

令和 8 年度第 1 回岩手県大規模事業評価専門委員会

(開催日時) 令和 8 年 6 月 16 日 (火) 14 : 00～16 : 10

(開催場所) エスポワールいわて 3 階 特別ホール

1 開 会

2 挨 拶

3 議 事

(1) 令和 8 年度専門委員会の開催スケジュール等について

(2) 大規模公共事業の事前評価について<諮問審議>

・一般国道 281 号 小屋瀬道路

地域連携道路整備事業 (ネットワーク形成型) (葛巻町)

(3) 大規模公共事業の再評価について<諮問審議>

・一般国道 107 号 白石峠

地域連携道路整備事業 (ネットワーク形成型) (大船渡市、住田町)

(4) 第 2 回専門委員会 (現地調査) について

4 閉 会

出席委員

山本英和専門委員長、濱上邦彦副専門委員長、岩間妙子委員、菅原常彦委員

杉田早苗委員、八重樫健太郎委員

欠席委員

島田悦作委員、松木佐和子委員

1 開 会

○田高政策企画部政策企画課評価課長 それでは、定刻となりましたので、ただいまから令和 8 年度第 1 回岩手県大規模事業評価専門委員会を開催いたします。

事務局を担当しております政策企画部政策企画課の田高と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の専門委員会でございますが、委員総数 8 名のうち 6 名に御出席をいただいております。半数に達しておりますので、政策評価に関する条例の規定によりまして、会議が成立することを御報告いたします。

2 挨 拶

○田高政策企画部政策企画課評価課長 開会に当たりまして、山本専門委員長から御挨拶をいただければと思います。よろしくお願いいたします。

○山本英和専門委員長 今年度から委員長を務めることになりました岩手大学の山本と申します。よろしくお願いいたします。

今日は暑かったのですが、6 月は関東地方で台風が直撃して、私はたまたま 6 月の第 1 週

は東京におりまして、早稲田大学で学会でした。早稲田大学の授業そのものが全部休講になるという大変なことになってしまったのですが、最近毎年のように大雨だけではなく、自然災害が発生しておりまして、備えが大変だと思います。安全、安心なインフラ整備というのは公共の立場としては非常に大事なことでと思います。特に岩手県の県民の皆様というのはこの辺に対しての関心が非常に高く、以前よりも高まっているのではないのかと思います。本委員会は、大規模事業について審議する委員会ですが、大規模事業というのは道路とか、河川とか、トンネルですね、もしくは大規模な施設が対象であり、県民の暮らしとか経済活動の基盤をつくるような全てのインフラということになるのだと思いますけれども、こういうものは特に大規模になればなるほど一度つくられてしまうと数十年にわたって、うまくいけば財産になると思うのですけれども、当然それだけの税金が投入されることになるので、恐らくそれに見合うような投資なのかとか、効果、環境対策ということを厳しい目で見られるのではないのかなと思います。特に10年前ぐらいから、特に岩手県の場合、大震災の後の建設事業によって、人手不足で賃金が高騰し、工事の費用も高くなってまいります。ここ数年に至っては世界的なインフレがあります。円安もあるのかもしれませんが、輸入資材が高騰し始めていて、特に今年に関してはアメリカ・イランの紛争によって、また急激に石油関係のものが手に入らなくなり、値段が上がっているという、良くないニュースばかりだったので、昨日、アメリカとイランがうまくいけば合意できそうというところで、これ以上価格が上がらなくて済むかもしれませんが、まだ、うまくいくか分かりませんので、注視しなければいけないと思います。このように限られた財源、資源の中で、本委員会では本委員会にこの事業が大事なのか、必要なのか、効率性とか、更に適切なやり方はないのかということの評価していかなければいけないと思います。本委員会の役割は、様々な立場の専門家の皆さんの高度な専門的知見から客観的な評価を事業に対していただければと思います。

忌憚のない意見を出して議論していただければ、事業をよりよいものに高めていくことができ、最終的には県民のためになるのではないのかと思います。今日審議する案件も、ぜひ多角的な立場の視点から活発な議論をお願いしたいと思います。今日はよろしくお願いいたします。

では、今年は改選があり、専門委員会としては初めてですので、各委員の皆様に簡単に自己紹介をお願いいたします。

それでは、岩間委員から順番にお願いいたします。

○岩間妙子委員 建築士会から参りました岩間妙子と申します。大槌町で設計事務所をしております。岩手県大槌町生まれ、大槌町育ちです。今年からですので、皆さんに教えていただくこともあるかと思います。今日はよろしくお願いいたします。

○菅原常彦委員 公益社団法人日本技術士会の菅原でございます。今までメンバーには日本技術士会という立場では入っていなかったと聞いております。私は部門が建設と総合技術監理の方ですけれども、「多角的な」というお話がありましたが、技術的な専門の立場でいろいろと御助言できればと思っております。よろしくお願いいたします。

○杉田早苗委員 岩手大学農学部の杉田と申します。私も今年から委員としてこちらに参画させていただくことになりました。専門は農村計画あるいは都市・地域計画コミュニティデザイン、まちづくりのようなことを専門としています。事業評価と少し距離がある専門ではあるのですが、そういった観点からお話しさせていただけることがあるかと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

○濱上邦彦副専門委員長 岩手大学農学部の濱上です。2期目になります。専門は農業土木の中の特に水工学、水環境工学を専門としております。今期から副専門委員長という役職でやらせていただくことになっておりますので、責任を持って務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

○八重樫健太郎委員 公認会計士協会の岩手県会から来ています公認会計士の八重樫と申します。私は、3期目ということで比較的長くやらせていただいているのですが、いつも新しい気持ちで一緒に勉強させてもらえればと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○山本英和専門委員長 ありがとうございます。なお、本日欠席ですが、島田委員、松木委員も合わせて8名の専門委員で委員会を進めてまいります。委員の皆様どうぞよろしくお願いいたします。

○田高政策企画部政策企画課評価課長 山本専門委員長、委員の皆様ありがとうございます。

それでは、議事に入ります前に資料の確認をさせていただきます。本日の資料でございますが、お手元の青いファイルの方にとじ込んでございまして、資料No.1からNo.5まで、それから参考資料の方を御用意してございます。あと、委員会に係る基礎資料といたしまして、関連する条例等の資料もファイルの方に準備してございますので、必要に応じて御覧いただければと思います。

そして、本日の審議内容でございますが、次第にございますように今年度の専門委員会の開催スケジュール、それから事前評価、再評価合わせて2件の諮問審議、それから第2回の専門委員会で予定してございます現地調査について審議いただきます。

それでは、議事の進行について山本専門委員長によりしくお願いいたします。

3 議 事

(1) 令和8年度専門委員会の開催スケジュール等について

○山本英和専門委員長 それでは、議事に入ります。議事(1)、令和8年度専門委員会の開催スケジュール等について、事務局から説明をお願いいたします。

〔資料No.1に基づき説明〕

○山本英和専門委員長 事務局から説明がありました内容について、御質問や御意見がございましたらお願いします。

よろしいですか。

「はい」の声

○山本英和専門委員長 それでは、議事のスケジュールについては了解されたということで、次に進ませていただきます。

（２）大規模公共事業の事前評価について＜諮問審議＞

・一般国道 281 号 小屋瀬道路

地域連携道路整備事業（ネットワーク形成型）（葛巻町）

○山本英和専門委員長 続きまして、議事（２）、大規模公共事業の事前評価、一般国道 281 号 小屋瀬道路地域連携道路整備事業の諮問審議に入ります。

まずは、事務局から評価結果等について御説明をお願いします。

〔資料No. 2 ～資料No. 3、参考資料に基づき説明〕

〔資料No. 4 に基づき説明〕

○山本英和専門委員長 ただいまの説明につきまして御質問、御意見がございましたらお願いいたします。

濱上委員をお願いします。

○濱上邦彦副専門委員長 費用便益分析の項目で分からなかったものがあるので、教えていただきたいのですが、拡張便益の「拡張」という意味は道路の幅が拡張されているという意味合いですか。

○金今県土整備部道路建設課計画調査担当課長 拡張便益というのは、岩手県の特性や実情を考慮し、設定したものでして、岩手県が行う道路整備事業につきましては基本 3 便益というのが時間短縮便益、走行経費減少便益、事故減少便益の 3 つで補助事業の場合は算定しているところですが、それ以外に救命救急率向上便益、通行危険箇所の解消便益、大型車すれ違い困難の解消便益というような便益を設定し、算定しています。これら補助事業のときに算定するものに加えてというのが拡張という意味になっています。

○濱上邦彦副専門委員長 ということは、今日の説明の中で、この事業の主要な目的の一つに災害時のネットワーク確保があるのだらうというのが分かったのですけれども、それがこの便益の中でどこに相当するののかというのがよく分からなかったもので、それは今の御説明だと、この拡張便益の中に含まれているという理解でよろしいですか。

○金今県土整備部道路建設課計画調査担当課長 そのとおりです。

○濱上邦彦副専門委員長 分かりました。

○山本英和専門委員長 八重樫委員。

○八重樫健太郎委員 費用便益分析の話題があったので関連して、その表の中に修正便益というのがあると思います。資料の中で、修正便益の定義は書かれていると思いますが、東京都を基準として岩手県がその係数を恐らく地方差ということで一定の部分を上乗せしたような形で計算されていると理解していますが、今回のケースでいくと 18,100 百万円、181 億円の修正便益を加算しており、その係数を教えていただきたいのと、何に対して掛けているのか教えてください。

○金今県土整備部道路建設課計画調査担当課長 ここで用いている地域修正係数は広域振興圏ごとに設定しておりまして、葛巻町は県央広域振興圏となっています。地域修正係数は 1.514 を採用しています。地域修正便益は基本 3 便益に環境改善便益、拡張便益を足しまして、そこに地域修正係数を掛け合わせるということになっています。

○八重樫健太郎委員 その場合、通常よりも 1.5 倍で計算するということだと思いますが、それが小計の①プラス②ということで 200 億円程度が通常に計算された結果なのかなと思っていまして、それに 50% 上乗せした部分が修正便益として上乗せする分という理解なのですが、そうすると 100 億円程度かと思いますが、なぜこれが 180 億円になるのでしょうか。

○金今県土整備部道路建設課計画調査担当課長 地域修正係数マイナス 1 を基本 3 便益と環境改善便益、拡張便益に掛けています。1.5 掛けると 2 回足したことになるので、拡張する分が 1.5 倍するのではなくて、1.5 のうち 1 を引いた分 0.514 が地域修正便益として計上されているということです。

○八重樫健太郎委員 私もその理解ではあるのですが、上乗せ部分というのは、50% 通常で計算したよりも多くなるように設定しますということだと思うのですが、通常に計算すると 200 億円程度なので、地域差を考慮した 1.5 倍にすると、最終的な便益というのは 300 億円ぐらいが適正な額になるのではないかと思います。今回見ると 390 億円ぐらいになっています。その修正便益分として 180 億円という記載がされており、多く見えます。その部分が恐らく 1.5 倍した部分の 50% 部分の 180 だと、恐らくベースとなる部分というのは 360 億円ぐらいないと計算が合わないと思ったので、計算過程を教えてください。

○金今県土整備部道路建設課計画調査担当課長 今示せるデータがありませんので、次回までにその点は整理させていただきたいと思います。

○八重樫健太郎委員 承知しました。もう一つ白石峠の方でも同じような B/C の部分が出てくるかと思っていまして、修正便益の部分の算定の仕方が同じように比率が見えない部分がありましたので、この部分について算定基礎となる情報も併せて便益の算定基礎となる部分の情報を後で御準備いただければと思います。

○山本英和専門委員長 八重樫委員の便益の算出方法について、次の委員会の資料として用意してください。次の委員会は現地調査ですがどうしますか。

○熊谷政策企画部政策企画課主任主査 第3回専門委員会の際に御用意します。

○金今県土整備部道路建設課計画調査担当課長 準備したいと思います。

○八重樫健太郎委員 白石峠の方は交通量の予測が情報の基礎に入っているかと思うのですが、その将来予測の基礎となっている交通量予測に関する結果や、算定方法も含めてお伺いしたいので、それも準備をお願いいたします。

○山本英和専門委員長 それでは、今の交通量予測も含めて第3回の委員会のときには資料を提示していただければと思います。

それでは、ほかに御質問、御意見あればお願いいたします。

杉田委員お願いします。

○杉田早苗委員 熟度のところで御説明があったかと思うのですが、こちらの工事に関連する土地の土地所有者はどなたになるのでしょうか。

○金今県土整備部道路建設課計画調査担当課長 土地所有者につきましては、用地測量を事業化してから調べますので、現時点でどなたが所有されているかは把握はしておりません。

○杉田早苗委員 自治体なのか、それとも個人の方なのかということも分からないということですか。

○金今県土整備部道路建設課計画調査担当課長 恐らくは、個人所有の方が大部分を占めると思います。

○杉田早苗委員 その方との交渉がこれから始まるということですね。

○金今県土整備部道路建設課計画調査担当課長 事業化されてからということになります。

○杉田早苗委員 分かりました。

○山本英和専門委員長 ほかに御質問、御意見あればお願いします。

では、菅原委員お願いします。

○菅原常彦委員 本日の説明を聞きまして、いろいろなベネフィットがあるというのは改めて感じたところであります。その中で、大規模な道路整備に当たっては、やはり拠点間を結

ぶネットワークの充実というのが一番のキーポイントではないかと思っております、それに関連して、もう 15 年も前になります東日本大震災津波を受けて、その後国の方では復興事業の下で県内の幹線道路におきましても多くの復興支援道路の整備がなされたのではないかと認識をしております。

国道 281 号も幹線道路ですので、恐らくはその整備が入ったのではないかと思うのですが、参考までにどのような場所でどの程度の整備がされたのかなというのを教えていただければと思います。

○金今県土整備部道路建設課計画調査担当課長 東日本大震災津波発災後に復興支援道路整備事業として手前どもは取り組んでまいりましたが、国道 281 号で申し上げますと、岩手町の大坊峠で大坊の 2 工区の整備を進めてきたところですし、久慈市におきましては下川井工区、案内工区ということで道路整備を進めてきたところでございます。

○菅原常彦委員 ということは、葛巻町では工事はなかったのですね。

○金今県土整備部道路建設課計画調査担当課長 はい。

○菅原常彦委員 ネットワークの充実に当たっての大規模な道路整備というのは、基本的には 10 年あるいは 10 年以上かかるところもあるのでしょうかね。そういう規模で行われると思うのですが、復興支援道路整備のときは規模等の縛りはあったのですか。

○金今県土整備部道路建設課計画調査担当課長 復興支援道路で活用しました補助事業については、予算が社会資本整備総合交付金の復興枠というものを活用しましたが、これが令和 2 年度までの配分となっております。時間と事業費に限りがあり、大規模な整備がなかなかできなかったと考えおります。

○菅原常彦委員 分かりました。それで何となく納得したのですが、このような非常に重要と思われるような箇所が残されているのが私は疑問だったものですから、今聞いたところです。

○山本英和専門委員長 八重樫委員お願いします。

○八重樫健太郎委員 30 ページにあった代替案の比較検討に関してですが、今回トンネル案が 1、2 が現道活用優先案ということで、事業効果が小さいという結論づけがなされているかと思っておりますけれども、こちらの総事業費が近いということであったのですが、その具体的な事業費についての積算だったり、例えば工期自体も同様なものなのか、時間的価値等を考慮された上で比較検討されたという理解でよろしかったでしょうか。

○金今県土整備部道路建設課計画調査担当課長 代替案につきましては、費用比較をさせていただいたところでございます。整備にどのぐらい要するかという検討はしておりませんで

したが、事業に要する費用を比較したところ、同じ規模と申し上げましたが、こちらで算定したところが大体で申し上げますと 169 億円ということで、ほぼ 170 億円変わらずというところでした。それで、距離短縮効果と時間短縮効果、それに要する事業費用を比較しまして、手前どもの今回計画案の方が妥当と判断したところでございます。

○八重樫健太郎委員 比較をちゃんとしましたよという土俵に上がってくる案に関しては、恐らく同じようなレベル感で時間的価値を考慮した上で数字的な部分を御提示いただいた方が恣意性が入っていないというのが分かりやすいので、コメントだけで比較、代替案、こちらの方が事業効果大きいので、こちらにしましたとなってしまうと、判断しようがないというところがありましたので、次回からそういったケースの場合は定量的な情報というものを比較した結果として資料を御提示いただけるとありがたいかなと思いました。

○金今県土整備部道路建設課計画調査担当課長 かしこまりました。

○山本英和専門委員長 今のは第3回の委員会で、具体的なスライド14枚目のところの数字の内訳を出すという形の資料を追加するということで。

○金今県土整備部道路建設課計画調査担当課長 はい、用意いたします。

○山本英和専門委員長 ほかに御意見、御質問ございましたらお願いします。
濱上委員お願いします。

○濱上邦彦副専門委員長 トンネル案、今回の案の場合なのですけれども、その場合現道はどうなるのですか、生活道路みたいな形になる感じでしょうか。

○金今県土整備部道路建設課計画調査担当課長 現道につきましては、小屋瀬地区というところでお住まいの方々がいらっしゃいますので、現道は現道のまま使うという形になります。大部分が整備してしまえば新道の方に転換すると思いますので、こちらの方の交通の安全も確保されるかなと考えているところでございます。

○濱上邦彦副専門委員長 今日の御説明でいくと現道は浸水区域であったり落石があったと思いますので、それに関するケアも必要なのかなと思うのですけれども、それはまた別事業という理解でよろしいのですか。

○金今県土整備部道路建設課計画調査担当課長 事業計画の妥当性というところで、図を出させていただいていますけれども、30 ページでございます、ひょうたんをひっくり返したような形と申し上げましたけれども、一番とがった部分ですね、そこから北上する方向の区間にはほとんど住家が実はございまして、お住まいになっている方々はどちらかというと横方向に国道が走っているところの周りもしくは南側にお住まいになってございます。ですので、浸水区域のかさ上げというのが比較検討案の中では実線部分が必要になってくるのでご

ざいますけれども、残る現道の部分については不要と考えております。

○濱上邦彦副専門委員長 分かりました。

○山本英和専門委員長 追加で質問させていただきたいのですけれども、残された現道のすぐ上、特に住民が住んでいるところのかさ上げの工事というのは、これとはまた別途計画されているものなのですか。

○金今県土整備部道路建設課計画調査担当課長 そのような事業は予定しておりません。

○山本英和専門委員長 少なくとも国道としての道路として見れば浸水想定区域からはトンネルを造ることによって回避できると、これは仕方ないかもしれないのですけれども、浸水域も何とか対応させるというのはこの事業とは切り離していつかできればということで考えているということですか。

○金今県土整備部道路建設課計画調査担当課長 お住まいの方々が先ほど申し上げたエリアにお住まいですので、新道を整備すれば、例えばまちに行くときに浸かる部分ではなく、新道を通っていただければ浸からなくて済みますし、岩手町方向はもともと浸水想定区域から外れておりますので、影響はないと考えているところでございます。

○山本英和専門委員長 分かりました。

では、ほかに御質問、御意見いかがでしょうか。大体意見も出たようですが、今日委員の方が何名か欠席しているので、環境関係の疑問とか質問とか出なかったみたいなののですけれども、スライドの12枚というか、通しで28ページのところの希少野生動植物の生息の部分「あり」になっていますが、どのような動植物とかがいるということが確認されているのか、もしくはその対応を今後どうするべきなのかということが分かれば教えていただければと思います。

○金今県土整備部道路建設課計画調査担当課長 希少野生動植物につきましては、保護の観点から固有名詞の名称は差し控えさせていただきたいと思いますが、鳥類、植物、両生類の生息情報があるところを確認してございます。これらの事業を進めるに当たりまして、これら希少種への対応につきましては広域振興局等で開催しております検討委員会の方で対策を説明いたしますので、そのような配慮をしていきたいと考えております。

○山本英和専門委員長 分かりました。今後対応も考える必要があるという方向でしたら問題ないと思います。

ほかに御質問、御意見ございますか。よろしいですか。

「はい」の声

○山本英和専門委員長 それでは、確認の質問がむしろ多かったと思いますが、特に今回このままではまずいなというところが、いわゆる便益の計算ですね、そういうところの具体的な方法とか数字とかが出ていて、それでぱっと比較できればオーケーを出しやすいので、資料を第3回専門委員会までに用意していただければと思います。それ以外で特に問題になるようなことはございませんか。

八重樫委員お願いします。

○八重樫健太郎委員 事業評価の評点が今回78点だったということなのですが、例えば事業実施の基準というのでしょうか、今回78点でしたというのが資料中に出ていますが、基準点となるような水準を教えてください。と思います。

○熊谷政策企画部政策企画課主任主査 では、政策企画課から御説明しますが、評点については、60点を下回ると基本的には事業化できないということになります。この事業の場合は60点以上になっていますので、事業化に関しては全く問題ない評点となります。

○八重樫健太郎委員 基準点とぎりぎりの評点だと、配点のところが変わり、判断も変わるのではないかと、思って気になったものです。

○山本英和専門委員長 地元も要望していて必要性が数字でこれだけ高いというようなデータを出していただければ、委員会としてもむしろこういう事業は進んでやるべきなのではないのかということが言えるかと思います。ここは全然問題ないのですけれども、菅原委員からも出ましたが、むしろこの地域のこの事業が置いてきぼりだったのではないのかなという印象も受けましたので、本音を言うところの事業については全然問題はないのですが、例えばもっとこのような事業をすべきだというのが幾つかあって、その中からかつここが選ばれるというのが恐らく外には出ていないので、そういうことまで分かれば恐らく住民とか県民ももっと納得いくのかなと思いますので、ここでは議論できないかもしれないですけれども、県としてはそういうことも考えていただいた方がもっと皆さんこういう事業に協力的になっていただけるのではないのかと思います。

それでは、問題はなさそうですので、データを出していただくという条件でこの審議を終了してもよろしいでしょうか。

「はい」の声

（３）大規模公共事業の再評価について＜諮問審議＞

・一般国道107号 白石峠

地域連携道路整備事業（ネットワーク形成型）（大船渡市、住田町）

○山本英和専門委員長 では、続いて（３）の再評価に移らせていただきます。議事（３）で大規模公共事業の再評価について、一般国道107号白石峠地域連携道路整備事業について評価結果の御説明をお願いいたします。

〔資料No.4に基づき説明〕

○山本英和専門委員長 それでは、ただいまの説明につきまして御質問、御意見などありましたらお願いいたします。
濱上委員お願いします。

○濱上邦彦副専門委員長 事業費の増額という部分に関しての御説明で、物価上昇がかなり大きく効いているというのが明確に言えるかと思うのですけれども、事業を計画する段階である程度物価上昇というのは見込んでいるのではないかと思うのですけれども、その想定を大幅に上回る物価上昇があったというような理解になるのでしょうか。

○土佐県土整備部道路建設課整備担当課長 将来の物価上昇を見込んで当初の事業計画を立てるときに全体の事業費をセットするということはあまりしません。あくまでもその時点の単価で全体の事業費を試算するというのが基本かと思います。

○濱上邦彦副専門委員長 となると、5年でこれだけの物価上昇があったと、残りの事業期間を考えると6年とかとなると、さらなる物価変動のリスクというものがこの計画にはあるというのは仕方がないことということなのですか。

○土佐県土整備部道路建設課整備担当課長 はい、その御指摘の可能性は排除できないと考えておりますが、それが5年後に1.2なのか、1.3なのか、2倍なのかというのは誰も分からないので、今の時点では今の時点の単価で評価するということです。

○濱上邦彦副専門委員長 分かりました。

次に、この費用便益分析、36ページの費用便益分析のところで先ほどの八重樫委員の御指摘とほぼほぼ一緒なのですけれども、将来交通量を見るとこの5年で600台ぐらい減っていて、1割減なわけです。この5年で1割減っているというところを考えると、将来予測というのが非常に難しいのだなという気がするのですけれども、その辺の変動のリスクというのは何か考えられるということはあるのでしょうか。

○土佐県土整備部道路建設課整備担当課長 ここに記載の将来交通量については補足の説明が必要となってございまして、左側の事前評価時は令和14年時点で6,353台を見越しました。それは、平成22年度の交通量調査の結果に基づいて、令和12年の将来の伸び率を掛けて換算したという数字になっています。右側の再評価時、今回再推計した結果ですが、最新の令和3年の交通量調査結果に基づいて令和22年度の将来交通量の伸び率を考慮して22年度の推計値として出した数字ということになっています。事前評価時点の伸び率というのは、基本的には平成22年から平成42年、令和12年、20年後の伸び率が出ていますが、この事業はその時点で令和13年度までの完了予定していたので、将来計画交通量が事業期間の中に収まっており、完成後の推計値とはなじまないということで、その当時、令和14年度まで引き延ばして推計した交通量として載せています。

使っている伸び率がまず違うということと、推計時点が10年ずれていますので、例えば今ここで5,700台と表示している令和22年度の推計値を令和14年度に引き戻すと伸び率で大体同じぐらいのオーダーに戻ってくるというのは確認できていますので、交通量はちょっと

分かりづらい表記になっているということで御理解いただければと思います。

○濱上邦彦副専門委員長 分かりました。ちなみに、交通量予測が1割今回の評価においては減っているという中での試算かと思うのですが、便益はかなり上がっております。これは、その評価の単価がかなり大きく上がっているという理解でよろしいですか。

○土佐県土整備部道路建設課整備担当課長 そうです。評価の単価が上がっているということが1つと、それから便益を計算する期間の交通量は、同じように伸び率で将来に向かって減っていくというような計算をしていますので、今回推計した22年度の将来交通量は5,700台ですが、試算では今回推計値の令和14年の交通量は大体6,200、6,300台ぐらいのオーダーとなっています。だから、交通量自体は同じようなトレンドの中で、各年の単年度便益を計算しているというような形になっています。

○濱上邦彦副専門委員長 分かりました。

○熊谷政策企画部政策企画課主任主査 事務局から1点補足させていただきたいのですが、県の場合、毎年度、継続評価というものをやっております、事業費が増えた場合もその都度、B/Cを出した上で評価を行っています。仮に事業費が増えて、B/Cが大きく低下するなどの状況が確認された場合は、随時再評価という手続を行います。今回の事業は、国の補助事業なので、5年ごとに再評価をやっていくのですが、毎年度の継続評価の中で、例えばB/Cが0.6を下回るなどのそういった大きな変化があった際には、随時再評価によりその都度事業の妥当性をチェックするという仕組みで進めております。

○濱上邦彦副専門委員長 分かりました。

○山本英和専門委員長 では、八重樫委員お願いいたします。

○八重樫健太郎委員 私もB/Cのところで交通量の件に関してだったのですが、この事業に関して事前評価のタイミングでも一緒に検討させていただいた経緯があって、平成27年に交通量を調査したのが恐らく最後と認識しているのですが、それ以降に下げているのかなと。というのも、恐らくこの平成27年というのはまだ釜石道が三陸道と開通する前で、白石峠がほぼほぼ大船渡と盛岡と遠野をつなぐ幹線道路ということで交通量がメインだったのかなと。私も結構この道は毎年走るので、釜石道のほうが開通してからかなり快適に走れる、交通量が減っているのかなと個人的な感覚ではあるのですが、その中で、では実際にこういった将来向こう50年間の交通量を価値として捉えましょうといった場合に、では見積りだけの数字で走り続けるのかといったら、こういった再評価時とかに実際単年度で交通量というのは、今現時点でどんなものなのだろうというようなバックテストみたいなものというのはされるようなことというのはあるのでしょうか。もしあればデータ等を併せて教えてください。

○土佐県土整備部道路建設課整備担当課長 交通量調査については、全国で一斉に行う交通量調査というのがおおむね5年に1回行われています。今手元にあるデータですと、最新が令和3年度のものがございまして、大型車、小型車含めて大体6,100台の交通量で、平成27年が令和3年の前の調査時点ですが、約7,600台、その前が平成22年、震災の前の年ですけれども、大体5,200台ということで、三陸沿岸道路の宮古から南側、大船渡周辺のところは平成30年度までに全部開通していますし、それから釜石道も平成30年度までに全部開通しているので、この令和3年センサスというのは、令和3年度の交通量はおおむねネットワークが、高規格のネットワークが完成した後の交通量ということになるかと思っています。

○八重樫健太郎委員 B/Cの改築費のところに令和8年で94億7,300万円、これ現在価値に直した金額だと理解しているのですけれども、今回増額して総工事費がおよそ120億円になるというものについては、B/C上の反映というのはされていますでしょうか。

○土佐県土整備部道路建設課整備担当課長 120億円を事業期間である令和14年度まで一応一定の事業展開を考えて計算してございます。

○八重樫健太郎委員 そうすると、39ページ、現在価値に直している総事業費の資料でしょうか。

○土佐県土整備部道路建設課整備担当課長 そうです、39ページ。

○八重樫健太郎委員 39ページの表の建設費の費用も下の欄が恐らく現在価値に直す前の年度ごとに発生した費用の合計額なのかなと思うのですけれども、黄色いマージされているところが現在価値に直した金額なのかなと。B/Cの表等の対応関係を考えますと、恐らく現在価値に割り引いた後が94億円になっているのですが、その前を見ると109億円ぐらいの金額になっていましたので、もしかすると資料間の整合がないかなと。

○土佐県土整備部道路建設課整備担当課長 確認させてください。

○八重樫健太郎委員 では、併せて次回にこれも。

○土佐県土整備部道路建設課整備担当課長 はい。

○八重樫健太郎委員 もう一点、事業費が増加した変更理由の56ページのグラフあるかと思うのですけれども、そこが労務費がおよそ1.23倍で材料費が1.29倍に伸びているということから恐らく当初の予算から21億円増加されたという計算かと思うのですけれども、例えば材料費の伸び率とかというのはセメントだったり、生コンだったり、鉄骨だったりということで、それぞれ令和3年からの上昇率が異なる中で、この平均と書かれているのは単純平均なのでしょうか。それとも工事見積りの中にかかっている構成比率ごとの加重平均になっているのか、単純平均になっているのかで違うのではないのでしょうか。

○土佐県土整備部道路建設課整備担当課長 そうですね、これは単純平均で今出しています。参考値として主要資材のグラフを示しておりますけれども、事業費の20億円の増の内訳としては工事費の中で使用量に応じて積算した数字ということで21億円は積算しています。

○八重樫健太郎委員 そうすると、実態に即した比率でやっているということですね。分かりました。

○山本英和専門委員長 39ページのところはもう一回ちゃんとした資料を用意していただくということで、今の56ページのところは基本的には量に比例した形で平均を出しているということによろしいですね。

○土佐県土整備部道路建設課整備担当課長 はい、そのとおりです。

○山本英和専門委員長 菅原委員お願いします。

○菅原常彦委員 55ページにトンネル支保工の支保パターンがありますけれども、途中にDⅠが挟んでくるというのは技術的に非常に難易度が高いような感じもします。さらに、湧水の具合とか当初に比べて地質調査等で分かったところがあれば分かる範囲で結構ですので、教えていただけますか。

○土佐県土整備部道路建設課整備担当課長 湧水についてですけれども、基本的には大きな湧水は見られないということになってございます。大船渡側ではボーリングコアからの湧水はほとんどありませんでしたし、住田町側では若干石灰岩層の中から少し1分間に数リットル程度の湧水がある区間があったということは確認できていますが、工事に影響があるような規模ではないという判断をしております。

それから、このトンネルの中央付近で支保パターンが危険といいますか、地山が脆弱な区間が出てきているというのは、これは弾性波速度で一応判断した結果ということになってございまして、この地質の層が変わる前後のあたりで部分的に弾性波速度が落ち込む区間があるということで、例えば石灰岩層の中には空洞みたいなのところがあるのではないかと、そういうところを安全側に評価したという地質調査の結果になってございます。

○菅原常彦委員 先ほどからコストの上昇というのが話題になっているのですが、我々、業界とかいろいろな話を聞けば、2割や3割ではない、4割、ましてや5割なんていうのが最近この一、二年で増えているような話もある。先ほど随時再評価もあるということなので、その都度判断すればいいという認識ではおるのですがけれども、個人的には2割程度なのかという認識を受けました。その辺は、工事等を発注なさった後でいろいろと精査する必要があるのかなと、感想めいたところで恐縮ですが以上です。

○山本英和専門委員長 今のことについては何か、例えばこのデータからすると2割、3割かもしれませんが、例えば県は他の事業もたくさん実施していますので、もう既に例えば来

年の評価内容等で、収まらない事例というのがあれば、話せる範囲でいいので教えてください。

○土佐県土整備部道路建設課整備担当課長 今日御審議いただいている案件以外にも事業費が増加しているという傾向は全体としてはあると思っています。あと、今日お示しした資料の資材単価は令和8年度単価として説明していますが、令和8年の5月に適用する単価ということで、市場の調査をしたのは3月になります。ですので、3月の市場で流通している単価を基に5月に適用する単価を決めるということになっていますので、今日時点で3か月前の単価と考えていただければ、その間にナフサショックですとか、主に石油類は最近大きな話題になりましたし、これも今資料で示している数字よりももう既に上がっている可能性はあると。

一方で、冒頭委員長の御挨拶の中にもありましたけれども、中東情勢がこれから安定化に向かうのか向かわないのかとか、あとは賃金上昇の圧力がどのぐらいかかってくるのかとか、そういったこともありますので、全く読めない状況であります、恐らく上昇のトレンドはしばらくは続くのではないかなと我々も感じているところではあります。

○山本英和専門委員長 そういうことがある程度は分かっている、現時点での数字でなければ、このように細かな評価はできないというのが現状ということですね。そこは我々も理解しなければいけないと思っております。

八重樫委員をお願いします。

○八重樫健太郎委員 今のお話に出た流れで、気になっていたのがスライド8ページの社会経済情勢等の変化というところで、まさに今御説明いただいているような地政学リスクとか、ナフサショックとか、どうしようもないような要因が今ある中で、まさにこういったところが社会経済情勢そのものなのかなとは思いつつも、事業継続には変わらないので、aというようなもの、ここら辺の評価の仕方が難しいのかなとは思いつつも、正直事情はある程度起きているケースに当てはまるのかなと思っていて、ただほかの事業とかでも横並びで同じような評価結果になってしまうと思いますので、他の事業でもこの情勢の状況についてはaという考え方になってしまうのでしょうか。

○土佐県土整備部道路建設課整備担当課長 道路事業に関していえば、基本的には国土交通省の施策、国の施策で道路事業に対してどういうスタンスでといますか、あるいはどういうところに重点を置いてやっていくかというところをこの項目では一応評価基準とするということにしておりますので、御指摘のとおりここに昨今の経済情勢ですとか、地政学リスクとかというのが入るべきことなのかもしれないですけども、現在の道路事業の評価のルールの中では、あくまでも道路事業を取り巻く国の情勢ですとか、そういったところで評価してございます。

○熊谷政策企画部政策企画課主任主査 事務局から補足させていただきますと、例えば、物価高騰などにより、国としてこの分野の事業について少し遅らせようとか、休もうとか、そ

ういったことがあると、それに応じて県の方も事業展開を見直したりとかということが出てくるので、そういったときにはここはaではなくて、bとかcという評価をしていくということになります。

○山本英和専門委員長 ほかに御質問や御意見ございますか。私からすごく単純な話なのですけれども、お金が増えることが大分問題になっていたのですが、コスト縮減でステンレス製の照明からアルミ製の照明に替えるというところが出てきたのですが、この辺は当初の令和4年ぐらいの計画ではまだアルミ製というものが案に上らなくて、その後の数年間の間にこういうものを使った方が同程度に安くできるというような、それこそ社会の事情が変化したとかそういうことからこれをやっているのかどうか、その辺の背景を教えていただければと思います。

○土佐県土整備部道路建設課整備担当課長 特別に今回このトンネルでこの仕様を使ったというよりは全体的にここ二、三年程度のトレンドがステンレス製からアルミ製に替わってきたということのようです。ですので、一般的な仕様が変わってきたということです。

○山本英和専門委員長 この辺がむしろ本来は計画時からこのようなことのもしアイデアがあれば、最初から予算が少なく済むのかなと思ったのですけれども、ここ二、三年の話ということですね。

あと、もう一点、要は地質調査によって工法が大変で費用が増額しなければいけないような事例なのですけれども、これ例えば今回事前の評価のところでもトンネルとか出ていたように、県のこういう事業の中でも実際に取り組んでみて、調査をやった結果、急激に費用がかかるような事例というのが岩手県の場合どのぐらい今まで言われているのかとか、もしくはトンネルが長くなってき始めたので、こういうのが目につくようになっていたのか、その辺の背景をもし教えていただければと思います。

今までやってきた事例の中で、こういうような事例というのは非常にまれな方なのか、実はよくあることなのか。

○土佐県土整備部道路建設課整備担当課長 トンネルの場合は、今回2キロのトンネルですけれども、2キロ全体を事前にボーリングで実際に地中の地質を、現物を確認してから着手ということがなかなか難しいところがあるので、平たい言い方をしますと掘ってみないと何が出てくるか分からない世界ということがあります。ですので、どうしてもトンネルは施工中に工法を変更せざるを得ないですとか、またそのための施工中に切羽の判定委員会というのを持ちまして、掘削の進度に応じて今の当初設計した支保パターンで安全なのかどうか、より強い補強をしなければならないのかといったところを慎重に判断しながら進めていく。慎重に判断をしながらということは、そういうリスクがあると、事業費が増えるリスクがあるということだと思いますけれども。ということで、過去の事例を見ても工事発注した後、大幅に工事費が増えるということはあることでございます。

あと、トンネルに限らずですけれども、震災復興の事業で防潮堤を整備したときにも実際に基礎の杭の長さが地質調査の結果、支持層が深いところにあったり、浅いところにあつた

りということで変更しながら進んでいったと。その結果、事業費が大きく増えたという例はありますので、ある程度やってみないと分からないといったリスクはあるのが一般的かなと思っています。

○山本英和専門委員長 私も今のコメントのとおりだと思うので、できるだけ実際の調査の費用はちゃんと見積もっておかなければ、更に大変なことになるのではないかと思いますので、あまり予算を削らず、そういうところにはちゃんとつけて、費用をかけた方がよろしいのではないかなと思っている立場です。

では、ほかに御質問、御意見ございますか。

八重樫委員お願いします。

○八重樫健太郎委員 今の予算取りのところで単純な疑問を持ったのですが、当初の事業で掘ってみなければ分からないというお言葉で、シナリオみたいなものが何パターンか恐らく一番公費のかからないパターンと、一番複雑なものが出てきたときにかかるみたいな事業費を見積もるときに、一番楽観的なシナリオで事業費をつくれるのか、それとも一番発生可能性の高いスタンダードな部分で見積もられるのか、それとも仮にこういったものが出てきたらこういった追加のものだったり工法を変更しなければいけないという一番厳しめに予算を取るのか、見ていると結構プラスで公費が増額するケースの方が多く感じているので、逆にマイナスに、蓋をあけて少なくて済みましたというケースの方が少ないかなと、物価高騰とかの影響もあると思いますので、その部分を除いて、最初の予算の取り方というところのスタンスというのを教えていただければ助かります。

○土佐県土整備部道路建設課整備担当課長 なかなか難しいというか、答えにくい質問であることはそうなのですが、トンネルに限らずですけれども、過去にやった実績というのですか、過去の事例を踏まえながら大体この規模だとこのぐらいの事業費でやり切ってきたよねというところを比較しながら全体の事業費は一旦セットする。その時点では、積算に必要な十分な情報、地質調査の結果がない状態ですので、過去の実績を見ながら概算をセットするというようなやり方が一般的かなと思います。その時点で、最も危険なパターンまたは、最も安全側というセットというのはなかなか難しいかなと思っています。

○八重樫健太郎委員 ありがとうございます。

○山本英和専門委員長 恐らく一番下の方で見積もらないとなかなか事業が通らないと。あと、可能性としては幾らでも上がる要素はあるということですよ。そこは逆に言うと、そこまでの予算を最初からつけておくと、今度はB/Cが悪くなるということにきつとなると思いますので、なかなか難しいのではないのかとは私もと思いますが、ただ昨今いろんなものが上がる前提で、逆に言うと価格上昇が読めるものでしたら入れておいてもいいのではないのかと、むしろこの20年、30年ぐらいが、何も上がらなかったことの方が本来は不思議な経済活動だったのではないのかという気はしております。例えばインフレ率の1%というのを前提でと入れるとこのぐらいというのは、事前の予算でも考えていいのではないのかとは

思います。そこもいろいろ大変ですね。

では、ほかに再評価、白石峠について御意見とかございますか。よろしいですか。

それでは、特になければ細かな数字がまた出てくることはありますが、原則としては審議自体はそんなに問題はないということではよろしいでしょうか。

「はい」の声

○山本英和専門委員長 それでは、この諮問審議も終了させていただきます。

（４）第２回専門委員会（現地調査）について

○山本英和専門委員長 次に、今度は現地調査の行程についてですね、議事（４）の現地調査行程案に入ります。事務局から行程の説明をお願いします。

〔資料№５に基づき説明〕

○山本英和専門委員長 今事務局から行程案について説明がございましたが、この案について御質問や御意見があればお願いいたします。

○八重樫健太郎委員 現地でこれ確認するのはトンネルの入り口と出口というか、始点と終点あたりのポイントを確認するという趣旨みたいなやつでしょうか。

○熊谷政策企画部政策企画課主任主査 現道がどういう状況となっているかとか、例えばルート検討の際にこういったコントロールポイントがあるのかとか、周辺の施設だったりとか、そういった現地の状況を確認いただくというようなことを想定しております。

○八重樫健太郎委員 代替案の現道活用優先案の場所もあると思うので、できればそっち側の却下されてしまった理由がこういうものだよというのも併せて例えば盛土のレベル感がこのように現実的ではないというのも見れた方がいいのかなと。

○熊谷政策企画部政策企画課主任主査 そうですね、例えば現地のどこが浸水想定区域になっているのだとか、道路に並行して流れる河川の状況であつたりとか、そういった現道の課題とかも含めて現地確認できるような形にしたいと思います。

○山本英和専門委員長 ほかに御質問、御意見ございませんか。よろしいですか。今回の現地調査はまずはどこを見なければいけないのかというのが一番ポイントで、やはりこの事業の重要性は、道路のすぐ横に川が流れていて、万が一大雨が降ったときに浸水になりそうということが見ただけでも分かるというか、あとは急カーブとか、落石の可能性とか、そういうところは恐らく見学すると早く工事に着手しなければいけないかなというのは分かると思います。ただ、当面はここに通すのがいいかどうかというのは現地を見てもなかなか分からないものだと思うので、果たして我々が行ってそこの部分がお役に立つのかというのは気

になると思います。あと、環境側をメインでやっている専門家の先生だとどのような動植物とかがそうだとすることがまた話題になるかもしれません。いかがでしょうか、ほかに御質問、御意見ございますか。7月7日だとすごく晴れば暑くて、一歩間違えると大雨になると大変なことに、それこそ浸水するのではないのかという状態かもしれませんが、雨天でも決行するわけですね。

○熊谷政策企画部政策企画課主任主査 例えば、豪雨などで警報が出て、現地調査を行うには危険だというときは改めますけれども、小雨であれば決行したいと考えています。

○山本英和専門委員長 分かりました。

あと、行程とか、事務局案ではなくて別の方がいいとか、そういうようなことがもしあればそちらでも御意見いただいてもよろしいのですが、いかがでしょうか。お昼ぐらいに出て、夕方戻ってくるというような案でよろしいでしょうか。

「はい」の声

○山本英和専門委員長 それでは、事務局で提案した案のとおりに現地調査を7月7日に実施することいたします。

議事（4）が終了したので、ほかに事務局から何かございますか。

○土佐県土整備部道路建設課整備担当課長 先ほど八重樫委員の方から御質問いただいて答えられなかった部分、資料の39ページになりますけれども、費用対効果を計算したところの費用の合計が総事業費の120億円とずれているのではないかとのことですけれども、ここは、国のマニュアルで消費税相当額を控除するということになっていますので、税率で割った数字になってございます。

○山本英和専門委員長 あとはよろしいですかね。

それでは、事務局からその他に関して何かございますか。

○田高政策企画部政策企画課評価課長 特にありません。

○山本英和専門委員長 では、以上で今回の委員会の議事を終了いたします。委員の皆様御協力ありがとうございました。

それでは、進行は事務局にお返しいたします。

○田高政策企画部政策企画課評価課長 ありがとうございます。様々御指摘いただきまして、宿題もいただいたと思っておりますので、第3回目に向けて準備をして御説明できるようにしたいと思っております。改めての御連絡でございますが、次回の第2回専門委員会は7月7日火曜日に現地調査を予定してございます。詳細につきましては、改めて御連絡差し上げたいと思います。

4 閉 会

○田高政策企画部政策企画課評価課長 それでは、以上をもちまして第1回専門委員会を終了いたします。どうもありがとうございました。