

## 令和3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3年6月8日(火) 13:30~16:30

(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3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>

- ・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)

(3) 大規模公共事業の再評価について<諮問審議>

- ・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)
- ・地域連携道路整備事業(地域密着型) 主要地方道花巻大曲線 小倉山の2(西和賀町)

(4) 第2回専門委員会(現地調査)について

### 4 閉 会

#### 出席委員

加藤徹専門委員長、狩野徹副専門委員長、島田直明委員、竹内貴弘委員  
松山梨香子委員、八重樫健太郎委員、山本英和委員

#### 欠席委員

小井田伸雄委員

### 1 開 会

**〔事務局から開会宣告〕**

**〔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 挨 拶

**○高橋政策企画課評価課長** 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、皆さん、こんにちは。専門委員会の委員長を仰せつかっております加藤でございます。簡単に御挨拶をさせていただいた後に議事進行を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

本日は、委員の皆様には大変お忙しいところ御出席、あるいはウェブで御参加いただきまして本当にありがとうございます。

昨年当初から新型コロナウイルス感染に悩まされておりました、このため今年の2月に開催されました全体の政策評価委員会からウェブ会議導入という形になっておりました、ただ本委

員会では今回の委員会にて初めてウェブ参加の形にさせていただいております。今テストしていただきましたように、このウェブ会議の精度というのですか、まだまだ成熟していないような状況になっております。我々ほかの委員会でもかなりウェブ会議が多くなっているのですが、音声途切れる、あるいは場合によっては向こうに画像が映らないとか、あと一、二年ぐらいすれば、かなりこういうシステムよくなってくるのだろうと思いたすが、こういう条件下での開催ですが、我慢していただければと思っております。

それで、本年度の大規模事業評価専門委員会では、現時点ではこの後説明あるかと思いたしますが、事前評価案件1件、再評価案件3件、それに事後報告ということで知事の方から諮問いただいているのですが、そのうち本日は事前評価案件1件と再評価案件2件、それに次回、第2回委員会でのときの現地調査、これにつきましてやはりコロナ感染のリスク等を考慮しながらどのようにやればいいのか、後で皆さんにお諮りして進めていきたいと思っておりますので、本日は忌憚のない御意見をいただければありがたいということで、簡単ですが、挨拶に代えさせていただきます。本日はよろしくお願い申し上げます。

**○高橋政策企画課評価課長** ありがとうございます。

それでは、議事に入ります前に資料の御確認をさせていただきます。本日の資料につきましては、資料No.1から資料No.5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たします。

それから、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ければと思いたします。

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、本年度のスケジュール、それから事前評価、再評価、諮問審議合わせて3件、第2回専門委員会の現地調査についてということになってございます。

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

### 3 議 事

#### (1) 令和3年度専門委員会の開催スケジュール等について

**○加藤専門委員長** それでは、早速議事(1)、令和3年度専門委員会の開催スケジュール等について入りたいと思いたします。

まず、事務局の方から御説明お願いいたします。

#### **〔資料No.1説明〕**

**○加藤専門委員長** ありがとうございます。

先ほど自分の挨拶の中で、本年度の再評価案件は3件と話してしまいましたが、2件ということで訂正させていただきたいと思いたします。

それでは、ただいま事務局の方から御説明いただきました委員会の開催スケジュール案につきまして、何か御意見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 竹内先生、松山先生もよろしいでしょうか。

聞こえていないですね。竹内先生、松山先生、こちらの声は聞こえていますでしょうか。

○松山委員 途切れ途切れで聞き取れなくて、すみません。

○加藤専門委員長 スケジュール案については、この案でよろしいでしょうか。

○松山委員 はい。

○加藤専門委員長 竹内先生もよろしいでしょうか。

○竹内委員 私もほとんど初めの一、二秒ぐらいしかむしろ聞こえていなくて、ハウリングの状態、説明しにくいのですけれども、お風呂にいるような感じで、それでほとんど正直言うと聞こえないのです。

○松山委員 途切れ途切れで、すみません、聞き取れないので、今資料だけ見えています。

○加藤専門委員長 分かりました。それでは、大変申し訳ないのですが、こちらに出席されている委員の方々の御意見では異論ないということですので、それで進めさせていただきたいと思いますが、よろしくお願ひします。

※ 以降、ウェブ会議の接続状況を調整し、音声状況は改善。

## (2) 大規模公共事業の事前評価について<諮問審議>

### ・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 それでは、続きまして議事の(2)、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、白石峠の諮問審議に入りたいと思いますが、まず事務局、担当の方から御説明いただければと思います。よろしくお願ひします。

#### [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す。

ただいま本事業の事業概要、それから社会経済情勢の状況、自然環境等の状況、事業計画の妥当性、総合評価と、調書に沿って要約を御説明いただきましたが、それではただいまの御説明につきまして御意見をいただきたいと思いますが、まず事業概要の分、最初の分ですね。これにつきましては、路線の役割、それから解決すべき課題と事業目的、それと事業内容ということで御説明いただきましたが、このところで何か御質問、御意見等ございませんでしょうか。

島田委員、お願いします。

**○島田委員** 路線の役割のところ、大船渡港のコンテナ貨物の取扱量が多くなっているというお話だったのですけれども、コンテナが実際この107号をどれぐらい通っているかとか、そういう資料はあるのでしょうか。と申しますのも、御存じのとおり三陸道が通り、釜石道と接続し、それを通ると時間としては恐らく数分しか変わらないという状況、今107号で通った場合ですけれども、盛岡とか考えたときに数分しか時間としては変わらないという状況で、果たして107号にどれぐらいそういう貨物が通っているのだろうかということがちょっと分からなかったもので、今回まだそういう資料をお示ししていただけないようですので、もしそういうことが分かればお答えいただくか、もし今日難しければ次回資料を示した上で御回答いただければ助かります。

**○北館道路建設課計画調査担当課長** ちょっと台数的な資料というのは本日御準備はさせていただいておりませんが、大船渡市の方で今回の区間につきまして現況の会社等からヒアリングを行っておりまして、その際の運送会社の方からは今回の区間、釜石経路よりも今回の白石峠から宮守インターへ向かうルートを使っているといったような回答をいただいているということでございます。

**○島田委員** 台数的な何か裏づけがあってということではないということですか。ヒアリングの結果を踏まえて利用しているだろうという。

**○北館道路建設課計画調査担当課長** そうです。台数的な、何台のうち何台というところまでは今回は押さえてございません。

**○島田委員** 今分かる範囲で、その資料でもよろしいですので、次回でいいので、もうちょっとお示ししていただけないですか。そうでないと、正直言えばこの道路僕よく通りますけれども、貨物を見かけたことございませんので、果たしてこれがちゃんと使われるのかなというあたりがちょっと疑問というか、ところがあります。それを強調されると、そんなために造った道路というけれども、本当に使っているのかということになりかねないかなと思ったので、ちょっとそこら辺について何か裏づけの資料なりなんなりを次回ちょっと整理してお示ししていただければ助かります。

**○加藤専門委員長** 道路建設課さんの方で、次回までに少しそれに関する資料を用意できますでしょうか。

**○北館道路建設課計画調査担当課長** 分かりました。それでは、客観的に数字で何かお示しできるようなものを次回までに御準備させていただきたいと思います。

**○加藤専門委員長** では、その分についてはそうお願いしておきたいと思いますが、ほかにございませんでしょうか。どうぞ。

**○山本委員** 私も今回の資料を頂いたときから、釜石経由で大船渡と盛岡が接続するのと、今回 107 号がどのぐらい利用が違ってくるのか、そこは多分一番疑問に思っていて、107 号で恐らく大船渡をつなぐトンネル、ここはきっと改良した方が利用者にとっては非常に便利になるということはすごくよく分かるのですが、ここを通ると、むしろ宮守インターから住田までの非常に急傾斜というか、急勾配の道路のところでもいつも渋滞しているような印象を受けるのです。ですから、何となく白石峠のトンネルを改良するよりは世田米、宮守間の方が優先するのではないのかという印象を個人的には持ったのですが、それは例えば一つ考えたのは、遠野に抜けるルートが非常にきれいな道路に今改良されたので、分散すれば無理に宮守抜けなくてもいいので、白石峠のトンネルを改良する価値があるという結論もあると思うのです。

ですから、一番最初の路線の役割自体は、107 号でまず大船渡から盛岡を直結するという理由があったのですけれども、実際の事業がトンネルだということがどう導き出されたのかというのを教えていただければと思っています。

**○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、先ほどの島田委員と今の山本委員の御意見に対して、併せた形で資料、理論的な裏づけ、そういうものを御用意いただけますでしょうか。

**○北館道路建設課計画調査担当課長** 先ほど山本委員から御質問あった件でございますけれども、確かに国道 107 号につきましては、白石峠のほかにも改良すべき部分というのは、大型車が通行する上でもう少しよくした方がいい部分というものもあるのは事実でございますけれども、先ほど最初の解決すべき課題のところでお示ししましたけれども、今回の区間で急勾配、勾配が 8.4%という急勾配の区間がございます、この区間というのが非常に大型車等の通行におきましては速度低下を招く区間ということで、まずは優先すべきかというのを白石峠ということで設定したものでございます。

**○山本委員** ちょっとよろしいですか。宮守、世田米をつなぐ道路も 8%程度か、それ以上の急勾配のような気がするのですが、勘違いでなければ、あちらの方が急だったような気がするのです。恐らく何となく分かるのは、急勾配をトンネル 1 本で解消するにはこちらの方が非常に簡単なやり方のような気がするのです。恐らく宮守、住田の方にすると、基本的にトンネルだけではどうしようもないところなので、こちらを選ぶのは分からないでもないのですけれども、一応いろいろ検討した結果ここに持ってきていただいたのかなということをちょっと確認したかった。

**○北館道路建設課計画調査担当課長** 確かに宮守インターの方に向かう区間には、もう一つ荷沢峠という区間もございます。そちらにつきましても、確かに勾配きつい区間もございますけれども、そちらは 7.5%が最大の勾配ということと、あとは結構地形的にもトンネルを造るという上でもかなり厳しい区間というのもありまして、今回の区間は最大の難所ということもありますし、比較的短いというか、2.3 キロのトンネルにはなりますけれ

ども、それによって大幅な効果が期待される区間ということで、こちらの区間を選定させていただいております。

○山本委員 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。

ほかにございませんでしょうか。

ウェブで御参加の竹内先生、どうぞ。

○竹内委員 聞こえますか。

○加藤専門委員長 はい。

○竹内委員 14 ページです。第三次救急医療施設である大船渡病院と内陸を結ぶルートの大船渡病院から内陸への救急搬送件数、R 1 で 84 ですか。例えば八戸だと、ヘリコプターで搬送する場合もあるのでありますが、いつも天候の条件で左右されるため、やはりこういう内陸のルートも重要だということを言うためにも、どの程度そういう天候に左右され、ほかのルートは適さないのだというようなことを示すような何か情報があるのでしょうか。

○北館道路建設課計画調査担当課長 ドクターヘリもあるのではないかというお話だと思いますけれども、例えば救急搬送といいますが、転院搬送とか、そういったものもございまして、あとどの場合はドクターヘリで搬送しているとか、その辺の具体的なデータの内訳というのは把握していない状況ですけれども、ただ上段の域内完結の率というのを御覧いただきましても、先ほども御説明しましたけれども、気仙地域の 6 割の完結率に對しまして、残りの 4 割は域外の病院に搬送するということがございますという事実もありますので、そういった意味でもこういった道路の利用というのも医療の面でも必要なのかなということで考えております。

○加藤専門委員長 竹内先生、よろしいでしょうか。

○竹内委員 なかなかそういうのは数字にというか、B/Cの方に反映できないと思うのですけれども、2 ページに 1.4 という数字が出ておりますが、これは事業の初めのときに 1.4 で、事業を進めていくときに、例えば次の議題、小谷木橋その次もそうですけれども、トンネル掘ってみると地盤が悪いということがよくあって工事費用がさらに発生する場合がありますので、なかなか数字には反映できなくても、必要性を書いておいた方がいいと思います。

これコメントですけれども、何かそれについて県の方、御意見ございますか。

○北館道路建設課計画調査担当課長 確かに事業を行っていく中で様々な要因等、地盤の条件ですとかによりまして、再評価のときに B/C は下がるとか、そういった事例もない

とは言い切れませんが、当然こういったトンネルを進める上に当たりましても事前の調査、地質の調査ですとか、そういったものを慎重に行いながら、極力そういった大きな事業費の変化がないような形で進めてまいりたいと考えておりますし、もし例えば事業費が増えるような地質の要素ですとか、そういったものが出てきました場合でも、その中でもコスト縮減ですとか、そういったものに極力努められるような方法で事業の方は進めてまいりたいと考えております。

○**竹内委員** ありがとうございます。

○**加藤専門委員長** よろしいでしょうか。

それでは、ほかにございませんでしょうか。

八重樫委員、お願いします。

○**八重樫委員** 今B/Cのお話が出ましたので、ちょっとその関連のところでは何点か質問をさせていただきます。

今回の総事業費が94億円ということなのですが、9ページの資料の費用対効果計算書における建設費の費用額合計の部分と事業費総額94億円のところの関係性というか、金額がトータルで94億円になっていない部分をまずちょっと教えていただければ助かるのですけれども。

○**北館道路建設課計画調査担当課長** こちらの9ページにございます費用対効果の計算書につきましては、直接的な事業費としてお示ししております94億円とは、また計算方法が若干異なっておりまして、これは国土交通省の費用便益比分析マニュアルに準じて計算をしているものでございまして、一言で言葉で説明するのなかなか難しいのですが、調書に記載の費用というのが。

○**加藤専門委員長** すみません。今ここで即答できなかつたら、次回までに委員の皆様御理解できるように、何か箇条書でも説明の資料を併せてお出しただければありがたいのかなと思うのですが。

○**北館道路建設課計画調査担当課長** では、次回その辺が分かりやすいような表現で、ちょっとワンペーパー御準備させていただきたいと思っております。

○**加藤専門委員長** よろしく申し上げます。

○**八重樫委員** そうしましたら、追加でこの費用対効果計算書の中における数値を基にB/Cの値というのが出ているかと思うのですが、その基礎情報をもう少しいただきたいという箇所がございまして、まず割引価値で使っているこの102.8、GDPのデフレーターというものを基にディスカウントが出ているかと思うのですが、これの見直しは、これはこのままなのかなというところで、見直しは必要ないのかなというのが1点と、

あとは便益の部分で各稼働を、毎年その便益枠というのも、恐らく交通量であるとか、そういったものの数値価掛ける数量とかで算出されているのだと思うのですが、そこから辺で恐らく相当程度数値の見込みも変わってくるものかなというところで、その基礎情報を確認できればありがたいなというところがございます。

以上になります。

**○北館道路建設課計画調査担当課長** それでは、次回そういった基礎情報も含めてB/Cの算定の根拠の資料を御説明したいと思います。

**○加藤専門委員長** ぜひそのようにお願いしたいと思います。

ほかにございませんでしょうか。

どうぞ、山本委員。

**○山本委員** スライド資料の14ページ、路線の役割のところの第三次救急医療施設のところなのですが、真ん中の下のグラフで、大船渡病院から内陸への救急搬送件数が最後、平成29年、30年、あとは令和1年で結構急増していますよね。もしこのままでどうしても大船渡から盛岡とか内陸へ救急搬送が増えているということになれば、そういう意味では非常に重要な事業だということは分かるのですが、何となくどうしてこんなに急に搬送件数が増えているのかというのが不思議に思うので、そういう情報があればちょっと教えていただきたいと思います。

あと、ついこの前ですが、人口減というか、国勢調査で5年間で岩手県も相当人口が減って、沿岸地域ではかなり人口がこの5年で下がったということが結構報道されているのですが、そういう意味では逆の方向のデータなので、ちょっと不思議だなと思って、何かあれば教えてください。

**○加藤専門委員長** よろしくお願ひします。

続きまして、ウェブで参加の松山委員、御意見いただきたいのですが。

**○松山委員** 2点ほどございます。4ページ目なのですが、事業計画の妥当性という(2)の表の中で。

**○加藤専門委員長** 4ページ目というのは、調書の中ですか。

**○松山委員** 調書の方の4ページ目です。評価指標で必要性のところには事故率というのがあって、履歴が配点が3点で評点が1とあるのですが、先ほど1ページ目のところで事故があるとおっしゃっていたのですが、件数の比率というか、どういう算定で3点のうち1点しかないのかというのが確認したいのと、もう一つ、緊急性のところでは交通不能区間というところがあるのですが、大型のコンテナ車がすれ違いできないというのは、ここだと零点でなしになっているのですが、どこの配点に出るのかというのを確認したいです。



○加藤専門委員長 松山委員の御質問、分かりましたでしょうか。

○北館道路建設課計画調査担当課長 まず、事故率のところでございますけれども、全体で評価点の配点としましては3パターンございます。配点3点と1点と零点というのがございまして、事故率3点になる場合というのは、車の1億台キロ当たり50件事故がある場合には3点という配点にしてございまして、今回そこまでなくて、ただ事故の履歴はあるということで、直近ですと平成29年ですとか昨年度ということで2件ほど事故があるということで、履歴ありということで配点は1点ということでさせていただきます。

あともう一点、すれ違い困難ということですが、もう一件は緊急性というところだと思っておりますけれども、そこはゼロになっているということでございますけれども、通行危険箇所ということでございますけれども、大型車のすれ違い困難箇所というのもしっかり配点の区分には入ってございますけれども、通常の車両のすれ違いにおきましては、例えば一旦止まるとか、そこまでを要さないということで、通行危険箇所というまでの判断はしていないということでございます。

○松山委員 解決すべき課題ということで、18ページにある大型車のすれ違い困難というのは、この評点だとどの部分の項目に入るのでしょうか。

○北館道路建設課計画調査担当課長 評点としては、直接は入ってこないことにはなりませんけれども、ただ大型車ということで、定時性の確保ですとか、そういった部分で重要な区間ということになってくるということになります。

あとは、線形の部分です。必要性のところ、道路の幅員とか、そういったものを判断するときの基準として判定をしているという状況でございます。

○松山委員 解決すべき課題と大きく挙げているのに、配点の方に大きくならないのかなというのがちょっと思ったところで、重要性の産業振興とか、生活支援とか、そういう方にもいかない、この15点の方にもいかないのですか。

○北館道路建設課計画調査担当課長 あくまでもこの車両の通行のしやすさという部分では、最初の車道の幅員ですとか、曲線半径といった部分で車両の通りやすさというのが評価されますので、そちらの方に入っているということでございます。

○松山委員 分かりました。ありがとうございます。

○加藤専門委員長 よろしいでしょうか。

この事業概要の分につきまして、ただいま各先生方からたくさんの御質問等をいただきました。それで、それぞれの御質問等に対しまして道路建設課さんの方で、恐縮なのですが、次回当然継続審議ということで、もう一度今出されました意見等について、委員が共通認識持つような形で整理できるような資料を出していただいて、それを改めて次回3回

目の委員会のときに継続審議で確認させていただければと思いますが、今口頭でお答えいただいた部分もありますけれども、それら含めてもう一度きちんとさせていただければと思います。よろしくお願ひいたします。

時間の関係もありますので、先へちょっと進ませていただきまして、事業の次に社会経済情勢の状況と自然環境等の状況、ここ併せて何か御意見ございませんでしょうか。

島田委員、お願ひします。

**○島田委員** 自然環境の方ですけれども、具体的なことは多分示されていなかったの、具体的にどんなことがあるか。例えば希少野生動植物の生息ありとか、自然環境保全指針による保全区分であるとか、そういう場所に当たっていくということですので、これについての具体的にどこの場所、この路線のどこら辺がどう当たっているのだとか、どういう生き物たちがいることになっているのかとかという資料を次回お出しください。よろしいですか。

**○北館道路建設課計画調査担当課長** 個体名等ございますので、口頭での御説明の方は控えさせていただきたいと思ひますけれども、お手元に今お配りさせていただいております。

**○島田委員** ありがとうございます。

それと、これはここで言うべきことかどうかということがあるのですけれども、希少野生動植物調査検討委員会というローカルな委員会があつて、そちらにいろいろと相談しながら進めていくというのはもちろん結構なのですけれども、ぜひこういうのはその委員会ではなく、アセスメントをちゃんとした会社に通すというか、なぜかという希少野生動植物調査検討委員会というのは、有識者がちょっとだけ見に行ってコメントをつけるというものですので、ちゃんと調べていない、調べるだけの時間がないような委員会。それは、僕も参加しているからよく分かっているのですが、それではこういうもので、例えば1時間くらいその場所に行って見て、何かコメントつけろと言われるような委員会なのです。それで、この場所の自然環境についてちゃんと保全ができるかと言われたら、正直やっぱり自信はないです。やっぱりちゃんとそれは調査すべきところ、ちゃんとお金をかけて調査屋さんには調査をしていただいて、その場所に何がいるか、どこに保全すべきものがあるかというのをちゃんと調査をした上で、この事業を進めていただきたい。例えばそういうところで希少野生動植物調査検討委員会はちょっと使っていたくない。それは、あくまでもそういうものを行った後のフォローとして、そういう現地の人たちが見るべきものという位置づけに本来していただきたいのですけれども、すみません、ここで言うべきことではないかもしれないのですけれども、たくさん検討委員会を使っていたので、ちょっとそこら辺は苦言というか、ぜひそういう形にさせていただきたいと思ひています。

**○加藤専門委員長** よろしいでしょうか。

ほかに、この部分は。

狩野先生、お願ひします。

**○狩野委員** 質問なのですけれども、このところ、県内ではトンネルの事業はたくさん土、トンネルを掘るとどうしても土というか、それがたくさん出ますよね。その有効利用みたいなことというのは何かあるものなののでしょうか。それともその残土を何かほかにもう計画がある、その面について何か検討されているというか、計画みたいなものはあるのでしょうか。発生土のその辺の処理の仕方とか、その辺の検討はされていたかどうか、ちょっと教えていただきたいということです。

**○北館道路建設課計画調査担当課長** 一般的には、トンネル掘る場合には、例えば前後の道路改良ですとか、そういった箇所には当然有効に盛土材として活用するとか、そういったものも考えていくこととなりますけれども、今回の区間につきましても、発生する土にもよりますけれども、有効に利用が可能なものにつきましては、そういった前後の改良盛土材とか、あとは管内のほかの公共工事等で有効活用ができる事業がある場合には、そういった場所への利活用等も考えながら進めていきたいと考えております。

**○加藤専門委員長** よろしいでしょうか。  
ほかにありませんか。

「なし」の声

**○加藤専門委員長** なければ、先に進ませていただきたいと思います。

それで、本地区の今回の審議の中で、事業計画の妥当性並びに総合評価、先ほどの事業概要のところでもたくさんの御意見いただきますと、今時点での妥当性、さらには総合評価というのは非常にしづらいという面あるかと思いますが、自分の方から1つだけ事務局の方に補足しておいていただければと思うのは、事業計画の妥当性のスライドで事業に関する指標から見た評価、この一番下のところにその評価の熟度とあるのですが、熟度のところは地元の協力状況、地元要望ということで、評価調書の本文では地元要望、ずっと強い、強いという、そういう表現で記述されていまして、この評点見ますと配点が5点で評点は2点と、本文の表現とかなり評点違うのですが、なぜこうなっているかというのを少し委員の先生方に補足して説明しておいていただけると、全体考えていただくのにありがたいのかなと思いますので、ちょっとだけ補足いただけますでしょうか。

**○北館道路建設課計画調査担当課長** この熟度のところでございますけれども、実際には備考欄に若干項目の方を記載させていただいておりますけれども、用地取得ができていくかどうかというのと、あとは地元要望があるかないかというのが配点の大きな基準となっております。用地取得がある場合には、その用地取得の割合に応じまして全体の用地取得の進捗状況が例えば30%未満ですとか、30%を超えるですとか、60%以上といった段階で4段階の配点がございまして、今回の区間につきましては用地取得はまだゼロということで、そういったことで用地取得が未了の零点ということになってございます。

また、地元要望につきましては、こちらにつきましてはありかなしかの2つで評価して

おりまして、なしの場合には零点、ありの場合には2点ということで、2点の配点となっております。

**○加藤専門委員長** ありがとうございました。

そういうことも含めまして、今日御説明いただきました事業計画の妥当性、さらには総合評価、くどいようですが、先ほどたくさんの質問、疑問出ましたので、その妥当性について今時点でいいですよという形にはならないかと思うのですが、委員の先生方、何か付け足しで御意見ございますでしょうか。

八重樫委員、どうぞ。

**○八重樫委員** ちょっと先ほど聞きそびれたのですが、今回こちらのトンネル造った場合というのは、従前の道というのは取壊し等になるのでしょうか。そういった場合も、新しく取り替えた場合の従前部分の取壊し費用とか、そういったものというものに関してこの事業費の中に入っている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** 今回の事業費の中には、そういった取壊しというのは入ってございませんで、今回の区間につきましては、新しいのを造ったら旧道になるわけなのですけれども、そちらの区間にも利用されている方が若干いるということもありますので、基本的には旧道という形で残る形になってまいります。

**○八重樫委員** では、併用するというような考え方という感じでしょうか。

**○北館道路建設課計画調査担当課長** 管理者がどうなるかというのは、またいろいろありますけれども、一般的には新しく国道とかを切り替えた場合には、管理を地元に移管するとか、そういった部分は出てくるかと思えますけれども、そういった部分につきましては今後調整していくところになると。

**○八重樫委員** それを見込んだ上の将来の交通量の予測とか、そういうものに反映されていくということですか。

**○北館道路建設課計画調査担当課長** そうです。

**○八重樫委員** 分かりました。ありがとうございます。

**○加藤専門委員長** よろしいでしょうか。

ウェブで参加の竹内委員、松山委員、よろしいでしょうか。

松山委員、どうぞ。

**○松山委員** 大丈夫です。

○加藤専門委員長 よろしいですか。

それでは、この案件につきましては、最後の計画の妥当性、総合評価を含めてこれまで出されました意見、御質問、それらについて再度整理して御説明いただいて、次回にそこを判断していくことでよろしいでしょうか。

「異議なし」の声

○加藤専門委員長 では、そのように進めさせていただきますので、事務局、準備方よろしくお願いたします。

評価室の事務局の方も、今回のこの継続審議、やはり先ほどたくさん出ましたので、時間も結構かかると思うので、その辺考慮しながら次回の委員会の設定していただければありがたいかなと思うのですが、よろしくお願いたします。

### （３）大規模公共事業の再評価について〈諮問審議〉

#### ・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、議事の（３）、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、小谷木橋地区ですか、これの諮問審議に入りたいと思いますが、事務局の方御説明よろしくお願いたします。

#### 〔資料No. 4 説明〕

○加藤専門委員長 ありがとうございます。

ただいま御説明いただきました本案件につきましては、先ほどの案件とは異なりまして再評価でありまして、事業進捗率も総事業費で約 85%、それで今後は旧橋の撤去を残すのみと。その費用の増額については、河川管理者の要望に応えるようにしなければならないと。そういう面では、大きいような問題は出てこないかと思うのですが、ただいまの御説明につきまして、委員の先生方、何か御確認、御質問等ございますでしょうか。

島田委員、どうぞ。

○島田委員 今まさにおっしゃられた 2メートル深く掘るということになったくだけりなのですけれども、これ初めから、恐らくこれ造られるときからこれ撤去することは決まっていたのだと思うのですけれども、初めから深くするかという話ではなくて、急にそうなってしまったから高額になってしまったのではないかという気がするのですけれども、そこら辺の経緯であったりとか、そういうこと、例えば昔はそうではなくて、状況が変わって 2メートル深くしなければいけなかったとか、いろいろあるのかもしれないですけれども、そこら辺分かれば、なぜ 2メートル深くなるという構想が変わったのかということ、その点の御説明いただけませんか。

○遠藤道路建設課道路整備担当課長 最初の事業計画の時点におきましては、河川の計画箇所、最新箇所に大体近い部分まで撤去を想定しておりました。これについては、さらに 2メートル深く掘削してしまうと、撤去するとなると非常に基礎の大きい部分も撤去にな

って、工事が大規模なものになってしまうということで、事業開始時点では計画箇所、最新箇所に近いところまでの撤去と見込んでいたものでございます。

ただ、その後河川管理者の方と協議した結果、さらに2メートル深い位置までというお話でしたので、そのような増額ということになっております。

**○島田委員** そうしますと、初めは相談していなかったのですか。

**○遠藤道路建設課道路整備担当課長** そうです。事業の最初の時点においては、河川管理者の方に具体の撤去についての協議ということでは行ってはおりません。

**○島田委員** そういうことは初めにしておけば、あらかじめそれもある程度見込めたということではなかったのですか。

**○遠藤道路建設課道路整備担当課長** 委員おっしゃるとおり、最初の時点でというのは確かにあります。

ただ、最初の時点においては橋梁の詳細設計もまだ行っていない状況ですので、そういったものが整ってから通常は河川協議という形で河川管理者と協議をさせていただいているというような状況にありました。

**○島田委員** 撤去については、そういうことは決まっていたので、やろうと思えばその時点でできた話でしたよね。

**○遠藤道路建設課道路整備担当課長** そうですね。過程での。

**○島田委員** 詳細設計というのは、新しく造るところについてはおっしゃるとおりだと思いますけれども、撤去というのが決まっていたとすれば、あらかじめそれは相談した上でどうなるかということになれば、あらかじめこの予算が見込めていたということで、ここで上がってしまったということにならなくて済んだのではないかなと思うので、今からそれをどうしろという話ではありませんけれども、これはこれから先される際にそういうことをちゃんと、もう撤去することが決まっている事業であれば、あらかじめ相談をした上で、それが結局予算に関わってくるものと当然なりますから、それは県民税、県民のお金に関係しますので、ぜひあらかじめ相談した上で進めていただければ、こういうことにならなくて済むのではないかなと思いますので、ぜひそういうことを心がけていただきたいなと思いました。

**○加藤専門委員長** よろしいでしょうか。島田委員御指摘のとおりだと思いますので、今回の経験を次回以降、新しくそういう同種の事業をやられるときには念頭に置かれて計画していただければと思います。

八重樫委員。

**○八重樫委員** 30 ページの費用便益分析の今のちょうど残事業の部分になりますか、増額した 16 億円の費用の部分というのは、今回の再評価時における費用便益比の分母の方にこの 16 億円というのは外されていますか。この 30 ページの計算の今回評価時というところを見ると、上の方では内書きのように記載されているように見えるのですが、恐らくこの総費用の 123 億円とは別に 16 億円が別途発生するということですね。

**○遠藤道路建設課道路整備担当課長** この16億円の部分は残事業B/Cですので、単純に言うとこれからお金がかかる分になりますので、左の方の120億円は全体ですし、残事業の方はこれからかかる改築費の方を積み上げているので、なので16億円。

**○八重樫委員** これは認識違いというか、ちょっと理解できなかつたら申し訳ないのですが、この撤去する費用というのはこの全体の費用対効果のときには別物として捉えるということになりますか。

**○遠藤道路建設課道路整備担当課長** 残事業B/Cですので、この現時点からかかるお金と、そのやる内容ですけれども、もう既に現時点で本線の方は供用開始しておりますので、こちらの方は今までの事業費に対しても事業効果が上がっていると。

**○八重樫委員** すみません。ちょっと私勘違いしました。そうすると、この 123 億円の中に含まれているという認識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** そうです、含まれているものとなっている。

**○八重樫委員** 含まれているということでしょうか。すみません。

**○遠藤道路建設課道路整備担当課長** ええ。

**○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。

ウェブで参加されている委員の方々、何か御質問ございませんか。よろしいですか。

ウェブの竹内先生、よろしいでしょうか。

**○竹内委員** 私も全く島田委員の質問されたところを疑問に思っていました。39 ページの 2 メートルの部分です。これ大変申し訳ないですが、理由になっているようで理由になっていないような表現が 2 行、河川管理者との協議により、“何々であるから”という理由のところを書いておりません。この辺は、あらかじめ分かっているべきことなのではないのかなと、また、その額が大きいので、もうちょっと説明あった方がいいかなと思います。

あとは島田委員から指摘がされたので、よろしいと思いますけれども。

○加藤専門委員長 道路建設課さんの方で、それは可能でしょうか。次回でも結構なのですが。

○竹内委員 できる範囲ですけれども。

○加藤専門委員長 できる範囲ということ。

○竹内委員 もうほとんど完成しているので、それはいいと思うのですけれども。

○遠藤道路建設課道路整備担当課長 委員の方々がおっしゃるとおりではあるのですけれども、実際には先ほどの設計がまだ詳細終わっていないというようなところで、そこまでの協議というのはやっていた部分ですので、それに尽きてしまうのかなという感じに。

○加藤専門委員長 それは、今回の再評価の調書の中でも、そのように分かるように表現を加えるということではできませんでしょうか。それは直せないのですか。

○遠藤道路建設課道路整備担当課長 それは、ちょっと検討させていただければと思います。

○加藤専門委員長 大筋では、委員の先生方、これだけ進捗しているわけですし、供用も開始されているわけですので、この案件については継続という評価結果は御了承いただけたと思いますが、その辺、次回のときに確認して継続を了解するというような形に持っていければと思うのですが、それでよろしいでしょうか。

「はい」の声

○加藤専門委員長 では、この案件についてはそういう形にさせていただいて、ほかに。山本先生。

○山本委員 ②の社会的要因の増額についてちょっと確認したかったのですけれども、当初の計画ですと84億円の方で、もちろん事業が震災で壊れてしまって、さらにその直後から10年間のもので、社会的要因のプラスが大きいというのは分かるのですけれども、84億円に対して20億円ぐらいかかっているんで、これが少なくともこの10年間の特殊な事情ですと常識的な値だったのか、この場合は大き過ぎるのかというところをちょっと確認したかったです。

○遠藤道路建設課道路整備担当課長 社会的要因の増につきましては、ちょっと今パワーポイントで資料を表示しましたがけれども、今表示しておりますパワーポイントの方なのですけれども、震災前、平成22年から現在の令和3年までの単価上昇率、(1)の方で、ち



よっと表見づらいですね。機械費と、あと労務費と資材単価で、平成22年と令和3年で単価を比較しておりますけれども、機械と労務と資材ということで、22年の単価と令和3年度の単価を比較したもので、機械については97%ですけれども、労務が174.8%、資材については133.3%ということで、単価が上がっております。いろんな単価の種類はありますが、まずおおむねということで、その中で道路改良工事と、それから橋梁工事に含まれる機械経費、労務費、資材単価の構成を、これも一般的な数字なのですけれども、割合を出しまして、その割合と先ほどの上昇率をこの工事に対して計算したところ、大体道路改良で135%程度、橋梁の方で142%の増ということになっておりまして、それぞれ10億円、13億円程度の増になっております。

このほかに、消費税の方についても5%から10%に増えたことの計算をしておりますけれども、増加率が大体3.8%ということで、4億円程度増になります。そうしますと、合わせますと労務費、資材経費、それから消費税等の増で大体27億円の増ということになっておりまして、一応今回は大体20億4,000万円ということで社会的経費を見積もっておりますけれども、大体妥当なといえますか、間違っていない数字かなと捉えております。

**○山本委員** 分かりました。詳細な検討をして妥当な増額だということをちゃんと示していただいたので、むしろこの事業は妥当であるということになるのではないのかなと私は思います。どうも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。

それでは、この案件につきましては、先ほど一部文言の修正、ここ事業継続については審議終了に近い形になるかと思いますが、そこ確認させていただいて、次回のときに最終的に審議終了ということにさせていただければと思います。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。

**・地域連携道路整備事業（地域密着型）主要地方道花巻大曲線 小倉山の2（西和賀町）**

**○加藤専門委員長** それでは、時間も押していますので、次の案件に移らせていただきます。続きまして、地域連携道路整備事業（地域密着型）主要地方道花巻大曲線、小倉山の2地区、これの再評価。これは再評価なのか、再々評価なのかあれなのですが、古い委員で、自分と島田委員は前回の再評価のときも入ってまして、この部分についてはトンネル着工前でしたけれども、現地も見させていただいていました。そういう地区ですので、この地区の説明、それでは事務局、お願いいたします。

**〔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、この案件も再評価地区、再々評価地区ですか、そういう地区になりますが、

進捗率も75%以上ぐらいで、トンネル工事もう半分以上進んでいるという状況の中での継続審議の案件ですが、ただいまの御説明につきまして全体的に結構ですので、御質問等ございませんでしょうか。

島田委員、お願いします。

**○島田委員** 2つ教えていただきたいのですけれども、ちょっと聞き逃してしまったと思うのですけれども、重金属の調査を初めきっかけになったのはなぜかというのがちょっと聞き取れなかった。そこをもう一回教えていただきたいのと、この前の案件では人件費とかがとても上がってしまったという話があるのですけれども、これにはほとんどそれが出てこないという、ここにはそれが関係なかったのかなという。関係ないわけがないはずなので、そこら辺はなぜここには入ってこなかったのかという、2つ目は大分素朴な疑問なのですけれども、ちょっとその2点を教えていただけますでしょうか。

**○遠藤道路建設課道路整備担当課長** 重金属調査を行った経緯ですけれども、先に事業を実施していた国道340号の立丸峠の方でトンネルを掘ったのですけれども、そちらの方でトンネルの掘削土からヒ素が検出されて、やはりトンネルを掘るに当たって確認しておく必要があるということになりまして、こちらのトンネルでも調査を行ったところでございます。

社会的要因の増額ですけれども、先ほどの小谷木橋の方は単価増を見込みましたけれども、こちらの方は5年前に再評価実施しておりまして、そのときに単価増も含めた上で事業費の増を行っておりますので、今回は社会的要因の部分は計上しておりません。

**○島田委員** ありがとうございます。そうすると、ヒ素は全然別な場所でやってみたらそういうことがあったので、念のため調べるようにしたという変な言い方ですけれども、そういうイメージでいいのですか。

**○遠藤道路建設課道路整備担当課長** そうです。

**○島田委員** そうすると、例えば今後やる事業では、この重金属の調査はあらかじめやるようなことになるのですか。

**○遠藤道路建設課道路整備担当課長** 決まっているわけではありませんが、事前の調査ボーリング等で地質の状況等を見ながら判断していくことにはなると思います。

**○島田委員** 当然ですけれども、ヒ素が出てしまえば、その後の影響がとても大きいので、たまたま立丸で出て、うんと離れた今回の事業地でも出てということだったということのようですので、それもあらかじめ決めておくという、ある程度ボーリングやった事業の中でそういうことを調べるみたいなところをあらかじめ決めておかれると、確かにいいのかなと思うのと、そのたびこういうのが出てくるのではなくて、あらかじめちゃんとそういうことにも配慮して工事ができるということになった方が、当然ですけれども、

工事の影響というのは当然低くなりますので、あらかじめそういうことを見込んだ、まず急に出てきてしまったような項目に見えてしまったので、それではもしこれで何もしないで流していたら、ヒ素が流れた可能性もあるわけです。そういうことを考えれば、全くそれを工事の中にちゃんと折り込んでいただけるようなことをこれから配慮していただきたいなと思います。

○加藤専門委員長 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。

○加藤専門委員長 ほかに御質問、御意見ございませんでしょうか。  
山本委員、どうぞ。

○山本委員 最終的な事業継続の理由として、今回B/Cがすごく低いという値になってしまったのでしょうけれども、それでも継続する理由がやっぱりのり面崩壊とか、積雪時の通行止めの影響で、こういうのは私よく分からない。どのぐらいまで重要視して決断されるものかという、どこでこれが決められるものかということをちょっと教えていただきたいのです。

○遠藤道路建設課道路整備担当課長 なかなか場所場所によってとか、地域の状況によってそれは変わってくるので、一概には言えないのですけれども、この路線に関しましては地域産業や観光等を支援する重要な道路と捉えておりまして、それでありながら限度区間が落石、土砂崩落、道路決壊等の危険箇所になっているということで、地域間の交流とか連携にも支障を来しているような状況だと思います。

また、地元からも早期整備の強い要望もあるところでございまして、最近では国道107号、錦秋湖のところ、そこでのり面崩落の可能性があるということで、5月からずっと通行止めの状況ですけれども、もちろん高速道路を迂回路として利用していただいているという状況ではありますけれども、こちらの花巻大曲線についても迂回路としての機能、やっぱり再認識されているところではあります。

27年度にも土砂崩落で長期の通行止めになりましたし、昨年冬についても107号が雪崩で通行止めになったりしておりますので、その代替路線としての機能というところでは、やはり意味があるというところでもございますし、あとは事業の進捗状況としましても、もう最後の重要構造物、大きな構造物のトンネルがもう半分以上済んでおりますし、また残事業B/Cというところで見ましても、2.2ということで1.0を超えておりますので、やはりB/Cで見れば1.0は下回りますけれども、県としては整備を推進して効果を発現させる必要があると考えております。

○加藤専門委員長 よろしいでしょうか。  
八重樫委員、どうぞ。

**○八重樫委員** 私も関連した部分でちょっと質問させていただきたいのですけれども、今回再評価時の将来交通量でいくと、大体1日176台というベースで算定されているかと思うのです。当初は1,510台で、仮になのですが、事業を開始する時点においてもし今ぐらの予測というのでしょうか、1日176台ぐらの交通量で予測されていた場合というのは、この事業というのはそれでも実行していたのかなというのがちょっと疑問でして、たればなのですが、だから仮に将来予測が下回ったとしてもこの事業をやるということであればあれなのでしょうけれども、入り口時点でもし将来交通量によっては事業をやる、やらないということであれば、入り口時点での将来の見積りというのは相当程度慎重にやった方がいい部分なのかなというのもちょうとあって。

**○遠藤道路建設課道路整備担当課長** まず、交通量に大きな差が出ているという部分についてなのですが、事業着手時の交通量推計なのですが、この推計した当時、この道路が未改良、未舗装でして、ほとんど交通量がなかったようなのです。要は交通量調査を行っていなかった路線で、どうしたかという平行する国道46号だったり、107号だったり、397号であったりというものの転換する交通量を推計して出した数字がこの1,500台ということになっておりまして、現在再評価においては、交通量観測を行われた実際の交通量の数字を基に推計を出しておりますので、そういったところでちょっと数字の大きな差が、推計手法が違ったことで大きな差になっております。

あとは、当初においてこの交通量が、交通推計の数字が大きい小さいかによって事業着手したかどうかということについては、もちろんいろんなところにお諮りしての話なので、ちょっと結論がどうなったかは分かりませんが、恐らく県とするとB/Cだけではなく、やはり地域の状況であったり、必要性、要望といったものを考慮して、県としても優先順位を考えながら進めているところがございますので、県としてはやはり事業をやる方向に進めたのではないかなという、すみません、これはちょっと個人的な推測が入りますけれども、そのように思います。

**○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。

ウェブで参加の委員の先生方、何か御質問等ございませんでしょうか。よろしいですか。

「なし」の声

**○加藤専門委員長** それでは、この案件については今話題に出ましたB/Cの問題はありますけれども、今後もこういう問題出てくると思うのですが、過疎地を対象にしたところ、岩手県は離島みたいなところ少ないからあれなのですが、宮城県ですとかなり離島ありまして、そういうところでB/Cはじいたら、ほとんど1を超えるということはあり得ない。では、そういうところは公共事業必要ないのかと言えば、そうではないと思うのです。先ほど御説明ありましたように、総合的な判断で、やっぱり必要なところにはそういう手を加えていくということは必要なのだろうと思いますので。

ただいまいろいろ御質問もいただきましたけれども、この案件については大体本日の審

議で了解ということで、答申につきましては第3回目の委員会で改めて答申案を御相談させていただきますが、そういう方向で進めさせていただきたいと思います。ありがとうございます。

#### **（４）第２回専門委員会（現地調査）について**

**○加藤専門委員長** それでは最後に、次回の現地調査の行程案について、まず事務局の方から御説明いただけますでしょうか。

##### **〔資料No.5 説明〕**

**○加藤専門委員長** ありがとうございます。

それでは、今事務局の方から案をお示しいただきましたけれども、御意見ございますでしょうか。

この新型コロナ問題、非常に悩ましい問題でして、例えば自分が今現在関わっている中でも現地調査というのはどう扱えばいいのかということで、宮城県土木部の河川課の委員会ありまして、その場合にも委員の数はここと同じぐらい、6人ぐらいしかいないのですが、ただ事務局の人も含めると結構な人数になると。それを一堂に会して移動するのはちょっといかがなものかと。それで、2日間に分けて現地見てもらう。さらに、先ほども御説明ありましたけれども、昼食を4人以上でするのもいかがなものかということがありまして、結局宮城県の土木部河川課の場合はですよ、今回のようにできればということではないのですけれども、河川課の場合は写真と、ドローンによる動画等でいろいろ個人個人で見させてもらって、それに対する意見を各委員から求めるという形に置き換えているのですが、そのようなことも含めながらいろいろ御意見いただければありがたいかなと思います。

まず、現地見学するとすれば、県の事務局としては2日とかに分けるよりは、1日であれされた方が当然いいわけですよ。マイクロバスのようなもので移動してその方がいいですよ。

**○廣田政策企画課主任** はい。現時点で、委員の御日程も、申し訳ございません、1日しか日程調整していないところもございまして、急遽2日ということになると、また委員の方々の日程調整となると、2日連続でということはちょっと難しいかなという形です。場所がどうしても遠いところですので、分けて行ったとしても、2日は必要かと思っておりますけれども、基本的には1日ということで考えておりました。

**○加藤専門委員長** 委員の先生方、いかがでしょうか。

現地行かれるにしましても、途中で昼食取ってもいい、そこは避けた方がいいという判断、この辺についてはどうでしょうか、まず。昼食を取らないと、大体1か所ぐらいしか回れないという形になるかと思うのですが。

今までのこの委員会ですと、大体事前評価地区、新しくこういうところに造りますよというところ優先的に見させていただいてきたような感じはするのですが、ただ現地に長時間かけて行って、それだけ何かきちんと確認できるのか、それともドローンとか写真でも、

その程度だったら確認できるのではないかと、いろんな意見あるかと思うのですが、率直な意見をお聞かせいただければありがたいと思います。

山本委員、どうぞ。

**○山本委員** 意見というわけではないです。まず前提は、今と同じぐらいのコロナ感染症が多少見つかっている程度のお話になりますよね。ただ、もしこれ以上感染症とかが高まれば、少なくとも私の所属の岩手大学だと、そもそも会議そのものがオンラインでないとまず駄目で、今ぎりぎりレベル1という段階に落ちてくれたので、たまたま参加できるのですけれども、それもついこの前岩手大学クラスターも学生出してしまったので、ですからすぐにまた戻る可能性も一応覚悟しておいてくれとは言われているのです。ですから、一番安全そうな案5の会議室で写真による確認というのも、今の段階よりも上がると、ちょっとそれもやれなくなるかもしれません。なので、やっぱり昼食つくような状態だと、きっとまだ、少なくとも7月ですよ。7月だったら、強いのではないのかなというのが私の個人的な意見ですけれども、そんな状態です。

**○加藤専門委員長** ほかにどうでしょうか。

宮城県なんかまん延防止対策が宣言されたこともありまして、やっぱり大学関係者もいろいろ制約受けるような状況で、なかなか一緒にいられない、できにくい状況になっているのですけれども、おおよそいろんなことを考えると昼食抜きの半日コースと、実際には現地にも行かないで、この案の5、いずれかになるのかなという感じもするのですが、その辺いかがでしょうか。

八重樫委員、どういう思いか御意見いただければ。

**○八重樫委員** 案の4か案の5かということで考えますと、先のことが読めないところで、保守的という部分でいくと案の5の方が計算はしやすいかなという気はしておりますので、私としては案の5で可能であれば、ここで開催というのを軸に進められればなどは思います。

**○加藤専門委員長** ほかの委員の方々、どうでしょうか。

島田委員のように、生態系とかいろんなのを確認したいということがあれば、それはただいま別個に対応するというのも事務局としてはできますでしょうか。今まではいろんな箇所を島田委員にはそういう形で見ていただいたところあるのですが、現地調査ということだけではなくて。

**○廣田政策企画課主任** 去年河川課の所管でございましたが、直接御説明に上がらせていただいたりとか、そういった形で代用させていただくことは可能かと思います。

**○島田委員** 勝手に行ってきますので、大丈夫ですよ。

**○加藤専門委員長** 狩野先生にも御意見いただければと思います。

**○狩野委員** やっぱり案の5を基本にして、また何かの機会の際に一応確認で現地見られる機会ができれば。結局案の4もなくはないと思うのですけれども、この後見ていってやっぱり5になりましたとそのときに変わるよりかは、今の案、1か月ぐらい先ですので、案の5という形で、それで確認して、やっぱり見に行きたいというのであれば、年度内となると、また次の何かの機会の際に確認になると思うのですけれども、そのときにまた現地を確認させていただくという、それでもいいのかなという気はします。

**○加藤専門委員長** 遅い時期にやった場合に、今回の継続審議の案件に反映できない部分は当然出てきますけれども、今先生おっしゃられたようなこともあり得るのだろうと思います。

ウェブで参加の先生方も、今回のこの案の5の形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、本委員会としましては、この現地調査の件に関しましては、事務局で用意していただいた案の5の形で対応させていただくと。それで、具体的なやり方につきましては、この後事務局の方できちんと考えていただいて、委員の方々にかなり早い時期に御連絡いただければと思いますが。

**○廣田政策企画課主任** 具体的にどういった箇所とか、方法については、別途御相談させていただきたいと思います。

調査の箇所の方なのですが、事前評価の方は確認させていただくということで、今回小倉山の2は審議いただいたということですので、2地区というか、小谷木町と白石峠ということよろしいでしょうか。

**○加藤専門委員長** では、そういうことでお願いしたいと思います。

**○廣田政策企画課主任** では、別途、委員の皆様には意見照会をさせていただきます。よろしくお願いたします。

**○加藤専門委員長** それでは、今日用意されました議案についてはこれで審議終了させていただきたいと思います。

その他、事務局で何か御連絡等ございますでしょうか。特にありませんか。

それでは、今日の審議はここで終わらせていただきたいと思います。

最後に、事務局にマイクをお返しします。よろしくお願いたします。

### 3 閉 会

**○高橋政策企画課評価課長** 長時間の御審議ありがとうございました。

また、ウェブシステムの不備がございまして大変申し訳ございませんでした。

次回の専門委員会につきましては、先ほどの御協議のとおり7月19日に、具体的には後ほどお知らせするという事で予定させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

それでは、以上をもちまして本日の専門委員会を終了いたします。御出席の皆様にはお忙しい中、誠にありがとうございました。