

平成19年度第1回青森県公共事業再評価審議委員会 議事録

青森県企画政策部政策調整課

日時 平成19年4月22日(日) 13:30～16:45
場所 青森国際ホテル 2階「春秋の間」
出席者 青森県公共事業再評価審議委員会委員
委員 岡田 秀二 岩手大学 農学部 教授
委員 北島 誓子 弘前大学 人文学部 教授(欠席)
委員 小林 裕志 北里大学 獣医学部 教授
委員 武山 泰 八戸工業大学 工学部 教授
委員 田中 誠 公募
委員 田中 正子 青森商工会議所青年部 監事
委員 長野 章 公立はこだて未来大学 システム情報科学部 教授
委員 長谷川 明 八戸工業大学 感性デザイン学部 教授
委員 濱田 勝雄 公募
委員 日景 弥生 弘前大学 教育学部 教授

青森県

企画政策部 関部長、五十洲政策調整課長 ほか
農林水産部 安部農村整備課長、高松漁港漁場整備課長 ほか
県土整備部 清藤次長、佐々木整備企画課長、小野道路課長、
小山河川砂防課長、大日向港湾空港課長、成田都市計画課長 ほか

内 容

1 開 会

司会(五十洲政策調整課長):ただ今から、平成19年度第1回青森県公共事業再評価審議委員会を開会いたします。

2 あいさつ

司会:開会にあたりまして、関企画政策部長より御挨拶を申し上げます。

関企画政策部長:今年度第1回目の委員会でありますので、一言御挨拶を申し上げます。

委員の皆さんには、昨年度に引き続き、どうかよろしく願いをいたします。いつも短い期間で集中的に御審議いただいております、大変御苦勞をおかけしております。ただ、今年度は15事業ということで、昨年よりも半減しております。そういう意味では少し楽になるのではないかというふうに思っております。公共事業、まだまだ必要な公共事業がいっぱい残されておりますが、景気対策・雇用対策としての公共事業はやる余裕がありません。

どうかよろしく御審議いただきたいと思います。

《県出席者紹介》

司会：冒頭申し上げましたように、本年度第1回目の会議でございますので、そしてまた県の人事異動もございました。ここで県側の職員を御紹介させていただきます。

まず、企画政策部です。ただ今御挨拶を申し上げましたが、あらためて御紹介いたします。関部長です。

次に農林水産部関係職員でございます。安部農村整備課長です。高松漁港漁場整備課長です。

続きまして県土整備部関係職員です。清藤次長です。佐々木整備企画課長です。小野道路課長です。小山河川砂防課長です。大日向港湾空港課長です。成田都市計画課長です。

私、本日の司会進行を務めさせていただきます政策調整課長の五十洲でございます。

どうぞよろしく願いをいたします。

《会議成立報告》

司会：さて、本委員会の会議は、青森県公共事業再評価審議委員会運営要領第2第2項の規定によりまして、委員の半数以上の出席が必要でございますが、本日は半数以上の方がお見えでございます。出席予定の武山委員、まもなくお見えだと思いますが9名の方が御出席でございますので、当委員会は成立したことを御報告申し上げます。

したがいまして、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小林委員長をお願いをいたします。

小林委員長、よろしく願いをいたします。

3 議 事

《委員長あいさつ》

小林委員長：皆様、こんにちは。小林でございます。

本日から今年度、19年度の再評価審議委員会を開催させていただきたいと思います。

冒頭、部長さんの御挨拶にありましたように、例年より、昨年よりは若干件数が少ないということで、それだけ1件につき集中的に中身を審議できるのではないかと考えておりますので、どうぞよろしく願いをいたします。

それでは座って進行をさせていただきます。

《基本的事項の確認》

小林委員長：それでは議事に入るわけですが、委員の先生方も熟知されているとは思いますが、念のため本委員会における基本的な事項について確認させていただきたいと思います。

この審議会は公開します。それから二つ目には、毎回の委員会の審議内容につきましては、事務局の方で整理でき次第公表縦覧しますが、その前に各委員の了解を得たいということでご

ざいます。三つ目は、毎回の会議終了後のプレスに対する対応は、委員長に御一任をお願いしたいと思っております。

どうぞよろしくお願いいたします。

(1) 平成18年度公共事業再評価対象事業に係る附帯意見への対応状況について

小林委員長：それでは、今年度の案件に入る前に、昨年度、私ども知事答申をしたわけですが、その答申書の中に附帯意見ということで、いくつかの課に対して宿題をお願いしております。

去年の場合は6つ、御記憶だと思うのですが、6件について附帯意見を出しました。

それは大きく分けると、青森県の公共事業全般に対する事項と、それから個別の各事業に対しての意見ということで、二つに大きく分けて出しました。

最初の全般的な問題については、政策調整課の方からどんなふうに対応されたのか、それから個別事項につきましては、それぞれの担当課の方からどのように対応されているか、という御報告をいただきたいと思っております。

よろしくどうぞ。

事務局：それでは資料1に基づきまして、附帯意見の全般的事項2件についての対応状況につきまして報告いたします。

まず、公共事業評価の手法についての附帯意見としましては、「過疎化が進む地域においては、地域振興を図る上で、社会資本整備を先行して進める必要がある場合でも、従来の評価手法では、その必要性が十分に反映されているとはいえない面が認められる。そのため、人口減少が予想され過疎化が進行する見込みの中、今後とも本県における地域振興を積極的に図っていくためには、これまでとは違った評価の仕方が必要と思われるので、こうした点を踏まえ、公共事業評価の手法について再検討を行うことを求めるものである。」という御意見をいただきました。

これまでの対応状況ですが、県では、公共事業に係る評価制度の改善、事後評価に係る制度の導入などを検討するため、平成18年度新たに「青森県公共事業評価システム検討委員会」を設置しました。このシステム検討委員会では、公共事業評価の手法についても検討事項の一つとし、第1回委員会では改善の方向性についての御議論をいただいたところです。

今後の対応方針ですが、昨年度システム検討委員会で御議論いただきました内容についての課題を整理しながら、引き続き当委員会において、検討を進めていきたいと考えています。また、その一方で、同様の問題を抱える他都道府県の対応状況の情報収集を行うことや、評価分野における専門家の講演なども行っていきたいと考えています。なお、国土交通省においても、昨今の公共事業評価を取り巻く課題や要請に対応するため、「公共事業評価手法に関する検討会」を本年1月に設置しており、このような国における検討状況についても逐次情報収集を行いながら検討の参考にしていきたいと考えています。

次に、沿岸部の環境への配慮についての附帯意見としましては、「三方を海に囲まれる青森県

は、豊かな海岸景観と貴重な自然環境を有しており、我々はこれらを次世代へ継承していく必要がある。今年度の再評価審議委員会においては、沿岸部の事業を多数審議し、また現地調査を行い海洋生物の生態・行動に関する専門家の意見を聞いた結果、砂浜における漂砂の遮断防止対策の必要性がクローズアップされたところである。このことから、県による沿岸部への新たな施設の設置により、漂砂が遮断される恐れがある場合には、事前調査、モニタリングを充実させることを求めるものである。」という御意見をいただきました。

そこで、これまでの対応状況ですが、附帯意見を踏まえ、第1回青森県公共事業評価システム検討委員会で御意見をいただいたところ、沿岸部の環境も含め、一般的に環境への配慮については、再評価だけでなく事前評価及び事後評価での確認の重要性と各評価間の連携の必要性も指摘されたところです。

今後の対応方針ですが、環境影響への配慮につきましては、引き続きシステム検討委員会での御意見を参考としながら、事前評価及び事後評価においても再評価と同様のチェックが可能となるよう、また、各評価間の整合がとれるよう評価方法の検討を進めたいと考えています。

以上で政策調整課からの報告を終わります。

小林委員長：この2つが全般的な附帯意見でございましたね。

それでは続いて、各論の方も先に聞いてから意見交換をしたいと思います。

海岸整備についてお願いします。

農村整備課：県営海岸環境整備事業十二湖地区でございます。

附帯意見の内容でございますが、「本事業は、農用地及び国土を海岸侵食から保全する地域防災機能の発揮を目的としているほか、海岸保全施設に親水機能を有した施設整備を行い、県民に保養・憩いの場を提供することも目的としていることから、県内でも有数の観光地域である西海岸地域の一層の観光振興に貢献するものと言える。しかしながら、これらの親水施設の管理については、覚書により町が管理することとされているものの、具体的な管理方法は明確となっていない状況である。したがって、所期の目的の達成のためにも、完成した施設の適切な管理体制の整備とともに、併せて利用客数の実績調査を行い、その結果が利用計画づくりに適切に反映されることを望む。」という附帯意見の内容でございます。

これに対しまして、これまでの対応状況でございます。本事業により整備する親水施設の適切な管理等を行うため、昨年秋から深浦町と協議を進め、平成19年3月23日、深浦町役場内に役場総務課・観光課、建設課及び県の西北地方農林水産事務所、現在名称は変わりました西北地域県民局農林水産部となりますが、で構成する庁内連絡会議の準備会を設立しております。

今後の対応方針でございますが、二つございまして、一つは管理体制のことでございます。深浦町では本事業により整備する親水施設を含んだ十二湖エリアの各種施設の一元管理を検討中であり、6月を目途に役場内に「庁内連絡会議」を設立し、今後の具体的な管理方法を定めることとしております。二つ目として施設の有効利用ということで、事業完了後は県民の保養、憩いの場として有効利用されるよう、広報誌とか観光パンフレット等を利用したPRに努める

とともに、計画しているイベント等の利用客数の実績調査を行いまして、その結果を利用計画づくりに反映することとしております。

以上でございます。

小林委員長：ありがとうございました。それでは国道改築事業、お願いします。

道路課：白糠バイパスの附帯意見の内容ですが、「一般国道338号は、下北半島地域にとり、生活・経済・観光アクセスに大きく寄与するものである。しかしながら一方において、今後地域の人口減少に伴い、交通量も減少するという課題を抱えている。こうした状況においては、適切な公共投資のためにも、今後交通量を継続的に評価すると共に、状況に応じて設計変更を検討するなど、柔軟な対応を求めるものである。」

これまでの対応状況ですが、交通量観測の実施計画、計画交通量の推計、現計画への反映・変更についての課題及び方針を検討してきたところであります。

今後の対応方針ですが、道路計画、設計の最も基本となる計画交通量について、現計画の妥当性を検証するために、今年度夏前には交通量観測、車種別交通量を実施するものである。また、引き続き定期的に2年ごと及び周辺プロジェクトの進展等に伴い、交通の量、質に変化が見られた時には、随時交通量観測を行いながら、設計の変更について検討を行うものとします。この際、既存の設計にこだわることなく、新技術・新工法、暫定断面施工などの導入を検討しながら、建設コストの一層の縮減に努めることとします。

小林委員長：はい、ありがとうございました。それでは港湾事業、どうぞ。

港湾空港課：七里長浜港について、附帯意見としては「海洋生物の生態・行動に関する専門家の意見によれば、七里長浜港の現状は、砂浜の浸食が著しく、本来の景観・生態系が損なわれている過程にあり、その要因の一つとして七里長浜港による漂砂の遮断が考えられるとのことであった。したがって、七里長浜港が七里長浜の環境等にどのような影響を与えているのかを検討するために、学識経験者による検討委員会を組織し、調査を行うことを求めるものである。」という意見をいただいています。

これまでの対応状況ですけれども、七里長浜港が漂砂を遮断していることが、環境等にどのような影響を与えているかを検討した上で、その対策等の必要性を見極めなければならないと考えており、関係部局と調整・連携を図りながら調査検討をする必要があります。そのため、検討委員会の設置にあたっては、平成19年度当初予算において、調査及び委員会開催の経費を計上しているとともに、「七里長浜港環境等影響検討委員会」設立に向けて準備作業を進めております。

今後の対応方針ですが、今年度「七里長浜港環境等影響検討委員会」を設置し、検討を進めることとしております。委員会の構成案ですけれども、学識経験者6名程度、行政関係としては海岸等行政管理者を予定しています。委員会の検討内容としては、一として、漂砂の現状把握。これは既存資料を活用し、波浪特性及び地形変化の特性等を検討します。二として、漂砂の将来予測。数値シミュレーションによる汀線変化等の予測検討を行います。三として、委員会のとりまとめ。影響評価及び委員会からの提言等をまとめていただくこととなります。

続きまして、尻屋岬港についてですけれども、附帯意見としては「尻屋岬港は、県内をはじめ、広く北海道、東北、関東にかけての経済圏域を有する、県内地方港湾の中では最大の物流拠点港として位置付けられている。このため、本港のこうした特性を有効に発揮するためにも、今後より一層のポートセールスに努め、利用者の増加を目指すことが必要である。また、本港は避難港としての位置付けも大きいことから、本港の運用に当たっては、その役割が十分に機能するよう関係機関と調整を図ることが望まれる。」という意見をいただいております。

これまでの対応状況ですけれども、尻屋岬港の利用者増大を図るため、平成19年1月に下北地域の誘致企業3社にポートセールスを実施しましたが、直ちに利用増につながる情報はなく、静穏度向上のため防波堤整備の促進を要請されています。避難港の機能強化につきましては、八戸海上保安部と協議を行い、避難船舶の現状把握に努めているところであります。また、当港を利用している主な2社に対し避難船舶の優先について申し入れを行ったところであります。

今後の対応方針としては、尻屋岬港の利用者増大を図るため、引き続き下北地域及び近隣地域で積極的なポートセールスを実施するとともに、防波堤整備の早期完成に努めることとしております。避難港の機能強化については、広域的な関係機関宛てに避難港としての情報提供を実施することとしております。

以上です。

小林委員長：はい、ありがとうございました。いかがでしょうか。

以上6課題について、最初の2つは、公共事業の全体的なお話についての対応で、昨年から発足しましたシステム検討委員会の方にこのテーマをお願いして、更なるチェックをしたいという趣旨だと思います。

それから残りの4件は、農林部の方での十二湖の話についてはこのような対応だと。それから白糠バイパスについても弾力的に、もし現地が人口減少・交通減少ということがあった時は弾力的に柔軟にやっていきたいと。それから港湾事業は2件でございますけれども、日本海側の七里長浜港については、私達をお願いしたような形で委員会がまもなく発足され、そこで検討されますと。それから尻屋岬港のことについては、今後もいろいろ広報したりして積極的に使われるような方向を考えていきたいということでございます。

何か委員の方々、御発言ございますか。

それでは前年度の以上6件につきましては、このようにそれぞれの方でよろしく今後前向きに御検討・執行・実行していただきたいと思っております。

どうもありがとうございました。

(2) 平成19年度公共事業再評価審議委員会スケジュールについて

小林委員長：それでは早速本年度の話になるわけですが、最初に事務局の方で考えられている今年度のスケジュールについて御説明下さい。

事務局：それでは資料2に基づきまして、平成19年度公共事業再評価委員会のスケジュール

について説明いたします。

1 ページ目の中段以下に参考としまして、昨年度の委員会の開催状況を載せていますが、全体的には、今年度もほぼ同じようなスケジュールで、年 5 回ほど委員会を行う予定としております。

それで、具体には 6 月 9 日の第 2 回目から詳細審議地区の選定や現地調査地区の選定などに入り、審議の状況にもよりますが、2 回目で現地調査地区が選定された場合は、7 月 28 日の第 3 回委員会で現地調査を予定しており、その後 8 月 25 日の第 4 回委員会を経て 9 月 29 日の第 5 回委員会で意見書を取りまとめ、10 月には知事へ意見書を提出するという予定を組んでおります。

なお、資料には載せていませんけれども、システム委員会につきましては、年 3 回ほどを予定しておりまして、1 回目は予備日を想定しています 7 月 7 日、あるいは 3 回目、4 回目、5 回目の委員会の開催日にあわせて開きたいと考えていますので、よろしく願いいたします。

以上です。

小林委員長：皆、土曜日・日曜日でございます。今日以外は皆、土曜日ですか。それでは、各委員におかれては、スケジュールに、手帳に是非ご記入いただいて、御出席をよろしく願います。

(3) 平成 19 年度公共事業再評価対象事業に係る県対応方針(案)について

《今年度の再評価対象事業》

小林委員長：それでは、まず今年度の対象事業について確認したいと思いますので、この分厚い資料の 2 ページをお開きいただけますか。

この 2 ページに、整理番号が 15 番まで付いております。担当する課、それから事業名、その次が地区の名前、そして行政単位、実施場所でございますね。それから総事業費、工期。

それで、一番右側に再評価理由というのがあります。計画の大幅な見直しとか、10 年とか。ここに 印が付いているのですけれども、事務局から、この辺説明してもらえますか。

事務局：今回 15 件の対象事業を載せていますけれども、整理番号 5 番から 12 番までの事業は、本来であれば継続 10 年目に再評価を行わなければならないところですが、今回、再評価と継続評価の対象事業を整理する過程の中で、未実施であったことが判明しましたので、今年度の再評価対象事業として盛り込んだところでございます。

小林委員長：このようなことですが、ちょっと私から委員の先生方に御提案が一つあるんですが、この予定工期というのを見ていただきたいのですけれども、工期の終わりがもう今年、来年に終わるところがいくつか入っているんですよ。

例えば 10 番、河川砂防課の青森市の奥内川という河川事業ですが、これは来年で終わるんですね、23 年やって。

それから 11 番、東通の田名部、これも来年終わり。

それから 12 番、五所川原の山王というところが、これは今年で終わり。

ですので、お諮りなんですけれども、私としてはもう終わってしまうのは再評価というよりも、この後多分やられるであろう事後評価という評価システムができるはずなんです、そちらの方でやってもらえればいいので、私達のこの再評価の審議からは、他に5、6、7、8番と似たような事業がずっと入って、そちらでいろいろ担当課に御指摘申し上げるべきところは指摘もできるし、具体的な、今名指ししました10番、11番、12番のこの3地区については、割愛したいと思うのですけれども、いかがですか。

長谷川委員：これまでも、今後の残り事業というのが短いようなお話、それから事業高とか、いくつかのポイントを見ながら詳細審議地区に入るかどうかのボーダーにしてきた経緯もございまして、例えば12番ですと今年度で、終わり。

そういう意味では、今の委員長の御提案は、これまでこの場で様々なことを決めてきた経緯から言っても妥当な御提案というふうに受け止めるところです。

小林委員長：ありがとうございます。よろしゅうございますか。

それでは、合意形成ができたということで、県の方からは15件がルールに則って再評価をお願いしたいということでございましたけれども、委員会としては整理番号10、11、12のこの3地区については議論から外したいと、別の機会にどうぞ、というふうに持っていきたいと思えます。

15マイナス3ですから都合12地区について、本年度は審議をするということにしたいと思えます。

ただし、1番は、いろいろ現在まだ作業が、担当課の道路課で精査中だということで、かなり当初計画の大幅な見直しが出てくるということで、本日は資料が無いんですね。1番については、

今の2ページの次の右となりにあるのが、今年の対象の現場がどこにあるかという平面図です、位置図。

赤丸の農林水産部は今年は1個もありませんと。これは初めてじゃないかな。農林水産部が1個も無かったのは。

全部県土整備部のところで、場所としては後で現地審議をどこにするかという参考にこの地図は使えると思うんですけれども。全部青丸だと。

1枚開いて下さい。鏡の次に資料の1番のところに「番号1 道路改築事業松代町陸奥赤石線深谷町については、第2回委員会で御説明する予定。」ということで、本日は無いということでございます。

《審議の進め方》

小林委員長：それでは、それぞれ担当課の方から御説明をいただくわけですが、もう一度2ページに戻っていただけますか。

道路、それから河川砂防、そして港湾、都市計画と、県土整備部のそれぞれの課があるわけですから、それぞれの個々の事業地区の中身に入る前に、事業そのものの制度の話とか、目的

の話を担当課長の方から基本的なことだけ、ポイント・ポイントをちょっと、「こういう事業で
ございます。」というのを説明してもらいましょうかね。

どうぞ。

《事業の概要説明》

【道路事業】

道路課長：はい、分かりました。道路課長でございます。どうぞよろしく願いいたします。

私の方からは、資料の3で説明したいと思いますが、道路事業に関しまして道路の分類、道
路の整備の状況、事業の手法、主なる事業、予算等につきまして説明したいと思います。

まず道路の分類についてでございますが、大きく分類しまして道路法上の道路とその他の道
路がございますが、道路法上の道路の中には高速自動車国道から市町村道までございます。

高速自動車国道につきましては、全国11,520kmの旧道路公団が建設管理するものでご
ざいますが、県内であれば弘前線と八戸線170kmが該当してございます。

その下の欄の一般国道でございますが、これは直轄、国が直接管理する部分と県が管理する
部分に分かれてございます。それぞれ285kmと1,086kmでございます。

その下、県道でございますが、県道の中でも主要な県道、主要地方道と一般県道に分類され
てございまして、延長は2,484kmでございます。

市町村道につきましては県内で16,000kmほどございます。

その他、道路法上の区分ではございませんけれども、高規格幹線道路という言葉、新聞記事
などに様々出ますけれども、高規格幹線道路という道路と地域高規格道路という分類がござい
ます。文字どおり、高速道路等につきましては高規格幹線道路ということで、県内に227
km、地域高規格道路は全て県が建設管理しているものでございますが73kmでございます。

その他、道路以外の法律に基づく様々な道路がございますが、農道であったり林道であつた
り漁港道路であったり臨港道路、また都市計画道路というのもございますが、都市計画道路に
つきましては都市施設として都市計画決定しているもので、県内で約1,400kmございま
す。これは国道、県道、市町村道の上に都市計画決定しているという形になってございます。

その他、有料道路であったり個人の道路という私道もございます。

次のページをお願いいたします。県内の道路整備の状況でございますが、先ほど話をしまし
た高規格幹線道路については、青森県227kmでございますが、供用の率では56%、これは
全国、東北よりも低い数値になっております。

地域高規格道路73kmにつきましては、33%、全国平均よりも若干高い整備率になって
おります。

その下の欄でございますが、直轄国道については285km、改良済み100%。改良済み
というのは、道路の設計基準でございます道路構造令に基づいて正規に整備された道路とい
うことでの改良率なんです、100%。

舗装率につきましては、同じくアスファルト舗装要綱等に基づいて高級な正規の舗装をした

ものという意味の舗装率でございます。

補助国道につきましては、若干下がりをまして、それぞれ改良が83.3、舗装率が79.7、さらに県管理の道路全部を集計しますと、青森県計になります。72.3%の改良率、舗装率については67.4%ということで、いずれにしても東北6県の平均76.6、66.8、若干低い値、若干高い値もございますが、こういう形になってございます。

次のページ、お願いします。事業の区分についてでございますが、大きく分けまして補助事業と県単独、地方特定道路事業というものがございまして、その中間の事業としまして、道路交付金事業というものがございまして、

それぞれの事業の採択につきましては、事業費の規模でありますとか延長、あるいは交通混雑の区間、交通事故の関係、隘路の関係、その他の状況・条件によりまして各種の事業を活用しているところでございます。

道路の補助事業の中で主なる種類をちょっと紹介いたしますが、改築事業というのはバイパス整備や、あるいは現道を大々的に拡幅整備するという大きな事業でございます。

さらに、その下の橋梁補修事業ですが、これは橋梁の架替えをしないで補修・補強をする事業でございます。

交通安全施設につきましては、文字通り歩道・自転車道等を整備するもの。

災害防除につきましては、道路斜面、法面の安定対策を図るものでございます。

あと、雪害防止につきましては、流雪溝や排雪、除雪、余裕幅の確保を目的としたものでございます。

防雪事業につきましては、スノーシェルター、防雪柵を整備するもの、更には電線共同溝ということで電線の地中化を図る事業もやっております。電線共同溝までにつきましては国交省の補助事業となっておりますが、その下のところは防衛施設に関わる事業ということで、防衛施設に伴う周辺道路の交通障害の排除、あるいは原発施設の周辺道路の交通障害の排除という目的のその他省庁の補助事業もございまして、

主な事業としましては、パンフレットが配布されておりますけれども、パンフレットの中の8ページとか9ページのところに具体の表等が出てございますが、一つには279号の下北半島縦貫道路、先ほどの分類で申し上げますと国道の279号であって、地域高規格道路であって、国道の改築事業という扱いになります。

それから280号の蓬田 - 蟹田バイパスでございますが、これについては国道の改築事業。

主要地方道八戸環状線でございますが、これは県道の改築事業。

それから岩崎 - 西目屋 - 弘前線でございますが、これは津軽ダムの建設事業と県の道路事業がそれぞれ費用負担しながら整備している事業、手法でございます。

次のページをお願いいたします。道路事業費の推移でございますが、平成12年度から平成19年度当初予算までの事業費の推移を示してございますが、平成12年には709億ございましたけれども、今年度の当初予算は409億ということで、60%まで減少してございます。

道路整備予算が減少する中でございますが、県の道路は整備が非常に遅れている状況にござ

います。また、地元道路利用者等からの様々な要望・要求もございませぬ。効率的な整備手法や創意工夫しながら、より一層道路整備について進めて参りたいと考えてございませぬ。

例えば、下の図 - 2 をご覧いただきたいのですが、これは平成 16 年の県の財政改革プランに伴いまして当時事業中の工区についても 5 4 件については中止したところでございませぬが、計画の見直し、あるいは単独事業から実質県負担の少ない補助事業へのシフトを図るなど、様々な工夫によりまして事業再開に努めてきたところでございませぬ、平成 19 年度現在、21 件まで保留箇所が減ってございませぬ。

また、橋梁等につきましても、県が管理する 15 メートル以上の橋梁は 740 橋ほどございませぬが、全国に先駆けましてアセットマネジメントを構築導入しながら、ライフサイクルコストを考慮した維持補修、架替えに着手しているところでございませぬ。

引き続きこのような様々な工夫・アイデアを加えながら効率的な道路整備に努めてまいりたいと思ひませぬ。

以上でございませぬ。個別箇所につきましては担当リーダーの方から説明をさせませぬので、よろしくお願ひませぬ。

小林委員長：ありがとうございます。課長さん、ちょっと私に教えて欲しいんだけど、箱物というのは減価償却があつて、築 40 年後には立て替えするように、建てた瞬間から減価償却で積み立てていくでしょう。

道路というのはそういうことをやるのですか。これは何年で壊れていくから、造つて 30 年後にまた今と同じように道路を直すための担保、そういうファンドというのを溜めておくようなシステムは、道路事業はあるのですか。

道路課長：そういう制度はございませぬ。補助事業で整備して、あるいは県単独事業で維持管理していくというようなシステムになってございませぬ、道路につきましても概ね、トンネル・橋梁・構造物等については 50 年くらいが寿命という形になっておひませぬ。

それを先ほど話をしましたアセットマネジメントということで、橋梁につきましても普通の手当をしておれば 50 年で架替えという形になるのですが、それを予防保全ということで早め早めの手当をしながら 70 年、80 年、あるいは 100 年というオーダーでもつて、トータルで安いようなシステム整備の方法へ今方向転換はしてございませぬが、財源については 5 年後、10 年後を担保されているものはございませぬ。それぞれのその時点の工夫で進めることになっておひませぬ。

小林委員長：ありがとうございます。それでは河川砂防の話をお聞かせ下さい。全体的な。

【河川砂防事業】

河川砂防課長：河川砂防課長の小山です。よろしくお願ひいたします。

それでは、最初にお詫びを申し上げます。先ほど説明がありましたように、再評価実施時期の決定について不備がありまして、委員の皆様方にはお詫び申し上げます。

それでは河川事業の概要ということで説明させていただきます。河川砂防課の事業としては、今日審議いただく他に全体として河川改修事業、海岸事業、ダム事業、それから砂防事業、そ

れから急傾斜地崩壊対策事業、地滑り対策事業を行っております。

今回審議をいただきますのは河川改良事業と急傾斜崩壊対策事業でございます。

河川及び急傾斜地の整備状況からまず説明をさせていただいて、次に河川改良事業、そして急傾斜地崩壊対策事業の順に説明をしたいと思いますので、よろしく申し上げます。

なお添付しております青森の河川と海岸と砂防の冊子、下の方に付いてありますので、御覧いただければと、参考にさせていただければと思います。

それでは、まず河川の整備状況でございますけれども、本県における県管理河川、岩木川などの1級河川が3水系129河川があります。

それから堤川などの2級河川が78水系154河川あります。その指定延長は1,927.7kmとなっております。

このうち改修が必要な要改修延長は1,214.9kmとなっておりますが、河川の整備率は平成17年度末現在で約35%と依然低い状態にありまして、今後もより一層の整備促進に努める必要があります。図面に続きまして写真の方も載せてありますので、どうぞ見ていただければと思います。

次に急傾斜地の整備状況です。本県における急傾斜地崩壊危険箇所、これは1,318箇所県内にあります。

この内対策が必要な箇所が805箇所というふうになっております。この要対策箇所のうち平成18年度までに514箇所が急傾斜地崩壊危険区域に指定され、268箇所が概成しておりますが、整備率としては約33%で未だ低い状況であります。今後もより一層の整備促進に努めてまいりたいと思っております。

次に河川改良事業についてですが、目的及び事業内容です。

河川改良事業は台風や集中豪雨などによる水害から県民の生命・財産を守ることを目的として治水対策を行う県単独事業です。

事業の内容としましては、通常、河川改修によるものがほとんどで、具体的には河積拡大を図るための築堤、掘削、河岸浸食を防止するための護岸工などが主なものとなっております。

それから、県全体の整備基本方針ですけれども、河川整備に関わる県の基本方針としましては、補助事業と県単独事業と共に、近年浸水被害が発生している河川や甚大な被害が予想される河川など、緊急性が高い河川において集中的・重点的に整備を進めることにしておりまして、短期間での効果の実現を図ることとしております。

国庫補助事業と県単独事業の棲み分けですけれども、これまで浸水被害が発生している河川、あるいはその恐れが大きい河川で、補助事業の採択基準を満たしている河川については国庫補助で順次河川改修を進めていきます。

一方、採択基準を満たさない河川であっても、水害が発生し改修の必要があるという河川は数多くまだあります。このような河川については保全対象の状況、浸水被害の実績、緊急性などを考慮しまして、県単独で改修をしております。今回審議をいただきますのは全て県単事業でございます。

次に、急傾斜地崩壊対策事業でございます。

目的及び事業につきましては、台風や集中豪雨などによる斜面崩壊などの土砂災害から地域住民の生命・財産を守ることを目的として、斜面对策工事などを行う国庫補助事業です。

主な事業内容としては、斜面からの崩壊土砂を斜面下部で待ち受けて被害を防止するための擁壁工及び斜面崩壊を直接防止するための法枠工などがあります。

全体の整備方針としましては、急傾斜地対策事業に係わる補助事業、県単事業共に土砂災害により甚大な被害が予想される区域など、緊急性の高い地域については重点的に整備を進めることとしております。

急傾斜の中での国庫補助と県単の棲み分けですけれども、その急傾斜地の勾配が30度以上の斜面を指しますが、急傾斜地の高さ、保全対象人家の戸数などによりまして補助事業で実施可能かどうかその点で決定してまいります。今回審議いただきますのは補助事業でございます。

以上、河川課の事業について説明させていただきました。個別箇所については各担当から説明させていただきます。以上です。

小林委員長：ありがとうございました。港湾の概要。

【港湾事業】

港湾空港課長：港湾空港課の大日向でございます。よろしく申し上げます。

港湾事業の全体的な基本事項につきまして、4つに分けて御説明したいと思っております。まず1番目に県内の港湾の概要について、2番目といたしまして青森港の概要について、3番目といたしまして青森港の整備計画、最後に4番目としまして再評価対象となります事業の位置付けについて御説明したいと思います。

それではまず1番目に、県内の港湾の概要について御説明したいと思います。

県内の港湾は、現在重要港湾として青森・八戸・むつ小川原港の3港、その他沿岸に地方港湾が11港ありまして合計14の港湾がございます。

これら、青森県の港湾の目指すべき方向性といたしまして、昨今の国内外における環境の変化を考え、国際物流機能の強化、フェリー機能の高度化、新エネルギー等の新産業の振興、緑地や親水空間を活かした町づくり、港を活かした観光振興、臨海部における防災機能の強化といった役割を果たすべきと考え、今後取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

2番目といたしまして、青森港の概要について御説明いたします。

青森港は明治以降、北海道との海陸交通の重要拠点として港湾修築が始まっておりまして、貨物量の増大に伴い昭和26年には重要港湾に指定されております。そして、現在も物流の拠点となっております中央埠頭、浜町埠頭、堤埠頭が順次整備されてきております。

その後は昭和49年にカーフェリー埠頭が、平成3年から4年にかけては4万トン級岸壁や青森ベイブリッジが供用開始いたしまして、一層の物流の円滑化が図られております。

現在では3万トン級の旅客船と大規模地震時の防災拠点となる大震強化岸壁が平成15年度に整備され、国内外の大型客船が帰港するなどしまして、物流の重要拠点となっているところでございます。

また、港が市街地に隣接しているという特性もございまして、近年ではウォーターフロント空間を求める多くの市民の利用も高まってきているところでございます。

次に3番目といたしまして、青森港の整備計画について御説明します。

青森港も含めまして重要港湾の整備利用計画は、港湾法に基づきまして、県がその指針となる港湾計画というものを立案しまして、審議会の質問や国の審査などの手続を踏んで定めなければなりません。

現在の青森港の整備に対する要請は、波浪による越波、浸水対策、岸壁や臨港道路の耐震強化、取扱貨物の集約化、小型船だまりの適正配置、緑地整備と市街との連携、雪の処理機能がございまして、これらに対応すべく港湾計画が定められているところでございます。

今回、再評価対象事業のある地区は、青森港の本港地区と申しますが、港湾計画においては古くからの物流拠点である他、旅客船埠頭、公共マリーナや小型船だまりを中心とした交流の拠点、そして緑地レクリエーションゾーンとして位置付けられているところでございます。

それでは最後に、再評価対象となりました事業の位置付けについて御説明いたします。

青森港本港地区青森港改修事業となりますが、当事業は港湾計画の中に位置付けられております小型船だまりの一環として整備が計画されたものとなっています。

そして、当時、整備に着手した背景には、港湾における放置艇、これは主にプレジャーボートとなりますが、その問題がありました。港湾における放置艇について申し上げますと、その存在により荒天時の漂流による危険性や港湾施設の監視の障害、景観の妨げという問題に繋がっており、公共財産である港の水域の管理上大きな支障があるということが言えます。

そして、放置艇問題が大きくなるにつれ、平成12年に港湾法が改正され、放置艇や投棄艇に対する規制強化が盛り込まれることとなりました。また、この際、係留保管能力が向上するよう受け皿となる保管施設の整備や民間マリーナの活用が求められました。

このような状況の中で、平成15年度、当時やはり放置艇の問題を抱える青森港では放置艇の受け皿づくりのため青森港改修事業によるプレジャーボート用の係留施設事業に着手したものでございます。

なお、改修事業につきましては国庫補助事業の一つとなっております。その要件はお手元の資料に書かれてあるような内容となっております。今回の事業は放置小型艇収容の緊急整備に該当することとなります。

実際の事業実施についてであります。平成15年度設計に着手して以降は放置艇の実数が年により保管能力を上回ったり下回ったりしているという実態がございまして、動向を見極める必要があるとの判断から、放置艇の調査を続けながら予算執行の方は現在まで保留しているところでございます。

なお、県の放置艇対策といたしましては、水域全体の問題であるとの認識から、平成16年度により庁内の港湾、河川、漁港の関係課で不法係留等対策庁内連絡会議を設置しまして、総合的に放置艇の解消に取り組んでいるところでございます。

こうした中で、当事業による係留施設の整備は、適正な放置艇対策を進める上では必要なも

のでございまして、またタイムリーに実施することが重要と考えているところでございます。

以上でございます。

小林委員長：次、街路事業をお願いします。

【街路事業】

都市計画課長：それでは、都市計画課、成田でございますが、お手元の資料3 - 4に沿いまし
て御説明いたします。

先ほど道路課の方からも、道路事業の全体像的なものにつきましては既に説明がなされてお
りますが、街路事業ということで、街路とは、すなわち良好な都市環境の整備、そして中心市
街地に代表される魅力ある都市の形成を図るということを目的に特化した事業という位置付け
になっております。

だいたひ、街路という名称につきましては古くから使われておりまして、大正8年に街路構造
令というものが制定されております。今現在におきましては、道路構造令の中の都市部道路と
いう括りに整理されておりますが、その街路構造令時代は幅員につきましては1間、2間とい
う、何間道路というようなものに代表されるような呼び方がされておったということが言われ
ております。

2番目に道路事業との区分でございますが、街路事業につきましては都市計画決定されてい
る道路のうち、原則として人口集中地区内の幹線道路を対象として実施しております。

しかしながら、国道につきましては広域幹線道路という道路の分類がなされておりますので、
街路事業からは除かれております。

また、整備が終わった道路の管理につきましては、それぞれの当該道路管理者に引き継がれ
ることとなっております。

さらに、都市計画道路には、ちょっと耳慣れないと思いますが3・4・3号何々線というよ
うな番号が3つほど並んでおりますが、それぞれに意味がございまして、まず一番最初の数字
につきましては道路の区分を示しております。下の方に例記しておりますが、例えば1番です
と自動車専用道路、3番ですと幹線街路などというふうな道路のそもそもの機能、区分の数字
を示しております。

2番目につきましては、それぞれの道路の計画幅員、整備幅員を表したものでございます。

そして最後の数字につきましては、それぞれの都市計画の区域ごとに道路というものは都市
計画道路に定められておりますので、その最後の数字につきましては整理番号という位置付け
になっております。

次に事業の内容でございます。5つほど、それぞれの目的に特化させた事業名がついており
ます。

まず1番目につきましては、新設道路整備、現道拡幅等によります交通環境の改善を目的と
した道路改築事業という名称でございます。今回御審議いただいております3・4・3号中央
町金谷線につきましても、この目的での整備事業と考えております。

次に橋梁の新設整備による交通環境の改善を目的といたしました橋梁整備事業、そして鉄道

横断部の立体交差などを行います踏切除却・改良事業、さらに幅広い歩行者空間確保のための歩道部障害物の地中化を行います共同溝設置事業、そして駅前広場、駅自由通路、自転車駐車場、こういったものの整備によります道路と鉄道等の交通施設の結節性の改善を目的とした交通結節点改善事業、この5つの目的の事業を持っております。

次に、事業の手法といたしましては、それぞれ都市計画決定された道路につきまして、都市計画事業の認可を受けて行っております。この都市計画事業の認可によりまして、本来施工の障害の恐れがある土地の区画形質の変更ですとか建築物の新たな建築などについて制限が働く他、土地収用法の規定が適用されることとなります。

最後に、17年・18年度の実施状況でございます。

平成17年度につきましては、県事業・市町村事業併せまして31工区、65億円余となっております。

また、18年度におきましては、26工区、55億円弱ということで、今年度の見込みといたしましては、22工区、55億円程度の事業の実施を、現在のところ考えているところでございます。

以上でございます。

小林委員長：ありがとうございます。これから個別審議する事業の概要、こういう制度・性格のもので、ということがここに書かれていると思います。

さて、いよいよ中身でございますが、また、2ページの一覧表を見ながら話してるんですけど、2ページにありますように、道路課が4件、河川砂防課が一番多いんですね。さっき3つ、はしょったけれども、それでも6件。なので、河川砂防課は、休憩した後に、説明をお願いしたいと思います。最初に道路と14番、15番ということで、御説明を受けたいと思います。

1番は、本日は無しという事で、見出しが右のところに貼ってありますが、2番を開いてください。どうぞ、説明していただけますか。

《対応方針（案）の説明（整理番号2番～4番、整理番号14番～15番）》

道路課【整理番号2番】

整理番号の2番。着手後10年を経過している道路事業です。

事業名は、地方特定道路建設整備事業で、県単独事業です。

地区名は、増田浅虫線。平内町増田から青森市浅虫地区で実施しております。

予定工期は、平成10年度から平成25年度までとしております。

事業の目的ですが、一般県道増田浅虫線は、平内町増田地区を起点として浅虫温泉街を經由し、一般国道4号に接続する延長約5.2kmの道路であります。

このうち当該事業区間の平内町増田地区から青森市浅虫間約2.2kmは未舗装で、冬期閉鎖区間となっており、幅員が2.5mと狭小で、縦断勾配が8.8から16.5%と急勾配が連続する未改良区間であるため、車両通行に支障を来している現状であります。

このことから、安全で円滑な交通の確保を目的として、現道拡幅事業を実施しているもので

あります。

全体計画は、計画延長が2,185m、車道幅員5.5m、全幅で7mの現道拡幅工事であります。

工事内容は、改良工事・舗装工事及び橋梁の1基で、総事業費7億円で計画しております。

事業の進捗につきましては、全体計画で12.1%で、年次計画で19.4%となっております。

平成10年度に事業着手し、これまで河川管理者・農道管理者及び国有林管理者と協議調整を重ねながら設計作業を行ってきましたが、先ほど課長より説明もありましたが、公共事業費の大幅な削減を背景に、平成17年度は事業休止となったものです。

このため、現時点では進捗状況が低調となっておりますが、今後県単独事業から補助事業へのシフトなどを行い、事業費を確保することによって平成20年度から積極的な事業展開が可能となることから、今後は用地取得を促進し、平成25年度の事業完了に向け計画的に工事を進める予定としております。

評価につきましては、事業の進捗に遅れがあるものの、阻害要因が無いことからA評価としております。

社会経済情勢の変化につきましては、まず、後ろの方の資料の2ページをご覧ください。この詳細位置の紫の部分に注目してもらいたいのですが、まず右の方に平内町道とありますが、この道路は野辺地で国道4号に接続しております。次に細い茶色の線で表しています県道清水川滝野沢野内線を通して、外童子地内から町道を通して内童子地区の外れで緑色の実線で表しています、昨年完成しました農道を通りますと、増田浅虫線の起点であります増田地区まで繋がっています。また青森市側については、当工区の終点部で市道と繋がっており、現在青森市において拡幅工事に着手しております。

このことから、当該区間の未舗装で未改良区間を解消することによって、一般国道4号の災害時の代替機能及び特に夏場の朝夕の慢性的渋滞の緩和が図られます。

また、平内町東部地域の田茂木内童子外童子松野木地区から青森市街地浅虫地区への交通の地域交流の強化が図られるため、地域における整備に対する関心は非常に高く、青森市平内町から当該区間の早期整備の要望書が出されていることから、A評価としております。

費用対効果の分析につきましては、平成10年度の県単事業であるため、当初計画時の費用対効果分析は行っておりません。

今年度から、これまでに使用していましたが公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針や費用便益分析マニュアルに加え、平成18年10月に策定された「道路事業における県独自の費用便益分析実施要綱」を基に算定したところ、1.54となり、A評価としております。

コスト削減につきましては、路盤材や舗装材に再生材を使用したり、排水施設等の小規模構造物には工場製品を使用し、工期短縮や工費の削減を図っております。

また、代替案の検討については、南側と北側に迂回するバイパスルートが考えられますが、いずれも現道ルートから大きく外れるため、国有林の森林伐採面積や掘削土量が多くなること

から、自然環境に与える影響が大きく、経済的に不利となることから、実施中の現道拡幅案が最適であり、A評価としております。

評価に当たり特に考慮すべき点につきましては、先ほども説明しましたが、住民ニーズの把握としては青森市及び平内町から整備促進の要望が出されています。

住民ニーズ・意見としては、国道4号の代替え道路として、当該区間の未改良・未舗装であることから、早期の道路整備が求められています。

環境への配慮としては、地域別環境配慮指針の地域区分ではA2cであり、森林の伐採面積や地形の改変量に与える影響が最も少なくなるルートを選定しており、実施計画では環境保全に配慮した低騒音や低排出ガスを規制した建設機械の使用、土砂流出に配慮した植生を行うこととしていることから、A評価としております。

全ての項目がA評価であることから、本路線のもつ重要性や地域特性等を総合的に評価すると、着実に事業を推進し、早期に事業効果の発現を図ることが必要であると考えており、県の対応方針としては今回「継続」としております。

道路課【整理番号3番】

続きまして、整理番号3番、着手後10年を経過している道路事業です。

事業名、地方特定道路建設整備事業で、県単独事業で実施しております。

地区名は、夏泊公園線平内町東滝地区で実施しております。

予定工期は平成10年度から平成26年度までとしております。

事業の目的としては、主要地方道夏泊公園線は平内町大字沼館を起点とし、浅虫夏泊県立自然公園の各観光拠点である白鳥の飛来地浅所海岸、自生椿の北限地椿山、大島などの観光拠点を通り、平内町中野地区で一般国道4号に接続する約30.9kmの半島を周回する唯一の道路であります。

このことから、当該路線は夏泊半島住民の唯一の生活道路であると共に、ホタテ養殖発祥の地である浦田を始めとする各漁港からのホタテなどの水産物を輸送する物流路線ともなっており、地域住民だけでなく平内町の観光経済産業を支える重要な役割を担っております。

このことから、県では夏泊公園線については順次改良を実施しているところでありますが、当該区間はバス路線でもありながら最小幅員4mと狭いうえ急カーブ箇所が存在し、車輛同士のすれ違いに支障を期しております。これらを解消し、安全で円滑な交通を確保することを目的として現道拡幅事業を実施しているものであります。

全体計画は、計画延長1,200m、車道幅員6m、全幅9mの現道拡幅工事であります。工事内容は改良舗装工事などで、総事業費は7億8千万円であります。

事業の進捗につきましては、全体計画3.5%、年次計画5.9%と低率となっております。

このように、進捗率が低調になっている要因としては、当該路線について路線の重要性から夏泊公園線についてはこれまでバイパスや現道拡幅方式により順次整備を進めてきておりますが、隣接工区の白砂の完了に伴い引き続き平成10年度に事業着手したところです。

しかしながら、公共事業の大幅な削減や緊急度の高い工区を優先的に整備したことから、平

成14年度から事業休止したことによるものです。

今後は県単事業から補助事業へのシフトなど、施策の実施により事業費の確保が可能となることから、平成20年度から積極的に事業の展開を図り、用地取得を積極的に進め、平成26年度の事業完成に向け計画的に工事を促進する予定としております。

評価につきましては、事業の進捗に遅れがあるものの、阻害要因がないことからA評価としております。

社会経済情勢の変化につきましては、当該工区はバス路線でありながら最小幅員4メートルと狭い上、急カーブ箇所が存在し車輛同士のすれ違いに支障を期しております。前後の区間が整備済みであることから、道路の不連続性を解消し、半島唯一のライフラインとして、また地震時の災害時において重要な役割を担う災害対策基本法に基づく緊急輸送道路ネットワーク計画の中の第2次緊急輸送道路として位置付けられていることなどから、早期に整備が必要です。また近隣漁港の水揚げ高が増加傾向にあり、適宜を得ております。

次に地元の推進体制についてですが、平内町の漁協商工会議所及び観光協会などで組織する夏泊半島活性化協議会が、夏泊半島活性化推進大会を開催し、半島地域の生活と産業を支える当該路線の整備に向けて地域の協力を推進する旨の決議を採択するなど、地域における整備に対する関心は非常に高いことや、平内町から当該工区の早期整備の要望書が出されていることなどからA評価としております。

費用効果分析につきましては、平成10年度の県単事業であるため当初計画時の費用効果分析は行っておりません。

今年度からはこれまで使用していましたが公共事業評価の費用便益分析に関する指針や費用便益分析マニュアルに加えて平成18年10月に制定された「道路事業における県独自の費用便益分析実施要綱」を基に算定したところ、1.74となり、A評価としております。

コスト縮減につきましては、路盤材や舗装合材に再生材を使用したり、排水施設等の小規模構造物には工場製品を使用し、工期短縮や工費の削減を図っております。

また、代替案の検討状況については、山側の迂回ルートと海側に沖だしするバイパスルートが考えられますが、山側ルートについては大規模な森林伐採を伴うこと、また海岸ルートについては海岸埋立てに伴う漁場区域への影響が大きいことなど、自然環境に与える影響が大きいこと、経済的に不利となることなどから、実施中の現道拡幅案が最適であり、A評価としております。

評価に当たり特に考慮すべき点につきましては、平内町などから当該路線は半島地域唯一のライフラインであること、また基幹産業である水産や観光を支える路線の機能強化を早期に整備するように要望が出されていること、環境影響への配慮においては平内町指定文化財の保護保全に配慮した道路計画や低騒音や低排出ガスを規制した建設機械の使用、また海岸線の護岸工事にあたっては水質への影響に配慮し、適切な汚濁防止対策を行うこととしていることから、A評価としております。

全ての項目がA評価であることから、県に対応方針としては、今回「継続」としております。

道路課【整理番号4番】

整理番号4番、着手後10年を経過している道路事業です。

事業名は地方特定道路建設整備事業で、県単独事業です。

地区名は南部田子線。三戸町下平工区で実施しております。

予定工期は平成10年度から平成23年度までとしております。

事業の目的ですが、参考資料の2ページに位置図がございます。一般県道南部田子線は三戸郡南部町大字沖田表地内の一般国道4号を起点とし、主要地方道十和田三戸線と交差し、三戸町の各集落を通り、同郡田子町で一般国道104号に接続する全体延長約14kmの道路であり、一般国道104号の代替道路ともなっております。本路線の沿線集落と三戸町中心部を結ぶ生活道路であり、定期バス及びスクールバスの路線となっているが、当該区間だけが線形不良箇所が存在し、幅員4mと狭小であり、すれ違いも困難な区間となっていることから、交通の円滑化と安全性の確保を図ることを目的として、現道拡幅工事を実施しているものです。

全体計画は、計画延長が700m、車道幅員5.5m、全幅7mの現道拡幅工事であり、工事内容は改良工事、舗装工事等で総事業費は3億1,100万円であります。

事業の進捗につきましては、全体計画で26%、年次計画で36.5%となっており、用地の進捗はあるものの工事は未着手となっております。

進捗率が低調になっている要因としては、同様の説明となりますが、公共事業の大幅な削減を背景に平成16年度に休止となったものです。

平成19年度から再開され、積極的な事業展開が可能になっていることから、今後は用地取得を促進し、平成23年度の事業完了に向け計画的に工事を進める予定としております。

評価につきましては、事業の進捗に遅れがあるものの、阻害要因がないことからA評価としております。

社会経済情勢の変化につきましては、当該工区はバス路線でありながら、最小幅員4mと狭い上に急カーブ箇所があり、車輛同士のすれ違いに支障を期しております。前後の区間が整備済みであることから、この区間の不連続性を解消し早期の整備を実施することは沿線集落の住民だけでなく貝森地区で結ばれる一般県道戸来岳貝森線の沿線住民においても、三戸町役場、三戸中央病院、JR三戸駅、三戸高校などへの通勤・通院・通学などに利用する路線バスを始めとする車輛交通の円滑化、利便性の向上が図られ、また当路線は地震時の災害時において重要な役割を担う災害対策基本法に基づく緊急輸送道路ネットワーク計画の中の第二次緊急輸送道路として位置付けられていること、また三戸郡を横断する幹線道路である104号の代替道路としての機能を持つことなどから、早期に整備されることを沿線住民は心待ちにしております。

このことから、地権者の用地協力も順調であり、地域における整備に対する関心は非常に高いことから、A評価としております。

費用対効果分析につきましては、平成10年度の県単独事業であるため、当初計画時の費用対効果の分析は行っておりません。今年度からはこれまでに使用していましたが公共事業評価の

費用便益分析に関する技術指針や、費用便益マニュアルに加え平成18年10月に策定された「道路事業における県独自の費用便益分析実施要綱」を基に算定したところ、1.88となりA評価としております。

コスト縮減につきましては、路盤材や舗装合材に再生材を使用したり、排水施設等の小規模構造物には工場製品を使用し、工期短縮や工費の削減を図っております。

また、代替案の検討については、比較ルートは想定されますが、沿道は猿辺川沿いに延びており、その猿辺川と山地に挟まれていることから、川側に振ると橋梁と構造物が必要となり、山側に振ると大土工の発生が想定されることから、現在実施中の現道拡幅案が最適であり、A評価としております。

評価に当たり特に考慮すべき点につきましては、三戸地区議会議員協議会から三八地域県民局地域整備部に対して整備促進の要望が出されています。

住民ニーズ・意見としては、当該地域は南部地域にあって降雪が多く、また地域の小・中学生は三戸町中心部にある小学校・中学校にスクールバスで毎日通わざるを得ないことから、安全・安心な通学路となる当工区の整備が求められています。

環境への配慮としては、現道を有効に活用し周辺環境への影響を最小限に留めるルートを選定しており、実施計画では環境保全に配慮した低騒音や低排出ガスを規制した建設機械を使用するとともに、環境保全や土砂流出に配慮した植生を行うこととしていることから、A評価としております。

全てのA評価であることから、本路線の重要性・地域特性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の発現が図られることが必要であると考えており、県の対応方針としては今回「継続」としております。

以上で道路課3つについて説明を終わらせてもらいます。

小林委員長：ありがとうございました。

それでは飛ばしまして、個別評価調書の14番をお開き下さい。港湾空港課、どうぞ。

港湾空港課【整理番号14番】

整理番号14番の事業について御説明いたします。

青森港改修統合補助、浮き栈橋です。未着工5年です。

地区名は青森港本港地区、青森市で実施しております。

予定工期は平成15年度から平成21年度まで。総事業費2億100万円となっております。

この事業は良好な海域環境を維持し、海洋性リクリエーションの健全な発展を図るため、青森港に不法無断係留されているプレジャーボートを係留保管する施設を整備するものです。

資料3ページの航空写真をご覧ください。これが青森港本港地区の写真です。中央に船が写っていますが、接岸している岸壁が新中央埠頭です。その左側、付け根の上の方に赤い線で書いてあるのが今回計画をしているプレジャーボートを係留保管する浮き栈橋です。その上に移っている三角形の建物がアスパム、その上の高架橋が青森ベイブリッジ、そしてJR青森駅と写っております。

次のページをご覧ください。上の計画平面図の中央右側、ちょっと小さいですけども青く書いているところです。それとその下の施設平面図の左側に青く着色されていますが、これが今回計画している浮き桟橋です。

再評価調書に戻っていただきます。事業の進捗状況につきましては、進捗率13.9%となっております。青森港は放置艇に対して収容能力が不足している状況から、放置艇対策として平成15年度に事業着手し、調査設計を行っております。その後、毎年実施している放置艇実態調査により、既存の収容施設で放置艇を収容できる可能性が生じたことから、現在まで工事着工に至っていない状況です。

資料5ページのグラフをご覧ください。これは過去5年間の青森港におけるプレジャーボート収容能力と放置の動向を示したものです。青が保管余力数、赤いメッシュが保管済隻数、白が放置艇数を示しています。

一番左側の平成14年度調査、H15新規要求時は、放置艇218船に対し保管余力数が159船しかなかったことから放置艇を収容するためのポートパークを計画したものです。

平成15年度調査では、民間マリーナ規模拡大があり、保管余力数が放置艇数を上回ったことから、H16要求を保留しています。

平成16年度調査では、保管数が増えたことから余力数が減少し、また陸域の放置艇についても調査対象としたことから放置艇数が増加しております。

しかしその後、放置艇数の減少と民間マリーナの保管余力数の増加により、平成18年度調査では保管余力数が放置艇数を上回っております。

このように、年ごとに変動しておりますが、平成17年には民間マリーナの1社が廃業している事実もあることから、今後放置艇及び民間マリーナの動向を見極めた上で整備を検討していくこととしております。このためB評価としております。

再評価調書に戻っていただきますけれども、社会経済情勢の変化につきましては、放置艇隻数の変化及び民間マリーナの収容能力の変動があり、工事着手に至っていませんが、プレジャーボート利用者からは水上保管施設の充実、また青森港湾振興協会等からは海洋性リクリエーションに対応した施設整備を要望されていることから、A評価としております。

費用対効果については、詳細設計で整備費用の縮減を図りましたが、便益算出において住民アンケート調査による支払意思額の見直しにより、総便益が縮小したことからB/Cが当初計画時の2.10から今回1.36になっております。このためB評価としております。

コスト縮減、代替案の検討状況につきましては、浮き桟橋の係留方式及び施設規模の決定において経済比較を行い、最も安価な方法を採用していることからA評価としております。

評価に当たり特に考慮すべき点につきましては、プレジャーボートに関する説明会、民間マリーナ、プレジャーボート利用者へのアンケートを行っております。

利用者団体からは、行政が安く利便性の高い収容施設を整備すべきとの要望があります。

また、アンケートでは民間マリーナより負担の少ない公共マリーナを提供することで、不法係留対策として効果があるという意見と、公共マリーナを整備開設することにより、民間マリ

一ナの経営圧迫を懸念する意見もあることからB評価としております。

以上のことから、県の対応方針としましては「継続」としますが、平成19年度事業は施工を保留することとしております。

なお、国においてはこのような状況を把握しており、事業は継続だが平成19年度事業は保留することで調整がなされております。

小林委員長：それでは15番、都市計画。

都市計画課【整理番号15番】

それでは引き続きまして整理番号15番の事業について御説明いたします。

再評価後5年を経過している事業で、地区名は3・4・3号中央町金谷線、施工箇所は三沢市です。

予定工期につきましては、平成5年度から平成23年度までとしております。

事業の目的ですが、資料4ページの航空写真をご覧ください。撮影の都合でまことに申し訳ないのですが、写真の上の方が南側、八戸市方面、写真の下側が北側で青森市方面となります。

当該地域は三沢市市街地の南西部に位置する住宅街ですが、南北にJR東北本線が走っており、写真中央部の駅自由通路と書いているところが三沢駅でございます。

このように、市街地が線路によって東西に分断されているわけですが、現在東西間は写真手前側にあります主要地方道三沢十和田線の古間木跨線橋と八戸側にあります市道の浜街道踏切旧三沢街道踏切で結ばれています。

このため、立体交差している県道への自動車交通の集中が著しく、三沢駅周辺の交通容量は飽和状態となっております。また、この地域はJR東北本線に沿って帯状に平坦地があり、その東西に丘陵地があるという地形から、駅周辺から東西軸方向を結ぶ現道は7%から10%の急勾配になっており、特に冬季における交通に支障をきたしている現状です。

そこで、写真の上側に白い線で示しております新設道路を整備し、通過交通を排除することにより当該地域の交通の円滑化、良好な住環境の維持を図ろうとするものです。

次に、資料6ページの図面をご覧くださいと思います。今日お配りした図面になります。

図面の左上に載せてございますが、現在、東北新幹線が工事中で、三沢市の西方になりますが、七戸町に新幹線駅が開設されることとなっております。

前回の再評価審議委員会で、事業実施にあたっては三沢市全体のまちづくりや活性化にも配慮した取り組みが必要との附帯意見をいただいておりますが、東北新幹線八戸～新青森間は平成22年開業の予定で、開業されますと本路線は新幹線駅と三沢市街地、三沢空港を結ぶルートの一部ともなり、その整備効果は非常に大きいものと考えております。

さらに、三沢市では図面中央のちょっと北側に示してございますが、中心市街地を再生する目的で「アメリカ村」を整備しております。

これはまちづくり交付金と土地区画整理事業とを併せて実施しているもので、こちらも平成22年度で区画整理事業が完成する予定となっております。本事業はそのような三沢市のまちづくりにも寄与するものと考えてございます。

再評価調査調書に戻っていただきまして、総事業費は再評価時の120億3,300万円から、橋梁形式の見直しなどにより105億6千万円となっております。

事業の内容につきましては、計画延長が1,564mで、跨線橋、トンネル、改良・舗装等となっております。

進捗状況ですが、用地・補償に関しましては平成18年度末現在の進捗率は99.5%とほぼ完了している状況にあり、工事に関しましては現在トンネル工について鋭意整備を進めていることから、A評価としております。

次のページにいきまして、社会経済情勢の変化につきましては平成22年に東北新幹線八戸～新青森間の開業が予定されており、三沢市中心部から新幹線駅がある七戸方面に至る交通アクセスの向上を図る必要があり、用地取得も順調で、三沢市からは毎年度整備促進の要望を受けていることなどからA評価としております。

費用対効果分析につきましては、再評価時には2.15でしたが、今回1.86と若干低くなっております。これは橋梁形式の見直しにより総事業費が15億円弱縮減されておりますが、交通量について、国土交通省で公表している交通フレームにより将来交通量を推計しているわけですが、この交通フレームの伸びが前回推計時より下がっておりまして、その結果便益が縮小しております。1.86という数値自体は低いとは思いませんけれども、再評価時より下がっているということでB評価としております。

次のページに移りまして、コスト縮減につきましては橋梁形式をエクストラード橋から通常形式の鋼橋に変更しております。これは工事期間の短縮にも繋がります。さらに路盤材、舗装材への再生材の利用、発生土の盛土材への利用などにより経費の縮減を図ることとしております。また、本路線は平成6年に都市計画決定され、ルートは地域に周知済みであり、また土地利用の規制も掛けてきていることからルートの変更は考えられず、A評価としております。

次に、評価に当たり特に考慮すべき点です。これも前回の審議委員会で橋梁建設にあたっては景観に配慮すること、橋梁の耐久性についても考慮することとの附帯意見をいただいております。

このことから、橋梁上部工については連続桁を採用し、車輛走行騒音の低減に配慮することとし、また使用鋼材については落ち着いた色合いで腐食にも強い耐候性鋼材を採用する予定としております。

また、前回の再評価に際しましては、委員の皆様にご現地調査をしていただき、その際、駅前商店街の方や各町内会の多くの方々が整備を望んでいることを確認していただいております。

以上、費用対効果におけるB評価以外は全てA評価としており、本路線のもつ重要性や沿道環境の改善効果を総合的に評価いたしますと、着実に事業を推進し、早期に事業効果の発現を図ることが重要であると考えておりまして、県の対応方針といたしましては今回「継続」としてしております。

以上でございます。

小林委員長：ありがとうございました。

あと、河川砂防課が6件残っているんですけども、ちょっと休憩しましょう。現在3時10分ですから、3時20分まで休憩ということで、20分に再開したいと思います。暫時休ませて下さい。

(休 憩)

小林委員長：6課題とも河川砂防課なので、どうぞよろしくをお願いします。

《対応方針(案)の説明(整理番号5番～9番)》

河川砂防課：この5件につきましては、こちらの不手際により10年以上経過しているにもかかわらず今回初めて御審議いただく案件ということになっております。

河川砂防課【整理番号5番】

まず整理番号5番、お願いします。これは既に23年継続している案件でございます。

事業種別河川事業、事業名、河川改良事業。地区名、瀬戸子川、施工箇所は青森市です。

事業目的ですが、資料4枚目裏の航空写真をご覧いただきたいと思います。これは瀬戸子川の下流部を撮影した写真です。瀬戸子川は、写真では上の方になりますが津軽半島の山地に源を発し、青森市瀬戸子地区を流下して陸奥湾に注いでいる二級河川です。瀬戸子川は河積、つまり河川の断面が小さいことから大雨の度に氾濫して浸水被害が発生しています。

このため、浸水被害から沿川の人家や耕地を守ることを目的として河川改良事業を行うものです。

再評価調書の最初のページに戻っていただきまして、主な事業内容についてですが、掘削工が1,840m、護岸工が300mとなっております。また、総事業費は5億4千万円となっております。

事業の進捗状況ですが、改良区間1,840mのうち鉄道橋より上流約1,400mについては、ほ場整備事業に合わせて一部蛇行整正在行われております。

現在は河口から鉄道橋までの用地買収を進めておりまして、用地買収完了後に河口から改良工事を進めることとしています。

進捗率は、全体事業費5億4千万円のうち平成19年度末までに4億2,090万円を実施する予定で、77.9%と順調に進んでいることから、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きましては、事業着手後も平成2年、平成14年、平成16年と、浸水被害が発生している状況にあり、依然として河川改良事業の必要性が高いことから、A評価としております。

費用対効果については、当初単事業ということもあり、またマニュアル自体もなかったことで算定していなかったわけですが、国土交通省で作成している治水経済調査マニュアル案に基づき算定した結果、総費用が6億6,400万円、総便益が25億8,900万円、B/Cは

3.90となっておりA評価としております。

次のページですが、コスト縮減・代替案の検討状況です。当事業では、河道内の掘削土砂を築堤に流用する、また管理用通路の敷砂利に再生砕石を利用するなど、経費の削減に努めております。また、ダム案や遊水地案と比較して経済的な河道拡幅案を採用していることから、A評価としております。

評価に当たり、特に考慮すべき点としては、事業の実施にあたって工事説明会や用地説明会を開催した際の住民の意見として、事業の促進に対する要望が大きいことから、A評価としております。

以上、全ての項目でA評価であり、またこれまでの浸水被害の発生状況から着実に事業を推進し早期に事業効果の発現を図ることが重要であると考えておりまして、県の対応方針としては「継続」としております。

小林委員長：続けてどうぞ。

河川砂防課【整理番号6番】

続きまして、整理番号6番、相米川河川改良事業です。これも18年継続している事業です。

工期は平成2年度から平成25年度までを予定しています。

事業目的についてですが、資料4枚目裏側の航空写真をご覧ください。これは田子町の中心市街地を撮影したものです。

相米川は写真では右下から上の方に向かって流れていますが、途中田子町の中心市街地を流下して、種子川に合流しています。相米川は河積が小さいことから、昭和57年7月には床上床下合わせて38戸の浸水被害が発生しています。

このため、沿川の人家や耕地を洪水の被害から守ることを目的として、河川改良事業を行うものです。

再評価資料の最初のページに戻っていただきまして、主な事業内容ですが、築堤工が1,150m、掘削工が7,000m³、護岸工が180mとなっております。また、総事業費は8億円となっております。

事業の進捗状況ですが、改良区間345mのうち種子川合流部から稲守橋下流付近までの約250mの区間が完了しております。

今後は、稲守橋上流川の改良工事を進めることとしております。なお、相米川が合流する種子川は小規模河川改修事業により改修が完了しており、下流区間との整合を図りながら事業を進めています。

進捗率ですが、総事業費8億円に対し、平成19年度末の実施予定額が6億430万円、75.5%と順調に進んでいることから、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きましては、昭和57年に浸水被害が発生して以降大きな水害は発生していませんが、現在も流下能力が小さい区間が残っており、今後とも河川改良事業を推進していくことが必要であることから、A評価としております。

費用対効果については、総費用が9億4,900万円、総便益が35億3,100万円で、

B / Cは3 . 7 2となっており、A評価としております。

コスト縮減・代替案の検討状況ですが、これも先ほどと同じように河道内の掘削土砂を築堤に流用する。また、管理用通路の敷砂利に再生砕石を利用するなどの経費の節減に努めています。また、代替案についても、ダム案、遊水地案などを検討した結果、経済性に優れる河道拡幅案を採用したもので、A評価としています。

評価に当たり特に考慮すべき点としても、工事の実施にあたって工事説明会や用地説明会を開催した際の住民の意見では、事業の促進に対する要望が高いことから、A評価としています。

以上、全ての項目でA評価であり、またこれまでの浸水被害の発生状況から着実に事業を推進し、早期に事業効果の発現を図ることが重要であると考えておりまして、県の対応方針としては「継続」としております。

河川砂防課【整理番号7番】

次には整理番号7番、蟹田川河川改良事業です。これも16年継続している事業です。

場所は外ヶ浜町です。

工期は平成4年度から平成25年度までを予定しています。

事業目的についてですが、資料3枚目の全体計画平面図をご覧ください。蟹田川は外ヶ浜町の旧蟹田町の中心市街地を流れて陸奥湾に注いでいる二級河川です。

蟹田川では昭和43年の豪雨により甚大な被害が発生したことから、河口から1.9kmの区間を災害復旧助成事業により河川改修を実施しています。

しかし、その上流区間については一定の計画に基づく改修が行われておらず、河積が小さいことから平成4年、平成14年、平成17年と度々浸水被害が発生しています。

このため災害復旧助成事業で改修した区間の上流4,000mについて、沿川の人家や耕地を洪水の被害から守ることを目的として河川改良事業を実施するものです。

再評価資料の最初のページに戻っていただきたいと思います。主な事業内容についてですが、築堤工が4,000m、掘削工が4,000m、樋門2箇所となっております。また総事業費は10億2千万円となっております。

事業の進捗状況ですが、改良区間4,000mのうち鉄道橋付近までの約1,600mについては築堤が完了しています。

今後は鉄道橋より上流部の狭窄部を優先しながら河川改良工事を進めることとしています。

進捗率は、総事業費10億2千万円に対し、平成19年度末の実施予定額が4億4,160万円で、43.3%とやや低めとなっておりますが、年次計画に対する進捗率は100%となっていることから、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きましては、事業着手後も平成14年、平成17年に浸水被害が発生しており、依然として水害の恐れが大きい河川であり、今後とも河川改良事業を推進していくことが必要であることから、A評価としております。

費用対効果については、総費用が11億3,400万円、総便益が15億5,800万円で、B / Cは1.37となっており、A評価としております。

続きましてコスト縮減、代替案の検討状況です。当事業においても河道内の掘削土砂を築堤に流用する。また管理用通路の敷砂利に再生採石を利用するなど、経費の節減に努めています。また、ダム案、遊水地案と比較して経済性に優れている河道拡幅案を採用しているということで、A評価としております。

評価に当たり特に考慮すべき点としては、ここも同様ですが、工事の実施にあたって工事説明会や用地説明会を開催した際の住民の意見では、事業の促進に対する要望が高いことから、A評価としています。

以上、全ての項目でA評価であり、またこれまでの浸水被害の発生状況から着実に事業を推進し、早期に事業効果の発現を図ることが重要であると考えておりました、県の対応方針としては「継続」としております。

河川砂防課【整理番号8番】

続きまして整理番号8番、お願いします。六枚橋川の河川改良事業です。これも16年経過している事業であります。

施工箇所は青森市です。

工期は平成4年度から平成25年度までを予定しています。

事業目的についてですが、資料4枚目裏側の航空写真をご覧ください。これは六枚橋川の下流部の写真です。写真の上が津軽半島中央部、下が陸奥湾です。また左側が青森市内方向、右側が旧蟹田町方向となっております。六枚橋川は写真の上の方、津軽半島の山地に源を発し、青森市六枚橋地区を流下して陸奥湾に注ぐ二級河川です。

六枚橋川は河積が小さいことから、平成2年9月に床上床下合わせて13戸の浸水被害が発生しています。このため、沿川の家屋や耕地を浸水被害から守ることを目的に河川改良事業を行うものです。

再評価資料の最初のページに戻っていただきまして、主な事業内容についてですが、築堤工が700m、護岸工が700m、樋門樋管が4箇所となっております。また総事業費は6億4千万円となっております。

事業の進捗状況についてですが、用地買収については既に完了していることから、現在工事の促進を図っているところであり、これまで改良区間350mのうち河口から約300mの築堤と護岸が完成しています。写真をご覧になれば分かるかと思いますが、川幅が広がっているところが改良工事を実施した区間です。その上流部は急激に狭くなっており、治水上のネックとなっています。今後は、鉄道橋までの改良を進めこととしております。

進捗率は、総事業費6億4千万円に対し、平成19年度末の実施予定額が5億4310万円で、進捗率は84.9%と順調に進んでいることからA評価としております。

社会経済情勢の変化につきましては、事業着手後も平成14年に浸水被害が発生しており、今後も河川改良事業を推進していくことが必要であることから、A評価としております。

費用対効果については、総費用が7億7千万円、総便益が11億2千万円でB/Cは1.45となっており、A評価としております。

コスト縮減・代替案の検討状況ですが、当事業においても、管理用通路の敷砂利に再生砕石を利用して、経費の節減に努めているということ。また、ダム案、遊水地案と比較して、経済性に優れる河道拡幅案を採用しているということから、A評価としています。

評価に当たり特に考慮すべき点としては、今までと同様、工事の実施にあたって工事説明会や用地説明会を開催した際の住民の意見では、事業の促進に対する要望が高いことから、A評価としています。

以上、全ての項目でA評価であり、また、これまでの浸水被害の発生状況から着実に事業を推進し、早期に事業効果の発現を図ることが重要であると考えておきまして、県の対応方針としては「継続」としております。

河川砂防課【整理番号9番】

続きまして、整理番号9番、鳥谷川河川改良事業です。これも、事業着手から27年経過している事業です。

施工箇所は中泊町です。

工期は、昭和56年度から平成22年度までを予定しております。

事業目的については、資料3枚目の右上の事業実施箇所位置図をご覧ください。鳥谷川は、津軽半島の山地に源を発し、途中津軽平野を還流して十三湖に注ぐ一級河川です。鳥谷川は、昭和52年8月の集中豪雨により、床上、床下、合わせて110戸、農地の浸水1,465haという大きな水害が発生しています。

そのため、家屋や耕地を洪水の被害から守ることを目的に、十三湖から2,350mの区間について河川改良事業を実施するものです。

再評価資料の最初のページに戻っていただきまして、主な事業内容についてですが、築堤工が4,200m、掘削工が2,850mとなっております。

また、総事業費は、12億円となっております。

事業の進捗状況ですが、改良区間2,350mのうち、十三湖合流点から鳥谷川大橋下流まで約2,000mについては、築堤が完了しています。

また、下流側の1,500mは、暫定掘削により計画に対し85%の流下能力となっており、計画通り進んでおります。

進捗率は、総事業費12億に対し、平成19年度末の実施予定額が10億9,600万円で91.3%と順調に進んでいることから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きましては、事業着手後には大きな浸水被害は発生していませんが、依然として、流下能力の小さい区間が残っており、今後とも、河川改良事業を推進していくことが必要であることから、A評価としております。

費用対効果については、総費用が16億500万円、総便益が63億500万円でB/Cは3.93となっており、A評価としております。

コスト縮減・代替案の検討状況です。当事業においても、河道内の掘削土砂を築堤に流用す

る。また、管理用通路の敷砂利に再生砕石を利用する等経費の節減に努めています。

また、代替案につきましても、ダム案、遊水地案と比較して、経済性に優れている河道拡幅案を採用しているということで、A評価としております。

評価に当たり特に考慮すべき点としては、工事の実施にあたって、工事説明会や用地説明会を開催した際の住民の意見では、事業の促進に対する要望が高いことから、A評価としております。

以上、全ての項目でA評価であり、また、これまでの浸水被害の発生状況から、着実に事業推進し、早期に事業効果の発現を図ることが重要であると考えておりまして、県の対応方針としては「継続」としております。

以上、河川改良事業5件についてご説明いたしました。

小林委員長：ありがとうございました。

続いて、整理番号13番は同じ課ではあるんですが、事業の内容が急傾斜地の崩壊対策ということですので、どうぞ、お願いします。

《対応方針（案）の説明（整理番号13番）》

河川砂防課【整理番号13番】

整理番号13番の浅所区域急傾斜地崩壊対策事業についてご説明いたします。

まず最初に場所でございますが、後ろの資料の2ページ、3ページをご覧ください。簡単な位置図、平面図、写真を載せております。場所は、夏泊半島の東海岸に面し、すぐ傍に白鳥飛来地の小湊海岸がございます。この海岸を見下ろすような小高い丘陵地の東向き斜面が事業箇所となっております。

調書の最初の方に戻っていただきまして、事業主体は県でございますが、財源負担区分は国が47.5%、県が47.5%、地元の平内町が5%で、当事業は町の要望に基づいて進めております。

採択年度は、平成10年度で、工事着手より10年経過ということで、今回、再評価のご審議をいただくことになりました。終了予定年度は、平成21年度を予定しております。

事業目的は、急傾斜地の崩壊による災害から住民の生命・財産を保護することを目的としております。

事業の主な内容でございますが、写真を4ページ、5ページ、8ページに標準横断図を7ページに載せておりますが、プレキャスト法枠工1,120㎡、現場打吹付法枠工6,400㎡、連続繊維補強土工18,600㎡となっております。

事業費及び事業の進捗でございますが、計画総事業費は9億1,300万円で、全体計画に対する進捗は、平成19年度事業費を含めまして79.1%の進捗となっております。

年次計画に対する進捗でございますが、平成19年度末までの計画事業費7億6,100万円に対する実績が7億2,200万円で94.9%の進捗となります。

このように全体的には若干遅れ気味ですが、ほぼ計画通りの進捗であり、平成21年度まで

に事業を完了させる予定であります。

次に問題点・解決見込みですが、事業を進めるにあたっての阻害要因は特になく、順調に事業の進捗が図られております。

次に事業効果発現状況ですが、全体計画延長735mのうち、平成18年度末までに586mが完了しておりますが、施設の完成後には、直ちに斜面の崩壊防止効果が発現されます。そのために、当事業における効果の発現は大変大きく、事業の進捗状況の評価をAとさせていただきます。

次のページをご覧ください。事業の必要性、適時性、効率性ですが、当区域の保全対象としては、人家45戸のほかに、県道夏泊公園線があり、また、斜面が不安定な状況にあることから、降雨時における斜面崩壊の危険性は高く、事業の必要性、適時性、効率性には高いものがあります。

次に、地元の推進体制等ですが、平内町及び地域住民の工事に対する要望が高く、協力体制が整っております。

次に、費用対効果でございますが、事業着手時には、B/Cを出しておりませんが、再評価時のB/Cは、2.93となっており、評価をAとさせていただきます。

次に、コスト縮減、代替案ですが、急傾斜地の工事の殆どが人力によって行われます。そこで、斜面の切土等の人力作業が極力発生しない方法を採用しております。

また、各工区において、斜面勾配や植生の状況、斜面崩壊状況などを考慮して、プレキャスト法砕工、現場打吹付法砕工、連続繊維補強土工をそれぞれ比較検討し、各工区ごとに最適な工法を採用しており、コスト縮減、代替案の検討状況の評価をAとさせていただきます。

次に住民ニーズの把握状況についてでございます。工事説明会等で聞き取り調査を行っておりますが、住民からは、対策工事の一層の推進についての要望があがっております。

次に環境への配慮でございますが、当地区は、県立自然公園内にあるため、極力既存木を残し、景観の保全に配慮しており、評価をAとさせていただきます。

最後に県の対応方針でございますが、保全対象の人家の多さ、道路等の重要性を考慮しますと、防災対策を継続する必要があると考えており、総合評価としましては「継続」と考えております。

以上でございます。

小林委員長：ありがとうございました。

以上、11事業について担当課から御説明をいただきました。

先ほどのお知らせのように、これらの地区についての意見、私達委員会の意見を集約決定したり、この中から詳細審議地区を選んだり、更には現地に行きましょう、という所を選んだりするということを次回の6月9日にやります。

そのため今日は、担当課の方から詳しく調書を使って御説明いただきましたので、第2回、6月9日の私達の審議、そこである程度決定することも出てきますので、それに向かって、た

だ今11地区の御説明をいただいたところについて意見交換というか、更なる質問とかをやって、結論は次回ということにしたいと思います。

《質疑応答（整理番号2番～4番）》

小林委員長：それでは、担当の話しからまとめてやっていった方がいいと思うんですが。

まず、道路課でございます。調書の整理番号で申し上げますと、2番、これが浅虫の山の方の道路整備ですね。3番、これは平内、夏泊半島の先の所です。4番、三戸ですね。

これは、先ほどの御説明の通り、3地区とも全部県単です。国庫補助がない公共事業ですね。金額もこれまでの大きな何十億というのに比べると、7億、あるいは7億8千万円、3億という程度の仕事でございます。

どうぞ、2、3、4通していきましょう。各委員から御質問、更にこういうところを聞いてみたいというのがありましたら。道路事業です。

長野委員、どうぞ。

長野委員：休止に伴う長期継続ということになっているんで、19年度も事業をやるのかといったら事業費が0円になっている。休止で長期継続で再評価するということですが、再評価の意味はなんでしょうか。この公共事業再評価は、長期間公共事業をやっているやつを何故したらやっているんだという話して、それに歯止めをかけるという意味もあります。

何故、休止になって、しかもまだ19年度も休止にするというのか、その辺を次回お聞かせ願えればと思います。

2点目は、費用対効果の考え方です。前回の白糠の所でお聞きすれば良かったんですが、ちょっとシステム委員会の関連もあるので確認しておきたい。

ほかの海岸事業でも港湾事業でも、ポートセールスやりますとか、あるいは来る人を増えるように利用客を増えるようにして費用対効果を出すという考え方になっています。

しかし、道路事業だけは、需要を増やすという、あるいはこの下北半島の振興を図って交通量を増やすという考えがないようなニュアンスで書かれています。そして、ずっと継続して調査をやって交通量の実績が変われば、それに対応して設計変更しますということになっています。この現状の交通量対応で費用対効果を出すという考え方が根強くあり、2、3、4番にもその考えが活きているようで、この辺をちょっと次回教えて下さい。

ほかの公共事業は、ニーズを増やす、需要を増やすというニュアンスがあるんですが、道路はちょっとそれがないというところが気になって、ちょっと確認させてくださいというところなんです。

以上2点です。

小林委員長：別に次回でなくてもいいんじゃないですか。答えられなかったら、むしろ次回というのは向こうが言うんで、先生が言うことはないですよ。今日、そのために集まっているんだから。「ちょっと今日は勘弁して下さい、ちょっと資料不足なんで、担当課としては今すぐお答えできないので、ちょっと次回まで勘弁して下さい。」というのなら、「あっそう」というけ

ど、今答えてくださいよ。せっかく集まっているんだから。

まず、私も実は全く同じことを思っていたんで、ずっとこの3地区とも県がお金が無かったのでやれなかったと、いよいよ着工ですねと、県単着工ですね、ということで長野委員の御質問の意味はそういうことで、ずっと休止休止できて。

もう一步突っ込んでいけば、これは、スコアの付け方にもよるんだろうけども、個別調書の中で、事業の進捗状況の所で、ずっとやっていなかったのに「何でAですか？」ということもあるのね。

それは、そういうマニュアルに従ってやっていけば「Aですよ。」というけども、県民の皆さんに「ずっとやっていないのに何で進捗がAなんですか？」と聞かれたら何んて答えるんですか。「方程式がそうになっていたからAにしたんです。」では、納得性が得られないんじゃないの。

どうぞ、担当課。

まずは、ずっと休止していたのが、「何でまた急にやり出すの？」ということについてのお話。まずそこ、回答できませんか？できなかつたら次回でもいいですけども。

道路課：説明いたします。資料の課長説明の資料の3 - 1をご覧くださいになって欲しいんですが。

小林委員長：道路課長の説明の右上資料3だそうです。

道路課：資料の3 - 1ですが。その中の4ページの道路事業費の推移ということで、事業費が載っております。これでいきますと、平成12年度が709億円ということであります。

この道路事業費という場合に道路課の場合は、管理費と建設費と一緒にしております。この709の中には、管理費と建設費があるんですが、まず管理費については、お金が県の財政改革などがあって「減らせ」と言われても、管理費はなかなか減らすことができない。

小林委員長：維持管理はしなくちゃいけないから減らせないと。建設の方を切ると。

道路課：はい。次に、作る方を減らさざるを得ないんですが、その中でも、作る方でも補助事業と県単独費の事業があります。

補助事業については、国の国費が5割から6割くらい入ります。ですから、県のお金としては4割で済む。県単独であると、後から若干の交付金としては返ってくるんですが、ほぼ全額というか、100%ではないんですが、ほぼ県のお金でやらないと駄目だと。

その後、減らす時に補助事業を優先します。県のお金、同じ県のお金を使う場合に、補助事業でやれる事業を選択します。

そうすると、どうしても県単独費のお金が、県単独でやっている事業が後回しになってきます。

小林委員長：長野委員どうですか、今の説明で。

長野委員：それは大体、想定できた答えです。

それで、3番の事業を見てみますと、19年度も0円ということになっているんです。この辺がいつ再開することを目標にして、再評価委員にかかってきたのかなという質問です。

小林委員長：どうですか、その辺は。

道路課長：19年度が事業着手という形にはなっておりませんが、20年度着手ということで

平成19年度の事業を再評価に諮っているということで、来年度の事業再開をしてよろしいかと。それをご審議いただくことにしております。前年度で審議会に諮るということでございます。

小林委員長：私達の委員会で「オッケーです。」ということになると、20年の当初から、4月になった時点からいろいろ仕事に入るといふ、そういうことなんですね。

道路課長：そうです。

小林委員長：岡田委員、どうぞ。

岡田委員：関連のことですが。今、御説明いただいたところで、あるいは調書にも全部書いてあるんですが。県単事業から補助へシフトされるから、この後20年度からは順調に資金が出来るので、計画を進めていくと、こういうお話で今お話いただいたんですが。

私の常識では、県単事業、殆ど起債措置が許されますよね。それも16年、17年はちょっとついかもかもしれませんが、殆ど95%まで認められて自主財源1割か0.5、それも後年度負担で基準財政需要額にみてくれますよね。ということは、要するに自前財源では、県単の方がずっと楽ですよ、補助よりも、一般的には。

道路課長：よろしいですか。先ほど来、説明してました補助事業と県単独事業の関係ですが。

県単独事業の中にも様々な起債を使っているやつもございますし、純然たる一般財源でやっているものもございますが、事業設定年度においては、起債措置をとりますので、その年度ではかなり少ない形の一般財源を10%、20%という形になりますが、最終的にはそれが15年、20年で起債の返還という形が入ってくるので、必ずしも単独事業の方の起債がトータルで県の最終的な持ち出しが減るということにはならないかと思いますが。

岡田委員：その返済がきつくなるのは、むしろ、今、話題の三位一体改革で交付税措置にするよということと、やっぱり自前の財源に対してもうちょっと税収を上げる努力をしるということで、伸びしろのところがありますよね。それをやっぱり増やすことが大事で、要するにもっと厳しくなっているというのが私の理解なんですけど。

自前財源をきちんと充てていくことが。この書き方だと、順調に入ってくるよという話ですよね。この調書は。

ただ現実には、この次の時で結構です。結構ですが、今までの、例えば、平成10年の時の道路の種類による起債措置の枠組みと、自前財源の枠組みと、後年度負担何%までかということと、それが何年度に渡って設定されていたかということと、三位一体改革以降、厳しく出ている中で、起債措置との関係でどんなに厳しくなっているかの数字を出してもらえれば、こういう書き方では多分ないと思いますよ。

小林委員長：じゃ、その辺は、よく国のあれも調べながら出してください。

道路課長：はい。

岡田委員：言っている意味は分かりますよね。

道路課長：次回までに、その辺は若干整理したいと思います。

小林委員長：あと、関連して、私の質問はどうですか。

ずっとやっていないのに、17、18、19年度「ゼロ、ゼロ、ゼロ」と進捗しているのに、何で最終判定をAにするんですか。マニュアルによると、これはAにせざるを得ないのかな。私の質問の意味、分かりますか。

道路課：このマニュアルによると、Bという場合には、事業の進捗に遅れがあり、阻害要因の解決の一定の期間を要するものとなっていて。

小林委員長：阻害要因がないからAと。いやいや、私、小学生みたいな質問をしますが、仕事は何も進んでいないのに「何でA評価なんですか？」と子どもに聞かれたら「何と答えるんですか？」という質問なんでしょう。私の質問が普通の質問なんじゃないの。ほかの委員の方、皆、そう思わないですかね。阻害要因がないからAというのは変な言い方だよ。進捗という日本語は、広辞苑を調べなくても、100%完成まであるやつ「何%、何%、何%」と進んで段階的にいっているから、AとかBとかいうんじゃないの。ゼロなのに、「何でAなんですか？」というのは、質問されたら今のような答えて、「阻害要因が何もありませんからAです。」というのは何か変な質問だと思いませんか？

道路課：Bに訂正したいと思います。

小林委員長：ちょっと、あなたね。課長の許可も得ないで、そんなことを答えていいんですか。これはマスコミがいるんですよ。こういうやり取りで、たまたま委員からそういうことを言われたからか、「日本語おかしいんじゃないの？」と言われたら、担当の係員が、「それじゃ、Bに直します。」なんて言っちゃったら、明日の新聞の見出しになるよね。

そういう簡単なものじゃないですよ、この審議委員会は。ですから、「帰ってよく検討します。」という、お得意の議会答弁があるじゃないですか。「次回にまで検討を、課長とよく相談をして次回お答えします。」でいいんじゃないの。

今日は別に結審しませんから。意見交換の会ですから。「よく検討します。」というお答えをいただきましたね？

道路課：はい、よく検討します。よろしくをお願いします。

小林委員長：もう1つ、長野委員の大事な質問があって、「ほかの公共事業は全部ニーズ、地域の方々の、こういうふうにもっと増やすんだ、増やすという努力を図るんですよということもよくやるんだけど、どうして道路事業だけは現状の調査をして、もし交通量が、ニーズが少なかったら規模縮小しますとか、需要拡大というか、投資額をもっと目一杯使えるような掘り起こしみたいなことは調書から伺いしれませんね？」という質問ですよ、長野委員。

いかがですか、この辺は？

道路課長：需要拡大ということでございますが、道路の場合は、一般使用といたしますが、無償で自由使用ということであって、事業者の方で考えられる手段としては、いかに使い易い道路、部分供用させていくか、ワンタッチを作っていくか。

そういうふうにして全体を完成するまでの間に、その部分供用してみたり、様々な細工、使い易さの工夫をしてみたりしながら、事業者として使い易いように方向に持っていくという交通需要を拡大するということができないものですから。

特定の箱物等々と若干違いまして、この道路が完成しますよ、出来ますよ、ということのPRと部分供用しますということ。

その辺の宣伝といいますか、PRについて需要の拡大ということで考えておりまして、具体の箱物というものとは若干道路の場合性格が違うかと思いますが。

小林委員長：長野委員、どうですか。

長野委員：この前の前年の費用対効果の話に通じるんですが、審議が終わっているんですが、この338号の白糠バイパスの時に、費用対効果が問題になった時、「下北の地域振興をすれば交通量が増えるんじゃないの？」という議論があったと思います。

その時に、道路、下北の地域振興しますという話していくのか、いやもう、ずっと地域振興というのは、道路事業を行う部署としては関知しないことで、現状の交通量をずっと測って、それで費用対効果を算出するという話しの二つの手法があります。青森県としてどちらで行くか地域振興を担当している企画部と相談してもらった方がいいんじゃないかなと思います。

道路課：検討させていただきます。

小林委員長：どうでしょうか、ほかに、道路3地区。それでは、結論は次回に出しますけど。

《質疑応答（整理番号5番～9番、13番）》

小林委員長：続いて、5、6、7、8、9、13番という河川砂防課ですが。5番から9番は、全部県単ですね。県単で、しかも洪水防止というか、洪水で地元が困っているから、それを河川改修しましょう、という趣旨のやつで、皆一括でいいと思うので、5、6、7、8、9番まとめてどうぞ。どれでも結構でございます。

長谷川委員、どうぞ。

長谷川委員：事業の進捗率なんですが。例えば、7の事業と8の事業は、同じ工事期間といいますが、平成4年度から平成25年まで行われる事業となっている中で、事業高は随分違うようですが、8の事業の方は、随分進んでいるのに対して、7の事業はその半分くらいしか進捗していないというようなことは、どういう要因があるのか分かりましたら教えていただけますでしょうか。

小林委員長：はい、どうぞ。

河川砂防課：これにつきましては、持ち帰って詳細に検討して、その背後の状況を再度確認したいと思いますので、申し訳ありませんが、次回ということをお願いできますでしょうか。

小林委員長：はい、次回よろしく申し上げます。ほかにどうですか。

これ、私からですが。県の対応方針の評価理由がAさんとBさんと二人で書いているんだな。誰が書いているか見えてきたけど。

Bさんの書き方についてちょっと注文があるんだけど。例えば、9番の事業ですが。

これはほかにもあるんだけど。評価理由のところに、「近年、局地的豪雨等による甚大な浸水被害が県内各地で発生している状況から手につけます」って、近年でないとなんかことが無かったのかということがあるよね。

この書き方と、Bさんのレポートは、「治水安全度が低く、度々浸水被害を受けた」だから、ここの場所が度々浸水被害を受けているので、良い政治家がいなかったのかよく知らなかったけども、なかなか予算が回ってこなかったけども、ようやく予算がついたので着手することができたということと、違う所は局地的に甚大なる被害が県内各地でそんなに発生するように、異常気象の影響か何か、青森県の河川は頻繁に起きるように、近年なってきたんですか？

そうではないんじゃないの。ずっと、しょっちゅう起きているんだけど、貧乏県だから予算が回らなくて、ようやくここに予算が回ってきたんですよと、そういうことなんじゃないんですか、実態。いかがなんですか、その辺。

河川砂防課：確かに、水害自体は以前からあったわけで、ここの書きぶりが、確かに最近この14年、16年、18年と続けてあったということで、ちょっとそれを強調して書いたということで、そういう誤解を与えたのかもしれない。

小林委員長：県内各地で発生している状況から、「何で鳥谷川なんですか？」ということなんだよね。変でしょう、これ。

河川砂防課：確かに、直接鳥谷川に繋がるものではありません。

小林委員長：そうそうそうそう。鳥谷川という所が治水安全度が低くて、度々浸水被害を受けて、ようやく予算がついたから今度やることになりました、そういう日本語だよ。

河川砂防課：そういうことです。

小林委員長：いかがですか、この河川砂防は。5億とか、大きい所で7番が10億、9番が12億で、ここに、この河川の傍に住んでいる方々にとっては、待望というか、長年のことだったんでしょう。それがようやく予算が回ってきたんでやってもらえるということだという理解でよろしいんですよ。

河川砂防課：そういうことでございます。

小林委員長：何かここの河川事業でご質問ありますか。

それじゃ、13番は、これはちょっと意味が違って、平内の浅所ですが。生々しい写真が出ておりますけど。

急傾斜地の崩れ、土砂崩れ対策事業ということで、本当にこれは人命と財産を守るという話で、これは折半でしたよね。補助事業だったんですよ。13番。そうですね。国が47.5%、県が47.5%、これは町も負担するんだ。平内町が5%負担ですか。9億1千万。

何かこれ、御質問ありますか。

後ろの写真、浅所、これは白鳥の飛来地で有名な所だと思うんですが。この山の土砂崩れがかなりひどいのでということですね。

6ページにあるように、大雨が降ったりなんかすると、流木がこういう形で押し流されて、道路の方に流れてくるという写真ですね。ここの法面工事をやりたいと。しかも、景観に配慮して、緑化事業としてもきちんとやっていきたいというお話ですけど。

各委員、よろしいですか。

《質疑応答（整理番号14番）》

小林委員長：それでは、14番にまいります。14番は、青森のレジャー施設だそうです。

どうぞ、田中委員。

田中(誠)委員：平成15年度より事業に着手したとありますが、事業の一番最初の一覧表の所には、未着手5年とありますね。その整合性があるか。あるのかないのかが1つです。

もう1つは、状況を見て対応を検討していくということなんですが、5ページの資料によりますと減っていますよね。放置艇数が年々減っているわけですが、見通しを立てていかないと、ある程度。ただ、対応を見て、そして来年度やるかどうかを決めるというのであれば、何かその時、その時に左右されるような感じがするんですね。ですから、そういう、勿論実態を踏まえながら、今後、どうなるのだろうかという、それなりの見通しを持つ必要がないのかどうか、というのがもう1点。この2点であります。

小林委員長：どうぞ。

長野委員：その放置艇なんですけど、放置艇の定義というのは、別に汚い船がそのあたりに沈みかけているというわけではなくて、ちゃんとした船がそこにいるんだけど、許可を受けていないというだけなのです。そこを許可区域にすれば、それはすぐ放置艇じゃなくなって、いわゆる合法的に係留しているということになり、この209というのが一挙に減っていきます。

その現在の放置艇というのが、どういう区域にどういう係留をしていて、それが係留区域として指定できない状況がなければ、事業になかなか説得力がないのかなという感じがします。

それと関連するんですが、費用対効果というものをCVMで計算しているんですが、この景観が良くなる、悪くなるでこれだけの効果を出しているんですね。

その辺の具体的にどういうアンケートでCVMでアンケートを出したのかということのをちょっとお聞きしたいなということです。田中委員の209ということの意味合いでちょっと関連で質問しました。

小林委員長：田中委員、どうぞ。

田中(正)委員：この評価に当たり特に考慮すべき点の所に、民間経営者の圧迫を懸念する意見もあるというのは、唯一、このメンバーの中で民間経営をしているのは私だと思うんですが。

こういう所に、やはりピクツとなるんですが。今まで、5年間こうやって見てらして、多分、民間の方とか、地元の方とかといろいろ整合性を求めてやってこられたのではないかと思うんですが。たかが2億ですけど、されど2億で。今更、そういうふうに自助努力をなさってきたこの地元の経営の方々がやってらしたのに、今更、県の方でわざわざ税金を使ってやる必要があるのかなと、私は思ったんですね。

まして、今、指定管理者制度なんかバンバンやっていて、実際、青い森アリーナーさんとかは、赤字は出していないまでも黒字になりそうな民間に委託してやっている、そういう状況の中で、もっとやっぱり、今まで5年間も何となくやって、努力してやってらしたのであれば、今更こういう所にわざわざ税金を使って県が介入していく必要があるのかなという、民間の立場でいうともっと一緒にやっていかれるような工夫があればいいのではないかと、私はちょっ

と感じたんですが。

小林委員長：どうぞ。一応、お三方の委員がご発言あったので、まとめていろいろ。

港湾空港課：港湾空港課です。最初の15年の未着手の整合性ということですが、これは15年度に事業採択してもらい、調査設計だけを行っております。その後、工事を保留していますので、未着工ということで出しました。

小林委員長：田中さん、いいですか。お分かりになった？そういう意味だそうです。

港湾空港課：あと、状況を見てということなんですが、先ほども説明しましたように、放置艇の数は若干減ってきていますが、アンケートによりますと、民間の方の方も経営がかなり厳しいみたいで、17年度においては1社廃業しています。

今後はないかと思うんですが、その状況ももう少し見てまいりたいと思っています。大体、2、3年あれば民間さんの方と協議しながら進めていけるのではないかと考えています。

あと、禁止区域についてですが、港湾においては、大部分については大型船の静穏度は保っててるんですが、小型船の静穏度は保っていませんので、無秩序に岸壁、防波堤につけておくと、荒天時の転覆、漂流等の危険性がありますので、どうでも使ってください、という状況にはおけないです。

そのためには、今、民間さんもそうですが、マリーナとか船だまりを静穏の良い所に用意して、集約するべきと思っています。

もう一つ、アンケートに関してですが、このアンケートの内容についてはちょっと、今ちょっと待ってください。アンケートの内容は次回にしてもらいたいと思っています。

公共マリーナの県の考え方ですが、県も国もそうですが、小型船の集約は必要だと思っています。ただ、民間でできるものは民間で、民間でできなければ、公共で補完するというスタンスをとっております。今回、保留しているのは民間さんの方で大分力をつけるといいますか、そういう営業を広げていますので、その辺も考慮して事業を保留している状態です。

以上でよろしいでしょうか。

小林委員長：もう一つ、田中誠委員の方から、「見極めて、それから考えましょう。」というような話だけでも、だったら、そんなフラフラしているならもう少し後でやったらという話しはどうですか。

港湾空港課：毎年調査していますが、あと2、3年は調査が必要かと思っています。

小林委員長：ですから、調査した後に公共事業として。そうか。調査するためにも予算が必要なのか。その予算はここから出さないと駄目なのか。

港湾空港課：いや、調査は自前でやっています。

小林委員長：何となく、何となくでしょう。そういうことを言いたいんでしょう。

公共事業の必然性があるかどうかを調査してから、こういう会上がってくるんじゃないのかな。そうすると、補助金もらえなくなるんだ。国庫補助30%だもんね。

港湾空港課：よろしいでしょうか。

小林委員長：はい、どうぞ。

港湾空港課：14年段階では、民間も公共も入れても、放置艇よりも、放置艇に出ていく場所といたしますか、そのスペースがなかったものですから、事業をおこしています。

その後、民間さんの方で事業拡大ありまして、放置艇を受け入れる体制が出来ましたので、うちの方の公共の工事を保留していたということです。ですから、民間さんで保有できる状態になれば、何も無理してやることもないと思っています。

小林委員長：ですから、私が今言いたかったのは、直近のここ数年後の、2年後、3年後の動向を、そういう動向をあそこの港を巡る動向を見極めてから公共事業というテーマになってくるのではないかと思うんだけども。

そうすると、いろいろ不都合出てくるのかな。こういうことを、これは国交省ですか、国は。港湾局の方でしょう。そういうやり方で承知しているんですね、しばらくは手をつけないですよということは。

港湾空港課長：はい、それは国の方から了解をとっております。

小林委員長：そうですか。何か聞いておくことございませんか。

どうぞ、日景委員。

日景委員：環境影響への配慮のところなんです。対応内容で2行ほど書いてありますが、この施設を作るにあたっての直接的なことではないように思うんですね。

勿論、周辺のことでも大事だと思うんですが、直接的なことがあって周辺がないと、この内容だとちょっと理解、内容が不十分かなと思いますが、いかがでしょうか。

小林委員長：これは、3ページの航空写真を見て、赤い繋ぐ場所が海に出ている。このくらい伸ばすくらいじゃ、全然関係ないということを言いたいんじゃないんですか。どうなんですか。周辺環境って一切関係ございません、ということをお願いしたいんでしょうか。

港湾空港課：環境影響といたしますのは、放置艇の違法駐車、エンジンの騒音、ゴミ、廃油等の不法投棄などが減るということで。

小林委員長：そういう意味なんだ。なるほどね。駐車場の不法駐車のことをイメージすればいいんだね。ああいうのが無くなってくるんだよね、ということですね。よろしいですか。

《質疑応答（整理番号15番）》

小林委員長：それでは、最後、これは、委員の何人かの方は実際現場に行っています。三沢の駅前に道路を通すというやつで、大きな図面も出ていますが、どうぞ、これについて何か聞いておきたいことがありますか。

田中委員、どうぞ。

田中(誠)委員：1つ教えていただきたいのは、コスト縮減のところに橋梁形式をエクストラード橋から鋼橋にすると。

このエクストラードってというのは、説明するのは面倒かもしれませんが、簡単に分かるように話をしていただければと思いますが。

小林委員長：構造物の話、どうぞ。

都市計画課：御説明申し上げます。簡単に言いますと、斜張橋の主塔が低いような形のもので
す。できれば次回、絵みたいなものをお示します。

小林委員長：構造は簡単ですから、断面図を出して。こういうところの違いで何億か圧縮され
たんだよね。次回にその絵をちょっと。

都市計画課：はい、絵を用意させていただきます。

小林委員長：断面図を見せてください。ほかにいかがですか。

新幹線がいよいよあと数年で七戸駅に、仮称でしょうけども、できるんですよ。

それでこの大きな6ページの図面の上の方に、新幹線とのアクセスがずっと書いてあるけど。

これは実際こうなるだろうということのシミュレーションは、何かの調査はしているんです
か。実際、ここに駅の上を跨ぐということで、空中廊下みたいに橋が出来ることによって、ど
うなるのかと。そういう何か調査でもしているんですか。

あの頃は、再評価の時にはこの話は架空の話だったけども。いよいよ見えてきたので、こ
の度の再々評価では少しこの辺が見えてきているんですか、データとして。

都市計画課：お答え申し上げます。実際、詳しい調査はしておりませんが、新幹線駅か
ら 三沢の市街に抜ける道路としては、これが一番最短でございますので、多分、このルート
が使われるものと想定しております。

小林委員長：それは、B / C 中のカウントには入れていないのね。

例えば、交通量、時間短縮今すぐ換算してカウントに入れるでしょう、ベネフィットの部分
で。それには、入っていないんですか。

B / C、これ、どうして2 . 15が1 . 86まで下がっているの？

都市計画課：御説明いたします。B / Cが下がっているのは、交通量の伸びについて、国土交
通省で出している交通フレームというものを使っているんですが、前回使いました交通フレ
ームと、今回使っている交通フレーム、変わっておりまして、例えば、青森県全体で前回の使
った数字というのは、平成6年から平成32年までの26年間で1 . 48倍というフレームが出
ていました。それを使っております。

今回は、新しいフレームが発表されまして、平成11年から42年の31年間でも1 . 0
36倍とほぼ横這いの数字が公表されております。よって、交通量が伸びないという結果、便
益が下がったものでございます。

小林委員長：その話というのは、新幹線効果全然関係ないね。

都市計画課：それは関係ないです。

小林委員長：関係ないと困るんじゃないの。青森県は。国がそんなことを言っても、それは国
の話をしているんであって。

今もあなたの説明にあったように、この赤い線であそこに三沢の駅を跨いで、古牧温泉を跨
いで、バツと凄い道路を作ると皆覚えていますよ。

実際、トンネルも掘っているんだけど、そういう道路が出来ることによって、どのくらい便
益が増えるのかというのが、「多分、いっぱい通ると思いますよ」と。

多分じゃ困るんで、「きちっと裏付けがないと困るんじゃないの？」という質問に対して、県民のそういう質問に対してはどう答えるんですか。

だから駄目だと私は言っているんですよ。国というか、国家が東京を中心にものを考えるような、今日はマスコミがいるけども、そういうふうなものの判断でやられていると、いつもこういう所の便益が上がらないのよ。

だから、青森県は独自にあそこの三沢の駅のような古牧温泉の所に凄い橋を掛けて、そして環境保全のためトンネルを掘ってやって、三沢空港と結ぶということによって、どの程度、あの地域住民の人達の便益が上がってくるかということ独自に出してもらわないと、説得力が足りないんじゃないの。

これで三沢市長納得しているの？このデータで。これは、三沢市の負担は幾らだっけ。15%も負担するんだよ。これは100億超えていますよね。

そういうことを盛んに私達は申し上げているじゃないですか、青森県の独自性というか、後進性を。あるいは未だに公共投資が必要だということを行うためには、独自のことを言わなきゃいけないということだと思うんですが。

委員の方々、私一人喋ってもしようがないけども。いかがですか。

今もらわなくてもいいですよ、次回でも。それまでに、また補足説明とか何かされるのであれば。はい、どうぞ。

都市計画課：只今の効果の件につきましては、持ち帰りましてまた次回に御説明させていただきますと思います。

小林委員長：お願いします。

どうぞ、武山さん。

武山委員：この街路ということで、立派な歩道がついているということですが、その幅員について。

小林委員長：構造の話ですね。

武山委員：構造ですね。その所の考え方といいますか、そこをちょっと整理して教えていただきたいんですが。

一般部では4メートルですね。橋梁部では3メートル、トンネルが3.5メートルで両側についていると。これは、場合によると片側しかつけないとか、そういう時もあるんですが。

両側つけるというところと、その幅員をどういうふうに決めたかという話。

また、将来的に、どういう沿道状況になって、どの程度の歩行者が見込まれるとか。見込みまでは難しいでしょうけども。トンネルだけであれば、あまり歩行者の利用というのはないと思うんですが。ただ一般部もあるし、沿道、建物、施設がはりつくのかどうか。

その辺りを含めて、歩道の設置の考え方というのをまとめて説明いただければと思います。

小林委員長：これは、構造図の問題は、あの時もいろいろ話題になったんだよね。だから、今の武山委員の御質問、よろしいですね。次回までまとめてくださいですって。

ですから、この3ページの構造図だけじゃなくて、もしかして片側だけになったらどうなる

かとか、そういうことも考えてということですよ。よろしくお願いします。

ほかにいかがでしょうか。

これは、そうですよ。個別調書の継続という所の説明文にちゃんと新幹線と、かなり新幹線のことを意識して書いているのに、そのバックデータがないというのは、やっぱりこれはまずいと思うな。新幹線が出来るからどうなるんですか、具体的に。ここまで理由の中に書くのであれば。

《追加質問等》

小林委員長：さて、以上で個別の話は終わりですけど、さっき私申し上げたようにですね、青森のマリーナっていうんですか、整理番号14番の担当課の方は、港湾空港課の方では、進捗状況Bとなっている。道路課の方はAですよ。これはまずいんじゃないの、整合性をとらないと。先ほどの私の質問に絡んで、今、ずっと眺めていたら気がついたけども。

着手していないから、先ほどの港湾課の言い分を聞いていると、まだ着手していないからBなんでしょう。調査している段階だから。なのに道路の方はA。「いいんですか？、それで」ということですよ。ご検討ください。

それでは、何か、各委員の先生方、どうでしょうか。

どうぞ、岡田委員。

岡田委員：6番目の事業なんです。この写真を見てください、4ページ目の。これは何川と読みましたかね。

小林委員長：「そうまい。そうまいね。そうまい。」と言うそうです。

岡田委員：何か大変結構だなと思っていて、あまり手を掛けない方がよい景観だなと私は思うんです。

小林委員長：いや、手を掛けてこういうふうにするんだそうですよ。

岡田委員：真ん中の写真は、手を掛けた後ですか？

小林委員長：真ん中の写真は終わった後。終わって、こういうふうにするということですよ。

岡田委員：この下の写真はいかがですか？

小林委員長：ですから、その川の中に入り込んで、子ども達がメダカが何か知らないけども、何かやっているところです。

岡田委員：下の写真も手を掛けた後の状況ですか。

小林委員長：右側の写真の稲盛橋という所は、現況だから、それを上の写真のように直すということですよ。

武山委員：ただ、上の写真のようにはならないと思いますよ。

岡田委員：要するに、環境との関係で6番目だけではなくて、5番目もそうなんです。7番目もそうですかね。この洪水の所が、一体、どの部分での洪水だったのかとか。ちょっとやっぱり気になりますね。せつかく、良い景観が残っているようですので。やるのであれば工法。それから、住民の人がどういうことを望んでいるか。皆、促進を希望しているとは書いてあるん

ですが。その中身を少し聞きたいなという感じはしますね。

小林委員長：例えば今、たまたま7番を開いて3ページに標準断面図が川の標準断面図が出ているけども、この洪水の所まで、ハイウォーターレベルまで上がってくる所の法面は、これはあれですか。今の新自然、自然に親しむ工法になっているんでしょう。

河川砂防課長：そうです。

小林委員長：そうだよ。だから、コンクリート3面張りじゃないんだよね。岡田委員、そういうことだそうですね。

お分かりだと思いますが、岡田委員の指摘はそういうことで、「昔のようなコンクリート3面張りじゃないんでしょうね？」ということをお念を押されているので、そうじゃないんだよね？

河川砂防課長：そうです。私ども、今、河川改修をするにあたって、地元の意見も聞きながら、そしてその町内会さんも含めて、こういう河道にしたいということいろいろ打ち合わせをしていただいて、なお且つ、木とか草とか法面に、そういうものを残す所は残すと。そういうふうな形で改修を進めています。

小林委員等：そういう改修で、かつ洪水で浸水されないような断面にとりたいということの改修ですよ。

河川砂防課：今、そういうふうな方式で整備しています。

小林委員長：岡田委員、もう少し何か、設計図が何か見たいですか？来月。

岡田委員：多分、現地調査、これだけ河川がありますから、1か所くらい見せていただければと思いますが。その際に少し工事前、工事後、あるいは住民との意見調整とか、その辺りを少し。

小林委員長：今、岡田委員がまとめてくれたように、7月下旬に7月の28日に現地入りをするだろうと思うんですけど。

各委員におかれましては、今日のところ、1番今日全然出てこないの、1番がどういうものか分かりませんが、どこを見たら良いかということも含めて、次回まで、次回はとにかく詳細審議地区を選ばないといけないので、ちょっと御検討していただければと思います。

長谷川委員、どうぞ。

長谷川委員：委員長から事業が留保された場合の先ほどの費用対効果分析のA、B、Cの決め方なんです。

私どものルールは、計画時に比較し、B/Cが上昇あるいは低下、大きく低下というのでA、B、Cと決めてきたわけです。

今回も低下があればBと。著しく低下しているというのは無かったのでBがありましたが、前回がない、評価の方法がなかったということについては、新しく発生したのでAだというふうにして、ここに提示されてきたわけです。

その場合に、留保されたもので、新しくB/Cが発生してものをどうするかということについては、今までこのテーブルで想定外といいますか、そういうふうな状況にあることは理解していかないと。

ルールを決めた時にそのルールの中でA、B、Cとつけざるを得ない状況にあった時に、どれを選んだというような、若干説明があればよろしかったかもしれませんが。そういうことも次回のお話の時に承れればと思います。

小林委員長：ありがとうございました。ほかにいかがですか。

それでは、事務局、本日はこんなことでよろしいですか。

それではお返しします。どうぞ。

(4) その他

事務局：それでは、事務連絡をいたします。

次回の第2回委員会につきましては、先ほど御案内のとおり6月9日土曜日に開催いたします。会場、時間等、詳細につきましては、後日改めて連絡させていただきます。

委員皆様、ご多忙のところ恐縮ですが、よろしくご願ひいたします。

本会議での配布資料及び議事録につきましては、例年同様、事務局の企画政策部政策調整課において縦覧に供することとしております。

また、評価調書及び議事録は、これまで通り県のホームページにおいても公表しますので、委員皆様のご理解をよろしくご願ひいたします。

4 閉 会

事務局：それでは、議事全て終了しましたので、これをもちまして本日の委員会を閉会いたします。委員の皆様には、長時間にわたりましてご審議いただきありがとうございました。