

会議結果のお知らせ

1 開催した会議の名称

令和8年度第1回岩手県大規模事業評価専門委員会

2 開催した日時

令和8年6月16日（火）14：00～16：10

3 開催場所

エスポワールいわて 3階 特別ホール（盛岡市中央通1丁目1-38）

4 出席委員

山本英和委員長、岩間妙子委員、菅原常彦委員、杉田早苗委員、濱上邦彦委員、八重樫健太郎委員（8名中6名出席）

5 専門委員会議題等

（1）議題

ア 令和8年度専門委員会の開催スケジュールについて

政策企画課から、令和8年度大規模事業評価専門委員会の開催スケジュールを説明。

イ 大規模公共事業の事前評価について〈諮問審議〉

事前評価対象事業として諮問があった、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）について、事業担当課から評価内容について説明があり、これについて審議が行われた。

■ 専門委員からの主な質疑等は次のとおり。

（質疑）

費用便益分析のうち、拡張便益というのはどういうものなのか。

（回答）

拡張便益というのは、岩手県の特長や実情を考慮し、設定したものである。岩手県が行う道路整備事業については、基本3便益（時間短縮便益、走行経費減少便益、事故減少便益）で補助事業の場合は算定している。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、算定している。これら補助事業のときに算定するものに加えてというところが拡張という意味になっている。

（質疑）

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というのがあるが、この便益の中でどこに相当するのか。拡張便益の中に含まれているという理解でよいか。

（回答）

そのとおり。

（質疑）

修正便益の部分の算定について、算定基礎となる情報と便益の算定基礎となる部分について情報を後で準備して欲しい。

(回答)

第3回専門委員会の際に資料を用意する。

(質疑)

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いる。それに関連して、東日本大震災津波を受けて、国では復興事業の下で県内の幹線道路におい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いる。

国道281号も幹線道路であり、恐らくはその整備が入ったのではないかと思うが、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教えて欲しい。

(回答)

東日本大震災津波発災後の復興支援道路整備事業としては、国道281号では岩手町大坊峠大坊の2という工区の整備を進めてきたところ。久慈市においては下川井工区、案内工区の道路整備を進めてきたところである。

(質疑)

代替案の比較検討に関して、今回、現道活用優先案はトンネル案に比べて、事業効果が小さいという結論づけがなされているが、具体的な事業費の積算や、工期自体も同様なものなのか、時間的価値等を考慮し比較検討したという理解でよいか。

(回答)

代替案については、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、今回計画案の方が妥当と判断した。

(質疑)

今回の案の場合、現道はどうなるのか。生活道路みたいな形になるのか。

(回答)

現道は現道のまま使うこととなる。

(質疑)

希少野生動物が生息しているようだが、どのような動植物が確認されているのか、また、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欲しい。

(回答)

保護の観点から固有名詞では言えないが、鳥類、植物、そして両生類の生息情報があることを確認している。これらの事業を進めるに当たって、これら希少種への対応については、広域振興局等で開催している検討委員会で対策を検討する。

ウ 大規模公共事業の再評価について<諮問審議>

再評価対象事業として諮問があった、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）について、事業担当課から評価内容について説明があり、これについて審議が行われた。

■ 専門委員からの主な質疑等は次のとおり。

(質疑)

事業費の増額という部分に関して、物価上昇がかなり大きく影響していることが明確に言えるかと思う。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ないかと思うが、その想定を大幅に上回る物価上昇があったということか。

(回答)

基本的には当初の事業計画時に将来の物価上昇を見込んで全体の事業費を決めるということには行っていない。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う。

(質疑)

交通量の件に関して、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が、当時はまだ釜石道が三陸道と開通する前で、白石峠が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多かったのではないかと思う。当時と比べ、交通量が減っているのかなと思うが、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、現時点の交通量調査等、バックテストのようなものを行う予定はあるか。

(回答)

交通量調査については、全国で一斉に行う交通量調査がおおむね 5 年に 1 回行われている。最新が令和 3 年度の調査であり、大型車、小型車含めて大体 6,100 台の交通量であった。平成 27 年の調査時点で約 7,600 台、その前が平成 22 年で大体 5,200 台となっている。

(質疑)

トンネル支保工の支保パターンについて、途中で D I 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に思う。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教えていただきたい。

(回答)

基本的には大きな湧水は確認されていない。

このトンネルの中央付近で地山が脆弱な区間が出てきているというのは、弾性波速度で判断した結果ということになっており、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り、例えば石灰岩層の中には空洞みtainなどところがあるのではないかといったことを踏まえ評価した地質調査の結果となっている。

(質疑)

コスト削減でステンレス製の照明からアルミ製の照明に変更するとのことだが、その背景を教えて欲しい。

(回答)

特別にこのトンネルでこの仕様を使ったというよりは、最近二、三年程度のトレンドがステンレス製からアルミ製に一般的な仕様が変わってきたということ。

(質疑)

本事業同様、他の県事業でも事業着手後、調査を行った結果、急激に事業費が増加した事例はあるのか。

(回答)

トンネル工事では、事前に全区間の地質を詳細に把握することは困難であり、実際には掘削して初めて地質状況が判明する。そのため施工中に工法の変更が必要となる場合があり、支保パターンの安全性や補強の必要性を慎重に判断しながら工事を進める必要がある。このことから、実際に発注後に工事費が大幅に増加する事例は少なくない。また、トンネル以外では震災復興の防潮堤工事においても、支持層の深さの違いにより基礎杭の長さを変更するなど設計の見直しが生じ、結果として事業費が増加している。

エ 第 2 回専門委員会（現地調査）について

資料 No. 5 のとおり、「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）」に係る現地調査を実施することとなった。

(2) 会議資料

- 資料 No. 1 令和8年度大規模事業評価専門委員会の開催スケジュール（案）
- 資料 No. 2 大規模事業評価諮問書（写）
- 資料 No. 3 令和8年度大規模事業評価地区 位置図（R 8. 6 諮問）
- 資料 No. 4 大規模事業評価関係資料

【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（ネットワーク形成型）（葛巻町）

【再評価】

- ・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）
- 資料 No. 5 令和8年度大規模事業評価専門委員会 現地調査行程（案）
- 参考資料 大規模公共事業の評価に係る評価基準について

※ 会議資料及び会議録については、行政情報センターへ配架するとともに、県のホームページに掲載します。

6 傍聴人数

一般 0人、報道 2社

7 問い合わせ先

〒020 - 8570 盛岡市内丸 10 番 1 号

岩手県政策企画部政策企画課 TEL : 019-629-5181 FAX : 019-629-6229

8 ホームページアドレス

<https://www.pref.iwate.jp/kensei/seisaku/hyouka/hyoukasenmon/1099474/1099944.html>

9 その他

政策等の評価について御意見がありましたら、上記問い合わせ先まで FAX 等でお寄せください。今後の専門委員会での審議の参考とさせていただきます。