

日 時 平成 21 年 9 月 13 日 (日) 14:15 ~ 15:35

場 所 奥入瀬溪流ホテル 1 階「清流の間」

出席者 青森県公共事業再評価審議委員会委員

委員長 小林 裕志 北里大学 獣医学部 教授

委 員 岡田 秀二 岩手大学 農学部 教授

委 員 小野崎 保 青森公立大学 経営経済学部 教授

委 員 川村 克彦 公募

委 員 武山 泰 八戸工業大学 工学部 教授

委 員 長谷川 明 八戸工業大学 工学部 教授

委 員 松富 英夫 秋田大学 工学資源学部 教授

青森県

企画政策部 奥川部長、徳大寺企画調整課長 ほか

県土整備部 竹内次長、五十嵐整備企画課長、菱谷道路課長 ほか

内 容

1 開 会

司会 (徳大寺企画調整課長) : 現地調査に引き続きまして、ただ今から、平成 21 年度第 3 回青森県公共事業再評価審議委員会の会議を開催いたします。

《会議成立報告等》

司会 : さて、本委員会の会議は、青森県公共事業再評価審議委員会運営要領第 2 第 2 項の規定によりまして、委員の半数以上の出席が必要となります。本日は 10 名中 7 名に御出席いただいておりますので、会議が成立しますことをご報告いたします。

次に、本日、専門家として御出席いただきました岩手県立大学副学長の幸丸政明様を御紹介いたします。幸丸先生は、昭和 48 年に環境庁に入庁され、平成 5 年に東北地区国立公園・野生生物事務所長、平成 7 年に自然保護局企画調整課調査官を務めた後、平成 10 年からは岩手県立大学総合政策学部教授となられ、平成 18 年に同大学総合政策学部長、平成 20 年には同大学副学長に就任され、環境保全政策や野生生物保護管理を専門に研究されております。

ここからの議事進行につきましては、要綱の規定に基づきまして小林委員長にお願い

いたします。委員長、よろしくお願ひいたします。

《審議の進め方》

小林委員長：それでは、会議を。第3回になるそうですけど。

幸丸先生、今日はお忙しいところ、ありがとうございました。ずっと、公共事業の再評価をですね、規則によって進行しているわけですけど、今年20地区あったんですけど、その中からですね、現場を見ながら詳細に議論を深めて、県の対応について意見を出しましょう、という趣旨でございます。

それで、先生、事務局でいろいろ調べてもらったところ、ずっと前から、今のバイパスを造ることによる環境検討委員会の方と、なかなか難しいトンネル工事だということでの設計・施工の方の、両方の委員をやられたということで、本日、御出席お願ひしたわけです。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは最初に、さっき資料6と資料7を各委員に配られましたけど、残った資料7の方を、道路課の方で御説明いただけますか。よろしくどうぞ。

2 議 事

(1) 専門家の意見確認について

《資料7 道路課説明》

道路課：それでは、資料7について御説明したいと思います。環境及び施工計画検討委員会での審議概要について説明させていただきます。

青樺山バイパスは、計画地周辺が、国の特別名勝及び天然記念物十和田八幡平国立公園の特別保護地区などに指定されており、自然環境等に与える影響を把握し対策を講じる必要があることから、平成12年度に青樺山バイパス環境検討委員会を設置し、環境面からの道路計画のあり方と課題について、また、平成14年度からは、別途に青樺山バイパス設計施工計画技術検討委員会を設置しまして、施工計画の側面からの道路計画のあり方などについて御検討いただいております。

今年度までには、環境検討委員会につきましては8回開催されております。今年度についても、9月末に開催を予定しております。

また、技術検討委員会につきましては、今年度まで12回開催されております。それぞれの委員会の委員名簿及び審議事項の概要につきましては、資料の最後の方になりますが、10ページから13ページに添付させていただきました。

では、資料に基づきまして1ページ目をお願いいたします。青樺山バイパスの事業概要についてです。焼山地区から子ノ口間を「惣辺バイパス」としてありますが、第1期工区7.7kmは、奥入瀬バイパスといたしまして供用を開始されております。第2期工区としての青樺山から子ノ口間、約5kmを青樺山バイパスとしております。第3期工区の惣辺から焼山間につきましては、まだ未着手となっております。

次、2ページをお願いいたします。右側に国立公園特別保護地区と各種特別地域の区域を示しておりますが、図面下側に示しておりますが、赤の点線がバイパスの計画ルートになります。図面下側の子ノ口側が紫色で着色した区域に囲まれておりますが、第一種の特別地域。図面上側の青樫山側が緑色で着色しております第三種特別地域にトンネル坑口が設置される計画となっております。

3ページからは、環境並びに施工計画技術検討委員会でのルートの検討経緯について概要を取りまとめさせていただきました。

最初に平成12年度から13年度の環境検討委員会は5回開催されておりますが、バイパスの基本ルートについて比較検討をしていただきまして、第4案を最良案として選定いただきました。その際には、滝流量変化や自然環境への影響の再評価について、更なる検討を行うべきとの答申を受けております。

次に平成13年度から16年度の施工計画検討委員会は7回開催されておりますが、環境検討委員会で最良案として選定していただきました第4案のほか、第2案、更に渓流から大きくそらした第5案を追加し、最良案を検証していただいております。第4案が最良案であるとの選定結果でありましたが、奥入瀬渓流左岸の沢全体で約1割の流量減少が生ずる可能性があるとの報告となっております。

平成17年度には、第4案より更なる滝流量への影響低減を目指したルートの検討のため環境検討委員会を再開し、この年は2回開催しております。ここでは、滝への影響低減を図るため、ルートを湖側に近づけましたAからD案について検討していただいております。検討案のうち、BとD案は、七曲部が図面では紫、青に見えるかもしれませんが、紫の実線となっておりますが、この部分がトンネルではなく、一般道路としての計画となりまして、地上改変を伴うことから「慎重に検討を行うべき」との御意見がございました。

次、4ページになりますが、平成18年度の環境検討委員会では、滝流量への影響低減と湖岸部の改変の回避を目指したルート案の検討を行っていただいております。ここでは、前回のAからD案を若干渓流側に戻しましたEからHまでの4つの案について比較検討を行っていただきまして、E案又はG案が最適案と判断していただきました。

平成19年度から21年度の設計施工計画検討委員会では、環境検討委員会で答申されましたE案とG案について検討をしていただきまして、滝流量影響低減、トンネルの施工性・安定性を確保したG案が最適案との御判断をいただいております。トンネルルートの検討経緯については、以上でございます。

次は、5ページをお願いいたします。地形・地質の概要ですが、バイパスルートの左側に湖岸カルデラ壁、右側には奥入瀬渓流という、バイパスとの位置関係になります。

次は7ページをお願いいたします。地下水の概要についてです。左側の概略図ですが、赤色の点線がバイパスルート、黒色の2点斜線が地表流域区分を表示しております。流出方向ですが、トンネルの施工がない場合は、奥入瀬渓流側にはオレンジ色の網掛けの

矢印の方向、また、十和田湖側には紫色の網掛け矢印の方向での流出が考えられますが、トンネルを施工した場合、トンネルに向かって赤の網掛け矢印の方向で地下水を集めることとなりますので、奥入瀬渓流や十和田湖への流出量に影響を及ぼすことが考えられます。表2の1にE案、G案の予測減少率を示しておりますが、両案とも差は少ない予測結果となっております。トンネルの施工性、安全性の観点から、G案を選択するとの結果となっております。

8ページの濁水処理対策、9ページの土捨て場については、関係機関と協議を重ねまして、今後の環境検討委員会で審議をお願いすることとしております。

以上で、環境及び施工計画検討委員会に関する概要説明を終了させていただきます。

《幸丸副学長の意見》

小林委員長：ありがとうございました。それでは、資料の6と、ここで現場も見ましたし、いろいろ各委員におかれては考えがある。どうでしょうかね。先生、最初に何か。幸丸副学長：幸丸でございます。略歴で御紹介いただきましたように、私、大学に移る前は環境庁にありまして、この十和田八幡平国立公園の管理も含めた東北地区国立公園・野生生物事務所長を1年半ほど務めておりました。そういう関係で、この保全計画の方の保全の方、環境の方の検討委員会の委員長をさせていただきました。

それから、この環境と施工計画の検討委員会というのは、相互にと言いますか、キャッチボールをするような形で、環境の方の検討委員会が出たいろいろと環境保全のための課題を施工委員会の方で技術的に検討するという、そういう形になっております。それで、最後の直近の施工の方の検討委員会には、私も出させていただいているという状況でございます。

まず、このバイパスにつきましては、必要性、実は御覧のとおり、この国立公園の利用と言いますか、それと交通の安全ということから、バイパスの必要性というのは、当然十分に考えられるという前提から始まりまして、その中でいろいろな制限要因がたくさんございます。国立公園の特別保護地区という所を、現在の奥入瀬渓流沿いの道路は通っていると。特別保護地区というのは、実は、枯れ葉、枯れ枝から石ころ1つ取ってはいけないという厳しい規制がかかっている所でございますが、公園の利用上必要なものは認められるという形になっておりまして、ここが青森側から十和田に抜けるメインルートというふうになっているということでございます。

今ある、帰りがけに通ってきた道路も、実は冬期も閉鎖されているし、それから非常に交通の難所があるということで、なかなかそれがバイパスの機能を果たしていないということもあって、バイパスがどうしても求められると。そのバイパスができれば、今の現道の奥入瀬渓流沿いの道路が、本当に国立公園の利用のための道路という形で活用できる。それこそ、歩く道、あるいは専用の自動車のみを通すとかですね。これはまた、別途の所で検討されていますけれども、そういったことが可能であるということから、

その必要性を十分に認めていたということでございます。

その上で、この国立公園の核心部の、必要性はあるけれども、景観とか自然環境への影響を最小限にしようということで、検討委員会で議論してきたところでありまして、その際、全線、トンネルでございますので、坑口の所の影響は、特に山側の奥の方は多少はあったとしても特段の影響はないということ、子ノ口側の湖方の所については、細心の注意が必要ということ。

それから、トンネルでございますので、あと影響が考えられるとすれば、地下水への影響でありまして、奥入瀬の渓谷には滝が何本も流れ、それぞれに名前がついているように、景観要素として非常に重要ということで、この滝、葉が茂ってしまいますとなかなか見えにくくなりますけれども、新緑の頃とかですね、葉が落ちてくると、あるいは、冬になって氷漠になるといったような所で非常に重要な景観要素になってくるということで、そこにあまり大きな影響は出ない、最小限にしようということで、第1回目の検討を終えました。

その結果、それを踏まえて施工委員会の方の検討では、最大で25%ぐらい、あるいは、全体で1割程度の流量に影響が出るということが予測されました。その結果、それを踏まえて県の方では、別ルートを大きく、湖側から見れば左の方に振るというようなことになったと。その上で、また検討を開始したということでもあります。

その時に出てきた、子ノ口側の坑口の所でいろいろと御意見もありましたけれども、国立公園の管理の側からすると、カルデラ壁にこれ以上の人工工作物が出現するのは望ましくないということで、一部、道路が露出するような案もありましたけれども、その坑口1つにとどめるというようなことで、EとかGとかという案が認められたということになってます。

ただ今、施工委員会の方で検討が進んでおりまして、工期の短縮とか、経費の削減とかですね、そういうことも踏まえて、両方から掘削していくのはどうかというふうな、具体的な意見がまたとり交わされているところでございます。15日には、また検討委員会が行われるということになっております。というような経緯であるということをご説明させていただきました。

《質疑応答》

小林委員長：ありがとうございました。それでは、いろいろ幸丸先生に御質問ということで、どうぞ各委員、ご発言をお願いします。長谷川委員、どうぞ。

長谷川委員：地下水のことですけれども、10%とかですね、ここのシートに、7ページに、どれだけ減少するかというような、流量とか減少量とか記載されてますけれども、元々のことを考えれば、地下水面が部分的に下がるようなことから、そういうふうなことに繋がっていくと思うんですけれども、それにしても、それではどこの流量が増えるのかという、そういうふうにして、トータルとしてはゼロという、そういうふうな理解すれば

いいんですか？ちょっとその辺を、仕組みを教えてくださいたいと思います。

結局、局部的に水位を下げるようにしてトンネル周辺への水圧を開放してあげるということをされるとということだと思っんですけども、そうすると、それによって流量が減る地域もあるけれども、逆に増える所がどこかにあって、帳尻が合ってるような仕組みを感じるんですけど、そういう。

幸丸副学長：それは、ですから、減った分は基本的にはトンネルの坑口から出てくるんだと思いますし、それから、減ることの一番の影響というのは、いわば、滝がですね、滝の流量が減ってくるということだけを検討委員会としてはですね、問題視したということでした。

長谷川委員：どうもありがとうございました。

幸丸副学長：技術的なことについては、また、事務局の方から。

小林委員長：先生ね、今の長谷川先生のお話、資料の7ページありますよね。資料7の7ページです。今の流量の予測を表の2という所でしてるじゃないですか。この表の見方なんですけどね、E案にしても、G案にする方向だということですけど、奥入瀬溪流側で小計、五両から九段の滝からずっとたくさんの滝がありますよね、トータルで奥入瀬の方では5%減、ソスベ側では9%の減ということで、このぐらい各流量、各滝の水が減ってくると。ちょっとびっくりしたのは、十和田湖側に45%減って、これは半分に流量が減るといのは、委員会ではどういうふうに。

幸丸副学長：十和田湖側の沢ですよ。

小林委員長：A、B、C、D、いろんな沢がトータルで、これは湖に入っていく水だと思うんですけど、湖の方に入っていくのは、45%減といのは、どういうふうに評価するんですか。

幸丸副学長：湖に流入する河川、非常に小さな河川、全部湖側にありますから、特にこのA、B、C、D、Eというトンネル掘削によって影響を受けるその小さな、沢と言いますか、そこについては、ほとんど、影響についてはですね、議論はしておりませんでした。十和田湖に対する水位への影響といのは、基本的にはあまりないと。

小林委員長：そうですか。松富委員、どうぞ。

松富委員：多分、今の話は、十和田湖の方に面している流域面積が非常に狭いですから、トータルの量は少ないと思うんですね。そこで、隧道がありますので、そこで取る水が結構多いから、そういう数値になっていると思うんですね。

小林委員長：だから、45%という数字は大きいけど、実際量としては。

松富委員：実際の量はそんなに、ではないかとそういうふうに思います。ただ、不思議に思いますのは、例えば、ここに隧道を造っても、例えば、奥入瀬溪流の方の流域面積には一切影響は出てないんですよ、流れに関しましては。ところが、5%ですか、いっちゃうとなってる。これは、どういう考え方なのかな？

小林委員長：トータルでね。

松富委員：ええ。そうしますと、例えば、奥入瀬溪流の方の流域の水が、ほかの流域に流れてる、地下を通ってですね。

小林委員長：長谷川委員の質問は、そのこのところだったですね。工事による影響で減と言うけど、減と言ったって、この地域から無くなるわけじゃないから、それがどこかにプラスになっていく、その「どこか」というのはどこですか？という話を長谷川委員が質問したんじゃないですか。

幸丸副学長：ちょっとその辺は、事務局の方で、技術的な話は。

小林委員長：こういう水の分水嶺をやって、水が右へ左へと流れて分かれていくのは、ここに隧道、トンネルが通ることによって、こういうふうになっていくんですよというのは、シュミレーションを専門家がしてるんでしょう？これ、コンサルか何か頼んでるんでしょう？

道路課：今の合計 14%の低減のお話になりますが、各滝の流量は減りますけども、その分、坑口から出てくる水が多くなりますので、奥入瀬溪流の水が多くなりますので、下流側での収支は、合計は一緒という形になります。

小林委員長：長谷川先生、そういうことだって。

長谷川委員：この表の一番最後の計画トンネルという所に流量が書かれてますが、これがトンネルから流出してくる流量ですか？

道路課：そうでございます。

長谷川委員：分かりました。そのトンネルから出てきた流量は、一体どこに。十和田湖側なんですか。それとも奥入瀬溪流側なんですか。

道路課：今、放流場所については、環境省と協議中でございますけども、現段階で可能と考えられておりますのが、奥入瀬側の水門下流側かなと考えております。

長谷川委員：分かりました。そうすると、先ほど、十和田湖で、例えば 47%というのが、その差が結局 3 m^3 ぐらいですよ、E案でもG案でも。それに対して、計画トンネルの方から 5 m^3 、 5.6 とか 5.5 とか流れてくるということは、結局、十和田湖側ではないけども、流量としてトータルは、結局、最後は一致してるというふうに見てればいいんでしょうか。

小林委員長：そういうことでしょうか。どうぞ、ほかに。水の問題、もう少しありますか、どうぞ。まず水の問題やりましょう。

小野崎委員：すいません、こういう数値、あまり普段なじんでないので、根本的なことをお伺いしたいんですが。これは、予測値ということなんですが。どのぐらいの信憑性のある予測値なのかということを知りたいんですが。

幸丸副学長：ちょっと技術的になる点もあるし。とにかく、ボーリングを相当やりまして、その上で、これは地質工学とか、水文の専門家の入った。まず、コンサルでやっております。その結果について、施工委員会の方で検討しているということで、信憑性という点では、今の調査の技術で言えば、最大限というふうに思っておりますけれども、

その辺はちょっと事務局の方で補足していただければと思います。

道路課：現在、どの程度の予測値の精度かというのを数字で申し上げることはできませんけども、その辺の裏付けを取っていくためにも、工事する際は観測を続けながら進めていきたいと考えております。

幸丸副学長：当然、自然条件でも変動しますので、その辺のモニターをしながらですね、平均値みたいなところを捉えた上で、それから工事の影響ですね、それも比較して把握していくというようなことだと思います。

小林委員長：あれでしょうね。我々のこの委員会の任務としては、着工前に、相当最前線のアカデミックも含めて調査をし、かつ、施工中もモニタリングをしながら、最善の注意を払いながらやっていくんだという認識で、「あ、そうですか」と言うことしかないでしょう。私達は、そういう任務だと思うので。

ほかに水について何か。武山委員、何かいいですか。

じゃあですね、今日実はですね、3人欠席の中の1人に環境の先生が、女性の環境学者がちょっと今日欠席なんですけど、その先生いれば多分質問したと思うんですけど、私代わりに質問しますけど、先生の方の会議で、さっきカエルのことがちょっと出てましたけど、要するトンネルに変更したという結論になったという後でいいんですけど、トンネルになったことで、いわゆる環境問題で特段の注意を払うというのは、残っている課題は何でしょう？

幸丸副学長：坑口の辺りですね。

小林委員長：子ノ口側？

幸丸副学長：いや、そうじゃなくて。

小林委員長：違う。山側？

幸丸副学長：はい。あそこの辺で「モリアオガエル」の産卵場所があるとかですね、いうんですが、モリアオガエル、天然記念物になってるのが一杯いるんですね。ですから、いろんな生物の、ここにそういうもの、植物にしても生育しているとか、あるいは、生息している、産卵場所があるとか、ということになると、それはやはり何か工事をすれば、必ずその部分というのは、人工的なものに関わってしまいますから影響はあるわけですけど、それが全体として、その地域全体の、例えば「モリアオガエル」の生息状況であるとか、あるいは、ある特定の種の分布状況にどう影響があるかということになると、それは基本的に無視できるだろうと。

それからもう1つは、猛禽類の営巣地があるということですけど、これもそこだけということではないということ、それから、これは工事のですね、営巣時期なんかのことを考慮すればということなんですけども、猛禽類は軒並みいろいろと保全の対象になっていますけども、それについても、稀少種、猛禽類はほとんど稀少種になっていますけれども、それほど影響はないのではないかと、ということです。

それから、地表部について言えば、今のところ。それから子ノ口の側も、若干十和田

湖周辺でいろいろレッドデータブックとかレッドリストありますけれども、そこだけにしかないという植物というのは見当たらなかったということで、自然環境という点では、あまり大きな問題はないだろうということになりました。

小林委員長：環境問題について、何か御発言、御質問ありますか。長谷川委員、どうぞ。

長谷川委員：先ほどの説明でも、県の方から、現況道路が非常に渋滞するということは、二酸化炭素の放出とか、そういう点では、現道に対しての、いろんな意味で環境汚染が広がっていったと思うんですね。その意味で、今、奥入瀬溪流の生態系とかそういうものが悪化していて、こういう工事を急がれた方がいいとか、そういうふうな視点はいかがでしょうか。

幸丸副学長：御覧になったように、奥入瀬溪流沿いには歩道、人が歩ける道があるんですが、結構、道路際にほとんど歩くような場所がない所に出て行ったりとかですね、それから、いろいろと人が歩く道が完全に歩道化していないんですね。そういう点で、道端を踏み出したりとかという、そういう踏圧と言いますか、そういう影響もありますし、それから、これはこの問題とは関係なんですけれども、実は釣り人があそこの中に入って釣ることができるんですね。そうすると、岩の上にどんどん入って行って、苔を踏み荒らしたりとか、そういうことがあります。それと、渋滞時の排気ガスとかですね、もう少し歩行者の管理は、やるべきだろうと思ってますけれども。やはり、とにかく歩行者が車の通る脇を怖々歩くとかという状況もあるので、全体として、あそこの利用者のコントロールというのは十分でないというところで、踏圧などの影響、踏んで植物をだめにしてしまう、そういう影響はかなりあると思います。

長谷川委員：あの、排気ガスによる。

幸丸副学長：排気ガスによってですね、植物が枯損するとかということまでは、まだ把握されてないと思いますけれども、決していいことではないだろうと思ってますが、今のところ、具体的なものが出てきていないということですね。

それから、あとは、公園の管理の側からすると、なるべく植物の現状は維持したいということですが、やはり道路の安全性から、危険な枝は、石ヶ戸の所でもブナの大きな枝が落ちて補償問題で県が負けましたけれど。道路管理の問題と、公園の管理と言いますか、問題と、ややその辺は協議しながら、ある意味ではせめぎあって、妥協点を見出してやっているということです。

小林委員長：私、こっちの委員会の立場としてはですね、結局、公共投資が、貧乏な青森県がですね、60億でしたっけプラス、当初予算からかなりの金額がプラスされたじゃないですか。それはトンネルという工法を採用したからだということで。だけど、そのくらいお金が、コストが掛かったけども、トンネルを選択したポジティブの要因をずっと並べて行って、それで再評価するという時の1つにですね、もちろん環境問題という言葉で括ってもいいんですけど、一番知りたかったのはですね、これから最盛期になるんだと思うんですけど、観光シーズンの物凄い渋滞の時の谷の一番深い所で、CO₂が重

いから動かないで、ずっとそこに停滞した時にね、何も無いクリーンな空気の時と、例えば、苔でもいいし、湿性の植物、そういうのがどういうふうなダメージを受けてるか、なんていうデータがあれば、いわゆるコストパフォーマンスの中において、交通事故とか何かの問題ももちろんありますけど、プラス、そういう稀少なというふうな、そういうふうなものに対するポジティブ効果というのが、かなり評価されてくるんだと思うんだけど、それが現在、コストとベネフィットのB/Cやるときに入ってきてないんですね。だから、私は、「それ、入れろ」と言ってるんだけど、入れられないんですね、現時点では。

幸丸副学長：現時点では入れられないと思います。本当にこう、何と言うんですか、いろんなその、硫酸化物の濃度とか上がってますね、それが植物に影響を与えるというような状況までは、それほどの水準まではいってないと思うんです。あそこもこういう渓谷ですから、非常に長い間、一時的にでも、密度が濃く滞留するとかということは把握されていないし、そういうことが。まあ、未だに排気ガスの影響で、どこかの植生がおかしくなってきたという報告は、今のところされていませんので。必ずしも、決して、影響はゼロではないと思いますけれども。

小林委員長：具体的データは無いと。

幸丸副学長：はい、ありません。

小林委員長：そういうデータあるとね、それをうまく換算してベネフィットの方に入れられると思うんだけど。いかがですか、ほかに。どうぞ、武山委員。

武山委員：現時点ではトンネルじゃないので、排気ガスは、広く薄くばらまかれてる状態だと思うんですけど、トンネルにすると今度、集中してくるということですね。それで、これぐらい長いと、場合によっては換気塔を付けるとか、その辺りの検討というのは。

幸丸副学長：換気塔は、排気塔と言いますか、付けることになっていると思いますが。はい、お願いします。

道路課：現在の換気計画から言いますと、昨年度、換気基準が変わりまして、ここのトンネルの場合は交通量もそんなに多くありませんので、ジェットファン対応、ジェットファン7基で対応できるという状況になっております。

小林委員長：7基で。ファンを7つ入れる？

道路課：そうです。換気塔の設置の必要は、今のところ無いというふうな状況になっております。

幸丸副学長：上に出すんですか？

道路課：はい。今のところは、青樫側、上側に通す計画となっております。

小林委員長：岡田委員、どうぞ。

岡田委員：大きな意味での計画変更の論理というのは、大体、説得力もあるし、無理のない路線が最終的に選ばれたのかな、というイメージを持ちました。

ただ、これだけ長いトンネルですし、地質がやっぱり非常に脆弱だということになる

と、今我々が新しい構造物を造るということの、もう1つの備えとしては、やっぱりリスク管理ですね。そういう点でいくと、何か起こったとき、ないしは地表面の道路であればね、対応は可能なんでしょうけれども、これ随分深いですね、山の地際と言うか表面から。これに対する何か備えというのは、安全に対する構造上の備えというのはあるんですか。

道路課：そのために、先進坑を先行しまして、先進坑の方で地質の状況を確認しながら、更に先進ボーリングを行いまして、先々と確認しながら工事を進めていきまして、必要な所につきましては、補助工法を採用する計画となっております。

幸丸副学長：あとは、供用後ですね。供用後の事故発生と言うか、そういう時に。

岡田委員：造る際にはそれで構わないと思いますが。

小林委員長：通行が始まってからの話？

道路課：供用後の事故等につきましては、避難路等で対応することを考えておりますが、供用後の災害ということでしょうか？

岡田委員：リスク管理だから、事故ももちろんそうだし、自然災害だとかね、そんなことに対する備えというのは、どのようになっているかと。要するに、トータルとして、私は、優れたものを選んだかなと思いますけれども、優れていればいるほど、やっぱりそれに対する備え、リスクという部分についてのやっぱり今、それがないと、本当に「ヨーイ・ドン」と言っているのかというのは、それはやっぱり1つのあれですね。

小林委員長：どうぞ、松富委員。

松富委員：資料ではトンネルを整備する主目的が、一本の道路が使えなくなった時に対処するためのよう理解されます。

私もリスク管理の件で思ってたのがございまして、去年の崖崩れですか、7月24日。あれは、岩手県北部の地震と違ってよろしいですか。

そうしますと、6月14日辺りに起こった岩手県、宮城・岩手内陸地震がございまして、あれは、今でも通行できないという状況になっております、国道が何本も。そういうことを考えますと、このぐらいの面積ですと、両方が被災する可能性もあるような気がするんですね。その辺りの管理、危機管理と言いますか、そういうことは検討されたことがあるんでしょうか。両方がやられるということですね。

幸丸副学長：トンネルについては、そういう設計基準とかというのがあるんだろうと思うんですけども、どのぐらいの災害をですね、今おっしゃったような地震を想定してという点では、ちょっと私も良く把握しておりませんけれども。

道路課：トンネルの、いわゆる完成後のリスク管理ということですか。いわゆる、大規模トンネルですから、そういう防災基準もございましてね。それに基づいて、防災的なことはすると。それからあとは、いろいろな訓練もすることになります。一時通行止めをして防災訓練をすとかですね。あとは、結局、いかに利用者に早く知らせるかというようなことですから、当然、電光掲示板等も使いまして、利用者には早めに知らせる

ということの、そういうリスク管理は、当然道路管理ですから、それはもう当たり前のことをやっていくということで、それは考えてございます。

松富委員：分かりました。ただ、私、トンネルだけではなくて、バイパスという意味では、災害の時に一方を使うとか、そういう意味があるわけですね。ですから、トンネルだけではなくて、今供用しているような所も含めて、例えば、ちょっと大きめの地震が来ると、両方が使えなくなる。そういった時に、どういうふうに対応するのだろうかとか、そういう議論はされたことはあるんでしょうか、という質問なんですが。

道路課：災害ですから、例えば、今の溪流なんか崖崩れがありますが、今の新しい方のバイパスでさえも法面がございまして、そういうものについての落石等は大きな地震が来ればあるかもしれません。両方、当然、通行止めになるような災害の発生もあり得ると、それは、最悪の場合は、それも考えなければならぬ。そういうことを踏まえながら、道路を安全に通すということ、それから、通行止めの期間をいかに短くして道路を通すかとか、そういう防災的なことはいつも意識を持ってやっていくということになると思います。

小林委員長：ほかにいかがですか？

今、再評価の個別調書をもう1回、お話聴きながらズラッと見てるんだけど。今のB/Cの出し方の、という中で、道路問題、いわゆる一般の道路問題とは別な意味での便益の項目のやり方の所は、これは県ではどうしようもないんだろうけど。やっぱり、こういう仕事については、書いている担当の方、非常にイライラしながら書いてたんじゃないかなと思って。こんな程度の話をしているんじゃないと思うんだよね、実際は。今、引き算して62億、当初予算よりも増えたって、62億に計りしれないことがあるんだよ、ということをもう少し便益の中に、うまく評価できるようなね、そういうシートでない、これは正しく見れない。だから、担当課の判定が、これB判定になってるんでしょう。これは工事費が上がったからですよ。上がったことによって出てくる便益というのがプラス、だから、何か便益の所に、今、先生のやり取りにあったような、ああいう項目がプラスで入ってくるとかですね、そういうポジティブ評価が入らないと、これはいつも負の判定になるよと。だから、1つの課題だよ。我々の方の、我々と言うか再評価のやり方の、いつも言われているとおりだと思います。それはそれでまた話別ですけど、今の青樫地区について、せっかく先生、今日お忙しい日曜日、来ていただいたので、どうぞいろいろ御質問をいただきたいと思っておりますけれど。はい、長谷川先生。

長谷川委員：国立公園で、車を通さないという、そういうふうな対応をしている所がございませぬ。私、先ほどの質問に継続しているところありますけど。それはやはり、奥入瀬溪流よりも、更に二酸化炭素が植生上、非常に課題になっているということが、現象として表われているからなんですか？

幸丸副学長：いいえ。むしろ、公園の利用上と言うか、例えば上高地などですね、これは行き止まりであるということもあって、奥まで、いわゆるマイカー規制というような

形で、ある時期止めると。そして、あとは専用のタクシー、公共交通機関だけを入れるとかという形でやって。今のところ、自然環境への影響のために利用規制を行っているという所は無かったと思います。あくまでも、交通渋滞とか、あるいは歩く利用者にとって非常に不便であると。ここも奥入瀬も、秋とそれから5月の時期ですか、確か規制やってるんですが、それは、道路際に止めるな、交通渋滞が起こるので止めるなとかですね、そういうような規制になっています。

本当に排気ガスによって植生なり、何か影響、非常に微妙な所というのは、車道が通っている所、富士のスバルラインとかですね、いろいろ排気ガスでどうだということなんですが、あれはどちらかというところ森林に穴があくといいますが、そういう形で風が、ということなので。都会でもそんなに排気ガスで完全に植生が、植物が枯れるということまでいったということは滅多にないと思いますので、今のところ、国立公園なんかで行われている交通規制は、そういったハイシーズンの時の交通渋滞とか、利用をスムーズに行うためにということが主になっています。

小林委員長：その環境行政というのは、遅れてますよね。

幸丸副学長：申し訳ありません。

小林委員長：例えば、ヨーロッパ。まあ、先生、今もう大学の先生だから、仲間として言うと、我々、ヨーロッパに行ったり、アメリカに行ったりしたときも、規制はやっぱり交通渋滞の話じゃないですよ、野生生物の保護ですよ。

幸丸副学長：これはですね、日本の制度といいます。これが、国立公園を管理する環境省当局が土地を持っているわけではなくて、この場合ですと、十和田八幡平のほとんどが国有林ということで、地主さんとの関係でなかなかうまくできないことがあります。ただ、もう1つ申し上げておきたいのは、このバイパスは、先ほど言ったように、公園の利用を基本的に変えられる可能性があると思っています。ですから、そのときに、十和田の国立公園をどう利用させていく、管理していくかというところが。実は、今、先生がおっしゃったので、ちょっと古巣の悪口を言いますけれども、環境省としての国立公園の管理のあり方について、十分なコミットができていないという。いつも環境省としては、事業者としての県がやることについて、公園の事業として承認するという立場なんですよ。もう少し積極的にこの道路が、バイパスができたときに、どういうふうな全体の交通計画なり何なり、それからほかの施設をどうしていくかというところが、十分、何かちょっと第三者的な態度を取っているような気がしてですね、ちょっと古巣に対しては、委員会でも申し上げたりしているんですが。今は一応、環境省が入った形で、今度の奥入瀬のバイパスが開通するのを前提とした事業計画が立っていると思いますけど、そういったところをちょっと私も環境行政が遅れているという点では、そういうふう考えております。

小林委員長：あれですよ、これは10年後という話ですけど、アバウト10年後にこっちのバイパスが完成して、向こうが交通規制が始まるということになると、国立公園で、

そういうふうな、これだけドラスティックにチェンジしたというのは、前例があまりないでしょう。

幸丸副学長：そうですね。

小林委員長：ルートをここまで大きく変えるというのは。

幸丸副学長：ええ、あまり前例、ないと思います。上高地でも。いろいろと新しいルートができたりはしますけれども、ここまで既存のメインルートの利用の形態が変わる可能性があるというのは、あまりないと思います。

小林委員長：そうすると、やっぱりこの公共事業の認識としては、そういう日本の先進事例をひとつやっていくということが一つと。それから再三出てきてますように、爆発した噴火口の跡のカルデラ湖の脇に隧道で真ん中を通していくということに対する、これも土木工学的で先進事例だということなので、非常に注目を浴びる工事ではあるけども。だからこそね、もっともっこう、ベネフィットの部分を強調するような評価ができないのか、というのが歯がゆいのね。課長、そういうこと言ってるんだよ、ここ。何でここ、詳細に選んだかというね、もうちょっと積極的に、ポジティブに、これは、今、先生がおっしゃってるようにね、環境問題それから土木工学の両面から見ても、日本の先進事例になるんだよということで、60億円貴重な県費を使ってもやるんだ、というふうなことを県民にアピールできるような内容の資料になっているのかどうかという辺りが歯がゆいな、というのが私の感想だけ。

道路課：委員長がおっしゃること、もっともでございますが。私どもは、数値化できないそれをですね、B/Cとしての、今、道路を造る価値観というのも、10年前にできたB/Cの3要素でしか価値の判断ができないようなシステム的になってきてるわけです。我々が言って、皆さんに納得、県民でも納得する資料は、この委員会でも御審議されているとあり、いくらでもあるんですけど、それを数値化できないというのは、我々も本当に悩んでいるところで、国の方に、そういうのは、何回も申し入れしてるわけなんですよ。ですから、そこがちょっと、数値化の基準が、我々だけで委員会設けて作ってもですね、国の方々の、「それは採用できないよ」とかってなっているものですから、非常に私どもも苦しい立場にあると。

小林委員長：担当課が一番苦労されてるだろうけどさ。県議会なんかで、60億円、当初予算よりも予算が増えるということでコストが大幅アップという話の説明に、やっぱり口頭でもいいから、今のようなことを上手にふれ込んで、議会答弁されればいいと。

道路課：それはですね、担当事業課としては当然の説明責任を果たすということで、それは説明をして、納得をしてもらうということで考えてございます。

小林委員長：ほかに、いかがですか。長谷川委員、どうぞ。

長谷川委員：今日はバスに乗せていただいたので、普段は乗用車で通っている視点とはちょっと違う視点で、とりわけ、奥入瀬渓流とは反対側に座ったので、厳しい斜面を見ることができました。その斜面を見るとですね、これまでも聞いていましたけども、非

常に落石とか、そのための工事をされて、この道路を維持するという事に努力されていることを伺ってますけど、倒木が結構倒れたままになっていて、手付かずになっているような状態で、本当に大丈夫なのかな？というふうな、私の目では、そういうふうに見受けられるような所もあったんですね。それに対して、1つは、例えば、危険予知的な情報提供の指示板とかそういうものは、あそこの道路に対してあるんでしょうか？というか、そういうものは用意されなくて、通行止めにならないようになっていくのはいいんでしょうけども、それにしても、危険情報を伝えるような仕組みづくりを、もっとたくさんの通行があることを考えれば、用意されたらいいかな、というふうに少し思ったんですけど、いかがですか。

道路課：非常に地形的に厳しい所で、ああいう防災的なことが必要な道路では、皆さん御存知のとおり、あるんですが、一般道路と違いまして、やはり環境特別保護地区なものですから、あまり標識が、結構良くないと言えばあれですけど、環境省の方から、やはりそういう景観上、はっきり言いにくいんですけど、そういうものについては、できれば少なくしてくれとか、いわゆる、例えば、公安委員会の規制標識ありますよね、40キロとか、ああいうのも結構、そういう規制があるもんですから、あまりそういうものは最小限にしてくれとか、というのがあるんですよ。私どもも考えるのは、入り口と出口の方にですね、バーンと電光掲示板で注意を促すような仕組みがありまして、そういうものでしか中は対応できないような、今の状況になっております、環境面から。

幸丸副学長：ちょっと言い訳的に説明させていただきますと。道路管理の方とですね、交通安全の面、それから環境保全の面で、確か毎年毎年調査した結果、ここが危険で、こういう工事をしたいとかですね、そういう協議はしていると思います。その上で認めてですね、それから工事の場合の使う石もなるべく現地に近い所からとか、いろんな非常に細かい、景観保全上の注文を付けてたりしてます。ただ、その結果、あまりにも景観上の何とかということで、結局、その標識が無かったために、そういう話になったときに、責任を誰が取るかというところでですね、あんまりそのところで明確でなくてですね、押し付け合いをしちゃったりということもありますから。今回の補償問題と言いますか、管理者側が負けたということも含めて、少し交通安全と言うか、利用者の安全に少し寄ったような形の対応が出てくるとは思いますけれど。ちょっとかたくなに、「やっちゃいけない」とか、そういうことを言う場合も、過去にもあったと思いますけれど。

小林委員長：岡田委員、どうぞ。

岡田委員：私は、しつこいようですが、このリスク管理問題を、再度指摘をしたいと思えます。要するに、この新聞の書き方、取り上げ方は、大体、地域住民との関連が大変多い記事になっていますよね。だけど、現実には2本、あそこに道路が通っていて、多少時間を費やしても地域住民の利便性を損なう、あるいはそれと関わって、どうしてもこのトンネルを付けなきゃいけないという、こういう性格ではなくて、あくまでも観光対応ですよ。そうなりますと、私は、殊更ですね、環境面と安全性という、この面に

ついて、やはり新しく人間が造る構造物が、あらゆる環境と人間そのものにとって非常に大事なんだと。要するに、備えが十全であると。こういうことを幾ら金が多めに掛かっていようと、そのことが重点で、このように費用も掛かりました、構造も変えましたという、これを主張することの方がはるかに大事だというふうに思っています。

これから先の日本にとって、どうリスクが起きないようにしていくかという、このことが社会にとっても最大の課題だという、これを前もってこの道路で示していくということが、ひょっとすると、委員長もしつこく言ってますけれども、新しい道路を造る上でのベネフィットの、あるカウントの仕方と言うかですね、それを変えていく契機になるのではないかな。私なんか、やっぱりこのカルデラという、人間の力の及ぶ範囲外ですよ、多分ね、そんな所にトンネルを通そう、しかも5キロ近くのもの、それを何ら危険なく、危険を感じることなく供用するに当たって、そのような安全装置があるんだということが、やっぱり前提なんじゃないかな、と思いますね。だから、もっと金掛かってもいいから、この安全、この面からのこういう安全を、このように担保しているという構造をたくさん造ってほしいなと。どうせ造るんなら、そのように私は思います。小林委員長：公共委員が、もっと金掛かってもいいというのは、ちょっと発言としてはいかがかと思うんだけど。しかし、気持ちは十分、道路課に通じたと思うんで、おそらく、さっき課長が話したように、担当課の説明責任として、議会答弁とか、あるいはプレス発表とか、いろんなことがこれからどんどんしていく場合に、そこを、今、岡田委員がおっしゃってるような、みんな、おそらく全員が同じ気持ち、先進事例におけるということなんだから、国のやってるマニュアルに従うとこんなふうにB/Cが出て、と言うけど、こういう表現じゃない部分をやっぱり相当強調されるということだと思うんですね。

従って、ボーリングなんか、施工中もどンドンどンドン随時やっていって、それでそれに対応してチェンジするということをやっているということだから、そういうことをアピールするとか。そういうことをやっぱりやった方がいいと思いますね。むしろやるべきだと思います。

それは、私達の委員会の附帯意見をどうするかという話に繋がっていくところなので。先生に、よろしいですか、もっといろいろ。川村委員、何か先生に質問、よろしいですか。

では、先生、どうもありがとうございました。是非、先進事例としていいものをよろしくお願いします。

岡田委員：せつかくの環境の大先生ですから。こんな長いトンネルを通して、植物のことは議論してますけれども、音だとか、いろんなことで動物への配慮というか、あるコンサルを入れたとか、そんなことはないですか。

幸丸副学長：トンネルと、直接動物への影響というのは無いです。私もちょっと危惧しているのは、そこがその、哺乳類のトラップになってしまうんじゃないかと、入ってし

まったときに、例えば狐とかですね、それもまた事故とか、ちょっとそこは懸念しているんです。あそこに何か動物がどんどん入っていつちゃう可能性がありますので、そこはちょっと検討しなきゃいけないかなと。

小林委員長：なるほど。

幸丸副学長：危険性も多分あると思うので、カモシカもあの辺にいますし。私自身もちょっと、あそこのトンネルがそういう山側の。まあこれは、全体の安全対策の中で。

小林委員長：その点、先生入っているんだから、そういうものをどうするかということも議論して。

幸丸副学長：やはり、モニタリングとかですね、あとそれから、いろんな事態が出てきたときに、またこう、もう1回検討し直すとかですね、そういうことが必要、こういうやっぱり自然に関しては必要だと思います。

小林委員長：先生、どうもありがとうございました。

幸丸副学長：ありがとうございました。

(幸丸副学長退席)

(2) 詳細審議地区に係る審議及び委員会意見の決定について

小林委員長：それでは、整理番号、青樫地区は2番になるんですよね。2番について、もう1度個別調書を見てみますと、最終的には、B判定というのが、ただ今のB/Cの所が当初よりも低くなっているということでB判定ですけど、全部としては、県の対応方針としては「継続」ということでございます。本委員会としてもですね、県の対応でよろしいですか？ 附帯意見の話をちょっとしたいんですけど。これは、「継続」、「計画変更」、「中止」というのがあるんですけど、選ぶとすればどうでしょうか。附帯意見の話ちょっとしたいんですけど。いいですか？ その前に、「継続」という判定だけど、附帯意見を付けた方がいいなというふうに、私は個人的に思ってるので。

まず、附帯意見の話は後で、ほかの事業もあり、20地区全部やらなきゃいけないんですけど。このバイパス工事そのものは、県の対応方針でよろしゅうございますか？ 「継続」という提案で。じゃ、本委員会としても、これはアグリーですね。はい、ありがとうございました。

(3) 意見書の取りまとめについて

小林委員長：それでは、もう1度確認しますけど、事務局、私、間違ったら指摘してほしいんですが、本年度は、全体のことを今お話ししたいんですが、これまでの3回の委員会で、全部で20地区。資料8を御覧いただけますか。資料8の1ページにですね、20番まで番号を付けてあります。それで、ただ今、確認しましたように、番号2番、本日現地を見せていただいた、これも県の対応方針案どおり「継続」ということで、そう

すると、ズラーと見ていただいて分かりますように、「計画変更」が八戸の郊外の桔梗野地区の環状線、道路工事があったんですけど、これは県の方が自ら計画変更することなので、計画変更を承認するということですね。あとは、この表のとおりでいったということで、この総括でよろしいですね？これで委員会としては決定と。

それですね、知事答申を出すに当たっての附帯意見を、例年、答申書には書くわけですけど、これまでの3回の委員会をずっと振り返ってみますと、この20地区全体を眺めた総論編と、それから個別の事業の編とあると思うんですね。

それで、先生方も記憶されてると思うんですけど、まず1つはですね、小野崎委員がかなり重要な発言をされてました。それは、どこかと言うと、港湾、番号17でしたね。仏ヶ浦の観光地にですね、堤防と言うか、船を乗り降りする場所を造るということについての話ですね。それについて、小野崎委員の方では、何でもかんでもこんな便利なようにして、どんどん自然景観を、お客さんが、あそこは生活じゃないから、観光地なんで、観光というものは、ハイヒール履いてもスカート履いても行けるのは観光かと、それは私が言ったんだけど、というふうな意味のことを発言されてですね、もうちょっと自然に即したというか、あるがままの姿を見せるという話をされましたよね。

ただ、あの事業そのものについては、あの事業の中身がどうかこうかという審議だから、ちょっとイエス・ノー、継続していいか悪いかという中身については、「ちょっと小野崎委員の発言はなじまないですね」とあの時、私コメントしたと思うんですけど。ただ、今日は総括なので、これからの本県の誇る、青森県は日本有数の資源、地域資源を持ってる県ですから、その地域資源を有効に生かすための価値観というか、考え方を抜本的に検討しながら、案を最初に採択する時には検討したらどうかとか、そういうふうなことの総論みたいなことを、全般に生命、人命、財産を守るという、そういう問題とは別の公共事業については、そういう視点も必要なのではないかと、というふうな意味の、そんな作文を全体的な話として、一ついかがかなと。これ1点です。

それから2つ目はですね、今日欠席なんだけど、長野委員が一貫して、今年度は道路事業が特に多かった、だから、道路課は大変だったと思うんですけど、全般的に見て、今、民主党内閣が来週誕生しますから、国交大臣が誰になるかによっても随分変わってくるという、またこれ、地方の対応がとても大変になってくると思うんですけど、国策の、ああいうふうに霞ヶ関のやり方でB/Cをやられたらたまんねえぞ、という話、長野先生一貫してしてるじゃないですか。

それで、青森県のような人口減少が見込まれている地方であっても、生活のために、生命財産のために必要不可欠な道路整備というのは、やっていかないとまずいんじゃないの、と。そこを、現在、国交省が全国一律のことやってるんで、B/Cをやってるんで、それをもうちょっとその、まあ一応、青森で、私達の意見でチョッチョッとこう、冬の問題とか何か、便益の中にちょっと入れてますけど、もうちょっと、地方の事情を加味できるような手法を考えてくれませんか、というふうなことをですね、特に道路行

政は、特にピンとくる話ですから、総論として、そういう知事答申の中に、そういう附帯意見を、今のような趣旨のことを作文して書いてみましょうかと。

一応、20 地区の中で、今までの各委員の発言をずっと整理しながら、委員長としては、今の1番の話、それから2番の話については、総論として、ちょっと文章を書いてみましょうかね、という御提案でございます。

それから、各論はですね、まさしくこの青樫のバイパス。これについては、やっぱり普通で言えば認めることができないような60億という、当初予算の増だということは、その60億以上のベネフィットがあるんだ、というふうなことをもう少し県民にきちんと説明するような、積極的なことを県は考えてくださいよ、というふうなことと、さっきから繰り返して言ってますように、調査をしながら施工するというような形で安全チェックをやっていくということ。それから、今日、いろいろ出されましたよね、各委員から。そういうのをちょっと整理して、そういうことで配慮されながら、青樫については遂行してください、というふうなことを書くということです。

ということで、私としては、3つぐらいのテーマですね、総論2つ、各論1つということで、附帯意見を付けたらいかかなという御提案ですけど、いかがでしょうか。どうぞ、御意見。長谷川委員、どうぞ。

長谷川委員：今のお話の中の、個別というお話にありましたけども、奥入瀬溪流の資源の、いわば観光資源の利用のあり方という視点では、この仏ヶ浦という資源をどう理解するかということと実質的には結び付いたお話で、既に利用が非常に膨らんでしまった、そういうものでの弊害に対してどう解決するかというので、今回、大きな金額が増額になるについても、県民で理解しながらこの整備事業を進めましょうと。やっぱり、その視点はこれまでとは少し違ってもいいんじゃないですか、という時代じゃありませんか、という、そういう附帯意見じゃないかな、というふうに感じました。

小林委員長：分かりました。どうぞ、小野崎委員。

小野崎委員：全く同じ意見を言おうと思ってたんですけども。仏ヶ浦の場合は、「あんなもの、要らないんじゃないか」ということを申し上げましたけども、今回の話、青樫山のバイパスでは、むしろそういう所、もっと利便性を高めてですね、溪流沿いの国道を逆にシャットアウトして、公共交通機関で、観光したい人は、どこか駐車場を造って、そこから搬送するというふうなことを考えてもいいと思うんですね。ですから、そのための布石になるのであれば、大いに金掛けていいのを造った方が、大いに金掛けてというのは言い過ぎですけども、そういう視点もあっていいのではないかというふうに思います。

小林委員長：ありがとうございました。ほかにいかがですか。あれですよ。これは自然保護課でやってるのかな。私、昔、青森にいた時にその委員やったんだけど、この奥入瀬溪流の今言ったような、どうやって自然景観を守りながら観光を振興するかという、委員会って今もあるんでしょう？もう無い？自然保護課かどこか？昔あったよね。担当

課が自然保護課じゃなかったかな。今はもう無いんですか？

事務局：観光関係の審議会とかそういったものはございますけれども、個別の。

小林委員長：だから、今、小野崎先生がお話されているようなことを議論している会議体がありますよね。例えば、馬車を走らせるとか、電気自動車をやるとか、どうのこうのとかさ。私はやったんですよ、実際それ。もしかしたら、十和田市が中心になって、どこかを巻き込んで。

事務局：十和田について言えばですね、奥入瀬の話はですね、電気自動車を走らせて、環境に優しいことをするとかですね。そういったことは毎年やられております。

小林委員長：それは、どこでやってるんですか？

事務局：実行委員会を作ってやっていると記憶をしておりましたが。

道路課：マイカー規制のことですか。マイカー規制は、実行委員会を作って、去年、それから今年。それから、一旦中断してましたが、今から6、7年くらい前ですか、2年くらいやったのかな？いわゆる、マイカーを規制して、そのの溪流の利用のあり方とか観光のあり方を、しているのはあります。

小林委員長：それは、道路課でやってるの？

道路課：道路課と市役所とですね、それから。実行委員会を作りまして、それで観光面とか、そういう面で今年も10月31日と11月1日の2日間やると。

小林委員長：小野崎先生、その時来ればいいんですよ。歩かせると。そうすると、ハンディキャップを持った人達をどんなふうに扱っているか、凄い良い勉強になりますよ、車がなくて危険がないし。どうぞ。

岡田委員：委員長の総論に何ら文句を言うわけではないんですが。もうちょっと、総論を述べる時に明確化した方がどうか、というふうにちょっと思うのは、この種の委員会、これ平成9年だったですかね？10年だったですかね？それ以降ずっと我が国で、各地域の公共事業についてあるわけですけどね、その論理が、まさにその、どちらかというところB/C論。公共事業というのは、景気対策で間違いなく戦後やってきた、だけど、もう国家は持たないよ、という中で、できるだけ国家財政縮小。景気浮揚論、あるいは景気対策論ではない公共へという、この転換だということ、これはもう、事実ですよ。

その時に、しかし、この委員会は、それを大枠で受けるんだけど、やはり我々、青森県のこの事業評価委員会としては、やはり地元の経済と社会と環境という、このことをきちんと踏まえた上で、必要性、重要性、緊急性、加えてやっぱり経済性ですよ。これをきちんと論理として、毎回、毎回持ってるんだということ、やっぱり言ってもらった方がいいと思うんですよ。

その上で、初めて先ほどのように、多少お金を上乗せするような変更案であっても、むしろ後押しして積極的に、この委員会はね、「結構な話だ、やりなさい」ということが初めてそこから出てくると。公共の性格転換の1つの側面は、やはり環境であり、最もマスコミ的に言うと、まさにグリーンニューディールからその先にあるものへ、です

よね。これをやっぱりきちんと論理として分かるようなことで書き込む、ということをは是非お願いしたいというふうに思います。

小林委員長：分かりました。ありがとうございました。ただ今、各委員から頂いた意見を整理しながら作文をします。ちょっと事務局と相談して作文をしましょう。それで、それをですね、作文ができた段階でメールか何かで各委員にバーと流してくれますか。そこで校閲、添削を受けて直して、合意形成した上で答申書を作りましょう。そういうことでよろしゅうございますか。

それでは、あとは。事務局は、予備日作ってあるけど、予備日使わなくてもよさそうですね。

あと、先生方、メールのやり取りでいいですか？集まらなくても。よろしいですね。それでは、ちょっと作文をして、附帯意見を見ていただきたいと思います。

それでは、どうぞ、事務局に戻します。

3 あいさつ

事務局：どうもありがとうございました。では、閉会に当たりまして、奥川企画政策部長から御挨拶をお願いいたします。

奥川部長：それでは、公共事業再評価審議委員会の閉会に当たりまして、御挨拶を申し上げます。

本日は、長時間にわたりまして、現地調査、そして御審議をいただきまして、大変ありがとうございました。

これまでの3回にわたる委員会の運営につきましては、小林委員長を始め、委員の皆様の御理解と御協力によりまして、滞りなく審議を進めることができましたことに対し、厚く御礼を申し上げます。

今後でございますが、本委員会の意見書につきましては、委員の皆様の御了解をいただいた上で、10月を目途に小林委員長から知事に提出していただきたいと思いますと考えてございます。

最後になりますが、今後の私の仕事の執行に当たりましては、皆様からいただいた御意見を十分に踏まえ、適切に対処して参りたいと考えておりますので、委員の皆様におかれましては、今後とも御指導、御協力を賜りますようお願い申し上げます。ありがとうございました。

4 閉会

事務局：では、これをもちまして、本日の委員会を閉会いたします。長時間にわたり、大変ありがとうございました。

なお、青森市まで帰り、バスを御利用される方々は、15時45分に出発したいと思いますので、バスの方にご乗車いただくようお願いいたします。

