでいて、残りの対策の評価を行うときに、初期の計画時にこれだけの効果がありますよということをベースに当初のB/Cが算定されておられたと思うのですけれども、昨年、試みとして、そこまでもう終わっているということで、新しくこれから対策する分についてのB/Cはどのくらいありますかというようなことを出していただいたと思うので

河川整備課長	<p>す。ここで示している B/C は、当面の効果に関する基本的なものだと思います。昨年、福島県を踏まえた見直しをして、例えば只見川について、もし、そういうような評価の見直しを行った場合に、B/C が 1 ぎりぎりのものがどうなるのでしょうかという素朴な疑問があります。その辺はいかがでしょうか。</p> <p>今回、例えば 117 の広瀬川でございますけれども、概要図の 117-4 でございますが、先ほど申し上げましたように、全体延長で 1 万 7,000m あまりあるうち、下流の梁川、霊山、月舘工区は完成しており、117-3 ページに戻ってもらいまして、沿川で緑になっている小島工区と川俣工区を今後整備していくことになっております。</p>
議 長	<p>B/C におきましては、今後整備する工区の B/C を算出したところでございまして、全体から抜き出して B/C を算出したところでございます。</p> <p>わかりました。ということは、117-3 に書かれている B/C の前回評価時というのは、そうするとどのようになるのでしょうか。</p>
河川整備課長	<p>申し訳ございません。説明不足でした。前回評価時も、整備期間が相当長いものですから、前回評価時も同じような手法で今後やるべきところの評価をしたという形になります。</p>
議 長	<p>ということは、117 番以外についても、基本的には対象区間を取り出して B/C を評価しておられるということでしょうか。</p>
河川整備課長	<p>そういうことです。</p>
議 長	<p>わかりました。どうもありがとうございます。</p> <p>ほかにございませんでしょうか。</p>
高山委員	<p>120 番についてお聞きします。当初の計画では、青い点線にある放水路を計画していたものの、いろいろな事情によりそれをやめて、今の河川の改修で対応するということだと思うのですが、新しい工法による部分は、この緑の部分全体ということになるのですか。</p>
河川整備課長	<p>基本的に、全川にわたって流下断面が足りないという結果になってございます。当初、計画を立てたときには、河川は基本的に、2 割断面といっていますが、緩やかな勾配の護岸をつくって川幅を広くとった改修を考えていたところですが、今回の計画見直しにあたりましては、現河川で 2 割にして大きく断面をとりますと、沿川の用地補償が相当莫大となってしまいますので、多少使いづらいといえますか、ゆとりのない川にはなるのですが、護岸を 5 分勾配に立てて、なるべく用地をかけないような形で断面を確保していくという形で見直したところでございます。それを、一部、現川の中でも、流下能力があるといえますか、流れるところもありますので、それがなくなるとつきましては 5 分立ての断面を確保し、河川改修をしていきたいという考えをさせていただきます。</p>
高山委員	<p>そうしますと、この用地に係る用地費は、5 分勾配を前提としての数字ということでしょうか。</p>
河川整備課長	<p>そうでございます。</p>
高山委員	<p>わかりました。</p>
議 長	<p>私より、119 番についての質問です。事業目的のところに、「昭和 44 年の豪雨</p>

河川整備課長	<p>をはじめ」と書かれています。たぶん、只見川につきましては、平成 23 年と東北地方大地震の際に豪雨災害があったと思いますが、そのとき、これまでに改修されていた部分の効果はどうだったかということと、それから、未改修区間の部分というのはどういう状態だったのかについて報告していただければと思うのですが。</p>
議 長	<p>只見川は、伊南川の合流前の上流に大きなダムがございます。そこからの放流と伊南川が合わさりまして只見町を流下し、金山町や柳津町に流れています。</p> <p>平成 23 年の豪雨は、こちらに集中的に降ったのですが、支川の伊南川、あるいは合流前の只見川本川部、合流地点から下流につきましては、改修の効果り浸水被害が発生してございません。ただし、これから下流のところの未改修部につきましては、只見町の町の中が浸水し、金山町等においても大変な被害を被ったというところがございます。こちら、支川の伊南川を含め合流点付近につきましては、改修の効果があったため浸水被害等はなかったということで、浸水の状況等につきましては記載をしていないところでございます。</p> <p>わかりました。そうすると、この工事を施すことによって、より防災の効果が高まると考えられるのではないかと思います。ありがとうございます。</p>
富樫委員	<p>ほかにございますか。</p> <p>実は私も、そのあとに只見線も停止したということで、あの辺に行ったのですが、委員長と同じような質問をしたかったのですが、三島の温泉などもかなりやられていましたので、あそこに宿泊したのですが、次の改修の計画ができるのかなと思っておりました。</p> <p>それから、お伺いしたいのですが、普通、河川改修ですと下流側から進めるというのが一般的だと思いますが、118 のところで、いちばん下流部のところが今回の改修といいますか工事の区間になっているかと思うのですが、それは、先ほどおっしゃられましたように、被害の総額の順番としてこのところが最後でも想定額が少なかったのか、それとも、用地買収等の遅延によってこのように手順前後したのか、あるいは手順前後ではないかもしれませんけれども、その辺をちょっと教えていただければと思います。</p>
河川整備課長	<p>支川等につきましては、流域も小さいということで、本川に対する影響もそんなにないということで、支川の改修を進めてきたということがあります。下流の未改修区間、矢祭工区ですが、こちらにつきましては、優先順位が高いところでございますが、用地の合意がなかなか得られなかったということで、粘り強くこちらにつきましては用地の交渉を進めてきたところでございます。概ね見通しがついてきたということで、今後、着実に進められるなということで、本来は下流からやるべきなのですが、こちらにつきましては用地の影響で手がつけられなかったという状況でございます。</p>
議 長	<p>だいぶ時間も押してまいりました。以上でとりあえず 124 番までについては打ち切らせていただいて、引き続き 125 番から 131 番まで、よろしく願いいたします。</p>
河川整備課長	<p>続きまして 125 番の地蔵川についてご説明いたします。概要図、125-3 ページ</p>

をお開きください。地蔵川でございますが、こちらは相双地方の相馬市から新地町を流下しまして太平洋に注ぐ2級河川となっております。地蔵川本川につきましては、JR常磐線から河口まで、こちらは概ね完成してございます。また、途中で支川の立田川が合流しますが、こちらにつきましても改修済みとなっております。現在は、JR常磐線の橋梁の架け替え、常磐線のJR橋の架け替え等を行い、上流の改修を行うものでございます。

1ページにお戻りください。事業の概要でございますが、全体延長が6,400m、工期につきましては、昭和42年度から平成31年度まで、全体事業費が約52億円となっております。

事業の進捗状況でございますけれども、現在進めておりますJRの橋梁改築に着手したところでございますけれども、これまでJR等の行政手続きに相当時間を要したということで、完成予定年度を延ばしてございます。今回、震災を経て、現在のJRも止まっておりますので、その期間に一気にやっつけようということで着手できたというような状況になりました。ということで、今後は計画的な事業進捗が見込めるということで、評価をAとしてございます。

また、事業を巡る社会情勢等の変化などについて、その他の評価項目も、前回評価時と大きく変わっておりませんので、すべての評価をAとしたところでございます。

総合評価は、現計画のとおり整備を進めることとし、対応方針案を「事業継続」といたしました。

126番の事業を説明いたします。126-3ページになります。大滝根川でございますが、大滝根川は県中地方の田村市から郡山市を流下し、阿武隈川に合流する河川でございます。126-4ページをご覧ください。大滝根川本川でございますが、こちらは田村市の中心部になりますけれども、大滝根川本川の中ノ橋から安久津橋間が改修済みとなっております。現在、大滝根川本川の安久津橋から大橋までの整備を進めているところです。

支川の谷田川になりますけれども、谷田川につきましては、106-5ページになります。鬼越橋から下流が改修済みとなっております。現在、その上流の整備を進めているという状況でございます。

1ページに戻っていただきまして、事業の概要でございますが、全体計画延長が7,000m、工期が昭和49年度から平成31年度まで、全体事業費が約70億となっております。

事業の進捗状況でございますが、今後も計画的な事業進捗が見込まれるということで、評価をAとしてございます。また、その他の評価項目も前回評価時と大きく変わっておりませんので、すべての評価をAとしたところです。

結果、総合評価を現計画のとおり整備を進めることとし、対応方針案を「事業継続」としてございます。

続きまして127番、概要図、3ページをご覧ください。逢瀬川でございますが、逢瀬川は県中地方の郡山市街地を流下して阿武隈川に合流する河川でございます。洪水による沿川の浸水被害を防止することを目的とした河川

事業です。

現在、上流区間になります。東北自動車道から咲田橋と書いてございますが、その区間までが完了してございまして、下流区間、国道4号から阿武隈川まで、こちらでも完成しています。中抜けになっているのは、下流は激特による災害対応で整備してきたところで、上流については他事業関連で整備したところであり、現在、中間区間で実施している状況です。

1ページに戻っていただきまして、事業の概要でございますけれども、全体延長が5,020m、工期が昭和44年度から平成31年度まで、全体事業費が約90億円となっております。

事業の進捗でございますけれども、現在、国道4号から幕の内橋区間の整備を実施しているところでございますけれども、賃貸マンション等の大型補償物件の移転に時間を要したということで、完成予定年度を延ばしておりますが、去年までに大型物件の移転交渉が完了しましたので、今年度から計画的な事業進捗が見込まれるということで、評価をAとしてございます。また、その他の評価項目につきましても、前回評価時と大きく変わっておりませんので、すべての評価をAとしたところでございます。

結果、総合評価を現計画のとおり整備を進めるということで、対応方針案を「事業継続」としてございます。

続きまして128番、田付川でございます。128-3ページをご覧ください。田付川につきましては、会津地方の喜多方市街地を流下し、阿賀野川に合流します1級河川でございます。こちら、左側が下流端になりますけれども、下流端から月見橋の区間と、その上流にあります上川原橋から上流の区間につきましては、暫定改修済みとなっております。現在は、真ん中にあります月見橋の上流の橋でございますが、檣橋という、こちらの橋梁改修に着手しているところです。橋梁はこちらを完了すればだいたい完了する予定となっております。

それでは1ページに戻っていただきまして全体計画、延長につきましては5,770m、工期が昭和56年度から平成30年度まで、全体事業費が約42億円となっております。

田付川の市街地におけます橋梁等の架け替えに伴いまして、支障物件移転に時間を要したということで、完成目標年度を延ばしておりますが、今後、計画的な事業進捗が見込まれるということで、評価をAとしてございます。また、その他の評価項目につきましても、前回評価時と大きく変わっておりませんので、すべての評価をAとしております。

結果、総合評価を、現計画のとおり整備を進めるということとし、対応方針案を「事業継続」といたしました。

続きまして129ページ、木戸川でございます。概要図は129-3ページになります。木戸川は、相双地方の川内村から、檜葉町を流下しまして太平洋に注ぐ2級河川でございます。こちらでも浸水被害の軽減を目的に行っている河川事業でございます。

概要は、宮の下橋という右側、下流方向になります。宮の下橋から中央橋、

約 2.5 km 区間につきましては改修済みとなっております。現在、村道の中央橋の架け替え工事に着手しているところでございます。

お戻りください。1 ページになりますが、事業の概要は全体計画が 4,600m、工期が昭和 53 年度から平成 31 年度まで、全体事業費約 16 億円となっております。事業の進捗状況でございますけれども、村道付掛替えに伴う橋梁架替え位置の調整等に時間を要したということで完成予定年度を延ばしておりますが、今後は計画的な事業進捗が見込まれるということで、評価を A としてございます。また、事業を巡る社会情勢等の変化など、その他の評価項目も前回評価時と大きく変わっておりませんので、すべての評価を A としております。

結果、総合評価は、現計画のとおり整備を進めるということとし、対応方針案を「事業継続」としてございます。

続きまして 130 をお願いします。概要図は 130-3 ページになります。滑川でございますが、滑川は県中地方の須賀川市を流下しまして阿武隈川に合流する 1 級河川でございます。滑川本川の国道 4 号から上流区間、支川の岩根川、こちらについては改修済みで、ほ場整備と関連して改修を行ったところでございます。現在は、阿武隈川合流点から国道 4 号までの整備を進めているところでございます。

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けれども、全体延長が 8,728m、工期、昭和 44 年度から平成 31 年度まで、全体事業費が約 49 億円としてございます。

事業の進捗状況でございますけれども、阿武隈川合流点から国道 4 号までの整備を現在進めているところでございますが、当初、沿川で計画されておりました土地区画整理事業、こちらが中止になったということで、道路の付け替えに伴う管理者との調整に時間を要したことで、みなし進捗率が 70% 未満となっておりますけれども、現在、道路管理者との調整が既に完了したということで、今後は計画的かつ順調な事業進捗が見込まれるということで、評価を A としております。また、その他の評価項目につきましては、前回評価時と大きく変わっておりませんので、評価を A としております。

結果、総合評価は、現計画のとおり整備を進めるということとし、対応方針案を「事業継続」としました。

次に、131 番の梅川になります。131-3 ページの概要図をお開きください。梅川は相双地方の相馬市を流下しまして松川浦に注ぐ河川で、こちらにも洪水による沿川の浸水被害を防止するための河川事業でございます。松川浦の河口部から国道 6 号・相馬バイパスのところに中央排水路とありますが、この区間までは完成してございます。現在、国号 6 号バイパス上流区間の整備を実施しているところでございます。

お戻りいただきまして 1 ページでございますが、全体計画延長が 4,530m、工期が平成元年から平成 31 年度まで、全体事業費が約 26 億円となっております。

現在、国道 6 号バイパス上流の整備を行っているところなのですが、これまでに用地取得に時間を要したということで完成予定年度を延ばしておりますけれども、概ね下流より買収になってきておりまして、今後は計画的に事業進捗が見込

	<p>まれるということで、評価をAとしてございます。また、その他の評価項目は前回評価時と大きく変わっておりませんので、すべての評価をAとしたところです。</p> <p>結果、総合評価は、現計画のとおり整備を進めるということとし、対応方針案を「事業継続」といたしております。</p> <p>以上、河川整備課が所管する事業につきましては以上でございます。よろしくお願いたします。</p>
議長	<p>ありがとうございます。</p> <p>ご質問、ご意見等、ございませんでしょうか。</p>
高山委員	<p>128番についてお聞きします。128-1の事業の進捗状況を見ますと、喜多方市の景観条例が施行されたために、自然石を使用して整備することになったことから事業費が増加したとありますが、各市町村の景観条例に準拠するがゆえに事業費が当初予定より増える事例は結構あるのでしょうか。</p>
河川整備課長	<p>当初見込んでおりました護岸というのが、通常ブロックの護岸で概算工事費を見込んだというところがありまして、田付川におきましては、自然に近いといえますか、自然の川づくりを目標として進めてきているところで、景観条例等、あるいは自然公園とか、そういう特殊な、あるいは景観に配慮しなければならない箇所につきましては、自然石護岸を使うなどの手法で、景観に配慮して整備を進めてきたところです。</p> <p>それに伴いまして、工事費がアップしたということで、前回評価時の全体事業費が38億円で、矢印の括弧で書いてありますが、今回見直して42億円と、4億円程度、事業費が増えたということで、完了に近くなってきておりますので見直しをせざるを得なかったというところがございます。</p> <p>以上です。</p>
議長	<p>よろしいでしょうか。</p>
富樫委員	<p>131ですけれども、これから上流側の整備に入るわけですが、レベルダウンの影響というのは大丈夫なのでしょうか。</p>
河川整備課長	<p>今回の震災で、松川浦周辺で約50cm程度の広域的な沈下が起こっております。改修済み区間として黒く着色してございますが、こちらにつきましては、今回の震災を受けまして、沈下した河川堤防の嵩上げを、災害復旧事業で行う予定にしております。通常事業は国道6号バイパスから上流で今動いております。</p>
富樫委員	<p>河川の下流部などでは塩水の影響は大丈夫でしょうか。</p>
河川整備課長	<p>松川浦は汽水域でございますので、塩水はそれほど濃くはないかと思っております。</p>
富樫委員	<p>了解いたしました。</p>
議長	<p>よろしいでしょうか。今の質問に関係してはありますが、太平洋側に面している河川、地蔵川にもあったかと思うのですけれども、河川堤防の高さというのは、L1津波相当の高さに設定するという理解でよろしいですか。</p>
河川整備課長	<p>125番の地蔵川ですけれども、この地域の海岸堤防の高さは、新地町ですとL1津波で計算しますと約5mとかそのくらいになります。地盤沈下したことによって波の打上げ高はちょっと高くなっています。それが7.2mということで、L1津波か波の打上げ高で高いほうの高さを今回採用しようということになっ</p>

議 長	<p>ていますので、ここは、従前、海岸堤防高さが 6.2m だったものを、7.2m に 1 m 嵩上げするようになりに計画しています。今まで、海岸堤防の高さと地蔵川の堤防の高さというのが合っておりませんでした。河川につきましては洪水を流す高さしかみていなかったということで、今回、津波で浸水したわけでございます。河口付近の河川堤防につきましては海岸堤防と同じ高さまでレベル区間を設けて対応することになっていきますので、黒く着色してございます相馬バイパスから下流になるのですけれども、津波の影響区間までは堤防を 7.2m まで上げることでしております。こちらも別事業で対応することになってございます。</p>
港湾課長	<p>わかりました。どうもありがとうございます。</p> <p>ほかにごございますか。よろしいでしょうか。どうもありがとうございました。</p> <p>それでは、引き続きまして港湾関係ということで、132 番、133 番、よろしくお願いたします。</p> <p>港湾課長の山口でございます。整理番号 132 番及び 133 番の事業についてご説明いたします。座って説明させていただきます。</p> <p>チェックリストの 132-3 及び 133-3 ページの事業概要図をご覧ください。小名浜港東港地区は、船舶の大型化及び取扱貨物量の増加に対応するため、県と国が一体となって、沖合に国際物流ターミナルを整備するものであります。赤及び緑で着色しているところが県事業であり、青で着色しているところが国直轄事業であります。今回対象となりますのは赤で表示しております補助事業の広域資源活用護岸整備事業と、緑色で表示しております起債事業のふ頭埋立造成事業の 2 事業でございますが、両事業とも東港の土地造成を行うものでございまして、一括資料としてまとめております。</p> <p>チェックリストの 132-1 及び 133-1 ページにお戻りください。事業の概要でございますが、補助事業で行う広域資源活用護岸の延長は 1,500m であり、平成 6 年度に着手、起債事業で行うふ頭埋立造成の面積は 49.3ha であり、平成 7 年度に着手しております。完成目標年度は平成 32 年度で、全体事業費は両事業合わせて約 266 億円となっております。</p> <p>事業の進捗状況は、両事業ともみなし進捗率が 70% 以上でございますので、A と評価しております。事業を巡る社会経済情勢等の変化につきましては記載のとおりであり、A と評価しております。</p> <p>次に、チェックリストの 132-2 及び 133-2 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は記載のとおりであり、A と評価しております。</p> <p>費用対効果分析等の要因の変化ですが、事業の費用対効果分析につきましても、2 つの事業が一体となって事業効果が発現できるため、2 つの事業を合わせて評価しております。結果は記載のとおりであり、便益が費用を上回ることから、A と評価しております。なお、参考としまして、国直轄事業を含めた東港全体事業の費用対効果分析も行っており、こちらも便益が費用を上回っております。</p> <p>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、既存施設の再利用などによりコスト縮減を図っていることから、評価を A としております。</p>

	<p>結果、総合評価は、現計画のとおり整備を進めることとし、対応方針案を「事業継続」としました。</p> <p>港湾課が所管する事業につきましては以上でございます。</p>
議長	<p>ありがとうございます。</p> <p>ご質問、ご意見等、ございませんでしょうか。</p>
田崎委員	<p>132-3 と 133-3 の図があるのですけれども、基本的なことで教えていただきたいのは、国がやる部分と県がやる部分、どういった違いで、この部分は県だとか国、あるいは埋立造成は県というように、どういったことで決まったのかなどいうのを教えていただければと思います。</p>
議長 港湾課長	<p>お願いします。</p> <p>これは港湾法で決まっております、小名浜港は重要港湾でございます、重要な施設については国が行うことができるということで、例えば、この図の青色で塗った岸壁は水深 12m 以上であり、国が行うことができると施行規則で決まっております。そのほかに、青色で塗ってあります臨港道路も主要なものについては国が行うことができると施行規則で決まっております。</p> <p>以上です。</p>
議長	<p>つまり、県の対象としている護岸の水深は、12m より深い場合は国がやるということですか。</p>
港湾課長	<p>説明が足りなくて申し訳ありません。船が着くところを岸壁といいまして、この水深が 12m 以上は国が行うことができます。臨港道路については主要なものについては国が行うことができると決まっております、そのほか、土地の造成などは県が行うことになっております。</p>
議長 港湾課長	<p>つまり、県の事業というのは船が着かないということですか。</p> <p>護岸は岸を護るということで、船が着かないところでございまして、国以外が行います。</p>
議長	<p>この青いところの岸壁の長さが 280m と 618m のところについては、港へ船が着くということ、係船するということですね。</p>
港湾課長	<p>「-18m 岸壁 (国) L=370m」とありますけれども、これは船が着くところでございます。</p>
議長 港湾課長	<p>その前の 14m のところは。</p> <p>「-14m 岸壁、-12m 岸壁」と書いてあるところも、船が着くところでございます。なお、上のほうに「護岸 (国)」と書いてありますが、ここは国との調整がございまして、岸壁の取り付け部分の護岸については国がやってもよいということとございまして、国と県で施工分担を決めて行っております。</p>
議長 高山委員	<p>船が主として係船するかどうかということで分けておられると。</p> <p>132 の費用対効果分析についてお聞きしたいのですが、前回の評価時の分子の部分 B 2 と、今回の評価時の分子の B 2 の数字がかなり違うのですが、その理由を教えてください。</p>
港湾課長	<p>まず、B 1、B 2 の違いでございますが、B 1 が陸上残土の処分コスト縮減効果でございまして、B 2 が浚渫土砂の処分コスト縮減効果になっております。</p>

132-3 ページの図面を見ていただきたいのですが、先ほどの-18mの岸壁がございまして、これが平成 25 年度に国の事業が-14m岸壁から-18m岸壁に新規採択されまして、その前面の泊地を-14mから-18mに掘ることになりました。そのため、浚渫土砂を多く東港で受け入れることになり、B 2 のほうが浚渫土砂を多く入れることから、処分コスト縮減効果が増えて、その分B 1 が減ったということです。

議 長

よろしいでしょうか。どうもありがとうございました。

続きまして、134 番、135 番、136 番の街路工事業について、よろしくお願ひします。

まちづくり推進課長

まちづくり推進課長の木村でございます。まちづくり推進課の所管する 134、135 の街路事業、136 の公園事業についてご説明させていただきます。着席の上、説明させていただいてよろしいですか。

まず、チェックリストの 134-1 ページをお開きください。事業名につきましては、交付金事業（街路）で、東部幹線外 1 線（久保田工区）でございます。

位置及び概要につきましては 134-3 ページをお開き願ひしたいと思います。地域としましては、郡山市の若葉町になります。郡山市の街路事業、左側に書いてありますけれども、街路事業及び区画整理事業と連携をいたしまして、真ん中を斜めに走ってきます県道荒井郡山線の第 1 越後街道踏切及び国道 4 号と交差する場所、若葉交差点の慢性的な渋滞解消を図ることを目的とした事業になっております。

134-1 ページにお戻り願ひします。事業の概要につきましては、延長が 890m、事業費が 60 億円です。平成 29 年度の完成を目指しております。

事業の進捗状況につきましては、事業費ベースで 88.9%、用地費で 92.8%となっており、順調に進んでおります。みなし進捗率が 70%を超えておることから、評価は A としております。

社会経済情勢等の変化ですけれども、東日本大震災の影響によりまして、隣接する工区との事業調整により、目標年次が平成 29 年度となっております。ただ、指標の事業採択時と同様の効果が見込まれることから、評価についても A としております。

134-2 ページをお開き願ひしたいと思います。また、その他の評価につきましても、事業費が変わっていないことより A としております。

以上の結果、総合評価につきましては、現計画のとおり整備を進めることとし、対応方針案を「事業継続」といたしております。

次に、135-1 ページをお開きねがいます。事業名は、これも交付金事業（街路）でございまして、平磐城線（花畑工区）になります。

位置及び概要につきましては 135-3 ページを見ていただければと思います。地域はいわき市の小名浜でございます。図面を見ていただきますと、右側が平方向です。左側が小名浜に近いところまでいっているところです。この事業はいわき市の中核である平地区と小名浜地区を結ぶ幹線道路の渋滞解消と、小名浜地区の地域活性化を図ることを目的とした事業となっております。

135-1 ページにお戻り願いたいと思います。事業概要でございますけれども、延長が 876m、事業費が約 53 億円で、平成 28 年度の完成を目指しております。事業の進捗につきましても、これもみなしの進捗率が 70%を超えていることから、評価をAとしています。

社会経済情勢等の変化でございますけれども、東日本大震災によりまして、本街路の終点であります小名浜港背後地域の整備事業が復興のシンボルと位置づけられておりまして、区画整理事業を進めているところです。本事業により、このアクセス道路としての大きな効果発現が見込まれることから、評価はAとしております。

125-2 ページをお開き願いたいと思います。また、その他の評価についても大きく変わっていないことからAとしております。

以上の結果から、総合評価は、今後も計画的に整備を進めることとし、対応方針案を「事業継続」といたしました。

次に 136-1 ページをお開き願いたいと思います。事業名は都市公園整備事業でありまして、東ヶ丘公園でございます。

位置及び概要につきましては 136-3 ページをお開き願います。地域につきましては、南相馬市原町区の中心部に位置しております。駅から 1 km以内のところになっております。ここは相双地方における広域公園として多様なレクリエーション活動の場、コミュニティ活動の場を形成するとともに、周辺住民の避難地となる機能を確保することにより、安全・安心で豊かな生活に寄与する公園として整備を進めているところでございます。

136-1 ページにお戻り願います。概要につきましては、公園面積が 89.6ha でありまして、歴史と伝承のゾーンと、里山レクリエーションゾーンに分けて整備を進めているところでございます。前回評価時からの変更点といたしましては、東日本大震災の影響により、平成 23 年度、24 年度の 2 年間は事業休止をしておりました。また、この震災の経験を踏まえまして、避難地としての管理棟の防災機能の向上や広場の拡充を図ることから、完成目標を 4 年延長いたしまして、また、事業費を約 9 億円増とするものでございます。

事業の進捗につきましては、事業費ベースで 84.6%、用地費ベースで 99%となっておりまして、順調に進んでおり、みなし進捗率が 70%を超えておりますので、評価はAとしております。

136-2 ページをお願いいたします。費用対効果分析の要因の変化につきましては、分析を国土交通省の「大規模公園費用対効果分析手法マニュアル」に基づいて行っておりまして、防災機能の向上の見直しにより事業費が増加したことによりまして、費用対効果は少し下がりました。具体的には 1.87 となりましたが、便益が費用を上回ることから、評価はAとしております。また、その他の評価も大きく変わっておりませんのでAとしております。

以上の結果、総合評価は、防災機能を強化して整備を進めることとし、対応方針案は「事業継続」といたしました。

まちづくり推進課が所管する事業につきましては以上でございます。よろしく

議 長	<p>お願いいたします。</p> <p>ありがとうございます。ご質問、ご意見等はございませんでしょうか。</p> <p>それでは、136 ですけども、東日本大震災のあとに、この周辺に位置する双葉断層の活動の可能性が 100 倍ぐらい増加しているということもあります。「東日本大震災の影響を加味して」と書かれています、防災への影響というのも含めて、できた効果が期待できるのではないかと個人的には思います。どうもありがとうございました。</p>
下水道課長	<p>それでは、続きまして 137 番、138 番の流域下水道整備事業について、よろしくお願いたします。</p> <p>下水道課長、小澤と申します。よろしくお願いたします。着席して説明してよろしいですか。</p> <p>整理番号 137 番及び 138 番の事業をご説明いたします。その前に下水道事業について説明いたします。下水道事業は大きく分けて 2 つございまして、市町村が実施する公共下水道と県が実施する流域下水道であります。</p> <p>137-1 ページをご覧ください。事業名は交付金事業でございまして、地区名は阿武隈川上流流域下水道県北処理区でございます。</p> <p>137-3 ページをお開き願います。県北処理区は、福島市、伊達市、桑折町、国見町の汚水を公共下水道と一体となりまして処理しまして、阿武隈川水域の水質保全と計画区域の生活環境の改善を目的とした事業でございます。</p> <p>1 ページにお戻りください。事業の概要についてですが、平成 22 年度策定の「ふくしまの美しい水環境整備構想」に基づき、近年の人口減少等を踏まえ見直しております。その結果、完成目標年度を平成 27 年度から平成 39 年度に変更、また、計画処理水量等を減少した計画としております。</p> <p>続きまして事業の進捗状況ですが、3 ページをお開き願いたいと思います。右側に赤で「右岸幹線 L=17.3 km」とございまして、そのうち、16.9 km においては整備が完了してございまして、ほぼ管渠については完了してございます。みなし進捗率も 70%を超えていることから、評価を A としてございます。</p> <p>次に、137-2 ページの下段でございまして、費用対効果分析等の要因の変化は、今回の評価で便益及び費用とも増額になってございますのは、平成 23 年の通知によりまして社会的割引率を用いて現在価値に換算するよう取扱いが変更になったためでございます。費用対効果分析等は、便益が費用を上回っており、評価は A としてございます。</p> <p>その他の評価項目につきましては、前回の評価時と大きく変わっていないため、A としてございます。</p> <p>以上により、総合評価の対応方針案は、現計画のとおり整備を進めることとし、「事業継続」としました。</p> <p>引き続き 138-1 ページをお開き願います。概要図は 3 ページにございまして、県中処理区につきましては、郡山市、須賀川市、本宮市、鏡石町、矢吹町の公共下水道と一体となり、水質保全の改善等を目的とした事業でございます。</p> <p>1 ページに戻りまして、事業の概要でございまして、県北処理区と同様に、平</p>

成 22 年度に見直しを行っております。続いて事業の進捗状況でございますが、管渠につきましてはすべて供用済みであり、みなし進捗率も 70%を超えておりますので A 評価としております。

続いて、2 ページの右側でございますが、計画変更の必要性等につきましては、汚水処理施設の整備は従来から実際の汚水量の伸びに応じて段階的に整備しております。しかしながら、近年の節水型家電の普及などで汚水量の伸びが小さく、当面、既存施設の能力で汚水処理が可能のため、施設建設を休止することとし、計画変更が必要なことから、評価を B としております。その他の評価項目につきましては、前回評価時と大きく変わっていないことから、評価は A としております。

以上により、総合評価につきましては、繰り返しのなりますが、既存施設の能力で汚水処理が可能であり、当面、施設建設の必要がないことから「休止」するものであります。なお、引き続き施設更新等の維持管理を適切に行うとともに、今後、公共下水道の普及が進み、汚水量が増加し、施設建設が必要となった時点で事業を再開するものであります。

以上でございます。よろしく申し上げます。

ありがとうございます。

それでは、137 番、138 番につきまして、ご質問、ご意見等がございましたらお願いします。本委員会は、本来であれば 4 時半までということだったのですが、だいぶ時間が超過しています。時間が少しオーバーするかもしれませんが、もう少し質疑を続けさせていただければと思います。

それでは、最後に 201 番から 203 番までということで、農林関係の事業、よろしく申し上げます。

農村基盤整備課長の菊地でございます。座って説明させていただきます。

整理番号 210 番の経営体育成基盤整備事業でございます。チェックリストの 201-1 ページをご覧ください。事業名は経営体育成基盤整備事業（小谷地区）でございます。

地区の位置を 201-4 ページでご説明します。小谷地区につきましては、会津若松市の南部、芦ノ牧温泉のすぐ北側の阿賀川脇の農用地でございまして、区画の整理や農道や水路の整備を行って、耕地の汎用化、集団化を図り、地域農業の継続的な振興を目的とした事業でございます。いわゆるほ場整備事業でございます。

201-1 ページにお戻りいただきます。事業の概要でございますが、本地区は、区画整理 21.2ha、工期は平成 19 年度にスタートし、平成 28 年度まで、全体事業費は 6 億 700 万円となっております。

土地改良法に位置づける事業でございます。事業規模がコンパクトだということもありまして、費用面から、計画変更が必要となったということでございます。

201-1 ページの左下から、事業の進捗状況でございますが、平成 25 年度までに整地工 15.3ha が完了し、みなし進捗率としては 103.8%となっております。評価は A としてございます。

議 長

農村基盤整備課長

事業を巡る社会経済情勢等の変化でございますが、本地区におきましては、19年度の採択当初に比較して大きな状況の変化がないということから、評価をAとしてございます。

201-2の左側でございますが、地元住民・受益対象者及び関係機関の意向でございますが、本事業により農業の近代化と担い手育成による農用地の利用集積ということが図られるということで、地元土地改良等については効果が発現されることに大きな期待を寄せており、評価をAとしてございます。

それから、201-2の左下でございますが、費用対効果の分析等の要因の変化でございますが、手法については、平成19年度に改訂されました国の「土地改良事業における経済効果の測定方法について」に基づいて算定してございます。その結果は、総費用・総便益比が1.02となって事業効果が見込まれるということから、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等の可能性でございますけれども、計画変更の理由ですが、まず、地区編入や除外による区画変更がございまして、併せて抜根物等の処分量の増などがあり、費用面で計画変更の必要性があるということで、評価をBとしてございます。

以上のことから、総合評価については、担い手の育成、集積、それを促進するという経営規模拡大という部分をもって、地域農業の継続・振興につながるということから、必要不可欠な生産基盤の整備であり、計画的な事業実施によって、目標年度である平成28年度に完了できる見込みがございまして、計画を見直した上で継続して事業を実施する必要があるため、対応方針案を「見直し継続」としてございます。

続きまして整理番号202でございます。海岸保全施設整備事業についてご説明いたします。202-3に図面がございまして、海岸でございまして、本県の海岸延長については、全体で167kmでございます。その中で、背後農地を守る農地海岸が20地区ございまして、その中の1つ磯部地区でございまして、相馬市に位置し、海岸線が岩盤で、いわゆる崖海岸でございまして、お手元の写真付きの参考資料で崖海岸のイメージがおわかりいただけたらと思っております。波浪等によって浸食する部分を防止・低減するために、コンクリートブロックにより消波堤整備を進めています。

202-1をご覧ください、事業概要でございますけれども、消波堤が2,423m、防護面積、守るべき背後地の面積が68ha、全体事業費として41億円を全体計画として、昭和55年度に着工いたしてございます。平成25年度までに消波堤1,780mを暫定断面で施工してございまして、整備延長ベース進捗率は73.5%、事業費ベースのみなし進捗率は61.5%ということで70%を下回っております。このことから、事業の進捗状況の評価はBとしてございます。

次に、背後地農地の受益者は、海岸浸食に対する不安が依然として解消されておりません。環境への影響については、工事箇所について希少野生動植物がないということを確認しておりますし、事業を巡る社会経済情勢等の変化については、大震災の影響で不安が増しているということから、評価はAとしてござい

す。

続いて 202-2 をご覧いただきます。地元住民及び関係機関の意向でございますが、特段の変化はございませんので、評価はAとしてございます。

次に、費用対効果分析についてですが、現時点で総便益が 72 億 3,100 万円、維持管理を含めた総費用が 56 億 8,500 万円で、費用便益比が 1.27 と、1.0 を上回っているということでございますので、事業効果が見込まれるということで、評価はAとしてございます。

次に、計画変更の必要性やコスト縮減についてですが、ブロック運搬費の縮減に努めているということがございますので、評価はAとしてございます。

以上のことから、崖海岸における消破堤の整備ということでございまして、背後農地の保全、国土保全という意味でも必要な整備であり、また、地元からも事業促進の要望も強いことから、計画どおり事業を継続する必要があるということで、対応方針案を「事業継続」としてございます。

農村基盤整備課が所管する事業については以上でございます。

森林整備課長の桃井でございます。整理番号 203 番、森林居住環境整備事業（永井川前線）についてご説明いたします。座って説明させていただきます。

本事業でございますけれども、評価の対象となります理由といたしましては、事業開始から一定期間を経過した事業でございます。

はじめに、203-3 ページの概要図をお開き願います。永井川前線でございますけれども、いわき市三和町及び同川前町を結ぶ、全体計画延長約 7.5 km の林道の整備事業でございます。森林資源の有効活用と定住環境の改善に資することを主な目的といたしてございまして、路線の中間部分は国有林が広く分布してございまして、民有林に関しましては北部の川前側のほうに多く広がってございます。

203-1 ページのチェックリストをお開き願います。まず、事業の概要でございます。本路線の計画は、車道幅員 4 m で、延長 7,450m、全体事業費は 24 億 8,000 万円でございます。事業完了目標は平成 30 年度としてございます。

事業の進捗状況でございますけれども、平成 25 年度までに 5,708m、76.6% の整備がなされております。みなし整備率も 100% を超えておりますことから、評価をAとしてございます。

右側の社会経済情勢等の変化についても変化はなく、評価をAとしてございます。ページ中段にございます重要な評価指標、開設効果指数でございますけれども、これは林齢の増加によりまして森林の資源量が増加してございますことから数値が上がってございます。

続きまして 203-2 ページをお開きください。地元住民・受益対象者及び関係機関の意向、費用対分析等の要因の変化、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もA評価となっております。このうち、費用対効果分析等の要因の変化の B/C の変化でございますけれども、評価項目等の指標の見直しによりまして、採択時より減少してございますけれども、30%以内の変化となっておりますことから、評価をAとしております。

以上、結果といたしまして総合評価は現計画により進めることとし、対応方針

議長	<p>案を「事業継続」といたしました。</p> <p>森林整備課が所管する事業につきましては以上でございます。</p> <p>ありがとうございました。</p> <p>それでは、201番から203番まで、ご質問、ご意見等はございませんでしょうか。</p>
富樫委員	<p>201番について、区画整理といいますか、ほ場整備事業で、これは抜根とかがあるということは、現状に関しましては耕作放棄地等も混在するという事なのかということと、それから、担い手が2名です。農地利用集積率について、全体の施工面積の54%近くを2名で耕作するということになるのでしょうか。</p>
農村基盤整備課長	<p>まず、抜根でございますが、ほ場整備地区内に樹園地があるためでございます。抜根については当初より費用を見込んでいたのですが、掘ってみないとわからないということで過小評価だったということがございます。</p>
富樫委員	<p>それから、2つ目の担い手の2人への集積ということでございまして、それは委員がおっしゃるとおりでございます。2人の方に経営権として、耕作権としてお任せするという部分がこの54%ということでございます。</p>
議長	<p>ありがとうございます。今、農水のほうもプロジェクトで、いわゆる経費節減2分の1、それから収益率2倍というのが目標に立てられておりますので、ぜひ、この分野で、なかなか達成しづらいかもしれませんが、ぜひともほ場整備をして、将来的な耕作放棄地の発生を抑えて、今、そのように進めているものに対して寄与していただければと思っております。</p>
復興・総合計画課長	<p>ありがとうございました。ほかにございませんでしょうか。</p> <p>それでは、どうもありがとうございました。以上で41件の事業についてのご説明と、ご質問、ご意見をいただきました。これで、今年度の評価対象事業全件についての概括審議を終わらせていただきたいと思います。非常に駆け足の審議でございましたけれども、ご協力どうもありがとうございました。</p> <p>続きまして、詳細審議、次回の部会では詳細審議を実施しますが、この詳細審議の対象とする事業の抽出をしたいと思っております。</p> <p>まず、抽出の考え方につきまして、事務局のほうから説明よろしくお願ひします。</p> <p>それでは、次第に添付されました付属資料3をご覧ください。カラー刷りのものがございます。</p> <p>事業の抽出につきましては、過去の委員会では、この資料ですと白丸のついた事業、これを中心に抽出していただいております。具体的には大規模公共事業に該当する事業、見直し継続等ということで、具体的には見直し継続と休止の事業、そして、チェックリストの各項目の評価の中でB評価が1つでもあるもの、今回はご承知のとおり評価対象事業件数が大変多いですので、事業の課題、あるいはその分野ごとのバランス、そういうものをご考慮いただきながら、さらに絞り込んで抽出していただければと思っております。</p> <p>また、本年度につきましては、先ほども申し上げましたとおり、合同部会の中で審議をしていただきますので、皆様が所属する部会の垣根を越えてご検討いた</p>

だければと考えております。

以上で説明を終わります。

議 長

以上、事務局のほうから、次回の詳細審議に関する事業の抽出についての考え方について示していただきましたけれども、何かご質問、ご意見はございませんでしょうか。または皆さんのお考えをいただければと思います。

高山委員

次の審議が7月10日の午後、3時間程度ということを考えますと、あまり多くの詳細審議ということもできないかと思えます。今、事務局からお話があったように、ある程度絞るということから、まず、この一覧表の複数の項目があるところと、新規についても一回詳細審議をするべきと思えます。

議 長

どうもありがとうございました。今、委員長代理からご意見がございましたけれども、先ほど事務局からも、大規模というのは制約条件がある、継続して検討したほうがいいでしょうということと、今、委員長代理からも、大規模でかつ新規というのは制約条件になるであろうということで、この101、102、103というのは大規模かつ新規事業ということでございます。

104番以降は継続事業でございますけれども、その中で、大規模であり、かつ見直しやB評価という複数の検討条件がついているものを主にとということも委員長代理のほうからご意見をいただきましたけれども、それと、さらに対象事業はいろいろ多岐にわたっておりますので、特定の事業だけではなくて、他の所管のものについて少し見ていくということも非常に重要なところでございます。

ちなみに、先ほど事務局、委員長代理からもございましたけれども、複数のチェックがされている部分について、104以降について見せていただくと、1つは105の船引バイパス、もう1つは109番の白河バイパス、道路の幅員を見直しましょうということなのだと思います。それから、120番の濁川の断面を変えましょうというもの。それから、123番の鮫川です。それから、138番の、これは休止ということだったと思えますけれども、これについても、休止するという意味では詳細に検討が必要かなということになるので、138番についても詳細審議が必要と思えます。それから、201から203につきましても、先ほど富樫委員からご質問がございましたけれども、201番の事業というものも2つチェック項目がついています。

合わせますと9件、継続事業についての詳細審議、取りあえず2項目以上あるものにつきましては6件、それから、新規事業については3件ということになります。時間で制約するわけではございませんけれども、次回のことを考えると対象は9件ないし10件ぐらいと思えます。

それと、今日の委員の皆様方の質問も、今挙げさせていただいた件についてもいくつか質問があったと思えます。少なくとも今挙げさせていただいた9件というのは候補になるのではないかなと思えますが、いかがでしょうか。追加したほうがいい、または見直したほうがいいというご意見もあるかと思えますが、よろしいでしょうか。

(異議なし)

議長	<p>どうもありがとうございました。</p> <p>もう一度繰り返させていただきますと、整理番号 101、102、103 の大規模の新規事業、それから、105 番、109 番、120 番、それから 123 番、138 番、201 番について、次回の詳細審議とさせていただければと思います。</p> <p>次に、各委員会からいただいた意見も踏まえて、次回の詳細審議に入らせていただけたらと思いますので、関係の部署の皆様方、よろしく願いいたします。</p> <p>それでは、議事の 3、その他でございますが、事務局から何かありますでしょうか。</p> <p>それでは、付属資料 4 をご覧ください。今後の評価委員会の開催日程でございます。</p> <p>先にご都合を伺わせていただいた、その結果を踏まえまして、このような開催日程とさせていただきたいと考えております。まず、詳細審議をしていただく第 1 回合同部会でございますが、7 月 10 日木曜日の午後、さらに現地調査を行う第 2 回合同部会につきましては 7 月 23 日水曜日の終日という日程で開催したいと考えております。最後の第 2 回委員会につきましては、合同部会の審議状況を踏まえながら、8 月上旬に開催させていただければと考えております。</p> <p>この開催日程によりましては、会議にご出席いただけない委員の方々が生じてしまいますこと、誠に申し訳ないと思っております。また、会場を含めた正式な開催通知につきましては、後日改めて送付させていただきたいと考えております。</p> <p>私からは以上でございます。</p>
議長	<p>ただいま事務局より、今後の委員会の開催日程について説明がございました。委員の皆様のご都合はいかがでしょう。よろしいでしょうか。——それでは、この委員会・部会の開催日程、第 1 回、第 2 回については事務局案どおりで開催させていただきたいと思っております。正式な時間帯や会場については、それぞれ開催前に事務局のほうから通知がございますので、よろしく願いしたいと思います。</p> <p>そのほか、事務局からないでしょうか。</p>
復興・総合計画課長	<p>次第に添付されております付属資料 5 をご覧ください。今年 1 月に開催いたしました昨年度の最後の委員会でございますが、インフラの維持管理に関する県の基本的な考え方を説明してほしいという旨のご指示がありました。そこで、今回は土木部と農林水産部それぞれが所管する施設の維持管理につきまして、担当課からご説明したいと考えております。まず、土木部から。</p>
土木企画課	<p>土木企画課の磯松と申します。どうぞよろしくお願いいたします。</p> <p>本日、課長が不在のため、課長にかわりまして、土木部の施設の維持管理の取組例について、簡単に説明させていただきます。</p> <p>お手元の付属資料 5 をご覧ください。こちらの左側のほうに「施設の長寿命化対策の取組」といことで載っております。昨今、インフラの老朽化対策、長寿命化対策、更新が問題となっております、当課といたしましても安全を確保するため非常に重要な問題として認識しております。</p> <p>資料左側の土木部における長寿命化対策ですが、橋梁に関する取組をご紹介します。橋梁の長寿命化で取り組んでいる対策は、表題に記載している予防</p>

保全型管理の導入でございます。これは老朽化するまで橋を放置する、架け替え時期まで放っておくのではなく、適切な時期に補修を行う。例えば伸縮継手に交換や防水対策などの比較的小規模で経済的な対策を早めに行うことで施設の長寿命化を図りまして、また、長期的な視野で維持管理費の縮減に努めていくということを考えてございます。その結果、今後、50年間で3,200億を削減したいと考えております。

そのほか、資料の右側に写真を掲載してはいますが、道路や河川については常日ごろからパトロールを行い、危険な箇所が発見されればすみやかに修理をする。冬期間の安全な通行を確保するため、道路の除雪を進め、凍結防止対策も進めております。

また、道路を災害から守るということで、県内には山岳地帯に位置する道路が多いことから、落石発生の危険箇所が数多く存在いたしますので、被害を防止する対策や大規模な地震による橋梁の落下などを防止するために、耐震性を向上させるための維持管理をしていくと。

以上、簡単ではございますが、土木部における所管の状況についてご紹介させていただきました。ありがとうございました。

続きまして、農林水産部のご説明をいたします。2の資料をご覧いただきたいと思っております。

基本的には、資料にある図のとおり、農業水利施設等の長寿命化を図ることについては、施設を守る技術という部分について土木部と同じでございます。その中で、少し違うのは、いわゆる農業水利施設等の土地改良施設につきましては、基本的に農家が施設管理を行い、修繕を行うということになってございます。

その中で、当然、規模が大きくなる、技術的に高まるという部分については土地改良区や市町村、県、そして国が、規模、技術レベルによって予防保全を行うということでございます。

福島県農林水産部所管である土地改良施設の主要施設は約7,300施設ほどございまして、これら順次定期的な診断のもとに、土木部と同じように、早め早めに更新計画を策定し、補修をかけていく。場合によっては、まだ壊れていない部分も含めて、パーツ、パーツの交換のみで施設全体を更新することがないように、費用を軽減していくということでございます。

農林水産部としては、日常管理、機能診断、計画策定、対策というサイクルを行うことで、施設の管理を目指しているという状況でございます。

ありがとうございました。いずれも、土木関係、農業関係でも、予防保全を基本的な考え方とし、維持管理にかかわるコストを3,200億ぐらい縮減するというところで、相当な額の縮減でございます。最初に示された当初の予算を思い出していただければ、その予算の中で維持管理にかかわる予算は、多いのですが、これからコスト縮減に努めていくということが求められているのではないかと思います。

何かご質問等はございませんでしょうか。最後に時間がなくて、土木・農林の皆様にも説明の時間が少なくて大変申し訳ありませんでした。ご質問等はござい

農村基盤整備課

議長

ませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、委員会としての審議は終了させていただきたいと思います。ご協力ありがとうございました。

——閉 会——

司 会

長時間にわたりまして、暑い中、熱心にご審議いただきましてありがとうございました。

以上をもちまして、平成26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。どうもありがとうございました。

(以 上)