

平成24年度第2回青森県公共事業再評価等審議委員会 議事録

青森県企画政策部企画調整課

日 時 平成24年7月8日(日) 13:00～16:45
場 所 青森国際ホテル 3階「孔雀の間」
出席者 青森県公共事業再評価等審議委員会委員
委員長 武山 泰 八戸工業大学 工学部 教授
委員 東 信行 弘前大学農学生命科学部 准教授
委員 阿波 稔 八戸工業大学 工学部 准教授
委員 長利 洋 北里大学 獣医学部 教授
委員 木立 力 青森公立大学 経営経済学部 教授
委員 後藤 厚子 公募
委員 田村 早苗 青森大学 経営学部 教授
委員 藤田 均 青森大学大学院 環境科学研究科 教授
委員 山下 成治 北海道大学大学院 水産科学研究院 准教授
青森県
企画政策部 近藤次長、蒔苗企画調整課長 ほか
農林水産部 樋口農商工連携推進監、野呂林政課長、外城漁港漁場整備課長 ほか
県土整備部 横森理事、井上整備企画課長、佐々木道路課長、白川河川砂防課長、奈良港湾空港課長、三橋都市計画課長 ほか

内 容

1 開 会

司会(蒔苗企画調整課長):ただ今から、平成24年度第2回青森県公共事業再評価等審議委員会を開会いたします。

私は、本日の司会進行を務めさせていただきます、企画調整課長の蒔苗でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

《会議成立報告》

司会:さて、本会議は、青森県公共事業再評価等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っております。本日は11名中9名にご出席を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。

本日、委員改選後第2回目の委員会となりますが、前回欠席されました東委員が出席されておりますので、簡単に自己紹介をお願いいたします。

《委員自己紹介》

東委員：(前回)大変申し訳なく欠席させていただきました。

弘前大学の東と申します。専門のバックグラウンドは、環境関係あるいは生き物なんです。いろんな場面で公共事業に携わることもありますので、何かお役に立てればと思ひましてここに座らせていただいております。

よろしくお願ひいたします。

司会：ありがとうございました。

それでは、ここからの議事進行につきましては、委員会設置要綱の規定に基づきまして、武山委員長にお願ひをいたします。

よろしくお願ひいたします。

2 議事

(1) 平成24年度第1回青森県公共事業再評価等審議委員会における質問事項に対する回答について

武山委員長：それでは、日曜日ですけども、よろしくお願ひいたします。

今日、一般傍聴の方はおられないですね。

それでは、本日の委員会の進め方について確認をしたいと思います。

まず、前回の委員会で皆様から出していただきました質問に対して、各担当課の方から回答をいただきます。

その回答などを踏まえて、本日、詳細に審議する地区、詳細審議地区を選定して、具体的な審議に入っていきたいと思ひます。

また、その詳細審議地区の中から現地を見た方が良いという判断される地区について、現地調査地区として選定して、現地調査を行いたいということで、今、考えているところです。

詳細審議地区に選ばれなかった地区については、本日、最後に県の対応方針に対する委員会意見ということで決定したいと考えておりますが、よろしいでしょうか。

(各委員了承)

それでは、そういう形で進めて参りたいと思ひます。

それでは、第1回委員会で委員の皆様からありました質問に対する回答を、それぞれの担当課の方からお願ひしたいと思ひます。

担当課ごとに一括して説明いただいて、それに対して質問、意見等あれば受けるということで進めていきたいと思ひます。

それではまず、整備企画課の方からお願ひいたします。

《資料4 質問事項に対する回答 1ページ》

整備企画課：整備企画課でございます。よろしくお願ひいたします。

後藤委員からの質問でございますが、1つ目、防災公共推進計画におけるモデル地区、平成24年12市町村、平成25年28市町村についてということですが、防災公共推進計画は、現状に即した最も効果的な避難経路を確保していくため、県・市町村が一体となって地域ごとに最適な避難場所、避難経路を検証し、それを確保するために必要な対策を検討するものです。

計画は、市町村単位で策定することとしており、各市町村の孤立する恐れのある地区や、津波により浸水する恐れのある地区など、災害時の避難に課題のある地区に絞り込んで検討するものです。

今年度は、県下全40市町村のうち12市町村をモデル地区として計画を策定し、残る28市町村についても、平成25年度中に計画策定することとしております。

今年度予定の12市町村は、現在進めている基礎調査の結果に基づき決定することとしております。

次に2つ目の質問でございますが、平成24年5月30日付けで整備企画課から地震・大雨災害時に孤立する恐れのある集落及び避難所が公表されたが、当該地域ごとの最適な避難場所、避難経路を確保する上での優先度が、今年度の対象事業とどのような関連性を有しているかについてでございます。

今回公表された孤立する恐れのある集落及び避難所については、災害時に防災拠点となる役場へのアクセスが重要と考え、集落または避難所から役場などへの全ての経路が災害により通行不能となり、役場とのアクセスが分断される状態を「孤立」と定義して抽出したところです。

中には、海上交通や徒歩といった道路交通以外の手段において役場への行き来が可能となる集落や避難所もあるため、今後、真に対策が必要な集落や避難所について抽出を行い、最適な避難場所、避難経路を確保するための対策について、「防災公共推進計画」の中で検討を行い、優先度を設定していく予定です。

今年度の再評価対象事業の計画に最適な避難路や避難場所を確保するための防災公共のインフラ整備に該当するものが含まれると判断される場合は、整備の優先度、ランク付け等ですが、について検討することとなり、その優先度に応じて事業のローテーションに変更が生じる可能性はありますが、事業規模、工事内容などの既存の計画に大きな変更はないと考えております。

以上でございます。

《質疑応答（質問事項に対する回答1ページ）》

武山委員長：ありがとうございました。

それでは、ただ今の整備企画課からの説明に対して、質問・コメント等があればお受けしたいと思います。

後藤委員。

後藤委員：ご回答ありがとうございました。

1についてですが、ご回答の方で、今、基礎調査をされているということで、それに基づいて決定するということですが、この決定時期というのは、まずいつぐらいになれるのでしょうか。そこをもしご回答いただければと思います。

整備企画課：ただ今、基礎調査、津波浸水予測、あるいは農道、林道等の防災機能調査をやっておりますが、1番重要な津波浸水予測の策定が秋ごろとなる予定でございますので、その決定前後に対象となる市町村を決定したいと考えております。

以上でございます。

武山委員長：よろしいですか。

他にございますでしょうか。よろしいですかね。また後で思い付いたことがあれば出していただいてもよろしいかと思えます。

それでは、続いて企画調整課、お願いいたします。

《資料4 質問事項に対する回答 2ページ》

企画調整課：企画調整課でございます。

はじめに2ページについてご回答申し上げます。

東日本大震災を受けまして、対象事業で造る施設等の安全性などについて、より具体的に記載といった観点からのご指摘・ご質問であろうと思っておりますが、これについてお答えいたします。

まず、全般的なことでございますが、公共事業にありましては、事業ごとに技術基準等が定められております。これに即して設計等が行われるわけでございますが、この技術基準・指針等は、これは、昨年、長谷川委員からだったかと思っておりますが、ご指摘もありましたとおり、過去において起こった大規模災害といったものを踏まえて改定をされてきております。

今後、東日本大震災から新たに得られた知見といったものがいろいろと今、現在出てきておりますが、そういったものがこういう指針等に改定が加わっていくということが想定されております。これに適切に対応していくということで、施設自体の安全性の向上性は図っていきたいと考えております。

また、総合的な対策として、今、防災公共の説明を整備企画課からしておりますが、施設整備中心の防災対策に「逃げる」という発想を取り入れた防災公共、これを推進していく。また、こうした取り組みを進めるにあたっては、委員各位からのご提言も踏まえまして、想定を超える災害といったものが発生する可能性をも考慮しながら進めていきたいと考えております。

このような形で個別の施設については国の基準等に従った技術の向上を図ると。さらには、各施設事業等で想定している規模を超えた災害が発生した場合をも考慮しながら、総合的な防災対策を進めるということで県では考えているところでございます。

続きまして、個別の事項でございます。

1つ目として、地すべり対策事業、それから砂防事業、それから急傾斜地崩壊対策事業など、こういった防災関連事業につきましては、その地域における災害事例等から想定される災害規模等、これに対応するために必要となる対策を実施している事業でございます。

よって、その調書の方には、その地域における災害発生事例とともに、想定災害規模等を記載し、より一層の情報提供に努めたいと考えております。

それから、防災関連事業以外の事業についてですが、こういった事業は、具体的な災害を想定してその事業をやっているというわけではございませんので、防災関連事業とは違い、想定災害規模といったもの、それを記載することはできないわけですが、設計時にそれぞれ過去の例、近隣の地域の状況から考慮して、設計時に考慮するなどして、施工地域における災害事例といったもの、それを載せるとともに、その対策、法面の強化とか、そういった形の記載をしていきたいと考えております。

次に災害事例の記載充実といった観点からのご意見がございました。これに関しまして、県で今、東日本大震災を踏まえました防災関連の様々な取り組みをしております。ご指摘のあった文献調査、専門家の意見を聞きながら進めているという状況でございます。

最終的には、県の地域防災計画の修正が行われることになっております。

こうした一連の取り組み、今、現在やっております中で得られる知見等を活用しながら、対象事業の計画等に影響を与える災害事例、その把握に努めたいと思っております。

把握し次第、順次、調書を記載していくというような形を取らせていただければと思います。

3点目につきましては、ご指摘がありましたとおり、関連ソフト事業をやっている場合には、その旨、記載をしたいと思っております。

以上のとおり、ご指摘、ご意見に対しまして対応していくこととしておりますけども、これによって、調書の差し替えが必要になるわけですが、想定災害規模等の記載に当たりまして、記載内容の統一、それからより分かりやすい記載の仕方といったもの、これを工夫していくという必要がございますので、若干、検討の時間をいただきまして、準備でき次第差し替えていくという形を取らせていただければと思いますので、よろしくお願いをいたします。

《資料4 質問事項に対する回答 3～4ページ》

企画調整課：続きまして3ページ目についてでございます。

「休止」の取扱いというご質問でございます。

再評価の仕方につきましては、基本的に国の実施要領に準じてやっております。

現在、国では林野庁の事業、それから水産庁の事業でのみ休止という評価部分がございます。

いまして、その他の事業については、休止がない状況でございます。

評価制度立ち上げ時には、国でも「休止」区分があったんですが、国交省が平成13年に、それから農水省の方では平成14年に「休止」区分を廃止しております。これを受けて、本県でも平成15年から「休止」区分の適用を林野庁と水産庁だけに限定したということになっております。

このため、今回の事例のように、国交省の事業などで、ここに記載しております「当分の間、情勢の推移を見守る必要がある場合や問題の解決に相当の時間を要すると認められる場合」といった「休止」に該当するような事例が発生した場合には、個別事例として4ページ目に事例を載せておりますが、ここにあるとおり、対応方針は継続とした上で地元調整等が進んだ段階で改めて委員会に諮るという形にして取り扱っております。

この時は、そのまま継続であっても、また、当然、計画変更した場合には、当然、計画変更で載せるという形で委員会にお諮りした上で進めるという形をこれまで取らせていただいたところでございます。

以上でございます。

《資料4 質問事項に対する回答 5ページ》

それから5ページ目でございます。

環境影響に配慮した工事について、効果、それを検証ということでございます。

施工にあたって、どのような配慮をしているのかにつきましては、各調書に環境への配慮の指針のチェック表を載せております。それに沿ってそれぞれ配慮をしながら工事を進めているわけですが、できあがった後の検証といったものにつきましては、事後評価、これで評価をしていただくことにしております。事後評価を通じて、様々なご意見をいただいて、同種の事業の計画にまたフィードバックしていくという形にしております。

以上でございます。

《質疑応答（質問事項に対する回答2～5ページ）》

武山委員長：ありがとうございました。

資料4で2ページから5ページまで説明をしていただきましたが、ただ今の説明に対してコメント・意見等があればお受けしたいと思います。

藤田委員、よろしいですか。

藤田委員：この回答でいいんですが、大体の調書の差し替えが必要になるとか、その辺の調書、必要になるようなものを一括全部、いつ頃までにやるのか。例えば、この秋ぐらいとか、何か大体の目安というものが分かればお教えいただきたいのですが。

あとは結構です。

企画調整課：災害規模の記載方法の統一に関しましては、すぐにでも作業を進めてやっていきたいと思っておりますので、早ければ次回までに何とかしたいと思っておりますが、次回、やっていきたいと思っております。

あと、過去の災害の影響等といったものは、少し調査を進めないといけませんので、これは分かり次第という形で対応をしていきたいと思っております。いつになるかというのは、ちょっとまだはっきりとしません。

影響が分かるものについては、そういうふうにしていきたいと思っております。

武山委員長：他にございますでしょうか。

よろしいですかね。

長利委員：環境配慮の件ですが、終わった後にという、事業が終わった後にというよりも、環境配慮、やるのは当然のこのようにやるんですけども、その効果については、やっている最中も含めて、やったから必ず効果が上がるというものではなくて、その場、その場で、特に個別の案件に近いものだと思うので、その効果を確認しながらという態度というか、そういう評価も必要ではないかと思って質問したんですが。

勿論、終わってから配慮的なというか、共通的なものも必要でしょうし、個別のやつも含めながらトライアンドエラーというか、そういうのも含めて必要かなと思っておりますけども。

企画調整課：今現在、事業中のものにつきましても、どういった環境配慮に基づいてやっているかといったもの、調査にございます。その部分について、もう既に供用されている部分があったりした場合に、どういう効果があっているかといったことにつきましては、個々の事業の中でご質問いただければ、各担当の方から分かる範囲でお答えできるかと思っております。

武山委員長：よろしいでしょうかね。個別具体的にあれば、またご指摘いただければと思います。あとは全般的には事後評価という枠組みの中で行えるのかな、という回答であったかと思っております。

他にございますでしょうか。

それでは、続いて漁港漁場整備課さんの方でお願いいたします。

《資料4 質問事項に対する回答 6ページ》

漁港漁場整備課：漁港漁場整備課です。

6ページの整理番号2、八戸地区の水産流通基盤整備事業です。

前回の質問事項として、再評価調書の(3)費用対効果分析の要因変化についての下記について分かりやすく記述して欲しいということで2点ございました。

1点目でございますが、木立委員から荷捌き所等の整備の追加に伴う水産物生産コストの削減効果の増加など、再評価時に比べ大きな要因変化となっている部分については、分かりやすく記述すること。

2点目として、阿波委員から費用項目に記載の漁港施設、これ1点でございましたが、内訳を示すこととありました。

それについての回答ですが、上記について下記のとおり再評価調書等を修正いたしました。

実は、資料の最後の方に調書と費用対効果分析の説明資料を付けております。右の上の方に差し替えという赤書きで、今回の記述分を赤書きで追加しております。その資料と一緒に見ていただければと思います。

まず1点目ですが、再評価調書の3分の2ページ目です。下の方の計画時との比較の欄と説明資料になります。

便益項目のうち、再評価時に比べ大きく増加している、水産物生産コストの削減化及び漁獲物付加価値への効果の項目について、計画時との比較欄に貨幣化した主な効果を記載し、別に添付した費用対効果分析説明資料にも詳細を記載いたしました。

2項目目ですが、同じく2ページ目の上の方なんですけど、費用項目(C)とあります。前回、漁港施設のみでしたが、今回、県事業である漁港施設分の費用。それから、八戸市の事業である荷捌所等の整備の費用。それから、漁港施設と荷捌所のそれぞれの維持管理費用、これを追加しております。

以上です。

《質疑応答（質問事項に対する回答6ページ）》

武山委員長：ただ今の説明に対して、再質問等があればお受けしたいと思います。

よろしいですか。

これは、八戸市事業分というのは、市の方が100%負担するということによろしいんですか。

漁港漁場整備課：内訳？負担区分のことでしょうか。

荷捌所につきましては、八戸市と国が半々ずつ出すということになっております。

武山委員長：県の方の負担がないと。

漁港漁場整備課：はい、ございません。

武山委員長：他によろしいですかね。

それでは続いて、7ページですね。道路事業全般について、企画調整課からお願いいたします。

《資料4 質問事項に対する回答 7ページ》

企画調整課：7ページの地域修正のお話でございます。

社会、経済的な側面から事業の妥当性を評価して、効果的な事業執行を促すということを目的にして、費用、便益分析に関しましては、基本的に各省庁、所管省庁で対象ごとに算定マニュアルというものを作っております。それに基づいて算定をしているわけ

でございますが、その中にある人口減少、それから過疎化の見込みの中で本県における地域振興を積極的に図っていくために、公共事業評価の手法について再検討が必要だというようなご意見を平成 18 年度の委員会においていただいたということを受けまして、小林前委員長の下、システム検討委員会といったものを開きまして、どのように対応するかということを検討したものでございます。

括弧の中に書いてありますが、国の評価整備を検討いたしました、これは道路の評価制度だと思いますが、「道路投資の評価に関する指針検討委員会」といったところにおいて、経済効率性の基準に基づく標準的な費用便益分析では考慮されていない所得格差、地域の公正水準の格差といった公平性をも考慮した基準によって、道路事業の実施の是非を判断することが必要だろうと。そういう観点から評価基準の 1 つとして、この委員会で提案をしておりました修正費用便益分析、この手法を取り入れようということが委員会で決まりまして、21 年度に試行をし、22 年度から導入をした制度でございます。

その適用範囲につきましては、道路は他の格差是正策では大体そういうことができない施設であると。だからこそ、標準的な費用便益分析が経済効率分析であるということにあっても、格差是正という視点を導入することが妥当なのだと。これを全ての分野に適用することは問題があるというようなご指摘を、この指針を検討した委員会の副委員長を務めておりました、当時は東北大学大学院の教授をされていた森杉教授がそのようなご指摘をしていたという事実が当時ありまして、それも踏まえてシステム検討委員会において、道路事業だけにしようというような決定をされて、現在まで、他の事業には適用をしないできているという状況でございます。

地域修正を道路だけということの理由としては、以上の通りでございます。

《質疑応答（質問事項に対する回答 7 ページ）》

武山委員長：ありがとうございました。

ただ今の企画調整課からの説明に対して質問とかコメントがあればお受けしたいと思います。

田村委員：県については凡そ分かりました。

この道路事業に地域修正を行うというのは、他の各県等でも行われているんでしょうか。

企画調整課：当時の資料だけで大変申し訳ございませんが、ちょっとお待ちください。

他に 2 県ぐらいあったかな。

平成 20 年度時点で申し訳ございません。検討した当時の資料によりますと、修正費用便益の分析を使っているのは、岩手県と熊本県だけでございます。

田村委員：分かりました。

そういうことからすると、まだそれほど一般的に使われているということではないということを確認させていただきます。

武山委員長：そうですね。共通ということではありませんが、ある程度オーソライズされたやり方ということで、その他の事業も全て国等の評価に準じて行っている所がありますので、また個別にこういうことを入れるべきだというのがあれば、同じようなプロセスを踏んで取り入れいくということ、あるいは見直していくということは可能かなと考えております。

それでは続きまして、道路課の方から。

《対応方針「案」の補足説明（整理番号 8）》

道路課：道路課です。

道路課に関する質問事項にご回答します前に、前回の審議会での説明において、時間の関係で説明が不足していました 3 案件についてお時間をお借りして補足説明させていただきたいと思っております。

最初に整理番号 H24 - 8、松代町陸奥赤石停車場線につきましてご説明します。

この案件は、山間部の区間を計画から除外する計画変更を行うことをご審議いただいておりますが、除外区間についてのご説明が不足していたということで反省しております。

除外区間につきましては、集中整備する区間、平地部になりますけども、こちらの整備の目処がたった段階で、改めてその整備について地域の方々と協議を行って、整備が必要となった場合には、改めて新規事業として必要な手続きを行うことと考えております。

このため、今回のご審議で本事業について継続の評価を得たとしても、事業者がこの山間部の区間に着手することはできないと考えております。

《対応方針「案」の補足説明（整理番号 9、11 番）》

道路課：次に整理番号 H24 - 9 岩崎深浦線、並びに H24 - 11 増田浅虫線についてご説明します。

この 2 つの案件につきましては、事業環境の変化から計画変更が必要であるにも係わらず継続を提案しておりますが、これを了承した場合、事業者の工事着手について審議会としてのチェックが働かなくなるのではないかとのご指摘であったと理解しております。

この 2 つの案件に関する、今後の整備計画につきましては、地域の方々を含め、関係機関と協議が必要と考えております。

このため、協議に必要な計画検討を行うことに対する継続をご審議いただきたいと考えております。

継続の評価を得た後は計画検討を行い、関係機関との協議が整って変更内容が確定した後に改めて当審議会に事業計画の変更につきましてご審議いただきたいと考えており

ます。

従いまして、この案件につきましても、今回の審議会で継続の評価をいただいたとしても、工事には着手できないと考えております。

以上、ご質問への回答の前ですが、前回の説明について補足させていただきました。

《資料4 質問事項に対する回答 8ページ》

道路課：それでは引き続きまして、質問事項回答書に従いましてご説明申し上げます。8ページでございます。

まず、木立委員より、走行便益について評価が前回より下がった箇所について、原単位の低下分と交通量の低下分に分けた説明をしてください、ということに対して回答します。

走行便益につきまして、過年度の評価より下がっているものは、次の3件でございます。

整理番号3、国道280号蓬田・蟹田バイパス。

整理番号5、夏泊公園線東滝工区。

整理番号8、松代町陸奥赤石停車場線深谷町工区の3事業であります。

B/Cを算出するマニュアルは国から示されておりますが、今回の評価に使用したマニュアルは、平成20年度に改定されたものです。

前回の再評価時では、平成15年度のマニュアルによりB/Cを算出しております。

平成20年度のマニュアル改定の主な変更点は、便益算出の基本となる単価が下がりました。この単価のことを表では、走行時間短縮による時間価値原単位と表しています。

また、将来交通量の推計につきましても、平成20年度のマニュアル改定に併せて、交通量の伸び率を0.854と減少傾向に変更となり、前回の推定時よりも推定の設計交通量が減りました。

これにより、便益を算出するための単価と単価を掛ける交通量、この両方が減少したことから、算出されるB/C便益が大きく減少しております。

これを下の表に示しております。

この表の中で走行時間単位短縮便益につきましては、原単位、交通量とも大きく減少しております。

走行費用減少便益の減少が少ないのは、車の性能向上の結果、走行性が改善されると走行費用が減るなどのことから、減ることによって便益が増えるということになります。このことについて、便益があまり変わっていないということになっています。

例としては、近年の低燃費車輦などでは、低速度の場合はそれほど燃費は改善されませんが、ある一定速度を長距離走ると、大幅に燃費が改善され、走行経費が減るということを想定していただけると具体的にイメージできるのではないかと考えております。

その他減少につきましては、マニュアルの改定による計算手法などによって算出上の

相違によって変化が出ております。

《資料4 質問事項に対する回答 9ページ》

道路課：引き続きまして9ページ目。木立委員からのご質問の費用便益比率の判定ラインについてお答えいたします。

事業評価については、B/Cは1.0を超える必要があると考えます。しかし、これのみをもって事業の適否を判定するのは困難である事例も考えられます。事業者としては、コスト縮減を図るためにB/Cが1.0を超える検討を行うべきと考えますが、災害に対応する事業など、地域の特殊性に応じた事業も存在しますことから、そのような場合には、B/Cを1つの指標として総合的な検討を行い、当委員会でご審議いただくことが重要であると考えております。

《資料4 質問事項に対する回答 10ページ》

道路課：続きまして10ページ目。山下委員ご質問の岩崎西目屋弘前線の詳しい工事の内容、工法等についてお答えします。

本事業は、国直轄事業の津軽ダム建設に伴う道路改築工事であります。

津軽ダム本体から下流側を「工事用道路」として、また、ダム建設により水没する上流側を「付替県道」として事業を進めております。

事業実施に際しましては、国土交通省と青森県が協定を締結し、現道幅員に相当する工事費は国が負担。拡幅に相当する工事費は県が負担という基本方針のもとに基本協定を結び、県負担工事分を国に委託して国が工事を実施しております。

道路幅員につきましては、道路構造令に基づき第3種第3級の道路として、車道幅員3.0m、路肩部に1.5mの堆雪幅を見込んでおります。

工事用道路区間につきましては、集落地域が近接することから、片側歩道2.5mを設置しております。

採用しました主な工法につきましては、地域住民の生活や水没エリア、周辺環境等の対応などを考慮しまして、河川や沢地形におきましては橋梁を、大規模な切り土が必要となる山間部ではトンネルを採用しております。

《資料4 質問事項に対する回答 11ページ》

道路課：引き続きまして11ページ目です。

藤田委員からのご質問の白神世界自然遺産地域に近接する場所での自然環境、野生動物に対する配慮についてお答えいたします。

回答では、代表事例として、岩崎西目屋弘前線における例をお示ししております。

岩崎西目屋弘前線の事業では、直轄ダム事業として、環境影響評価等に基づき、環境対策を行っております。

しかしながら、全ての事業でこのような対応をすることは、事業費上、大変難しい面もございます。委員がご指摘のような環境への配慮につきまして、これらの事業を参考にしまして、周辺環境に応じ対応を図って参りたいと考えております。

《資料4 質問事項に対する回答 12 ページ》

道路課：次、12 ページ目になります。

松富委員、長利委員の松代町陸奥赤石停車場線のご質問、計画変更による当初の事業目的効果についてと、計画変更の内容について伺いたい、にお答えします。

本事業の今後の整備につきまして、地域の方々と調整を行った結果、隘路区間である山子～深谷間、延長 2,760m の整備を、これを隘路解消を優先して取り組むべきということで協議が整っております。

そこで、この区間への集中投資をすることによって、その隘路の解消を図り、事業効果を早期に発現させたいと考えて計画変更をご提案しております。

今回の計画から除外した深谷から黒森間、延長 3,920m につきましては、その区間におきまして、一部、県代行事業により道路改良が行われており、当面は、これを活用することができますので、この区間の整備につきましては、山子から深谷間、平地部ですが、ここの完了の目処が立った段階で改めて地元と協議を行い、事業が着手必要と結論に至った場合には、新規事業として事前評価などの手続きを行ってからの着手となると考えております。

《資料4 質問事項に対する回答 13～14 ページ》

道路課：次に 13 ページ目でございます。長利委員からのご質問の岩崎深浦線の継続の判断理由についてお答え申し上げます。

最初にご説明しましたとおり、前回の審議会では詳細な説明ができませんでした。大変申し訳ありませんでした。

今回、改めてご説明させていただきます。

本事業は、地域高規格道路として計画されていましたが、仮称国道 101 号岩崎バイパスへのアクセス道路として県道付け替えの事業として着手しております。

しかしながら、地域高規格道路のコスト縮減や公共事業の大幅な削減傾向が続いたことから、当該地区における国道 101 号の整備については、現道活用も視野に入れた再検討が必要となりました。

このため、アクセス道として計画しておりました本事業につきましても、平成 18 年度から予算計上の伴わない保留状態となっております。

次のページに地域高規格道路の構造要件の見直しについて載せておりますが、従来の地域高規格の要件としては、自動車専用道路ということを基本に計画されていたんですが、この構造要件の見直しによって現道活用もできるということに見直しされたことか

ら、この適用について検討が必要ということで、事業が今、保留状態にあるものでございます。

平成 18 年度から予算計上の伴わない保留状態となっておりますが、この区間につき、追良瀬 期バイパスに着手しております。現在は、この整備を優先していますことから、この岩崎バイパスへの具体的な検討には着手しておりませんが、国道 101 号全体について、地域の要望などもありますことから、これらの整備について検討が必要と考えております。

しかし、この検討には、整備手法や整備予算やその他いろいろな協議すべき課題が多く、検討には時間が必要となると考えております。

従いまして、国道 101 号のアクセス道路となる本事業につきましても、これらの課題についてある程度の方向性が出た段階で具体的な内容を検討できるのではないかと考えております。

このことから、本事業については、継続の評価を得た後に計画の見直しを進め、その結果を当委員会に計画変更としてお諮りした上で、工事再開の判断を仰ぎたいと考えております。

《資料 4 質問事項に対する回答 15～16 ページ》

道路課：続きまして 15 ページ目になります。後藤委員からご質問の岩崎深浦線の再評価に際して、国道 101 号の整備状況や地域住民のニーズについてお答えします。

次のページに別添資料 2 として、現在の国道 101 号の整備状況の箇所図を示しております。

岩崎深浦線は、左の真ん中にあります当該事業箇所になっております。

国道 101 号の整備につきましても、隘路区間や線形不良箇所等について、その必要性について地域の方々からの要望等を考慮し、順次整備を進めております。

現在は、先ほどご説明しました追良瀬 期バイパスが事業中となっております。

地元からの要望につきましても、主なものとしましては、秋田県能代市以北の日本海沿岸市町村長及び地元市町村議長等で構成されます「国道 101 号整備促進期成同盟会」や「西津軽能代沿岸道路建設促進期成同盟会」などにより、国道 101 号西海岸部における急勾配、急カーブ、隘路区間の早期改善が強く要望されております。

参考としまして、平成 12 年度再評価時におきます国道 101 号追良瀬バイパスに係る附帯意見と同事業の今年度における事後評価の予定を示しております。

追良瀬バイパスにつきましても、事後評価として、今年度、当審議会にお諮りする予定となっておりますが、現在、それにかかるべきアンケートについて検討を行い、今月中にアンケートを実施する予定となっております。

《資料 4 質問事項に対する回答 17 ページ》

道路課：次に藤田委員からのご質問の増田浅虫線について、B評価が多いにも係らず継続と評価した理由について伺いたい、にお答えいたします。17ページになります。

この案件につきましても、先ほど説明しましたが、説明が不足でありました。申し訳ありませんでした。

本事業は、現在砂利道でございます本事業区間の舗装化に併せまして、狭隘区間の改良を目的に全線2車線の道路改良事業として計画されておりました。

しかしながら、国道7号土屋バイパスが完成したことによって、その機能は見直してもいいのではないかと。具体的には、万が一、土屋バイパスが交通事故などにより一時的な通行止めになった場合、これを代替する機能を確保することに特化することによって、その整備を舗装化など、必要最低限に留め、コスト縮減を図る余地があるのではないかと考えております。

これには、本事業計画の内容変更が必要となりますから、維持管理方針等も含めて、地元を含む関係機関と再調整を行い継続と判断したものです。

ただし、事業内容が取りまとまった際には、工事着手前に本委員会にその内容をお諮りし、判断を仰ぎたいと思います。

先ほど、土屋バイパスのことを国道7号と申しましたが、申し訳ありません、これは国道4号でございます。国道4号土屋バイパスが完成したことにより、ということになります。

《資料4 質問事項に対する回答 18ページ》

道路課：最後となります。18ページでございます。

後藤委員からご質問の、同じく増田浅虫線の整備が孤立集落の発生を防ぐことに寄与するのか、についてお答えします。

本事業区間の沿線には集落がないことから、本路線の通行止めによって孤立集落の発生はありません。しかしながら、平内町からは、所管する地域整備部との協議において、本路線が青森市と平内町を結ぶアクセス道路の1つとして位置付けられておりますことから、当該区間の通行機能の向上と交通安全施設の設置、舗装化等が求められております。

以上で道路課に関します質問に対する回答でございました。

《質疑応答（質問事項に対する回答8～18ページ）》

武山委員長：ありがとうございました。

それでは、今の道路課からの説明に対して再質問、あるいはコメント等があればお受けしたいと思います。

木立委員：まず、今の回答に対するお話の前に、田村委員が、修正係数が道路だけ行われているということで前回お話になったと思うんですが、このマニュアルが作られる時

のお話で言及されていた森杉先生の入っている学会でお話を聞いたことがあります、私だけでなく、割と広く解釈されていることだと思うんですが、道路の便益の計り方というのは、非常に厳格で、走行時間短縮便益を主なものとしていて、裁量が入る余地が1番少なく、完成度の高いものだというふうに森杉先生も言われていたんだと思うんですね。

そういう意味で、いろいろな、どの便益を入れるかということの基準が非常に厳しいものである、それで地域修正係数というものをに入れて、ある程度考慮した方がいいのではないかと話が出るというくらい厳しいという。元が厳しいということがあるんだと思うんです。

ですから、道路の所で費用便益分析の結果が厳しい結果が結構出ていたとしても、その所に話題が集中する傾向があるのではないかとと思うんですが。そういった事情というのは、ある程度、総合的に考えていくべきものなのではないかと最近では思っています。

特に、アンバランスに道路のことを味方するという要素は私は何もないんですが、道路の便益の計り方というのは、理論的にも交通量の計り方とか、データの面でも非常に完成度の高いものなので、そういったことがあるんじゃないかということが1つ。

今日も便益が低いことについて話題になると思うので、ちょっと話させていただきました。

それで、9ページについてですが、そういった、私の解釈が前提としつつも、地域については地域修正係数をかけているので、地域修正係数をかけたものに関して、やはりB/Cの数値の判定ラインというものは、ある程度、設けるべきなのではないかと。

地域修正係数がかかっていないのであれば、その数値を参考にして総合的判断をするということがあったとしても、例えば、ここに書いてあるものと、災害に対応する事業というのは、この地域修正係数がかかっているだけではなくて、県独自の便益を付け加えているわけですね。それで防災便益もこの中には入っているわけなので、そういった判断の余地があまりないよということ、ルール化しようということでの地域修正係数であり、それから県独自の便益を加えるということをやっている、それに更に総合的な判断を加えるということは、他県との比較でどのようなことになるのかということをお聞きしたいんですが。

あともう1点は、国の基準がこれ1ですか。以前は1.2だったことがあると思うんですが、その2つをお聞きしたいんです。

道路課:あくまでも1ではない、1.2でいいというのはちょっと聞いたことがないです。

それから、今の総合的な判断というのは、ということなんですが、これ、今書いていることは、特に何かを意図して書いているわけではないんですが、これから話題になる避難路とか、そういうものを想定していった場合、まず孤立集落とかというようなことで、そういう事由が発生した場合、交通量が元々少ない所に避難路を確保して、それを地域修正係数だけじゃなくて、それを判定する場合には、勿論、防災効果というものを

数値化して、 B/C が1を超えるように考えていくべきだとは思っていますが、ちょっとそういうものも含めて、絶対はないと言い切れないという想いがあって、総合的な判断と書いていますが、そういう、今、迂回路が取れない場合、今の三陸地震においても迂回路が取れない場合、大きな迂回路をするのも便益の算定で大きな迂回路を取って計算することができるのではないかという議論等もございますので、その点がまだはっきりしていない所もありまして、こういう書き方をしております。

武山委員長：よろしいですかね。

個別の事業ごとに B/C の値で判断していくという部分が出てくるのかなと思います。

修正係数をかけても1下回るようなものについては、実質厳しい扱いにはなっているのではないかと。ただ、そこで判断しているということでは、必ずしもないですけど。

他にございませんか。藤田先生。

藤田委員：藤田です。

2つありまして、まずは、11ページの白神世界遺産地域の周りの道路につきましての答えに対しましてですが。

考慮するというようなことで、周辺環境に応じた対応をしていきたいというふうに答えをいただきましてありがとうございました。

ただ、そうなりますと、予算が変わらないのかなという気がいたしまして、予算が変わってくると、また、例えば B/C につきましても、また変わってくるんだろうと思いますし、その辺、どういうふうに調整されるのかなというのが分からないので教えていただきたいと思います。

それから、17ページ、18ページ、私の方のやつですが、まず継続として判断した後で、中身については今後というふうなお答えでしたが、それも、やっぱり、それだと予算的なことも分からないし、やはりこの場というのは、ある程度しっかりした計画があって初めてそれを継続すべきかどうかというのを決めるのかなというふうにも考えるんですが、いかがでしょうか。その2点でございます。

道路課：まず、最初の環境配慮した場合、予算が変わるのではないかとということですが、事業を着手する際に事業規模等もありますので、大規模な調査がまずできるのかどうかということもございまして。津軽ダムのような大規模な調査をしますと、調査だけでも凄い経費が掛かりますので、それによる B/C への影響というのは避けられないと思います。

ですので、今回のような比較的規模の小さい事業につきましては、事業が入った際に地域の方々からの声を聞きながら、どういう配慮が必要なのかということを考えて、それが予算の中で対応できるものなのか、できないものなのか、その辺を判断しながら、できるものについては対応していきたいと思います。

ただし、環境へ与える影響が大きいというふうに考えられるものについては、内容を

精査して、必要なものについては計画変更などをしていかなければならないと考えております。

それから、先ほど、質問の回答する際に委員の名前を取り違えてしまいました。大変申し訳ございませんでした。

その次に継続の話ですが、勿論、この増田浅虫線のものにつきましても、現在、検討しております舗装をするということだけに特化して考えますと、事業費が相当圧縮されるものと考えております。

その圧縮される事業費をもって、きちんとB/Cを出して、計画内容の変更について改めてご審議いただきたいと考えております。想定としては減るのではないかとは思っておりますが、現段階ではそういう状況でございます。

藤田委員：最初の方なんですけど、今、調査費と言われたんですけど、工事費の方は、今回、入っていないんですか。工事費じゃないんですか。

道路課：調査をした場合ということで、調査は今回の事業には調査は入っておりません。工事費だけです。

藤田委員：ですから、その工事費にかなり単価、何というか、例えば、いろいろな対応をします。例えば、野生動物が道路を横断するためのエコロードというふうなことがよく言われておりますが、そういったようなトンネルを造るとか、そういったようなことをした場合は、またちょっと事業費が変わってくるのではないかと考えるんですが、いかがでしょうか。

道路課：事業費、工事費の中におきまして、現在でも法面緑化とか、そういう環境への配慮をしております。動物の逃げ道が、通り道が必要な場合でも、道路には路面排水するために暗渠排水とか、そういうものがございますので、例えば、そういうものの併用というか、両立ができるものとか、できないものとかということを考えて工事費内で、ある程度工事費の中で収められるものがある場合は、それに対応していきたいと考えています。

藤田委員：あまり長くならないで、これで止めますが。

工事費内でやるというのか基本なのか、それともやっぱり変わる場合もあるんでしょうか。

道路課：物によっては変わるものもあると思いますが、基本的には、工事費で対応できるものについては、工事費で対応すべきと考えております。

東委員：関連することよろしいですか。

今の11ページの件ですが、1つは、私が感じたのは、1つは津軽ダムの例を出されておりますが、これ、実際には道路に関係ないことでの環境配慮ですね。しいてあげると猛禽類が少し関係あるかなという気はしますけども、これを参考にして、どのように道路事業に反映させられるのかなというのが非常に疑問です。実際には水没と堤体の新設に伴う配慮が殆どですね。

今、藤田委員が言われた件で、例えば、津軽ダムの場合ですが、工事期間を例えば猛禽の繁殖期はやらないとか。コンディショニングという手法を使うために重機を使わないけれども置くと。それでまたコストがかかるようなことをひたすらやり続けて、今に至っているんです。

その辺を把握した上で、今のようなご発言をされているのかというのがまず1つあります。

それから、今言ったようなことというのは、津軽ダムの場合、先ほど申し上げられていましたけども、膨大な調査をやったからどういう配慮をするべきかということが浮かび上がってきたんですね。調査をやらない限り、それは浮かび上がらないとするならば、それはやっぱり前提として調査が必要になると思うんです。先ほど、地域の人の声ということがありましたが、それでは分からないことが山ほどあるというのが現実問題としてあるんですが、その辺、どういうふうにお考えになっているのかお答えいただきたいと思います。

道路課：津軽ダム、岩崎西目屋弘前線につきましては、県から国の方に負担金分を委託しまして、国において道路改築事業をやっていただいております。

委員から今、ご指摘いただきましたように、コンディショニングとか、そういうものにつきましても、津軽ダム事務所の中の津軽ダム事業の中として今回の改良事業が実施されておりますので、津軽ダム全体として、そういう対応がなされているものと聞いております。

具体的に道路についてはということになりますと、道路はじゃあ何をやっているのかということになると、具体的には景観に配慮したことの項目が多くございまして、防護柵などについて自然環境、周辺環境との調和を図るために防護柵にヒバ材を使ったとか。そういう景観配慮ということアドバイザーの指導をいただきながらやっていると。法面緑化について検討を行っているとか、橋梁等のデザインということで、現在、国の方から伺っているのは、道路に関しては景観配慮が主になっております。

ただ、生態系などに関する事項につきましても、津軽ダム事務所全体として判断し、岩崎西目屋線の工事を実施されているものと理解しております。

あと、調査をしなければということが分からないのではないかとということにつきましては、その通りだと思います。しかしながら、事業費においてそのような、津軽ダムのような大規模調査ができないということも事実としてございまして、その辺の兼ね合いをどうやっていくかというのが、これからの課題なのかなという思いはございます。東委員：そうすると、具体的にどうされるのかというのが凄く心配になるんですね。津軽ダムはお金があってできたけども、県はないからできないが、事業はやらせてください、というふうに聞こえるんですが。

道路課：何を調査するかということにつきましては、条例的にいいますと、環境アセスの条例がございまして、それに適用するものについては、環境アセスをやるというこ

とになっております。

ですので、県の条例でいきますと2車線で10キロ以上という、ある程度大規模なものについて環境アセスを実施することということで規定されております。

じゃ、それ以外のものはやらないのかとなれば、決してそうではなく、下北縦貫道路におきまして、環境影響評価に準じたものとして調査を行っております。

武山委員長：よろしいでしょうか。

やはり具体的にこういうことができる、できないという所がもうちょっと一般的に対応していきたいということだと、してもらえるかと思うと必ずしもそうじゃないのかなというところで、そうですね。

横森県土整備部理事：少し補足させていただきたいと思います。

調書の資料の資料番号4の5ページに全体計画平面図がありますので、これを見ていただきながら話を聞いていただいた方が分かりやすいかなと思います。

今回の当方がこの委員会にかけている事業は、左の方にあります付替え道路という所なんですが、そもそもこの事業が津軽ダムを造るために元々あった道路が水没しますので、それを付け替えるということになっています。

それと、右側にある工事中道路と併せて新しい道路を造るわけで、この付替え道路をする時に従来の道路幅で付け替えるのが原則ですが、県としても、どうせ付け加えるので少し幅の広い道路としたいということで、元々の、例えば、真ん中に付替県道区間というのがありますが、元々の、例えば道路が5mぐらいだったとした時に、それを今度は9mにしたいということで、その5から9にする4mの部分について、お金だけ負担させていただいているというのが、この事業でございます。

この付替え道路の計画と事業の実施は、津軽ダム事業の中でやっております。ですので、津軽ダムで当然、ダム事業をやる時にはアセスメントをやっておりまして、この付替え道路のアセスメントは、その中に含まれて評価していただいています。

そういう意味で、県の方で主体的にこの道路の環境調査をする時に主体的にやっていないと言いますか、そういう背景があるわけでございます。

環境対策もそういう意味で、津軽ダムが環境アセスメントをやった時に実施するという環境対策ですね。それを踏まえて津軽ダム事務所の方がこの工事もやっておりますので、その中で進めてやってきていたというのが実態でございます。

そうなりますと、ですから津軽ダムの実態的には工事になりますので、わざわざ事後評価にかけなくていいんじゃないかという考えもありますが、県としては、繰り返になります。5mの所を9mにさせていただいて4m分の費用負担をしているものですから、その4m分のお金を投資しただけの効果があるのかという観点で評価をしていただくということにかけていただいているということでございます。

東委員：4番はそれでいいと思うんです。8番、9番はいかがですか。

道路課：8番、9番につきましては、「現場を見ながら」という答えになってしまうかと

思います。調査を行う予定は、今のところありません。

横森県土整備部理事：8番、9番は、極めて事務的に申しますと、規模の関係上、アセスメントの対象にはなっていないようでございます。

ただ、8番、9番は、どちらも当方としても計画を見直したいという事業でございますので、アセスメントの対象になっていないからといって、必要最小限と言いますか、最低限、やっぱり環境上やるべきことは考えていかなきゃならない部分もあるんじゃないかと思っておりますので、それは事業を見直す、事業計画を見直す際に考慮して、新しい事業費を考えることは可能でございます。

武山委員長：山下先生。

山下委員：東委員の発言の内容を補足するために、4番は私が指摘した所ですから、少し責任があると思うので意見を追加補強します。

具体的に、環境アセスメント法の道路関係、もしくは治水関係においては、これは一種事業ですよ。第一種環境アセスメントの条項もしくは項目を割り当てていると考えてよろしいですか。

道路課：一種事業でございます。

山下委員：そうですね。

東先生がおっしゃるように、我々が今、守らなきゃいけないのは、特に青森県というのは、自然環境という部分で（皆様が意見具申している公共事業評価を）やりますけども、土壌、河川、海洋、それから騒音、大気汚染などについて一種事業については13項目について触れられているわけです。東委員がおっしゃる、そして皆様がおっしゃるような、例えば、動植物だとか生態環境というのは、（この一種事業で行われる環境アセスメントではなく）「緑の健康白書」みたいな形の（環境評価事業の）中でしか触れられていない。国交省のやられている環境アセスメントの範囲が、実は今、皆様がおっしゃっている範囲とはちょっとずれている所がある。

つまり、環境を1回破壊してしまうと、2度と今度は環境資源が修復できないという立場に（先ほどの委員さんの発言は）立たれているので、一般土木の所の環境アセスメントの内容とはちょっと慎重さが違うんだろうというような、東委員は、そういうご意見だと思えますね。

4番については、確かにダムがありますから、えん堤道路としては当然やらなきゃいけないんですが、幅員をただ5m幅を9mに増やすというご説明ですが、この開削する土量から考えると、斜面工も含めてかなりの自然環境に対して負荷、もしくは圧力を掛けなきゃいけない状態になっている。その部分を特に東委員は生態系という形の中で、どういうふうに評価できているのか。それがあった時に、この工事は妥当だろうかというような論理軸でお話させているのではないかと思います。

（ですから、両者の環境アセスメントに対する姿勢や制度の違いを相互理解しないと、この議論の決着点は見いだせないものと考えられますが、如何でしょうか。）

以上です。

武山委員長：他にございますでしょうか。

8番、9番について、後で詳細審議という話もしていきたいと思いますが、

もうちょっと整理が必要かなというところがありますが、具体的に今、この場でコメント等があればお受けしたいと思います。

後藤委員：9番の事業についてご説明いただきましたが、15ページの回答になると思います。

事業の計画変更ということも視野に入れてというお話だったとは思いますが、「参考2」の所で、今月中にはアンケート調査を実施予定だと回答されたと思いますが、今まで、いろいろと議論になっているように、道路に関しては先ほど木立先生からご説明があったように、かなり厳格にきちんとした評価があるというお話はありました。その他に、私の方から地元住民のニーズをどのように把握されているのか、ということに関しては、新規に調査をされるというお話でした。

アンケート調査の対象者というのを、今月実施されるということですから、どういふ方に設定されているのか。あるいは、どれぐらいの規模で、主にどのような設問項目でというようなことについて、事業費とも絡んでくると思いますので、分かる範囲でご回答をお願いいたします。

道路課：アンケート調査につきましては、今、追良瀬バイパスが完成しました地元の住民の方々を中心にアンケートを行いたいと考えております。

プライバシーの問題もございますので、無記名で出して、こちらの方から返信用の封筒をお渡しして行おうかと思っていますが、その配布の仕方については、これから地元の町とも相談しながら考えていきたいと思ひます。

事後評価のアンケートの方法などにつきましては、マニュアルが整っていますので、それに従う形で調査をやっていきたいと考えております。

後藤委員：そうしますと、まだ、町内の町民皆様全体、悉皆という形になるか、サンプルでというか、抽出になるかというようなことはまだ決まっていらないと。

調査対象者が全町民というふうになるのか、抽出して送られることになるのか。

道路課：抽出でということと考えております。

後藤委員：どのぐらいの規模ですか。

道路課：300名ぐらい。

要綱上は100名だったかな。ということになっていますが、300名ぐらいに配布したいと思っております。

後藤委員：配布して、回収率の問題がありますのでそのようになると思ひます。

それから、マニュアルがあるのでというお話でしたが、この事業に関しても計画変更ということを含めて考えられるのであれば、災害の、私も質問項目に挙げましたけども、従来のマニュアルという中にある回答項目というのが、どのようなものが、この場で

は分かりかねますので、ここにあるような環境資源に係わるものであるとか、二次の輸送道路とか、こういったようなことに係わる項目も入ってらっしゃるのでしょうか。

道路課：計画変更ということではなく、追良瀬バイパスの事後調査ということで、もう物が出来ていますので、計画変更はありませんが。

後藤委員：失礼しました。

道路課：調査項目につきましては、これを使ってどういうふうなことに効果がありましたか？ということ配慮しますので、観光とか医療とか、そういうものは入る予定です。

後藤委員：私が勘違いして失礼しました。

この（調査）結果というのは、このバイパスだけではなくて、今回の案件で挙げられている方の事業の検討にどのように係わるのかという意識がありましたので。

事後評価の結果ということが結局、101号線が止まっていらっしゃるとい状況だということですので、それらがこれから先の事業の方にどう係わるのかという。勿論、事後評価は事後評価だと思うんですが、そういったところの兼ね合いというのはどのようになっているかということをお聞きしたかったので、失礼しました。

道路課：事後評価の制度につきまして、制度全般であれですが、事後評価の結果を審議委員会の方にお諮りして、それから得られる知見といいますか、そういうものを今後の事業展開に配慮するということ事後評価をやりますので、当然、今後の事業計画に、今、出てきた結果というのは反映していくのかなと考えています。

武山委員長：他にございますでしょうか。

まだ、不足の部分があるかなと思いますが、詳細審議地区の選定の所でまたご意見をいただければと思います。

それでは続いて、河川砂防課、お願いいたします。

《資料4 質問事項に対する回答 19～20 ページ》

河川砂防課：河川砂防課でございます。

資料の19ページをお願いします。茂市沢火山砂防事業でございます。

長利委員からの質問でございます。

再評価調書に（3）費用対効果分析の要因変化の事業費の増について、その具体的な内容について伺いたい、という質問でございます。

後ろの資料をお願いいたします。

左側の図が、当初計画時の図面です。当初計画では、縮尺5000分の1の地形図を利用して概略設計を行っております。砂防堰堤設置に伴い、林道2路線をそれぞれ付け替える計画としていました。左岸付替え林道270m、右岸付替え林道150m、計420mを付け替える計画としておりました。

次に右の図が変更になった図面です。

詳細に調査したところ、用地の一部について地権者の協力を得られなかったことから、

当初計画位置での施工が困難になったため、道路計画を再検討したところ、堆砂敷を迂回する付替え道路 800mとなっております。

ピンクで着色している用地が協力を得られなかった部分です。このため用地に制約があり、堰堤を乗り越える道路計画が出来なくなったため、左岸を周回する赤書きで着色された道路計画 800mに変更となっております。

下の方の表に事業費の内訳がございます。堰堤増工分も含めて 1 億 5 千万円ほど増額となっております。

次に後ろの方に、再評価調書の 2 枚です。2 枚目の下の方をお願いいたします。

計画時との比較欄について、具体的に事業費増の主な要因としては、用地上の制約があることから、付替え道路の計画を見直した結果、道路延長 420m から 800m に増工になったことによると修正したいと思います。

次に調書の前の方をお願いします。

武山委員長より指導がありまして、赤書きの 2 か所部分の書き換えがあります。付替え道路が工種としてあることから、1 番の事業概要の主な内容欄の区分に付替え道路を追加すること。下の 2 の進捗状況の主要工種の欄は 1 号堰堤、2 号堰堤、付替え道路と分けて記載するよう指導がありましたので、修正させていただきたいと思います。

《資料 4 質問事項に対する回答 21～23 ページ》

河川砂防課：次に資料の 21 ページ、長崎区域急傾斜地崩壊対策事業でございます。

藤田委員からの質問でございます。

今回採用した現場打吹付法枠工と、景観に配慮したコンクリート枠の目立たない工法を比較して説明して欲しい、という質問でございます。

これも後ろの比較表でご説明します。

当現場で採用可能な法面保護工としては、一般的には別紙のとおり、現場打吹付法枠工と受圧板工があります。

の工法概要です。現場打吹付法枠工の交点にアンカーを打設して、法枠自体を反力構造とし、枠内に植生基材を吹き付けて緑化を図り、生育とともにフレームが隠れ全面的な緑化を図る工法です。

検討項目として、安全性、施工性、景観・環境性、維持管理性、経済性を検討した結果、総合評価としては、初期の景観は劣るものの安全性、経済性に最も優れており、二重丸の最も優れていると評価し、当区域で採用した工法でございます。

の工法です。1 と同じ工法ですが、吹付けコンクリートに顔料を混ぜ着色して景観の向上を図る工法です。写真は探しましたが、人工的で経年変化による色落ちが懸念されることから、近年、実施例が少なく写真はございませんでした。

総合評価としては、安全性に優れているものの経済性はやや劣り、人工的な景観であることから の優れているとして評価しております。

の工法です。と同じですが、吹付法枠自体を反力構造とした工法で、法枠内及び法枠に植生育成基盤材を吹付けて構造を隠し、斜面前面の緑化を図った工法です。

総合評価としては、安定性、景観性に優れているものの前面に基盤材を吹き付けることから経済性は最も劣り、のやや劣るとして評価しております。

の工法です。プレキャストコンクリート製の受圧板を斜面に設置、アンカーを緊張定着して斜面に固定する工法です。

総合評価としては、法肩の侵食防止効果が低く安全性がやや劣り、景観に優れているものの製品が高価でクレーンの設置が必要になるため経済性でも劣り、のやや劣るとして評価しております。

の工法です。FRP製格子形状の受圧板を接し、アンカーを緊張定着して斜面に固定する工法です。

総合評価としては、と同様に法肩等の侵食防止効果が低く安全性に劣り、景観的に優れているものの、これも製品が高価で設置にクレーンが必要となることから、経済性に劣ることから、やや劣るのとなっております。

比較検討の結果、総合的に判断して、植生の生長に伴い良好な景観が得られる、安全性、景観性に最も優れているの現場打吹付工法で枠内を植生基材で吹き付けをした工法を採用しております。

次のページに参考として現場打吹付法枠工の植生状況を添付しております。

左側が長崎区域の5月末の植生状況の写真です。3年経過した部分は、植生が大分生長してきておりますし、今は7月ですので大分伸びていることと思います。

右側の写真が南部町の斗賀区域で14年経過し、植生が生長して、殆どフレームが見えない状況になっております。

以上です。

《質疑応答（質問事項に対する回答 19～23 ページ）》

武山委員長：ありがとうございました。

19 ページから 23 ページの所までの項目としては2 つですね。

これについてコメント、質問等があればお受けしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

藤田委員。

藤田委員：藤田ですが、19 ページの方です。

この比較図の 23 ページのやつで見ますと、私が言いたかったのは、安全度が高いというのは分かるんですよ、現計画が。そこを否定するものではないんですが、どうもこの、その前の 22 ページでも景観環境性は整然度が高いということで一重丸になっていますけども、景観上、私は、これはそんなに丸にはならないような気がいたします。

それから、23 ページの方の写真の右上が、確かにここまでいけばいいんですが、十和

田湖の北岸ですかね、北東岸でよく崩れる道路がありますね、県道だと思いますが。あそこがいつまで経っても白い枠が目立っていて、ちょうどこれでいくと左上ぐらいの感じに見えています。あそこはもう30年近く経っているんだろうと思うんですが。

ということは、これをしないでくださいと言っているわけではないんですが、景観上、何か、22ページの軽量受圧板工のように色を付けてもらえないかと言っていることをちょっとお伺いしているんです。例えば、こげ茶色のように塗られていると思いますが、この1番右の写真は、右上の。そういうことで無理でしょうか。やはり、この白い色を出さないといけないものなのかということをお伺いしたいのですが。

河川砂防課：以前、入れたこともあるんですが、先ほども述べましたが、劣化したり、冬場とか、ちょっと異様に見えるとか、そういうことがありまして、最近では施工した段階の、実際は年数が経てば苔とか生えてきて、草で隠れるのもあるし、それを期待して当初、施工したままの方が多いいと思います。

それで、十和田湖の法面の関係は、おそらく急勾配の所に植生をやっているんで成長が伸びないというか、そういうことがあると思います。

ですから、我々は急傾斜はできるだけ切り土工法で緩くして植生もいい状況で施工するように心掛けてはおります。

ただ、十和田湖みたいに切り立った山でずっと山が高ければ、なかなか安定勾配に切れないので、そういうことになっているかとは思いますが。

藤田委員：色を、例えば塗料をモルタルかなんかに混ぜ込むというようなこと不可能なんでしょうか。

河川砂防課：可能です。

法面業者も2、3ほど当たりました、今回も。実際、やられている施工例が最近はない、あまりないということをお聞きしていました。

藤田委員：なんですか？もう1回。

河川砂防課：あまり例がないということ。

藤田委員：ちょっと、できたらもう1回検討、そこだけなんですけどね。色を混ぜ込むということだけなんです、ご検討いただければ。それから予算が大幅に増えないのであれば、という前提付きで結構ですが。お願いいたします。

河川砂防課：分かりました。

武山委員長：他にございますでしょうか。

阿波先生から。

阿波委員：先ほどの22ページのこの工法の比較がございまして、こちらの、この工法の耐用年数って、大体どのぐらいを想定されているんでしょうかね。

河川砂防課：我々、一般的に50年、急傾斜工事やっていると、50年以上は持つ、50年を目処に。

阿波委員：多分、その辺との兼ね合いになってくるのかなと思いますので、あまり耐用

年数が小さいものに、それほど大きなコストを掛けるというのは、なかなか経済的じゃないのかなという感じがします。

また、こういったものは、いろいろ新しいものがその都度出てくるかと思しますので、そういった技術的な進歩の度合いとかも勘案して、どういう工法が良いのかということその都度選定することになるのかなと、ちょっと感じましたのでコメントを。

河川砂防課：ありがとうございます。

横森県土整備部理事：すいません、補足で。

色、検討できないかということなんですが、さっきの資料の比較した表、5つの工法を比較した でございます。吹付けコンクリート顔料混合着色、その下を見ていただきますと、16%、18かな？値段も下に書いております。350万？3500万？が3535が4176になるということで、多分、この当時の検討では、少しそれが費用的に負担が大きかったのかなということだったんじゃないかと思えます。

また、他の場所では、また地域地域、地区地区によってこういうのも変わってくると思しますので、また、そういうのは検討できるのではないかと思います。

武山委員長：ありがとうございます。

山下委員：整理番号14番の方の調書なんですが、ちょっと読み方を教えていただきたいんですが。

前回会議では、砂防堰堤の造り込みということで、事業進捗が94.8%、今回出てきたところが、付替え道路、これは全部事業が終わっていますが、2号堰堤だけが74.6%の進捗ということで、ちょっと分からないのは、単純に項目を書かなかったというだけですか、前回の資料というのは。

河川砂防課：堰堤2基ということでまとめて、ここ、記入していなかった。つけ忘れという形で。

山下委員：当初計画420m、再評価時800mで、ご説明の内容が地権者からの買い取りができなかったと、用地代で。(資料によると用地代が)全事業の中の20%、22.5%を占めているんですが、ここの調書の中を見ると、住民ニーズの把握としては、田子町及び地域住民の防災工事に対する要望が高いというふうに書いてある。(この理由によると)これ、地権者は何故、ここの場所を売らなかったんですか。

河川砂防課：ここの土地の方、最初のうち反対はしない、説明会の時は反対していなかったそうです。それで、用地交渉の段階になって、用地測量時に詳しい内容はちょっと分からないんですが、駄目だということを聞いております。詳しい理由は、特別聞いていなかったです。

山下委員：この地図を見ると、当然、水没エリアが広範囲に出てくるんですが、(砂防堰で形成されるダム湖に)非常に近傍の所で側道を作って、きっとこれ、立木を上側から切り出すための林道だと思うんですが、かなり急傾斜の所を無理やり道路を造っているような形になっちゃいましたよね。2本の道が、この図面からいうと(見られますが)。

だから、用地買収の段階で、ここの部分でこれだけの範囲、用地を賠償できるという交渉を正確にされていたのであれば、事業費はこれほど大きくならなかったように思われるんですが、いかがなものでしょうか。

例えば、2号堤の上側の方の尾根伝いに林道が入っていますね。こちら側の方から立木の切り出しということであれば道路を通ることもできたような感じが見受けられるんですが。

河川砂防課：この左岸林道というのは、営林署の林道でして、比較検討もしております、この選定というか、場所が1番、道路計画上いいということで比較検討して決めたルートでございます。

山下委員：かなり崖の所に無理やり道路を造ることになっていませんか。

河川砂防課：ハイウォーターとかある、堰堤のハイウォーターから上に道路を造らなければいけないもので、どうしても山の斜面を切るような形で計画されます。盛土が、盛土を造るとなると、構造物でどうしても高くなるものですから、切り土を中心に道路計画をしております。

山下委員：(土木工事状の規程ということなので)分かりました。

武山委員長：他にございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、続いて港湾空港課の方、お願いいたします。

《資料4 質問事項に対する回答 24 ページ》

港湾空港課：24 ページ、整理番号 16 番になります。

藤田委員からのご質問で、近年、災害が発生していないとのことであるが、それ以前の災害記録について伺いたい、というものでした。

回答につきましては、大間港が港湾区域として指定されましたのは、昭和 28 年 5 月 4 日になります。災害記録を対象地区、根田内から大間港全体に拡大し、年代も遡って調査したところ、隣接する大間地区にこれまで 1 件の災害記録がありました。

災害の内容は、平成 4 年 12 月 22 日から 23 日にかけて、冬期風浪により大間地区西防波堤の消波ブロックが延長 20m にわたって沈下したというものです。

場所柄、風浪、波浪、それによる越波による影響というのは受けるわけですが、地震、津波による大きな被害というのは無かったという結果になります。

以上でございます。

《質疑応答 (質問事項に対する回答 24 ページ)》

武山委員長：ただ今の説明に対して、質問等ありますか。よろしいですか。

それでは続いて、都市計画課の方、お願いいたします。

《資料4 質問事項に対する回答 25 ページ》

都市計画課：都市計画課でございます。

藤田委員からのご質問でございます。

今回、街路事業といたしましては、白銀市川環状線及び中央町金矢線の2路線をご審議いただいております。それぞれB/Cは10.81、1.84となっております。事業によってB/Cに大きな差がありますが、事業の優先順位の考え方について伺いたい、というご質問をいただいております。

回答でございますが、街路事業の優先順位につきましては、公共事業事前継続評価事業別評価基準に基づきまして、事業ごとに必要性、有効性、優先性、効率性、環境影響への配慮という5項目を評価項目といたしまして、100点満点で点数化しております。

それぞれに、また事業の進捗状況を加味いたしまして、総合的な判定をしております。

ちなみに、B/C、費用対効果につきましては、事業の効率性の中の評価要素となっております。1.5以上の場合で10点、1以上1.5未満の場合で5点、というような配点になっております。

以上でございます。

《質疑応答（質問事項に対する回答 25 ページ）》

武山委員長：ただ今の都市計画課の説明に対して、よろしいですか。

それでは、全体を通じてご意見、コメント等があればお受けしますが、よろしいでしょうか。

また後で詳細審議の所でご発言いただいてもよろしいかと思えます。

それではここで10分強、45分、今、30分過ぎですので、2時45分に再開したいと思います。10分ほど休憩をお願いいたします。

（休憩）

（2）詳細審議地区の選定について

武山委員長：それでは、皆様、戻られたようですので、後半の審議に入りたいと思います。

前半の質疑の中で何か付け加えておきたいこととか、よろしいですかね。

《資料4 質問事項に対する回答 11 ページ 補足説明》

企画調整課：すみません、1点。

事務局の方から、自然環境とか景観保全に関する考え方について、補足で1点ご説明したいと思います。

平成21年度の委員会におきまして、こういった自然環境、環境保全について配慮すべきというような附帯意見がありまして、その際の整理といたしますが、22年度の整理につ

いてご説明いたします。

平成 22 年 3 月に県として第 3 次青森県環境計画というものを定めております。その中で開発事業等における環境配慮指針というものが定められておまして、これに基づいて公共事業をやっていきますと。これを基本としてやっていくと。更に附帯意見もありましたことも踏まえて、公共事業の所管部局において周知を図って、自然環境、景観保全の視点というものを十分踏まえて事業を進めるということにしておりました。

その具体的な内容が、例えば、8 番の事業ですと、添付資料の 2 ページ目、8 番の事業の添付資料の 2 ページ目から、この開発事業等における環境配慮指針チェック表というものを作成し、この事業においてどういう配慮をしたかについて記載をして対応をしてきているという形になっております。

以上、補足させていただきます。

武山委員長：この中で、資料の 4 でいくと 11 ページの所で多分、もう一段のというか、例えば、エコロードと言われているような配慮ができないだろうかというような問い掛けだと思うんですが。何か、十分には答えていただけていないのかなという。

多分、でも、これを具体的にその所だけということではないんでしょうけども、どういう内容で配慮するのか。

事業の 4 番であれば津軽ダムの方の基準で代行、お願いしているということであれば、県の方では同行できないという範囲があるかと思いますが、8 番、9 番の中で、どこまでもやるということではないと思いますので、具体的に、例えば、この側溝や排水路に落ちた野生動物が這い上げられる工夫ということに対しては、じゃ、どう答えるかという部分が答えきれていないのかなというところがありますので、次回でもいいですが、具体的にどういう範囲でどう、ちょっと決めきれない部分もあるかと思いますが、ここではこういう対応をした、ここでは、今回、この 8 番、9 番ではこういうことはやっているけども、エコロードという所の野生動物が這い上げられる所の工夫はしていないけども、必要はないんだということであれば、そういう根拠を含めてご説明いただければいいのかなと思います。

東委員：先ほど、地域の方のご意見というのもありましたので、具体的な懸念材料が何なのかをやはり、できるだけお金を掛けない調査というのも必要だと思うんです。ですから、前提となる懸念材料が何かあるのかというあたりを絞っていただいて、もし、それでもなお調査が必要だというのであれば、それはまた別の次元になると思いますが、そこから具体的なものを積み上げていくという方法も必要じゃないかなと思います。

武山委員長：今の東委員のコメントも参考にして、次回、もうちょっと具体的にご回答いただければと思いますが。そういうことでよろしいでしょうか。

(2) 詳細審議地区の選定について

武山委員長：それでは、これまでの議論を踏まえて、詳細審議地区の選定ということに

入っていききたいと思います。

従来、小林前委員長の下、ある一定の考え方で詳細審議地区を選定してきておりました。それに従う形で、私の方でたたき台を事務局の方に作っていただきましたので、今、資料を配っていただいて、ご説明させていただきたいと思います。

今、お配りいただいた資料で、詳細審議地区選定に当たっての考え方という資料がありますが、これは小林前委員長の下でこういう事業は選定する、ただ、下のものは選定しないという形で行ってきていたところですので、たたき台を作る時に踏襲させていただきました。

選定する観点としては進捗率が低いもの。年次計画が70%を下回っている。年次計画に対してですね、30%以上遅れているもの。

2番目が、事業費が大幅に増加しているものということで、3割以上増加です。

3番目として、B/Cの値が大幅に減少しているもの、1を下回っているもの。

4番目として、希少野生動植物などへの配慮が必要なもの。

その他として、他と比較して事業費が大きいもの。事業費が100億、評価結果にB、Cがあるもの、当該年度予算が保留となっているものなど、ということで選定してきております。

幾分、本数も減って、事業費100億を超えているものは殆どない中で、数値的には若干修正が必要な部分もあるかと思いますが、一応、これで選定しております。

あと、下の白四角の方ですが、次の事業については、詳細審議の対象とされていないということで、翌年度に完了、事業が完了するもの。地すべり防止事業のように、人命・財産を守る上で必要なもの。今年度対象はないですが、3番目として下水道は生活に不可欠ということで除いてきているということになっております。

それで、本年度、18事業ということで、一覧にまとめてもらったものがA4横長ございます。

1番右側の所で、今の選定に当たっての考え方によって詳細審議地区として選定する観点というものを赤色、白抜きで四角で詳細審議地区に選定しない観点というものは青色で、網掛けした部分、一応、たたき台、私の案として示させていただきたいと思います。

順番にいくと、1番の林政課の事業は、治山事業、人命・財産を守る上で必要ですし、翌年度に完了するものということで詳細審議地区からは外しましょうということですね。

2番目、漁港漁場整備課の案件ですが、事業費が大幅に増大していると。ここで詳細審議地区の対象としてはどうかと思います。

3番目については、いずれも赤、青とも対象になっていないということです。この中でいくと比較的事业費としては大きいのかと思いますが、100億という所からいくと外れてくるかと。

4番目は、先ほども西目屋村の道路事業ということで、希少野生動植物への配慮が必

要ということにはなるかと思いますが、翌年度に完了するというのであれば、対象には含まれないかなと思います。

5 番目、夏泊公園線、これは進捗率が低いということで対象に含まれます。

6 番目、南部町の道路改築事業、これも進捗率が低いということで対象となっています。

7 番の名川階上線は、これは赤、青、共にないということで、金額的にも 17 億ぐらいということで対象から外れています。

8 番目は進捗率が低いということですね。

9 番目は進捗率が低い、予算が保留になっている。あとは計画変更的なことを行いたいという話で、何度か説明いただいておりますが、詳細審議の対象としたいと思います。

10 番目は進捗率が低いということです。

11 番目も進捗率が低い。これも計画変更的な対象にもなったと思いますが、評価に B、C が含まれています。

12 番目の国道 279 号は、進捗率が低いということですね。7 割を若干切っているということで、現地点では対象としています。

13 番の河川改良事業は、人命・財産を守る上で必要ということで除いてあります。

14 番目は、事業費が大幅に増ということにはなっていますが、人命・財産を守る上で必要ということと、翌年度に完了するということが網掛けされていません。

15 番目が、急傾斜地崩壊対策事業、人命・財産を守る上で必要ということで除外しています。

裏面にいって、16 番の大間港、これは中止ということで予算保留ですし、中止という対応方針ということで、評価が B、C ありますが、詳細に検討かなと思います。

17 番、これも、これは翌年度に完了するものということで対象から外れています。

18 番目の三沢市の街路事業。これは事業費が 100 億を超えているという、あと B / C が減少してきているということ、若干、僅かですけど、下がってきているということで、一応、詳細審議に含めましょうということで、網掛けになっています。

ということで、たたき台として、網掛けの部分の整理番号で 2 番、5 番、6 番、8 番、9 番、10 番、11 番、12 番、16 番、18 番、このあたりが例年からいくと詳細審議の対象ということになるかと思いますが。

それでは、これに対して、今、除外したものについても、こういう観点で詳細審議が必要じゃないかとか、という意見があればお受けしたいと思いますが。

あとは、この後、除いたものについては、協議会で決めたいということがありますので、県の対応方針に対して疑義があるというか、継続となっているけども問題ではないかというものがあれば、やっぱりそういうものは含めていかなければならないかなと思います。

ご意見、ございますでしょうか。

藤田委員。

藤田委員：ジャンルというんでしょうか、何かその、道路が凄く多くて、例えば、河川砂防ですとか、農林漁業といいますか、ちょっとそちらの方のバランスも考えた方が良いのではないかと。これというわけではないんですが。それがちょっと、思いますが。

武山委員長：その他にご意見。

山下委員：私、北海道の人間なので、考え方がよく分かりませんが、この青森の皆様の考え方、非常にしっかりさせていて分かりやすいと思います。

ちなみに、私、事業推進派でも環境保全派でもありません。北海道では3つの同じような事業評価、総合評価の委員をやっていますが、ちょっと、先ほど、木立委員からも話があったんですが、観点として、今、藤田委員がおっしゃるように、どこでも住民は工事をやってくれという話になりますね。そうじゃなくて、県全体が、特に公租税でやっているわけですから、受益の観点からいって、どの事業が最も青森県で重要視されなきゃいけないか。ちょっと語弊があるんですが。その観点で羅列をしないと、このスクリーニングされるようなフィルターだけていくと、常時、いろんな事業を評価していかなくちゃいけないようになると思うんです。だから、青森県が突破する1つの理念を実現するための事業をABC分析にかけておいて、上から例えば3件、というような決め方もあるんじゃないかと思うんですが。いかがでしょうか。

武山委員長：その他、ご意見。

基本的には、事業1件ごとということにはなるかと思いますが、横断的にこういう議論が必要かなという所があれば挙げてもらってもいかがかなと思いますが。

藤田委員：考え方の所で1つ、もう1つ伺いたいんですが。

地すべり防止事業のように人命・財産を守る上で必要なものを除いたのは、どういう観点でしたっけ。必要だというのは分かりますけども、審議の対象から外すというのとはちょっと違うというふうにも思うんですが。そこなんです。

武山委員長：これは、従来、踏襲してきているという感じですけど。やはり、不可欠であろう。事業として不可欠という部分かと。

藤田委員：確か一昨年でしたか、弘前のダムがありましたよね。やめちゃったというか。あれも治山の観点からだったと思ったんですが。場合によって人命・財産を守る上で必要なものとして除かれちゃうわけですよ。

武山委員長：リストアップの時、これが必要だというのがあれば復活というか。

藤田委員：もちろん必要だというのは分かるんですよ。ただ、詳細審議地区から除かれるというような、おかしいなという気もしますが。

武山委員長：具体的に、この事業は取り上げた方が良いというのがあれば、出していただければと思いますが。

事務局：事務局でございますが、生命・財産を守る上で必要なものということは、これはもう、待たなしに、逆にやらないと駄目だという観点で従来は除いております。

ただ、今回で言うと 13、14、15 ということで、審議から除くということではなくて、詳細審議から除いて、勿論、委員の皆様には全体について審議をしていただくということになっております。

その中でも藤田委員がおっしゃいましたように、これは詳細審議をした方が良いというご意見があれば、それは対象のものでも詳細審議という形でこれまでも審議していただいておりますので、今回で言うと 13、14、15 番については、詳細審議の方ではなくて、今日、後ほど審議をしていただいて、対応方針について結論を出していただくということで考えているものでございます。

東委員：確認させていただきます。

生命・財産、当然大事なものは皆さん共通の認識だと思うんですが、先ほど、藤田先生がおっしゃられた、例えば、大和沢のダムが対象になったと。ここでは、詳細審議から外するという色分けですね。これの基準は、ある意味、緊急性とか何か基準があって分けられているというふうな認識でよろしいのでしょうか。

これは、今、ここでは緊急性がある。大和沢はそこまでの緊急性が当時なかったというふうな、そういう違いがあるというふうに認識してよろしいんですか。

事務局：その緊急性の部分につきましては、委員皆様の判断で詳細審議の方に入れていただくということを考えておりますので、先ほど言いました、今まで委員の皆様のご意見としては、非常に河川砂防関係といたしますが、そういうものというのは、人命・財産を守る上で必要という観点からいけば、それを審議してやる、やらないというよりは、必要性がもうあるでしょうという前提に立てば、詳細審議ではなくて、その前段の皆様方、委員の皆様方の審議を経た上で結論を出していただければ良いかなということで進めてきていたものでございます。

武山委員長：従来、かなり件数も多くて、効率的にという所もあったのかと思いますので、そこはあまりこだわらずに、一応、踏襲して外してありますが、これはやった方がよいということがあればどんどん出していただければと思います。

やはり必要性という部分では問題ないとしても、やはり事業の進め方全体の中で、進め方を見ると、あるいは計画を見ると問題があるんじゃないかということがあれば、やはり詳細に審議すべきかなと思います。

山下委員：ぶっちゃけた話、県民への説明力をこの会議で担保したいということでしょう。ぶっちゃけた話。だから、先ほどお話があった地すべり防止工事みたいなものは、説明力があるから関係なくて、ほかのやつで金掛かるし、進捗が遅いやつ、これ、説明しようがねえから何とかしてくれという話じゃないの？

はっきり言った方がいいよ。

武山委員長：そうですね。そういう観点も。

藤田委員：気になるのが、最近、異常気象が増えたり、災害がありますよね。だから、それに対応するようなものというのは、やっぱり入れた方がいいのかなという感じがし

て、具体的には、金額があまりにも少ないんですが、3千万円ということで、15番なんですが、黒石の急傾斜対策、あそこ竜巻がありましたよね。黒石で。弘前か。弘前ですね。

それで、この竜巻とか集中豪雨とかいろんな問題もあるので、1つぐらいそういった観点もという気はしているんですが。ただ、金額的には少ないかなという気がいたしますので、いかがでしょうか。

武山委員長：今、15番ということで、10の該当の中でちょっとありましたが、これは次年度に完了するということがありますので、15番含めるといってご意見をいただきました。

他にありませんでしょうか。

詳細審議地区から外れるということになると、本日、県の対応方針に対する委員会の意見というのをまとめさせていただきたいということ。詳細審議地区については、第4回、その所で決定しますので、若干先送りというか、もうちょっと質問等もできますし、回答をいただく余裕ができてくるのかなということになるかと思いますが。

そうすると、他にご意見がなければ、そんなに数も増えはしませんので、道路課さんが多いというのはありますが、先ほどの案に15番を加えて決めさせていただきたいと思います。よろしいでしょうかね。

それでは、詳細審議地区については、最初のたたき台に加えて15番ということで、番号で言いますけども、2番、5番、6番、8番、9番、10番、11番、12番、15番、16番、18番ですね。11件ということで。例年に比べれば多くは、全体が減ってきていますので、多くはないのかなと思いますので、11件を詳細審議地区ということにさせていただきたいと思います。

(3) 詳細審議地区に係る審議について

武山委員長：それでは、詳細審議地区について審議を進めていきたいと思います。

詳細審議の中のリストに従って、2番目の水産流通基盤整備事業ですね。これから審議を進めていきたいと思います。

《詳細審議（整理番号2番）》

武山委員長：2番、水産基盤整備事業ということで、これは事業費が大幅増ということですが、先ほど説明がありましたように、県で負担するというのではなくて、大幅に増加した分については、国と八戸市の方で半分ずつ負担するという形で、当初、老朽化を十分考慮していなかった施設ですね、それを整備していくということになるかと思えます。

これについて、質問とかがあればお受けしたいと思いますが。

あるいは、現地調査の必要性とかがあれば、ご発言いただければと思います。

山下委員：私、元々漁業屋なんで、関係する事業はここだけだと思うんですが。

やはり、この評価表は、1番はじめ、水産物の生産コストの削減効果で200億円ぐらい計上されていますよね。やっぱり(これだけ巨額の便益があるとの見積もりであれば)この辺の所を実情として見てみたい。

それからもう1つは、これは被災した所ですけども、やっぱり、今までハサップ対応だとか物流改善だったんだけど、避難場所として有効利用できる場所が残存しているかどうか(であれば、他の便益効果があることになるので)、その辺の観点でも少し視察させてもらえればと思うんですが。

武山委員長：特に、担当課から回答というか、あれば。

漁港漁場整備課：今のご指摘ですが、まず1つ、今の災害が起きまして、その情勢がどうなっているのかとか、今のこの事業に関して、荷捌き所のB/Cの効果が凄く大きいということになるんですが。ただ、現地調査といいますと、これが市の事業ですので、それが県で現地調査するのはどうかなというのが、いいのかどうか迷うところなんです。いかがでしょうか。

武山委員長：現地調査についてはもうちょっと、全体を眺めた上で決めていきたいと思いますが。

藤田委員：ここは、鮫地区なんかも入るんですかね、鮫漁港というか。

漁港漁場整備課：鮫地区も入ります。

藤田委員：そうですか。

あそこ、ちょっと私、見に行ってきたんですよ、災害でかなりやられていたものから。

それで、ちょっと伺いたいのは、今日ではないんですが、かなりあの時、海にいろんな漁港の基幹施設が入っちゃったということで、トイレもひっくり返っちゃったし。それから、あそこのウミネコの繁殖地が、今度、災害復興国立公園になりますよね。その辺の関係もできたら一緒に伺いできないかと思いますが。

武山委員長：他にはよろしいですかね。

《詳細審議(整理番号5番)》

武山委員長：では、続いて5番の事業、平内町夏泊公園線について見ていきたいと思えます。

これは、進捗率がかなり低いということにはなるかと思いますが。

ここでいう休止とはちょっと違うわけですが、事業が休止された期間があったということで、年次計画に対してかなり遅れてきているということになるかと思いますが。あと、一部環境への配慮的な話が含まれてはくるかなと思います。

あと、B/Cも、今日説明がありましたけど交通量も随分減っていますし、単価も下がっているということで、相当下がってきているという。

修正係数かけないと1を下回ってしまうという。再評価時は1.74だったものが、よろしいでしょうか。

これも落石とか、災害的な話も写真としては示されていますが。

《詳細審議（整理番号6番）》

武山委員長：続いて6番、櫛引名久井三戸線、南部町の道路事業ですね。これも進捗率が低いということですが、これも同様に財政状況のひっ迫からしばらくの間、事業が休止されていたという箇所になるとか思います。

計画から大幅に遅れているということですね。

よろしいですかね。

《詳細審議（整理番号8番）》

武山委員長：続いていきます、8番。これは計画変更ということで話が、県の対応方針案が示されています。質問等も出されていましたが、当初の事業目的に対してどうかというあたり、今日、説明いただきましたが、とりあえず計画を変更して、山間部の方を当初計画と分離した形で別検討したい、計画を変更した上で、それを踏まえて残りの区間については検討を進めたいという話がありましたが。これも同様に進捗率が低いですね。

藤田委員：今日の私の質問にもありましたが、野生動植物への配慮というようなことをちょっとお伺いしたいと思っております。8番、9番。9番も一緒。

武山委員長：そこについては、先ほどお話しした次回にまとめてですかね。具体的にどういう対応があるかという話で示していただければと思います。

木立委員：前回質問して、これは原単位が改定されたからなのか、交通量が減少したからなのかということで回答をいただいたんですが。特に、5番と8番が原単位が減っている分で、その分で3分の2にはなっているわけですが、交通量も相当減っているということで、そこを知りたかったわけですね。つまり、原単位の改定ということだと機械的なものですが、当初の予想を交通量が下回っているということですから、それだけニーズが低くなっているということになるわけですね。それで8番は、計画変更ということで対処されているわけですが、5番の場合は、それよりもB/Cが小さくて、進捗率が低いんだけど、特にそれに対する対処というのがないのではないかと思います。

それで、5番の所の最後の所で、資料の綴りの写真があって、現道の交通状況という所で、すれ違えないということでバスと大型トラックが並んでいますけども、これはちゃんと並んでいますよね。ちょっとした待避所とかを設ければ、このバスと大型トラックというのがマックスなわけですから、これは緩和できるわけですね。それで、これだけニーズがないので、これ全部を工事進める必要があるのかどうか疑問に思うんですが、それが1つと。

あと、ちょっと確認ですが、詳細審議地区について審議する内容は、継続とか、計画変更とか、県対応方針について良いかどうかということをお話し合うわけですね。

ここでは、また、審議の対象にはなっていないと思うんですが、これから改修費とかいろんなものが多くなってくるということは最近話題になっていますね。除雪の問題もありますね。こういったことで財政状況、どんどん悪くなっていったら、ここでこれを直したからといって、今後、これを維持できるのかどうかということは、当然考えるべきだと思うんです。この分、除雪もしないといけないわけですね。そういったことをいろいろ考えた時に、今、これで交通量も下がっていて、大きい大型バスと大型トラックが並んでいる状況で、ちょっとどこかで徐行して通れるわけですから、特段、この状況で問題がないように思うんですが。いかがなものでしょうか。

それからちょっと、余計なことですが、B/Cというのは、基本の基本ですが、例えば、パンを100円で買いますという時に、それは個人が考えるわけですよ。100円に値すると思うからパンを買うわけです。それで、その買うに値しないものというのは、市場からは淘汰されるわけですよ。それは、個々の判断でやるわけだけでも、道路とかこういう公共事業というのは、そういうことができないから、何かの形でニーズを、便益を計算してあげて、市場の基準を満たすかどうかということでもやるわけですね。だから、B/Cが1を切るということは、お金に比べてそれをやるだけの便益を下回っているということで、市場では当然、淘汰されているようなものなわけです。それを再現しようということなわけですよ。こうやって修正すると一応、超えているわけです。こういうものはどうなのかなと思いますね。

というか、全体の意向はともかくとして、こういったものについて一言もないというのは、ちょっと私としては。

武山委員長：そのあたりで、道路課さんの方ではどうなんですか。幾つか、今回も中止というものもありますし、継続であるけども計画変更して、一部切り離してという形がある程度進行してきているのかなと思いますけど、そのあたり。

道路課：交通量につきましては、交通量が減ったということではなくて、17交通センサスに対する伸び率の掛ける値が落ちたという、マニュアルの改定で落とされたということです。

17センサスの値が1だとすると、前回の評価時では1点何々台という、1を超える交通率の伸び率で計算できるということだったんですが、これが東北全体で0.854ということで、B/C算定に使う将来の交通量の伸びを落とされたということです。

ですから、必ずしも交通量が落ちたということではないんですが、その他の部分につきましては、ちょっと資料を整理してから次回にお答えできればと思っております。

武山委員長：これ、全体で0.854、落とされたというか、それで計算しなさいという話になっているわけですが。どうなんですか、それは個別に見て14全部やるのは大変でしょうけども、個別にここはそんなに落ちないだろうかと、そのあたりは出せるんですか

ね、難しいかなと思うんですが。

道路課：おっしゃるとおり、交通量がこの半島内の方々のライフラインではある道路ではありますが、ここに住んでいる方の人口が絶対的に少ないので、発生する交通量、また夏期における観光で来られる方々の交通量も変動しますので、どれが正しい交通量なのかというのは、いろいろ議論がある所なんですけど、間違いなく言えるのは、この道路がこの地域の方々のライフラインであり、のような石が落ちてきた場合に、通行止めの時間が長く、本来、ここを歩いていけた方がぐるっと迂回しなければ地域の中心地である平内町の方に行くことができないという状況もございます。

ですので、大型車、調書には幅員の最小値4mと書いてありますが、写真では大型車がすれ違いますので5mはあるということですが、5mであったとしても、我々としては、冬期の堆雪幅1.5mをそういう道路であれば確保したいと考えますので、地域の唯一のライフラインである道路ということも考えた場合は、やはり堆雪幅も確保した、冬期も通れるような道路ということを造るのが、地域の方々から求められているところがございます。

武山委員長：個別の事情だとなかなか結論を出し難い部分もあるとは思いますが、全体として、道路課として何か見直しして落としてきている部分であるとか、という話はあるわけですね。

道路課：この区間につきましては、既に写真のとおり山側には落石防護柵を設置しておりますし、海側には波返しを付けて幅員を確保していますが、ここの道路の整備に当たって、これらの既存の施設をなるべく生かしたいということで、この落石防護柵は生かして、既存の波返しを取り壊ししないで、高さとかも合わせて更に沖側に波返しを付けることによって、海が汚れるのを必要最小限の工事で幅員を確保して、この区間、急カーブがあって、見通しが悪く、走行上も危険な状態がありますので、最低限のコストを縮減した上で、そういう工事をしたいということでご提案しております。

長利委員：今の説明なんですけど、青森県全体で道路をどこに付けようかとか、という話の中で、それじゃ個別にここの道路、現実に修正する前はB/Cが1を切っている。個別の道路についてみれば、地元住民等考えて、今のようなご説明はあるかと思うんですが。

それじゃあ、ほかの道路全体、道路計画全体を見直した時に、ここの道路を優先すべきなのか、ほかの道路を、それじゃここよりも優先順位が高い所があるのではないかという話があってしかるべきではないかと思うんです。何故ここの道路を、ほかの道路に比して、比べて優先的に整備しなくちゃいけないのか、という説明がまだ少ない、足りないのではないかと。全体、青森県全体の道路計画の中での位置付けという観点から、ここでやるべき理由、ここを優先すべき理由というものがあつた上で、あえてB/Cが少ないけれどもやるんだという説明が必要なのではないかと思うんですが。

そのために、先ほど、木立委員も言われたように、B/Cというのは、その説明で

はないかと。県民に対する説明要件ではないかと思うんですが。

道路課：何故ここなのかというところは、この6ページの写真にもありますが、平成17年4月に落石があったので、やっぱりそういう所については、早急にある程度対応を取らなきゃならないということと、あと、県全体の取り組みにつきましては、資料を整理して、後ほどお答えしたいと考えております。

武山委員長：やっぱり、ある程度、優先順位のつけ方的な話と、大分削っているというか、コスト縮減という形でいろんなことを図ってきていますし、今回も計画見直しとか、継続とは一旦しますけども、計画を見直したいという話の中が、全体的にどういう効果が出てくるかというあたりの説明が、やっぱりある程度ないと、個別の判断はちょっと難しいところがあると思うんですね。ここ3m、本当に必要になる時に、3m2車が本当という所がなかなか判断がつきにくい部分があるのかなと思いますので、次回以降、説明いただければと思います。

他にございますか。

阿波委員：多分、先ほどの議論ともちょっとかぶると思うんですが。例えば、沿岸部のような道路とか、沿岸部の道路にアクセスするような道路、ほかの道路とは違うのかなという感じがしまして、例えば、将来、大きな、甚大災害が起きた時に県の方として、どういうふうな防災というか、避難計画とか、その地域をどういうふうに支援していくかといったことと大きく関連しているのかと考えていまして、その辺の大きな災害が起きた時に、その道路が将来、今はB/Cが低くても、もしかしたら将来的に大きな災害復興とか避難を考えた時に大きな機能を果たす可能性もありますので、そのような視点といいですか、そういった部分も踏まえて情報を提供していただけると、もう少し議論がすっきりするのかなという感じがするんです。その辺、ご検討いただければありがたいと思っております。

道路課：道路に求められている機能というのは、いろんな方面がございまして、観光の面もありますし、救急医療を支える道路、地域間交流を支える道路と、道路に求められている機能というのは、非常に多方面にわたっております。

青森県では、それらの機能というか、要望というものを整理して、青森県の道路のあり方をまとめた本がございまして、それらの中において、例えば、今、言われました緊急避難路をどうするのかということについては、緊急輸送道路ネットワークというものを想定しておりまして、道路の種別ごとに、ここは緊急輸送道路としては優先度がこうですよ、こうですよ、という整理もしております。

そういう中で事業を選択する際に、ここは緊急輸送道路にネットワークに位置付けられていて、こういう落石があるからやらなきゃならないねというようなことに至っているわけですが、それを一言でここでご説明することはなかなか難しいので、それらの資料を整理しまして、次回、ご提示したいと思っております。

武山委員長：東先生。

東委員：多分道路は、農道も含めて、我々から見ると道路なんです。農道も含めて、勿論、農道は農業のためにあるわけですが、実際には、それ以上の機能を果たしている面もあります。その辺の分野間を横断した評価も含めて検討していただくと、その地域を見る時に、道路が、例えば2本、3本あって、これは農道でこれは県道でこれは国道でというのはあり得るわけですので、トータルで見れるようなものを情報として出していただければと思います。

山下委員：よろしいですか。

何か問題が起こったり災害が起こると、例えば、大量の疾病だとか、障害者が戦場で出た場合、どこからやるかという、最も重篤な人を救うというのが鉄則ですね。今、阿波委員おっしゃったように、それから東委員がおっしゃったように、その部分を当然、仮想価値的に組み込むと、唯一経済的指標として出てくるのはB / Cだと。これは木立委員のお話だったと思います。

私、ちょっと外野なんです。地域政策を考える場合に3つの指標があるはずですね。国策評価指標というものと、地域政策指標と、それから経済性指標のB / C。この3つで評価しなきゃいけないんだけど、今、その恣意性を排除するとB / Cでやろうという話にはなっています。いろんな取り組み方あってCVMでもいいし、コンジョイントみたいな形でもいいんだけど、それでB / Cを出しているけど、これが金科玉条かという、木立委員には申し訳ないんですが、道路の方は厳正だからシビアに出てくるというお話をされましたが、漁港なんかとんでもなくシビアですよ。漁港がないと漁師、出漁もできないんだけど、100人の規模でやっていたのが、10年経つと10人になっちゃった。これ、B / Cが殆どないわけです。ところが、10杯の船を出す場合には、B / Cが例え0.4でも、これは漁港を造らざるを得ない。守らなければいけないという。いわゆる地域政策指標を取り込まないと、青森県全体で東委員も阿波委員もおっしゃるように、いろんな質の違いのもので全部B / C化すると、一律に数値は出るけど、じゃあ、例えば防災効果はどうなのか。環境負荷がどうなのか。経済波及便益はどうなのか。こういうものを一律、重みが1で合算されちゃっているんです。だから、それに対しては青森県として、要するに行政指標として、例えば、ここは地域防災、阿波委員がおっしゃるように、この海沿いの所はこれが高いんだから、ここには重みづけを持ってかかる。そうすると、序列が明確に決まってB / Cで評価できると。

これはちょっと、行政側さんじゃなくて、委員会全員の中で少し検討しなきゃいけない部分かなって、勝手なことを思っていますが。委員長、いかがですか。

武山委員長：そうですね。以前も勉強会的なことをやっていたこともないではないので、多分、そういう視点というか、いつも事業単位でみると難しい、判断がつかない所があって、ただ、他に優先すべきものがあるのかとか。他との比較で、本当にこれを進めていいのかという疑問というのは、常に出てきていたのかと思うんですが。

そのあたり、どうしますかね。また検討して、勉強会的なものですかね、なるのか。

あるいは、ある程度まとめて話をしていただけるのであれば、県の方からそういう考え方的な話をしていただければよろしいのかなと思います。

山下委員：だから、確認なんですけど、地域修正係数というのは、にわか勉強しましたが、これは素晴らしいアイデアで、青森県だとか、都会にはない所をこうやって公共事業で救う1つの正しい考え方だと思うんです。ただ、ここは民生指標だとかいろんなものが入っていて、ここの中に青森県だから、もしくは夏泊半島だからこそその地域政策に対する重みづけ、この議論が入っていないように思うんですね。そこをどう拾うかというふうにスポットを充てればよろしいんじゃないかと。

武山委員長：その他、8番から12番までずっと道路課の詳細審議対象ということになりますが、これについて。

《詳細審議（整理番号11番）》

藤田委員：11番の、今の5番と同じように必要性とか優先度について議論をいただきたいと思っています。

武山委員長：11番ですね。これも計画変更したいという含みでの継続ということかな。

道路課：11番ということですのでご説明します。

調書の参考資料の6ページと7ページに、標準横断図と現況の写真を付けておりますが。当初の計画では、先ほどもご説明しましたが、ここの地区が青森市と平内町、それより東側の地区と結ぶ道路としては、国道4号が主な道路としてありまして、あと増田浅虫線というのと、清水川滝沢野内線という道路、この3つが主な道路としてあります。しかしながら、清水川滝沢野内線は山岳道路ですので、なかなか利用が困難であるという現状がございます。

そういう中でバックアップが2つあるんですが、この増田浅虫線というものが、右の写真のとおり砂利道で片側通行、すれ違いができないという現状。ちょっとした雨が降りますと、3番のように砂利が流れてしまい、殆ど交通不能状態になってしまうという状況がございます。

これらを改善するために舗装化ということを考えていますが、その際に当初では、7mという幅員で現況の道路より幅員を広げてやることによって、国道4号のバックアップ体制をもっと強化なものにしたいということで計画をしておりました。

その後、国道4号土屋バイパスが完成しまして、あの道路も完成するのにかなりの年数が掛かっていたわけですが、計画時点10年前において、いつごろ完成するかというのは想定できる状況ではなかったというのもございまして、バックアップ道路を早期に造るべきではないかということで計画を進めたんですが、国有林の中でございまして、いろんなそういう手続きの関係もございまして、整備が遅れていたところ、土屋バイパスがご存知のように立派な形で完成しております。

あのバイパスを見れば、あれが自然災害によって通行止めになるということは、あま

り想定できないのかなとは思いますが、何せ海上を走る道路ですので、スリップ事故によって車が横たわった場合は通行止めになるというような、そういう事態も考えられるわけで、そういう時に必要最低限の機能としては、どういうものがあるかということで考えれば、雨が降れば砂利道で流されてしまうここの道路を舗装化すること。ただし、所々に待避所を設ける程度で、すれ違いできるような道路を造るのは、今の土屋バイパスが完成した状況においては不要ではないかと。そういうことによって、コストの圧縮をかけながら、必要最低限な代替路線の確保ということを考えていきたいということで提案しております。

藤田委員：必要性（の説明）は次回で結構ですが。

もう一つ、管理にかなり金が掛かりそうな気がするんですよ。例えば、冬になると通行止めにしちゃうのかとか。そういった観点も、今、答えなくても結構ですけども、ちょっと資料をお願いできないかなと思っております。

《詳細審議（整理番号9番）》

木立委員：さっきの山下委員のお話ですが、おそらく費用便益分析も含めて、総合的な判断をするということは合意を得ていると思うんです。そういうことを審議しているような人が主要メンバーになっている学会などでもそういう話をしているので。

ただ、費用便益としてはこうなんだということは、きちんとお手盛りしないで示して、さらにそれで費用便益分析の結果が悪くても多くの人がやりたいと思っているからこれはやるんだというような判断をする材料としては、必要だという考えは合意を得ていると思うんですね。

ただ、その場合に総合的判断をするということは、それ以外の要素を入れているということだから、それを突破するだけの何か強い要因というのは説明すべきだと思うんですね。そこがちょっと、さっきの道路でいうと、十分すれ違えるし、何か本当に困るんですかということを申し上げたんですが、ただ、修正費用便益は、この場合は1.33で5番は超えているわけです。問題は、9番ですよ。修正しても0.45しかないということですね。進捗率も低いというようなことなので、これは相当な説明が必要なのではないかと。地図を見ても、ここにバイパスが本当に必要なのかということですよ。造って、それを管理しなければ意味がないと思うんですが、それだけ管理すべきものを今の段階でお金を掛けて増やして、既存の所のお金を捻出するのも大変な時に、さらにそれを増やすということがどうなのかと。それで失われるものもあると思うんです。他の所に掛けるべきお金が無くなるとか、そういったことで、今日でなくても特に、先ほど申し上げたのは5番以上に9番は修正費用便益も下回っているんで、修正費用便益というのは、1つの基準を示しているわけですから、修正であろうと、それを超えているということは、ここの委員会のルールとしては一応、マイナス材料ではないということではあると思うんですが。ここでは、それが修正しても0.45ですから、これは十分な説明が必要だ

と思いますね。

田村委員：冒頭に、林野と水産以外は休止というのがなくて全部継続になってしまうというご説明がありました。地域修正を掛けてもまだ0.45しかないこの事業に関しては、対応方針は継続なんだけども、予算保留の上、協議中ということなので、結局、実際には保留という分野がないので分かりづらいですが、そういうことだと思います。

なので、これは要するに、木立先生のご指摘どおり、実態的には進まないということ、ただ、止めるという判断はまだ、今の段階ではしないらしいということではないでしょうか。

私も費用便益分析のやり方の厳格性というのは、道路がどれだけ厳格で、水産はどうか、林野はどうか、知っているわけではないので、必ずしも理解するところではないですが、少なくとも、木立先生のご意見からいえば、地域修正掛けて1以上いけば、要するに問題がないということになるわけですね。

道路にのみ地域修正を掛ける意味を最初にご説明いただいたので、それに基づけば、地域修正を掛けて1以上になれば問題がないということになると思うので、今の問題となるのは9番だけとなり、しかも9番の内容を見れば、とりあえずやらないというようなことなのではないでしょうか。

武山委員長：そうですね。

1を超えていればという話の中で、更にその上、優先順位という話もありますし、1を下回ったら絶対駄目かということ、そういうこともないと。そのあたりは十分な検討と説明が必要だろうと。ここでいうと、修正B/Cが1を超えていれば、それなりの費用便益の観点からは、説明が、事業の妥当性がある程度説明できるということになるのかと思います。

他に、道路事業について、現地調査の観点からも何かご意見があれば受けたいと思いますが。

《詳細審議（整理番号10番）》

武山委員長：次10番が平川市、弘前田舎館線ですね。

すいません、10番というのは、これは変更ということには入らないということではないんですかね。幅員がかなり変更されている、これは計画変更ということには含まないということではよろしいですかね。

道路課：計画変更につきましては、道路の場合、起終点の変更と橋梁などの大規模構造物の変更が計画変更として審議会に諮るよということになっておりまして、幅員については、計画変更という形では。

武山委員長：事業費も大分減るということですね。

道路課：そうですね。

ここは用地買収の問題もございまして、このような形になっております。

武山委員長：言葉の定義が、再評価という所で、今、説明があったように、幅員、かなり変えても計画変更にはあたらないとか、事業をしばし休止だけでも中止にあたらないという話がありますのでご理解いただければと思います。

続いて11番、増田浅虫、青森市が。

これは何度か出ていますね。先ほどあった話で。

《詳細審議（整理番号12番）》

武山委員長：続いて12番はかなり規模としては大きい。国道279号の吹越バイパスですね。これは進捗率が低いということであがってきていますが。これ、進捗率が悪いというのは、どういう所からでしたか。吹越バイパス279号。

道路課：進捗率のおもわしくない理由ですか。

これにつきましては、県の再評価のルールでいきますと、新規事業着手後10年ということになっておりますが、この事業につきましては、国の補助事業でやっておりまして、国の補助事業につきましては、国の指導から5年で再評価を受けるようにということで、5年の段階の進捗率を出しております。

進捗率が悪いというのは、事業立ち上げ当初というのは、どうしても設計調査、用地買収に掛かりまして、その占める道路事業費に対する割合というのは、さほど大きくなので、進捗率はあまり良くないように出ているんですが、幸いにも用地買収、ほぼ全面的に完了しましたので、今年度も含めて、今後、事業費を投入することによって、進捗率はカバーできるものと考えております。

武山委員長：ということのようです。

道路課について、ちょっと、いろいろ意見を出されていまして、また整理した上で次回、ご回答いただければと思いますが。

よろしいでしょうか、道路課の方については。

《詳細審議（整理番号15番）》

武山委員長：それでは続いて、追加した15番ですね。急傾斜地崩壊対策事業ということで審議。15番についてご意見があれば受けたいと思います。

藤田委員：ちょっと言いますと、災害対策の問題を重点的にここでお願いできればと思いますが。

武山委員長：災害対策の方で、大分、災害の性質といいますか、そのあたりが変わってきているというようなことについて、そのあたりは県として、総合的な取り組みみたいなものは何かなされるんでしょうかね。

なかなか、竜巻に対する対策というのは非常に困難なものかと思いますが。

15番ということですので、今日説明いただきましたが、工法の所で環境への配慮的な所ですかね。

藤田委員：最近、地球温暖化のせい、気候が集中豪雨ですとか、局地的とかといったようなことでいろいろ雨の降り方も違ってきていますよね。そういうものに対して、こういう地すべり地域、当然、水を抜くというようなことが必要になってくるかと思いますが。そうした時に何か変わってきているのか、それとも今まで通りのやり方で対応しているのかとか。そういった観点もお願いしたいと。

例えば、竜巻なんてというのは、今まで日本じゃ考えられなかったわけですよね。それが青森県にまで出てきたと。そういった、これ凄く大変なことでどう対応していいのか私もどうやっていいのから分かりませんが、そういったことも全て、地球温暖化によって、何か気候が変わってきて、と思うんですね。だから、そういったようなこともこれから加味していかなくちゃいけないんだろうなというふうには思いますが。

そういったことです。

それから、先ほどの景観の配慮というのは、前回、前々回ぐらいに、2年ぐらい前に色によって景観的な配慮をすべき、できますよ、というふうなお話が確かあったと思いましたが、それに対して、景観的な配慮をお願いしたいということで話したんですが。

私、こちらの青森大学に来る前が環境省で国立公園の景観をずっと扱っていて、ここが国立公園とは違うというのはよく分かっているんですが。やはり、いろいろな調査をいたして、東京電力で送電線の色をどうしたら良いか、1番景観に合ったらいいかとか。それから本州四国連絡橋の100mを超えるような巨大な橋の色彩についてもいろいろと検討してきたんですが、その時に、暗褐色ですとか、こげ茶色といったようなものが1番景観に合って、乱すものではないといったようなことがありまして、ちょっとその辺の色に対してこだわったことを言いました。

以上でございます。

武山委員長：何か担当課の方からコメントをお願いします。

白川河川砂防課長：河川砂防課長です。

藤田委員のお話にございました最近のゲリラ豪雨とか、短期的な集中豪雨ですが、当然、うちの方でも考えておりまして、基本的にはハードということで斜面であれば法枠とかの対応をさせていただくと。河川であれば、川幅を広げるなり護岸をきちんと整備するなりと、そういうふうな対応はさせていただいております。

ただ、今の時代ですから、想定外ということがかなりあるわけですので、その点については、ソフト対策ということで砂防、地すべりとか土砂崩れとか、そういうふうなものに対しては、メールなりで地域住民の方に「雨、降りましたよ」と、「危険になっていますよ」というのは伝えていきますし、勿論、市町村さんの方にも県の方からそういう通知が行くようにしております。

また、河川についても、河川の水位も随時住民の方が調べれるとか、住民の方にメールで通知行くとか、そういうソフト対策に重点をおくような施策を展開しております。

次、砂防の、先ほどの顔料を入れる件ですが、確かに顔料を入れますと茶色とかいろ

んな色を付けることはできます。勿論、その分のコストはプラスすると。うちの方でも、急傾斜地には使っていないんですが、海岸とかにそういう顔料を入れてやったことがあるんですが、やはり5年、10年しますと、色が抜けてくるんですよ。抜けてくると、かえって見苦しいという状況になりますので、うちの方としては、あまりやらない方がいいんじゃないかなという考えを持っております。それをどうしてもやっていくのであれば、住宅なんかであれば10年に1回、外壁、ペンキの塗り直しをいたしますよね。ああいうふうに10年に1回とか、メンテナンスをやっていくことが必要なんですが、果たして、我々の事業でそこまでやる必要があるのかということをお考えすると、ちょっと皆さんのご理解が得られないんじゃないかなというふうに考えておりました。

藤田委員：はい、わかりました。

武山委員長：お願いします。

長利委員：今日、配られた資料の法面保護工の比較表なんですけど、ここの中では、1から5があって、1番の現場打の吹付け法枠工がいいんだよということで二重丸が幾つかの指標でついているんですが。確認なんですけど、これはこの該当地区、長崎区域の工事について現場打ちの1番いいんだという比較なのか。それとも一般的にこれが1番いいんだよという話で出された資料なのか、そこの確認だけ。

河川砂防課：基本的な長崎地域に対する評価です。これがもっと勾配が緩い所であれば、また、こういう大きい枠を使わなくても良いような場所もございますし。ですから、一応、これについては、長崎区域という判断をしてください。

武山委員長：他にございますでしょうか。

よろしいですかね。

《詳細審議（整理番号16番）》

武山委員長：続いて16番、中止ということで県の対応方針が出されておりますが、大間港の改修ですね、これについて。

よろしいでしょうか。何か確認しておきたいこととか、更に追加の質問等があれば。

よろしいでしょうか。

《詳細審議（整理番号18番）》

武山委員長：最後の番号になりますが、18番の三沢の街路事業について、お願いします。

これは、事業費がかなり大きい構造物というか、線路を跨いで大分できつつありますが、トンネルもありますし、跨線橋ですね、規模の大きい跨線橋があるということで、質問を出されていましたが、それなりにベネフィットも大きいんでしょうけど、コストがかなり掛かるということ、B/Cが、八戸市の平面の所とは大分違うB/Cになっていきます。

よろしいですかね。

(4) 現地調査地区の選定について

(5) 詳細審議地区以外の地区に係る委員会意見の決定について

《現地調査地区の選定》

武山委員長：全体を通して詳細審議地区に関する、あと現地調査ですね、幾つか個別の意見を出されていましたが、それを含めてご意見があれば受けたいと思います。

樋口農商工連携推進監：委員長、よろしいでしょうか。

農林水産部の次長でございます。

先ほど、山下委員と藤田委員からお話ございました、2番目の八戸地区での水産流通基盤整備事業についてでございますが、ご指摘のとおり、いろんな便益を考える際には、荷捌き所だけということではなくて、当然、漁港整備そのもの、本体プラス荷捌き所ということで効果が発揮されるということでございます。

それから、県事業の部分もまだ今後も継続してやっていく部分がございます。

それから、藤田委員から蕪島の関係がございます。今回、お諮りしているこの事業の中で、蕪島の南側の恵比寿浜地区という所も今回、事業の対象区域として入っておりますので、もしできましたら現地調査の方、見ていただいて、ひとつご審議をいただければと思います。

以上でございます。

よろしく願いいたします。

武山委員長：他に。

藤田委員：僕も蕪島のあたりというか、今のは是非お願いしたいと思うんですが。

もう1か所できるならば、1か所だったらそこでいいんですが、やっぱり11番というのが、僕はどうも、行ったことがないものですから、全然知らない場所なので、要は冬とか、そういう時、どうなるのかな？というのが、行けばある程度見当つくかなと思います。

武山委員長：1日では無理そうですね。2日に分けてということになるかと。

藤田委員：一緒にキュッとこう。優先順位はつけて、八戸の方でお願いしたいと。

武山委員長：他にありますか、現地、ここは是非、今のような感じで、ここは是非見てみたいという。木立委員。

木立委員：毎年、1か所ずつ現地調査をしていると思うんですが、前委員長の時は、前にここは見たので今度は違う方とか。何かそういった、今まで見てきた所とのバランスというのが。新しいメンバーが多いので、そこは違うと思うんですが。武山先生はその辺、ご存知だと思うので、そういったことからいって、どの種類というようなこともあって。件数が多いということからすると、道路の方になると思うんですけど。

武山委員長：なかなか、ここというのはなくて、僕の方としては意見というか、案を特に作っていなかった状況ですね。規模が大きいということという、吹越バイパスとい

うか、279号とかが候補になるかなと思いますし、あるいは、ただ今の水産流通基盤の津波の被災からの復興という話もありますし、今みたいに多岐にわたる便益という話もありますので。

去年も港でしたかね。ですけど、港でもいいかなとは思いますが。

他にご意見。 特にご意見がなければ、八戸ということにしたいかと思うんですが、よろしいですかね。

それでは、八戸の港ということで、今も話が幾つか出てきましたが、そこであればこういう所から話を聞きたいという所があれば、今の段階ですかね、あるいは後で事務局に伝えてもらっても。今の段階でこういうものが聞きたいという所、特にあれば。よろしいですかね。

では、今日の、先ほどの話を踏まえて基本的には事務局の方でアレンジ、お願いしたいと思います。

《詳細審議地区以外の地区の審議》

武山委員長：それでは、詳細審議地区以外ということで、本日、委員会意見ということを決定的にしたいと思います。

詳細審議地区以外ということで数は少ないですけども、1番、3番、4番、7番、13番、14番、17番という形で、基本的には、これは県の対応方針どおりということであるというので、ご意見を伺いたいと思いますが。

よろしいでしょうかね。じゃあ1件ずつ確認して参ります。

1番ですね。来年度で終了ということと、地すべり防止ということで、生命・財産を守る上で必要ということで、事業規模としても、あまり大きくはないということですね。

よろしいでしょうか。

県の対応方針は継続ということですので、この委員会としても、その案を支持したいと思います。

続けて3番ですね。国道280号の国道改築事業。これは額としては大きいですかね。100億には達していませんが。事業の進捗状況もA、B/Cもここは増えてきているという。若干、当初計画に比べて増えているということになっております。

県の対応方針は継続ということで、それを了承したいと思います。

続けて4番ですね。西目屋村、これちょっと意見、かなり出されていたかと思いますが、来年度で終了ということで、これも委員会の意見としては県の対応方針どおりしたいと思います。

ただ、先ほどありましたように、具体的に環境配慮でどんなことがなされるか、これは基本的にでも、津軽ダムの方にお任せの話ですかね、先ほどの話ですけども。

逆に8番、9番の方で環境配慮ということで、どういうことをされているかという話を、次回話をさせていただければよろしいかと思えます。

4番、継続ということで、県の対応方針どおりとしたいと思います。

続けて7番、県道改築事業、名川階上線ですね。これも外す、赤、青ともに何も付いていないという状況です。

当初、B/Cを出していなかったということですが、再評価時で、修正で1.16ですね。

県の対応方針は継続ということで、それを了承したいと思います。

続けて13番、外ヶ浜の蟹田川の河川改良事業。よろしいですか。評価はAということと、人命・財産を守る上で必要ということで、対象のリストから除外されていましたが、県の方針は継続ということで、それを了承したいと思います。

続けて14番、田子の火山砂防事業ですね。これは、今日、説明がありましたけども、付替え道路の所で事業費が増大していますが、今日、説明があったとおりですね。翌年度で完了するということでもあり、最初、リスト対象から外していましたが、県の対応方針は継続ということでございます。

最後は17番です。八戸市の都市計画、街路事業ですね。白銀市川環状の。

山下委員：よろしいですか。

完成ということなのですが、これは、私、B/C分からないので木立先生に。

B/Cが10を超えますね。公共事業の場合は、大体1を超えなきゃいけないですけど、3ぐらいが常識的で、普通、10以上の二桁超えるものについては、PFIだとか、民間事業として還付することが最近は増えているわけですが。これは、幹線道路ですから、当然、できやしないんですが、もし事業算定でB/Cの上限、これがあつた場合は、当然、PFI等、BTOなのかBOOか分からないけども、そういうものについて配慮する方向性というのは、県の方はお持ちなんですか。

武山委員長：都市計画課さんの方からご回答いただけますか。

都市計画課：県では、そういうふうには考えておりません。

たまたま、これは時間短縮効果ということで、そこに真っ直ぐ道路を造ることによって、市内を通らなくてもいいということで、時間の短縮効果とたまたま八戸市を環状する道路となりますので、その交通量の配分が計画上多いということで、こういう数字が出てくることになる。たまたまというか、あまりそう、減多にあることじゃないんですが。

ただ、そういう環状線として全部繋がっているわけではありませんけども、概ねそういう環状バイパスというのは、こういう大きい数字にはなる形になっていますし、部分的に完成している部分もありますので、その継続、分割して工事をやっていますので、継続部分ですので、なかなかそちらの方にもっていくというのは難しいと思います。

山下委員：想定どおりのお答えで。

要するに連続して工事が引き継いでいる所についてB/Cも当然やらなきゃいけないんですよ。ただ、これから新規にやるような、ちょっと長大な所の路線についてB/Cが高い所は、やっぱりちょっと考慮していかないと、という世の中の流れだと思うんで

すが。

都市計画課：なかなか、今、着手している所を完成させるので精一杯でして、なかなか新規、大きい所には着手できない状況ですので、またそういう時には参考にしたいと思えます。

よろしく申し上げます。

横森県土整備部理事：多分、有料道路事業なんかはそれに当たってくるんだと思うんです。県でも今、3か所、青森空港の所とみちのく有料道路と、八戸の先の第2有料道路ですね。多分、料金を取るからには、それなりに高い規格でないと料金を取る便益を出さないと、利用者からは理解されないと思えますし、あと、八戸市の外郭環状道路は、そういう都市内のネットワークの1つになっていますので、そこに急に有料道路が出てくるといっても、なかなか地元の了解という意味でも厳しいのはありますが、大きな流れとしては、できるだけそういう民間活用ができる可能性があれば、そういう方向を検討していくということだと思います。

ただ、なかなか青森県ぐらいの経済規模とか何とかだと、なかなかそういう良いたまを出すのが厳しいかなというのが実態じゃないかと思えます。

山下委員：そのグリーンゾーンですね。やっぱり精査できるものはして、30年間のB T Oでもいいんだけど、最後、財産はそっくり県民のものになるから。

横森県土整備部理事：繰り返しになりますが、民間の可能性が、道路以外でもいろんな所であるのであれば、そこは考えたいと思っております。

《現地調査地区の選定》

木立委員：何回も発言して恐縮です。

視察に行く場所の選定についてですが、ここで一昨年でしたか、大和沢ダムに行ったのが。あの場合だと、そこについて、この委員会でどういう扱いをするかというところを判断するために、実際に見ておかないといけないということで行ったと思うんですね。

その流れですが、県の対応方針に対して、詳細審議地区ということは、詳細審議の色を塗ってある所は、これは継続が良いかどうかということをご判断するということでおいているわけですね。なので、私の理解では、この継続するか否かについて、書面だけでは分かりづらく、継続をここで、この委員会で継続としないという可能性がある所を、現地を見て判断するというために現地視察に行くのではないかとということで、私の理解、1つの理解でそう思っていたのですが。

さっきちょっと申し上げなくて申し訳ないんですが、2番の場合は、これは割りと事業費が大きいことを除けば、県の係わりも少なく、進捗率も割りと高いし、問題が少なく、行って、「よくやっているね」と言って帰ってきた場合、附帯意見というようなことにも、展望した時に、ここに行って良かったねと言って、他に附帯意見を述べなければいけない所を書面だけで附帯意見というわけにもいかないと思うんです。

どこということも無いので、さっきちょっと躊躇したんですが、やはり継続という判断を可とするかどうかという所が迷うような所から選ぶということだったのではないかと思うんですが。

私の理解、間違っていますでしょうか。いかがでしょうか。

武山委員長：そういう地区があれば優先かなとは思いますが、ありますか。

逆に幾つかあると思うんですが、計画変更的なことを提案したいという中でいうと、どうなのかな。そのあたりについてはどうですか。今年で早いのか、まだ、計画変更の中身もはっきりしていない段階で。

木立委員：このままでいった場合に、附帯意見なしということがあるわけですか。何か書面だけで継続についていかがなものかと、附帯意見を述べるということは、ちょっと難しいんじゃないかと思うんですね。

ということは、殆ど問題がないというか、割と問題が少ないかに見える所を視察に行くということは、附帯意見はなしでいくということに関係しますか。

武山委員長：先ほどの話で継続といいつつ、実質的には厳しい話、あるいは計画変更を睨んでいるというものについては、附帯意見が付けられるかなと思っているんですが、特に現地を見なくても。

逆にこの場で計画変更の中身を議論するわけでもないですし、今の段階で、その地区へ行って、具体的に言うと9番、11番ですか。どうなのかなというのは、この場でその辺にあたる意見を聞いても、なかなか話がまとまらないのかなというところがありますので、ちょっと逆に早いのかなという。早いというか。

また再開する場合には、この委員会にかけてくるという話になりますので、例えば、計画変更をしたいという話が出た次年度なりに具体的にどういう話を含めて変更したのかということ聞いた方が実効的かなという、この2か所に限ればですけど。

木立委員：さらに言うと、さっきの山下委員のぶっちゃけた話ということでいくと、県の方が別に推進したいという動機があるわけではないと思うんですね。ただ、地元の要望が強いとか、それを地元の要望が強いのに県の方の原案の段階で継続としないということになると、いろいろあちこちから言われるということがあると思うんですね。委員会はそのしがらみがないので、技術的にこれは駄目なんですということを言うことで、県の方が楽になることがあると思うんです。

だから、そういった意味で、駄目なものは駄目と、やっぱりここでちゃんと言うということで、それは、その後は議員さんが見に行ったりとか、形としては、その後はどうなるかということは別として、委員会は委員会では何か意見を述べるということはあるといいと思うんです。だから、何も述べないというのは、何か虚しい気がしますね。

武山委員長：そのあたり、例えば、道路課の地区についていろいろ意見は出されて、また次回、全体的な話もしていただくという話にはなっていますが。

それを踏まえて、むしろ問題があるという所でいうと、先ほどの5番になりますかね。

実際、すれ違い含めて。

私の方から言うと、そういう地点があれば優先ということは考えていたんですが。そういう地点が今年はないのかなという、そういう意味では、是非、ここという所は私の方としては無かったというところですね。

どうでしょう。夏泊は若干、あるかなということがありますか。

他にどうですかね、八戸を見ても委員会的にはあまり意味がないのかなというところもあるのかなと思いますが、ただ、

長利委員：この委員会の性質がよく分からないまま、現地見学の話になったんですが。

私自身の理解不足なんです。委員会で行って、現地に行き、それに対して、多少問題点、現地に行かないと分からない点があって、その辺を鑑みて、委員会として何らかの意見を出すということであれば、私も道路の、例えば夏泊で地域修正係数等を鑑みて、B/Cは全てではないにしても、地域の実情が分かって、それで全体、青森県として、県はこういう意見を出してきて、それに対して我々は、県の意見に対して是か非かという立場で客観的にやる話ではないかと。説明責任は県の方にあるのではないかと、私自身は思っているんですが。我々の意見が、ああでもない、こうでもないと言って、これを修正するとか、修正というか、事業にゴーサインを出すという立場ではないだろうと、私自身は思っている。例えば、さっき言ったように、夏泊の所に行き、地域の実情なり、地域の方の考え方なり、もし聞ければ、そういうのを判断した上で、県の説明を、この道路の持つ県全体の優先順位を含めながら、お聞きしてみたいという気はします。

武山委員長：他にご意見、ありますか。

それであれば、前言撤回になりますけども、5番と11番と見れますかね、どうせであれば。近いという所で。

事務局：場所的には可能かと思えます。

11番は、バス入っていけないかもしれない。そこはちょっと心配なものですから。

武山委員長：バスが入ればということですね。

事務局：ちょっと考えさせてください。

多分、浅虫の街中の線路下のガード潜ってずっと入っていくような形の場所になりますので、普通の大きいバスは多分入りませんので。

武山委員長：入れなければ、手前あたりで折り返すんでしょうがないと思えますけども。

事務局：場所的には行くということは可能だと思えます。その日程、ちょっと調整します。

《現地調査地区の決定》

武山委員長：じゃあ、事務局の方にお任せ、ガラッと変わってしまって申し訳ないですけども、委員会として取りたいと思えます。

それでは、現地は夏泊、5番と11番ですね。というところで、今日、幾つか意見が出て、どういうふうを考えるかというあたりとか、本当に、どこか削っていくべきという、かなり削ってきている部分もあるとは思いますが、そのあたりを説明いただいて、その中での位置付けとしては、やはりここは、半島の所をちゃんとというご説明いただければと思います。

それでは、最後、ガラッと変わってしまいましたが、確認していきたいと思います。

詳細審議地区についての対応方針案というのは、現地調査を踏まえて第4回でまとめたいと思います。

《詳細審議地区以外の地区に係る委員会意見の決定》

武山委員長：残りの整理番号でいうと1番、3番、4番、7番、13番、14番、17番の事業については、県の対応方針案どおりということはこの委員会として了承したいと思います。全て継続ということになります。

よろしいでしょうか。

(各委員了承)

武山委員長：あとは、現地調査地区については、道路の案件ということになりますが、5番と11番が見れば、メインは5番ということで疑義として3m2車線、本当に必要ですかという話と、他とのバランスでここを優先していく、ここだけを優先していくわけではないでしょうけども、優先順位が高い、どういう位置決定で、どういう順番に、あとは全体計画的な話ですね、というところも踏まえて。ある程度、事務局の方にアレンジお任せしますし、私の方からも意見を出したいと思います。アレンジの方はお任せいただければと思います。

それでよろしいでしょうか。

(各委員了承)

その他

武山委員長：田村委員。

田村委員：私、今年からこの委員になったので分からなかったのですが、詳細審議というのは、何か調書以上の情報が出てきて、それについて審議するのかと思ったらそうではないのですよね。

武山委員長：これはそうなります。更に質問等があればまた寄せてもらって、それを踏まえて次々回に。

田村委員：では、その4回目に調書とはまた別の資料が出てくるということですか。詳細審議案件について。

事務局：必要なものを教えていただければ、4回目でもた提示して、更に詳しく説明す

るという形になります。

田村委員：分かりました。

今回、今日出てきたこの一覧表ありますよね、これを総括表として、最初に出していただいた方が、問題点が抽出しやすいし、ここで議論する時にも集約された議論ができるかと思うので、来年度からは最初に総括表として出していただいた方がいいのではないかと思いました。

以上です。

武山委員長：分かりました。

来年度の話ということになってしまいますが、今日の選定、ほぼそれに従う形。あとは、人命・財産に係わるものを無条件には除外しないということですね。その部分をちょっと注意した上で、最初の段階で出していくという。そういうことを次年度行いたいと思います。

あとは、これは、今日は質問のフォーマットとかは、特には付けてはいないですね。更に質問等があればまた、こういう情報が欲しければという話を。

事務局の方から、今後の進め方を含めてお願いします。

事務局：次回の第3回委員会につきましては、お手元に配布しております日程連絡表にあります8月下旬から9月の頭にかけて開催をしたいと考えております。現地との日程調査等々ございますので、申し訳ございませんが、7月17日までにご予定の方をお知らせいただければと思います。

それから、質問に関しましても、今、ありましたとおり4回目で改めて資料なりを提出等々したいと思いますので、ご連絡いただければと存じます。

もう1点、今日の審議内容につきましては、当課において縦覧、それから県のホームページで公表いたしますので、また確認等々、よろしく願いをいたします。

以上です。

武山委員長：質問については、特にフォーマットはないですかね。

事務局：それでは、様式をお送りいたします。

武山委員長：様式を送っていただけるということですので、そこに詳細審議地区について、もっとこういう情報が欲しいという。例えば、以前でいうと、労働組合の人数であったり、そういうような過年度を含めた情報が欲しいとか、いろいろ出していただいたことがあったかと思いますが、判断に関して必要な資料等があればリクエストしてもらえればと思います。

その他、委員の方から発言、よろしいでしょうか。

特にないようですので、それでは事務局の方に進行を戻したいと思います。

3 閉 会

司会：長時間にわたりありがとうございました。

これをもちまして、本日の委員会を閉会いたしますので、どうもありがとうございました。