

平成30年度 東北地方整備局 事業評価監視委員会（第1回）

日 時：平成30年11月2日（金曜日）

9：58～11：45

場 所：東北地方整備局 仙台合同庁舎B棟（12階大会議室）

1. 開 会

午前9時58分 開会

2. 挨拶

3. 役員を選出

◆委員長選出、委員長代理の選出、審議選定委員会の選任

・委員長：遠藤 孝夫委員

・委員長代理：竹内 貴弘委員

【事業分野に精通した委員】

・河川事業に精通した委員：竹内 貴弘委員

・道路事業に精通した委員：浜岡 秀勝委員

・港湾事業に精通した委員：小笠原 敏記委員

【事業分野を問わない委員】

・河川事業：黒沢 高秀委員、河野 達仁委員

・道路事業：北林 真知子委員、黒田 三佳委員、徳永 幸之委員

・港湾事業：小野 晋委員、高柳 文子委員

4. 審 議

○遠藤委員長 それでは、これから審議に入りたいと思います。説明はポイントを押さえて、効率的な議事の進行にご協力ください。

道路事業の審議を行います。事業としては3事業でございますが、一体評価というのがございまして、評価件数は2件となります。なお、再評価2件でございますので、ともに重点審議事業として審議を行います。

まず初めに、事業担当部から一覧表に基づいた概要説明をお願いいたします。

◆審議案件一覧の説明

【上記について、事務局から資料－1により説明】

○遠藤委員長 ありがとうございます。

それでは、日本海沿岸東北自動車道、能代～小坂の説明に移りたいと思います。ポイントを押さえて簡潔な説明をお願いいたします。

◆重点審議案件 対応方針（原案）の説明・審議

・日本海沿岸東北自動車道 能代～小坂

<一般国道7号 二ツ井今泉道路・一般国道7号 鷹巣大館道路（Ⅱ期）>

【上記について、事務局から資料－3－1により説明】

○遠藤委員長 説明ありがとうございました。

ただいまの説明に対しまして、ご意見、ご質問がありましたらお願いいたします。はい、黒沢委員。

○黒沢委員 基本的なところで申しわけないんですが、数値をお示しいただいて大変わかりやすいですが、重金属の基準といっても多分いろいろな基準があると思いますので、ここに示した基準値は具体的に何の基準かお教えいただければと思います。

○能代河川国道事務所長 ご質問ありがとうございます。

今回資料12のほうに基準を示させていただいたところでございます。こちらにつきましては、土壤汚染対策法上で対応が必要となる基準不適合土壌となり得る土の中に含まれるものとして必要な項目として挙げたもので、基準値を超えているものをここに記載させていただいているところでございます。

○遠藤委員長 そのほかご意見は。はい、北林委員。

○北林委員 13、14ページの図が縦断面図なんですけれども、当初計画と変更計画の違いというのは、トンネルの地面の高さが変わったということですか。

○能代河川国道事務所長 そうでございます。

○北林委員 もともとは低いところに通す予定だったけれども、高くして重金属の少ないところに通すということですが、もともと、低いところにわざわざもぐっていく計画にしたのはどうしてなんですか。

○能代河川国道事務所長 そもそも重金属とかがなければ、高くすることで基本的に盛土構造が多くなったりするようなところがあって、トンネル抜けたあとのところですね。高くするとその部分、谷のところの部分大きく盛土にしたり、もしくは橋梁にしたりしないといけなくて、コストが基本的に、上がるというのが一般的なところがございます。余り低くし過ぎるとトンネルが長くなり、高くなるんですけれども、ほどほどよいところで、重金属対策がなければ、ベストなところの高さに設定しているところでございます。

○北林委員 わかりました。ありがとうございます。

それから、トンネルの明かり部という言葉が出てきていまして、ちょっと調べたんですが、確認したいと思います。明かり部というのはトンネルの前後の屋根がかかっていないところのことをいうんですか。

○能代河川国道事務所長 そうでございます。トンネルを抜けたところです。

○北林委員 そうすると、その前後の道路部分もトンネル工事として計算しているということな

んですよ。

○能代河川国道事務所長 事業のトータルとしては計上しています。盛土になったりする部分もあるので、コストとしては全体として計算しています。

○北林委員 はい、ありがとうございました。

○遠藤委員長 そのほかいかがですか。浜岡委員、どうぞ。

○浜岡委員 秋田大、浜岡です。

説明ありがとうございました。重金属が出てきてルートを変更したということで、大分コストがかかるところを余りかからないルートに変えたというのは、非常に素晴らしい結果ではないかと思っています。

1つ気になったのは、14ページですが、縦断の形を見ますと、新しい赤い路線では大分勾配がありますね。それも今の明かり部で、トンネルではない部分で勾配があるということで、このエリアは寒冷地でもありますし、路面凍結などさまざまな問題も出てくるかと思うんですが、このあたりの勾配ってどれぐらいなのかということと、これは見るからに橋ですかね。その対策はどのようになっているかというのを教えていただきたいと思います。何となくこの勾配、デフォルメされているのかなという気もするんですけども、お願いします。

○能代河川国道事務所長 そうですね。おっしゃるようにややデフォルメしていて、次の15ページ目ぐらい見ると、少しデフォルメ取った形で広がってはいるんですけども、このところ勾配4%といった形で問題ない勾配にしていますし、あとは盛土構造ですので、橋梁だと非常に凍結しやすかったりするところもあるんですけども、盛土構造にすることでより安全性を高めた形にしてございます。

○浜岡委員 ぎりぎりの値で上がったということなんですね。

○能代河川国道事務所長 それはそうでございます。ぎりぎりのところで、許容の範囲でやらせていただいております。

○浜岡委員 わかりました。ぎりぎりと申し上げましたが、今後いろいろ対策とかもしっかりしていかないと安全上の問題も生じるかもしれませんので、そのあたりはしっかりとよろしく願いいたします。

○能代河川国道事務所長 どうもありがとうございます。

○遠藤委員長 そのほかいかがでしょうか。小笠原委員。

○小笠原委員 教えてほしいんですけども、15ページのところで低土被りに対する対策とあるんですけども、低土被りというのは、どのような基準でそこが低土被りだというふうに

判断するものなんでしょうか。

○能代河川国道事務所長 トンネルの直径に対して、それとトンネルの土の部分と明かりの部分
が同じ距離、1 Dというか、その距離がトンネルの直径と同じぐらいの距離未満になってく
るのを低土被り部分とっていきまして、非常にいろいろな対策をとっていかないと崩れやす
くなってくるというところで、その対策が必要になってきているといったところです。

○小笠原委員 そういったことを踏まえて計画の変更を計画されていると思うんですけども、
これ、もう少し変更の縦断とかを下げることはできなかったのでしょうか。いろいろ検討し
た結果だとは思われますが。

○能代河川国道事務所長 このほか実は4案、いろいろ高さ、少しこの間で上げたり下げたり検
討しました。その中で低土被りではあるけれども、土の対策費用がかかるなど、コストや作
業ができるスペース等も踏まえて最適な案を今回、高さとして選んだという経緯がございま
す。

○小笠原委員 ありがとうございます。

○遠藤委員長 河野委員。

○河野委員 今、資料1を見ているんですけども、今回、重金属が予想外に出てきたというこ
となんですけれども、その区間についてですが、残事業の個別で見ますと、B/Cが1.5
ということで、この事業は推進すべきだというふうに判断できるんですけども、全体を見
ると今回のケースは0.93ということで1を割っています。仮に、事業採択時に戻って、
情報が完全であれば、この区間は本来事業をすべきではないというように出てしまうん
ですね。ただ、いつでも不確実性がありますから、この例をもとにして現在の事業採択シ
ステムが悪いとは全然言えないんですけども、不確実性を減らす努力とそのコストとの
バランスで、どこまで不確実性を減らしたほうがいいのかというような検討はされてい
るんでしょうか。

それから、不確実性がどの程度あるのかということをもっとも把握しているのかと。そう
いう場合には平均値を入れたりするべきなんですね。そういうことを検討されているか
どうかということをお聞きしたいと思います。

○道路計画第一課 道路部道路計画第一課でございます。

今回、二ツ井今泉道路で確認された重金属につきましては、事業着手以前からトンネルボー
リングなどが行われていない状態の中で対策を未計上としたという中での確認ということ
で、今回の増は予期できていなかったということでございますけれども、近年、こうした内容の

事案が多くなっているという傾向を踏まえまして、最近、新規事業化いたしました山形県の金山道路におきましては、事業化前の調査段階で重金属というものを確認した上で、当初事業費に重金属対策を計上するというような取り組みも始めております。

あと工種ごとに事業費の単価がどう最近変わってきているかという部分に関しましても、各事業でそれぞれの工種ごとに事業費の単価を確認した上で計上するように、工夫をこれからもしていきたいと思っております。

○河野委員 事業費だけでなく、事業費の単価などが不可欠だけではなくて、例えば今回の場合は重金属ですけれども、重金属に関しては、今後把握されるとかということだと思っておりますが、それ以外の要因もいろいろさまざまあり得るんですね。なので、これまでであった不確実性に関してもしっかりと整理をして、どんな要因があったのか、その要因によるぶれはどれぐらいなのかということ整理しないと、次の事業評価システムの改善ということができませんので、そういうことをぜひやっていただきたいというふうに思います。

○遠藤委員長 河野委員からいろいろ貴重なご意見が出ましたので、今後の計画に十分反映させるようにしていただければありがたいと思います。

そのほか、委員の先生方、いかがでしょうか、ご意見、ご質問。黒沢委員。

○黒沢委員 今のご意見にかかわるんですけれども、重金属対策が必要になるような場所というのは一般的に多いものなんでしょうか。今回の場所だから起きたこととお考えなんでしょうか、それとも割とどこでも起きることとお考えなのでしょう。

○能代河川国道事務所長 今回の現場としましては、隣で以前、きみまちのトンネルを掘ったときには、特に重金属発生の影響は出ていないといったことでありまして、既往の資料を見ても今回はないと判断していたところではございます。

○黒沢委員 この委員会でも余りこういった事例はなかったと思うんですが、全国で見てどのくらいの割合で生じているとかわかりますか。非常にレアケースなのか、要するに本当に運が悪かったケースなのか、あるいはもう一定割合として起こるケースなのかということです。

○道路部長 なかなか答えづらいご質問ではあるんですが、少なくとも一般的な事象では全くないですね。どれぐらいの頻度で見つまっているかみたいな話になると、これは本当になかなか不確定要素が多くて、一般的にトンネルのないところはずは出てこないし、トンネルのないところに関して言うと、事前に表面でもわかりますから、そこに不確実性はほとんどないと思いますので、山岳地域の道路であれば可能性としてはなくはないぐらいの感じだと思います。お答えになっているかどうかかわからないんですが。

○黒沢委員 可能性はあるけれども、非常に頻度が低い事象であるということですね。ありがとうございました。

○遠藤委員長 そのほかご意見、ご質問ございますでしょうか。

それでは大体、出揃ったということで、皆様のご意見、貴重なご意見もございました。ただ、この事業について特にブレーキになるようなご意見はございませんでしたので、原案どおりということで対応方針を認めることにしたいと思えます。よろしいでしょうか。
(「はい」の声あり) ありがとうございます。

○遠藤委員長 続きまして、東北自動車道相馬～福島の説明に移ります。それでは、ポイントを押さえて簡潔なご説明をお願いいたします。

◆重点審議案件 対応方針（原案）の説明・審議

・東北中央自動車道 相馬～福島

【上記について、事務局から資料－3－2により説明】

○遠藤委員長 説明ありがとうございます。

ただいまのご説明に対しましてご質問、ご意見をいただきたいと思えます。よろしくお願ひします。浜岡委員、お願いします。

○浜岡委員 2つほど質問させてください。

1つ目は、資料3ページの図についてと伺いますか、図に説明されているところですが、第1工区の区間7.4キロメートルの区間ですが、平成32年度開通予定ということになっております。ですので、約1年と数カ月、長くてもその期間には開通ということですが、この区間には4つのトンネルがありまして、どれも着工前ということなんです、本当に大丈夫なのかどうかということをお心配になりましたので、教えていただきたいというのが1つです。

2つ目は、このページの資料の終わりのほうでして、14ページです。B/Cを計算しているところ。今回、計算結果としては1.02になったということです。前回は1.1でしたから、大分小さくなってしまったということなんです、その原因として交通量の減少ということなんです、交通量変動、この表で見っていきますと、さらに10%交通量が減りますとB/Cは0.9ということで1を下回ると、こういう状況になるという予想になっております。交通量が減少したというのはどうしてそうなったのか。そもそもの人口が、もしくは企業立地とかの進みが少なくて交通量が少なくなったのか、それとも発生集中は変わらないけれども、走行ルートが変わった、どういう要因によって減ってきたのかというこ

とを教えてくださいました。

この区間ですけれども、福島県内を見ていると海側と内陸側を接続する道路として、いわきのほうは今ネットワークができ上がっていますけれども、確かに相馬のほうは全然手つかずの状態というか、できていない状態ですので、ネットワークとしては非常に効果がある重要な道路というのは承知しているんですけれども、交通量がどうして少なくなったのかなと思いましたので、そのあたりの説明をお願いしたいと思います。

以上2点です。

○遠藤委員長 事務局のほう、お願いいたします。

○福島河川国道事務所長 すみません、後ろから失礼します。福島河川国道事務所長の小浪と申します。すみません、座って答弁させていただきます。

まず、最初の霊山～福島間の1工区のところで、32年度開通予定となっているトンネルについて、4本もあるけれども大丈夫かと、簡単に言うとそういうご質問だったかと思うんですけれども、今年度一斉にそれぞれトンネルの工事に入っていくという状況になってございます。それを予定どおりいきましたら、その32年度、開通できる見通しを私どもとしては持っているということでございます。技術的なところについては細かくはご説明しませんが、現時点ではそういう見積もりを持っているということでございます。

○浜岡委員 すみません、例えばですけれども、掛田トンネル、421メートルの長さということですが、工事においては通常であれば数カ月でできるというような時間感覚でよろしいのでしょうか。

○福島河川国道事務所長 数カ月ではないんですけれども、大体おおむね1年ぐらいと。それぞれ少しずつ違いますけれども、現場状況も1個1個違いますので、おおむね1年ぐらいと考えています。一斉に工事に入りますので、この4つを1個1個順番に掘っていくわけではございませんので、そういうことでございます。

○浜岡委員 はい、わかりました。右下のところに30年6月現在と書いてありまして、今もう11月ですから、大分進んでいるのかもしれないですね。済みません、重要なところを見落としていました。

○道路計画第一課 続きまして、交通量推計のほうについて、道計一課からお答え申し上げます。

まず、平成22年度のセンサスベースの東北管内の全体の全車種の発生集中交通なんですけれども、現況ベースで発生量全体が約9%減少してございます。さらに、将来推計の平成42年度の推計上の発生集中交通量につきましても、前回と比べますと約5%減少してござい

ます

こういった状態で、東北にこれが配付されてございまして、この要因といたしましては、人口の推計が前回よりも厳しい状況になっているのだろうというふうにも考えられると思います。以上です。

○遠藤委員長 ほか、いかがでしょうか。それでは黒田委員、お願いします。

○黒田委員 いろいろとご説明いただきまして、どうもありがとうございます。

観光と市民目線ということでお話をさせていただきたいと思います。

伊達のほうでも米沢のほうでも道の駅がオープンしまして、本当に100万人を超えるような多くの方がそれぞれに来ていて、南東北の観光振興にも大変役立っているところでお礼申し上げます。

ところで、市民的な目線で言うと、実は東北中央道は開通してからご存じのとおりかなり事故が起こったことがございまして、いろいろな対応をされたと思います。詳しくは存じ上げていないんですが、トンネルを出たところとか、長い距離の空間です。また、東北というのは雪の多いところもあったり、雪の降らないところもあったり、なかなか観光で来る方にとってはわかりにくい天候なんですね。まさか米沢に入ったらこんなに雪が降っているとはわからない状況で、トンネルを出てわかるということもありますので、その辺のことも配慮しながら、一般の方が通るときにわかりやすい道路、そういう配慮をしていただきたいということですね。

それと、もう1点ですが、私も山形に暮らしていて、トンネルを通らないといろいろなところに行けないということを初めて意識するようになったんですね。それを意外と関東地方の方で、トンネルを越えることをすごく重く考えている方もいらっしゃるんですね。閉所恐怖症とかわかりませんが、いろいろ今あると思います。

そういう方のご意見を聞きながら、東北中央道の大笹生トンネルを通ると確かにちょっと広目にできていて、明るい感じがするんですね。これからできるトンネルに関しては、そういう恐怖感のない明るい、そういう配慮もお願いしたいと思います。

○道路部長 ご意見ありがとうございます。高速道路の事故に関して言いますと、これは本当に統計ベースのお話なんですけど、一般道に比べてかなり安全な道路になります。これは事故率という比率で比較するとすぐわかるんですけど、ただ、一方で、高速道路で事故があると、それは重大化する可能性が非常にありまして、そこは先生おっしゃるように、交通安全に関しては我々も施設的には一生懸命気をつけてつくっていきたいと思います。

それから、トンネルの明るさのお話がありました。今、最新のトンネルは明るいと感じるのは、多分LEDを使っているからだと思います。古いトンネルはナトリウムランプといたしまして、白熱電球だと思えばいいと思うんですが、余り照度がない電球になっていますので、順次そこはLEDに換えていくようなことで今維持管理をしておりますので、それに関しても交通安全に気をつけながら対策をしていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○黒田委員 ありがとうございます。

○遠藤委員長 それでは、ほかご意見いかがですか。黒沢委員、お願いします。

○黒沢委員 私自身、この自動車道で相馬に行くことも多いので、よく使わせてもらっていて、ちょっと申し上げにくいご質問なんですけど、昨年度もここで評価をしたときにもお答えいただいたと思うんですが、改めてB/Cが下がりましたので、もう一度ご説明いただきたいと思うんですが、全体B/Cが余り高くない中でこの自動車道が、ほかの自動車道あるいは道路以外の整備もたくさん抱えている中でこの事業を優先して行ったという理由を改めてご説明いただければと思います。

○磐城国道事務所長 改めてこの道路の必要性とか重要性というようなご説明というふうに認識しておりますけれども、まず、東北道と常磐道を東西に結ぶ非常に太い幹の道路ということであることが一つ。それから先ほど申し上げましたが、現道の国道115号が通行止めのリスクが非常にあるということ。さらには、相馬港という重要港湾がありまして、その背後には企業立地等がありますので、そういったものの物流の効率化。さらには、高次医療機関への救急搬送支援、さらには周遊観光の促進などの観光振興、そういったもろもろの整備効果が期待されるということもあって事業を進めさせていただいているということかなと思っております。

○黒沢委員 ご説明ありがとうございます。今言ったことというのは、東北地方にはほかにはこの道路に匹敵するような場所はないという意味でおっしゃっていると考えてよろしいんでしょうか。多分、先ほどよくご説明いただきましたのでわかるんですが、その場所の重要性によって決めるというよりは、ほかとの比較によって決めるものだと思います。言ってみればほかと同じように主要な道路同士をつなぐところというのはあると思うんですが、そこよりも重要であるということでしょうか。あるいは通行止めなんかのリスクに関してはほかよりもここが非常に重要であったというような意味で捉えてよろしいんでしょうか。

○道路部長 すみません、なかなか難しいご質問ではあるんですが、この道路自体は、東日本大

震災がありまして、大震災後に復興道路それから復興支援道路という、全体で550キロの計画をつくりまして、これを10年間で整備するというのが一番の目的で計画された道路でございます。

先生おっしゃっているのは、多分他の道路とのプライオリティーの比較をしているのかということだと思うんですが、そういう意味では、550キロに関して言いますと、東日本大震災に対応して550キロを優先的に整備しましょうというのがもう大前提にあると思っていただけたほうがわかりいいと思います。その上で、もちろん個別の路線に関して言えば、先ほど事務所長のほうからのご説明させましたが、そういうような特性があつて、もっと言うと、B/Cに反映できないような効果はもっと実はあると思っておりますので、そういう意味において非常に優先度の高い路線ではないかなというふうに思っている次第です。

○黒沢委員 わかりやすいご説明ありがとうございました。そういったことは非常に大事ですので、できれば今回の事業評価の際の資料にその全体像、550キロの道路というのはどこであつて、その中のこの道路が一部であつて、整備局としてはここを最優先に取り組んでいるところだというペーパーが1枚あつて、それをきちっと国民に示すといえますか、多分この資料はというのは公開されるものだと思うんですが、そういったところできちっとわかるようにするといひかなと思います。そうしないと数字というのはよくも悪くも非常にわかりやすい指標ですので、このB/Cだけを見て判断される、もしかしたら無駄な事業をやっているんじゃないか、あるいは事業評価監視委員会できちっと議論していないんじゃないかと思われるので、今回に限らず、先ほど言った550キロの事業を理由として出されるときにはそういった1枚のスライドをつくっていただければと思います。ありがとうございました。

○遠藤委員長 今、黒沢委員から、将来の交通センサスの値が変わってきた場合も考えてのご発言だったと思うんですが、大変貴重なご意見を賜りましたので、ぜひ、こちらの評価委員の立場が苦しくないような資料をあらかじめご用意いただければ大変ありがたいなというふうに私も思います。よろしくお願ひいたします。

ほかはいかがでしょう。河野委員。

○河野委員 14ページで、全体のB/Cが1.02って先ほども話にありましたが、これに並行道路のリスクとか、あるいは相馬港からの産業道路的な機能をちゃんと考慮すると、私はこの1.02よりもちゃんと上がると思いますけれども、仮にこの1.02が正しいとすると、ぜひとも検討していただきたいというのが、B/Cが1を超えていればプロジェクトはオッ

ケーだというようなことがマニュアルにも書かれておって、どうもそういうふうに認識されているようだけれども、1.0というのは税金をどこからか取ってきて、その税金を別のところに配分するという所得再分配機能しか持っていないんですよ。効率性は一個も上げておりませんので、そういうことを国土交通省さんが本来やるべきことなのかということも議論にはなると思っていますので、1.0では必ずしもよくないですね。

さらに、労働所得税をかけると貴重な労働というのがなくなりますから、死荷重というものを発生させます。それは経済学者の算出によると、労働所得税で平均的に1.1倍のコストをかけている。すなわち、例えば100億円の税金を得ようとするとして110億円かかっているんですね。これから考えると、B/Cは1.1を超えないとそもそも効率性をクリアしていないんですね。フランスなんかでは例えば1.3という値をたしか使われておりますので、そういった1.0で本当にいいのかという議論をぜひともやっていただきたいというふうに思います。

○遠藤委員長 河野委員のご意見も多少頭の痛いところですが、これもぜひ心におとどめいただいて、今後の計画に生かしていただきたいと思うんですが、いかがですか。

そのほか委員の方々いかがですか。

それでは、ご意見ほとんど賜ったということで、特に評価の観点などで申しますと続いているのではないかとご意見になると思います。したがって、この案は原案どおりご承認いただきたいと思いますが、よろしいですか。どうぞ、黒沢委員。

○黒沢委員 先ほどのようなご説明をいただきましたので、対応方針の中にやはりB/Cが低いということをちゃんと明記して、防災関係の対策の一つだということを明記した上で、整備局として最優先で取り組んでいる道路であり、事業継続という形にしていだければと思います。今回の議論を生かしていただいて良い文言がぱっと浮かばなくて申しわけないんですが。

○遠藤委員長 今、黒沢委員からご提案ありましたけれども、いかがでしょうか。よそから見ればB/Cが大変小さいのになぜなんだろうという、今、黒沢委員がおっしゃったようなコメントを入れておいたほうがいいのかなと私は思うんですが、いかがですか。よろしければ事務局、今のご意見をぜひ対応方針の中に記入していただければと思います。

ほかよろしいですか。

それでは、今のご意見も含めましてご了解いただいたということにさせていただきます。ありがとうございました。

それでは、次に報告に移りたいと思います。

5. 報 告

○遠藤委員長 それでは、次に河川再評価の報告に移りたいと思います。事業担当部からポイントを押さえた簡潔な説明をお願いいたします。

◆河川事業に関する報告

・鳥海ダム建設事業

【上記について、事務局から資料－6により説明】

○遠藤委員長 説明ありがとうございました。

では、ただいまの説明に対しまして、ご質問等ございますでしょうか。何か一言コメントでも。浜岡委員、お願いします。

○浜岡委員 質問させていただきます。

説明を聞き逃したような気がするんですけども、事業費が1, 100億円に増加したということだったんですけども、以前幾らで、どれくらい増加したのかというのを教えていただきたい。その内訳としては、労務単価が増加したからという説明があったと思うんですが、今回発電も行うということですから、ダムの設計が少し変わったのではないかと思います。発電できるように変更する。その部分の費用というのは入っているのかどうか。もちろん入っていると思うんですけども、どれくらいかということをお聞きしたい。最終的に発電は秋田県さんが事業主として行うということで、その場合、秋田県さんも幾らか建設の費用を負担しているのかどうか。そのあたりも教えていただきたいと思います。よろしくをお願いします。

○河川調査官 お答えいたします。

事業費の変更につきまして、先ほど口頭で申し上げたんですけども、改めて申し上げます。

これまで事業費については863億円であったものですが、今般、基本計画の策定に伴いまして1, 100億円に変更するという内容でございます。

事業費が増加した要因につきましては、主に物価や労務単価の上昇というところでございます。もともと、前回事業費の算定については平成23年度の単価を使っておりました。その後、労務単価については約1.5倍、あるいは資材や機械損料についても1.2、1.05といった形で増加をしております、平均しますと1.3倍ぐらいになるということで、それに伴って事業費のほうも増加をしたと。ほかにも細かい要素はありますけれども、多くは

そういった機材の関係の単価の伸び、あるいは消費税のアップといったところが影響をしてくれているところがございます。

また、発電事業につきましては、秋田県が発電の事業者として参画することになったんですけれども、これは新たに発電の容量を設けたということではなくて、もともと計画をしておりました流水の正常な機能の維持及び水道用水の供給にかかわる分をそのまま発電にも使うという形にしたものがございますので、ダム全体の容量自体は変わっておりませんので、基本的な部分の設計は変更になっていないというところがございます。

もともと発電事業は乗っていなかったんですけれども、近年、固定価格買取制度などもありまして、発電事業が乗りやすいような状況にもなってきているというふうなところもあります。また、地元の由利本荘市のほうから、自然エネルギーの有効活用といった要望もありましたので、今回、大きな手戻りにならないように、ダム全体の大きな枠組みは変更しない中で従属発電を条件に参画する事業者を公募したところ、秋田県を選定したという形になったというところがございます。

今回、事業再評価につきましては、基本的には治水と流水の正常な機能の維持に係る部分だけにかかるコストと便益で見ておりますので、そういった意味で発電事業の全体の事業費の中に入れておりますけれども、B/Cの中にはその発電に係る部分は含まれていないというふうな状況になっております。

○浜岡委員 すみません、今ちょっとまだわからなかったのもう少し聞きたいのですけれども、秋田県さんが発電をするということで、ダムの設計には何も影響がないということよろしいかということと、実際発電する施設は、秋田県さんのほうで別途建設をする。何でしょう、一般の家庭とかに流れる流水を途中で汲み取るというんでしょうかね、取り出してそれで発電するという形でいいのかどうかということの説明をお願いいたします。

○河川調査官 ご指摘のとおりでございます。もともと利水の容量を、流水の正常な機能の維持と水道という形で確保しておりました。それを放流するのに単に無駄に放流するのではなくて、その容量を放流するときにあわせて発電も行うという形になっておりますので、ダムの利水容量自体は増えてはおりません。そのためダムの設計は大きく変わっておりませんし、発電に要する施設につきましては、県のほうで手配をするという形になります。

○浜岡委員 ありがとうございます。

○遠藤委員長 そのほかいかがでしょうか。どうぞ、黒沢委員。

○黒沢委員 今の質問にかかわってお願いなんですけど、報告事項ということでかなり資料等も簡

単にしていると思うんですが、やはり必要な情報等がこれを見てもわからないというのがあります。できましたら、このダムの報告事項に関しましても資料1のような形式で、今ご質問にあったような内容というのが資料としてわかるようにしていただければ、こちらとしても審議しやすいのかなと思います。

あともう一つ、別途ほかのところで公表はしていると思うんですが、委員会の委員の一覧も基本情報としてつけていただければと思います。よろしくお願いします。

○河川調査官 資料の構成につきましては今後検討してまいりたいと思います。

○遠藤委員長 よろしく申し上げます。

ほかはいかがですか。よろしいですか。

それでは、ないようですので、河川の報告事項をこれにて終了したいと思います。ありがとうございました。

それでは、今までの審議を結果として取りまとめを行うんですけれども、ちょっと確認させていただきますが、道路事業の2番目は、黒沢委員がご指摘ございましたこともつけ加えていただいたほうがいいなと思って、先ほどご了解いただきました。

1番目なんですけれども、トンネルの地質が大分変わると費用が相当変わるということで、河野先生から、そういうこともあらかじめある程度全国のこれまでの実績をいろいろ評価して、そういうこともあらかじめある程度何かに盛り込むようなことを考えたほうがいいんじゃないでしょうかという貴重なご意見もいただきましたけれども、これも何らかの形で取り込んでおいたほうがいいのかというふうに思うのですが、いかがでしょうか。要するにこれからのトンネルというのは、やっぱり地質が変わった瞬間に線形も変えなくてはいけない、低土被りになったりというので相当困難をきわめるんですけれども、なかなかうまくいかない未知の部分もたくさんございますので、そういうことも少し考えて、これからもうちょっと精密な地質調査ができるようにとか、あるいは、あらかじめ促進試験をやって大丈夫でしたとか、後でなるべく問題が出ないような事前の対策を講じますよというふうなことをちょっと言ってもらったほうがいいのかなと思うんですが、いかがでしょうか。皆さんのご意見伺いたいんですが。よろしいですか。事務局、難しいかもしれませんが、その辺、勘案していただきたいですが。

○司会（地方事業評価管理官） 少しお時間いただいて、整理させていただきませんかでしょうか。

○遠藤委員長 それでは、こちらで5分程度の休憩をとりたいと思います

○遠藤委員長 じゃ11時半ぐらいから再開したいと思います。よろしくお願いします。（「そ

のほか」の声あり) そのほかありましたか。(「はい」の声あり)

6. その他

○司会(地方事業評価管理官) それでは、先ほどの報告が終わったときに取りまとめて報告してからと思ったんでございますが、すみません、それでは先に資料7をご説明させていただきます。それでは事務局のほう、恐れ入りますが、資料7、公共事業評価手法中間取りまとめについてご説明をお願いします。

◆公益事業評価手法研究会 中間取りまとめについて

【上記について、事務局から資料7により説明】

○遠藤委員長 何かご意見ございますか。本省でやっている件で、このような中間の取りまとめの結果でございます。一応、コメントはしてもいいかもしれませんが、余り意見を言う立場でもないのかもしれませんが。

○司会(地方事業評価管理官) この中間取りまとめに沿ってこれからやっていこうということでございますので、よろしく願いいたします。

○遠藤委員長 よろしく願いしたいということですね。

○司会(地方事業評価管理官) それでは、少しお時間いただきまして、整理終わり次第、委員の方々に本日の議論の中身を整理したペーパーを配らせていただきたいと思います。では5分ほど、すみません。

午前11時32分 休憩

午前11時41分 再開

○遠藤委員長 それでは、本日の開催結果のまとめについて確認をいたしたいと思います。事務局、お願いします。

○司会(地方事業評価管理官) それでは、ただいま配付しました議事概要のまとめを読み上げさせていただきます。

【審議結果】

東北地方整備局事業評価監視委員会は、平成30年第1回委員会を平成30年11月2日(金)東北地方整備局において開催し、実施者(東北地方整備局)から再評価対象事業の説明を受け審議を行った。

審議結果は次のとおりである。

1. 事業審議について

1) 道路事業 再評価 審議結果

- 一般国道7号 二ツ井今泉道路
- 一般国道7号 鷹巣大館道路（Ⅱ期分）
- 東北中央自動車道 相馬～福島

上記3事業は、対応方針（原案）どおり事業継続が妥当である。

なお、以下の意見があったということで2つ。

- ・これまでの事業で発生した不確実性を分析し、今後の事業計画に反映すべき。
- ・重点的に整備を進める必要がある復興道路事業等、全体の整備方針について、重要事項であるその旨を示すべき。

2. 委員会報告事項について

- ・再評価報告
- 鳥海ダム事業

以上について、学識者懇談会による再評価の審議結果報告があった。

以上でございます。

○遠藤委員長 ただいまご説明していただきましたけれども、委員の皆様、ご意見ございますか。

どうぞ、黒沢委員。

○黒沢委員 1つ目の1)の道路事業についてですが、2つ目の意見のところ、「B/Cが低いにもかかわらず」というのが外してありますが、これはあえて外したと考えてよろしいのでしょうか。

○道路部長 客観的に見てB/Cが低いとは言えないので、あえて言葉としては入れておりません。

○黒沢委員 言葉としては「低い」というのは確かに不適切ですが、1.0に近いにもかかわらずというような文言。でも特に、今後改善していただければこだわるつもりはないんですが、あえて外したと考えてよろしいということですか。

○副局長 必要な言葉ではないという判断をさせていただいたところですよ。

○黒沢委員 了解しました。

○遠藤委員長 ほかがご意見ございますか。黒沢委員、それでよろしいですか。表に出す文章なので、「何これ」ってみんなに見られることもございますので。

○黒沢委員 やりとりは記録されるということになりますので。

○遠藤委員長　そうですね。黒沢委員のご主張は議事録に残ると思います。

あといかがでございますでしょうか。よろしければこの概要を確認させていただいたということにしたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、司会を事務局のほうにお返しいたします。

○司会（地方事業評価管理官）　委員長、大変ご苦勞さまでございました。ありがとうございます。

7. 閉 会

○司会（地方事業評価管理官）　それでは、以上をもちまして、平成30年度第1回東北地方整備局事業評価監視委員会を終了いたします。

なお、次回の委員会につきましては、平成31年1月ごろに予定しておりますので、委員の皆様方には大変申しわけございませんが、ご出席いただきますようお願い申し上げ、本日の監視委員会を終了させていただきます。

本日は本当にどうもご苦勞さまでございました。

午前11時45分　閉会