

平成29年度第1回青森県公共事業再評価等審議委員会

日 時 平成29年6月16日（金）13：30～16：30

場 所 ウエディングプラザ アラスカ地下1階「サファイア」

【1 開会】

（司会）

ただ今から「平成29年度第1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。開会にあたりまして、山谷企画政策部次長より御挨拶を申し上げます。

【2 あいさつ】

（山谷次長）

平成29年度第1回青森県公共事業再評価等審議委員会の開催にあたりまして御挨拶を申し上げます。

委員の皆様には、県行政の推進にあたりまして、平素より格別な御理解と御協力を賜り厚く御礼を申し上げます。

本県の社会資本は、未だ十分とは言い難い整備状況にある中で、東日本大震災の経験を踏まえ、県民が安全に安心して暮らせる災害に強い青森県づくりを進め、県内各地域の更なる発展を遂げていくためには、今後も着実に公共事業を実施し、社会資本の整備を推進していくことが必要となっております。

一方、限りある県予算の中で公共事業を実施していくためには、選択と重点化及び財源の有効利用に努めるなど、県民の皆様から十分な御理解をいただきますよう、当委員会から御意見をいただきながら、公共事業再評価及び事後評価を厳格に実施するとともに、その検証過程を広く県民の皆様にご公開して、その説明責任を果たしていくことが、何よりも重要と認識しているところでございます。

本日は、お手元の次第にありますとおり、長時間の会議になりますが、公共事業の実施過程における客観性、透明性の向上及び効率的執行の確保に向けて御審議いただきますようお願いを申し上げまして御挨拶といたします。

【3 委員等紹介】

（司会）

本日は、今年度第1回目の会議です。人事異動もございましたので、県側の職員を御紹介いたします。

まず、企画政策部です。ただ今、御挨拶申し上げました山谷次長でございます。

続きまして、農林水産部です。

高谷次長です。

駒井漁港漁場整備課長です。

続きまして、県土整備部です。

新井田理事です。

田邊整備企画課長です。

山本道路課長です。

笹河川砂防課長です。

下村都市計画課長です。

なお、秋葉委員におかれましては、本年3月で弘前大学を退職されたことに伴い、当委員会の委員につきましても、3月31日付をもって辞任されましたことを御報告いたします。秋葉委員の辞任により、当委員会の委員は9名となります。

さて、本委員会の会議は、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りますが、本日は6名の委員に御出席いただいておりますので、会議が成立いたしましたことを御報告いたします。

これから議事に入ることとなりますが、議事進行は、委員会設置要綱の規定に基づき、阿波委員長をお願いいたします。

[基本的事項の確認]

(阿波委員長)

委員の皆様、本日はお忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。

昨年度に引き続きまして、今年もどうかよろしくお願ひ申し上げます。

それでは、まず具体的な審議に入る前に、ここで本委員会の基本的な事項について確認させていただきます。

3つございますが、まず1つ目でございます。

会議は委員会運営要領第3に基づき公開として開催いたします。

2つ目でございます。審議内容は委員会の資料とともに事務局の企画調整課で公表・縦覧します。なお、議事録の公表にあたりましては、各委員の皆様の御了解を得て行うことといたします。

3つ目でございます。委員会終了後の報道機関等の取材対応は、委員長にご一任くださるようよろしくお願ひ申し上げます。

以上、委員の皆様のお協力をお願いいたします。

【4 議事】

《(1) 平成29年度公共事業再評価等審議委員会スケジュール》

(阿波委員長)

それでは、早速でございますが、議事を進めさせていただきます。

はじめに議事の（１）今年度の委員会スケジュールについて、事務局から説明をお願いいたします。

（事務局）

資料１「平成２９年度青森県公共事業再評価等審議委員会スケジュール(案)」をご覧ください。今年度の委員会につきましては、昨年度と同様、３回の開催を想定しております。

評価ごとのスケジュールについて御説明いたします。

まず、再評価についてです。

本日、第１回委員会では、県の対応方針案についての御審議、現地調査の要否等についての御検討と委員会意見の決定までをお願いしたいと考えております。

現地調査を実施すると決定された場合は、現地調査地区以外の地区についての委員会意見の決定をお願いいたします。

次回、第２回委員会は８月下旬を予定しております。

現地をご覧いただいた後、地元関係者等からの意見を聴取した上で、現地調査地区に対する委員会意見を決定していただき、９月に開催を予定している第３回委員会では、意見のとりまとめ、附帯意見の要否や文書整理等をお願いしたいと思います。

続きまして、右側の事後評価についてです。

第３回委員会では、昨年度選定していただいた３事業について御審議いただく予定でございますが、事後評価に係る委員会意見書のとりまとめと、来年度の事後評価対象事業の選定を同日の委員会において行っていただきたいと思いますと考えております。

意見書につきましては、阿波委員長及び大橋委員長職務代理者から１０月中に知事に提出していただきたいと思いますと考えております。

尚、審議の状況によりましては、４回目の委員会を開催することも想定されますので、その場合は、第４回委員会を１０月中に開催させていただき、知事への意見書提出は１１月に行いたいと考えております。

年間スケジュールの概要は以上でございますが、詳細な日程や審議内容等につきましては、委員会での議論を踏まえながら、その都度、阿波委員長と相談いたしまして、事務局から御連絡しますので、よろしくをお願いいたします。

（阿波委員長）

ありがとうございます。

先ほど、事務局から資料１に基づきまして、今年の委員会スケジュール案についてご説明いただきました。

今年も３回の委員会を予定しているということでございますが、適宜、委員の皆様と意

見交換をしながら進めていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、ただ今の御説明に対しまして委員の皆様方から御質問、御意見等ございませんでしょうか。

<質疑・意見なし>

《（２）平成２９年度公共事業再評価対象事業に係る対応方針（案）の審議》

（阿波委員長）

それでは、今年度の委員会は、このスケジュールにより進めさせていただくこととします。御協力のほど、よろしくお願いいたします。

それでは、続きまして、再評価対象事業の審議に入ります。まずは、今年度、本委員会で審議する事業を確認いたします。

今年度の再評価対象事業について事務局から説明してください。

[対象事業の確認]

（事務局）

青色のファイルをご覧ください。

最初に対象事業総括表があります。今年度は、農林水産部関係１件、県土整備部関係９件で合計１０件の事業が公共事業再評価の対象となっております。課別の内訳としましては、漁港漁場整備課１件、道路課７件、河川砂防課１件、都市計画課１件となっております。

再評価の対象となる理由については、対象事業一覧表の方をご覧ください。

こちらの表の右側に再評価理由が記載されています。再評価後５年が３件、継続１０年が４件、計画変更が２件、その他が１件となっております。

今年度の再評価対象事業については以上です。

（阿波委員長）

ありがとうございます。

本年度は１０件、対象となる事業がございます。

それでは、審議を進めます。

議事の（２）今年度の再評価対象事業に係る県の対応方針についての審議に入ります。

審議の進め方ですが、まず県の担当課より所轄する事業について一括して説明を行っていただきます。

委員の皆様には、事前に質問のやり取りをしていただいておりますが、担当課の御説明を聞いて、改めて担当課から確認したいことや、また御質問等がございましたら、各課の

説明が終了するごとに御質問や御意見をお受けすることといたします。

また、審議を通じまして現地に出向いて現場を見る必要がある。または、地元関係者から話を聞く必要があると判断される地区がございましたら、審議終了後に現地調査地区として選定したいと考えております。

本日は、先ほど、事務局から御説明がございましたように、委員会の意見の決定までを行う予定です。

もし、現地調査を実施する場合は、それ以外の地区についての委員会意見を決定したいと思っております。どうしても現地を見てから委員会意見を決めていきたいという場合には、それ以外の地区について、今回で決定とさせていただくこととなります。

委員の皆様、よろしいでしょうか。

<質疑・意見なし>

(阿波委員長)

途中、15時30分ぐらいを目途に、適当な時間に一旦休憩をはさみながら進めていきたいと思っております。

時間的な制約もありますので、県の説明者は個々の調書により、事業の要点、ポイントを要領よく説明していただきたいと思っております。

また、委員の皆様にも活発な御発言と円滑な審議の進行に御協力をお願い申し上げます。

それでは、審議の内容に入る前に渡辺委員から費用対効果分析全般についての事前質問がございましたので、事務局から回答をお願いいたします。

[資料2 費用対効果全般についての質疑回答]

(事務局)

資料2「平成29年度公共事業再評価対象事業に関する質問書・回答書」の1ページ目をご覧ください。

渡辺委員から費用対効果全般についての御質問がございましたので、事務局から回答いたします。

費用対効果分析については、各調書の2/3ページの下から2つ目の【費用対効果分析手法】(分析手法、根拠マニュアル等)に記載しているとおり、国が制定したマニュアル等を根拠に算定することとしてございます。ただし、県単独事業及び交付金事業の道路整備事業、今年度の調書では、H29-3~8及びH29-10です。こちらにつきましては、本県独自の費用便益分析実施要綱に基づき費用対効果分析を実施しております。

その経緯につきましては、皆様の青色のファイルの最後のページに記載しています。

資料の「道路整備事業における県独自の費用便益分析実施要綱」に記載されているとお

り、平成15年8月に国土交通省が「道路事業における費用便益分析マニュアル」を制定しました。このため、本県におきましても、平成16年度にこのマニュアルに従い評価を実施して参りましたが、道路事業の県単独事業において、B/Cが1以下となり、当時の青森県公共事業再評価審議委員会から「道路整備事業に係る地域特性や個別の事業内容に即した独自の費用便益費の算定の工夫が望まれる。」という御意見をいただきました。

そこで、青森県公共事業評価システム検討委員会の了承をいただきまして、平成18年10月に「道路整備事業における県独自の費用便益分析実施要綱」を制定しました。こちらで、国土交通省が実施しております3項目の便益に本県独自の5項目便益を追加する形に費用便益比算定の方式を改めました。

さらに、平成18年度に公共事業再評価等審議委員会からの意見「人口減少や過疎化の見込みの中、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である」を受け、青森県公共事業評価システム検討委員会の御了承をいただき、平成22年度から地域修正係数を用いた修正費用便益手法を導入し、実施要綱に基づいて評価を実施することとしております。

県単独事業と交付金事業におきましては、こちらの要綱を使用して評価しておりますが、補助事業につきましては、地域修正係数を用いない国土交通省のマニュアルに基づいて評価を実施しているところです。

(阿波委員長)

ありがとうございます。

渡辺委員、いかがでしょうか。

(渡辺委員)

道路整備事業となっておりますので、それ以外のものは、このように地域補正係数とかは使わないと考えてよろしいでしょうか。

(事務局)

そのとおりでございます。

道路事業以外のものと、過去の評価でB/Cが1を下回るという事例が発生しなかったもので、国のマニュアル等に基づいて評価を実施しております。

(渡辺委員)

分かりました。

ありがとうございました。

(阿波委員長)

事業の効果をB/Cという形で整理していくと、どうしても地域間で格差が出てしまいますので、そういうところは補正するという感じで、地域の特性などを考慮して評価していくことが必要だと思います。

それでは、御意見が無いということでございますので、個別の審議の方に入っていきたいと思います。

それでは、事業内容の説明を担当課の方からお願いをいたします。

まずは、漁港漁場整備課からお願いいたします。

[①漁港漁場整備課事業（整理番号H29-1）の審議]

(漁港漁場整備課)

漁港漁場整備課長の駒井です。

再評価29-1番をお開きください。

まず、事業の概要について私から説明して、担当から詳細を説明いたします。

この水産基盤整備事業は、水産物の安定供給と水産資源の生育環境の保全向上に資するため、漁港及び漁場の整備により水産物の生産流通の基盤づくりを総合的に行うものです。

再評価地区については、水産流通基盤整備事業といたしまして、全体計画費が100億円を超える漁港整備の事業となっております。

主要な施設は、防波堤などの外郭施設、航路などの施設、岸壁などの係留施設等となっております。

以上、簡単ですが、事業全体の説明をしました。

詳細については、これから担当の方に説明させます。

漁港漁場整備課の西谷です。よろしくお願いたします。

座って説明させていただきます。

それでは、整理番号H29-1、水産流通基盤整備事業の八戸地区についてです。

事業評価、実施要件は、再評価後5年によるものです。

平成14年度の事業採択で終了予定年は平成30年度へ変更しています。

調書の後ろにある添付しております資料の3ページをご覧ください。

上の図が位置図となっております。

下の小中野地区の計画平面図、中ほどの緑で着手をしている道路が、現在、残事業となっております。

次の4ページの館鼻地区については、こちらの方は完了しております。

次の5ページですけれども、鮫地区、恵比須浜地区の計画になります。下の方の緑で着色している恵比須浜地区の防波堤と鮫地区の蕪島全面の護岸と用地が、現在、残事業となっ

ております。

調書の方にお戻りください。

事業目的ですが、八戸漁港は、特定第3種漁港として全国的な水産業の流通拠点であるとともに、県内屈指の漁獲量と水揚げ高を誇る水産物の流通拠点となっております。

本事業では、大型漁船の利用に対応するため、係船岸の改良と同時に前面泊地を浚渫し、漁船の安全な係留と水揚げの効率化を目指すとともに、老朽化した施設を補修し、機能の回復を図り、漁業活動の利便性の向上を推進し、水産物の安定供給と水産業の維持、振興を図ることを目的にしております。

また、八戸漁港内に分散されている荷捌所の老朽化に伴う更新に併せ、市場規模の集約を図るとともに、小中野地区においては、津波被害のリスク分散の観点から、原位置での荷捌所整備を進め、高度な衛生管理機能を併せ持つ整備を行い、市場機能の強化を図ることを目的としております。

主な内容は、外郭施設345m、水域施設75,000㎡、係留施設2,301m、輸送施設2,430m、用地14,800㎡、荷捌所4棟。荷捌所は、こちらは八戸市が事業主体となっております。

係留施設と輸送施設の増は平成28年10月に被災地のリスク分散の観点から、荷捌所D棟の建設位置を館鼻地区から小中野地区へ変更したことによります。前面岸壁である5m岸壁の整備及び道路の整備を追加しております。

事業費は、東日本大震災が発生した後、国の漁港施設の地震、津波対策の設計基準が見直しになり、前回の再評価時から約60億円増額となり、173億400万円となっております。

事業の進捗状況ですが、全体計画に対する本年度までの進捗は90.5%となっており、平成30年度で完成できることから、A評価としております。

次のページをお願いします。

社会経済情勢の変化については、産地市場を有する重要な漁港であること、漁業活動の効率化、軽労化、安定性の向上が図られることなどからA評価としております。

費用対効果分析の要因変化ですが、費用項目では、整備費、維持管理費、共に増加しており、便益項目では、水産物生産コストの削減効果が減少、漁獲機会の増大効果及び生命、財産保全、防御効果は耐震強化岸壁の整備により追加、漁獲物付加価値化への効果が増加しております。

B/Cは、前回、評価時の1.66から1.39と低下していることから、B評価としております。

ここで調書の記入に誤りがございましたので、訂正をお願いいたします。

このページの下から3行目の「計画時との比較」で、「荷捌所整備位置の変更に伴い、岸壁の耐震強化が必要となったことによる計画事業費及び評価基準年の変更に伴い総費用が

増となった。」という記載がございますが、そちらの「荷捌所整備位置～」の前に「地震、津波対策の設計基準の見直しと」の追加をお願いいたします。申し訳ございません。

次のページをお願いします。

コスト縮減では、岸壁など既存施設の有効利用と経済性を考慮した断面比較をしていることからA評価としております。

住民ニーズは、地元漁業者を対象にヒアリングを実施し、具体的なニーズの把握に努めております。

環境への配慮では、海上工事に施工環境監理者を配置し、周辺海域の自然環境や水産生物の生育環境に配慮した施工を行っており、現場で発生した土砂は再利用するなど、周辺環境への影響を少なくする対策を行っていることからA評価としております。

対応方針としては、費用対効果分析ではB評価があるものの、進捗率が90.5%であり、地元の推進体制も整っていることから、総合評価としては継続としております。

以上でございます。

(阿波委員長)

ありがとうございます。

(事務局)

今の説明で資料の不備がございます。調書H29-1の添付資料の3ページと4ページの部分にページが打たれていません。4ページの次が5が飛んで6ページになっております。

このところ、説明のページ数と資料のページ数が揃っていませんでしたので、道路整備等の部分の説明をもう一度お願いいたします。

(漁港漁場整備課)

申し訳ございません。資料をもう一度御説明させていただきます。

ページが印刷されていない、3ページ「小中野地区」です、上の図が位置図になっております。下の小中野地区の平面図、中ほどの緑で着色している道路が、現在、残事業となっております。

次もページが書いておりませんが、「館鼻地区」ですが、道路は完成しております。

次のページが6ページと印刷されているのが「鮫・恵比須浜地区」の計画平面図になります。

下の方の緑で着色している恵比須浜地区の防波堤と鮫地区の蕪島前面の護岸と用地が現在残事業となっております。大変申し訳ございません。

(阿波委員長)

ありがとうございます。

それでは、ただ今の漁港漁場整備課からの説明に対しまして、委員の皆様から御質問がございましたらお願いいたします。

どうぞ、大橋委員。

(大橋委員)

質問ではないのですが、調書の2/3ページの先ほど修正があった「計画時との比較」の項目についてです。一番下の方に「総費用増及び評価基準年の変更に伴い」の次なのですが、「総便益が減となった。」という表記になっていますけども、この「総便益」というのは、「B/C」若しくは「費用便益比」の誤りではないかと思えます。

総便益は再々評価時に比べると、今回再評価時が増えています。

(漁港漁場整備課)

今、御指摘がありました、総費用の方が今回の再評価で増えておりまして、便益の方は今、御指摘のとおり増えておりますので、記述内容について、今、御指摘のあった内容の方に修正させていただきます。

(阿波委員長)

調書の2/3ページです。差替えをお願いいたします。

(漁港漁場整備課)

分かりました。

(阿波委員長)

その他、委員の皆様から御質問ございませんか。

(渡辺委員)

まず、この工事については、平成14年度着工で、終了が平成30年度となっています。確かに、この漁港3か所は広い地区ですけれども、工事期間がかかり過ぎると感じます。16年もどうしてかからなければいけなかったのでしょうか。

途中、先ほどもあった震災等もあった経緯もあるのでしょうか、どうして16年もかかったのかということをお説明いただければと思います。

(漁港漁場整備課)

工事期間につきまして御説明させていただきます。

当初、平成14年度からこちらの八戸の水産基盤整備事業を進めさせていただいておりました。

途中、計画の変更があり、施設の老朽化対策、これが国の方の補助対象ということもありまして、施設の見直しや追加等を行った、変更を行っております。

それから、まず一番期間的にかかったものが、八戸市の市場整備です。これが4地区ありまして、現在は第1から第3という市場があります。その他、当時は港湾もですけども、もう1か所、卸売市場というのがございましたので、4か所ございました。

それを今回、市場統合ということで、荷捌所の名称をAからDということで4棟の計画を進めておりました。

これが、一気に市場の方が建て替えになり、新たに整備するとなれば、年間の水揚げを行っている中で順次計画的に整備を進めていかなければならないということで、これを20年当時から着手をしております。この市場整備自体も14年からではなくて、20年の計画から進められております。今、整備を順次進めておりまして、A、B、C、Dの4棟のうち、今まで3棟、C棟まで整備が終わっております。残りD棟が、来年、市場整備が完了予定となっております。

期間が延びてきたというのは、工事の内容的に規模もございますけども、やはり水揚げをしている漁港の中で進めていくということで、期間がどうしても長くなっているということです。

(渡辺委員)

分かりました。

(阿波委員長)

私から1点、よろしいでしょうか。

先ほどの評価調書の2/3ページの一番下の欄で、計画時との比較というところが、b評価となっておりますが、これは、aとbとの評価の基準みたいなものはあるのでしょうか。b評価とした根拠を教えてくださいたいと。

(漁港漁場整備課)

こちらの方の評価をbとしたのは、当然、前の評価時点でB/Cが1.66に対して、今回、1.39になりました。先ほどもお話をいただいた事業費増による要因が大きいです。理由とすれば、先ほどちょっと話をさせていただいた、地震、津波対策で費用の方が膨らんでしまっていましたので、この結果的にB/Cが下がったため、b評価としております。

資料の方のこちらの単純な比較をすれば、市場側の方については、整備位置の変更で増額となっています。県の方の内容についても、市の市場に準じた形になっております。

(阿波委員長)

社会情勢による要因変化が多分非常に大きかったのだらうと思いますので、なかなか計画時には想定しえなかった事象が多分に出てきているのではないかと思います。そういったケースであっても、この様にb評価にしなければいけないのか、それとも、もうこれは当然しかるべき話であって、そこは別にa評価でもいいのかなと、私は個人的には思っています。その辺、ちょっと感じたので御質問させていただきました。

その他、よろしいでしょうか。

<質問なし>

[②道路課事業（整理番号H29-2～H29-8）の審議]

(阿波委員長)

それでは、無いようでございますので、次の調書の方に移りたいと思います。

続きまして、道路課から説明をお願いします。7件ございますので、続けて御説明の方をお願いいたします。

(道路課)

道路課長の山本でございます。よろしく申し上げます。

個別事業につきましては、担当の方から御説明申し上げますが、道路課の所管する道路事業の内容について説明させていただきます。

道路課が所管します事業につきましては、県管理国道及び県道の整備・維持管理となっております。

具体的には、主要幹線道路ネットワークにおいて、規格の高い道路に位置付けられております地域高規格道路の整備、バイパス・現道拡幅などの道路改築事業、橋梁等道路施設の補修更新事業、歩道整備等の交通安全事業、除雪・融雪溝の整備等の雪寒事業。法面対策等の災害防除事業などを実施しております。

これらの事業につきましては、道路利用者や市町村の方々、各方面から様々な要望が寄せられておりますが、そういう状況の中、県内の道路事業はまだまだ整備が必要ではないかと考えております。

県としましては、より一層効率的・効果的に事業を進めまして、地域の要望に応えるよう、道路整備を推進して参りたいと考えてございます。

個別の説明につきましては、担当が行いますので、7件と長くなりますけども、よろし

くお願いします。

道路課の田中と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、座って説明させていただきます。

再評価調書、整理番号H29-2をお願いします。

事業種別は道路改築事業、事業名は高規格改築事業、国道279号横浜南バイパスです。

再評価の実施要件はその他で、事業採択後5年としております。

この事業は、国土交通省の事業評価要領により、採択後5年で再評価する必要があるため、今回、再評価等審議委員会に諮っております。

事業方法としては、国庫補助事業で行っており、国からの補助金が55%、県の負担が45%となっております。平成25年度の事業採択、終了予定は平成33年度としております。

事業の目的ですが、本工区は、地域高規格道路下北半島縦貫道路の一部をなすもので、完成2車線の自動車専用道路として整備を進めているものです。

本路線は、下北地域と上北、三八地域などとの地域間連携の強化、救急医療ネットワークの向上、国家エネルギープロジェクトの支援といった事業目的で整備を進めております。

事業内容につきましては、添付の資料で御説明します。

7ページほどめくっていただきまして、説明資料の2ページ、(3)下北半島縦貫道路概略図をご覧ください。

下北半島縦貫道路は、全体の計画路線延長、約68kmの自動車専用道路です。

これまで、下の方からですが、野辺地バイパス及び有戸バイパス、有戸北バイパスの19.5kmが供用され、現在、今年、供用予定である吹越バイパス、本事業である横浜南バイパス、横浜北バイパス、むつ南バイパスの4つの区間で事業が進められております。

1ページ前に戻っていただきまして、そこに全体平面図を記載しています。国道279号横浜バイパスから今年供用予定の横浜吹越インターチェンジに至る7kmの計画となっております。

また、資料の2ページにお戻りいただきまして、下の標準横断図をご覧ください。

中央分離帯のある2車線の自動車専用道路となっております。

3ページ目をご覧ください。

平成24年の2月には、豪雪によりまして下北半島の生命線である国道279号の現道が約19時間、全面通行止めになりましたが、その際、下北半島縦貫道路は、唯一通行可能な道路であり、その必要性を再認識したところです。

調書の1/3ページに戻ります。

計画延長や起終点、構造物の内容、総事業費に変更はございません。

事業の進捗状況ですが、計画全体に対する今年度までの進捗率は33.8%となっております。

ります。

道路設計及び現地調査は概ね完了しており、平成27年度に用地取得及び工事に着手しております。現在は、用地買収が完了している箇所において工事を進めております。

用地調査の結果、共有地が複数確認されており、任意の交渉による取得が困難となる可能性があります。平成28年度に土地収用の前提となる都市計画法に基づく事業認可手続きが完了していることから、今後は、必要に応じて土地収用の手続きを活用しながら、早期の用地取得を図っていきます。これらのことから、大項目はA評価としております。

続きまして、社会経済情勢の変化ですが、東日本大震災や平成24年2月に発生した暴風雪による国道279号の全面通行止めを契機に、災害発生時における代替道路の必要性が再認識されており、防災機能が脆弱な現道に替わるバイパスの早期整備について、地元の期成同盟会から強く要望されています。

また、平成22年度から23年度に実施した未着手区間の概略計画に係るPIにより、未着手区間の早期事業着手に向けて、地元の合意形成が図られるなど、下北半島縦貫道路の整備事業に対する地元の期待は大きいことなどから、大項目はA評価としております。

費用対効果分析の要因変化については、B/Cが向上しております。これは、冬季の交通環境が著しく悪化するという、この地域の特性を反映させるため、他の工区同様に冬期便益を計上したためです。B/Cが向上したことから、大項目もA評価としております。

コスト縮減・代替案の検討状況については、中項目の評価を全てaとしており、大項目もA評価としております。

評価にあたり、特に考慮すべき点は、住民ニーズの把握状況については、住民ニーズを図るため、平成22年度から23年度にPIを実施したこと。また、当時から状況変化のあった点などについて、更に確認する必要があるとの判断から、今年度、再度PIを実施しているところからA評価としております。

また、環境影響への配慮としては、平成25年、26年に任意による環境影響調査を実施し、専門家の意見を踏まえながら、函渠の設置による動物移動や水資源の分担回避など、周辺環境に配慮していることから、中項目をa評価としております。

以上から、大項目はA評価としております。

お諮りいたします対応方針は、全ての項目がA評価であること。PIを通じて、地元との合意形成が図られ、早期完成の要望も強い事業であること。共有地取得の難航が見込まれるが、土地収用の前提となる手続きを進めていること。当該工区は青森県広域道路整備基本計画に基づく下北半島縦貫道路の一部として進めていることから、対応方針を継続としております。

次に整理番号、H29-3について、事業の概要について御説明します。

事業種別は道路改築事業、事業名は国道改築事業、国道101号追入瀬Ⅱ期バイパスで

す。

再評価の実施要件は、事業採択後10年を経過した時点で継続している事業です。

事業方法は、交付金事業による国からの交付金が65%、県の負担が35%となっております。

平成20年度の事業採択で、終了予定年度は平成34年度としております。

一般国道101号は、青森市を起点とし、秋田県秋田市に至る主要幹線道路であり、両県の日本海沿岸の生活経済活動を支える唯一の路線です。

当該工区は幅員が狭く、更に急勾配、急カーブの隘路区間が連続し、交通安全上危険な状況にあり、また、防災点検の要対策箇所が集中し、ほぼ全区間が特殊通行規制区間に指定されており、災害による通行止めの危険性が高くなっております。

そのため、安全で円滑な交通確保を主な目的として、当該区間のバイパス整備を進めております。

主な事業内容に変更はございませんが、概要を添付資料で御説明します。

7枚めくっていただきまして、説明資料の2ページ、(3)の全体計画図をご覧ください。

図の左側のⅠ期バイパス、延長2,400mは、平成19年度に完成し供用しています。そのルートに続きⅡ期工区として、3,550mのバイパス工事を行っております。

図の下に現道の特殊通行規制区間を引き出してありますが、ほぼ全区間が特殊通行規制区間となっております。

調書の1/3ページにお戻りください。

計画延長や総事業費等に変更はございません。

2の評価指標及び項目別評価について御説明します。

事業の進捗状況、計画全体に対する進捗率は低いものの、平成19年度までに迫入瀬Ⅰ期バイパスが部分供用していることなどから、大項目はA評価としております。

社会経済情勢の変化ですが、地元市町村で構成する国道101号整備促進期成同盟会から隘路箇所の早期解消の要望が出されていること。また、バイパス整備により、第二次緊急輸送道路としての機能向上が図られることなどから、大項目をA評価としております。

費用対効果分析の要因変化については、防災便益、冬期便益の導入等により、費用便益費が増したことにより、大項目をA評価としております。

コスト縮減・代替案の検討状況及び評価に当たり特に考慮すべき点については、共に大項目はA評価としております。

対応方針については、全ての項目がA評価であることや、本路線の持つ重要性や沿道環境の改善効果等を総合的に評価すると、着実に事業を推進し、早期に事業効果を図る必要があるため継続としております。

次に整理番号H29-4の事業概要について御説明します。

事業種別は道路改築事業、事業名は国道改築事業、国道280号蓬田～蟹田工区です。再評価の実施要件は、その他の計画変更。具体的には、終点部の線形変更に伴う計画延長の短縮です。

事業方法は交付金事業により行っており、国からの交付金が65%、県の負担が35%となっております。平成15年度の事業採択で終了予定年度は平成34年度としております。

事業の目的ですが、一般国道280号は、青森市を起点とし、津軽半島最北端の外ヶ浜町三厩地区に至る約102kmの半島循環道路です。当該道路の現道部は幅員が狭小のため、車両のすれ違いが困難であることや安全で円滑な交通確保と観光振興等における交通利便性の向上を主な目的として整備を進めております。

主な内容の変更は、延長が350m短縮されます。これに伴い改良及び舗装工の数量が減少しております。

事業の概要を添付資料で説明します。

また7枚めくっていただきまして、資料の2ページ、(3)の全体計画図をご覧ください。

図の右側の青色で示した区間が当初の計画ルートで、黄色で示した区間が変更しようとするルートです。図のように少し手前で現道へ接続することとなり、延長が350m短縮されます。

これは、当初、計画ルート上には、筆界未定地や関係者が多数の共有地が存在し、用地取得に長時間要すること、また、多大な費用が発生することが想定され、供用の目途がたないことが調査で判明したことによるものです。

調書の1/3ページにお戻りください。

事業費は約81億円から90億円に変更しております。これは、今年度供用する蟹田跨線橋の事業費の増額、計画変更に伴う用地補償費の増額によるものです。

事業の進捗状況ですが、既に1工区5,120mが部分供用していること、用地取得が困難な終点部での線形を実現可能な線形に変更することから、大項目をA評価としております。

社会経済情勢の変化ですが、沿線市町村で国道280号バイパス建設及び整備促進期成同盟会を組織し、整備促進を国や県に働きかけるなど関心が高いこと、また、津軽半島地域のライフラインの整備であることから、大項目をA評価としております。

費用対効果分析の要因変化については、計画変更や事業費の精査に伴い事業費が増加し、前回よりB/Cが下がっていることから、大項目をB評価としています。

コスト削減・代替案の検討状況及び評価に当たり特に考慮すべき点については、共に大項目をA評価としております。

お諮りします対応方針につきましては、B評価が1項目ありますが、津軽半島を縦貫する道路であり、ライフラインとして、また東青地域の観光振興の発展にも繋がる事業であ

ることなどから計画変更としております。

次に整理番号H29-5の事業概要についてですが、事業種別は道路改築事業、事業名は国道改築事業、国道280号砂ヶ森工区です。

再評価の実施要件は、事業採択後10年を経過した時点で継続している事業です。

事業方法は、交付金事業により行っており、国からの交付金が65%、県の負担が35%となっております。

平成20年度の事業採択で終了予定年度は平成34年度としています。

事業の目的ですが、一般国道280号は青森市を起点とし、津軽半島最北端の外ヶ浜町三厩地区に至る半島縦貫道路で延長約102kmの幹線道路であり、東青地域の生活及び産業・経済、観光はじめ、周辺地域の振興等を担う道路として位置付けられております。

当該区間は幅員狭小で車両のすれ違いが困難な状況にあり、また防災点検要対策箇所が存在し、全区間が異常気象時に通行規制区間に指定されているなど、災害による通行止めの危険性が高くなっております。

そのことから、当事業により隘路や防災点検要対策箇所を解消し、安全で円滑な交通を確保するとともに、災害時の緊急輸送路の確保や津軽半島周遊の観光拡大を主な目的として整備を進めております。

主な事業内容の変更はございませんが、概要を添付資料で御説明します。

7枚めくっていただきまして、説明資料の2ページ、(3)全体計画図をご覧ください。図の左側、起点側の地形が急峻カーブで勾配が急な区間を優先して工事を行っております。併せて今年度から人家連担部の建物等の補償も行うこととしております。

図の下に異常気象時通行規制区間を引き出していますが、ほぼ全区間が規制区間となっております。

調書の1/3ページにお戻りください。

計画延長等の主な内容について変更はございません。総事業費等は、地滑り対策工の追加に伴い10億円から13億2千万円に増額となっております。

2の評価指標及び項目別評価について御説明します。

事業の進捗状況ですが、防災点検要対策箇所や大規模土工区間が今年度終了見込みである。事業の進捗が図られていることなどから、大項目はA評価としております。

社会経済情勢の変化ですが、当該区間は車両のすれ違いが困難な状況であり、早急な改善が求められていること、また、国道280号は津軽半島を循環する道路であり、当該工区の整備により、東青地域の観光振興にも寄与することなどから、大項目をA評価としております。

費用対効果分析の要因変化については、冬期便益、防災便益、地域修正係数の導入により前回よりB/Cが上がっていることから、大項目をA評価としております。

コスト削減・代替案の検討状況及び評価に当たり特に考慮すべき点については、共に大項目をA評価としております。

お諮りいたします対応方針は、全ての項目がA評価であることや、本路線の持つ重要性や沿道環境の改善効果等を総合的に評価すると、着実に事業を推進し、早期に事業効果を図る必要があるため継続としております。

次に整理番号H29-6をお願いします。事業種別は道路改築事業、事業名は国道改築事業、国道338号大湊Ⅱ期バイパスです。

事業の方法は交付金事業により行っており、国からの交付金が65%、県の負担が35%となっております。

再評価実施要件は、事業採択後10年を経過した時点で継続している事業です。

平成20年度の事業採択で終了予定年度は平成36年度としております。

一般国道338号は、北海道函館市を起点とし、上北郡おいらせ町に至る主要幹線道路であり、下北地方生活圏と南部地方生活圏を結び、住民生活、産業経済活動を支える重要路線です。

当該工区は線形不良、幅員狭小の隘路区間が連続しているが、沿道には公共施設等があり、人家も連担している状況となっております。

このことから交通量も多く、県内の補助国道の中では最も混雑度が高くなっております。

また、むつ市街地の中で唯一事故危険箇所指定され、交通安全上危険な状況となっております。

このため、現道の混雑の緩和及び事故危険箇所の解消により、安全で円滑な交通確保を主な目的として、当該区間のバイパス整備を進めております。

主な事業内容の変更はございませんが、概要を添付資料で説明します。

6枚めくっていただきますと、全体計画平面図が添付されております。

この全体計画平面図の下に標準横断面図がありますが、当初の図が誤りでございまして、本日配布した図に差替えをお願いします。大変申し訳ございません。

全体計画平面図でございしますが、海上自衛隊大湊基地の手前から、途中、平成19年度に完成した宇曾利バイパス1,220mを挟み、むつ市大湊浜町のむつバイパスまでの3,670mが計画区間となっております。

図の下に現道の事故危険箇所及びその右側に混雑度1.71の地点を図示しております。調書の1/3ページにお戻りください。

計画延長や総事業費等に変更はございません。

2の評価指標及び項目別評価について御説明します。

事業の進捗状況ですが、計画全体に対する進捗率は低いものの、平成28年度から工事に着手したこと、また、難航している用地の取得には土地収用法の適用を視野に事業認定

庁との協議に入ることなどから、大項目をA評価としております。

社会経済情勢の変化ですが、地元市町村で構成する下北総合開発期成同盟会から早期完成の要望がなされていること。また、バイパス整備により、第2次緊急輸送道路、原子力災害時の避難道、医療施設への搬入路としての機能向上が図られることなどから、大項目をA評価としております。

費用対効果分析の要因変化については、地域修正係数の導入等により費用便益費が増したことにより、大項目をA評価としております。

コスト削減・代替案の検討状況及び評価に当たり特に考慮すべき点については、共に大項目をA評価としております。

お諮りいたします対応方針については、全ての項目がA評価であることや本路線の重要性や沿道環境の改善効果等を総合的に評価すると、着実に事業を推進し、早期に事業効果を図る必要があるため継続としております。

次に整理番号H29-7をお願いします。事業の概要について御説明します。

事業種別は道路改築事業、事業名は県道改築事業、名川階上線剣吉踏切工区です。

再評価実施要件は、再評価後5年です。

事業方法は交付金事業により行っており、国からの交付金が65%、県の負担が35%となっております。

平成15年度の事業採択で終了予定年度は平成30年度としております。

事業目的ですが、本路線は三戸郡南部町の国道104号を起点とし、三戸郡階上町に至る延長約3.3kmの幹線道路です。当該箇所は、国道104号の曲線部に鋭角に接続する交差点と、それに続く青い森鉄道線の踏切に隣接する変則的な交差点が連続しており、交通障害となっていることから、安全性の向上と交通の円滑化を目的に整備を進めております。

主な事業内容の変更はございませんが、概要を添付資料で御説明します。

7枚めくっていただきまして、説明資料の2ページ、(3)の全体計画平面図をご覧ください。

図の左側の起点部分が国道104号の曲線部に鋭角に接続しています。更にそれに続き青い森鉄道線の踏切には、変則的な交差点が連続してあり交通障害となっております。

次の3ページに写真がございますが、踏切部分が変則五叉路となっている状況が写っております。

調書の1/3ページにお戻りください。

事業費は、当初の16億8千万円から18億7,500万円へ1億9,500万円の増となっておりますが、これは、分岐部分の工事について青い森鉄道株式会社と協議し、工事費を精査した結果によるものです。

事業の進捗状況ですが、計画全体に対する今年度までの進捗率は90%となっております。

す。用地費は100%であり、用地取得は完了しております。

進捗状況の判断基準ですが、当事業は、事業の進捗の遅れはあるものの、これといった阻害要因はありませんので、大項目はA評価としております。

社会経済情勢の変化ですが、用地の取得が平成28年度に完了し、早期完成が求められていること、鉄道事業者との踏切工事のスケジュールが協議済となっていることから、大項目をA評価としております。

費用対効果分析の要因変化ですが、今回の再評価では、事業費が増加したことや供用時期の遅れに伴う便益の減少により、前回よりB/Cが低下していることから、大項目をB評価としております。

このB/Cのところで大橋委員より踏切での安全性については評価していない旨の記述をする方が良いのではないかと御意見をいただきましたので、事前質問回答欄の大橋委員の御質問の次のページに踏切、費用対効果分析の下の欄のところに、「※踏切での安全性に関する記載なし」ということで、この部分に追記したいと考えております。

コスト縮減・代替案の検討状況及び評価に当たり特に考慮すべき点については、共に大項目をA評価としております。

お諮りいたします対応方針については、費用対効果分析の要因変化はB評価であるものの、事業の進捗状況や沿道環境の改善効果等を総合的に評価すると、着実に事業を推進する必要があることから継続としております。

次に整理番号H29-8をお願いします。事業概要ですが、事業種別は道路改築事業、事業名は県道改築事業、松代町陸奥赤石停車場線深谷町工区です。

再評価実施要件は、再評価後5年です。平成10年度に事業採択され、終了予定年度は平成33年度としております。

事業目的ですが、本路線は、西津軽郡鯨ヶ沢町大字松代町の主要地方道、弘前岳鯨ヶ沢線との交差点を起点とし、JR五能線、陸奥赤石駅に至る延長約1.7kmの道路です。岩木山からミニ白神や赤石溪流、くろくまの滝を經由し、白神山地に至る重要な観光道路であるとともに、沿線集落と弘前市を結ぶ生活道路でもあります。

当該道路は、幅員が狭く急勾配、急カーブ区間が連続し、交通の隘路となっていることから、これらの解消を図るため整備を進めております。

主な事業内容は、前回の再評価時から変更はございませんが、概要について説明します。

6ページめくっていただきまして、資料の1ページ、(2)の詳細位置図をご覧ください。日本海側の国道101号から岩木山方向に向かって約6kmの地点です。

次のページ、お願いします。

3の全体計画平面図をご覧ください。

沿線には山子、深谷、細ヶ平、黒森の4集落があり、生活道路となっております。

調書の1 / 3ページにお戻りください。

計画延長や総事業費は、再評価時と変更はございません。

2の評価指数及び項目別評価について御説明します。

事業の進捗状況ですが、公共事業費の削減傾向の中で、当該当区への事業費配分が制約される状況が続き、未だに計画全体に対する今年度までの進捗率は41%に留まっておりますが、用地取得難航箇所を町の協力により解決するなど、事業の円滑な遂行が図られており、阻害要因がございませんので、大項目はA評価としております。

社会経済情勢の変化ですが、沿線の4集落を連絡する唯一のライフラインであるとともに、岩木山から白神山地に繋ぐ重要な観光道路の一部を構成し、地元鯉ヶ沢町から早期の改善が求められていることから、大項目をA評価としています。

費用対効果分析の要因変化ですが、今回の再評価では、前回の評価時からほぼ変化が無く、大項目をA評価としております。

コスト縮減・代替案の検討状況及び評価に当たり特に考慮すべき点については、共に大項目をA評価としております。

お諮りいたします対応方針は、全ての項目がA評価であること。幅員狭小のため車両のすれ違いに支障をきたし、生活道路及び観光支援道路として位置付けられている当該路線の現状改善について要望されていることから、着実に事業を推進する必要がある、継続としております。

以上の7件が道路課の対象事業についての説明でございました。

ここで最後ですが、1点訂正していただいた部分がございます。

資料の最初の方の公共事業再評価対象事業一覧表の6番目のところですが、国道338号大湊Ⅱ期、むつ市のところですが、予定工期が平成20年から平成35年となっておりますが、これは、平成36年に訂正をお願いします。

以上で道路課の説明を終わります。

(阿波委員長)

ありがとうございます。

先ほどの修正の件、分かりましたでしょうか。

様式の1のところになります。公共事業再評価対象事業一覧表の中で、事業番号6のむつ市の事業の予定工期が平成20年から平成36年に訂正ということになりますので、資料の修正をお願いいたします。

それでは、道路課の7件について審議をお願いしたいと思います。

まずは、事前にご質問をいただきました大橋委員の件について確認いたしたいと思います。

先ほど担当課の方から、本日配付されました資料2の一番最後のページになるかと思

ます。

調書の2 / 3 ページの(3)の費用対効果分析という欄の一番下に※印がついておりまして、「※踏切での安全性に関する記載なし」ということで、このような記載で、大橋委員、よろしいでしょうか。

(大橋委員)

はい。

(阿波委員長)

それでは、こちら、調書をこのように修正いたしまして、差し替えの方をお願いします。それでは、順番に資料番号H29-2から1つずつ御意見等を頂戴したいと思います。それでは、まず、整理番号H29-2でございます。こちらの事業につきまして委員の皆様から御質問、コメントがございましたらお願いいたします。

どうぞ。

(井良沢委員)

平成24年2月の豪雪で、下北半島縦貫道路が唯一通行可能だったということですが、この辺は、堆雪空間が大きい区間、そういう理解でよろしいのでしょうか。

堆雪空間、少し幅広い部分、それ以外にも要因はありますか。

(道路課)

堆雪空間はあるということも1つなのですが、自動車専用道路となっていることから、構造が盛り土構造になってありまして、吹きだまりが発生しにくいということも要因だと考えております。

(井良沢委員)

分かりました。

(阿波委員長)

その他、何かご質問はありますか。

どうぞ、渡辺委員。

(渡辺委員)

単純なところを教えてくださいたいのですが。

1ページの全体計画平面図を見れば、これから着手するところでしょうか。前後がまだ

事業中となっておりますが、この状態で、先ほどのB/Cの表の中で便益が記載されていますが、再評価時の便益はどの区間で計算されているのでしょうか。

(道路課)

今、図で赤く示している、横浜南バイパスのある、なしで計算しております。

(渡辺委員)

なるほど。

今ある工事が一部できていて、その地点での便益ではなくて、将来のものを見越して便益をつけているということですか。

(道路課)

そういうことです。

(阿波委員長)

何か補足はございますか。

(道路課)

下北半島縦貫道路全体の中での横浜南バイパスがあるかないかでB/Cを算定しています。

(阿波委員長)

下北縦貫道路全般に関わるのではないですか。この横浜南バイパスの区間について、全体ではなくて、横浜南バイパスの事業区間に関する便益という形で算出するということですね。

(道路課)

下北半島縦貫道路全体のB/Cがありまして、その中で横浜南バイパスがどう影響するのかについて、ない場合とできた場合の差でB/Cを出しています。

(渡辺委員)

わかりました。

(阿波委員長)

その他、委員の皆様から御質問ございませんでしょうか。

H29-2の調書の2ページ目と3ページ目ございます、P Iについて、少し御説明いただけると委員の皆さん方が御理解できるので、補足いただければと思います。

(道路課)

計画ルートやインターチェンジの配置等に関して、概略設計時に住民の皆様からアンケートをとりまして、その意見をルートの選定に入れて計画を決定いたしました。

平成22年度、23年度に全線バイパスの基本合意を行いまして、更に平成26年度には再度P Iを行いまして、概略計画の見直し等を住民の意見を聴きながら行っております。

(阿波委員長)

ありがとうございました。

その他、何か御質問よろしいでしょうか。

特になければ、次の事業にいきたいと思います。

最後、全体を通して何かございましたら、その都度、御発言いただければと思います。

それでは、続きまして、整理番号H29-3につきまして、御質問をお願いします。

(渡辺委員)

添付資料の2ページ、3ページ、例えば、3ページに写真が2枚載っていて、急勾配、急カーブが連続、道路幅員が狭く曲がりくねっている。この状況というのは、左側の2ページの全体平面図でいえば、紫のところでしょうか。

(道路課)

写真の場所ということでよろしいでしょうか。

全体計画平面図をご覧になっていただきまして、I期バイパスが平成19年度に完成したところが紫の太い線で示されています。そこから、今走っている現道の方に細い道路がありますけども、現在、これでバイパスから現道へアクセスしていますが、それから追良瀬川の方に向かって細い線で現道が示されていますが、少し、追良瀬川の方に向かってカーブになっているようなところがこういう状況になっています。

(渡辺委員)

だから、今度の工事というのは、現道の上にある黄色い部分、赤の部分からバイパスをつくる。だから、調書の2/3ページのB/Cの表を見ますと、走行費用減少便益がマイナスで評価されていますが、現道より大回りするバイパスになるので、走行費用便益がマイナスになっているということでしょうか。

(道路課)

そのとおりでございます。

(渡辺委員)

ありがとうございました。

(阿波委員長)

ありがとうございます。

調書の1ページ目の進捗率がなかなか思うように進んでいかないことについて、説明をお願いします。

(道路課)

進捗率がなかなか進まない部分については、用地が共有地となっているところがありまして、その解消にちょっと時間がかかっているということでございます。

(阿波委員長)

分かりました。

その他、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、続きまして整理番号H29-4の事業につきまして、御質問ございましたらお願いします。

どうぞ。

(井良沢委員)

参考資料の現道の交通状況の③番ですが、平成14年8月に、斜面崩壊等の災害が発生しての交通機能停止ということですが、何時間ぐらいの停止でしょうか、それとも数日間でしょうか。

交通機能停止となると重大なのですが、ここしかない、う回路がない感じでしょうか。

(道路課)

写真を見ますと、崩れている法面があまり多くないと思われまして、通常であれば、数時間で終わっている、その程度で終わっていたと思います。

(阿波委員長)

よろしいでしょうか。

その他、ご質問ございますか。

(渡辺委員)

この工区も先ほどの3と同じように走行費用便益がマイナスになってしまうのですが、ただ、一直線の道路で、どうしてもこちらの方、マイナスになるのでしょうか。

(道路課)

このところの走行費用は現道によるものです。現道の方が海側の細い線ですので、バイパスになると、どうしても郊外の方に迂回しますので、その延長でございます。

(渡辺委員)

分かりました。

(阿波委員長)

こちらは、計画変更になっても工期は変わらないわけですね、同じ工期で、早まるとかそういうことはありませんか。

(道路課)

工期は変わらず、供用したいと考えております。

(阿波委員長)

それでは、特に御意見がなければ、次の調書に移ります。

続いて、整理番号H29-5につきまして、御意見、御質問ございましたらお願いいたします。

どうぞ、お願いいたします。

(井良沢委員)

現状の交通状況で②番の写真、落石と雪崩、2か所あるということですが、全般に掘り下げている感じなので、地盤を掘り下げ、結構、危険箇所があると感じたのですが。写真のあるページの真ん中の2番目です。

(道路課)

現道につきましては、海岸に面した斜面の中段に道路があります。

(井良沢委員)

分かりました。現道から山側にいくような形なので、

(道路課)

そうです。山側に移行して斜面を切り取りますので、そのために対策箇所が無くなるということでございます。

(井良沢委員)

分かりました。

(阿波委員長)

特に御意見がなければ、次の事業の方に移ります。

続きまして、整理番号H29-6の事業内容について御質問がございましたらお願いいたします。

(阿波委員長)

こちらは、今後の事業の見通しと申しますか、途中区間、用地取得の問題などが一部あるかと思うのですが。その前後の区間、進捗が記載されておりますが、これからの事業の進捗の見通しというのは、どんな感じなのか、教えていただけたらと思います。

(道路課)

大湊バイパスの見通しですけれども、現在、用地買収と一部工事を行っておりますが、用地買収に際しては、所々に共有地等が存在して少し難航している状況でありますので、大湊Ⅱ期バイパスの左側の1工区と書いてある方を優先的に整備して、早期の供用開始を図りたいと考えております。

(阿波委員長)

一部区間を早期に供用ということでしょうか。

(道路課)

1工区を重点的に整備を進めて、先に供用することとしております。

(阿波委員長)

なるほど。ありがとうございます。

どうぞ、大橋委員。

(大橋委員)

参考までに、もし御存知でしたら教えていただきたいのですが。

この事業の目的として、事故危険箇所解消のようなことも謳われていたかと思うのですが、そういった便益がどこに反映されているのでしょうか。

あと、例えば、バイパスが完成した時に、果たして事故危険箇所というのは、本当に解消できるのかというところが、何となく見通しがよく分からないのですけども。いかがなものでしょうか。

(道路課)

今の御質問ですが、バイパスができた際には、現道、下の方の海側の現道を通っている交通量がバイパスの方に転換されますので、事故危険箇所の解消には繋がっていくと考えております。

(大橋委員)

現道の交通量が減るということでしょうか。

(道路課)

そうです。

(大橋委員)

ありがとうございます。

(阿波委員長)

こちら、現道に学校があり、結構、生徒さん方が通学路として使っていますので、そういった中で交通量が少し和らぐことによって、渋滞の緩和と交通の事故の減少ということが図られるのではないかと思います。私は、結構ここを通っているので。

どうぞ。

(鮎川委員)

先ほどのお話で1工区の方を先に進めていきたいというお話があったかと思いますが、事故危険箇所の方は、2工区の方ですので、いろいろ難しい問題等あるとは思いますが、事故を防止すると。おそらく自衛隊機の大湊基地に通っていく人が朝車で多いエリアじゃないかと思えます。ですので、丁度、小学生の通学路に使っている危ない箇所だと思いますので、2工区の方も速やかに進めていただければと思います。

(道路課)

ありがとうございます。

頑張って事業を進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

(阿波委員長)

その他、どうぞ。

(渡辺委員)

非常に細かいところで、2/3ページの(3)を見ますと、当初計画時の地域補正係数が1.000となっておりますが、この意味についてお聞きします。

例えば、1つ前の資料をめくって、1の同じところを見ると、1の2/3ページ、バーを引いて空欄になっているのですが。

(道路課)

すみません、「1.000」という記入の仕方が誤りで、バー“-”が正しい記載です。

(渡辺委員)

バー“-”ということによろしいですか。

ちょっと気になったのは、整理番号H29-4の資料を見ると、今の当初計画時の地域補正係数が最低箇所と同じものを用いているのですが、当初計画でバーにするところと同じものを持ち込むのですか。どこに、何でこれを付けなきゃならないのでしょうか。

(道路課)

お答えします。

29-4ですけども、これは、当初計画時と書いておりますが、再評価時の数値がここに入っております、大湊の方は、今回の再評価が最初ですので、当初計画時のものが入っているということでございます。

(渡辺委員)

当初計画には、地域係数は持ち込まないのでしょうか。

(道路課)

22年以降は、当初計画から地域補正係数を使用しておりますが、それ以前は使用しておりませんでした。

(渡辺委員)

分かりました。

ありがとうございました。

(阿波委員長)

その他、委員の皆様方から御意見ございますか。

どうぞ。

(高松委員)

多分、説明されていたかもしれないのですが、ちょっと教えていただきたいのですが。

計画交通量の見直し、例えば、H29-6とH29-5に関しては、交通量の見直しと書いてあるのですが、この詳細を教えていただければと思います。

(道路課)

すみません、どの部分でしょうか。

(高松委員)

調書の2/3ページの一番下のところの走行時間短縮便益が減っている理由として、「計画交通量の見直し」と書いてあるのですが、どのような形の見直しということか、説明をしていただきたいのですが。

同じように29-5もその前に関しても、同じように見直しがされていると思うのですが。

(道路課)

全国で一斉に交通量調査を行った結果を5年に1回とりまとめを行って、それを道路改良計画等に活かしておりますが、その交通センサスを行った結果による交通量の見直しでございます。

(高松委員)

ということは、交通量減っているという意味でよろしいですか。

(道路課)

そうです、減っているということです。

(阿波委員長)

全国的に計画交通量が減っているということです。

(高松委員)

分かりました。ありがとうございます。

(阿波委員長)

それでは、御質問が無いようであれば、次の事業に移ります。

続きまして、整理番号H29-7の調書の説明内容について御質問、御意見があればお願いいたします。

(井良沢委員)

踏切の方についての質問です。全体としては、道路改築することで、変則五叉路のあたりの踏切が多分、安全にはなると思うのですが、今の評価基準からすると、交通事故の防止というのは、出てこないということでしょうか。

(道路課)

安全にはなると思うのですが、それを評価することにはなっていません。

(大橋委員)

調書の2/3ページの一番下の計画時との比較の欄ですけれど、恐らく、「供用時期の遅れに伴う便益の減少」の最後の「便益の減少」のところにつきましては、実際には便益は増加しているので、「総費用増加」に修正すべきなのか、もしくは「費用便益比が低下している」という表現、どちらかが正しいと思いますので、御検討いただければと思います。

(道路課)

この欄の記載ですけれども、「便益」ではなく「B/C」の間違いでございますので訂正いたします。

(阿波委員長)

「供用時期の遅れに伴うB/Cの減少」ですね。そのように修正をお願いいたします。

(道路課)

すみません、それからもう1点、訂正をお願いします。

先ほどもありましたけれども、再評価対象事業一覧表ですが、その中で7番目、今の名川階上線の剣吉踏切の予定工期が「平成15年度～平成31年度」となっていますが、「平成31年度」を「平成30年度」へ訂正していただきたいと思います。

(阿波委員長)

平成30年度ですね。事業番号のH29-7ですね。

(道路課)

すみません、よろしくお願いします。

(阿波委員長)

工期の修正ということですね。

その他、御質問ございますか。

どうぞ、お願いします。

(渡辺委員)

こちらも基本的なところを教えてくださいたいのですが。

全体の工事というのは、どこからどこまでが全体の工事なのでしょうか。

平成15年度から始めて、予定が来年度までということなのですが、どこまでやってこんなに時間がかかって。図面では、561mしかないのですが、これ以外にもあるのでしょうか。

(道路課)

事業区間は、図に記載のとおり561mの区間です。

(渡辺委員)

15年もかかるのですか。

(道路課)

踏切の協議があったことと、人家連担部で図の踏切のあるあたりが現道切り替えで交差点を別な方に作っておりますので、建物の補償等が沢山ございまして、事業期間がかかっておりました。

(渡辺委員)

分かりました。ありがとうございました。

(阿波委員長)

こちらは、鉄道の踏切の場所については、鉄道事業者への委託工事になるのですか。そ

れとも県が単独で、発注して行っているのでしょうか。

(道路課)

青い森鉄道線ですので、鉄道事業者の青森県が発注するという形になります。

(阿波委員長)

そうですか。

その他、御質問ございませんか。

よろしいですか。

無ければ、次の事業に移ります。

整理番号H29-8について、御質問があればお願いいたします。

こちら、調書の1/3ページでの下の2の評価の欄の説明のところ、平成24年度の再評価時に計画変更を行っている。引き続き事業の費用の制約が厳しいというような記載がございますが、事業の進捗について見通し等がございましたら御説明いただければと思います。

(道路課)

事業期間が大分長くなってきておりますが、交通量もなにごん少ないものですから、なかなか事業費の大きな配分というものができなくて、事業期間が少し長くなっているというものでございます。

先ほども説明いたしましたように、4つの集落が点在しておりまして、85世帯ぐらいで大体200人弱の方がおりますので、どうしてもライフラインとして整備を行っていきたいと考えています。

(阿波委員長)

これは、バスはどこからどこまで走っているのでしょうか。路線バスの写真がございましたが。

(道路課)

一番奥の集落までバスは通っております。

(阿波委員長)

一番奥ってどの辺でしょうか。

(道路課)

黒森です。

(阿波委員長)

黒森に集落があるのですね。

ここは、冬期間も通れるわけですね。

(道路課)

はい、冬期間も通しております。

(阿波委員長)

冬期間も通すということですね。

なかなか、他に代替案もないということでしょうかね。

(道路課)

地形も急峻なところございまして、道路、バイパスのような形で作っていくところも非常に難しい状況でございますので、現道を拡幅していくのが最良だと思っております。

(阿波委員長)

それでは、以上で道路課の方から御説明いただきました7件の事業について御審議いただきました。

全体を通して、道路課分について御意見、御質問がございましたらお願いいたします。

資料番号H29-2からH29-8まで、全体を通しまして何か御意見があればお願いいたします。

<意見なし>

(阿波委員長)

それでは、これで道路課の説明について、一旦終了いたしまして、休憩をここで入れたいと思います。

10分休憩ということで、再開は3時25分ということでいかがでしょうか。

それでは、休憩に入ります。

<10分間休憩>

(司会)

それでは、休憩後の議事に入らせていただきますけども、先ほどの前半の説明の中で、道路課の方から資料の訂正ということで、再度お時間をいただきたいということでございましたので、委員長のお許しをいただきまして、道路課の方から説明していただければと思います。

(道路課)

委員長、よろしいでしょうか。

整理番号H29-7でございますが、調書2/3ページのところで計画時との比較、一番下のところですが、先ほどご質問に「供用時期の遅れに伴う便益の減少」ではなくて、「B/Cの減少」ということでお答えしましたが、資料を精査したところ、便益は、供用時期の遅れに伴う便益等は再評価時には減っておりませんので、このところの記載を「事業費の増加に伴うB/Cの減少」に訂正させていただきたいと思います。よろしくお願います。

(司会)

これにつきましては、資料の差替えということでよろしいでしょうか。

(阿波委員長)

次回の委員会で資料等を改めて差替えのものをお寄せいただければと思います。よろしくお願います。

(司会)

それでは、引き続き委員長、よろしくお願いいたします。

[③河川砂防課事業（整理番号H29-9）の審議]

(阿波委員長)

それでは、後半の方の審議に入りたいと思います。

続きまして、河川砂防課から説明をお願いいたします。

資料番号H29-9、こちらの事業は、昨年度は継続という形で事業の対応方針を決定いただいたものですが、今年度、改めて計画変更ということで御審議いただくものでございます。どうぞ、よろしくお願いいたします。

(河川砂防課)

河川砂防課長の笹と申します。

河川砂防課の事業概要について御説明させていただきます。

河川砂防課では、洪水や高潮、土砂災害から県民の生命・財産を守り、安全で安心して暮らせる、河川、ダム、砂防の各事業を行っております。

今日お諮りするのとは、先ほど、委員長の方からもありましたように、再評価実施要綱によるところの社会経済情勢等の変化により再評価の実施に必要な生じたダム1件につきまして対象となっております。

近年の洪水被害、特に昨年8月の東北・北海道を襲った台風10号により甚大な被害が発生したことからすれば、本県の河川整備率はまだまだ低い状態ですから、県内河川・ダム事業の促進は急務であると考えているところでございます。

詳細につきましては、担当から御説明いたしますので、御審議のほどよろしくお願いいたします。

河川砂防課ダムグループの村田と申します。

駒込ダム建設事業について説明させていただきます。

駒込ダム建設事業については、先ほど委員長からもありましたけれども、昨年度再評価を実施して継続として評価をいただいているところでございますけれども、2年連続で再評価を実施するのかについて説明させていただきます。

昨年度、当ダム建設については、再評価実施要件の前回再評価から5年経過後として実施しております。

本年度、再度駒込ダム建設事業について再評価を実施するのは、事業期間の変更が再評価実施要綱第3の(4)における「社会情勢等の変化により、再評価の実施の必要が生じた事業」に該当することによるものでございます。

県では、これまで地質構造の詳細調査を実施し、国や関係機関とダムの基本設計について協議を進めて参りました。

そして昨年6月21日の第1回再評価等審議委員会、その後の7月26日に国土交通省のダムの専門家で構成する「ダム本体実施設計等基本設計会議」において、駒込ダムの基本設計について確認されたところでございます。

その後、確認された基本設計をもとに、再度、施工工程を含む施工計画や冬期休止などの施工期間、そして施工設備、これらを総合的に再精査した結果、完了年度が平成38年度から平成43年度へ5年間の事業期間の延伸が必要になったものでございます。

昨年、再評価後5年の再評価と、本体構造の重要な案件を検討するダム本体実施設計等基本設計会議が重なったことにより、2年連続再評価を実施することになったものでございます。

それでは、調書について説明させていただきます。駒込ダムは事業採択年度の昭和57年度から調査を開始しまして、完成予定は、平成43年度となります。

事業の目的は、洪水調節、既得用水の安定化及び河川環境の保全、そして、発電となり

ます。主な内容としましては、重力式コンクリートダム1基でございます。

そして、ダムの計画において、昨年の再評価時点では、堤頂長270m、堤体積32万 m^3 としておりましたけれども、今年度の再評価では、堤頂長290.1m、堤体積31万7千 m^3 に変更しております。

これは、ダム位置の見直しにより堤頂長が増えたこと。そして、ダム軸上の地質を精査した結果、堤体積が減少したものであります。なお、堤体積減少3千 m^3 は全体の1%でございます。

総事業費につきましては450億円であり、前回の再評価時と変更しておりません。

実績といたしましては105億100万円で、これが総事業費450億円に対して23.3%ということになり、全体の進捗率は23.3%となります。

続きまして事業の進捗状況といたしましては、駒込ダムは本体建設工事に着手しておりません。現在は、本体建設工事に着手するための調査・設計と、工事用道路の建設を行っております。工事用道路につきましては、平成28年度末時点で90%となっております。

また、問題解決見込みに関しては、駒込ダムは地質が大分複雑で、地質調査や本体設計等に時間を要しておりましたが、先ほど申し上げたとおり、昨年実施されましたダムの専門家からなるダム本体実施設計等基本設計会議において、ダムの基本設計が確認されました。これにより、事業進捗状況については、Aと評価しております。

続きまして2枚目をご覧ください。

(2)の社会情勢の変化についてでございます。

こちらについては、昨年と内容を変更しておりません。全国の評価、県内の評価共に平成22年度から23年度にかけまして行われた、いわゆるダム検証において考えられる治水対策案をすべて検討し評価しております。

まず、県内の評価としましては、平成23年3月21日に「青森県ダム事業検討委員会」において検討し、「ダム+河道掘削案」が妥当であるという意見をいただいております。

また、全国的な話でいきますと、「第17回今後の治水対策の在り方に関する有識者会議」において審議を受けて、平成23年8月26日に国土交通省の対応方針として継続という評価を受けております。

このことから、必要性、適時性、地元の推進体制につきましては、全てa評価となり、全体としてもA評価となります。

続きまして(3)費用対効果分析の要因変化でございますが、昨年度の評価時のB/Cは1.89でございました。今回、事業期間の延伸、各種資産評価の単価、それからデフレレーター、評価基準の見直し、これらの見直しにより算定した結果、総費用、総便益を変更しております。

また、事業期間5年延伸することによって、ダムの治水効果が5年遅れることとなります。このことから洪水調節の便益が更に低く算定され、今回のB/Cは1.67と算定さ

れております。

費用対効果の分析につきましては、今回1.67ということで、B/Cが1を超えておりますのでa評価となります。

計画時との比較でいきますと、前回1.89に対し、今回1.67と下がっておりますので、b評価となって、全体としては、bが1つありますので、B評価となります。

続きまして3ページ目でございます。

コスト縮減・代替案の検討状況につきましても、昨年から変更しておりません。

まず、コスト縮減に関しては、経済的な購入骨材を使用する。また、造成アバットメント工を採用するなどとしていまして、コスト縮減が図られておりますので、a評価でございます。

代替案につきましては、先ほど、社会情勢の変化の時に説明しましたけども、ダム検証時点で考えられる案を全て検討し、その中でダム案が最も妥当であるという意見をいただいておりますので、これにつきましてもa評価としております。

よって、全体としてはA評価でございます。

(5)の評価に当たり特に考慮すべき点につきましても、昨年から変更しておりません。住民のニーズの状況把握につきましては、河川整備に関するアンケート、説明会時の意見聴取、また、ダム検証時にも住民の方々へ説明会をしまして、その時、意見聴取を行っております。その中でダムが必要ですので、早期に完成させて欲しいという意見をいただいているところです。以上からa評価としております。

また、環境への配慮事項については、(2)の区分について、配慮しているところに黒塗りをしております。このため、環境への配慮をしていることから、a評価としております。

総合としては、A評価でございます。

対応方針につきましては、計画変更で評価しております。これは、先ほど説明しましたけども、施工計画を精査した結果、5年間の延伸が必要となったことから、当初、38年度完了を平成43年度完了とする計画変更であります。以上でございます。

(阿波委員長)

ありがとうございます。

より詳細な設計を行ったことによりまして、事業期間が延長されたということの説明でございました。

ちょっと幾つか事前に確認させていただきたいのですが。

調書1/3ページの上の中ほどの主な内容の下の記載事項の中で、詳細設計を実施したところ、堤頂長については20mの増、堤体積については3,000m³の減と書いてございますが、通常、堤頂長が長くなると堤体積も大きくなるような感じがするのですが。その辺はいかがでしょうか。

(河川砂防課)

説明させていただきます。

先ほども説明したように、駒込ダム建設事業については、昨年、基本設計会議で基本設計が決定しました。

この際、ダム軸が上流側に移動したことによって精査した結果、堤頂長が20m増になりました。また、ダム軸を移動したことによって、この駒込ダムが非常に急峻な地形を要しておりますので、谷が狭くなったりする場合があります。こういったものを全て精査した結果、3,000m³の減に繋がっています。

(阿波委員長)

分かりました。ありがとうございます。

もう1点、お伺いをしたいと思います。調書の2/3ページの一番下、計画時との比較という欄でございまして、読み上げますと、「建設費の費用及び維持管理費の費用の減は、事業期間の延長に伴う減である」と書いています。

一般的に事業期間が長くなれば、それだけ建設費が増えるのではないかと思うのですが。この建設費の減というのは、先ほどの堤体積の減少による要因が大きいのではないのでしょうか。ちょっと分かりませんが、その辺、建設費について御説明いただければありがたいなと思います。

(河川砂防課)

今回の場合は、総事業費を変えておりませんので、その評価基準から事業期間が延び、現在の価値化すると、建設費が低くなるという計算になります。

(阿波委員長)

その要因で、「事業期間の延長に伴う減」という表現でよろしいでしょうか。

(河川砂防課)

はい。

(阿波委員長)

それでは、委員の皆様方から御質問、コメントございましたらお願いいたします。

どうぞ、お願いいたします。

(井良沢委員)

調書の2/3ページ一番上の方では、この計画における「ダム+河道掘削案」とあるのですが、3/3ページでは、「ダム案」となっているのですけれど、河道掘削も併用してということでしょうか。

また、環境影響への配慮で、表土（現地掘削土）をストックして植生等に努めるということですが、表土の利用は最近、注目を浴びている工法だと思いますが、コスト的には、どちらかというとなくなるのでしょうか、低くなるのか、あまり変わらないもの、その辺についてお願いします。

（河川砂防課）

まず1点目は、先ほどの説明では、ダム案、ダム+河道掘削案に対して、調書上はダム案と記載しています。このダム案というのも、実は「ダム+河道掘削案」で、下の遊水地案、放水路案、全てにおいて、遊水池案も実は「遊水地+河道掘削案」ということで表記をするべきことを除いておりましたので、これは調書を直させていただきたいと思っております。申し訳ございませんでした。

続きましては、環境影響への配慮において、表土の使用、リサイクルということもございますけれども、こちらについては、現在、こちらは国有林の土地を使用していますけれども、覆土して返すと、使ったところを復元するということでして、実際、ストックヤードにストックして、将来は、ストックヤードの表土を再利用して返地するというようにしています。

あと、コスト縮減ですね。それによるコスト縮減ということもございますね。

（井良沢委員）

表土の使用は、結構、お金がかかるような方法なので。

（河川砂防課）

やはり環境に配慮という時点で、コスト縮減にはつながらないと思います。

（井良沢委員）

多分、コスト縮減にはなっていないのですね。環境へは配慮していくということですね。

（河川砂防課）

はい。

（阿波委員長）

先ほどの調書の修正内容の部分については、もう少し説明いただけないでしょうか。

(河川砂防課)

もう一度訂正させていただきます。

先ほど説明で、「ダム案」は「ダム＋河道掘削案」ということで説明いたしました。こちらは、調書の2／3ページにございますけれども、3／3ページに書いてあります代替案は、ダム案、遊水地案という記載になってはいますが、その「ダム案」の中に「河道掘削」もあるということになります。これは、「青森県ダム事業検討委員会」の中で、「ダム案」と総称しておりました。このため、「ダム＋河道掘削案」を「ダム案」としていたしましたので、この調書上も「ダム案」と表現させていただいています。修正はいたしません。

(阿波委員長)

はい、分かりました。

その他、委員の方から御発言ございますか。

(渡辺委員)

先ほどもちょっと分からなかったのですが、もう一度説明して欲しいのですが。

詳細設計をやったところ、5年延伸になったということですが、なぜ、詳細設計を行ったら5年延長になったのでしょうか。

(河川砂防課)

昨年、「ダム基本設計会議」を開催し、その後、詳細設計を行いました。

何故、5年延伸になったかということで、先ほどは施工計画、冬期休止、施工設備能力から5年延伸と簡単に説明しましたが、5年延伸の具体的な内容としては、主に冬期休止期間の見直し、それから設備、施工設備としては、一般的なケーブルクレーンから、地質、地形状況を考慮したタワークレーンに変更しております。

また、仮排水路トンネルについては、地質状況を考慮し、ルート変更をしております。

それから、造成アバットメント工法の構造変更があり、こういった様々なことを組み合わせて総合的に精査したところ5年延伸ということになりました。

(渡辺委員)

ということは、結論を言ってしまうと前の計画が甘かったということですか。

(河川砂防課)

前の計画が甘かったというより、例えば、地質調査などで再度地質調査を実施しています。地質が複雑なこともあります。地質調査によって仮排水路トンネル、転流工というのは

ですけれども、ルート変更になりました。これは、地質に弱点があるということで、延長が長くなりました。

それから、冬期休止期間は、近年の積雪状況などを再精査しました。例えば、現在施工期間は6.5か月行います。そういったところを見直した結果、事業期間が延伸しました。

(渡辺委員)

再精査した結果、当初考えていたより工事が多くなって、その分に5年間かかるので5年延伸になるのでしょうか。

(阿波委員長)

ダム事業の進め方について、もう少し分かりやすく説明していただけるといいかもしれません。

(河川砂防課)

実際、工期変更を行うに当たって再精査したのですけれども、実際、工事としては、工事を始める前の準備工、それから転流、これは仮排水路トンネル、そして掘削してダム本体の建設などがございます。

そして、冬期休止期間、タワークレーンの施工設備能力などを検討しまして、実際、準備工においては、法面対策が増工になっておりまして、法面対策範囲の伐採範囲が半年以上増えました。

それから、仮排水路トンネルのルート変更によって1年間増えております。

それから、造成アバットメント工法の構造変更によって、掘削量が若干増えましたけども、これも半年程度の工期延長になっております。

それから冬期休止期間、こういった設備能力により、これで1.5年、右岸の法面対策という、法面もありますけども、法面対策のかかる期間も追加されまして1.5か月、こういったものを精査した結果、5年工期が伸びることになりました。

(渡辺委員)

分かりました。

だから、詳細設計が出てきて、詳細にこうやっていたところを想定していた部分も時間がかかってきてと捉えればよろしいですか。

(河川砂防課)

はい。

(阿波委員長)

あくまでも、当初計画というのは、仮設計ですから、その中で、昨年度ようやく計画の検討が終了して、それに伴って詳細設計をしたところ、このような結果に改めて修正されたというふうに御理解いただければよろしいのかなと思います。

(渡辺委員)

分かりました。

(阿波委員長)

その他、委員の皆様方から御質問ございませんか。
よろしいでしょうか。

<質問なし>

[④都市計画課事業（整理番号H29-10）の審議]

(阿波委員長)

それでは、御質問が無いということであれば、次の事業の審議に移ります。
続きまして、最後の事業でございます。整理番号H29-10でございます。
都市計画課から御説明をお願いいたします。

(都市計画課)

都市計画課でございます。

事業の説明の前に街路事業について簡単に御説明させていただきます。

先ほど、道路事業を審議いただきましたが、道路の新設及び改築を行うという意味では、基本的には同じ性格・内容の事業でございます。

何が違うかと申しますと、街路事業の対象となる道路が市街地における県道または市道ということでございます。

具体的には、市街化を促進するべき区域として定められます市街化区域、または用途地域にございます道路で、都市計画決定された県道、市道がその事業の対象ということでございます。

街路事業で道路を整備した後につきましては、道路管理者へ引き継ぎまして、他の県道等と同様に管理されることとなります。

それでは、御審議いただく事業につきまして、担当から説明させていただきます。

都市計画課の今井と申します。どうぞよろしく申し上げます。

座って説明させていただきます。

都市計画課の案件は、整理番号H29-10、3・4・2号西滝新城線、道路改築事業の1件です。事業種別は街路事業、事業箇所は青森市の石江地区となります。再評価実施要件は、事業採択後、継続10年経過によるものです。

平成19年度に事業採択され、当初計画では平成25年度に終了予定としておりましたが、用地買収が難航するなど、当初の事業期間での完成が難しいことから事業期間を2回変更し、現在は平成31年度に終了予定となっております。

事業目的としましては、本路線が青森市の中心市街地と市西部地域をアクセスする幹線道路のため、慢性的な交通渋滞箇所であることや、近隣に小中学校、高等学校などの文教施設があり、主要な通学路となっているものの、既存の歩道が非常に狭い状況であること。そして、東北新幹線新青森駅の開業や近年の同地区における住宅開発に伴い、一層の交通渋滞が予想されることなどから、交通流動の円滑化を図り、歩行者等を含めた交通の安全確保も併せた道路網整備を行うこととしたものです。

主な事業の内容としましては、当初計画と変更が無く、計画延長1,355mで改良工と舗装工を実施するものです。

総事業費は当初計画で30億3千万円としておりましたが、青森の新しい玄関口としての新青森駅周辺の景観向上などを図るため、新青森駅南口交差点前後に電線共同溝の整備を追加したことや、用地補償費の精査などにより、42億8,200万円に変更しております。

続きまして、事業の進捗状況ですが、資料を7枚めくっていただき、添付資料2ページの上段の全体計画平面図をご覧くださいと思います。

平面図の右側が青森市の中心市街地側、左側が青森市の西部、新城側となりますが、計画延長1,355mのうち、左側の赤色、黄色で着色された部分を除いた約1,220mが完了しております。

調書の1/3ページに戻ります。進捗率ですが、平成29年度当初予算までの段階で、99%となっております。おおむね順調に進んでいることからA評価としております。

続きまして、調書の2/3ページになります。社会経済情勢の変化ですが、当該区間の整備により交通渋滞が解消され、円滑な交通の確保と快適で安全・安心な都市空間が確保できること。そして、青森市から毎年早期完成を望む重点要望があることや、地元町内会から当該路線の整備促進の要望があることからA評価としております。

続いて費用対効果分析の要因変化についてですが、ご説明の前に調書の修正をお願いいたします。

調書の中段、(3)費用対効果分析の要因変化の項目がございます。

ここで、費用対効果を示す表の中の区分、便益項目(B)の(4)の項目が空欄になっ

ておりますが、再評価のところの数値だけが記載されております。この便益項目が空欄となっている（４）のところですが、正しくは「冬期便益」という言葉が入ります。

これは、本日ご審議されておりました整理番号H29-2から8の道路事業にもありました便益と同じものでございます。本当に大変お手数ですが、「冬期便益」と（４）の項目のところに加筆くださいますようお願いいたします。

それでは、費用対効果分析の要因変化について御説明いたします。

今回の分析結果による要因の変化につきましては、当初計画時に対し、沿線共同溝の整備費用の追加等で事業費が増加したことなどにより、費用便益比B/Cが、当初計画時の1.40から1.20に低下しておりますので、評価をB評価としております。

調書の3/3ページに移ります。コスト縮減・代替案の検討状況及び評価に当たり特に考慮すべき点につきましては、ともにA評価としております。

お諮りいたします対応方針といたしましては、費用対効果分析の要因変化がB評価となっておりますが、地元からの強い要望もございまして、また、当該工区の完成により、新青森駅のアクセス性が向上するなどの都市内交通の円滑化が図られ、青森市の産業の活性化や市民生活の利便性向上に繋がるものであるため、継続としております。

最後に1点、訂正をお願いしたいと思います。

調書の前にある、様式1の「平成29年度公共事業再評価対象事業一覧表」がございすけども、こちらの整理番号H29-10の西滝新城線街路事業の全体事業費が「42億6,800万円」となっておりますが、正しくは先ほどの調書にございすとおおり、「42億8,200万円」でございす。大変申し訳ございませんが、訂正くださいますようお願いいたします。以上で都市計画課からの説明を終わります。

(阿波委員長)

ありがとうございます。

先ほど、御説明がございましたように、様式1「再評価対象事業一覧表」の整理番号H29-10の全体事業費について修正されるということでございます。

それでは、ただ今の説明の内容について、委員の皆様方から御質問がございましたらお願いいたします。

私が聞き逃したかもしれませんが、事業費の増加の大きな要因は何でしょうか。

(都市計画課)

事業費ですが、1点は、新青森駅の南口、南側にございす交差点の周り、こちらでございすけども、新青森駅が新しい青森の顔ということで、景観に配慮するということで、電線共同溝の整備をこの事業に追加しております。これが1点でございす。

もう1点は、特に街路事業でありがちなのですが、事業を始める時に、実際に1つ1

つ建物の調査をしたりとか、用地を調査したりしてから事業費を定めるのではなく、既存の図面を使いまして、大体の用地費、そして建物の補償費用等を概算で算定して事業費をはじき出します。どうしても実際に建物調査とか、用地の補償、法面の状態だったりを調査しますと、必要となってくる面積が変わったりとか、建物の補償費が、実際に見込んでいたものより高くなったりとかしますので、その辺で費用が増額したものもございます。

それと、事業費、丁度、御存知のとおり、今の期間が労務費とか資材が急に高騰したこともございまして、その辺も併せて増額になったということもございまして。

(阿波委員長)

ありがとうございます。

いかがでしょうか、委員の皆様。

どうぞ、お願いいたします。

(渡辺委員)

細かい所なのですけれど、さきほど、3費用対効果分析の費用項目(4)に「冬期便益」を加筆してくださいとあったのですが、他の事業では、(5)に防災便益が出てくるのもあるのですが、どうしてこれは防災便益を記載しないのでしょうか。

(都市計画課)

当該区間の場合、大型車のすれ違い困難区間の幅員既定となる5.5m未満でないこと、異常気象時通行不能区間や、通行危険箇所区間など、そういう区間指定になっていないものですから、ここで防災便益は生じないということになります。

元々、事業を始める前からこの区間に入っていない、そういう3つの要素に入っていないということから、防災便益は生まれてこないということになります。

(渡辺委員)

そうすると、例えば、H29-7だと、交通事故減少便益が0になっていて、H29-6は防災便益が0という表記だったのですが、空欄が正しいのか0で入れておくべき、どちらがよいのか、どちらかに統一した方がよいような気がするのですが。

(阿波委員長)

事業の性質上の問題ですか、ここの記載のところでしょうか。

(渡辺委員)

さっきも気付いたのですが、過去のものがなくて、何で増減のところだけゼロとい

う数値が入ってくるのか。ないのであれば、全部、過去も含めてもあります。

(都市計画課)

すみません。こちらの表は自動計算となっていたので増減に0が表示されています。項目の部分については、統一性が図られていないということでございましたら、他の事業と併せまして調整させていただきたいと思います。

(阿波委員長)

それは、今後、調書の決定の仕方の中で、協力して、統一性をとるために調整いただければと思います。

(事務局)

事務局側と担当課の方で調整させていただきたいと思います。

(阿波委員長)

調書の便益項目(4)は、何を加筆するのでしょうか。

(都市計画課)

冬期便益です。

(阿波委員長)

「冬期便益」と加筆してください。

その他、委員の皆様方から御質問ございますか。

いかがでしょうか。

<他に発言なし>

[調書全般についての確認]

(阿波委員長)

特に御発言がなければ、ここで担当課の方からの個別の説明と審議の方を終えたいと思います。

全体を通しまして、今回、10件の事業全体に対しまして、改めて何か御発言、御質問がございましたらお願いいたします。

よろしいですか。

<質疑等なし>

【4（3） 現地調査について】

（阿波委員長）

それでは、ありがとうございます。

これで議事の（2）番を終わりたいと思います。

続きまして、議事の（3）現地調査についてに移りたいと思います。

この委員会では、「必要に応じて地元関係者などの県以外の方々から意見を聴取する、または事業実施地区の現状を調査する事業を選定することができる」ことになってございます。これまでの御審議を通じまして、現地調査が必要だと思われる地区があれば、次回の委員会で実施したいと思います。

委員会の意見、また附帯意見等々を考えていく上で、特に現地調査が必要であるというふうな事業がございましたら、御提案いただければありがたいと思います。

よろしく願いいたします。

（渡辺委員）

ちょっと気になるのがH29-3です。

添付資料2ページの、全体平面図を見ますと、確かに中心で紫のRで急峻と分かるのですが。ただ、このバイパスはどうしてこんな設計にしないではいけないのかな。ぐうっと迂回するような感じで、現地に行かなきゃ分からないだろうし、現地の人をこれをどう思っているのか。これを真っ直ぐ結んであげると良いと思いますし、あえて言うなら見ておきたいなと思いました。

（阿波委員長）

この線形を考える上で、担当課の方から何か補足ございますか。

（道路課）

見ていただくのは、勿論、よろしいですが、この曲がった理由は、高さが決まっていますので、トリップを下りる高さとする高さ、その距離が短いと勾配が上がる、現況が6%、それを6%以下に抑えるためにぐるっと回るということで、こういう形にして縦断を落として、特に雪、西風とか吹いて路面が凍りやすいので、縦断勾配も落とす必要があると。

これをどう回すかとなると、海側に回してしまうと市街地に入るので、必然的に山しかないのです、こういうルートになってしまうということなんですけど、状況はそういう状況です。

(渡辺委員)

よく分かりました。別に無理して行く必要はないと思います。

(阿波委員長)

特に、私も現地を見なければいけないというのはないのかなとは判断をしているんですが。特に委員の皆様から、ここを見てみたいということがあればお聞きしたいと思います。

事務局に確認ですが、特に現地調査がなければなしでも、次回はよろしいでしょうか。

(事務局)

はい。

(阿波委員長)

それでは、現地調査の要望がないということでございますので、第2回の委員会で予定しておりました現地調査については、今回は必要ないということで委員会の判断とさせていただきます。

次回の委員会につきましては、この後、事務局の方と相談して御案内させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

ありがとうございました。

【4（4） 委員会意見の決定】

(阿波委員長)

それでは、続きまして議事の（4）でございます。

委員会意見の決定について、委員会意見について、これまでの審議をもとに決定させていただきます。

これまで県の対応方針につきまして各担当課の方から御説明がございましたが、順番に整理番号H29-1から対応方針につきまして、委員会意見を確認したいと思います。

まず、整理番号H29-1でございます。

こちらは、県の対応方針案が継続となっておりますが、こちらはいかがでしょう。県の対応方針案のとおり、継続でよろしいでしょうか。附帯意見については、後から御意見を頂戴したいと思います。まずは委員会の意見といたしまして、H29-1については継続という形でよろしいでしょうか。

<異議無し>

(阿波委員長)

それでは継続といたします。

続いて、整理番号H29-2でございます。

下北縦貫道でございます。こちらも県の対応方針案は継続でございますが、委員会の意見としてはいかがでしょうか。継続でよろしいでしょうか。

<異議無し>

(阿波委員長)

それでは、そのようにいたします。

続いて、整理番号H29-3でございます。

こちら道路事業でございますが、県の対応方針案は継続でございます。こちらはいかがでしょうか。このとおりでよろしいですか。

<異議無し>

(阿波委員長)

それでは、継続という形にいたします。

続いて、整理番号H29-4でございます。

こちらは、計画変更ということで、事業区間が短くなるとの御説明でございました。そのような計画変更に対しまして、委員会としての御意見はありますでしょうか。計画変更でよろしいですか。

<異議無し>

(阿波委員長)

それでは、県の対応方針案どおり計画変更といたします。

次は整理番号H29-5でございます。

こちらも県の対応方針案は継続でございますが、こちら継続でよろしいでしょうか。

<異議無し>

(阿波委員長)

では、継続といたします。

続いて、整理番号H29-6です。

こちらも継続となっております。よろしいでしょうか。何か御発言がありますか。

<異議無し>

(阿波委員長)

特に無ければ継続といたします。

続いて、整理番号H29-7です。

こちらも継続となっております。よろしいでしょうか。

<異議無し>

(阿波委員長)

それでは、県の対応方針案どおり継続といたします。

続いて、整理番号H29-8の事業でございます。

こちらも継続となりますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

<異議無し>

(阿波委員長)

それでは継続といたします。続いて、整理番号H29-9です。

駒込ダムでございます。詳細設計に伴いまして事業期間が延長するといったことに対する計画変更でございます。いかがでしょうか。御意見ございましたら御発言お願いいたします。特に御意見がなければ、県の対応方針案どおり計画変更といたしますが、よろしいでしょうか。

<異議無し>

(阿波委員長)

そのようにいたします。

最後でございます。整理番号29-10です。

こちらは、街路事業でございます。県の対応方針案は継続となっておりますが、御発言がございましたらお願いいたします。よろしいですか。

<異議無し>

(阿波委員長)

それでは、県の対応方針どおり継続といたします。

以上、本日審議いただきました10の事業につきまして、全て県の対応方針案どおりという形で委員会の意見を決定いたします。

もし、附帯意見が必要であるという事業につきましては、次回の委員会の中で改めて御意見を頂戴して審議させていただきますので、よろしくお願いいたします。

以上で本日の議事は全て終了いたしました。

事務局の方から何かございますでしょうか。

(事務局)

スケジュールについてです。

今回の御審議によりまして、8月の下旬に予定しておりました「現地調査」を実施しないということになりましたので、スケジュール上の第3回となっておりました附帯意見の確認と、事後評価につきまして、次回委員会で御審議していただきたいと思っております。

事後評価につきましては、アンケート集計の作業などがございまして、前倒しというのがなかなか難しい事情がありますので、関係部局と相談しまして、改めてスケジュールを皆さんに御連絡、調整させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

次に、本日の審議内容の公表・縦覧についてでございます。

本日の委員会につきましては、配付資料、議事録については、事務局であります青森県企画政策部企画調整課において縦覧に供するとともに、県のホームページにおいても公表いたします。

また、議事録につきましては、改めて皆様に内容の御確認を御依頼したいと思っておりますので、何卒よろしくお願いいたします。

(阿波委員長)

以上で委員会を終了いたします。

今日はどうもありがとうございました。

(司会)

これもちまして、本日の委員会を閉会いたします。

長時間にわたり、皆様ありがとうございました。