

平成 22 年度第 6 回岩手県大規模事業評価専門委員会

(開催日時)平成 22 年 10 月 25 日(月) 10:00~12:10【審議分】

(開催場所)岩手県庁 12 階 特別会議室

- 1 開会
- 2 あいさつ
森杉専門委員長
- 3 議 事
(1)大規模公共事業の再評価について
 - ・築川ダム建設事業
 - ・築川道路道路改築事業
 - ・築川地区緊急地方道路整備事業(2)その他
- 4 閉 会

出席委員 森杉壽芳専門委員長、倉島栄一委員、高橋敏彦委員、高樋さち子委員、
堤研一委員、平塚明委員、南正昭委員

(8名中7名出席)

- 1 開会

<事務局から委員 8 名中 7 名の出席により会議が成立する旨の報告>

- 2 あいさつ

森杉専門委員長 今回からダムの検証という作業に入っていくこととなりますが、従前同様、しっかりと審査していきたいと思っております。皆様のご意見、並びにいろいろな形でのご審議のほど、よろしく願いいたします。

- 3 議 事

(1)大規模公共事業の再評価について

- ・築川ダム建設事業
- ・築川道路道路改築事業
- ・築川地区緊急地方道路整備事業

森杉専門委員長 議事に入ります。大規模公共事業の再評価について、事務局からの説明をお願いいたします。

<事務局から資料 1 により大規模事業評価の諮問について説明>

森杉専門委員長 いろいろと複雑になっておりますが、簡単に言いますと、本日からこの3つの事業について、今までと同様に再評価を行っていきましょう、ということでございます。いつものとおり、本日はいろいろなお話を伺ったあと、論点と言いますか、ご質問、ご意見等を出していただきまして、その場で答えるのではなくて、次の回に県の方から回答をしていただくという仕組みでやっていきたいと思っております。

それでは、まず築川ダム建設事業の再評価につきまして、事務局から説明をお願いいたします。20分程度でお願いしたいのですが。

< 河川課から資料 2 により築川ダム建設事業の再評価について説明 >

森杉専門委員長 ありがとうございます。それではご意見、ご質問、コメントも含めて、それぞれの委員の方からいただきたいと思えます。

項目も、一応この調書にしたがって事業の中身の問題、社会経済状況の変化、コスト縮減対策、最後の表、このように分けられますが、まずご自由にご発言ください。

南委員 (補足説明資料にある)一級河川北上川水系築川整備手法比較表で、4つの代替案を示して比較しているわけですが、この時に、どういう基準でこの4つを選び出したかということ、目的とする被害軽減額が同じになるような工事の手法を選んだという考え方でよろしかったでしょうか。そして、そのような考え方というものが国の方から示されているという理解でよろしいかどうかを教えてくださいたいのですが。

河川課及川河川開発課長 おっしゃるように代替案の比較では、ダムと河川改修の案に対して同等な治水効果が得られる、被害軽減もほぼ同じだというものを基本的を選んでございます。ただし、D案につきましては、宅地かさ上げだけで、宅地以外の、例えば農地を守らない場合もあるのではないかとということで、D案につきましては他の案と同等ではなく、農地等は守られないという案になっております。

南委員 各案について、例えば被害が軽減される場合には、ダムの場合と河川改修の場合だと被害が及ばなくできる場所が違ってくるかと思うのですが、被害軽減額の計算の中ではそういうことも考慮して、1つ1つ計算していることになりませんか。

及川河川開発課長 はい、基本的に事業を始める前の被害を受ける氾濫エリアがありまして、それが河川改修とかダムとか、そういう対策がされれば被害範囲が解消されると、それは一定の安全度ということで、ここの場合は100分の1の治水安全度が想定されるわけですが、基本的には、事業の途中段階では効果の発現の仕方が違いますので守られる区域が変わってまいりますけれども、事業が終わった後には同じところが被害軽減されることになります。そういった意味でよろしいでしょうか。

南委員 最初のパワーポイントでも、過去の洪水で出てきた氾濫域が出ていますが、この事業によって、この範囲の被害が軽減されることになりませんか。

森杉専門委員長 今のお話に関連して、過去に計画高水流量が妥当であるかという検証を行って、この委員会に報告したということでしたね。その時の資料は、今ありますか。資料は配付してありますか。

事務局 資料は配付しておりません。

森杉専門委員長 そうですか。関連すると思いますので。

及川河川開発課長 平成 17 年度の再評価でございましたけれども、付帯意見といたしまして、基本高水流量を精査しなさいというような付帯意見がございました。それで、県のほうでは、当時の専門委員長だった首藤先生と、岩手大学教授でいらっしゃいます堺先生と、二人の専門家からご指導を得まして、基本高水流量についていろいろ精査いたしました。その結果を平成 19 年 2 月 9 日に本委員会にご報告いたしまして、意見としては、現在の国土交通省の河川砂防技術基準があるわけですけれども、それに沿って、明確な考え方になっているということを確認しました。要するに基本高水流量の算定の仕方、考え方は明確になっているということを確認して、県の検証は国の基準に基づいて行われていることを確認したということでございます。

森杉専門委員長 ということは、今から出てくる代替案も、この基本高水流量に基づいて出てくるということですね。他にどうぞ。

高橋委員 おそらく、前回、検討されたことだろうと思いますけれども、私は認識していなかったので、5 ページの費用便益分析の建設費と被害軽減の便益が、当初の平成 3 年から平成 17 年で 3 倍近くになっているところ、基本的なことではいいですが 3 倍になっている理由を、簡単でいいので教えていただければと思います。

及川河川開発課長 まず上のほうの建設費、総費用のほうですけれども、事業着手時、この額が低いのは、ダムの事業費が 340 億円の時代でございました。現在は 530 億円というふうが増えてきているということで、大きな開きが出ています。便益のほうについては、これは基本的に同じでございまして、評価年度とか当時の試算の状況を反映して、こんなに大きく開いているということと、あとは経過年数等の違いもあるでしょうか。

森杉専門委員長 僕の専門なのですが、基本的に過去に投資したものとかが、割り増してきますから建設費が高くなるわけですね。例えば、今回のところと前回との間に、これは約 50 億円ぐらいの建設費の差がありますけれども、これは簡単に言うと、この 5 年間に投資した金額を、前は後まで投資していたように割り引きするのですけれども、現時点にきますと割り増しせねばならないというわけで、こんなふうに大きくなるのですね。便益も同じことです。便益も、より近い将来に便益が出るという格好になりますから大きくなるのですね。過去に算定した時点では、より遠い将来に便益が出ますから、割り引きした結果、小さくなると。建設費の問題を除いてはこういうことです。これはいつも傾向として出てきますので。

僕から質問です。先ほど国道等のコスト縮減という項目が 6 ページにありましたね。付替国道、県道、林道、こういうもののコスト縮減というのがあるのですけれども、コスト縮減額はこういうふうになりますが、もともと付替国道、県道、林道、もしも他に公共的な施設の付け替えがあるのでしたら、それぞれ幾らの予算として見積もっておられるか。それは、この建設費、投資額 530 億円というものの中に入っている項目かどうか、この点を教えていただきたいのですが。

及川河川開発課長 この縮減額につきましては、以前の事業費に入っておりましたもので、前回、530 億円に事業費を落とした時に、コスト縮減としてカウントして落としているものであります。そして、おのこの縮減額、付替国道と県道につきましては道路管理者とのアロケーション（費用負担配分）ということで、これからご説明します国道、県道も

負担しておりますので、これは補償工事費分だけと言いますが、ダムの負担分だけの縮減額で、道路負担分は除いております。

森杉専門委員長 わかりました。そうすると、付替国道のもともとの金額は幾らですか、という質問なのです。何十億から6億円縮減した、それを知りたいのです。

及川河川開発課長 それにつきましては、整理して次回以降に説明します。

森杉専門委員長 付け替え等の工事費がどの程度のコストであるかを、530億円の中身として一括して示していただくとわかりやすいと思いますので、よろしく。

倉島委員 先ほどの基本高水流量の話で、平成19年にも報告済みという話ですけれども、基本的なことを教えていただきたいのです。最近の降雨現象というか、10月号の「ニュートン」という雑誌にも載っていましたが、降雨強度の大きいものとして1時間当たりの降水量が80ミリ以上というしきい値が報告されていましたが、かつてに比べると頻出しているという報告があります。これはまだまだ感覚的なものの域を出ないもので、しっかり検証しないとわからないと思うのですけれども、そういう傾向にあることは確かだと思っております。基本高水流量の考え方で、意見書のところにも、近年の異常気象を考え、治水安全度や基本高水流量は大きめに設定すべきとの意見が多かった、とありますが、基本高水流量の考え方で、最近の降雨のトレンドみたいなものはいくらか反映されたのでしょうか。

及川河川開発課長 検証している時というのは、平成17年度、平成18年度のあたりですけれども、それまでに築川流域近傍で降った降雨につきましては検討対象には含んでおりましたけれども、それ以前に検証した計画の中に入るということで、そういう極端な時間降雨強度は検討してございませんでした。

森杉専門委員長 気になるところですね。

倉島委員 気になるところですけれども、2日間の降雨、多分100の1の2日間降雨の総降雨ですね。この前見させていただいた岩手町でも、1時間に50ミリ、その次の時間が45ミリですから、合計100何ミリの降雨があると。あれは7月17日で、あれはずっと西のほうで見られた、一回の降雨が400ミリとか500ミリとか。ずっと西のほうの話、よそのところだと思っていたのですが、その2日後ぐらいに、岩手県でもああいうことが起こるわけで、気になるのですね。私は、こういうのをシミュレーションするのですけれども、例えば100ミリの雨が10時間にわたって降ったと。これを、うちの演習林などで試算しますと、ピーク流量が毎秒5トンぐらいですけれども、この降雨を2時間に集中させますと（ピーク流量が）5倍ぐらいに跳ね上がってしまうのですね。

こういうことは、ちょっと外れるかもしれないですけれども、そもそも48時間の降雨という母集団でこういう計画をすること自体、最近のトレンドから見ると、ちょっと甘いのではないかという感想を受けてしまうのですけれども。かといって、一方では公共事業は非常に厳しい状況の中でこれ以上、施設の規模は大きくできないし、この辺をどう考えたらいいかわからないのですが、その辺、最近の降雨のトレンドみたいなものをどう考えておられるのか。定見をお持ちになったほうがいいのかな、という気持ちがございます。

森杉専門委員長 集中豪雨をどんなふうに考えているか。特に内水の問題と連動すると思っております。ここで対象としているのは、広大な流域から出てくる水ですね。（局地的に）ぱっと降って、今回の被害に遭っているようなところは、確かに川ですけれども、川

とは言えないような、もう、こういう施設を造るようなところではないですね。ああいう内水に近いものの制御も、これと連動してどのように考えておられるかを説明いただくとわかりやすいのではないかと、今のお話で僕は思ったのですけれども。

及川河川開発課長 わかりました。整理をいたしまして、次回、お話をさせていただければと思います。

堤委員 A3版の築川整備手法比較表のところ、放水路の件、C案をお聞きしたいのですけれども。1つは放水路だけの工期ですが、河川改修は長くかかるのでしょうか、放水路だけ造るとすれば何年ぐらいかかるものが教えてください。2つ目が放水路だけだと377億円ということですが、これは削減できる可能性があるのか。ぎりぎりこれ以下にならないのか。結構精査している金額かどうか、ということです。

3つ目は全体の話ですが、利水に関して、先ほどの「築川河川整備に係わる意見書」の中では、利水について正常流量、水道計画の必要性について再検討すべきだと記載がありますが、この意味を教えてください。利水について、ダムがなければダメなのか、なくても利水については計画が成り立つのか、この辺を教えてください。

及川河川開発課長 放水路トンネル案の工期でございますけれども、放水路トンネルだけの工期で言いますと、約20年間を想定しています。費用につきましては、これは基本的にはこれまでの考え方を踏襲してきておりまして、今回は、前回の5年前に比べて最近の単価を使って試算し直しておりますけれども、精査という意味ではまだまだでございますので、検証作業にあわせてもう少し精査を進めたいというふうに考えています。

利水につきましては、1つは水道用水ということと、正常流量と言いますけれども、流水の正常な機能の維持については様々な議論がありまして、なくてもいいのではないかとのご意見も確かにございます。河川管理者といたしましては、平成9年に改正された河川法では治水、利水、環境が目的ということで、この中に流水の正常な機能の維持というのがありまして、例えば水質をよくするためにダムから放流するとか、そして、水深が浅い、流速が遅いと魚類の生息環境としてはよくないわけですし、それに対して良好な生息環境を確保してやることとか、そういうことがございます。様々な意見がありますけれども、河川管理者としては正常流量を確保したいし、水道事業については矢巾町、盛岡市は水道用水を確保したいというような状況でございます。

利水の代替案ということでございますけれども、ダム以外の案としまして、堰とか使って、例えば隣り合っているような河川があれば、片方の河川が濁水になったときに隣の河川から水を引っ張ってきて流すとか、そういうふうな流況調整河川というものもございまして、それも大都市のようなところでない、なかなかないということで、主にそういう正常流量等を確保するためには、やはりダムに頼らざるを得ないということでございます。

堤委員 ありがとうございます。つまり利水というのは、水道水としても足りないから水を供給するとかいうよりも、正常流量を確保するというのが目的だということでしょうか。

及川河川開発課長 水道用水は新規でございますから、正常流量の確保とは別物でございます。これは盛岡市と矢巾町が事業主体となってダムに参加しているものですから、我々は河川管理者として県、水道事業者として盛岡市と矢巾町が共同事業として築川ダム

を進めているということで、水道は水道のほうで再評価を受けて事業を行っております。

森杉専門委員長 新しい水は新規利水なのですね。今まで使っていた水を確保してやる正常流量の確保は、同じものを補償しているのですね。正常流量の確保では、環境と言いつつながら補償分が入っているのですね。

堤委員 もう1つ、放水路についてはルートの変更とか、多分いろいろなルートの可能性があると思うのですが、その辺はこれからですね。もしやるとすれば調査するとか、そういうことは、ある一定のルートで、距離で決めて、ということぐらいなのでしょう。どこまで具体的な377億円なのかというのが、興味があるのですけれども。

及川河川開発課長 築川の場合ですと、流路ですとか、地形的な条件からしますと、ここに詳細な図面はないのですけれども、地形的にここというのも決まっていますし、もう1つは、できるだけ上流から導水してきたほうが下流の河川改修が少なくて済むということですので、できるだけ上流からの導水のほうが効果的であるということで、これまでの検討では放水路のルートとしては今の案しかないのではないかと、他の案にすると高くなるだろうということでございます。現在、検証中でございます。

平塚委員 関連してです。一連の資料を拝見していて、「地域」あるいは「地元」、その意見とか協力、理解という言葉がよく出てきますが、その場合の地域や地元というのはどの範囲のことをおっしゃっているのかがわかりづらいです。

さらに、それに関連して雨の降り方等に関するシミュレーションについてです。過去・現在・将来にわたって、対策に4つほどアイデア（代替案）がありますが、当然、既に議論になっているし、報告があったかと思えます。その沿川にわたる人口動態やその分布及び土地利用、あるいは産業形態といったものは、現在のまま変わらないという前提でやっていっちゃうのか。あるいは何らかの変化、時代の大きな変化があることも見込んでシミュレーションしていっちゃうのか。

たとえばもっと極端なことを言えば、もしダムがないことを前提とした場合、当然、利用形態や人の動きも変わってくるだろうと。それならば、それに応じた政策誘導も将来考えられるわけですが、その辺まで読み込んだうえでの4つのアイデアなのでしょう。

及川河川開発課長 まず住民等の話につきまして、住民の意見等については、これまでの分を整理してお示ししたいと思います。それと、将来ともに現在の試算の状況、人口等が同じという前提の代替案かということでございますと、今の算定の仕方は現状がそのまま続くということを想定しております。今回、検証作業の中で、少子高齢化とか、そういうことも考慮した場合に、その事業に柔軟性があるかとか、そういうのも検証の検討項目にございますので、そこら辺も考慮したいと考えてございます。

森杉専門委員長 そのところを整理しておいてください。お願いします。

もう1つ、おっしゃる現状という時に、被害のシミュレーションをやる時には、土地利用の現況を使っていますよね。このデータはいつのものを使っていますか。おそらく5年前とかに、GPSで取っているものではないかと思えますので、最近、アップデートしているかもしれませんけれども、いつの時代のデータを使っているかを次回に教えてください。最近ではグーグルアースみたいに、新しい地図がすぐ出てくるからね。

高橋委員 先ほどの築川整備手法比較表ですけれども、今、進めているA案とBからD

案は、そのまま流量を直接北上川に流すというお話で、北上川の下流に対する影響は、A案を選んだ場合と、BからD案を選んだ場合と、どの程度違うものなのでしょうか。

及川河川開発課長 北上川本川への影響検討ということだと思いますけれども、ダムの方は洪水を調節するということで、北上川本川のピーク流量に対して、築川ダムを造ったことによって悪さをしないか、という検討は国との協議の中で以前に行っており、北上川本川にはほとんど影響を与えないという結論でございます。実際、様々な雨(の降り方)があるでしょうから、全く影響がないということではなくて、効果があるのもあるだろうと思いますけれども、そこらは、我々は把握していないという状況でございます。

他の案については、基本的には河川改修案、B案とD案については現状を変えませんので変わらないと思いますけれども、C案についてはバイパスして下流に放流しますので、少し状況は変わってくるかもしれませんが、それは計画論としては数字のまるめに入るかもしれませんが。そこらは検討していないのでわからないという状況です。

森杉専門委員長 今の件、この築川整備手法比較表の中に入れてください。北上川本川への影響という項目を追加して、今のようなお話をここに書いておいてください。これでわかりやすくなってきますから。高樋委員は何かないですか。

高樋委員 5ページのところの環境影響評価についてお伺いします。平成18年度に公開しているようですが、この時、(3)のア(動植物、地形・地質、歴史文化、景観等の状況及び岩手県自然環境保全指針による保全区分)に関連して情報公開されている部分がありましたら教えてください。2つ目に、希少野性動植物とか埋蔵文化財ですけども、ダム付近とか流域にあるものなのか、それともそれ以外の地域にあるものなのか探し得ないので、図面にプロットして示してください。3つ目に、1億円相当の環境等への配慮に要する経費の内容と、A3版の築川整備手法比較表の4つのAからD案の中の生態系の項目との関連について教えてください。

森杉専門委員長 これは次回でいいですか。

高樋委員 用意しておいていただきたいということです。

森杉専門委員長 そういうことでお願いします。

よろしゅうございますか。メモを取らなかったもので、全部をとりまとめすることができないですけども、大体、それぞれごとに対応ができたと思いますので、次回にまた改めてご説明いただくというふうにしておきたいと思いますが、よろしゅうございますか。では、お願いします。

政策推進室荒澤主査 今、ご審議いただいたわけですが、事務局のほうで質疑応答の内容をまとめまして、このような論点に整理できるのではないかとということ、次回、お示ししたいと思いますので、よろしく願いいたします。

森杉専門委員長 ありがとうございます。当面、今回は、築川ダム建設事業につきましては以上で終了いたします。

次は、議事の築川道路のほうの再評価の審議を行います。15分ほどで説明をお願いしたいと思います。

< 道路建設課から資料 3により築川道路道路改築事業の再評価について説明 >

森杉専門委員長 ありがとうございます。ご審議をお願いいたします。進捗率がもう（事業費ベースで）99%ですからほとんど終わっているわけですがけれども、事後評価の観点からも、いかにあるべきかというご意見も賜ればと思っております。どうぞ。

僕は1つだけ最初に質問しておきますが、ここの建設費の意味ですね。150億円という総事業費ですが、これは道路が追加的に建設する分であって、これとは別途に、ダムサイドが国道を付け替えることを負担しているわけですね。この金額を教えてください。

道路建設課伊藤整備担当課長 築川道路の付け替えにつきましては、ダム事業のほうで現道の機能を補償するということで、機能補償分をダム費のほうが担っていますし、道路としては、現道よりも道路を拡幅するとか、歩道を設置することでグレードを上げるような部分で道路費が負担するということです。それぞれ負担している費用は、道路分が150億円で、ダム分が130億円となっております。

高橋委員 費用便益分析の中で、平成22年完了が平成24年の完了に延びたということ、便益の金額にどのぐらいの損失があるものかという疑問がありました。また、何かの事情で平成25年、平成26年と延びる場合、1年間の便益の損失はどのぐらいあるのか、ということをお教えいただければと思います。

伊藤整備担当課長 この件については、精査して次回、報告いたします。

森杉専門委員長 そうしましょう。遅れたことによる損失があって、一方で、遅れたことによる建設費の支出が遅れるということ、プラス、マイナスが出てくるんですね。その点のご質問だと思うのですよ。

伊藤整備担当課長 わかりました。次回、整理して説明いたします。

高橋委員 この道路が（事業費ベースで）99%出来上がっているのはわかるのですが、補足説明のところで、便益項目で災害時の代替道路確保と書いてありますよね。これが出来上がった時どうなるのかというのを、一応、ここに書いてあるわけですか。

森杉専門委員長 ここで言っている意味ですよ。一体どういう便益なのか説明してください、ということです。なぜ発生するのかということも説明してくださいと、こういう質問です。

高橋委員 「×」と書いてあるのですが、造ったのに「×」になるという根拠なども。道路を造ったらプラスになるような気がするのですがけれども、項目と対応する数値と、今回、該当する「 」か「×」かのところ、すみません、それを教えてください。

森杉専門委員長 「 」か「×」かについては、単に今回の対象にしているものが「 」、そうでないものは「×」で（表しており）、「×」のところは今回は関係しない（便益項目）。しかし、道路によっては（「×」の付いている項目を便益として算定することも）あり得る、ということです。従って、「×」ということは、（あくまでも）今回関係しないということであって、マイナスの便益があると言っているわけではないのですよ。

伊藤整備担当課長 （「×」については）今回は、計上していないということです。

森杉専門委員長 その他いいですか。いい機会ですので質問したいのですが、なぜ、こういう便益は、どういうふうな形で計算しておられるのか。それから、なぜ発生するのか。今回は時間がかかると思いますから説明は要りませんが、大分よくなりましたけれども、もっとわかりやすく、詳しくお願いします。

伊藤整備担当課長 わかりました。整理して説明します。

森杉専門委員長 そういうことですよ。この辺の項目はいろいろなところで出てくるので、もっと詳しく。

南委員 事後評価的な観点かもしれませんが、この付替道路ですが、評価としては改良事業（拡幅分）として評価されていて、付け替え（補償分）という要素はこの評価の中に入っていないということになりますか。いろいろな文面の中には出てくるのですが、改良事業として評価されて、付け替えであろうがなかろうが、今回の改良事業については同じ評価結果になるというように思うのですが、そのあたり、付け替えであることが、この道路事業を進めるうえで非常に大きな動機づけであろうし、効果もそういうところにあると思うのですが、そういうことが文面の中には出てくるのですが、（評価上は）出てこないことになりますか。その他の評価項目の中にも出てこないように思われるのですが、そのあたりを教えていただけたらと思います。

伊藤整備担当課長 あくまでもダム事業による付け替えであり、機能補償ということで考えておりますので、ここの効果の中で考えている費用は、道路の（改良にかかる）投資額だけで費用便益とかそういう効果は評価してございます。

南委員 ここの道路自体、非常に危険箇所が多いですし、実際に通ると大変なところで、改良されることに非常に価値があると思うのですけれども、難しいかもしれませんが、今後の検討としては、例えば、スムーズな道路で付け替えのみの場合の道路が存在したような場合、それをどう評価するかということが起こってくるように思うのですけれども。今回については特によろしいかと思いますが、付け替えなるものを、どう評価項目の総合評価の中で取り入れていくのか検討しなければならないのかなど、感想ですけれども。

伊藤整備担当課長 今回はダム事業の付け替えに併せて、道路管理者として必要な道路幅、機能を強化するということです。ダムの堤体を越えるために今のような計画ルートになってございますけれども、もしダムとは全く無関係でこの改良を整備するとなると、今回とはまた別のルートで、それぞれの道路を計画するということになります。ですから、あくまでもダムサイドで、ダム計画に合わせて必要なルートと現況の機能を確保するのに加えまして、道路管理者がそれ相応の費用を負担して、整備（改良）をするという考え方でございます。

森杉専門委員長 単に付け替えだけだったら（補償工事だけなので）道路事業というものは存在しないのですよ。したがって、この再評価対象にならない、それはもう事業にならない、という考え方なのです。もともと付け替えだけであれば道路事業ではない、ダム事業だと。こういうふうにものを考えましようということなのです。変な感じもしますけれども、徹底したそういう方針みたいですね。付け替えだけならどうなるかということ、分母がゼロになって、事業ではなくなって、費用便益分析の対象外になってしまうのです。ダムの建設費の中に入った形の場合のみ存在する、そういう格好ですよ。

伊藤整備担当課長 そのとおりでございます。

森杉専門委員長 これはマニュアルとか、国の方針でもこういうふうにしなさいというような指示等があるのですか。ダムに係る道路事業に関しては、こういうふうにします、ということが国の指示としてあるのですか。

伊藤整備担当課長 この事業評価は、道路事業として、このような内容で評価をして（国にも報告して）います。

森杉専門委員長 なるほど。そういう格好で、基本的には国の方針に一致しないと予算が確保できないと、こういうふうになっているというわけですね。

伊藤整備担当課長 あくまでも道路として投資する事業ということでございます。

森杉専門委員長 よろしいですか。そんなに悪くない感じですし、トータルすると建設費は高いですけどもね。いいですかね。あまり問題がないようですので、でき得れば、次回、いろいろな形のお答えを整理いただくとともに、大きな問題がなければ、次回の段階で、継続でいきたいと思いますということで方針を決めてもよいのではないかと考えております。

では、国道 106 号の築川道路道路改築事業についての審議を終わります。ありがとうございました。

今度は地方道の整備事業です。築川地区緊急地方道路整備事業の審議を行います。事務局のほうからのご説明をお願いしますが、15 分程度でご説明いただきたいと考えております。よろしく申し上げます。

< 道路建設課から資料 4 により築川地区緊急地方道路整備事業の再評価について説明 >

森杉専門委員長 ありがとうございました。これは我々の再評価委員会には初めて出てきた案件です。ですから、着手時の平成 14 年の段階と、今回の修正に基づいた施工状況がこう書かれている。現在の段階では（進捗率が事業費ベースで）97%であり、ほぼ完成しているということでもありますので、これも先ほどの案件と同じように、特に問題がなければ次回には決着をつけたいと考えておりますが、先程と同じように事後評価的な観点も含めて、ご意見を賜りたいと考えております。

まずは、先程、高樋委員から質問が出ました費用便益項目の詳しい説明は関連しておりますので、これもまとめて次回にお願いしたいと思います。

伊藤整備担当課長 わかりました。

高樋委員 加えて、他の地域の事業でも今後、この数値を使うと思うので東京を 1.0 としている地域修正係数の説明についても示してください。

伊藤整備担当課長 わかりました。

森杉専門委員長 もう一つ、ダムサイドが負担する付け替え費用は幾らですか。

伊藤整備担当課長 ダム事業側で支出するのは約 67 億円になってございます。

森杉専門委員長 （ダム分が）67 億円と（道路分が）26 億円で、合計で 93 億円と。

伊藤整備担当課長 そうです。道路工事全体に関わる事業費としては約 93 億円です。

森杉専門委員長 わかりました。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

堤委員 歩道を設置しなくなったということですが、歩道を設置する基準というのはあるのでしょうか。あるいは今回、設置しなくてもよくなった理由、この辺をお聞かせ願いたいのですが。

伊藤整備担当課長 歩道につきましては全線歩道設置という考え方ではなくて、説明の中で図面を示しましたがけれども、終点から、途中に残土処理というか、捨て土を行っている場所があるのですけれども、そこに周辺整備の構想がありましたので、終点からそこま

での区間 1.2 キロほどに歩道を計画してございましたけれども、その整備の構想が構想段階のままで具体化されておられません。そういうことで、その歩道につきましては、今回、（この事業では）廃止にしたものでございます。

基準につきましては、現況で歩行者が確認されていることと、将来、周辺整備されることによって（歩行者が）見込まれることを考えて、当初計画では歩道を設置するということで考えてございました。

堤委員 道路の幅員によっては歩道をつけないといけないとか、国の基準があったとお聞きしたのですが、この道路では、歩道をつけるような幅員ではないということでしょうか。あるいは、人が通らないからつけないということでしょうか。基準がよくわからないのです。

伊藤整備担当課長 人が歩くというのがほとんどなくなるだろうと、前回の交通量調査におきましても歩行者がほとんど皆無でしたので、今回はその区間につきましても、歩道を廃止することにいたしました。

堤委員 計画があったところの話はわかったのですが、全体区間において歩道をつける、つけないとか、歩道の幅をどうするかとか、そういう基準があるのかないのか、まず教えてもらいたいのです。

伊藤整備担当課長 実際、現況で歩行者、自転車が利用しているかどうかを交通量調査等で確認し、あとは学校の通学路に該当しているかどうかで歩道を設置する判断にしております。幅員につきましては、歩行者と自転車、あとは歩行者同士の数によりまして歩道の幅員は最低で2.5メートルという形で、今、進めているものでございます。

堤委員 それは基準ではなくて検討する材料ですが、では何人歩けば歩道をつけるとか、小学校がどれぐらいあると歩道をつけるとか、そういう基準があるかないかということです。

伊藤整備担当課長 それは整理させていただき、次回、説明します。

高樋委員 ここは冬季間、通行止めになるのではないですか。

伊藤整備担当課長 この区間は通行止めにはならず、先ほどの絵で示した（終点より南の）峠側のほうが通行止めになります。パワーポイントは準備してございませんでしたけれども、先ほどの補足説明資料の便益の詳細の一覧を書いた裏側に、当地域から盛岡市役所までの所要時間を載せてございました。

森杉専門委員長 それは、ぜひともパワーポイントで出してください。これは重要なポイントだと思う。費用便益比が（3便益で計算した場合）1を切っているような道路をあえて造らなければならない理由は、まさに、この地図にあると言っていいと思う。

本当にどうしても造らなければならないのかということに対して、非常に疑問に思っているのですけれども。しかし、この地図を見ると、どうしても必要だという感じがするのですよね。

3 便益：時間短縮便益、走行経費減少便益、事故減少便益

伊藤整備担当課長 築川地区の補足説明資料として、費用便益の内訳を環境とか拡張とか書いた表の裏側にその地図をお渡ししてございますけれども。

森杉専門委員長 後からでもいいから、とにかく出して。すごく重要なところだと思うのだよね。こういう状況だから、交通量が350台/日でも（機能補償分の経費を合わせて）

100 億円近いお金をかけて造らねばならない、ということなのですね。まさに、先ほど言われた修正係数の典型的な対象でして、1 台当たりの便益が大きいから便益を割り増ししましょうということですからね、この修正係数というのは。

高樋委員 その部分、連動して説明したほうがいいと思います。

< 補足説明資料の図面をパワーポイントで提示 >

森杉専門委員長 そうそう。この地図がすごく重要なのだよ。これです、冬に通行止めになるのはここなのですね。

伊藤整備担当課長 2 箇所ございまして

森杉専門委員長 2 つもあるの。それはわかっていない。だから、やっぱり地図を出した方がいいのです。

高樋委員 通行止めの期間が片方は 5 月中旬まで、片方が 4 月中旬までというふうに期間が片方は長いのですね。

伊藤整備担当課長 縦のほうの右側の線が主要地方道盛岡大迫東和線ということで、この花巻側に向かう峠につきましては、11 月中旬から 5 月中旬の大体 7 カ月間、それから、横のほうに走っているのが主要地方道紫波江繫線という道路でございまして、これにつきましては、紫波町との境の峠について 11 月から 4 月の 6 カ月間ということで、冬季通行止めの区間になってございます。ですから、この根田茂地区と砂子沢地区の方々につきましては、当然、冬は今の築川地区の道路を通して盛岡に向かわざるを得ない状況です。

黄色で見にくいですがけれども、築川地区の道路区間につきましては、通行危険箇所といたしまして、落石、崩壊等を合わせまして、13 箇所存在してございます。あと写真に示していますように、根田茂川の増水によりまして路面が冠水するというので、これまでに何回か通行止めが強いられているというところでございます。

森杉専門委員長 どこですか。

伊藤整備担当課長 黄色の中で、そういう路面冠水箇所があるということです。

森杉専門委員長 もう 1 つお願いしたい。この 2 つの集落は、過去 10 年間ぐらいでいいですけども、人口と世帯がどう変わったのか示してほしい。

伊藤整備担当課長 それにつきまして整理して、次回、示したいと思います。

高樋委員 これだけ人口がいれば、小学校、中学校とか何かあると思うのですよ。もし教育機関があるのでしたら、それもプロットしてください。つまり、児童が歩いていかなくてはいけないと思うのですよ。

伊藤整備担当課長 その辺も整理しまして、示したいと思います。

高樋委員 それだから必要である、というふうに持っていけないと。

森杉専門委員長 中学生はどこに通っているのですか。

伊藤整備担当課長 こちらの中には中学校はなく、盛岡市内のほうへ。

森杉専門委員長 この集落に、中学生がいるかいらないか。小学生もいないかもわからないね。

高樋委員 (年齢) 構成比を示してほしいですね。

森杉専門委員長 その辺もね。典型的な限界集落に近い話だから。

伊藤整備担当課長 その辺は整理して、次回、お示ししたいと思います。

森杉専門委員長 この道路というのは、そういう問題ですね。道路だけではなくて、(この地区の住民の方々の)生活そのものがどういうふうになっていくのか、ということですね。

南委員 別の観点でもよろしいですか。これも事後評価的な観点かもしれないのですが、事業計画の変更の有無及び内容の中項目評価というのが「c」になっており、これはこの事業計画が変更されたという意味では、当初から読み切れないこともあり、事業計画が変更になったという意味で「c」になるということかなと思うのですが、事業そのものの評価として考えた時は、事業の途中で、この場合だと貯水池面積が減って、それによる延長が減ったということで、コスト自体も総事業費等を考えた場合は減るわけで、いい方向に向かっているというか、悪くなったわけではないわけですね。こういう時に、計画変更の評価がこういう形で「c」というのは、事業全体として見た時には、よくなかった方向に向かっているということになるので、このあたりは釈然としないところがあります。事業変更があった時に、事業として見た時には、いい方向に変更があったのであれば、むしろよく評価しなければならなくて、悪い方向に計画変更せざるを得なかったなら、悪く評価しなければならないように思うのですけれども。今はよろしいですけれども、そのあたりを整理していただきたいと思います。

森杉専門委員長 次回でなくてもいいですけど、今のような問題点の評価の仕方は僕も気になっていました。見直すなり、チェックするなりをお願いしたい。

南評価課長 ただいまご指摘のありました、いわゆる評価の判定基準ですが、ご指摘の内容を踏まえまして、今後の検討課題ということで、もう少し研究させていただきたいと思います。

高樋委員 路面冠水すると書いてあるのですけれども、これは年に1回なのか、3年か4年に1回なのか。これがいつのものなのかもわからないので、最近のもので結構ですから示してもらえませんか。

伊藤整備担当課長 この写真につきましては、平成14年度の状況でございます。最近では平成19年度の大雨の際にも路面冠水している実績がございます。

高樋委員 私たちが現地に行けないので、いろいろな画像を写真に撮ってきていただくのはいいのですが、撮影したのはいつかを入れておいていただきたいと思います。今回の資料も、書いてあるところもありますが、今後は撮影したのは平成何年の何月何日なのか、ぜひ入れておいてください。

伊藤整備担当課長 そのように配慮します。

森杉専門委員長 今日はこの道路を見ることが出来ますか。これらの集落には行きますか。

伊藤整備担当課長 今日の午後の現場では、現道を走りますので。集落は、その地図でいきますと、事業の終点である根田茂地区の入り口あたりまでは行きます。

森杉専門委員長 奥の集落ほうが大きいのでしょうか、手前のほうが大きいのでしょうか。

伊藤整備担当課長 奥のほうの砂子沢地区というのが世帯数と人口では多くなっています。

高樋委員 細かいことですが、大分コスト縮減をされている中で、橋梁部分に、

耐候性鋼材を使われて7,000万円ほどライフサイクルコストを下げっていますが、耐候性鋼というのはここだけで使える手段なのか、それとも今後、橋梁などをやる時にこれを使うと、同じようなライフサイクルコスト削減が可能なのか、というところを教えてくださいなと思います。

伊藤整備担当課長 橋梁を鋼製橋梁にする場合には、耐候性鋼材を使用することによりましてライフサイクルコストが縮減されます。ただ、橋梁につきましては、コンクリートによるものと鉄鋼材によるものがありますので、あくまで鉄の橋の場合にこのような鋼材を用いることでコスト縮減が図られます。ここに限らず、県内の橋梁につきまして、このような形で検討して耐候性鋼材の橋梁がほとんど採用されております。

高橋委員 最初から耐候性鋼材を使わなかった理由は何だったのでしょうか。一般的に使われているのであれば、コスト縮減にはならないような気がします。

伊藤整備担当課長 現在は一般的に、ほとんど耐候性鋼材を使用しますが、当時、この事業の予備設計をする段階のあたりでは、まだ耐候性鋼材の出始めの頃（で実績が少なく使用に至らなかった）ということが考えられます。

森杉専門委員長 ここから、あるいはこの集落から盛岡市役所まで、どのくらい時間がかかるのですか。

伊藤整備担当課長 今、こちらの地図で根田茂地区のほうから市役所まで30分です。砂子沢地区から行きますと、根田茂地区から砂子沢地区まで片道10分程度でございます。

森杉専門委員長 調べてほしいのですけれども、ここを過疎バスが走っているかどうか。スクールバスとか、病院に行くようなバスが走っているのかどうか。限界集落として、実態を知っておく必要があるのではないかな。そのために道路を造るといってもいいぐらいな感じがするのだけれども。

伊藤整備担当課長 それは確認をさせていただきます。

森杉専門委員長 よろしいですか。それでは、以上のようなことについてまとめていただきまして、これも次回、何も大きな問題点が出てこない限り、原案どおりの方向でいきたいと思っております。

以上で、議案は全部終わりました。

(2) その他

森杉専門委員長 その他であります。皆さん、特別にございませんか。

それでは、この委員会は終わりでよろしいですね。ありがとうございました。

4 閉会

<事務局から閉会を宣言>