

令和3年度

第1回仙台市公共事業再評価監視委員会

議 事 録

日 時：令和4年1月14日（金）

10時00分から

場 所：仙台市役所本庁舎2階第5委員会室

## 1. 開 会

### ○技術管理室工事管理担当課長

それでは定刻となりましたので、ただいまより「令和3年度第1回仙台市公共事業再評価監視委員会」を開催いたします。

本日はお忙しい中、委員の皆様にはご出席を賜り誠にありがとうございます。

本日の司会進行役を務めさせていただきます、都市整備局技術管理室工事監理担当課長の佐藤でございます。よろしくお願いいたします。

まず初めに、当委員会の成立と公表についてでございます。当委員会が成立するためには、「仙台市公共事業再評価監視委員会運営要領」の規定により、委員の過半数の出席が必要でございます。

本日は委員8名のうち出席者は5名でございますので、定足数を満たしており、当委員会は成立していることをご報告いたします。

また、当委員会は、同じく「運営要領」の規定により、公開となっておりますのでご了承願います。カメラ・テレビ撮影は審議開始までといたしますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

## 2. 仙台市公共事業再評価検討委員会委員長挨拶

### ○技術管理室工事管理担当課長

続きまして、仙台市公共事業再評価検討委員会委員長の高橋副市長よりご挨拶を申し上げます。副市長よろしくお願いいたします。

### ○高橋副市長

皆さん、おはようございます。仙台市公共事業再評価検討委員会の委員長を務めております、副市長の高橋でございます。

本日は、ご多忙の中、また、コロナウイルス関係も厳しい状況の中、ご出席いただきまして誠にありがとうございます。今年度の第1回の監視委員会の開催にあたりまして、一言だけご挨拶申し上げます。

当監視委員会は、長期化している公共事業につきまして、その必要性、或いは効果などを検討し、事業の継続、中止などの判断を行っていただき、公共事業の効率性・透明性を高めることを目的としております。

平成10年度より開催されておりました、これまで160件を超える事業につきまして、ご審議をお

願いし、非常に有意義なご意見をいただいて参りました。

これまでの審議の過程におきましては、委員の皆様から費用対効果に対する厳しいご意見や、公共事業の効果の早期発現などのご指摘もございました。仙台市といたしましても、それらのご意見を真摯に受けとめ、公共事業のコスト縮減や、事業の透明性確保等に関しまして、十分配慮しながら事業を進め、市民に開かれた、或いは理解しやすい、効率的で効果的なまちづくりに努めてきたところでございます。引き続き、本市の公共事業の適切な推進について、貴重なご意見を賜りますようお願い申し上げます。

本日、検討委員会から対応方針案の原案をお示しした上で、ご審議いただきます対象事業は4件でございます。

皆様方の専門的な知見に基づく、大所高所からのご審議をいただきますようお願い申し上げます。簡単ではございますが、私からのご挨拶とさせていただきます。本日はよろしく申し上げます。

○技術管理室工事管理担当課長

ここで、高橋副市長は別途公務が重なっておりますので、退席させていただきます。

○高橋副市長

申し訳ございません。よろしくお願いいたします。

○技術管理室工事管理担当課長

続きまして、事務局より委員の皆様にお配りしております資料の確認をさせていただきます。

「令和3年度第1回仙台市公共事業再評価監視委員会 次第」と書かれたホチキス留めの資料がございます。

次第をめくっていただきますと「資料一覧」がございます。次に、インデックスが貼ってあります「資料1-1」から「資料1-5」まではA4サイズの資料となりまして、「資料2-1」から「資料2-4」まではA3サイズの各対象事業の説明資料になっております。資料に不足しているものがございますでしょうか？よろしいでしょうか？

次に、委員の皆様にお願いがございます。議事を記録する必要がありますことから、ご発言の際には、マイクを使用してくださいますようお願いいたします。

ここで、本日出席しております仙台市の職員を紹介させていただきます。

まず、今年度の再評価対象事業を担当しております建設局次長の佐藤でございます。

○建設局次長

佐藤でございます。よろしくお願いいたします。

○技術管理室工事管理担当課長

同じく、建設局道路部北道路建設課長の楠でございます。

○北道路建設課長

楠でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○技術管理室工事管理担当課長

同じく、建設局道路部南道路建設課長の吉田でございます。

○南道路建設課長

吉田です。どうぞよろしくお願いいたします。

○技術管理室工事管理担当課長

他に対象事業の担当課の職員も出席させていただいております。

それでは、ここから委員会の進行は委員長にお願いいたします。河野委員長よろしくお願いたします。

### 3. 議 事

○河野委員長

よろしくお願いいたします。

それでは議事に入らせていただく前に、会議の運営上必要な事項として、本会議の議事録の確認者ですが、委員5人による持ち回りということですので、今回は名簿順で、橋本委員と福本委員にお願いしたいと思います。委員の皆様いかがでしょうか？

それでは橋本委員、福本委員、よろしくお願いいたします。それでは議事に入らせていただきます。

当監視委員会は、先月行われた検討委員会が作成した対応方針原案について審議を行い、検討委員会へ意見の具申をするために設けられております。本年度の対象事業は、次第にあります4件となっています。

それでは「資料2-1」の「元寺小路福室線外1線（五輪工区）街路事業」について、担当局から説明をお願いいたします。

○北道路建設課長

それでは、元寺小路福室線外1線（五輪工区）街路事業につきましてご説明させていただきます

す。

まず、事業箇所についてご説明いたします。当路線、都市計画道路元寺小路福室線は、青葉区中央二丁目を起点としまして、宮城野区福室字田中前一番を終点とする延長8,240mの道路でございます。

そのうち、五輪工区は画面の赤く示した宮城野中学校前を起点として、陸上自衛隊仙台駐屯地前までの区間となっております。

次に、本工区の概要についてご説明いたします。

元寺小路福室線は事業延長1,217m、幅員40m、五輪連坊線は事業延長133m、幅員22mの都市計画道路でございます。

平成29年度に西側の延長790mの区間を暫定4車線で供用したことで、東は仙台東部道路から、西は国道48号線を経由して東北自動車道まで一本の道として繋がりましたが、未整備区間の画面の赤丸のところ、右側のところがございますけども、そちらのところがJR貨物線の交差部付近となっております、そこがボトルネックとなっております、早期の整備を行う必要があるというところがございます。

次に、現在の状況についてご説明いたします。

この写真①は、五輪連坊線との交差点より西側を望むように撮影したものでございます。現在、暫定4車線での供用の様子となっております。

次に、未整備区間の現在の様子でございます。

この写真は、JR貨物線交差部を東側より撮影しております。車線が2車線となっておりますボトルネックとなっております。

次に、道路の構造についてご説明いたします。

拡幅後は、車線数が上下線あわせて計6車線、歩道幅員は自転車道と歩道、植樹帯をあわせて7mとなります。画面右上写真は、未整備区間内のJR貨物線交差部を東から西に望む形で撮影したものでございますが、赤の点線で囲まれたところ、こちらの範囲が大体道路が拡幅される範囲というところがございます。

次に、事業の進捗状況についてご説明いたします。

令和2年度末での事業の進捗状況につきましては、事業費ベースで全体進捗率が59.6%となっております。また、工事延長ベースでの進捗率は68.4%となっております。

次に、事業スケジュールについてご説明いたします。

前回評価時では令和5年度の完了としておりましたが、今回評価において令和14年度まで事業期

間を延伸しております。

次に、問題点とそれに対する対応についてご説明いたします。

事業期間延伸の理由としましては、JR貨物線交差部の工事における構造形式や施工方法等の技術的課題についての協議に時間を要したことや、JR貨物線交差部の工事について、貨物線を運行しながらの限られた作業時間や、貨物線を長時間停止できる日が年数回しかなく、その時期にあわせての施工計画を立てる必要があり、工事に多くの時間を要することがわかったことが挙げられます。

今後の対応につきましては、多くの時間を要するJR貨物線交差部の工事について、計画通り進めることができるよう、JR東日本、JR貨物と綿密な協議や工程調整を行って参りたいと考えております。

次に、費用対効果についてご説明いたします。

初めに、道路整備における費用便益分析の考え方についてご説明いたします。

道路が整備されたことによる便益としましては、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の3項目について金銭に換算して算出しております。また、道路整備に要する費用については、道路整備に要する事業費と開通後の維持管理費を算出しております。これらの費用及び便益を、ともに開通後50年間分の総額を算出し、その額を現在の価値に換算して費用対効果を算出しております。

その結果、令和14年度完成における本事業の費用対効果については、価値化便益が250億円、現在価値費用が196.8億円となり、費用対効果B/Cですが、こちらの方は1.27となります。

以上により事業を継続したいと考えておりますので、ご審議のほどよろしく願いいたします。以上で説明を終わります。

○河野委員長

ありがとうございました。ただいまの説明についてご質問、ご意見がありましたらお願いいたします。

○橋本委員

一点よろしいでしょうか？この説明資料の1ページの左側にあります「事業の進捗状況」ですが、平成28年度には用地買収の進捗率が92.9%でしたが、令和3年度にはそれが下がって82.2%になっている。ということは、買収用地が多くなった、広がったという理解でよろしいのでしょうか。

○北道路建設課長

買収用地が広がったというより、事業費ベースでございますので、こちらの用地費、上の方を見ていただくとわかるのですが、買収した用地の額は28年度に比べまして若干買収は進んでいるのですが、用地の費用が、地価が上がってその分用地の買収費用が上がったという、そこが大きいところでございます。

○橋本委員

わかりました。用地自体は最初の計画と同じということですね。

○北道路建設課長

基本的には変わっておりません。

○橋本委員

ありがとうございます。

○河野委員長

他にはございますか。

○鈴木委員

JRとの打ち合わせ中でトンネルを作っていくというところが、非常に時間がかかるという話しになって、その部分を残して、全体的には作るっていうことになっているのですか？そうすると、トンネル部分だけが最後まで時間がかかるという整備の仕方になっているのですか？

○北道路建設課長

基本的には、やはりボトルネック、位置図を見ていただくと、ちょうど赤丸のところがJR貨物線との交差点なのでございますけれども、その東側と西側に交差点がございます。その間が、拡幅する関係で現道を何回か切り回ししながら工事をしていかないといけないので、その工区は基本的には一体かなと、JRの交差点の工事と道路工事をあわせて連携しながらやっていると、同時には必要かと思えます。

○鈴木委員

トンネルだけが最後まで残るのではない？

○北道路建設課長

というわけではなくて、一緒に同時並行。それで、そこから外れたところについては、若干先行して工事するという事は可能かとは思いますが、基本的には、やはりJRの貨物線との交差点がどうしても一番時間かかるので、そこに合わせた工事というふうになるというふうを考えております。

○鈴木委員

それでこういう工程表になるということですか？

○北道路建設課長

そうですね、はい。

○河野委員長

他にはございますか。では、伊藤先生どうぞ。

○伊藤委員

質問というよりは、その便益の計算方法に関する一方的なコメントのような感じになってしま  
うのですが、便益を計算している年度が令和48年度までになりますよね？

これは、暫定供用開始から50年で計算しているということで、その50年の根拠というのは、私  
の理解では建造物が償却する、つまり価値を失う期間というふうに理解しています。

それで考えると、その暫定供用開始から50年というのは正しいように見えるのですが、一  
方で、途中から供用された部分については、30数年分しか便益を計算してないということになっ  
ていると思います。

これは、その暫定供用部分が、暫定供用部分単独で約10年間その便益を発生させているとい  
うことと、少し矛盾しているように見えるんです。それで、その考え方と整合的にやるのであれ  
ば、その途中から供用された部分は、途中から供用された部分単独で、残りの10年間ぐらい便益  
を発生させるという計算方法の考え方が自然なのかなというふうに思いました。

もちろん、今回はこの計算によって便益を少なめに見積もっているのですが、再評価としては事業  
の妥当性に何か影響を与えるものではないと思うのですが、一方で、その便益というのは多分正  
しく評価されるというのが大原則だというふうに私は考えていますし、事業の性質によっては、  
例えば30数年後から発生する莫大なメンテナンスコストというものを見落として、その事業便益  
を過小に見積もってしまう可能性も、もしかしたら出てくるのではないかとというふうに懸念して  
います。

ですので、その50年という考え方をもう一度整理して、こういった途中から供用されたもの  
に関しては、そこから50年という考え方を徹底させた方が、より正しい評価ができるのではない  
かというふうに思いました。これはコメントになります。

○北道路建設課長

ありがとうございます。

○河野委員長

今の点で確認ですけれど、途中から供用されたっていうのは、8ページで見るとどこから現れて



いるのですか。

○北道路建設課長

暫定供用開始ということで8ページのところで、平成29年度から便益が出ていると、先ほどご説明した通り、西側の方が暫定ですが供用開始しておりますので、それを考慮して、そこから便益が出ていると、全てではないですけど。

○河野委員長

なるほど。それは、例えばマニュアルでは何か書かれているのでしょうか。

○北道路建設課長

マニュアルには明確には書いてはいないかと思いますが、ただ実際、明らかに開通して便益は出ているので、それは考慮しないとやはりおかしな評価になってしまうのかなと。

○河野委員長

わかりました。では、今後の費用便益分析においては、こういったケースについては、何か取り計らう必要がある場合には行って欲しいということですね。

○北道路建設課長

そうですね。ご指摘のところ、確かにどちらかという、過小評価になってしまっているのではないかというご指摘だと思いますので、今後、同じようなケースがございましたら、どういった評価の仕方がいいのかは、もう一度考えてみたいと思います。

○河野委員長

他にございますか。では福本先生、どうぞ。

○福本委員

所要時間が、暫定供用開始した場合とこのボトルネックの解消をした場合で、何分ぐらいの変化するのか教えていただきたいのですが。

○北道路建設課長

短縮されたのは0.4分ですね。もともとこの五輪工区が暫定開通する前、全く整備されていない状況でこの区間4.4分だったのが、今回の暫定供用で2.4分に2分短縮されたとして今回出しております。さらに、ボトルネックが解消されると、これが2分になる。ですので、2.4分から2分になるということで、そういった計算にしております。

○福本委員

交通量自体は変わらないという前提なのですか。増えるという前提なのですか。

○北道路建設課長

交通量自体は増えるといいますか、現在の平成30年に調査した実際の数値を、暫定の今の数字として出していまして、将来の交通量はパーソントリップ調査の方のから算出した数字を使っているので、ボトルネックが解消されると数字は増える数字を使っております。

○福本委員

わかりました。ボトルネックのことで、例えば、大型車両が通れないですとか、そういった条件で変わるような気もするので、多分、今回の便益計算に入っていないような物流とかに対する影響とかはあるような気もするので、そういう効果もあるってこと自体は、どこかに書かれているといいのかなという気はしました。

○北道路建設課長

そうですね。将来的な交通量については、先ほど申し上げたとおりパーソントリップ調査でのものとか、貨物の割合についても交通量の調査とかを使って数字を算出しておりますので、ある程度現実的な数字かなというふうには考えております。

○福本委員

数字の計算としてはわかるのですが、仙台市の道路計画における道路の特性とか、そういったことをもう少し書かれた方がいいのかなと思いました。もちろん数字は重要なのですが、道路計画全体において、どれくらいの重要性を占めているかということ、もう少し明記された方がいいのかなという気がしました。コメントになります。

○北道路建設課長

わかりました。

○河野委員長

他にはございますか。

○橋本委員

感想に近いのですが、平成23年度に再評価したときと比べますと、B/Cの値が非常に大きく変化しているということで、当初の評価はどうだったのかというのはここでは見えないですけど、やはりJR関係の工事の予測といいますか、見積もりといいますか、その辺がほとんどできていなかったのかなという印象を持ちます。

個別の非常に特殊な例ですので、難しいとは思いますが、ここまで評価が変わってしまう事業を進めるときの当初の計算といいますか、事業費の見積もりと工期についてももう少し詰められなかったのかなという気がいたしました。

○河野委員長

その点について振り返ってみて、どうすべきだったかとかいう点について、何かコメントございますか。

○北道路建設課長

まず、事業費につきましては、確かに平成23年度に比べて、平成28年度で工事費が上がっております。JR貨物線のところの工事がやはり難工事ということで、かなり工事費がかかるというところがございます。あと、概略ですが、今は工法とかもある程度見えてきておりますので、かなり難易度が高い工事だというのはわかってきたところですけど、やはり、当時は実際に協議を始めるまでは難易度が高いというのがなかなか認識できなかったところもあったのかなと。

特に難易度の高い理由としましては、今現在、高さが3.85mの制限がかかっているのですけれど、やはり制限かけるような道路ではまずいということで。ただ、道路の建築限界を確保しようとする、道路を下げなければいけないのですけれど、前後に交差点があるので、そこになるべく影響しない、かつ、そこを通すとなると、というところ。

あと、貨物線が簡単には上げられないということで、その制約がかなり大きくというのが、難易度が想定以上に高いということがJRと協議をしている中でわかってきたというところで、そこを最初予測できなかったというところが反省点でありますので、今後、そういったのも踏まえてここに書いておき、しっかりJRと協議をして、今の工程でいけるようにやっていきたいというふうに考えております。

○河野委員長

関連してなんですが、この1ページ目見ていただきますと、先ほど橋本委員から指摘があったように、B/Cが3.19から1.60、1.27と全体で見ると下がってきているのですね。再評価においての大事な点として2つあって、1つは今後これを進めていくのかという一番大事な判断ですね。

もう1つは、過去の計算がよかったのかどうか。それについては、必要ならば反省をして、次の事業に生かせるような仕組みを入れていって欲しいというふうに思います。

そういう点では、こういったJRのところの工事費について、最初の段階では甘い点もあったのかなというふうに思いますので、その点について、今後別の事業において、どういうふうに見積もっていけばいいのかというようなことを、仕組みとして残すようなことをしていただければいいのかなというふうに思います。

事業を進めるか進めないかについては、この1ページの一番下のB/Cのところに書かれている、今後、これからどれぐらいのB/Cが発生するかのみが大事なのです。この1.27ではないです。それ見ると4.26ということで非常に高い数字ですので、これプロジェクト評価の考え方から言う

と基本的にはもう進めた方がいいと、効率性の観点から進めた方がいいということになります。

意見について、他にございますか。

○伊藤委員

私も関連した質問をさせていただきたいのですが、この事業に限らず、再評価委員会で拝見する事業というのは、大体何らかの遅れが生じているものが非常に多いと思うのです。その際に、遅れた場合の便益の損失が1.何億円とかそういう数字も一緒に出されていて、それは非常にいいことだと思うのですが、そういった遅れるシナリオっていうのは、その事業を最初に計画する段階でもどのぐらい織り込まれているのかなということがいつも気になっていました。

例えば、3年遅れた場合は「このぐらいの損失が出る」ということもある程度織り込んで、参考資料としてつけた上で、最初に事業をやるかどうかの判断を行っているのでしょうか？

○北道路建設課長

当然、当初計画したときは遅れるというのは考えてはいないというところですけど、やはり進めていく中で、土木工事というのは思わぬいろいろな課題が出てきたりすることがあってというところですので、最初から織り込んでいるというのはあまりないと思います。ただ、いろいろな想定外の課題やリスクが発生するというのは当然考えていかなければいけないところかというふうに思います。

○伊藤委員

私もこれに関しては、例えば、平均で3年遅れているから3年分の遅れをどこかに見積もるといようなことを考えているわけではなくて、平均して3年遅れているのであれば、3年遅れた場合の費用便益分析も参考資料として付けて、判断の中に暗黙的な形で織り込むことが必要ではないかなというふうに考えております。今後参考に、何かしていただきたい。

○北道路建設課長

そうですね。今回の資料にも付いておりますけれど、1年遅れるとB/Cが0.01下がっていくというところで、やはり延びると当然費用もかかってくるというところは認識しております。そういう意味も含めまして、当初計画していたところでしっかり早く進められるようにということで、我々も認識は強くして、延ばせば遅れてもいいのだという感覚ではなくて、しっかり短い期間で事業をなるべく早く終わらせるという意識では参りたいというふうに思っています。

○伊藤委員

ありがとうございます。おっしゃる通り、なるべく最短で事業を終わらせていただくというのはもちろん大原則だと思いますので、どうもご回答ありがとうございます。

○河野委員長

他にはご意見ございますか？よろしいですか？

それでは、本事業について、事業の継続、それから中止の判断とか付帯意見等についての意見を取りまとめるという段階にきますが、今のお話を聞いてると、過去のB/Cの計算においての想定に関して、いくつか問題点を指摘されましたけれど、事業の継続自体については、反対意見はなかったのかなというふうに思います。そういう意味で、意見としましては、事業継続ということでもいいのかなと思いますが、それについて何かご意見ございますか？

よろしいですか。では、本事業については継続としたいというふうに思います。

続きまして、「資料2-2」の「宮沢根白石線（南鍛冶町・舟丁工区）街路事業」について担当局から説明をお願いいたします。

○南道路建設課長

それでは資料によりまして、都市計画道路「宮沢根白石線（南鍛冶町・舟丁工区）街路事業」につきましてご説明させていただきます。

本事業は平成14年度に事業着手いたしまして、今回が3回目の再評価になります。スクリーンを閲覧いただきたいと思います。

仙台市では、公共交通を中心とした交通体系や、災害時も含めた、人や物の流れなど都市活動を支える道路ネットワークの整備を進めております。

今回ご説明いたします都市計画道路「宮沢根白石線（南鍛冶町・舟丁工区）」は、その一環として整備を進めているものでございまして、地図上の青色の線のところになります。

参考までに赤い線のところは、この後ご説明いたします「南小泉茂庭線（宮沢橋工区）」になります。

それでは宮沢根白石線の方に戻りまして、事業の概要についてご説明いたします。

宮沢根白石線は、スクリーンでいいますと青い線になります。若林区の舟丁を起点とし、一部富谷市を通過し、泉区根白石字笹山を終点とする、総延長21.6kmの道路でございます。

そのうち事業箇所ですが、左側の赤く枠で囲ったところになります、南鍛冶町工区及び舟丁工区は赤い線で示しております。舟丁を起点といたしまして、新寺三丁目までの区間でございます。

本事業箇所が整備されますと、現在の昭和市電通りになります旧国道4号と、都市計画道路の狐

小路尼寺線が繋がるほか、その先にあります国道45号とも一本の道路で繋がることから、幹線道路相互が連結され、市内南東部から、仙台駅東口方面への利便性向上や、都心部の渋滞緩和についても効果が見込まれます。このことから、南鍛冶町工区と舟丁工区を一体的に整備し、同時に供用開始することで事業本来の効果が発揮されるものと考えてございます。

内容につきましては二つの事業をあわせてご説明させていただきます。スクリーンに示されている赤い線、紫の線、全体の延長が約1,571m、幅員が30mから42mで整備してございます。ちょうど中央付近のJR線と県道荒井荒町線と交差する箇所につきましては、橋梁、橋で越える計画となっております。この橋の区間につきましては、橋の両側に側道が整備されます。

次に、代表的な道路の幅員構成でございます。車道が片側2車線の4車線となり、両側に歩道を整備いたします。ちょうどスクリーンの下の方が橋梁区間のところになりますが、JR線を越える箇所については歩道も整備されます。さらに、橋の両側には、側道を整備する計画となっております。側道の方は一方通行ではありますけれど、車道と歩道を整備いたします。

次に、現在の状況でございます。ちょうど事業箇所の中央付近から南側、起点側の方を撮影した写真でございます。写真奥の上側の方になりますが、舟丁工区となり、その先の方に宮沢橋が見えます。本線と記載している白い部分になりますが、この区間がちょうど橋梁箇所になっているところでございます。

続きまして、中央付近から今度は反対の北側、終点側の方を見ております。現在、橋の上の工事を行ってございまして、今年の4月頃から、写真の青丸で示しておりますが、連坊小路交差点及び交差点から南鍛冶町工区の終点であります新寺までの道路工事を行っていく予定としてございます。

次に、事業の進捗状況についてご説明いたします。令和3年度末までの進捗状況につきましては、全体事業費で172.8億円であり、事業費ベースでの全体進捗率が99.6%となっております。供用延長につきましては、0mということでございます。

次に、整備スケジュールでございますが、南鍛冶町工区につきましては、用地買収はすべて完了してございます。現在供用開始に向けて工事を行っておりますが、橋の工事につきましては、今年度末の3月に完成予定となっております。舟丁工区につきましては、用地買収が残り1件ございますが、すでに契約をしております、これにつきましても年度内完了予定ということになってございます。平成28年度の再評価実施時では、令和3年度の事業完了を予定しておりましたが、現在令和4年度中の供用開始を予定してございます。

次に、問題点等についてご説明いたします。初めに事業の遅延理由ですが、令和2年3月に事業

区間の一部が無電柱化の指定路線となりまして、電線共同溝を整備することとなりました。さらに、令和2年度発注の道路改築工事及び電線共同溝工事受注業者の破産によりまして、清算処理や再発注の必要が生じたことがございます。この2点につきましては、事業への影響を極力少なくなるよう、関連工事や関係機関との事業スケジュール等の調整をしております。今後につきましては、令和4年度中の供用開始に向けて工事を行うことと、地域住民の皆様には、供用開始に向けての情報提供を行っていく予定としてございます。参考ですが、先月12月に供用開始に向けた住民説明会を3日間、3会場にて実施してございます。

次に、費用便益分析フローでございますが、先ほど北道路建設課の楠課長が申し上げた内容と同じでございます。国土交通省の費用便益分析マニュアルに基づいて分析してございます。その費用対効果の結果、算出結果についてはこちらの方になります。令和4年度完成時における本事業の費用対効果につきましては、事業効果が519.8億円、事業費用が248.7億円、費用対効果B/Cは2.09となっております。

以上によりまして、今後の対応方針としましては、事業を継続し、早期完成を図りたいと考えておりますのでご審議をお願いいたします。

○河野委員長

ありがとうございました。

ただいまの説明について、ご質問、ご意見がございましたらよろしく願いいたします。

○福本委員

費用の方が増えたのは電線共同溝の関係とか、そういったものはわかるのですが、事業効果の方がかなり増えているのですが、これはどういった要因なのでしょう。

○南道路建設課長

交通量の見直しの中で、交通量が増えているというところが大きな要因であります。

○福本委員

事業完成した場合の交通量の予測結果が、最新の調査結果を使うと増えたということですね。

○南道路建設課長

そうですね。

○福本委員

ものすごく増えていますよね？

○河野委員長

確認ですけれど、現在価値換算したときの年度あわせてありますか。

前回のH28年の計算は、H28年のうちに計算した結果を持ってきていますよね。現在価値換算を令和3年のお金では換算していませんか。

○南道路建設課長

それはしてない、はい。

○河野委員長

こういうのを比較する際には、同じ時点で比較しないと今みたいな問題が生じます。

○南道路建設課長

はい。

○河野委員長

他にはございますか。伊藤先生どうぞ。

○伊藤委員

大きい資料の、例えば1ページ目の再評価事業リストの下の方などで、地域住民から早期の整備を求められているというようなコメントが幾つかありましたが、早期整備というのはどのような観点から地域住民は求めているのでしょうか？要するに、工事を早く終わらせて綺麗な環境で暮らしたいということなのか、それとも便利な道路を早く使いたいというような要望なのか、どの辺りからの要望なのでしょうか。

○南道路建設課長

やはり地域住民の方々が、実際工事をやっていて長い期間かかってくる。その中での生活の不便さ、工事による不便さのところがあるので、そういったところは、早期の完成というところがございます。あと、周辺沿線の方々でない方にとっても、先ほど申し上げたように骨格幹線道路ということで、利便性が相当向上するというところでの早期整備要望というのがございます。

○伊藤委員

ありがとうございます。ついでにお聞きしますけれど、そういったその工事による近隣住民の不快感とか、そういうものは費用便益分析の中に織り込まれているのでしょうか。

○南道路建設課長

そこは具体的には出てこないと思うのですが、その住民の不便さというかですね、確かに沿線の方々に、都市計画道路ができることによって直接アクセスできない方もいらっしゃるの事実でございます。現在よりも、多少迂回をしていかなければいけないとかというような実態がございます。

○伊藤委員



ありがとうございます。

○河野委員長

他にはございますか？鈴木委員、よろしく願いいたします。

○鈴木委員

令和4年度に、この舟丁工区まで全部完了するということですね。それで、旧国道4号線に道路が開通するような形で、次の説明になる橋に新しく行くという、そこまでいかないと、実際に想定している交通の循環というのは、まだ「未完成」という形にはなるわけですね。ここで考えればそういう便益になりますというような、総合的な話にはまだなっていないということですね。

○南道路建設課長

その通りでございます。冒頭ご説明した位置図のところでのネットワークの考え方ございますけれど、この後説明します宮沢橋工区の方が、今の286号、根岸の交差点のところになりますけれど、そこまで接続されます。そうしますと、先ほどご説明しました国道45号から286号まで繋がるというところは、大きな整備効果が見込まれるということになります。

○鈴木委員

そうすると、非常に快適な環境になるような気がしますけれど。

○河野委員長

ありがとうございます。他にはございますか？よろしいですか？

では、取りまとめということなのですが、今後継続するか、中止とするかという意見の取りまとめについてですけど、資料の1ページの来年度からのB/Cを見てみますと、349.3ということで非常に高いですね。これは当たり前で、99.6%もう事業が進んでいるものになります。

費用便益分析の考え方から言うと、99.6%も進んでいる事業について再評価する必要があるのかということすら問題になりそうですけど、この点についても今後検討していただければと思います。ただ、遅れたということに関して、我々の方で話し合っ、何か今後の事業について生かせるようなことがあれば、それは価値がありますので、こういった事業についてどういうふうに扱うかということについて、今後検討していただければと思います。

ただ、実際にはB/Cが349.3ということで非常に高いですので、事業の継続については今のご意見でも、特に問題もなかったかなと思います。

事業の継続でよろしいでしょうか？よろしいですか。では、ありがとうございました。

それでは続きまして、「資料2-3」の「南小泉茂庭線（宮沢橋工区）街路事業」について、担当局から説明をお願いいたします。

#### ○南道路建設課長

続きまして、資料2-3により都市計画道路「南小泉茂庭線（宮沢橋工区）街路事業」につきましてご説明いたします。

本事業は、平成29年度に事業着手いたしまして、今回が1回目の再評価となります。スクリーンをご覧ください。宮沢橋工区と隣接します、先ほど説明した宮沢根白石線の舟丁・南鍛冶町工区の道路整備が完成いたしますと、仙台市南西部から、仙台港や塩釜などの東方面へのアクセスがよくなります。

こちらの赤い線で示した部分、ちょうど広瀬川を渡る、現在、宮沢橋が架かっていますが、その上流の方になります。ちょうど国道286号を先ほどのご説明いたしました根岸の交差点から、昭和市電通りのところまでの区間になります。

次の写真、お願いいたします。こちらの方は、新しい橋のイメージ図でございます。現在の橋は、上下1車線ずつでございますけれど、幅員も14m弱の橋ということになってございますが、新しい橋は、上下2車線両側に整備される歩道の幅員も2mから3mへ広がり、幅員が26m弱の橋という形に整備して参ります。

現在は、河川内の橋梁工事と若林区側の用地買収を並行して行っているところでございます。ちょうど紫色で着色したところが工事区間になるのですが、広瀬川の橋台及び橋脚の工事を、現在鋭意進めているところでございます。スライドの下には、現在の工事状況の写真を載せてございます。それから赤い線、破線の部分がございまして、これにつきましては付替市道の位置になりますが詳細は後程ご説明したいと思います。

次に、事業の進捗状況でございます。令和3年度末までの進捗状況は、全体事業費で22.8億円、事業費ベースでの全体進捗率が27.6%となっております。供用延長につきましては0mとなっております。

事業の進捗状況でございますが、用地、橋梁工事、その他工事ということで、現在、令和3年度順調にこのスケジュールどおりに進んでおりまして、令和6年度末に新しい道路の開通を目指して、今現在事業を進めているところでございます。

問題点等につきましてですが、現在のところ事業遅延に繋がるような問題点は生じておりませんが、今後の課題として共有地の取得がございまして、先ほど取付道路のところでもちょっと後程ご

説明いたしますというのがこのところになります。ちょうどスライドの左下に写真がございます。赤い線で共有地というふうに書いているところがございます。都市計画道路の本線部と付替市道として取得予定の用地でございますが、この用地に相続人が120名に上るということで、この共有地の処理が課題となってございまして、この120名の方々の合意を得られるといったところで、相続人に対しては任意買収ということで行っていくんですが、連絡先の不明等の任意買収が難しい相続人に対しましては土地収用法による取得を目指すというような予定で進めてございます。土地収用法関連の手続きに要する時間ですが、約2年半程度を見込んでいるというような状況でございます。

次に、費用便益につきましては、先ほどの案件でご説明した手法と同様のものを実施してございます。その結果ですが、令和6年度を完成時におけます本事業の費用対効果につきましては、事業効果が122.3億円、事業費用が79.2億円、費用対効果B/Cは1.54となります。

以上によりまして、今後の対応方針としましては、事業を継続し、早期完成を図っていきたいと考えておりますので、ご審議のほどお願いいたします。

○河野委員長

ありがとうございました。ただいまの説明について、ご質問、ご意見がありましたらよろしくお願いたします。

○橋本委員

一点確認させてください。令和6年度末に新しい道路の開通という予定が書かれていますが、1ページの方では完成予定年度が令和10年度となっておりますが、これはどういうことでしょうか。

○南道路建設課長

供用は令和6年度末を予定しておりますが、事業としては、現在の宮沢橋を最終的には撤去をしなければなりません。その撤去にかかる期間を実際見込んでいるというようなところです。

○橋本委員

そうしますと、この4ページの全体工程表は、令和10年度まで伸ばしていただいたほうがわかりやすいのかなと。撤去もこの事業に含まれているわけですよね？

○南道路建設課長

撤去も含まれていまして、単年度でなかなか終わらないというようなところで、それはちょっと時間がかかる。

○橋本委員

それは構わないですけど。

○南道路建設課長

全体スケジュールの方に、撤去の部分を入れさせていただきたいと思います。

○橋本委員

よろしくをお願いします。

○河野委員長

その撤去費用は、このB/Cには入っているのですか？

○南道路建設課長

撤去費用は入ってないです。

○河野委員長

入ってないのですか？それは入れるべきでは？

○南道路建設課長

すみません。見込んでおります。

○河野委員長

入っていますよね？ならば、やはり書いた方がいいですよ。

○鈴木委員

このパースを見ますと、河原町の方の接続部分というのが、レベル的に上がっているのですか？それで、そこからこちらの橋にずっと下がってきているように感じに見えるのですが、レベル的にはどうなのですか？河原町の方が高いのですか？

○南道路建設課長

ちょうど昭和市電通り、急患センターのあたりから上がっていくような感じになります。

○鈴木委員

そうすると、橋が大体フラットで、そこから河原町の方に接続するところで、高くなっているような気がするのですけれど。

○南道路建設課長

そうですね。ちょうどイメージパースのところで行くと、広瀬川の左岸の堤防を越えてから、宮沢根白石線の方に下がっていく。ちょうど昭和市電通りの交差点付近でタッチしていくような形です。

○鈴木委員

その手前のところが一番高いようなポイントになっているのかなと思ったのですけれど。

○南道路建設課長

橋の区間は、少し高く見えますが、ほぼフラットな形です。

○鈴木委員

最近、大雨とかいろいろなものがあって、洪水とかそういった心配があるかと思うのですが、今回の新しい橋というのは、前回の橋と高さとかも余り変わっていないのかなと思ったのですが、その辺の設計の配慮とかはされているのでしょうか？

○南道路建設課長

当然、宮城県の河川管理者とも十分協議した上で、今回の橋の設計をしております。その中で、やはり旧橋は、現在の宮沢橋は撤去しなければいけないという形でございます。

○鈴木委員

橋の真ん中のコンクリートの橋脚1ヶ所で留まっているような形ですか？

○南道路建設課長

はい。今回新しい橋は、橋脚一つで、河川の阻害を極力少なくするような形で設計をしております。

○鈴木委員

私、建築なものですから、どうしても景観とかが凄く気になるのですが、今回は歩道が3mに広がったりですとか、市民の人たちも歩ける橋なのかなと思っておりまして、そういう意味で、できるだけ美しい、そういう配慮を是非していただくような、市民に愛されるようなデザインの橋にしていきたいなと思っております。これはイメージでしょうけど、もう少しこう何か良いデザインになればいいのかなと思っております。感想なのですが、是非お願いします。

○南道路建設課長

そうですね。ありがとうございます。広瀬川の清流保全条例がありまして、橋の形式もそうですが、色とか、そういったところに十分配慮しながら、整備を進めていく形でやってございます。

○鈴木委員

3mぐらい歩道があると、ベンチくらい置けるのかなと、そういうような気持ちになります。

○南道路建設課長

ベンチまでは考えてございませんが、当然、バリアフリーを考慮した形では考えてございます。それから自転車も、基本車道でございますが、自転車も歩行者も安全に通行できるような橋の設計をしております。

○河野委員長

今の点は、このB/Cでは計算していない項目ですので、是非とも現場の方で必要に応じて英断をして、景観とか快適性とか、そういったものについて向上を努めていただければというふうに思います。

他に意見はございますか？

これは、橋の拡幅がかなり大きくなっているわけですが、橋の場合、結構メンテナンス費用かかるのですね。そのメンテナンス費用というのは、このB/Cの中に入っていますか？

○南道路建設課長

維持管理費として入っています。

○河野委員長

入っているわけですね。はい、わかりました。

○鈴木委員

これが全部完成すると、愛宕橋方面への交通量というのは大分緩和されるようになるのですか？朝夕の渋滞とか。

○南道路建設課長

そうですね。供用開始のときは一時的には渋滞発生するかもしれませんが、かなり円滑な交通の流れが予想されております。

○河野委員長

他にはございますか？よろしいですか？

それでは事業の継続、中止等についての取りまとめになりますが、今のご意見聞いていますと、継続でいいのかなというふうに思いますが、何か付帯意見とかを付ける人があれば、ご意見ください。

よろしいですか？付帯意見もなしということで。では、継続ということにさせていただければと思います。

それでは最後に、「資料2-4」の「国道286号（南赤石工区）道路事業」について担当局から説明をお願いいたします。

○南道路建設課長

それでは、資料2-4によりまして、「国道286号（南赤石工区）道路事業」につきまして説明させていただきます。

本事業は平成28年度に事業着手いたしまして、今回が初めての再評価となります。スクリーンの方を見ていただきまして、位置図になります。

国道286号バイパスの計画区間は、仙台市側の南赤石工区になりますが1.4km、川崎町側の宮城県施工分になりますが1.3kmの総延長が約2.7kmを計画してございます。現道の286号は急カーブや急勾配が多く、大雪時には通行止めとなってしまったこともございます。本事業はそうした現道の弱点を解消し、走行性、安全性、防災面等を確保することを目的としてございます。

仙台市側より、黒い色の点線で示しました道路区間、それから、水色の点線で示しました碁石川を跨ぎます1号橋梁、緑色の点線で示しました秋保町側の1号トンネル、さらに、行政界に2号橋梁、川崎町側の方に行きまして2号トンネル、3号橋梁、道路区間という形になってございまして、山岳地形に計画されている路線であるため、橋梁、トンネルなど構造物が主体となっております。

国道286号のバイパス建設は、これまで茂庭地内、碁石地内、川崎地内の整備が進められ、それらの区間が順次開通して参りました。残すは当該工区のみとなっております、早期の道路整備が強く望まれております。

南赤石工区の概要でございますが、こちらは仙台市側の計画平面図になってございます。向かって右側が仙台市方面、左側が川崎町方面になっています。先ほど申し上げましたように、南赤石工区は、延長を1.4km、幅員12mで整備する道路でございます。図面向かって右側が一般的な道路区間となり、碁石川を1号橋梁で渡りまして、さらに左側の山間部を1号トンネルで抜ける計画になってございます。

次に、代表的な幅員構成でございます。車道が片側1車線の2車線及び片側の歩道整備としております。標準部としては、幅員12mを考えてございます。

次に、現在の状況についてご説明いたします。スクリーンでは写真に、概ね計画路線を黄色の線で示した部分、緑色は歩道の部分になります。本線工事はまだ着手してございませんが、橋梁及びトンネル施工に必要なアクセス路がないために、現在は、碁石川左岸側の工事用道路を先行して整備を進めてございます。写真の右上の黄色い丸で囲った辺りですが、工事用道路の影が少し見えているかというところになります。

次に、事業の進捗状況についてご説明いたします。令和3年度末までの進捗状況は、全体事業費で8.3億円、事業費ベースでの全体進捗率は、全体で10.2%、供用延長につきましては0mとなっております。

次に、整備スケジュールについてご説明いたします。令和3年度までは、ご覧のようなスケ

ジュールとなっております、現在は先ほど申し上げましたように工事用道路の整備と用地取得、それに絡みます境界確定等を行っております、令和5年度までには、用地取得及び工事用道路の整備を完成させ、あわせて令和5年度から橋梁工事に着手していきたいと考えてございます。完成は令和11年度を予定してございまして、川崎町側を整備する宮城県も、令和11年度末の完了予定ということで、あわせて調整をしているところでございます。

次に、費用便益分析ですが、先ほど来の案件と同じ手法で実施してございます。その結果がこちらの表になります。令和11年度完成時におけます費用対効果につきましては、事業効果が80.3億円、事業費用が72.4億円、費用対効果B/Cは1.11となっております。

以上によりまして、今後の対応方針としましては、事業を継続し、早期完成を図りたいと考えております。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

○河野委員長

ありがとうございました。ただいまの説明についてご質問、ご意見等ございましたらよろしくお願いたします。

○橋本委員

一点、よろしいでしょうか？同じ工区で、宮城県が工事をしているところと仙台市というふうに分かれているということですが、仙台市としてこの部分を切り取って事業継続云々と考える場合に、宮城県との関係というのは何か考慮というか、気をつけなければいけない点とかございましたら、教えていただきたいです。

○南道路建設課長

そうですね。実際各年度に予算がそれぞれつく、その予算の中で事業をしていくわけなのですが、その辺のところを工事と予算とお互いに調整をしながら、同じ年度で供用できるようにという調整を図ってございます。その中で、なかなか読めない部分というのが用地の取得のところ、まず、そこが地権者の了解をもらわないと進まないというときがございまして、その辺のところも含めて、各年度の予算配分なり、事業の進捗状況をお互いに確認しながら進めているというような状況でございます。

○橋本委員

工事の進捗の調整というのはわかるのですが、この評価に関しては、県と調整はあるのでしょうか？

○南道路建設課長

宮城県は、宮城県で事業の再評価は実施していくところなのですが、今のところ宮城県の方で



は令和7年度を予定しているところございまして、今回の我々の方で再評価させていただく際にも宮城県ともいろいろ調整しながら、上げさせていただいているところではございます。

○橋本委員

はい。ありがとうございます。

○河野委員長

私もそこが気になりましたけれど、宮城県の方のB/Cは出ていないのですね？

○南道路建設課長

このB/Cについては、宮城県と合わせた形でやっています。

○河野委員長

これは合わせた結果ですか？なるほど。

○南道路建設課長

それぞれ独立した形ではなくて、宮城県と合わせた形で出しています。

○河野委員長

県と合わせて出しているのですね。それはよかったです。他にございますか？

○伊藤委員

6ページの左上のこれまでの経緯のところ、環境調査というのが平成11年にどちらも行っていて、仙台市の取り組みとしては平成11年のみなのですが、川崎町内における宮城県の取り組みとしては平成25年度にもう一度環境調査というのが入っています。

それで、質問というのは仙台市側の環境調査というのは今からもう20年以上前に行われていて、そのときの環境調査が今でもどのぐらい有効なのかなというところが非常に気になりました。例えば、その社会情勢とか環境的な周辺の状況とか、或いは、環境影響を評価する際の基準なんかがこの20年でどのぐらい変わっていて、環境影響の評価をやり直す必要があるのか、ないのかというところのお考えを伺いたいのですが。

○南道路建設課長

当該事業は、環境アセスをやっていく事業ではないというところではございますけれど、我々の方で、この事業を進めていく上で事業認定を取っていかなければいけないところがございます。その中で、環境アセスの法律に基づくものではないのですが、簡易なアセスという形では来年度を実施していくことでは考えてございます。先ほど、環境アセスの方がかなり古いのではないかとご指摘がありましたけれど、その簡易アセスの中で、ある程度調整が図れるかどうか検討していきたいなと思います。

○伊藤委員

わかりました。どうもありがとうございます。

○河野委員長

はい、他にございますか。

○鈴木委員

宮城県もやっている事業で、仙台市の方だけ止めるというような話しにはなかなかならない、やはり難しいものではあるのでしょうけれど、その辺を考えたとしても悪い事業でもないのかなというふうに思います。

○河野委員長

私から見ると、最後のB/Cで、これは1.31の方を見ればいいわけですが、1.31というのは必ずしも高くないですね。それでちょっと懸念は、トンネル工事が今回宮城県の方も含めますと2つ入るということで、トンネル工事の場合、現時点でのボーリングの状況によりますけれど、地質について、当初ちゃんと把握できてない場合も多いのですね。その件についてはどうですか？つまり、今後ボーリング進めていくと費用が上がってしまうというようなことがないかという点についてです。

○南道路建設課長

トンネルの地質調査はすでに実施しておりまして、それに対する適正な工法を選定してやってございまして、トンネル工事で費用が上がっていくというような様子は、現在のところは見られないというふうに考えてございます。宮城県も同様の形で進められているというふうに認識してございます。

○河野委員長

なるほど。ということは、ボーリングに関してはもう十分行われていて、今後新たなボーリングを行うことも今のところはないと。

○南道路建設課長

今のところはありません。

○河野委員長

なるほど。わかりました。他にはご意見ございますか？

○福本委員

B/Cだけ見ると、もう中止の検討に上がってもおかしくないようなレベルの値だと思うのですが、その時間短縮便益とか以外の重要なのは、やっぱり防災が一番重要ってということなので

しょうか？

○南道路建設課長

はい。

○福本委員

今回の資料すべて、国交省のマニュアルでこうやって計算してというのがあるのですが、その国交省のマニュアルに載っていないもので、どういった項目がこの道路において重要かということ、何か箇条書きでもいいから書いておいていただけるとよろしいのかなという気がします。ぜひとも今後ご検討いただければと思います。

○南道路建設課長

はい。この便益を算出する際に、今委員にご指摘いただいたような防災面のところで、例えば、過去には現道286号は雪で通行止めになったという事例が1件ございます。それで、今回それを当てはめようかと考えてはいたのですが、これまで1回というところを、今後何回通行止めなるかというようなところの試算がなかなか難しい側面もありまして、私らもそういう便益をやはり計上はしていかなければいけないかなとは思っておりましたが、今回はどちらかという、低めにと言ったらあれですけど、安全側と言ったらいいでしょうか、そのところは計上しないで出させていただいたような状況でございます。

○福本委員

無理に全部数字にする必要なくて、定性的にでも構いませんので書いておいていただけるとよろしいのかなという気はします。

○南道路建設課長

はい。そういう防災面とかからも必要だというようなところの記述をどこかに追記するというような形で考えていきたいと思います。

○福本委員

そうですね。はい。

○河野委員長

地球温暖化もあって気象が結構荒れていますよね。そういうことも含めて、今後雪が多く降って通行止めになることも有り得るだろうと、そういう想定のもとで、ここを作っていますというようなアピールもやはり必要だと思います。

○南道路建設課長

はい。ありがとうございます。

○福本委員

全体を通じて、今回は全部道路だったのですけれど、交通量がどれくらいの値だとか、所要時間がどれくらい変わるかとか、基礎的な諸元の情報を書いていただけると非常にありがたいのかなと思いました。そこは是非とも、よろしく願いいたします。

○南道路建設課長

はい、わかりました。ありがとうございます。

○河野委員長

他にはございますか？

○鈴木委員

全体的話しなのですけれど、こういうコロナ禍のなかで、道路の交通量とか、そういうものが結構減っているなど、いつも道路って空いているとすごく思っていて、今はまた段々混み出したかなと思っているのですけれど、そういうデータというのは、ここに挙げてくるというのは難しいことだと思うのですが、その辺は今後どのように見ていくものなのですかね？

○河野委員長

仙台市さんのお考えはありますか？

○南道路建設課長

現況の交通量は、各年度で調査していたり、定期的に交通量調査をやっておりますけれど、そのときにちょうどコロナ禍の状況のところの要因が、うまく把握できるかどうかというところは、そこまでは詳しく私もわからないのですけれど、例えば今年度、うまくコロナ禍での交通量というのがわかったとすると、ある程度その前後のところで、例えば交通量が今年度減ったというのであれば、ある程度コロナの状況が考えられるというような分析なんかもできるのではないかと思います。詳しく私もこの場で申し上げるのは難しいところでございますので、ご容赦願います。

○河野委員長

おそらく、今はまだデータが全て揃っているわけではなく、難しい問題ですよ。いろいろなところに影響していますので、それは今から研究も進めていかなくてはいけないところかなと思います。

他にはございますか？

1点気になるのは、やはり宮城県との調整なのですけれど、これは今後どういうふうに進むのですか？宮城県の方が、まさか止めたとかいう形にはならないと思いますが、それは宮城県の判断

のタイミングと、こちらの判断のタイミングとは、どういう形でスケジューリングされているのですか？

○南道路建設課長

はい。各年度定期的に、向こうの進捗状況、予算関係も含めてお互いに調整して、予算と実際の事業の内容とか調整して、令和11年度に向けてお互い進めていきたいと思いますというのでやっています。

○河野委員長

宮城県の方でもこういった公共投資の再評価委員会があると思うのですが、そのタイミングとかも含めて、どういうことになっているのですか？

○南道路建設課長

そうですね。再評価の方は先ほど申し上げましたように、令和7年度に宮城県の方でやっています。

それとあわせて、そのときに多分我々の方も同じ時期にやっていくような形にはなるかとは思いますが、まだ具体的にその調整、確実に何年度で一緒にやってみようというふうな調整までは行っていませんが、今のところ、宮城県の方では令和7年度に実施予定というふうになっています。

○河野委員長

そういう意味では、私は合わせる必要もあるのかなと思っていたのですが、それについては、今のところは合わせるという決定までは行ってないのですか？

○南道路建設課長

まだそこまではっきりはしていません。

○技術管理室工事管理担当課長

宮城県との再評価のタイミングなのですが、次回からは一緒に再評価をしていくような形になろうかと思っています。当然、仙台市施行分、宮城県施工分、一緒に事業を行って、それでB/Cを出していますので、タイミングは一緒にしていく予定ではあります。

○河野委員長

そうですね。宮城県は令和7年度まで再評価をやらないのですか？それとも、もうすでに1回やっているのですか？なぜ、それが令和7年度になっているのですか？

○技術管理室工事管理担当係長

宮城県の方は10年に1度というふうな基準でやっております、そのため、開始から10年後とな

る令和7年度が初めての再評価となっております。

一方、仙台市は5年ごととなっておりますので今回<sup>\*</sup>、その次がちょうどタイミングが合うというふうな流れとなっております。

○河野委員長

先ほど言いましたけれど、ボーリングのことがちょっと心配なのですが。というのは、これから工事が進んで、新たにボーリングをやらなければいけないタイミングがあった場合に、それは宮城県側にあった場合でも一緒ですけど、そういう場合には、やはり調整しながらこの事業をやっていくべきかどうかというのは、その段階で決めないといけないと思うのですね。

例えば、費用がかさむというようなことが判明したら、委員会を開いて、やはり判断すべきことが発生するのではないかなと。さらに、それは宮城県と一緒にやらなければいけないというふうに思うのですけれど、この点いかがでしょうか？その進め方について。

○南道路建設課長

そうですね。工事によっては予期せぬことが当然起こり得る話だと思います。やはり、そこで宮城県、或いは仙台市のどちらかが先行していく形、通常通りの事業で進めていく。一方では、少し遅れが出てきたといったときに、そこの調整が非常に大事だと思うのですが、例えば、通常通り進めている事業を、各年度少し予算を縮小して、少しペースダウンするというような方法もあるかと思います。今は、令和11年度に完了目標ということで進めていますけれど。

○河野委員長

仮にペースダウンしたとしても、例えば、トンネルで新たにボーリングをして、地質の状況があまりよくないということが出たら費用がかさむのですね。その費用のかさみ方にもよると思うのですけれど、その時点でやはり判断すべきことが発生すると思います。その時点で発生するのであって、5年後に発生するわけではないですね。

なので、例えば、再評価委員会の時期を、何か新たなことが起こったときにやるべきではないかと思うのですが、その点いかがですか？

特に、今回B/C1.3ということで、あまり高くないのですね。この他にも便益は、実際はあるのですけれど、そういうことを含めると、トンネルの状況が仮に少し悪くなったとしても進めるべきという結論がもちろん有り得ると思うのですが、いずれにせよ、トンネルがどういう状況になるかということが発生して、その段階でやはり委員会等を開いて判断すべきだというようなことが、本来はあるべきかと思うのですけれど、そういうことはできないですか？

○南道路建設課長

今の段階で、私らの方ではそこまでは考えてございませんし、今委員長がおっしゃったような事柄が起きた際に、委員会に付すべきなのかどうかというのは、ちょっとそこは。

○技術管理室工事管理担当課長

要綱上に、そういった事象が発生した場合には、再評価できるという条項がございます。

○河野委員長

その時点で再評価を考えるということですか？

○技術管理室工事管理担当課長

はい。事業費が大きく動きそうなときとか、そういった場合はご相談いただいて、また再評価という形で行わせていただければと思います。

○河野委員長

おそらくその方がいいかなとは思いますが、委員の皆様何かご意見ございますか？

○鈴木委員

そういうときは、やはりもう一度きちんと評価し直すというのは大事かもしれません。

○伊藤委員

お聞きしたいのですが、この事業全体で宮城県と仙台市の費用負担はどのぐらいの割合になっているのでしょうか？全てではないにせよ、1つ、イニシアチブの基準になるのかなと思うのですが。

○南道路建設課長

正確な数字はここで申し上げられませんが、概ね半分くらいずつです。

○伊藤委員

概ね半分くらいですね。ありがとうございます。

○河野委員長

他にはございますか？それでは、よろしいですか？

では、意見の取りまとめのところに入っていきますが、事業について継続、中止についてですが、中止という意見はなかったかなと思います。ただ、慎重に取り扱うべきB/Cの大きさということで、継続なのですが、何かしら付帯意見として、先ほどの必要に応じて委員会を開くというようなことは書いた方がいいのかなと私は思うのですが、いかがですかね？

それは宮城県との調整も必要で、かなり大変なのですが、その点よろしく願いいたします。

では、付帯意見としましては、費用が何か新たな情報によって大きくかさむ場合について、宮

城県と調整の上、できるだけ同時に委員会を開催するというようなことを付けていただければというふうに思います。よろしいですか？

では、以上で今年度予定しておりました審議事項はすべて終了いたしました。

それでは今後でございますが、当監視委員会から検討委員会に具申を行うこととなります。事務局より、その進め方について説明をお願いいたします。

#### 4. 閉 会

##### ○技術管理室工事管理担当課長

河野委員長を初め、委員の方々におかれましては長時間にわたりご討議いたしまして誠にありがとうございました。

今後の進め方でございますが、監視委員会から検討委員会に意見を具申いただくこととなります。具申書につきましては、委員長と事務局が本日の審議結果に基づきまして、具申書案として作成いたします。その後、委員の皆様方に議事録と併せて具申書案をお送りしますので、それに対するご意見を伺いし、最終的には委員長の了解を得て具申書として取りまとめたいと考えております。

##### ○河野委員長

ただいま事務局より説明があったような方法で、具申書を作成していくということによろしいでしょうか？それでは、そのような進め方で具申書を作成したいと思います。

これをもちまして審議を終了します。

ご協力ありがとうございました。事務局にお返しします。

##### ○技術管理室工事管理担当課長

委員の皆様、大変お疲れ様でございました。以上をもちまして、「令和3年度第1回仙台市公共事業再評価監視委員会」を閉会いたします。

なお、来年度の仙台市公共事業再評価の実施につきましては、対象事業を確認し、改めてご連絡させていただきますので、よろしくをお願いいたします。

本日はありがとうございました。

※ 当該事業は仙台市公共事業再評価実施要綱に基づき令和2年度に再評価を実施すべき事業であったため、次回の再評価は令和2年度から5年間経過後の令和7年度に実施の予定となる。