

平成30年度 東北地方整備局 事業評価監視委員会（第3回）

日 時：平成31年3月1日（金曜日）

15：00～17：00

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

午後3時00分 開会

2. 挨拶

3. 審 議

○遠藤委員長 それでは、審議に入ります。説明はポイントを押さえて、効率的にお願いいたします。

まず初めに、道路事業の事後評価6事業のうち、隣接する事業をまとめた評価が1カ所ございまして、審議案件としては5件の審議を行います。事業選定WGが行われていますので、選定結果について、事業選定委員の浜岡委員から説明をお願いいたします。

○浜岡委員 浜岡です。今年の2月15日に道路事業ワーキング開催いたしました。今ご説明いただきました5事業の中で、今回の費用対効果分析の要因の変化、整備効果の発現状況、また、社会経済情勢の変化などを踏まえまして、一般国道7号浪岡バイパスと一体評価となりますが、一般国道7号大館西道路、日本海沿岸東北自動車道大館北～小坂、この2つの事業を重点審議事業、その他3つの事業を要点審議事業に選定いたしましたことを報告させていただきます。

○遠藤委員長 ありがとうございます。

それでは、引き続き事業担当部から審議案件、重点事業及び要点事業について一覧表に基づきました概要説明をお願いします。

◆審議案件 一覧表及び対応方針（原案）の説明

◆重点審議案件 対応方針（原案）の説明

- ・一般国道7号 浪岡バイパス

【上記について、道路計画第一課長、青森河川国道事務所長から資料1，資料2により説明】

○遠藤委員長 ご説明ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明に対しましてご意見、ご質問ございましたら、お願いいたします。河野委員。

○河野委員 今回4車線であったものを2車線にしたということで、60億円の削減があって、B/Cが上がったということですがけれども、5ページを見ると、混雑度1.2というのは、ネットワークでの24時間の混雑度の平均なんですね。ということは、まだ混雑は残っているので、4車線にすると混雑度が下がるとともに、あるいは解消され、交通量も上がるんで

はないかなと、むしろ4車線にしたほうが純便益は上がるのではないかなということも想定されるんですけども、そういう検討はされていますか。

○青森河川国道事務所長 今回、途中で事業計画の見直しということで、暫定2車線において早期に整備効果を発現するというので実施しておりますが、4車線整備が不要であるというふうになっているわけではございません。4車線化の実施をする場合には、事業において改めて整備の必要性を判断して、事業実施の可否を判断するというふうにしたいと思っております。

○河野委員 それはいつするんですか。つまり同時に4車線がいいのか、2車線でいいのかということを検討しているわけではないですよね。

○青森河川国道事務所長 今現在、その事業が完了いたしまして、その効果をこのように調査をしておりますので、この状況を見ながら、また今後の必要性というものを改めて事業計画を検討してまいりたいというふうに思っております。

○河野委員 もう一つ、2車線でいこうといった時に決めた費用と、どうしたら4車線になってしまうという時に、もしかぶりがあつたら、最初から4車線の純便益がもし高ければ4車線を進めたほうがいいんですよ。ということも含めて、普通は2車線と4車線どっちがいいかを常に考えて、純便益の高いほうをとるという判断が必要になりますが、そういう検討はされてないんですね。

○道路計画第一課長 ご指摘いただきましてありがとうございます。

資料4のほうに費用便益分析資料というものを掲載させていただいております。浪岡バイパスの部分の1ページ目に費用便益分析の結果の一覧表が載っております。その一番下のところに、費用便益比3.2、これはB/Cの3.2でございます。その下に経済的純現在価値として958億円という数字がございます。これ経済的な価値、2車線での経済的な価値でございます。

今回、B/C、今回の資料ではございませんけれども、4車線でやった場合のB/Cといたしまして、前回の評価時のB/Cで今2.0というところがございます。この時の同じ経済的純現在価値というのが、この958億円よりも小さいというところで、2車線のほうが数字的にも高いというような状況でございます。実際、数字といたしましては、まずその2車線で開通させることの効果が大きいということを考えております。

4車線につきましては、まずこの浪岡バイパスにつきましても、弘前から青森までの区間でこの浪岡バイパスをもってまず、暫定形ですけども、2車線での事業がまず完成いたしま

したので、今後、交通量、そして事故ですとか、そういった代替性、あるいは地域の開発状況とかを踏まえて、4車線のほうを検討してまいりたいなと思っております。

○河野委員 わかりました。1点だけ確認です。

○遠藤委員長 どうぞ。

○河野委員 4車線の計算もしておいて、2車線のほうが最適、いいということでわかりました。ただ、4車線で今おっしゃったのは、前回のH22のネットの計算でやると言いませんでしたか、そうじゃなくて、H30、同じ条件を合わせて4車線にすると、混雑度合いが減りますから、いろんな変化がありますよね。そういうことも含めていただきたいんですが、それも入っているのでしょうか。

○道路計画第一課長 ありがとうございます。今回、資料自体お示ししていないんですけれども、しっかり検討してまいりたいと思っております。

○道路部長 少しちょっと補足をさせていただきますと、4車整備をすると時間がかかり、便益の発現時間が遅くなるので、結局ベネフィットが積み上がらないことになります。ですので、計算上2車線で整備するとベネフィットが先に出て、それが積み上がっていくので、結果としてBマイナスCに関して言うと、2車線整備のほうが大きくなるという、そういう計算構図になります。

○河野委員 わかりました。

○遠藤委員長 すみません、つまり時系列的に言うと、この2車線暫定の決定をする場合には、4車線も比較して決めたのですか。

○道路計画第一課長 はい。

○遠藤委員長 今でき上がったけれども、これからはもし4車線のことも考えながら、そのタイミングを見ながらチェックしていくということですね。私の理解も同じでした。ありがとうございました。

そのほかいかがでしょうか。浜岡委員、どうぞ。

○浜岡委員 河野委員の質問と大分似ているかもしれないんですが、この浪岡バイパスの前後区間を見ていきますと、青森側とか、弘前側、4車線になっている区間がありまして、先ほど河野委員のご指摘もありましたけれども、その混雑度の高さを見ると、やはり長い目で見ると、この区間って4車線に必ずなるんじゃないかなという感じを持っております。

今回、現道活用にしたというこの2車線の区間は、短期的な効果を見る、それもコスト化を随時行うという意味では非常にこれはいい判断ではないかと思いますが、将来の4車線化とい

うことを考えた時に、今この資料1を見ますと、92億円の減少だったということなんです
が、これから将来、先ほど説明もこれから検討するということをおっしゃっていましたが、
新規に4車線化をするということをおっしゃった時に、金額としてこの92億円ぐらいの増加で整
備が可能なのか、もう少し少しかかりそうなのか、計算はされていないと思うんですけども、
どういう感触なのかということをお聞きできればと思うんですが、いかがでしょうか。

○青森河川国道事務所長 交差点改良をした事業費は4車線化に当たっても手戻りにならない。
ですから、その分交差点事業は残事業費からそのまま差し引いて残事業でできるということ
になってございますので、トータルとしてコストがその分上がるということはありません。

○浜岡委員 そうですか。

○青森河川国道事務所長 はい、基本的にはそのように考えております。

○浜岡委員 そうしますと、資料の終わりのほう、10ページですけども、左下に当初の計画
ということが図で示されていて、これは現道活用ではなくて、新規につくるということだっ
たと思うのですが、多分その今の現道活用をしているという状況で、その現道を4車線化す
るのか、新規に4車線をつくるのかということでも、また金額は違ってくるんじゃないかと思
うんです。何となく私の印象ですけども、92億円以上かかるんじゃないかなど。短期的
にはよかったんですけども、長い目で見ると、もう少しかかるかもしれないというような
ことになるのかなと思ったんですけども、そのあたりの確認をしたいということで質問し
ました。

○道路部長 先生、かかるというのは例えば用地が上がるとか、そういうイメージですか。

○浜岡委員 そもそもこの部分を新規につくらなきゃいけなくなりますよね。この曲がって
いる部分を4車にするのではなくて、変わらないのか、そこら辺はどうなのでしょう。

○青森河川国道事務所長 基本的には大きく昔の計画から変えるような状態は発生していないと
思います。もし今後4車化する場合ですけども、残り60億円の残事業で十分、今の時点
で考えますと、事業は可能かなと考えております。また、類似で事業しております石川バイ
パスでも大体キロ当たりの単価は同じぐらいでございまして、それほど高い金額にはまだなっ
ておりません。

○浜岡委員 そうですか。はい、わかりました。

○遠藤委員長 そのほかいかがでしょうか。竹内委員。

○竹内委員 9ページを見ていて、外国人観光客の延べ宿泊数が増加するとありましたけれども、
クルーズ船と空港国際線の便数は急に28年度からまた増えてはおりますが、クルーズ船と

空港国際線の増加の2つの理由だけで宿泊者数が増えているのではなくて、別の要素があるように思います。その辺の説明がもう少しあったほうがいいように思います。この辺はどうやら別のルートからのアクセスが反映されて増えているような気もいたしますが、その辺はどうなんでしょうか。

○青森河川国道事務所長 申しわけありません。この外国人観光客の急激な増加に伴ういろんな状況の変化は、まだ解析必要かなと思っております。すみませんが、今ちょっと詳しくはお答えできません。申しわけございません。

○遠藤委員長 そのほかいかがでしょうか。大体質問出そろったでしょうか。

それじゃあ、ご意見がないようですので、原案どおりの対応方針（案）をお認めいただいたということにさせていただきます。どうもありがとうございました。

それでは、続きまして、一般国道7号大館西道路、日本海沿岸東北自動車道大館北～小坂間の説明に移りたいと思います。それでは、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

- ・（一体評価）一般国道7号 大館西道路

日本海沿岸東北自動車道 大館北～小坂

【上記について、能代河川国道事務所長から資料1、資料2により説明】

○遠藤委員長 ご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、ご意見、ご質問ございましたら、お願いいたします。河野委員。

○河野委員 資料1のH42の将来交通量についてですが、両方上と下、上段と下段と言いますが、前回は上段だと1万2,900、下段だと8,100というのが、今回はそれぞれ低くなったのはなぜかという、車線数の変更であったり、将来OD交通量は多分恐らく減ったと思うんですが、減ったということによってこうなっていると。

今現在の現況の交通量はそこに書かれていますが、現況はH30の事業化ネットということで、恐らく今回やった推計と同じネットで行われているのではないかなと想定するんですが、そうすると、現況は7,900台、3,000台であるものが、両方増えているんですね、今回の推計で見ると。しかもかなり増えているんですが、2割以上増えているんですけども、この増える理由は何があるんですか。現況を解釈して。

○能代河川国道事務所長 ご質問ありがとうございます。

こちらの平成30年現況交通量、一般国道7号大館西道路と大館北～小坂間7,900と3,000からそれぞれ今回将来交通量推計として1万800と4,900になっているところがございます。こちら2点ほど理由がございまして、日沿道、この区間まだ事業中の区間がございまして、ご指摘のとおり、ネットワークとしてつながっていない部分があるため、それで1つ日沿道全体のネットワーク整備により、広域交通の転換を見込んでいるのが1つ。

もう一つとしましては、能代管内における隣接する事業中の区間が供用し、今後インターが国道7号に直結するなど利便性が向上するといったことがございます。これらによって実測値に対しまして将来交通量の増加を見込んでいるところがございます。

○河野委員 今のただだとちょっとわかりにくいですが、日沿道がつながると、どういうODがこちらに転換するのですかね。どこの何々ODが。

○能代河川国道事務所長 例えばですね、日沿道の全線で、山形以南から秋田以北まであるんですけれども、今山形以南の南側のところがまだつながっていないところがあるので、これがつながることによって転換されると、東北道から転換されるというのを1つ見込んであります。

あと、能代管内、うちの管内の日沿道につきましても、資料の1ページ目ですが、隣接する鷹巣大館道路と西側のⅡ期であるとか、あと東側の間につきましては、事業中でございますので、これらの事業中の区間が整備されますと、これはインターチェンジが国道7号にちょうど直結することになります。真ん中ほどの小繫インターであるとか、今泉インターと、そういった直結することになるので、利便性が向上するとかから、周辺道路から台数が転換するということを見込んでございます。

○河野委員 わかりました。どうもありがとうございます。

○道路部長 ご説明を簡単にいたしますと、事業化ネットと書いてあるのは、これは今事業中の箇所に関して、完成したと仮定したネットワークで交通量を回しております。この現況、実測値のほうはもちろんですが、事業化しているところはつながっていないという状況で交通量が出ておりますので、当然のことながら事業化ネットのほうがつながっていますから、交通量が流れるというのが、わかりやすく説明するとそういうことになります。すみません、なかなか難しい話で恐縮なんですけど、そういうふうにご理解いただければよろしいと思います。

○遠藤委員長 ほかにありますか。北林委員。

○北林委員 先ほどの浪岡バイパスについての河野委員と浜岡委員のご意見及びご質問と通じる

ところがありますが、資料1のH42年将来交通量の計算で、大館西道路が2車線になることによって大館北～小坂間の交通量も減ってくるというお話がありました。ネットワークによる交通量の変化のほかに、暫定2車線のほうがベネフィットの積み上がりも早いとのことでしたが、大館のほうに鑑みて2車線でいくことによって、それに繋がる道路も減るのはとても困ったことです。

前回の委員会で仙台市の交差点の立体交差化が検討された時に、浜岡委員も私も、結局あの交差点の事故がその隣の交差点に持ち越されるだけではないかと疑問を述べました。立体交差の予算をとるについては、持ち越される事故の発現率や、隣の交差点の将来状況まで出しておく必要があるのではないかと思います。

そういう意味で、連動した道路の利用数の低減を計算に入れても2車線がいいのか、何でも4車線化すればいいというわけではないのですが、今回の場合はネットワーク全体のベネフィットが減るのではないかと、そこを伺いたいと思います。2つの道路を一体で見ないといけないのではないかと、思うわけです。

○道路部長 なかなか非常にお答えするのが難しいんですが、B/Cが事業化の目安といいますが、B/Cが例えば1.2を超えているから、じゃあ事業化しますかということではなくて、いろんな課題があって、それを事業化するために、事業をすればB/Cが1.0を超えるので、この事業に関しては無駄な事業じゃないよという整理ですね、今の段階では。だから、それが例えば1.0がだめで、3.2がいいのかというと、そういう議論ではないと思うんですね。総合的に事業化する時には判断をしていただくということが重要なのかなと思います、まずはですね。

それから、河野委員先ほどおっしゃったように、BマイナスCというか、いわゆるベネフィットがどれくらい出るんだというベネフィットの実数も見ると、それも非常に重要なことですし、それから、事業化をする上では、例えば経済情勢がどうだとか、それから、我々の予算自体がどれくらいあるんだとか、それから東北全体で見た時のそのプライオリティーはどうなんだという、やっぱり総合的な判断が必要になってくるので、一概に例えばその箇所だけを見て4車がいいのか、2車がいいのかと、もちろん検討はするんですが、実際じゃあそこを事業するかしないかというのは、もうちょっと総合的な判断が多分必要になってくるんじゃないかなというふうに思います。なかなか複雑なのですが。

それとあと、北林委員おっしゃっているような、その箇所だけ見ているかということ、そんなことはなくて、最終的に対応方針で書かせていただいているのは、まさにネットワークで

最終的にはこの対応を見る。この評価をするということを最終的には考えていますので、この場合は能代から小坂までの事業がある程度できた段階で、この事業がよかったかどうかという判断をさせていただくので、決して部分的に見て大丈夫だということを判断しているわけではなくて、今後もこの事業がよかったかどうかというのは追跡していくという整理をさせていただいておりますので、個別に見るとこういうふうな、今のところは指標なんですけど、全体ももちろん見させていただくというようなことを考えていますので、これでちょっとご理解していただくとありがたいなと思います。個別のご説明するのは、なかなかちょっとしんどいんですが、すみません。

○副局長 今、ネットワーク全体で便益を見ているので、ある事業をすることによってその対象となっているネットワーク全体の便益は上がるということなんですけど、北林委員おっしゃられたように、渋滞箇所とか、事故の箇所が移っていったりした時に、実はあるネットワークの一部のリンクは悪くなるというところはあると思います、途中段階ですね。でも、それは、そこは一部よくなって、悪くなるところもあるんですけど、その周辺全体では必ず上がっていると。その後悪くなったところをまた次に対応していくということにはなってしまうので、おっしゃるとおり、一時期ちょっと悪いところが動くというか、それは出てくると思います。だけれども、トータルとしてはよくなっているという話です。

○北林委員 わかりました。交差点の話を出したのは、結局立体交差にして、そこで完結してしまうと、次の交差点もやっぱりやらなきゃという時に、余分なお金がかかりますよねという話でした。

暫定2車線でまずベネフィットを積み上げるのも大切だと思いますが、そこで一旦供用してしまうと、再度拡幅するのは余計なお金が重複して、かかるんじゃないかと。先ほどおっしゃったことと同じことなんですけれども、ちょっと形態が違うので、再提示させていただきました。続けてやれば、このもともとのお金で済んだのに、2度に分けることによって無駄なお金が出るのではないかという話ですね。

○副局長 それはやっぱり予算の全体的な配分をする中で、一地域の一路線に集中して全部やり上げるというのは、そこだけ見るともしかしたらいいのかもしれないですけども、やっぱり全国にいろんな課題がある場所が散らばっている中で、復興を見ながら優先順位をつけながらやっていくということになっている。予算の制約上、そこはある程度仕方がないというところがあるかと。

○北林委員 いえ、そう簡単ではないとは私も思っておりますが、東北の場合は、やっぱり3・

11の経験があり、それこそ先日マグニチュード7以上の地震が青森と宮城県沖で90%以上発現するという予想が発表されましたし、やっぱり東北全体の強力なネットワーク化を推し進めないといけないと思うんですね。

そういう意味では、日本海側に到達する道路の整備もネットワークとしてしっかりやらなければいけないのはもちろんご承知とは思いますが、そういう中で私どもが毎回審議しているのは、現状の問題を解決するために工事は是か非かという話ばかりです。それを積み上げていくことによってネットワークができ上がることはわかるのですが、東北全体の大きなネットワークを見失わないことが大事だとも思っております。

○河野委員 関連していいですか。

○遠藤委員長 河野委員どうぞ。

○河野委員 関連するんですけれども、資料1なんですけど、資料1の上の段を見ていただきたいんですけれども、先ほどおっしゃったように、当然B/Cには全部のBも出ていませんし、全部のCも出ていないですね。実際には事業をする際にはいろんな金かからないけれども、コストはかかるというようなこともたくさんある。

なので、これだけ見てもだめなことはわかっているんですけれども、これだけ見た場合に、上の段を見ますと、4車線になった場合に、この1万2,900台というのは、これよりもちょっと減ったとしてもB/Cは1.8出ているんですね。暫定2車線だと1.8、同じ1.8ですと、費用は今回は安いですから、BマイナスCで見ると、4車線のほうが大きくなるんですね。なので、1万2,900台よりもどれくらい減るかちょっとわかりませんが、実際にこのH30事業化ネットを使うと。これだけ見ていくと、BマイナスCで見ると4車線は結構いいんじゃないかというふうに思えるので、そういう計算をされて4車線のほうが効率的であれば、ぜひそれを進めていただきたいというふうに思います。

○遠藤委員長 委員の皆さんからももう少し頑張ってやれと後押しをいただいたようなご意見も多かったのです。ほかはいかがでしょうか。要するにやる時やってしまったほうが安いのではないかという話なんですね。では浜岡委員。

○浜岡委員 この大館西道路と日沿道の大館北～小坂間という2つの道路は接続されていますので、一体的に見ていくという区間なんですけど、現状だけで見ていくと、盲腸線という言い方をしてはいけないかもしれないですけども、ネットワークが接続していない、最終形になっていない中で、どこまで効果を出すかというのは結構しんどいのではないかとはい思います。やはりネットワークがつながって一体的に見た時に大きな交通量も発現するでしょうし、遠

方から来る人もふえるだろうと。

そういう中で、なかなか厳しいとは思いますが、でも、この段階で言えること何かって考えた時なんですけれども、ちょうど9ページで、産業の話がありまして、小坂と東北道、この接続部分ですが、小坂にはやはりリサイクル産業のもう日本の中核と言っていいぐらい非常に技術力の高い工場がある。そこには9ページの左下の図のように、トラックで輸送されているということになるかと思えます。

この部分を開通したということで、普段国道7号、もしくは違う一般道を走っていた車が無料の、いわば高規格な道路に行くということで、大分負荷は下がっているだろうなということで、先ほど交通事故のデータというのは事故減っていますよということを書かれていたけれども、もし大型車に関連する事故というのはどうなったか、それも現道でほとんどなくなったんじゃないかと思うんですが、そのあたりのもしデータがあるようでしたら、教えていただきたい。どれぐらい効果が見えたかということを知りたいと思って聞きたいと思いました。

もう一つは、次の10ページの観光についてですけれども、このエリア、観光のポテンシャル非常に高いと思うんですね。白神山地のそばでもありますし、10ページの右下のほうに世界遺産登録を目指す伊勢堂岱遺跡と書いていますが、これ本当に2年後ぐらいにはうまくすれば世界遺産になるかもしれない。この伊勢堂岱遺跡だけじゃなくて、大湯の辺りのとか、三内丸山遺跡とか、北海道、北東北の縄文遺跡群ということで、広範囲に点在しているわけですから、恐らくそれぞれを見ようとした時に、距離ありますのでね、高規格な道路で移動できるというのは、非常に観光に来る方にとってもメリットあるんだろうなということで、今はまだまだ効果は出ていないのかもしれないですが、うまくそういう効果もこれから期待できるんだろうなということを思っております。

この世界遺産になるかもしれないという話があったのが1月半ばかな、末だったかな、ぐらいだったと思うんですけれども、それ以降でこの辺り何か利用者が急に増えたとか、そういう状況がもしあればと思って、データお持ちであれば、これも教えていただきたいという2つの質問でした。よろしく申し上げます。

○能代河川国道事務所長　ご質問ありがとうございます。

事故の減少は明らかに出ています。この区間の開通だけで6割ほど削減はしているんですけれども、大型車を限定した整理はしていませんので、そちらにつきましては、今後ちゃんと整理していきたいと思っております。物流の観点からはやっぱりそれだけ利用者も増えてい

るので、その効果をうまく整理できればと思っています。

もう一つ、観光の面、おっしゃるとおり、いろんな観光資源出てきておりまして、世界遺産を目指す伊勢堂岱遺跡であるとか、あとはその周辺、阿仁マタギの文化もこれから日本遺産にしていこうというふうなことが県内で決まったりもしてございます。観光客ふえているというところ、いろんなデータから出ているんですけども、1つは端的に大館能代空港の利用者が、ここ数年毎年右肩上がりになっているというところからもうかがえておられると思いますし、また、弘前とつながったというところが結構大きくて、大館能代空港から弘前に行く、また弘前から経由して大館能代空港に来るという利用客がふえているといったことがございます。ツアー客も、ツアー旅行会社に聞いたところ、ツアーの便数だとか、利用客もふえているというところがございますので、そういったちょっと数値にあらわれにくい効果もうまく整理していきたいと思います。

○浜岡委員 ありがとうございます。大館能代空港の利用者がふえているというのは、確か日本一ふえていますよね、伸び率で言うと。数としてはまだまだですが、率で言うと確か日本一ふえているのではないかなと思いますので。どうもありがとうございました。

○遠藤委員長 それでは、そのほかご意見ございますでしょうか。

なければ、原案どおり対応方針（案）をお認めしたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、次に、要点事業の審議に移りたいと思います。

要点審議事項の事業の説明は、先に一覧表でご説明いたしましたと思いますので、ご意見、ご質問ございましたら、お願いしたいと思います。

2番、3番、4番ですかね。いかがでしょう。

要点事業として2番の一般国道45号高田道路、3番の一般国道45号尾肝要道路、4番の一般国道45号の普代バイパスは、交通量がふえたり、B/Cも改善されていますし、いい方向になっているんですけども、何かコメントでもございましたら。よろしいでしょうか。

もしなければ、一応こちらネットワーク完成後の改めて事業評価を実施して、改善措置の必要性等を検討するという案がございますけれども、これをお認めいただくということにしたいと思います。よろしいでしょうか。ありがとうございました。

それじゃあ、引き続き営繕事業の事後評価の審議を行いたいと思います。

営繕事業の審議案件につきましては、仙台第1地方合同庁舎（増築棟）1件でございますので、重点事業として審議をいたします。

それでは、事業担当より評価一覧表を含め、まとめて説明をお願いいたします。

◆重点審議案件 一覧表及び対応方針（原案）の説明

・仙台第1合同庁舎（増築棟）

【上記について、営繕調査官から資料5，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。

それでは、ただいまのご説明に対しましてご意見、ご質問がございましたら、お願いいたします。小笠原委員。

○小笠原委員 6 ページ目の事業費の増減のところなんですけど、重金属対策で増加しているんですけども、既存のA棟を建てる際にはそういった問題がなかったのか。

○営繕調査官 もともとなぜ重金属対策が発生したかということ、土壌汚染対策法の規制です。この工事で掘った土を外に処分する際に、受入先への貴金属の有無の証明が必要になりました。もともと大規模開発をする場合には、規制官庁で仙台市に事前に開発をやるんですけどいいでしょうかという届出をするのですが、特段指導等はありませんでした。掘った土を処分する先に持って行って大丈夫かということで土質を調べたら、ヒ素が入っていたということが判明したということです。

質問への回答ですが、土壌汚染対策法が成立しましたのは最近の話でございまして、A棟は50年前にできた建物ですので、その時には法律に照らして調べる必要はなかったもので、事実関係としてはわからないというのが本当のところなんです。

○遠藤委員長 そのほかいかがですか。黒田委員。

○黒田委員 すみません、私基本的なことがわかってなくて、教えていただきたいんですが、今評価基準という、いろいろ言葉が出てきたんですが、そもそも評価基準というのは具体的な事項というのがあるんでしょうか。また、例えばユニバーサルデザインの評価基準というのと、具体的な必要事項があつてのことなんじゃないでしょうか。また、常にそういう事項に関しましても、先進的な時代に即した基準というのが更新されているかということと、国内基準とか、世界基準とか、そういうものが実際にあるものなのか教えて下さい。

また、例えば同じことでも、今先ほどの発言で働きやすさの基準ということが言われたんですが、同じことでもプラスを感じるか、マイナスを感じるかというのは同じ事象でも違いがあると思います。例えば国民幸福度などは、デンマークは非常に高いんですね。それは多分デンマーク人と日本人は同じことでも感じ方が違うということもすごくあると思うので、そこをうまく出すのは難しいと思うんですが、そういう評価について数的とか、物的とか、そ

ういふ感じにきちんと何か基準となるものがあるのどうか。教えていただけますでしょうか。

○営繕調査官 ご質問ありがとうございます。

まず、今回事業実はこれの評価を評価した物差しをご紹介しますと、私どもの本省でつくっております「官庁営繕事業に係る完了後の事後評価手法」というものに基づいて評価をしています。どのような内容かと申しますと、例えば15ページを見ていただきますと、非常に定型化した、具体的に判断ができるような物差しでございます。委員ご指摘のプラスとか、国際的にどうなのかというところまで、細かい対応をしているかというところはありません。

それで、今回A評価であった環境保全性で紹介しますと、保全の基準に基づいた取り組みがなされていること、特に充実した環境負荷の低減化に、要するにCO₂削減に寄与したような取り組みが行われるかということが物差しとしてまずあります。評価の要領として施策としてどんなことを取り組んでいますかというところで、該当する数を数えて4つ以上あったためAという評価をさせていただいています。

ご指摘にありました例えばユニバーサルデザインでいえば、なかなか難しいところがあって、ユニバーサルデザインの対象が誰かということは、私見ですけれども、正直、職員以外の方つまり来庁される方とかを対象にやっているケースが多いんです。ところが、働き方改革がありいろんな方を雇用することになります。職員が働いている部分についてもフォローできているのかといたら、ちょっと心もとないところがございます。

雇用について専門家の方が見えて、質問する機会がありました。この建物は、そういう雇用職員対応としてどうなんでしょうかと聞いたところ、あまり問題はないんじゃないでしょうかという言葉いただき、ほっとしましたが、委員がおっしゃるように汎用的でかつ細かい対応まではしていないのが正直なところでございます。いただいたようなきめ細かい対応ができるように、今後伝えていきたいというふうに考えております。以上です。

○黒田委員 ありがとうございます。特に決まった評価基準、何か統一されたものがあるというわけではないんですね。

○営繕調査官 そうですね。例えばこの基準を他省庁が事業をする場合に使っているのかオールマイティーなのかといたら、おのおの独立して、他省庁の基準がどうなのかというのは私も存じないですが、汎用性があるものではないです。

○黒田委員 わかりました。ありがとうございます。

○遠藤委員長 ほかいかがですか。河野委員。

○河野委員 関連してですが、今回点数をつけてということで、便益評価をするのを諦めて点数評価をされているということになると思いますが、例えば4ページなんかを見ていますと、4ページなんかで、老朽とか、狭あいとかで評定が幾らになるかとかいうことをやって、内容のところをぱっと見ますと、基本的に公的機関の話が出てきて、公的機関の中での何か相対評価みたいなものはできるかもしれないんですけども、そういうものだと非常にもつたないなど。

例えば公的機関の職場というのは、一般的に私が知る限り狭あい、狭いところが多いんですね。例えば霞ヶ関なんか非常に狭い。ああいう状況だと、効率が落ちているんじゃないか、あるいは快適性もよくないんじゃないかなというふうに思いますので、少なくとも民間との比較、民間と同じ仕事はしていませんけれども、例えば快適性とか同じレベルで比較できるところもあると思います。そういうものもちゃんと整理して、より快適にちゃんとなものが整備できるような評価システムにしていく必要があるんじゃないかなと思います。

さらに、民間のビルのレントなんかを見れば、そういった快適性とか、あるいは仕事の効率性に対してどれだけ寄与するかとか、そういうことはヘドニック・アプローチでできるんですね。だから、そういった定量化分析ということもやったほうが、むしろちゃんとお金を持ってきて効率的に仕事を、ビルをつくっていくということにつながるんじゃないかなと思いますので、ぜひそれを進めていただきたいと思います。

○営繕調査官 いただいた意見を伝えたいと思います。ありがとうございます。

○遠藤委員長 そのほかご意見いかがでしょうか。浜岡委員。

○浜岡委員 資料の2ページですが、左上に移転してきた元の場所が示されております。東北地方整備局は2カ所に分かれていて、それが1つのビルの中で完結できるということで、このメリットも大きいんじゃないかと思いました。職員の中でのこのface to faceの打ち合わせがしやすくなったかと思うんですね、距離が短いということで。こういうのはこの表には入らないんでしょうかというのが1つの質問、先ほどの河野委員の質問にも似ているかもしれませんが、それが1つです。

もう一つは、ここでずっと上、さっきから見ていたんですけども、会議室のライトがLEDだったら違うのか、と思いながら見ていたんですけども、もちろん全然問題ないと思うんですけども、もしそうすると、7日分の備蓄とかとありましたが、多分重油とかで備蓄するんでしょうけれども、消費電力が少なくなると7日分でももしかしたら8日もつとか、そういうことにもつながるのかと思いましたので、変えなきゃいけないつもりはないんですけども、

ども、将来見据えた上で何かの更新の時にそういうことも考えていくといいのかなと思いましたが。以上2つです。

○営繕調査官 ありがとうございます。

1つ目なんですけれども、ご指摘のとおり、実際一体となることで業務が円滑にできるということだと思うんですが、それを客観的にどう評価するかはなかなか難しいところがあり、本省もちょっと頭を悩ませているところがございます。一体になり業務が円滑化した件をコメントとして書けばよかったですので、今後注意していきたいと思います。

照明器具のLED化の話ですが、この建物ができた頃には部分的に、例えばトイレをLED化していますが、事務室までやってなかったんです。最近の庁舎は、事務室の中の照明器具もLEDを用いる事に基準を変えて対応しているところがございます。

ご指摘の今後LEDに変えた場合、その分だけ消費電力が少なくなるので、7日もつものが何日もつかわかりませんが、燃料の備蓄に有利だと思います。ご意見ありがとうございます。

○浜岡委員 どうもありがとうございます。

○遠藤委員長 北林委員。

○北林委員 施策に基づく付加機能B2の発現状況の1、8ページと9ページですね。前にある表の黄色いところですよ。この中で疑問に思ったのは、景観性の頁に、県庁に合わせたので景観性がよいとなっているところ、内装の木質化の頁では、木質化が進んでいるとなっているところですよ。例えば一定の床面積毎に何立方以上の木材を使えば木材の利用が進んでいるといえるのか、県庁のデザインに合わせることでなぜ景観性に優れているといえるのか、その基準が示されていないので伺いたいと思います。

○営繕調査官 木材からご説明します数値的な物差しは特段ないです。残念ながら、計量化はしていません。今回は高層の事務所ビルでございますので、事務室の木質系内装が必ずしもいいのかということと、法的な制限ご承知のように内装制限がございまして、高層なので容易に木質系内装を使えるというわけでないので、1階の一般の方々により目につく部分に重点的に木質化を図ったということでございます。それを先ほどの表に当てはめると、木質化を実施したのでB評価とさせていただきます。

それから、景観性ですが、これも何に合わせたからというわけではなくて、やはり都市の中で建築をつくるという時に、やはり作法に従ってつくるのが大切ではないかと考えました。県庁というのはシンボリックな存在でございますので、それに敬意を表するという意味もあって、それと色調を合わせたというのがまず1点。

資料の写真の景観がなかなかユニークです。普通は建物が屏風建てのL型に配置したシーンというのは余りないと思うんですね。配置のこういうふうのもの、屏風状の外部空間都市空間ができるのは個別に見てもそんな悪くはないでしょうという自己判断です。そういったことから、評価したということでございます。

それから、景観をつくるに当たって、仙台市の景観のセクションとやりとりをさせていただいたということもございまして、都市景観に配慮したというふうな評価をさせていただいた次第でございます。例えば建築学会賞に値するものかという様な大所高所なレベルで評価したのではなくて、都市における建築のつくり方のマナーに沿って普通の形で実施したというところで事後評価をし、B評価にさせていただいたというところでございます。

○北林委員 なぜ私がこういう質問をしたかという、Bというのは「充実した取り組みがなされている」という評価ですが、この建物の場合は「一般的な取り組みがなされている」という評価のほうが近いのではないかと思ったからなんですね。木質化も外来者が目につくところに使ったそうですが、これはまず「木を使うことはいいことだ」という価値観に沿って、使わないといけないから、目につくところに使おうという話になるんだと思います。しかし、それでは木質化の目的の本質にフィットしているとは言えないと思います。Bにした根拠というのはどうなんでしょうか。

○営繕調査官 15ページの中ほどに木材利用促進という項目があり、その評価の要領といたしまして、右の施策が1つ取り組まれているというところで内装等の木質化というところが該当すると考えましたので、Bという評価をさせていただいたということでございます。

同じように景観に関しても、都市環境への配慮ということで、委員のお眼鏡にかなわないかもわかりませんが、させていただいたということで、Bを入れたというところでございます。

○北林委員 そうなんですね。木質化は内装等の木質化という項目があって、1カ所でもやればよく取り組んでいるということになるんですね。

○営繕調査官 1カ所でもと申しましても、70メートル位長さがある建物の一方の側に木の内装をやっているというのは、そんなにはないんじゃないかなと考えます。そういった意味で委員のお眼鏡にかなうかわからないですけども、B評価にさせていただいた次第です。

○北林委員 細かいことにささるようで申しわけなかったんですけども、以前の庁舎をよく知っているの、いや、これだけの庁舎ができ上がったのは本当にめでたいことだと思っております。総合的には、働く人も、来庁者も、それから国のためにも、経済性、どこを見ても

よかったと思っております。

○遠藤委員長 ほかいかがでしょうか。それじゃあ、黒田委員お願いします。

○黒沢委員 今回の事業の評価とはちょっとずれるんですけども、言う機会があるかどうかでわからないので、ちょっとここで言わせていただきますけれども、今回のこの合同庁舎の件に関しましては、私前の庁舎に行った時に、本当に天下の東北地方整備局がこんなところで仕事していたんだということで、本当に驚きましたし、先ほど仕事の効率とか、そういった面のご指摘ありましたけれども、そういった意味でかなり国として損失だなと、建てかえるべきだなというふうに思っておりました。今回、こういった庁舎ができて、作業環境、仕事環境とか、そういったのがかなり向上したというのは、先ほど言いましたけれども、かなり事業費やなんかにも見合うようなことだとは思いますが。

先ほどの件でもう事業評価終わってしまったんですけども、先ほどの2車線、4車線の件、私実はかなり違和感を感じながら聞いておりました、議論を。どんどんいきましょうという話になったんですが、確かに持っているお金の上限がなく、国の財政状況がよければいいと思うんですが、現状ではかなり今後国の財政どんどん厳しくなりますし、東北地方整備局で持っているお金というのも有限です。

それで、私たち事業評価監視委員会というのは、個別の案件について進めていっていいかどうかというのをやっています。それで、これは恐らく進めてはいけないような、余りに酷い案件があればストップをかけるためというふうなことで、この委員会の意義があると思うんですが、この6年間やってみて、そういうふうに言葉は悪いですけども、悪質なケースというのは見られず、やはりどれも進めていくべきような案件がほとんどというか、全てでした。

そういうのを考えますと、事業評価監視委員会、今後の役割としては本当であれば限られた事業の中でどの事業を進めて、どの事業は後回しにするかというのを、そういったのも含めて本当は評価していくべきなのかなと。1つ1つの案件の評価ではなくて、地方整備局で持っているお金をどう配分しているか、それについてどれを優先的に進めているか、そういったものを本当はこれからは評価していくように、そういったものこそ評価されるべきなのかなと、今後はですね。そういうふうにちょっと思いました。

ここで議論すべきことではなくて、もっと上のところで議論すべきだとは思いますが、ちょっとそういった感想を持ちました。

○遠藤委員長 ありがとうございます。そのほかいかがですか。よろしゅうございますか。

それでは、ご意見たくさんいただきましたが、特に反対の意見もなく、原案どおりの対応方針案を認めていきたいと思っております。どうもありがとうございます。

それでは、今までの審議結果の取りまとめを行う間、5分程度休憩をとりたいと思っております。

午後5時02分 休憩

午後5時07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っております。事務局よろしいでしょうか。

○司会（地方事業評価管理官） それでは、お手元に審議結果というペーパーをお渡ししております。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年度第3回委員会を平成31年3月1日、整備局において開催し、事業実施者から事後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 事後評価 審議結果

- 一般国道7号 浪岡バイパス
- 一般国道7号 大館西道路
- 日本海沿岸東北自動車道 大館北～小坂間
- 一般国道45号 高田道路
- 一般国道45号 尾肝要道路
- 一般国道45号 普代バイパス

以上6事業について、対応方針（原案）は妥当である。

2) 営繕事業 事後評価 審議結果

- 仙台第1地方合同庁舎（増築棟）

上記1事業について、対応方針（原案）は妥当である。

以上でございます。

○遠藤委員長 ただいまの議事概要についていかがでしょうか。これでよろしいでしょうか。何かご意見がありましたら、お願いします。よろしいですか。

じゃあ、議事概要についてはこれでよろしいということにさせていただきます。どうもありがとうございました。

それでは、事務局のほうに進行をお返しいたします。

○司会（地方事業評価管理官） 遠藤委員長、ありがとうございます。

長時間にわたるご審議大変ありがとうございました。

4. 閉 会

○司会（地方事業評価管理官） 以上をもちまして、平成30年度第3回東北地方整備局事業評価監視委員会を終了させていただきます。

本日はどうもありがとうございました。

午後5時11分 閉会