

令和3年度第2回岩手県大規模事業評価専門委員会

(開催日時) 令和3年7月19日(月) 13:30~16:00

(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) 大規模公共事業の事前評価について<調査・継続審議>

・地域連携道路整備事業(ネットワーク形成型) 国道107号 白石峠(大船渡市、住田町)

(2) 大規模公共事業の再評価について<調査・継続審議>

・地域連携道路整備事業(ネットワーク形成型) 国道397号 小谷木橋(奥州市)

4 閉 会

出席委員

加藤徹専門委員長、狩野徹副専門委員長、小井田伸雄委員、島田直明委員、八重樫健太郎委員、山本英和委員

欠席委員

竹内貴弘委員、松山梨香子委員

1 開 会

〔事務局から開会宣告〕

〔事務局から委員8名中6名の出席により会議が成立する旨の報告〕

2 挨 拶

○高橋政策企画課評価課長 それでは、開会に当たりまして加藤専門委員長から御挨拶をお願いいたします。

○加藤専門委員長 それでは、簡単に一言御挨拶申し上げたいと思います。

大変暑い、多分盛岡は35度超えている猛暑日なのだろうと思いますが、仙台はここまで暑くなっておりませんので、盛岡に来ますとかなり暑い感じがしているのですが、そういう猛暑の中をお集まりいただきまして、本当にありがとうございます。

それで、本来であればこの第2回委員会は現地調査ということで、現地に赴いていろいろ確認させていただくような形なのですが、今回は変則的にこういう場所にお集まりいただいて、写真あるいは一部動画が入るのかもしれませんが、そういう形で御説明いただき、それについて確認させていただくという形でございます。

さらに、せっかくお集まりですので、第1回目の委員会の際にいろいろ御意見いただきましたが、そのときに担当課から十分お応えできなかった部分につきまして、今日担当

の道路建設課さんのほうからその補足説明をいただくということで、いわゆる継続審議、実質的にはそういう形で今日の委員会を進めさせていただきたいと思いますので、何卒よろしく御協力のほどお願いを申し上げます。

○高橋政策企画課評価課長 ありがとうございました。

議事に入ります前に資料の確認をさせていただきます。本日の資料は、資料No. 1 からNo. 4 となっておりますので、お手元の資料を御確認いただければと思います。また、お手元の青いファイルに専門委員会に係る基礎資料としまして、関連する条例等の資料を準備しておりますので、必要に応じて御覧いただきたいと思います。

それでは、本日の審議内容ですが、先ほど委員長からもありましたとおり、次第の議事にありますとおり事前評価、それから再評価それぞれ1件の調査・継続審議となっております。

それでは、議事の進行については、条例の規定により加藤専門委員長にお願いいたします。

3 議 事

(1) 大規模公共事業の事前評価について<調査・継続審議>

・地域連携道路整備事業(ネットワーク形成型)国道107号 白石峠(大船渡市、住田町)

○加藤専門委員長 ありがとうございました。それでは、早速議事の方に入らせていただきたいと思います。

それでは、最初は大規模公共事業の事前評価、地域連携道路整備事業(ネットワーク形成型)国道107号、白石峠の調査・継続審議に入らせていただきたいと思います。

それでは、最初に事務局の方から御説明お願いいたします。

[資料No. 2～資料No. 4 説明]

○加藤専門委員長 ありがとうございました。

では、ただいまの現地の写真等による御説明をいただき、また前回の委員会の積み残し部分の4項目につきまして具体的な経過等を入れ込んで御説明いただきましたが、ただいまの説明につきまして何か御質問、さらに確認しておきたい点等ございますでしょうか。

○小井田委員 もしほかの方から出ないようでしたら質問させていただきたいのですが、よろしいでしょうか。

○加藤専門委員長 はい、まず先にどうぞ。

○小井田委員 2点あるいは3点ということになるかと思うのですが、基本的な事項の確認ということでお願いしたいのですが、最初の方のいろいろな数値の説明のところ、道路構造令上の基準値という言葉が何度か出てきていて、かなりそれを満たしていないということだったのですが、恐らくこれはつくられた時点ではそのような基準ではなか

ったというか、もう少しもしかすると甘かったというのが厳しくなってきた、今の基準には適合しないということだと思っておりますが、この基準値の性質ですね、例えばいつ頃、それ書いていらっしゃるの、その説明ということだと思っておりますが、あとはその基準値を満たしていないとどういう問題と申しますか、それ自体が何か問題になることがあるかどうかというのがまず1点目です。

それから、2点目は交通量に対する質問というところで、1つは資料の15ページのところに、手元の方だと15ページとなっているのですが、6月21日に交通量調査をされたということですが、これがその実地で実測によるものなのかどうかということと、あとのぐらいの時間で10台の通行を確認されたのかということなのですが、恐らく朝から晩までずっととかというわけではないと思うのですが、それがまず1つです。

それから、交通量に関してもう一つということで、もともとの質問の趣旨としては通行量を示してほしいということだったと思うのですが、具体的にお話しいただいた、御説明いただいた内容というのが移動距離ですとか、利便性のような形でこのルートの方、国道107号線を使った方が有利であるという説明と、そういったこともあるので、ほとんどのトラック輸送はこちらのルートを使っているのではないかという聞き取りのような形でその返答ということになっているのですが、逆に言うともう定量的な分析をするまでもなく、もう間違いなく107号線の方が、例えば何かなければ基本的には100%こちらのルートを使うというぐらい差があるものだと考えていいのか、実際の交通量を全ての期間で調べるということは実際難しいとは思っておりますが、そういう理解で、先ほどの理解でいかどうかということで3点目ということで、以上よろしくお願いたします。

○加藤専門委員長 ありがとうございます。

それでは、道路建設課さんの方、よろしいでしょうか。

○北館道路建設課計画調査担当課長 はい。

○加藤専門委員長 最初に、道路構造令の部分についてお願いします。

○北館道路建設課計画調査担当課長 それでは、まず道路構造令につきまして、画面の方で御説明したいと思いますけれども、まず道路構造令の変遷というのを示させていただいております。古くは大正からあるのですが、大きく技術的な基準の明確化されたのが昭和33年、この頃が一つ大きなポイントとなっております、その次に改定されたのが昭和45年、この昭和45年の改定というのが実は今まで、現在まで、若干今までも細かい部分は改定がその都度されておりますけれども、大きな道路の区分ですとか、そういったものが示されたのがこの昭和45年でございます、先ほど現地調査の説明の際に白石トンネルの建設年次等をお示ししましたが、白石トンネルは昭和42年に完成した道路でございます。その前後の道路につきましても、それ以前からずっと改築の方はされてきたと思っておりますけれども、昭和42年にこの現在の白石トンネルが開通しているということで、この構造令でいいますと昭和33年からの構造令というものが反映されてきたと。昭和45年の改定では、その頃はちょうど日本も高度経済成長期とか、そういった車社会の到来とか

を踏まえて、車両の大きさですとか重さなども変わってきております。そういったのを踏まえますと、この昭和 45 年の道路構造令では高さの基準ですとか、そういったものもかなり変わってきているということで、例えば車両の高さでいえば、これは車両の実際の高さで 3.5メートルから 3.8メートルに対応するような道路というのが基準になっております。

というのがまずは構造基準の違いということで、いずれ前回の、これまでつくった道路というのは古い基準の道路で、若干その後道路の幅員とか、そういったものは部分的には改良してきたというのはありますけれども、現地の一番基本となる構造令上は、古い構造令上の基準を使ってきたということで、あとは現在道路をつくる際の構造令として反映される部分としましては、交通量といったものが大きな指標となりまして、現在は当時に比べますと交通量がかなり増えてきているということで、その基準に合った交通量に対しまして、現地の状況がかなり対応していない区間があるといったことから、今回の計画とさせていただいているところでございます。

次に、交通量の話でございませう。先ほどコンテナの通行台数、これは何時間計測したのかということでございますけれども、6月21日はコンテナ車が実際に通っているかどうかというのを確認するために1日12時間調査して確認した台数でございます。実はコンテナだけということではなくて、この道路は大型車自体もかなり多い道路ということで、資料の方を御提示させていただいております。こちらのグラフに示しておりますのは、県内の県管理の国道における交通量と、その大型車の混入率をグラフにしたものでございませう。グラフの部分をもう少し拡大いたしますけれども、これによりますと県管理の国道の中で、平成27年度に県内一斉に行いました交通量調査の結果から算出したものでございまして、こちらによりますと県管理の国道のうち、国道107号は6番目の交通量、1日当たり6,700台ほど、これは区間は大船渡から国道4号までの区間の平均交通量が6,700台ということでございませう。そのうち、上の折れ線グラフを御確認いただきたいのですが、こちらはこの交通量に対しまして、大型車がどれぐらい走っているのかということですが、6,700台、7,000台近い交通量のうち18%ほど、2割近い大型車の混入があるということで、これは県内でもかなり高い方、上位2番目の交通量、大型車の混入率ということを示しております。これぐらいこちらの国道107号につきましては、物流の関係でも重要な路線と言えるということでございませう。

○小井田委員 ありがとうございます。先ほどと申しますか、1点目の方の道路構造令についてですが、これは42年にトンネルが建設されて、45年に道路構造令が出されているということは、例えば3年後に建設されていたら、本来は45年の方の道路構造令に合わせてつくらなければいけなかったものが、そこは時間が数年程度ずれていたということで、直接適用はされていない、逆に言うとそれだけ古い設計のものだと、そういう理解でよろしいでしょうか。

○北館道路建設課計画調査担当課長 そうですね、当時の状況の技術基準、交通量から判断される技術基準等を用いて当時のトンネルはつくられていたということでございませう。

○小井田委員 昭和45年のものをもし使っていたらかなり違ったものに、当時ですらな

っていただろうと、そういう理解でよろしいのでしょうかね。

○北館道路建設課計画調査担当課長 あとその当時の交通量によっても、また当然変わってくるのですけれども、建設時の交通量によって、その道路の求める水準というのは変わってきますので、その辺の違いもあったかと思えます。

○加藤専門委員長 小井田先生よろしいでしょうか。

○小井田委員 はい、ありがとうございます。大丈夫です。

○加藤専門委員長 それでは、はい、どうぞ。

○八重樫委員 前回B/Cの計算の内訳とかについてちょっと説明させていただいて、資料を御提示いただいてありがとうございます。

23 ページの3便益の算定の内訳のところでは交通量が主な変数の要因というところで、交通量の内訳別に数値をお出しいただいているのですけれども、こちら側は国土交通省の調査実績からされているというところで、現時点で最新のものですよという理解なのですが、すみません、勉強不足で申し訳ないですが、これというのは大体何年置きで行われるものなのでしょうか。

○北館道路建設課計画調査担当課長 これは、国土交通省が全国一斉に各県も含めて行う調査でございます、こちらにつきましては5年に1度というのが基本となっております。本来であれば昨年度、令和2年度が実施の予定年でございますけれども、昨年度はコロナの関係というのもあって、当然流動もかなり平時と違うといった影響と、あと調査自体もコロナでうまくいけるかどうか分からないといったことがあるのかと思えますけれども、そういったもろもろの影響がございまして、昨年度は見送りになってございます。ですから、基本的には5年に1度、27年が前回ですけれども、その前は22年度というものが交通量の最新となっております。

○八重樫委員 ありがとうございます。何でお聞きしたのかと申しますと、前回でも話題に上がったように釜石道と三陸道のところが開通したことによって、利用の方が、そちらを使っているケースというのが大きく変わっている可能性というものがある中で、27年度というのは恐らくまだそこが開通する前なのかなというところで、この指標を用いて便益を算定するということが適切なのかなというところ、仮にそれで開通した後の数値がどう出るか分からないのですけれども、仮に違った場合だとB/Cの結果というのも結構大きく変わってきてしまう部分なのかなというところがちょっと気になったものですから、そこについてはいかがでしょうか。

○北館道路建設課計画調査担当課長 道路はいろいろ新しくできることにより、交通量の変化というものは当然あるかと思えますけれども、我々が道路を計画する際にはこの交通

量の調査というものをまず一つの大きな基準にしておりますので、今後交通量調査をやっていると流れの変化というのは生じるかもしれませんが、現時点ではこの値を用いて算出するというのが現在の指標の考え方でもあります。

○加藤専門委員長 今の八重樫先生の御意見で、将来変わってきたようなとき、例えば再評価時にはその都度この部分を見直すということによろしいのでしょうか、B/Cが変わって、当然再評価時に変わってくる可能性あるかと思うのですが、それはその時点できちんとそこを見直していただくということで。

○北館道路建設課計画調査担当課長 そうですね、この交通量自体も調査してすぐ全て公表されるわけではなくて、若干公表までのタイムラグはあるのですけれども、恐らく次の再評価時には新しい交通量が出てくるかと思えます。

○八重樫委員 ありがとうございます。

ちなみに、あと1点だけなのですが、この各便益の算定要素となっている走行時間だったり、各要素、原単位とかあるかと思うのですが、こちらというのは基本的には定数というか、変わるものではないという認識でよろしいのでしょうか。

○北館道路建設課計画調査担当課長 こちらは、国の方の出しております原単位を参考にして算出しておるとというのが現状でございますので、基本的には変わってございません。

○八重樫委員 ありがとうございます。そうすると、交通量の要素というのが一番大きなファクターになるということなのですね、どうもありがとうございました。

○加藤専門委員長 ほかにございませんでしょうか。

どうぞ、島田委員。

○島田委員 今の八重樫さんの質問にまず一つの合併で質問をさせてもらおうと思ったのは、先ほどグラフで平成27年の107号が県6位の数が走っていて、大型車の数が県2位だったというお話だったかと思うのですけれども、若干拾い間違えたかな、取りあえずそういうお話だと思うのです。ただ、これが平成27年で震災の後で大型車があの道路はとて多かった時代ではないかなと思うのです。あそこもよく通っていて、大型車が多かったイメージがあるのですけれども、最近になって大分そういうのも減ってきたようなイメージがあるのです。なので、例えばこのグラフを震災前のデータでつくっていただけないですか、昔どうだったのかというのをちょっと知りたい。本当にこれぐらい多かったのか、大型車が果たして多かったのかというあたりがとても気になりました。もしあればお願いしたいです。

あと、先ほど長期間で見たときの交通量の変動して、以前よりもとて多くなったというお話もされていましたが、そういうグラフか何かデータがあるのか、こういうあたりが2つ目。

3つ目は、前回のこの委員会が終わった後に岩手県新広域道路交通計画というのが公表された、6月15日付で公表されたらしいですけれども、それによると今回と同じ道路、107号のところは広域道路ネットワーク計画の中の(仮称)大船渡内陸道路という形で何か予定されるようになったというようなことが書かれていらっしゃるのですけれども、それと今回の改定される場所の関係というのはどういうふうになるのか、この3点お願いします。次回グラフを作っていただくのでもいいですけれども、1点目、2点目に関しては。今何か出してくださいということではなく、次回の委員会でも構いませんが。

○北館道路建設課計画調査担当課長 グラフではなくて、数字的なものであれば今お示しできます。

2つ目の点については、当時の昭和42年頃の交通量というところまではお示しできないかなと思いますので、まずは先ほどの1点目ですね、27年度の1つ前、平成22年のときのこの区間の交通量ございますけれども、合計で5,200台ほどということで、確かに27年度よりも若干低めにはなっております。ただ、それで大型車の割合でいきますと1,000台ということで約2割、20%ほどあるということで、大型の混入率ということでは従前から変わっていないということで、そういったことから物流関係の車両にとってはこちらのルートというのは非常に使われている道路ということになると思います。

あともう一点、先ほど委員の方からもお話が出ました。こちら前回の委員会の後、6月15日に県のほうで策定しました岩手県新広域道路交通ビジョン計画というものがございます。これでは、こちらの中で、まず県の大きな方針としまして、こちらの新広域道路交通計画ですけれども、まずこの大きな方針としまして、内陸と沿岸を結ぶ道路や都市間を結ぶ道路ネットワークの強化というのを大きな方針として掲げておりまして、これにつきましては全国一斉に国の通知によりまして策定を進めていましたものでして、大きなくくりとして、左下の三角形の部分、高規格道路というのと一般広域道路というのと、あとは構想路線というものの3つの区分で今回の計画というものを策定することになっておりまして、一番上の高規格道路というのは規格の高い道路、自動車専用道路などを含むサービス速度自体が高い道路ということで、こういった区分の道路がまずあります。その次に、一般広域道路ということで、地方の拠点都市などを連絡する道路ということで、こういったものをある程度の基準に基づいて結ぶ道路というものを位置づけております。

もう一つ、構想路線というのがございまして、こちらは将来的に一番上の高規格道路としての役割が期待されるものの、まだ実際には起終点等が決まっていない、また個別の路線の調査に着手していない道路ということで、こういったものを今回計画に位置づけているという状況でございます。

では、県内でどのような路線を位置づけたかということですが、まず赤い色が高規格道路ということで、三陸沿岸道路ですとか、宮古盛岡横断道路、あとは釜石道ですね、そういったものがまず赤い高規格道路という区分で位置づけております。そのほかに一般広域道路というもので、緑色のこれを沿岸と内陸を結ぶ道路ということで、赤い色の道路を補完する道路ということで位置づけている道路でございます。

もう一つ、丸い枠でくくったもの、こちらが構想路線ということでございまして、こちら先ほど御説明しましたとおり、将来的には高規格道路としての役割は期待されるけれど

も、起終点が決まっていない道路というものを位置づけておまして、県内では2つ、北のほうに久慈に向かう道路と、あとは大船渡方面に向かう道路というものを位置づけております。こちらどうしてこういう位置づけしたかという、県内に4つの重要港湾、北から久慈、宮古、釜石、大船渡という4つの重要港湾ございまして、そちらと内陸部の産業の集積地とか、そういったところを結ぶ路線を強化していこうということで、将来的にはそういった役割が必要ということで位置づけたものでございます。

ただ、一方で今回の107号につきましてですけれども、一般広域道路として位置づけておまして、まずはそちら現在の一般広域道路としての国道107号を強化していくというのがまず基本でございます。ですので、今回の白石峠につきましては、まず一般広域道路としての整備ということでございまして、将来的に例えば高規格道路という新たなスキームが出てきた場合には、そういった視点も取り入れながら考えていくといった形になっております。

ちょっと説明の方が長くなってしまいましたけれども、そういった状況でございます。

○島田委員 ありがとうございます。そうすると、何が言いたかったかということと交通量が全然変わってしまうのではないかということですね。将来予測が、先ほど出された数字が高規格道路が別途できてしまうのであれば、それが全然違う数字になる、当然もっと低い数字になるだろうということがあるので、今回のあその道路、直したところその道路が新しく計画される道路に含まれるのか含まれないのかで、含まれないで全然新しい路線で仮につくるのだとすれば、同じ場所を通る、しかも同じようにどちらの説明にも重要港湾であるとか、コンテナの話とか、どちらも同じ説明が出ているものが結局並行してつくられるということになってしまいやしないかというあたりはとっても疑問が、この計画を見たときに同じものを2つつくるのかなと思ってしまったのですけれども、そこら辺はいかがですか。

○北館道路建設課計画調査担当課長 先ほど申しましたけれども、構想路線としてまだどこに行くかというのが具体的には決まっていないというのがありますけれども、ただ一方で今回のように白石峠として新たに道路を整備するという区間もございまして。ですので、もしそういった起終点がかぶる場合には当然今回の区間というものも入れた形で、高規格道路というのは必ずしも自動車専用道路ということではございませんので、例えば国道106号、今の宮古盛岡横断道路を御覧いただいても、現道区間は自動車専用道路ではない区間も含んでおります。そういった道路の位置づけ、ただ一方で規格が若干高い、走りやすい道路といったことで、そういったものも含めながらつくっていくというような区間もございまして、必ずしも別線で自動車専用道路をつくるという構想ではないということをお話ししたいと思います。

○島田委員 今お話しできるところはそこまでであるということであるのは分かるのですけれども、同じことをぐるぐる言いますけれども、起終点が決まっていないとはいえ大船渡と釜石道の間であることは、まず間違いなしのですね。それはそもそもそうでなければ、大船渡に港があるから、大船渡を発着にしたいという意図があるというのは、釜石

道があるから釜石道につなぎたい、それが釜石道のどこになるかは分からないけれども、そういう意図であるというのはまず間違いないのですよね。

○北館道路建設課計画調査担当課長 大船渡港、4つの重要港湾までの物流を強化していきたいというのが大きな方針としてあるということがまず大前提でございます。

○島田委員 そうですよね。そうすると、この白石峠というのがそもそも発着点が分からないとはいえ、大きく言ってしまえばその真ん中であることには違いないというところもあるし、だからもし106号の例のように一般道として通すというような考え方もある。これから先どういうふうにするかということではあるのですけれども、ここでわざわざ改修するということは、そこをちゃんと見据えていただかないと、結局県のお金を二重に投資するようなことになってしまいかねないのではないかとこのところは懸念しています。もしこれが新しい高規格が先にできるのであれば、もうそっちを先につくってしまったほうがいいのではないかと、今回の計画をせずにといいくらい大きいところなのかなと思いましたが、いかがですか。

○北館道路建設課計画調査担当課長 当然同じような方向を向く場合には、先ほど申しましたとおり、今回の改良区間というのはその一部の区間に取り込まれていく可能性というのは十分考えられる、考えながら当然いかなければならない路線だとは認識しております。全く別線で作るといような、例えば近い場所に別線で作るといような考えは当然出てこないものだと考えております。

○島田委員 計画がどうなるか分からないところでこれ以上言ってもしょうがないところではあるのですけれども、そこら辺は重々考えながらしていただかないと、もし高規格ができるのだったら、もうそっちでいいじゃないかなと、この計画を見たときには正直いえば思いました。であれば、そうであればこの道路をわざわざ直す必要性、意味がどこにあるのだろうというのは、正直よく分からなかった。もしここを直すのであれば、ちゃんとそこの中に取り込んでいただかないと意味がないものになりかねないかと、今回の改修というか、道路を直すことにそれなりのお金がかかるわけですから、そういうところをちゃんと考えながらやっていただきたいなと思います。この件はこれで終わります。

あともう一個、すみませんが、すごくくだらないことなのですが、計画の中に橋が1個だと書いてあったのですけれども、出口側、どちら側にも川があって、川をまたがないといけないのではないかなと思っていて、大船渡側は細い川なのですけれども、あって、そこは橋としてみなさないぐらいちっちゃいイメージということなのですかね、細かいところの確認です。

○北館道路建設課計画調査担当課長 大船渡側につきましては、確かに委員おっしゃるとおり狭い川ということで、橋梁というよりはどちらかというボックス構造で渡ることを考えております。

○**島田委員** そうすると橋と呼ばないということなのですね、ボックスだから。

○**北館道路建設課計画調査担当課長** そうですね、短いボックスということでございます。

○**加藤専門委員長** よろしいでしょうか。

ほかにございませんでしょうか。

○**小井田委員** では、先ほどの島田先生の御質問に関連して質問させていただきたいのですけれども、今後のことですね、構想道路でしたっけ、そちらのほうは分からないことが多いということだと思うのですが、ちょっと違う角度から質問させていただきますと、今回の白石トンネルは逆に高規格道路を考えた場合に、その高規格道路の規格に合ったものだと、それは考えていいのかどうかということなのですから、つまり高規格道路の一部として今回の白石トンネルを生かそうといったときに、そもそも条件的に生かしようがないということだと困ると思うので、逆に言うところある程度そうやって使うことを想定して、規格としてはかなり広いものをつくろうとしているのかどうかとか、そういうのが基本的な質問なのですから。

あともう一つあえてお聞きするとすれば、この白石トンネルのあたりを通らなければいけないということは、先ほど御返答がありましたけれども、その場合例えば高架を通すとか、別なちょっとずらしたところを通すとか、いろんな考え方があると思うのですが、それを考えた場合でも今回の白石トンネルというのはかなりベストなところを通っているという、そういう理解でよろしいでしょうかという確認をお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

○**北館道路建設課計画調査担当課長** まずは、例えば将来的に高規格道路として、この区間が計画されていることになった場合ですけれども、先ほども申しましたけれども、高規格道路イコール自動車専用道路とまではいかないものですので、サービス速度としておおむね 60 キロ程度の速度が求められる道路というものを高規格道路として位置づけておりますので、必ずしも自動車専用道路ではないというのはまず原則としてございます。国道 106 号でも一般道路の区間もございます。

ということで、もし今回の白石峠が将来的に高規格道路の線上に入ってくる場合には、当然それでもたえ得るような規格の道路になっていると考えております。

○**加藤専門委員長** 小井田先生よろしいでしょうか。

○**小井田委員** 分かりました。ありがとうございます。

○**北館道路建設課計画調査担当課長** あともう一点ちょっと補足させていただきたいのですけれども、今回は構想路線ということで位置づけておりますけれども、これが将来的に、高規格道路として新たな位置づけにされるまでには、まだそういったスキームというのは国からも具体的には示されておられませんので、ではいつそういったものが位置づけら

れていくのかというまでは、まだその辺の具体的なスケジュールというのは、スケジュールも含めて見通しはない路線ということで、構想路線という形になっているということだけは補足で御説明させていただきます。

○加藤専門委員長 ありがとうございます。

ほかに御質問等ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

「なし」の声

○加藤専門委員長 それでは、この案件につきましてはほぼ今日の御説明で御理解いただいたと解釈させていただきます。ただ、島田先生、次の委員会までに提出していただくような資料はございますか。

○島田委員 長期間の交通量の変化の話はちょっと見ていきたいなと思いました。先ほど理由としてそれを述べられたので、であればどれぐらい昔の資料があるかというのが分かりませんが、ある範囲で構いませんので、以前と比べて増えたというお話だったところを補う資料を見たいです。さっきそう述べられましたよね、以前と比べるとあそこの道路は線形が細かったときに比べると交通量が増えたので、大きくするべき今回ああするべきところの要因の一つとして交通量が増えたというお話があったので、そこら辺もぜひ数字として見たいなど。

○北館道路建設課計画調査担当課長 当時の昭和 40 年頃との交通量の比較となりますと、日本全体的にそういったものはどんどん交通量が増えている状況ということで、そういった意味も含めて御説明したつもりではあったのですが、当時の交通量がどうだったかということまではなかなか厳しいかなと思います。

○島田委員 遡れる範囲で構いませんから、遡れる範囲のデータを今そちらでお持ちのものでグラフなりなんなり数字で出していただきたいですということよろしいですか。

○加藤専門委員長 できる範囲で結構だと思いますので、道路建設課さんのほうでこれからちょっと調べていただいて、もしなければいけないということで、御回答いただくような形になるかと思いますが、それだけお願いしておければと思いますが、よろしいでしょうか。

○北館道路建設課計画調査担当課長 はい、分かりました。

○加藤専門委員長 それでは、その辺の資料も次回、参考までに出していただいて、さらにパブリックコメントの内容とそれに対する県の対応方針というか説明、それら併せて次回の委員会のときにこの案件につきましては、総合的に委員会として判断させていただくという扱いにさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

「はい」の声

○加藤専門委員長 ありがとうございます。

(2) 大規模公共事業の再評価について<調査・継続審議>

・地域連携道路整備事業（ネットワーク形成型）国道 397 号 小谷木橋（奥州市）

○加藤専門委員長 それでは、続きまして2番目の案件に入りたいと思いますが、大規模公共事業の再評価、地域連携道路整備事業（ネットワーク形成型）国道 397 号、小谷木橋の件につきまして、事務局の方から御説明いただければと思いますが、よろしくお願ひします。

〔資料No.4 説明〕

○加藤専門委員長 ありがとうございます。

それでは、ただいまの御説明につきまして何か御質問、御意見ございますでしょうか。本案件は、新しい橋の方はもうできて、供用も開始されている。問題なのは、この旧橋撤去に絡む費用の増額ということですが、特にございませんでしょうか。

はいどうぞ、山本先生。

○山本委員 特段質問というわけではないですけれども、教えてください。旧橋撤去で、ほかの河川の旧橋撤去も同じようなことをやっているということで、マイナス2メートルぐらいまで撤去するという事例が出ればと思うのですけれども、これは別に規則はなくてももうどこでも今の時代ですと旧橋撤去するときにはもうやるようになっているものなのでしょうか。

あとこの2メートルぐらいというのは、例えば災害とかを考えたときには妥当な数値でいろんなところで提案されていると、実際に行われていることなののでしょうか。ちょっとそこを教えてください。

○遠藤道路建設課道路整備担当課長 必ずしも最深河床から2メートルと決まっているものではないのですが、ただそういう事例は多いということは確かでございます。

マイナス2メートルについては、先ほどの御説明のとおり決まった基準はないのですけれども、河川のマニュアルの方に新しい橋の根入れの考え方というのがあって、そこに2メートルというのが出てきているので、それを参考にされていることが多いようです。河川管理者のほうの判断なので、そういったものを参考にされているということは伺っております。

○加藤専門委員長 よろしいでしょうか。関連して、ただいまのこの説明の件なのですが、最深河床高からマイナス2メートルまでと、今回の案件もそうですし、ここに参考として出していただいた一関北上線の場合もそのようにされている。そうであれば、やはりこういう事業計画時点で河川管理者と話を詰めておくというのが一番あれだろうと思いますが、

その時点でなかなかできないというのであれば当初からマイナス2メートルまでという見込みをやっておくということもやっぱり検討に値するのではないかなと思うのですけれども、そういう対応は今後やっていける可能性ありますでしょうか。

○遠藤道路建設課道路整備担当課長 そうですね、それはやっていける可能性はあります。ただ、河川によっては最深河床と計画河床、これが計画河床の方がまれに深い場合があったりしますので、やはり事前に正式な河川協議には至らなくても河川管理者にお話を伺って、目途といたしますか、そういったものを気を付けた上で計画をするということは必要なのかなと思っております。

○加藤専門委員長 一番最後の事業の終わり頃に、今回の例でも約10億円ぐらいこの部分だけで増額しているわけですね、深く掘るということだけで。ですから、やはりそういう形であまり好ましくないと思いますので、できるだけ事前にそういう対応していただければと思います。よろしいでしょうか。

○遠藤道路建設課道路整備担当課長 はい、ありがとうございます。

○加藤専門委員長 この件に関しまして、小井田先生、狩野先生何か御意見ございませんでしょうか。

○小井田委員 よろしいでしょうか、今の加藤先生のお話で私自身も納得したのですが、これまでは逆に言うと旧橋の撤去についてどのぐらいやっておくべきかとか、河川管理者と事前に少し見積もりを立てておくとか、事前協議みたいなことを行っていくということはやっていच्छらなかったということだと思っております、逆に今後それが必要になってくるといこと背景というのは、以前よりもそういう求められる基準が厳しくなる傾向にあるとか、建設費自体が人件費高騰等で上がってきているということが以前はなかったもので、逆に言うとそこまで考える必要がなかったという、そういう理解でよろしいのでしょうか。

○遠藤道路建設課道路整備担当課長 事業評価の時点で事前に河川管理者の方に感触を伺っているかどうかというのは全部把握しているわけではないので、もしかしたらやっている、聞いているところはあるかもしれませんが、ただ今回このぐらい小谷木橋が増額となったのは橋脚の数が23本ですね、本数が非常に多いということが一つの原因であるのかなと思います。あとは最深河床から2メートルなのか、計画河床から2メートル、最深河床の方が深いのか、計画河床の方が深いのかというのは河川管理者の方に確認させていただかないと分からない部分ですので、事前にその辺をお伺いしておけば計画の時点で反映できるのかなと考えているところです。

○小井田委員 ありがとうございます。先ほど委員長がおっしゃいましたけれども、仕組みとして旧橋の撤去についてもある程度事前に定めておくという手続にさせていただくこ

とができるのであれば基本的にやはりそちらの方が望ましいと思いますし、例えば担当者の判断で今回はそうするとかそうしないということになると、やはり事後的に今回みたいに大幅に増額になるというようなケースも出てくると思いますので、ぜひそういう手続を明文化するというか、そういったことをちょっと考えていただければいいのかなと個人的には思いました。

以上です。ありがとうございます。

○加藤専門委員長 ありがとうございます。やっぱりそのことは道路建設課さんの方で今後同様の事業がいろんなところに出てくる可能性ありますので、そういう場合にはきちんとその辺の対応をやっていただきたい。今回の評価で、最後に例えば事業継続、さらに附帯意見みたいな形をつける方法もありますが、今回は事業はかなり終わっていますし、附帯意見はつけない形で、ただ議事録等にはきちんと残していただいて、道路建設課さんの方は人が代わってもその内容はきちんと継続して引き継いでもらえるような形に考えていただきたいと思います。

それから、最近の治水条件の方から見ますとゲリラ豪雨とか非常に洪水の規模が大きくなってきていますので、この条件が今より緩くなるということは余り考えられないのではないかなと思います。大抵現在の最深河床高からマイナス2メートルまで撤去してくださいという、これくらいのことは河川側からは必ず要望されるのではないかなと思いますので、ぜひそのところを配慮していただくとよろしくをお願いします。

狩野先生お願いします。

○狩野委員 狩野です。今回の評価そのものには入らないと思うのですが、参考のために教えてほしいことが1点あります。撤去のところの写真などを見ると、結構鉄骨の部分が、鉄の材料が残っている、あると思います。鉄というのは再利用できる材料なので、今回が具体的にどうだということではないのですが、これからSDGs、CO₂だとかいろんなことがあるとこういう鉄を再利用いつかできると思うのです。そういうものの何かめどを立てるのは、これだけの鉄があれば次の工事に多少使えるとかそういうのがあると思うのですが、そういうようなものというのは全然考えないで撤去されているものなのか、もうそういうものはちゃんと引取り業者というのがあって工事が進められているのか、その辺本題ではないのですが、もし分かれば教えていただけないでしょうか。

○遠藤道路建設課道路整備担当課長 今回の鋼製部分の撤去に関して、その処理がどうなっているか、見込まれているか、すみませんが、そこまでは今資料用意していなかったのですが、ただ割と一般的にはスクラップ処理という形で、逆に買っていただくような形、業者さんの方にですね。そういった形で処理されることが多いかと思います。なので、買っていただいたところで、あとはそれを再利用という形はあるのかなというふうには思います。今のところはそのぐらいの情報しか、すみません、ありませんでした。

○加藤専門委員長 今のところ、もし分かれば次回にその補足してもらえますでしょうか

か、計画時点ではどう考えていたか分からないという今の御説明だったのですが。

○**遠藤道路建設課道路整備担当課長** 設計書を今持ってきたので、そこをみてみますが。

○**加藤専門委員長** ですから、次回の委員会のために口頭でも結構ですが、もし可能であれば。

○**遠藤道路建設課道路整備担当課長** 分かりました。

○**加藤専門委員長** 狩野先生よろしいでしょうか。

○**狩野委員** 分かりました。ありがとうございました。細かいことだったので、準備はされていないだろうなと思いましたが、もし分かれば教えてください。ありがとうございました。

○**加藤専門委員長** ほかに御質問等ございませんでしょうか。

「なし」の声

○**加藤専門委員長** それでは、なければこの案件については、内容的にはほぼ御理解いただいたということで解釈させていただきまして、一番最後の今の資料、もし計画時点でどう考えていたか分かれば次回の委員会のために御説明いただければと思います。

それで、それら含めまして、この案件につきましてもパブリックコメントの内容も併せて次回の委員会で最終的な本委員会としての判断をさせていただければと思いますので、そういう扱いでよろしいでしょうか。

「はい」の声

○**加藤専門委員長** ありがとうございます。

それでは、用意されました本日の議題についてはほぼ終わりましたので、マイクは事務局の方に戻させていただきます。よろしくをお願いします。

4 閉 会

○**廣田政策企画課主任** 今日は長時間の御審議どうもありがとうございました。

次回の専門委員会なのですけれども、8月19日、木曜日、午後1時半から開催予定しております。先ほど委員長からおっしゃっていただきましたとおり、パブリックコメントの件、今回御質問いただいた件と、例年実施しております事後評価の方の御報告にも入るかと思っておりますので、よろしくお願いたします。

御出席の状況については、日程も近いですが、また追って御連絡させていただきます。

それでは、以上をもちまして本日の専門委員会終了いたします。御出席の皆様、お忙し

い中、誠にありがとうございました。