

平成30年度 東北地方整備局 事業評価監視委員会（第2回）

日 時：平成31年1月11日（金曜日）

10:02～11:29

場 所：東北地方整備局 仙台合同庁舎B棟（9階AB会議室）

1. 開 会

午前10時02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、効率的な議事の進行にご協力をお願いいたします。

まず初めに、道路事業の再評価の審議を行います。今回の審議案件は、一般国道4号仙台拡幅1件でございますので、重点審議事業として審議をいたします。

事業担当部及び関係事務所より一覧表に基づいた概要説明を含め、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

・一般国道4号 仙台拡幅

【上記について、道路計画第一課長、仙台河川国道事務所長から資料1，資料2，資料3により説明】

○遠藤委員長 ご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、ご質問ありましたらお願いします。河野委員。

○河野委員 今回大きな変更というのは、箱堤の立体交差化だと思いますが、箱堤の立体交差のみでB/Cは幾らかというのは計算されていますか。

○道路計画第一課長 はい。今回の1.4キロ単独での事業をした場合は1.9ということになってございます。

○河野委員 了解しました。

そして、もう1個関連して、6ページで物流支援というところですが、B/C1.9ということで、この立体交差化というのは非常に交通量の多いところで立体交差化するものですから、直感的にもB/Cは十分出るというところなんです、その割にはそれほど高くないというのが直感でして、6ページで卸町とか箱堤交差点のあたりから業務工程が出るわけですが、それがこの岩手県のほうに行きますが、21%は4号線をそのまま通って行って、45号線のほうに15%が行くということですが、この15%はその21%と結局同じような方向に行くということはないのでしょうか。つまり、本来4号線がこの上のほうに行くと松森と書いてあるあたりで4車線になってしまうんですけれども、そこでボトルネックが発生するために、避けて迂回しているような交通が出てきてしまっているとかいうことはないのかということと、それから、今回その箱堤交差点のところのボトルネックを解

消できるわけですがけれども、その松森のあたり、ここは4車線になっていますから、単にボトルネックが移動しているだけで、その所要時間の短縮はあるとしても、もう一つ残念なことになっていないかということをお聞きしたいと思います。

○仙台河川国道事務所長 まず15%と21%のこの行く方角ですがけれども、この松森のほうに向かっているものは、これはずっと行くといわゆる東北道のほうに向かっていくところなんですね。この15%の向かっている先には実は利府街道というのが途中でぶつかってきまして、これって塩竈とか松島とかのほうに向かっていく道路にも行きますので、必ずしもこれは向きが同じ北側ということではなくて、北西あるいは北東というふうな形で、ちょっと向かう先は違うのではないかというふうに思っております。

あと、そのボトルネックの箇所が移るだけではないかというふうなところも実は試算はしておりますけれども、今回この例えば箱堤を立体化すること、あるいはそのしないままということで比較検討はしましたけれども、ほかの交差点に与える影響というのはそれほど大きくなくて、あるいは今の現状のままでも特に問題は生じないというふうなことで試算はしております。比較的この箱堤交差点を優先して整備する必要があるというふうな状況であります。

○河野委員 了解しました。

○遠藤委員長 河野委員、よろしいですか。そのほかご意見、ご質問ございませんか。浜岡委員 お願いします。

○浜岡委員 浜岡です。

今の河野委員の質問と似ているんですけども、私もボトルネックの移動については少し気がかりなことを感じております。9ページで、現在の各交差点の混雑割合というのが下の図で示されております。真ん中の箱堤交差点は現在1.24と。これが立体交差化することによって0.904と小さくなるということが示されております。左側の隣の卸町交差点や六丁目交差点、これは現在基準を下回っているということで、試算の結果、立体交差化しても下のままだということではあるんですが、もう少し試算できるところには限界があるかもしれないですけども、何というんでしょう、箱堤交差点が立体化するということは、北側から来る車が今まで箱堤交差点で停止されていたものが、そのまま直接的に卸町交差点や六丁目交差点に到達するということですので、多分計算はうまくいっているとは思いますが、もう一度確認をいただきたいということをお願いしたいと思いました。

重ねて7ページなんですが、各区間の混雑度を示されております。今回のその事業区間の中で鶴ヶ谷交差点というのが北の端部になるかと思うんですが、それより北側の地点の混雑度

もこれまた大きい値となっていますので、今回の事業に関してということではないんですけども、継続的にその両端の部分についてこのままでいいのか、もう少し事業が必要ではないかという検討をお願いしたいと思いました。コメントになりますが、ご検討よろしく願います。

○仙台河川国道事務所長 引き続きちょっとほかの交差点についても、詳細はなお検討させていただきたいというふうに思います。

○遠藤委員長 ただいまのご意見も貴重だと思うのでよろしくお願いいたします。

そのほか、委員の方。北林委員。

○北林委員 今のご意見にプラスしてなんですが、私もそのところが引っかかっておりまして、特に8ページの資料、真ん中と右の資料ですが、卸町交差点の死亡事故率が一番高くなっていて、また、右側の事故の類型を見ますと、箱堤とはまた全然違って右折とか左折のときに多くなっていて、この辺もやはり箱堤がスムーズになると、卸町もこの事故率の関係と事故の内容の関係が一層危なくなるんじゃないかなという、そういう気持ちがいたします、市民としてはですね。

それからですね、私、箱堤交差点というふうにインターネットに入れてみたんです。そうしたら一番上段にヒットしたのが、宮城県のドライバー危険マップというのだったんですね。それで出してみましたところ、トラックドライバーの求人サイトブルルというところの中に投稿欄がありまして、ドライバーの皆さんが実際に肌で感じた、どのような危険があるのかというのを投稿しているサイトでした。これは2015年の8月なので3年前ではありますが、恐らくもっとひどくなっているんじゃないかなというふうに思います。市道が全線開通したということで。

それで、ちょっとご紹介させていただきます。国道4号線バイパスと産業道路が交差し、交通量が多く危険です。また、交差点の信号標識が変則で、これはやっぱり危ないから変則になっていると思うんですが、矢印式となっています。左折直進右折と分かれていて複雑なため、たまに信号を見込みで突っ込んでくる車があります。こうなっているから次はこうだろうというふうに思い込んで、交差点に入ってくる車があるということだと思います。トラックドライバーの皆さんは、信号、矢印だけを信用しないで、周囲を見渡す注意が必要となります。四差路交差点になっており、交差する道路の車線数が多いので交差点自体の面積がとても大きいのが特徴だと。交差点周辺に商業物流施設が多い、これも特徴なので多く、朝の通勤時間を筆頭に交通量が多いですというふうに書いてあります。信号の変わり目に無理な

右左折をしないということとか前方確認、一時停止など交通ルールをしっかりと守りましょうみたいなことが書いてありまして、ドライバーとしての気をつけるというか不便なところというか、そういうところが指摘されていて、ああ、なるほどというふうに。私はここを通ったことがないんですけども、プロのドライバーとしてはこういうところを気をつけるべきだというふうに思っていて、事故が起きるとまた遅延するし、そこがまた使えなくなるしということで、波及する経済的なものとか時間的なものとかが非常に大きいのかなというふうに思いました。

工事そのものは賛成なんですけれども、先ほど一番先に申し上げた卸町交差点ですね、こちらのほうへの影響というのをちょっと詳しく調べる必要があるのかなというふうに思いました。

○遠藤委員長 ありがとうございます。これに対し何かコメントございませんか。お願いします。

○仙台河川国道事務所長 まず8ページの箱堤交差点と卸町交差点の死傷事故率で、卸町が高いというふうになっております。実は、箱堤のほうは右左折のレーンを既にカラー化していて、この標識と路面と色を合わせたりとかそういう工夫もやっておりますので、高いんですけども卸町に比べて低いというのはそういうことなんですけど、実は卸町ってそういう右左折レーンのカラー化というのがまだできていなくて、そのあたりも今後交通事故対策としてはしっかりと取り組んでいきたいというふうに思っております。

また、事故の起きている状況というのも、近年は、例えばETC2.0によるビックデータで急加速、急ブレーキですね、こういったものがどこで発生しているのかというものが比較的ピンポイントでわかるようになってきておりますので、そのようなデータを今後活用しながらしっかりと事故の分析をしていきたいと思えます。

特に、ご指摘ありましたその卸町、右左折時の事故が多いというのは、まさにその右左折レーンのカラー化によってかなり軽減されるのではないかとということも考えられますので、しっかりとそれはそれで対策として取り組んでいきたいというふうに思っております。

○遠藤委員長 ありがとうございます。北林委員、どうぞ。

○北林委員 今のお答えに対して質問なんですけれども、道路ワーキングで信号で対処できないときに立体交差にするということは何っているんですけれども、信号のあり方について国土交通省は警察のほうにお願いというか提携するというか、そういうことはできているんですか。

○仙台河川国道事務所長 宮城県警のほうとは比較的我々事務所、日ごろから意思疎通やらせて

いただいています。いろいろな問題は県警のほうにも、こういう問題があるんだけれども何とかかならないか、一緒に考えられないかということについては、比較的前向きにいつも検討していただいているというのが実態ですので、信号の現示の在り方についてもまた一緒に検討、勉強していきたいというふうに思います。

○北林委員 わかりました。よろしくをお願いします。

○遠藤委員長 そのほかご意見いかがでしょうか。ございませんか。

皆様、箱堤については大変、前向きなご意見が多かったと思います。ただ、その結果、そこからボトルネックの場所が移ったりすると、そこでまた今は考えていないような悪い症状が出るかもしれないという危惧を抱くご意見もいただきましたので、注意深くこれからもご検討いただければと思います。

特に、事業についてストップをかけるようなご意見はございませんでしたので、このままご承認いただければと思いますが、いかがでしょうか。

はい、ありがとうございます。それでは、この事業、継続ということにさせていただきます。対応方針も認めさせていただきました。ありがとうございます。

○遠藤委員長 次は、港湾事業の再評価の審議を行いたいと思います。港湾事業の審議案件につきましても、秋田港外港地区防波堤整備事業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。事業担当部及び関係事務所より一覧表に基づいた概要説明を含め、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

・秋田港外港地区防波堤整備事業

【上記について、港湾計画課長、秋田港湾事務所長から資料6，資料7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 10ページの今回事業費の変更ということで、大きなこととして2つあります。

1つ目は岸壁改良をすると20億円かかるわけですが、この20億円は何で必要かということ、これから洋上風力を民間の企業が行うということで、それをサポートするというような事業ですが、そもそもそのサポートする事業が世の中にとっていいものなのかの確認として、その風力発電のB/Cを計算されているのであれば教えてください。

というのは、そもそもこの20億円がなければその民間が行う事業がなされない場合であって

も、これを行うことで民間が洋上風力をやってB/Cがその部分で高ければ、これは十分やるべきということになるわけですね。そういう意味で、風力発電そのもののB/Cを聞きたいというのが1つ。

それから、もう一つはこの岸壁改良プロジェクトのみのB/Cを教えていただければと思います。

○秋田港湾事務所長 この風力発電についてのB/Cというのは、本来、国が算出するというよりも民間事業者さんが実質的に算出されるかと思いますが、一応試算はさせていただいております。出し方でございますが、今回の岸壁改良に計画中である全ての洋上風力に要する建設コストを考慮したものをコストといたしまして、ベネフィットといたしましては、フィットの買い取り価格、また、二酸化炭素の削減効果の便益をもって一部試算したところ、結果としては2.7という数字になってございます。

○計画企画官 港湾空港部の計画企画官をしております名越と申します。

先ほどフィットの買い取り価格と申しあげましたけれども、これを一般市民への売電価格と設定し、仮に石炭火力が洋上風力に置きかわることによって見込まれるCO₂の削減効果を便益としてプラスした上で、洋上風力の建設コストで割ったところ1.9という数字が出てございます。

○河野委員 そして、もう一つの岸壁改良単体のプロジェクトでのB/Cは。

○計画企画官 資料の12ページをごらんいただきますと、今回評価30年の一番下に残事業とございます。これは4.9でございますが、この残事業にて発生する貨物というのがおおむね洋上風力関係の貨物でございますので、コストは今回プラスで50億となっておりますけれども、4.9以上の数字は確保できる見込みでございます。

○河野委員 わかりました。

先ほどの1.9ということと、それから今4.9以上になるという2つのB/Cのもとでお聞きしたいんですけれども、まず、その評価としては民間事業であっても民間事業は必ずしもB引くCを最大化するのではなくて利潤動機で動きますから、例えば今回CO₂の削減なんかは世の中のベネフィットになるんですけれども、それは入っていませんので、そういうことをちゃんと評価することというのは今回のことでも必要です。なので、その点は逆にアピールしてもいいのかなと私は思います。

その上でちょっと1つ質問なんですけど、この洋上風力発電というのは民間企業がやります。なので、場合によってはその費用を民間企業が支払うというようなシステムもなくはないの

かなと思うんですが、その辺の基準というのとは何かあるんでしょうか。すなわち、民間企業が何社以上入るのであれば民間企業に任さずに公共がお金を払うべきだと。B引くCというのは誰が払うとかベネフィットやるとかそういうこともないんですけども、実際には世の中では誰が払うかということは結構大事なことになりますので、その点はどういう基準になっているのかということと、もう1個だけ、このエリアの地盤改良をする面積なんですけれども、この面積で混雑は発生しないのかと。いろいろな企業さんが洋上風力発電に入ってくる可能性があると思いますけれども、その際に十分この面積でいいのかどうか、その辺の需要予測はどういうふうに行ったのかという、この2点だけお願いします。

○秋田港湾事務所長 お答えさせていただきます。

1点目の国が整備する基準というご質問であったんですが、基準というのとは特にまだないとお考えいただいていると思います。

ただ、なぜ国が整備しなければならないかということをお考えすると、例えばAの会社がこの岸壁を使いたいということで整備すると、自分のところの風力発電の機械に合わせた地盤改良をやってしまいます。そうすると、仮に次にBの会社が同じように使いたいとなっても、恐らく使用する機械等が違えば違う形の改良が必要になってくると思います。それを皆さんどういった会社でも使っていただきやすいような形にするためには、国がある程度ヒアリングをかけて、皆さんがどういう使い方をされる可能性があるかということをお前提として、誰にでも、どんな対象でも風力発電をお考えのところに使っていただけるような形の改良を加えていく必要があるのかなと考えているところを1つ目の回答とさせていただきます。

2つ目の面積でございますが、これも同じでして、実際に地耐力を強化したらいい場所をどの辺でどのくらいの面積が必要だということをお、実際に使う可能性があるさまざまな会社からヒアリングをかけさせていただきますと、このくらいやるとみんなで一応使っていただける必要な面積が出せるというふうな考え方で整理しようと思っております。

○河野委員 2点目は、今洋上風力に入る企業さんは確定しているわけですね。既に、将来的に入りそうなことも調査されているわけですか。

○秋田港湾事務所長 はい。

○河野委員 なるほど。それで全部で何社あるんでしょうか。

○計画企画官 企業数につきましては、現在必ず使うとおっしゃっている企業さんが2社ほどございます。それから、7ページの一番右に地図が入った図面がございますが、こちらに2つ

ラスアルファの全部で6個の枠がございませけれども、この方々が実際に秋田港を利用される可能性がある事業者さんということでございます。

○河野委員 不特定多数くらいになると当然公共が整備しなくちゃいけないんですけども、1、2社くらいであれば、その1、2社に整備を任せるほうがひょっとしたら地盤改良のコストも安く済むかもしれない。なぜかといいますと、先ほどおっしゃったように会社によってもし地盤改良のレベルが違うとするとですね、それを公共が調査するよりは民間に任せたほうが、民間で一番適正なものに整備しますので、そのほうが世の中にとってそもそも安く地盤改良ができるというようなことも起こり得ますので。今回は多分このさらに複数が考えられておるので、どの企業が来てもいいというような地盤改良が多分ペイするんだというふうには思うんですが、何か基準なんかをほかの港湾とかでこういう案件が出てきたときには、何か設けるといいのかなというふうに思いました。以上です。

○遠藤委員長 ありがとうございます。

それでは、そのほかいかがでしょうか。小笠原委員、どうぞ。

○小笠原委員 7ページなんですけれども、ちょっと教えてください。

先ほどの質問の中であった秋田港が要するに風力発電の基地港の役割を果たすということを考えて、かなり将来的に風力発電の数がふえるといったときに、今回考えている改良するヤードで十分対応可能なんでしょうか。120基とかそういう数を今後、5年内でつくっていくとなるとどのように考えていらっしゃるのか、もしあれば教えてください。

○秋田港湾事務所長 今現時点では、先ほど計画企画官が申しましたとおり、2社の計画が具体的に動いておまして、その2社の計画については十分整備にご利用いただけるというような確認はとっております。ただ、これ以上使いたいという事業者が現実的にふえた場合は、ほかの港への展開なり、さらに用地の拡大なりを考えていかなければならないというふうに考えてございます。

○小笠原委員 そういった場合、能代港とかもそういう代替案に上がってくるというふうに考えたらいいんでしょうか。

○秋田港湾事務所長 はい、そうでございます。

○小笠原委員 ありがとうございます。

○遠藤委員長 そのほかの方、ご意見ございませんでしょうか。黒田委員、どうぞ。

○黒田委員 すみません、そもそもの伺いたいことで気になっていたことでしたので、ちょっと伺わせていただきます。

私も風力発電そのもののB/Cというか、その効果について調べてみましたが、自分としてははっきりしないところがございます。以前デンマークに暮らしているときには大変風力発電が盛んに行われていました。冒頭で私たちの事業はつなぐ、見せる、守るという話がありましたが、その見せるという部分で風力発電、デンマークなどはすごく景観をよく見せてやっているんですが、その辺の配慮がどうなのかというその点について教えてください。

それと、海洋再生エネルギー法の導入ということで一気にこちらのほうに行っているというのはわかるんですが、海洋再生エネルギーは、将来における環境や、漁業などの産業への影響や廃棄・メンテナンス、そういうエシカルというんでしょうか、倫理的な効果、社会的な課題に対してどういうふうに思って国が取り組んでいるのか。ここで質問していいのかわかりませんが、そういうことも含めて納得できるような風力発電に対してご説明をいただけるとありがたいなと思いますが、いかがでしょうか。

○港湾空港部長 港湾空港部長の酒井といいます。よろしくお願いします。

今の委員からのご質問ですが、まさにこの間の法律が成立したときに国会議員の中でも衆議院、参議院ともに同じような質問がありまして、その答弁の内容を見させていただきますと、例えば漁業者への影響云々については、具体的にエリアを指定して何々するときに協議会をつくって、その中で漁業者の意見をきちんと聞いて関係者の合意形成を図っていくという話を聞いております。

また、もう一つ、景観等も含めてもアセスメントをそれぞれやられているということもありますし、また地域の代表である人たちからの意見も聞きながらやっていくということで、合意形成を図りながらこの法案を施行していくというような話になっておりますので、そういう状況の中でこのプロジェクトを進めていくのかなというふうに考えているところです。以上です。

○黒田委員 ありがとうございます。その辺のところ、ちょっと不勉強で申しわけありません。ただ、私たちとしてもそういうことを本当に考えながら、本当に倫理的な意味でいつも考えていけないといけないのかなと思っております。

○港湾空港部長 ありがとうございます。

○遠藤委員長 そのほか委員の方々、ご意見いかがでしょうか。河野委員、どうぞ。

○河野委員 先ほど小笠原委員からコメントがあったことについてなんですけれども、いろいろ事業者さんがこれから入ってくる際に、この岸壁の面積が不十分になるとか、いろいろ混雑

が発生してくることもひょっとしたらあるかもしれないですけども、そういう場合に使用料としてお金を取ることはできないのかと。今回、まず2社は使うみたいですけども、その2社に関してはどういう面積割合でどう使うのかということについては、もしお金をつけられるとすると最も効率的に使ってもらおうという形にできるんですね。さらに混雑して来たらそのお金が高くなるようなシステムにしておけば、そのお金を使って岸壁をさらに拡大できると。そうすると民間の業者も効率よく、その洋上風力の発電事業を拡大できるということにつながっていいこと尽くしなんですけれども、そういう価格づけということは可能なんでしょうか。あるいはそういうことは検討されないのでしょうか。

○港湾空港部長 港湾空港部長の酒井です。

そもそも風力発電の事業者のみならず、通常公共で岸壁を整備し、埠頭用地を整備したときには、それぞれ岸壁使用料や埠頭用地の使用料を取っているというのがまず前提にあります。そのときに、さらに上乘せをできるのかという質問だと思いますけれども、まさにそのあたりは今後の議論だと思っておりまして、先生のご意見も含めてどういう制度設計がいいのかということは、きっちりと受けとめて今後検討していきたいと思います。

○河野委員 ちょっと技術的になりますけれども、ある費用関数の性質のもとでは、例えばその混雑料金というんですけれども、その混雑料金をその資金に基づいて取れば、ちょうどペイするように取れるというようなこともできるんですよ。そういうようなことを検討される、だからどういう費用関数になっているのかということを検討されるといいのかなと思います。

○港湾空港部長 ありがとうございます。

○遠藤委員長 いろいろ貴重なご意見をいただいたと思うんですが、そのほか委員の先生。どうぞ、浜岡委員。

○浜岡委員 お願いに近いんですが、11ページに示されております防波堤の整備についてです。この第二南防波堤は、これは当初の計画でも整備するというふうに入っていたところで、着実に整備を進めていた。そういう中で新たに延伸するというか、整備しようとしたときにブロックが移動したりとかしていて再整備しなければいけない。その分増加として30億円かかるというご説明であったかと思えます。この30億円という金額を見たときに、全体事業費が500億円の中での30億円ですから割合としては結構高い。新規に320メートル延伸するのと同じとは言いませんけれども、それに近いぐらいの割合での金額になっております。

実際、移動していて散乱していると整備できないのでこのお金がかかるのは仕方ないんです

けれども、今後こうならないようにですね、今回どうしてそうなったかというところとか、今後そうならないようにするためにはどうすればいいかというところもしっかりチェックをして、秋田の港だけではなくてほかの日本海沿岸の港も同じような問題を持つかもしれないので、今回の結果をうまくほかの港への整備にも生かせるようにしてもらいたいと思います。要望です。何かございますか。

○遠藤委員長 これに対して何か一言ありますか。

○秋田港湾事務所長 ご要望ありがとうございます。今先生がご指摘くださった件につきましては、メカニズムの解析というのは事務所としても早急にやらなければいけないなというふうに感じている状況でございます。今回のこの工事費の増加なんですけど、単純に申しますと、防波堤の整備がこれから進んでいこうとする方向の原地盤が掘られてしまい、想定より防波堤の堤体を大きくしなければいけない状況になりつつあるということで、今回費用の増加を提案させていただいております。

これは本当に、理由がよくわからない部分もありますが、波高4 m以上の発生日数が平成26年以降ふえてきたり、最大波高と言われる一番大きな波の高さが、例えば平成24年や27年あたりまでだとせいぜい14メートルくらいだったものが、最近は15メートルを越して16メートルに近づくというような波の発生が出てきております。統計観測もさらにした上で分析していく必要がありますが、波の形、大きさが変わってきている可能性もあるかもしれないということも踏まえて、なぜここがこういう掘られ方をするのかというのを再度分析した上で対策を考えつつ、工事を進めていきたいというふうに考えてございます。

○浜岡委員 ぜひともよろしくをお願いします。この延伸部320メートルも、恐らく一度に全てできるわけではなくて、整備をしてまた時間がたってという形になるのではないかと思いますので、そのときにまた洗掘されてしまうと大きな問題かと思われまますので、しっかりと準備をよろしくをお願いします。

○遠藤委員長 竹内委員、どうぞ。

○竹内委員 確認ですけれども、13ページの滞船コストの削減がバルク船327時間／年というのに対して、この数字というのは5ページの説明だと外港1号岸壁の平成18年の滞船時間が327時間、たまたま同じなのかもしれませんが、これ以外のいろいろな岸壁のところを見た上で出てきた数字というふうに考えてよろしいんですか。また、写真では2号の岸壁はかなり擾乱しているようなので、今回平均的な値で考慮されたということでしょうか。

○港湾計画課長 5ページの平成18年度の372時間という時間がございます。こちらを使つてございます。

○竹内委員 ほかにデータをとったわけではなくその数値を使われたとのことですが、例えば384時間やそれよりも少ない時間、また、ゼロもありますけれども、どういう理由でそうされたのでしょうか。

○秋田港湾事務所長 秋田港の場合、普通の冬季風浪のほかに長周期波という周期の長い波が入ってきておりました、それを両方受けていた当時がここである平成18年のデータということで、それ以降は長周期波対策も実施して徐々に時間が減ってきているということがありますので、対策前の滞船実績としまして平成18年の数字を使わせていただいたというふうにご理解いただけたらと思います。

○竹内委員 ありがとうございます。

○遠藤委員長 ほか、いかがでしょう。

いろいろ港湾施設の整備って大変難しいお話だなと聞いていて実感いたしました。ぜひ、効率的に早く整備していただければ大変ありがたいなと思います。これにストップをかけるご意見はございませんでしたので、原案どおりの対応方針ということでお認めいたしたいと思えます。よろしいでしょうか。はい、ありがとうございます。

4. 報告

○遠藤委員長 それでは、次に河川事業の報告事項でございます。

河川事業につきましては、別途設置されております学識経験者による学識者懇談会あるいは整備委員会等において審議された結果を本委員会に報告するものでございます。

説明者は簡潔な説明をお願いしたいと思います。それではよろしく申し上げます。

◆河川事業に関する報告

(再評価)

- ・阿武隈川直轄河川改修事業
- ・名取川直轄河川改修事業
- ・北上川直轄河川改修事業
- ・雄物川直轄河川改修事業
- ・赤川直轄河川改修事業
- ・阿武隈川総合水系環境整備事業

(事後評価)

・胆沢ダム建設事業

【上記について、事務局から資料10-1、資料10-2により説明】

○遠藤委員長 ご説明ありがとうございます。

ただいま説明されたとおり再評価のほうは事業継続、それから事後評価は今後の事後評価の必要なしというふうに審議されたものでございますけれども、もしご質問があればお願いいたします。

それではですね、審議はもう審議会が全部意見を出していますので了承というか、私どもは一応わかったということになるかと思うんですが、それでは、河川の報告事項を終わりたいと思います。

それでは、審議結果の取りまとめをこれから行う間、5分程度ちょっと休憩を取りたいと思います。11時半に再開したいと思います。

午前11時22分 休憩

午前11時27分 再開

○遠藤委員長 すみません、委員の先生方みんな戻りましたので、それでは会議を再開したいと思います。

本日の開催結果のまとめについて確認をいたします。それでは、事務局よろしくお願ひします。

○司会（地方事業評価管理官） それでは、ただいま配付させていただき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年度第2回委員会を平成31年1月11日、東北地方整備局において開催し、事業実施者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4号 仙台拡幅

上記1事業は、対応方針（原案）どおり事業継続が妥当である。

2) 港湾事業 再評価 審議結果

●秋田港外港地区防波堤整備事業

上記1事業は、対応方針（原案）どおり事業継続が妥当である。

2. 委員会報告事項について

・再評価報告

●阿武隈川直轄河川改修事業

●名取川直轄河川改修事業

●北上川直轄河川改修事業

●雄物川直轄河川改修事業

●赤川直轄河川改修事業

●阿武隈川総合水系環境整備事業

・事後評価報告

●胆沢ダム建設事業

以上について学識懇談会、整備委員会等による再評価、事後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 概要について読み上げていただきましたけれども、この議事概要で何かご意見はございますでしょうか。特にございませんか。よろしいでしょうか。

それでは、議事概要については以上でございます。どうもありがとうございました。

それでは、進行を事務局にお返しいたします。

○司会（地方事業評価管理官） 遠藤委員長、議事進行ありがとうございました。

5. 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2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、次回の委員会は、平成31年2月末ごろに予定しておりますので、委員の皆様方にはご出席いただきますようよろしくお願い申し上げます。

本日はどうもありがとうございました。

午前11時29分 閉会