

平成 20 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 20 年 4 月 27 日(日) 13:00 ~ 16:35

場 所 青森国際ホテル 5 階「芙蓉の間」

出席者 青森県公共事業再評価審議委員会委員

委員長 小林 裕志 北里大学 獣医学部 教授

委 員 岡田 秀二 岩手大学 農学部 教授

委 員 小野崎 保 青森公立大学 経営経済学部 教授

委 員 川村 克彦 公募

委 員 武山 泰 八戸工業大学 工学部 教授

委 員 長野 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 日景 弥生 弘前大学 教育学部 教授

委 員 松富 英夫 秋田大学 工学資源学部 教授

青森県

企画政策部 奥川部長、田澤政策調整課長 ほか

農林水産部 田中次長、清水林政課長、高松漁港漁場整備課長 ほか

県土整備部 山下理事、五十嵐整備企画課長、田村道路課長、
工藤河川砂防課長、大日向港湾空港課長、今都市計画課長 ほか

市町村

青森市、弘前市、黒石市、平川市、藤崎町、大鱈町、田舎館村、板柳町

八戸市、六戸町、おいらせ町、五戸町の担当者

内 容

1 委嘱状交付

司会（田澤政策調整課長）：委員会の開会に先立ちまして、奥川企画政策部長から委員の皆様
に委嘱状を交付いたします。お名前を読み上げますので、委員の皆様はその場で御起立の上、
お受け取りください。

岡田秀二様

小野崎保様

川村克彦様

小林裕志様

武山泰様

長野章様
長谷川明様
日景弥生様
松富英夫様

2 開 会

司会：それでは、平成 20 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。
開会に当たりまして、奥川企画政策部長より御挨拶を申し上げます。

3 あいさつ

奥川企画政策部長：平成 20 年度第 1 回青森県公共事業再評価審議委員会の開催に当たり、一言御挨拶を申し上げます。

本日は、御多忙の中、委員の皆様には御出席いただき、誠にありがとうございます。また、当委員会の委員に御就任をいただきましたことに、改めて深く感謝を申し上げます。

さて、本県の社会資本の整備につきましては、未だ十分とは言い難く、県民の皆様の理解を得ながら、今後も着実に整備していく必要があると考えております。

一方、今年度の県当初予算における一般公共事業費は、対前年度比 4.8%の減で、約 725 億円余となっております。

この厳しい財政環境の中で、限られた財源を有効に活用するためには、公共事業について「選択と重点化」に努めるとともに、効率性、実施過程の透明性の一層の向上を図っていく必要があるものと考えております。

このため、事業採択後、長期間継続中の事業などについて、費用対効果、社会経済情勢の変化、住民ニーズなどを踏まえた再評価を行うことが、ますます重要になっていると認識しております。

本日は、お手元の次第にありますとおり、昨年度の附帯意見に対する対応状況、今年度の委員会スケジュール等について御説明申し上げた後、今年度の再評価対象事業についての事業内容及び県の対応方針案を御説明いたします。

長時間の会議となりますが、皆様の御理解と御協力を賜りますよう、お願いを申し上げ、簡単ではありますが、御挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

《委員自己紹介》

司会：本日、初めて顔を合わせる方もいらっしゃいますので、委員の皆様には、簡単に自己紹介をお願いしたいと思います。

それでは、岡田委員から順によろしく願いいたします。

岡田委員：岩手大学の岡田でございます。専門は、昔は林政学と言ったんですが、最近は森林政策学というのが一般的になっているようでございます。大学院での看板は、山村経済論とい

うことで、森林の管理と山村地域、とりわけ中山間地域を対象にした、やはり今政府もそうですし、世界中がそうなんです、地方ですとか、地域ですとか、森林を背景とした地域資源を管理する地域の経済の基盤をどう作るか、というあたりを専門にしております。どうぞよろしくお願ひいたします。

小野崎委員：青森公立大学の小野崎と申します。よろしくお願ひいたします。今回、入れ替わった者の一人でございます。専門は、経済学でございます、青森に来てまだ4年目なんです、それまで北海道の旭川という所におりまして、そちらの方で北海道開発局の同種の公共事業の再評価の仕事をやっております、一応、それなりの経験はありますが、青森のことは何もまだ不勉強でよく分かっておりませんので、どうぞよろしくお願ひいたします。

川村委員：どうも皆さん、こんにち。私、公募の枠から今回委員に就任しました川村克彦と申します。今回、畑中商店取締役という肩書きで参加したんですが、ずっと不登校とニートと引きこもりの方の取組を続けてきておりまして、そちらの方で結構名前の方が出たりしております。やはり、委員に就任して、これから1番勉強しなければならないと思うのですが、まず2年間の任期を全うして、勉強しまして、いろいろなことに、政策提言に加わっていきたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

小林委員：小林と申します。よろしくお願ひいたします。北里大学でございます。専門は緑地環境学ということで、緑を中心に、ということをやったんですが、今は現場を離れております。十和田と東京を行ったり来たりの生活でございます。公共事業の中の県土整備と農林、これは、とっても難しい分野で、東京と十和田を行ったり来たりしているんで、余計、格差の違いを毎日感じております。東京の考え方と青森の考え方のえらい違い、これが具体的に表われる場面が公共事業だと思っておりますので、いろいろ皆さんと協力しながら少しでもお役に立てればと思っております。どうぞよろしくお願ひいたします。

武山委員：八戸工業大学の武山です。所属は工学部の環境建設工学科で、元々は土木工学科と申していた所です。その中で、計画学、あるいは土木計画学ということをして研究室としては名称としては掲げています。私自身の専門は道路です。道路がメインで交通、特に道路交通と、道路の中でも特に環境アセスメントということで大気汚染とか、そういうことを昔は仕事としていました。最近、公共交通とか、道の使い方のような話を研究テーマとしても係わってきているようなところがあります。よろしくお願ひいたします。

長野委員：公立はこだて未来大学の長野と申します。大学自体は、情報技術、I の大学ですが、私の出身は土木工学でして、長く水産庁の方に勤務して、その後、今の大学にいます。研究は、水産業を核とした地域振興ということで、I 等を利用して水産業が何とか振興できないのか、ということなどを勉強しております。よろしくお願ひいたします。

長谷川委員：八戸工業大学の長谷川と申します。私、所属が感性デザイン学部と申しまして、人の心を理解して暮らしをデザインする、というコンセプトに基づいた新しい学部でございます。私自身は、その中で主に構造物、暮らしの中にある様々な施設が人の心を受けて、それにふさわしい形でデザインされているか、つまり、デザインと申しましても形づくるとか、そう

ということだけではございませんで、安全で安心な環境を提供できているか、というようなことについて研究を進めているものです。私自身、青森県出身でございます、ここ青森県で仕事をさせていただいていることにいつも感謝申し上げているところなんです、次の担い手の方々が引き続き夢を多く、この地域で暮らせる、というふうなことを目指して仕事をしているつもりです。どうぞよろしく願いいたします。

日景委員：弘前大学の日景と申します。よろしく願いいたします。私は、家政学という学問分野の仕事をしております。家政学というのは非常に学際的な分野で、何でもありのような学問です。そういう中で共通しているところが、生活者を主眼におくということで、今は生活者視点から見た環境ということをしてしております。私は、埼玉県の生まれで、弘前大学に勤めてから 26 年が経ちました。私自身は、弘前というか、青森県大好き人間で、もう土着民と申しておりますが、多分、これからもずっと青森県民ですので、どうぞよろしく願いいたします。

松富委員：秋田大学の松富でございます。専門は土木でございます、その中の水関係でございます。水関係の中でも海岸工学と河川工学がございますが、メインは海岸工学でございます。その中でまた偏っております、ずっと学生時代からやっていますのが津波でございます。その津波の中でもいろいろございまして、私は沿岸と陸上の津波ということで、特に現場を歩くのが好きでございます、今回、港とか出ておりますが、現場の視点でものを言わせていただければありがたいと思っております。なかなか、役に立つことはできないかもしれませんが、よろしく願いいたします。

《県出席者紹介》

司会：どうもありがとうございました。続きまして、県側の職員を紹介いたします。

まず、企画政策部でございます。ただ今、御挨拶申し上げました奥川部長です。

次に農林水産部です。田中次長です。清水林政課長です。高松漁港漁場整備課長です。

続きまして、県土整備部です。山下理事です。五十嵐整備企画課長です。田村道路課長です。工藤河川砂防課長です。大日向港湾空港課長です。今都市計画課長です。

私は、本日の司会進行を務めさせていただきます、政策調整課長の田澤でございます。どうぞよろしく願いいたします。

《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となりますが、本日は 9 名の委員の皆様にご出席をいただいております。当委員会が成立しますことを御報告いたします。

なお、本日の会議資料の出席者名簿、席図には、田中委員のお名前が記載されておりますが、所用により欠席ということでございます。

4 議 事

(1) 委員長の選任及び委員長職務代理者の指名について

《委員長の選任》

司会：これから議事に入ることになりますが、本日は委員改選後の最初の委員会でございますので、委員長が選任されるまでの間、奥川企画政策部長が議長役を務めさせていただきますので、よろしく願いをいたします。

奥川企画政策部長：大変僭越ではありますが、委員長が選任されるまでの間、暫時議事進行を務めさせていただきます。よろしく願い申し上げます。

早速、委員長の選任に入らせていただきます。委員長は、青森県公共事業再評価審議委員会設置要綱第5第2項の規定に基づき、委員の皆様の互選により選任されることとなっております。御意見等、頂戴したいと思います。

長野委員：よろしいでしょうか？

奥川企画政策部長：長野委員、どうぞ。

長野委員：事務局の方でいろいろ案をもっておられると思いますが、どうでしょうか？

奥川企画政策部長：事務局、いかがですか？

事務局：事務局といたしましては、これまでも委員長を務めてこられました、小林委員の再選を御提案したいと思います。

奥川企画政策部長：ただ今、事務局案として、小林委員を委員長に、という案の提示がございました。いかがでございましょうか？

(異議なしの声)

奥川企画政策部長：それでは、小林委員に委員長をお願いしたいと思いますので、よろしくお願い申し上げます。御協力ありがとうございました。

司会：それでは、小林委員には、委員長席にお座りいただきまして、ここからの議事の進行をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

《委員長あいさつ》

小林委員長：改めて、小林でございます。今までのこと、若干は経験があるということでの御推薦だと思っておりますので、どうぞよろしくお願いしたいと思います。

これから、各担当課の方からいろいろ御説明があると思いますが、事前にいろいろ説明されたのを聞いてますと、なかなか今年度、しんどい仕事が入ってくるみたいなので、どうぞ先生方、よろしくお願いしたいと思います。それでは、座らせていただきます。

《委員長職務代理者の指名》

小林委員長：委員長として最初にやらなければならないのが、私、生身の人間でございます、

事故があった時の職務代理というものを置かないとならないというルールになっておりますので、設置要綱の第5第4項に「委員長に事故あるとき、又は委員長が欠けたときは、委員のうちからあらかじめ委員長が指名する者がその職務を代理する。」とございますので、私の方から代理者を指名させていただきたいと思っております。長谷川委員にお願いしたいと思っておりますが、よろしいでしょうか？

長谷川委員：はい。

小林委員長：長谷川委員、どうぞよろしく申し上げます。

《基本的事項の確認》

小林委員長：それでは、中身でございますが、大切なこと、初めてでございますので、毎度のことでございますが、本委員会の基本的な事項について確認させていただきたいと思っております。

1つ、本会議は公開とします。2つ、審議内容は委員会で使った資料とともに、事務局の方で公表・縦覧いたします。なお、議事録公表に当たりましては、各委員の事前の了解をいただいております。3つ、この毎回の委員会終了後に、多分、プレスの方の取材があると思っておりますが、その対応は委員長に御一任させていただきたいと思っております。

以上、どうぞよろしく御協力をお願いしたいと思っております。

(2) 平成19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、議事に入らせていただきます。

まず最初に、昨年度の本委員会では、12件審議いたしました。その結果は、知事に答申、秋に答申したわけでございますが、その中の港湾事業の1件につきまして、本委員会から附帯意見を付けさせていただきました。

例年、今年度の審議に入る前に、私どもの附帯意見がどのように取り扱われたか、どのようになっているか、ということを担当課から御報告していただくことになっております。

今年は港湾事業でございますので、担当課の方でどうぞ御報告ください。

港湾空港課：資料1に基づき御報告します。平成19年度公共事業再評価審議委員会からの附帯意見に係る対応状況について。事業名、港湾事業青森港改修統合補助事業浮棧橋青森港本港地区です。

附帯意見の内容は、現段階において、プレジャーボートの係留・保管能力の過不足を判断できる状況にはないとする。このため、平成22年度までに県の対応方針（案）を決定した上で、改めて再評価審議委員会に諮ることを求めるものである。なお、堤川等における不法係留船対策は、これまで以上に積極的に推進すること。

これまでの対応状況は、平成19年7月、プレジャーボート等の放置艇の実態数を把握するため、港湾区域、漁港区域及び河川区域で一斉に実態調査しました。その結果、青森港関連区域の放置艇数は前年に比べ25隻減の186隻で、これに対し係留保管施設の受入れ余力は187隻と、放置艇数と係留保管能力がほぼ拮抗していることが確認されました。一方、青森港港湾

区域におけるより一層の対策強化と、放置状態の解消を進めるため、港湾法に基づく「放置禁止区域」を平成 20 年度中に指定するよう準備を進めています。また、河川区域においては、実態調査に基づく指導、放置係留杭等の撤去を行うとともに、平成 19 年 10 月、堤川において係留防止ブイを設置するなど、不法係留船対策に取り組んでいます。なお、県内他港の事例となりますが、港湾法に基づく放置禁止区域を先行指定していた八戸港では、平成 19 年 9 月、海上保安部と情報交換を行い、度重なる注意喚起にもかかわらず、企業活動や船舶航行に支障を及ぼしていた悪質な放置艇所有者 23 名を、港湾法違反で海上保安部が検挙し、この結果、当該放置艇は適正施設に移動又は解体処分されるに至りました。このように、県と関係機関では、連携して港湾の適正な秩序維持に取り組んでいるところです。

今後の対応方針ですが、今後とも、指導、対策の強化を図りつつ、放置艇の動向把握のため、港湾・漁港・河川三水域合同での実態調査を継続していきます。平成 22 年度には、これらの結果を踏まえ、県の対応方針（案）を再度整理したうえ再評価審議委員会に諮ることとします。

以上です。

小林委員長：ありがとうございました。最後にありましたように、2年後、22年度にもう1度資料を調べて、再評価審議委員会に諮るということで進行しております、ということだそうです。これはよろしいですね？そういう形で。

それでは、担当課の方でよろしくお願いします。

《今年度の再評価対象事業の確認》

小林委員長：それでは、いよいよ今年度でございます。本委員会で審議する事業について、まずは全体の様子について、事務局から御説明をお願いします。

事務局：お手元の委員会資料、緑色のファイルでございますが、その2ページでございます。

「平成 20 年度公共事業再評価対象事業一覧」を御覧ください。

今年度は、農林水産部の林政課が2件、以下、県土整備部の道路課 13 件、河川砂防課 5 件、港湾空港課 1 件、都市計画課は市町村所管の関連事業を含めまして 14 件を対象として、合計 35 件で委員の皆様へ御案内申し上げておりましたが、ここで2点ほどお伝えする事項がございます。

まず、1点目といたしまして、整理番号4番と整理番号14番の道路課の事業がございますが、1番右の再評価理由欄を御覧いただきたいと思っております。4番と14番の事業は、本来、継続10年目に再評価を実施すべきところ、これが行われていませんでしたので、今年度の対象事業として盛り込んでいる、というのがまず1点目でございます。

さらに、2点目といたしまして、当初予定した35事業のほか、今回対象となる事業の追加を御案内させていただきたいということでございます。追加の事業につきましては、担当課である河川砂防課から追加に至る経緯などについて、御説明させていただきたいと思っておりますが、委員長、よろしいでしょうか？

小林委員長：はい。1点目は、整理番号4番、14番ですね。これは右の方に16年、15年とい

うイレギュラーな年数になっていますが、入れなければならないということで、これは了承したいと思います。

それから2点目については、事前の35事業プラスという形で、これは、全部河川砂防課ですか？そうですね。

河川砂防課の方から、ちょっと説明してもらえますか、中身について。

河川砂防課長：委員の皆様にはお詫びになるわけですが、よろしく願いいたします。参考資料1に基づき御説明いたします。1ページをお開き願いたいと思います。

河川・ダム事業における公共事業の再評価につきましては、青森県公共事業再評価実施要綱に基づき実施しているところでございますが、同要綱第4に「公共事業を所管する部局の長は、この要綱及び公共事業を所管する各省各庁の定めるところにより、再評価を実施する事業を定め」とあります。県の要綱のほか、各省各庁の定めるところにより、再評価を実施することと規定されております。

一方、河川・ダム事業を所管する国土交通省においては、国土交通省所管公共事業の再評価実施要領第4.1.(4)で「河川事業、ダム事業については、河川法に基づき、学識経験者等から構成される委員会等での審議を経て、河川整備計画の策定・変更を行った場合には、再評価の手続が行われたものとして位置付けるものとする。」と規定されているところでございます。

以上のことから、河川法に基づいて、河川整備計画に位置付けられた河川・ダム事業については、河川整備計画の策定をもって再評価の手続が行われたものとし、河川整備計画の策定後、5年を経過した時点で再評価を実施するとの考えでこれまで進めてきたものでございます。

しかしながら、国土交通省の河川及びダム事業の再評価実施要領細目第4.1.(3)及び第4.2において、「河川整備計画の策定・変更により再評価の手続が行われた場合には、その結果を事業評価監視委員会に報告するとともに、再評価結果を公表すること。」と規定されております。

今回の追加事業のような、その手続を経ていない事業については、再評価が行われたものとみなせないということから、以下のとおり対応させていただきたいと思っております。

平成16年度から平成18年度にかけて河川整備計画を策定したものの、国土交通省の実施要領細目に規定された報告公表の手続を経ていない河川・ダム事業については、再評価が行われたものとみなせないため、県の再評価実施後5年を経過した今回、平成20年度に再評価委員会に諮るものとしたします。

また、昨年12月に河川整備計画を策定した岩木川水系における河川・ダム事業については、今回、平成20年度の再評価委員会に審議対象外の報告案件として河川整備計画概要を御説明することにより、再評価の手続が行われたものとお取り扱いいただきたいと思います。

なお、追加・報告事業のこれまでの再評価実施時期と、対象事業一覧表をそれぞれ参考資料2ページ、3ページに添付しております。

また、以上の経緯から、当初予定5事業と追加8事業、合わせて13事業について、急遽、

次回、第2回目の再評価委員会に諮ることとなりましたことと、整理番号30番と31番の追加2事業について、再評価時期の遅れがありましたことについて、委員の皆様方には大変御迷惑をお掛けすることとなりましたことを深くお詫び申し上げます。以上でございます。

小林委員長：何を言われていたか分かりました？私の理解ですが、この事前にいただいた縦長の再評価対象事業一覧には、河川砂防課というのが、整理番号16番から20番まで5事業ございますね。

この5事業に加えて、ただ今のように解釈の違いか凡ミスかよく知りませんが、とにかく国交省のルールによると、せっかく再評価をしたんだけど、公表していなかったの、それは評価したと思われていなかったみたいです。それを報告させてくださいということです。3ページの下の方の表に報告する事業がございます。これが8つあるということですね。

それから、上の方に書いてある追加事業というもので、整理番号24番から31番まであります。これは、当初の16番から20番の中に入っていなかったけども、この8事業を入れさせていただきますと。よって、本年度審議をお願いしたい事業としては、河川砂防課としては5事業じゃなくて13事業になる、という話でいいんですね？そういうことですね？

河川砂防課長：はい。よろしく願いいたします。

小林委員長：やってくれと言うんだから、やらないわけにはいかないですね。

分かりましたということで、事務局の方も資料整備が、今日の時点ではちょっと間に合っていないので、本日はそういうことの御紹介、お願いだけであって、中身については次回審議していただきたいということですね？

事務局：はい。お願いします。

(3) 平成20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：そういうことで、13事業に増えたということも踏まえながら、事務局の方で、スケジュールの説明をしていただけますか。

事務局：それでは、お配りしております資料2に基づき、今後のスケジュールについて御説明させていただきます。

本日は、この後、県の対応方針案の説明に入りますが、ただ今、河川砂防課から説明があった追加となる事業を含め、同課が所管する事業は、次回6月15日開催の第2回委員会において一括して説明を行うことといたしまして、本日は、それ以外の30地区の事業について説明を行うこととしております。

次回、第2回委員会においては、河川砂防課所管の13地区の事業についての対応方針案の説明のほか、先ほど説明がありました再評価の手続が行われたものと位置付けられる8地区の事業につき、河川整備計画策定の報告を行い、その後、詳細審議地区や現地調査地区の選定等の審議を行うこととしております。

なお、先ほども話があったように、河川砂防課所管の追加事業に係る資料につきましては、第2回委員会開催前に委員の皆様へ送付させていただきたいと考えておりますので、よろしく

お願いいたします。

次に第3回委員会ですが、7月27日に開催し、現地調査及び当該地区の審議を行うことを予定しております。

その後、8月と9月に詳細審議地区の審議のため、2回ほど委員会を開催し、10月下旬開催の委員会において意見書を取りまとめた上、11月から12月にかけて知事にこの意見書を提出することを予定しております。以上でございます。

小林委員長：ありがとうございました。今日、初めて委員になられた方々、私達は青森方式と呼んでいるんですが、北海道とか秋田県でも評価委員をされたと思うんですが、詳細審議はかなり厳しくやります。

そのために、青森県独自の調書を何回も何回も試行錯誤しながら作っております。それが、事前にお手元に届けられますので、是非それを事前にお読みいただいて、そしてほとんどのものがここで初めて発表されるということではなくて、事前に文書でもって担当課の方に意見なり、こういうことを追加資料として出してほしいとか、いろいろ注文を事務局の方にお寄せいただくということをやっております。

そんなことをやりながら、詳細審議地区に選ばれた場合、これはかなり詳しくやります。

その中でも、なかんずく、どうしてもこれはデスクワークだけでは判断が難しいという現場には、全員で現地入りします。これは、毎年やっております。かなり議論がいろいろ出てきて「やっぱり現場を見ましようね。」ということになれば出かけます。その場所も、第2回の6月15日に予定されていますが、そこで決めます。

大学が夏休みの頃がいいんじゃないの、ということで7月の27日に実際に現地に入ります。そこで、現地でいろいろ審議をして、最悪、工事中止とか変更とか、いろんなことが過去にありました。青森県はかなり内容が厳しくて、過去を紐解いていただけると分かるんですが、この委員会で中止が出たのがかなり、かなりでもないけども、それぞれ県土整備部も農林水産部もでございます。

そういうことをまとめまして、秋口には知事への答申と。三村知事は、相当この審議委員会の方針を重く受け止めるということでやっておりますので、委員の先生方におかれては、かなり慎重にかつ重要に、御案内のように、青森県は日本の下から数えて大変な負債を抱えている県でございますので、貴重な県費を、県民の税金をどこにどう投入するかというのは、大袈裟に言えば、私達の審議内容にかかっているということだと思いますので、できるだけ、この日は今からスケジュールを空けておいてお集まりいただければと、委員長としてもお願いしておきたいと思います。スケジュールはそういうところでよろしいですね？

それでは、河川砂防課は次回にお願いします、ということですので、本日は、農林水産部では林政、それから県土整備部では道路、港湾、都市計画ということになっております。

今日の目的は、担当課の方から御説明をいただいて、その中からどれを次回詳細審議地区にするかということを考えるための素を御提供いただくというふうな、そういう趣旨でございますので、全部、バーツと説明してもらった方がいいと思うんですね。

長野委員、どうぞ。

長野委員：その前に2つあります。1つは要望です。

参考資料1、先ほどの河川砂防課の件ですが、19年度策定したものが、公表すれば再評価
手続完了ということになるのであれば、16年度や18年度もなぜ同じような解釈ができなかつ
たのか、ちょっと理解のために教えてくださいということが1点です。

小林委員長：ただ今の長野委員の御質問、どうですか？何で昔のやつはいいんですか？と言っ
ているんだけども。

河川砂防課長：最初の所、聞こえなかったので申し訳ありません。

長野委員：16年度、18年度が委員会報告未了だったために再評価実施という解釈になってい
るんですが、19年度のものは、今回、報告して公表するという事で再評価完了ということ
です。その違い、2年、3年前だったら再評価実施で、去年だったら報告という、そのへんの解
釈の仕方を教えていただければと思います。

河川砂防課長：これが、細目にあった報告ということが、今年の3月に我々の不手際で確認さ
れまして、申し訳ないんですが、分かった時点が今年の3月でございました。急遽、それで追
加ということをお願いしてあります。申し訳ありません。

長野委員：そうすると、分かった時点が3月だから、19年は同年度でOKという、そういう
解釈ですか？

河川砂防課長：そうでございます。申し訳ありません。

長野委員：わかりました。それから2点目は、大方の委員が委員になっているシステム検討委
員会の方の、この日程を早めに教えていただければありがたいということです。

小林委員長：それは後でまた。事務局、後でまた話してください。

(4) 平成20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

《事業の概要説明(民有林治山事業の概要及び民有林林道事業の概要)》

小林委員長：それじゃ、最初は、林政どうぞ。道路はいっぱいありそうだから、道路は後ろに
回した方がいいですね。林政課どうぞ、お願いします。

林政課長：資料3-1を御覧になっていただきたいと思います。今回、林政課が所管する事業
のうち、資料3-1の1ページを御覧になっていただきたいんですが、再評価の対象となりま
した治山事業、林道事業の概要について説明させていただきます。

1ページを御覧になってください。1ページの1では、治山事業の目的を表わしております。
いうなれば、山崩れとか、そういったものを防止する、あるいは、森林の持つ水源かん養機能
の維持向上を図る、そうしたことを目的とした事業でございます。

治山事業の定義については、書かれているとおり御覧になっていただきたいと思います。

3の治山事業の体系、これを御覧になっていただきたいと思います。治山事業は、大きく分
けて2つございます。1つには上の方、森林法に基づく保安施設事業。それから、地すべり等
防止法に基づく地すべり防止事業。この2つを実施しております。今回、再評価の対象になっ

ておりますのは、この地すべり防止工事でございます。

2 ページ目をお願いいたします。4 では、青森県の治山事業の実施状況、一覧表にして整理しております。後ほど御覧になっていただきたいと思っております。

今回、再評価の対象になっております、5 番、地すべり防止事業について若干説明させていただきます。 (1) でございます。地すべり防止事業。これは、地すべりを誘発する地下水の排除、地すべりそのもの、地下水の水位によって地域全体が滑る、そういう崩れ方を行います、このため、誘発する地下水の排除、この対策工事を実施するものでございます。3 行目を御覧になっていただきます。地すべり防止事業では、地下水位の把握や安全率の算定等、詳細で専門的な調査・解析が必要であるため、機構調査を行いながら対策工事を実施しております。そのため事業期間、これは比較的長期に及ぶ場合もでございます。

次のページ、3 ページを御覧になっていただきたいと思っております。林道事業の概要です。

1 の目的を御覧になっていただきたいと思っております。林道事業、主として森林の適正な管理。こういった林業経営に欠かすことのできない施設として作られております。ただ最近では、3 行目を御覧になっていただきたいんですが、いわゆる森林浴を楽しむためのアクセス道としても非常に利用されております。林道の役割については上の方に、1 番の適切な森林整備の推進から始まって、一番最後、保健休養等の発揮、いうなれば森林レクリエーションの場として利用するためのアクセス道、そういったものとして利用されております。

2 番の林道事業の体系を御覧になっていただきたいと思っております。林道事業、3 つに細分化されておりますが、今回、再評価の対象となっておりますのは一番下、森林居住環境整備、具体的な事業名がフォレスト・コミュニティ総合整備事業でございます。

4 ページを御覧になっていただきたいと思っております。3 のところで、今回のフォレスト・コミュニティ総合整備事業の目的等を記しております。目的でございますが、森林整備の基礎となり、生活環境の改善に資する骨格的な林道の開設を行っております。そのため、(2) の採択基準ですが、利用区域森林面積 1,000ha 以上、工を御覧になっていただきたいんですが、全体計画延長 7km 以上と、比較的規模の大きい林道事業となっております。

4、5 については、全国、あるいは青森県の現在の林道事業の実施状況でございますので、後ほど、御覧になっていただきたいと思っております。

それから、個別につきましては、整理番号 1 番と 2 番については、担当より御説明申し上げます。

《対応方針(案)の説明(整理番号 1 番)》

林政課：最初に 1 番の県営地すべり防止事業ですが、資料 3 ページ目の裏を御覧いただきたいと思っております。添付資料がついております、2 ページでございます。

場所は、深浦町追良瀬川左岸支流の東又沢左岸に位置しております。芦荻地区で、平成 11 年 9 月、面積 66.04ha が地すべり防止区域として指定されております。

それではまた、評価調書にお戻りいただきまして、概要を説明させていただきます。芦荻地

区は、再評価後5年経過で、事業採択が平成10年度で平成23年度が終了予定年次となっております。

事業目的は、地すべり防止区域内の地すべり発生地及びおそれのある箇所において、災害を防止、軽減するために対策工を実施するもので、当地区の主たる対策工は、集水井工、集排水ボーリングなどの地下水排除工であります。全体事業費、再評価時と比べその後の地すべり機構解析調査などの精査によりまして、約2億5,000万減の8億1,000万となっております。

事業の進捗状況ですが、全体計画に対しては69.3%、年次計画に対しては97.2%と順調であり、また、事業実施箇所においては、地すべりを誘発する有害な地下水が順調に排除されておりまして、地すべり変動が抑えられ、対策工の効果が発揮されていることからA評価となりました。

次のページをお開きください。社会経済情勢の変化については、地すべり防止区域に位置する芦萐集落や地域唯一の生活基盤道路であります町道及び東北電力送電線などのライフラインを保全する必要があり、また、地元からの要望も高いことからA評価となりました。

費用対効果の分析の要因変化であります。前回、再評価時は2.23でしたが、被害想定額を算定する際に、大きな割合を占めております町道の算定単価が減になったことから、今回の再々評価時は1.36となり、B評価となりました。

コスト縮減については、工法選定に当たりまして、地下水排除工等の抑制工を主体としております。アンカーなどの抑止工に比較して、経済的な工法を採用しております。また、代替案の検討については、経済性も考慮された工法であり、妥当であることから、A評価となりました。

評価に当たり特に留意すべき点といたしまして、町から毎年度事業継続の要望が出されており、また、環境影響への配慮については、治山ダムなどの基礎構造物にフトンカゴ等の石詰タイプを採用するなど、自然環境や景観の保全等に配慮していることから、A評価となりました。

以上、費用対効果におけるB評価以外は、すべてA評価であり、当事業の防災対策を実施することにより、目的とする事業効果の発現を図るため、県の対応方針は「継続」としております。

《対応方針（案）の説明（整理番号2番）》

林政課：次に整理番号2番です。県営フォレスト・コミュニティ総合整備事業ですが、資料3枚裏の添付資料2ページを御覧いただきます。

森林基幹道は起点側を市道長坂浄仙寺線、終点側を国道394号線を連絡する、上十川大河原線で、総計画延長が13,700m、うちふるさと林道開設区間が5,186m、フォレスト・コミュニティ総合整備区間が8,514mとなっております。

それではまた、評価調書にお戻りいただきます。上十川大川原線は再評価後5年経過で、事業採択が平成5年度で平成28年度が終了予定年度となっております。

事業目的は、黒石市北部の黒森山一体の民有林877ha、蛭貝沢国有林374haの広域な森林整

備を効率的に実施し、山村地域間を連絡するための骨格的な林道を整備することによりまして、山村地域の定住を促進し、生活環境の改善を推進するもので、事業内容は林道開設 8,514mであります。全体事業費は採択評価時と比べ、増減なしで 21 億 2,800 万円となっております。

事業の進捗ですが、ふるさと林道を含む路線全体の進捗率は 81.3%で、フォレスト・コミュニティ総合整備区間も 70.0%となっていることから A 評価となりました。

次のページをお開きいただきます。社会経済情勢の変化については、利用区域内には低規格の既設林道が 1 路線あるのみで、保育作業の機械化・効率化が進んでいないことや、将来的には杉材の供給拠点となり得る地域でもあり、適正な森林作業を実施していく上でも、骨格的な林道を開設する必要があり、また、国道 394 号線が災害等によりまして寸断された場合、黒森・大川原集落と黒石中心部とのアクセスは、当林道しかないことから A 評価となりました。

費用対効果分析の要因変化ですが、前回再評価時は 1.53 でしたが、再評価時より費用対効果として計上が可能であった森林整備経費縮減等便益を再評価時計上していなかったことから、今回計上したことによりまして、再々評価時は 1.90 となり A 評価となりました。

コスト縮減については、ルート選定に当たり、切り盛りのバランスを極力図るとともに、工事に伴う残土については、現場内で処理しており、また、切り土小段を施工しないということで、法面保護工や土工の縮減を図っております。代替案については、現在のルートが土工量、構造物等を考慮したものであることから、A 評価となりました。

次に評価に当たり特に留意すべき点としまして、「上十川大川原線広域基幹林道開設促進協議会」との合意形成を図りながら執行されており、また、環境影響への配慮については、間伐材を利用した木製土留工、丸太伏工を積極的に使用するとともに、法面緑化工には林道周辺の在来種を導入していることから、A 評価となりました。

以上、すべてについて A 評価であり、当事業の骨格的林道を開通することで、その効果が発現されることから、県の対応方針としては「継続」としております。以上でございます。

《事業の概要説明（港湾事業の概要）》

小林委員長：続いて港湾空港課、どうぞ。

港湾空港課長：資料 3 - 2 でございます。港湾事業の概要につきまして御説明します。

まず 1 番目としまして、青森県の港湾についてでございます。港湾の事業は、交通の発達、国土の均衡ある発展を目的としまして、港湾法に基づき、港の整備と保全を行っているものでございます。

県内の港湾についてでございますが、重要港湾としまして、青森、八戸、むつ小川原の 3 港、地方港湾としまして、大湊、大間を始めとする 11 港で計 14 の港湾がございます。また、それぞれの港湾では、施設の新設や改築を行う改修事業、緑地などの環境整備を行う港湾環境整備事業、施設の補修や局部改良を行う統合補助事業、海岸線の防護・防災を行う海岸保全施設事業などを実施しております。

次に県内で取り扱う港湾物流の動向についてでございます。現在、県内では港湾貨物を年間

約 6,100 万トン取り扱っている状況でございます。この中で気の付く所は、フェリーの取扱量が全体の 6 割を占めるという点であります。本県のフェリー航路は、全便が北海道向けの航路でありますので、このような点から本県のフェリーは、本州 - 北海道間のライフライン的な交通路となっていると考えております。

2 ページをお願いします。次は港湾の将来的なビジョンについて、簡単に触れております。今後の港湾整備につきましては、近年の環境の変化を踏まえて、ここに書かれてある 6 つの項目を基本的な方向性として、それぞれの港が役割分担して取り組んで参りたいと考えております。

次に今回、評価対象箇所である大間港の概要について述べさせていただきます。大間町は本州最北端にあり、津軽海峡を隔てまして、対岸の北海道に極めて近い位置にあります。大間の港は、その地理的な位置関係などから、古くは北海道と船の往来が盛んで、昭和 39 年には、国内最初の外洋フェリーボートが大間と函館の間に就航し、現在まで至っているところでございます。

港の位置付けでございます。大間と函館を結ぶフェリー航路は、現在は国道の海上区間にもなっております。その意味で、大間港は国道とフェリーとの結節点として重要であります。また、フェリーは大間の町民にとって福利施設が充実する函館までの身近な交通手段にもなっております。函館までの買い物や通院など、日常生活と密着した生活航路の役割も持っております。

2 番目でございますが、大間の産業の主体は沿岸漁業となっております。近年、大間マグロが全国ブランドとして有名になっております。この地域にとりまして、港は海への玄関口、あるいは水産活動の拠点として重要な役割を担っているところでございます。

最後に大間港の港湾整備の課題としまして、事業の実施について漁業とフェリーとの調和、漁船とフェリーの安全確保を念頭に置き、現在進めているところでございます。近年の財政事情の中では、両者を同時に進めていくのは難しい状況になってきておまして、このため、情勢に応じて漁業とフェリーのメリハリを考えながら、着実に事業展開を図っているところでございます。

港湾事業の概要の説明はこれで終わります。個別のものにつきましては担当の方から説明させていただきます。

《対応方針（案）の説明（整理番号 21 番）》

港湾空港課：引き続き、整理番号 21 番の事業を御説明いたします。

初めに、図面と写真で概要を説明したいと思います。後ろの添付資料の 2 ページです。事業位置図が 2 ページの上段と中段です。下北半島、大間町での事業となります。下段の写真で赤書きした部分が評価対象範囲を示しています。泊地（-5.5m）と防波堤（西）（改良）となります。この埠頭は、フェリーの発着埠頭となっております。3 ページの図面が平面図です。黄色が対象事業の施工済み範囲を、赤が残事業範囲を示しています。緑は完成済みの範囲

で、この緑の完成によって、現在埠頭は供用開始済みとなっております。これらの全体が一体となって目的を達成するため、費用の算定に当たっては、これら全部の事業費をコストに算入しています。3ページの中段と下段が断面図で、泊地のしゅんせつと防波堤に消波ブロックを設置することを示しています。4ページは、防波堤における越波状況を撮影した写真となっております。

次に調書の説明をいたします。地区名は、大間港根田内地区で、大間町において実施しております。予定工期は、平成4年度から平成34年度までです。

この事業は、大間港と函館港を結ぶフェリーのターミナル埠頭について、船まわし場の水深を確保すること、波浪越波対策を図ることを目的として実施しています。主な内容は、船まわし場としての泊地しゅんせつ工 28,800 m²、波の越波対策のための防波堤消波工設置 400m、総事業費は 15 億 8,000 万円で、事業計画は平成 15 年度の再評価時と変わっていません。

事業の進捗状況については、全体計画に対し 37.6%、年次計画に対して 74.1%です。年次計画が遅れ気味なのは、これまで事業費を順調に確保できなかったことがありますが、泊地しゅんせつは平成 23 年度に完了見込みとなり、それ以降は防波堤改良に集中投資できる見込みにあります。また、進捗を妨げる阻害要因がないことや、大型船の就航が可能となって、輸送客も約 3 割の増加が見られていることから、A 評価としております。

2 ページお願いします。社会情勢の変化については、当該地域にとって函館市まで 100 分で結ぶフェリーは、生活航路として定着しており重要度が高いものと評価しております。また、フェリーは、昭和 63 年から気象状況に対して安定性の優れた大型船が就航するようになりましたが、現状では、港の水深や越波対策がまだ不十分なため、風、波、潮位の条件によっては、船底接触や船のプロペラ損傷が発生する状況にあり、慎重な操船を余儀なくされている状況にあります。このため、当事業の継続は必要と考えており、地元の関係者による合意形成もできております。また、フェリーのほか、漁業関係者からも防波堤からの返し波を防ぎ、漁業の安全向上につながるものとして整備を要請されており、以上のことから 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、前回の再評価に比べ、計画目標値を直近の利用状況を考慮して下方修正したこと、事業期間を延ばしたことから、総費用額の増、便益額の減につながり、B / C が 2.68 から 1.72 に低下しています。この結果により B 評価としました。

コスト縮減・代替案の検討状況については、しゅんせつした土砂は、同じ港内の他事業に流用し、コスト縮減を図っているほか、岸壁の配置検討や消波ブロックの重量選定に当たっては、経済比較の上決定していることから A 評価としています。

評価に当たり特に考慮すべき点については、住民のニーズや意見は関係者との定期的な会議、打合せにより把握しております。また、環境影響へ配慮すべき事項としては、海域環境の変更、土砂等の搬出、海底・海中建造物の設置という課題があるため、汚濁拡散防止膜の設置、しゅんせつ土の地域外搬出の抑制、消波工の設置に当たり海底地盤は掘削しないという配慮をしており、A 評価としています。地域の立地特性として、大間町は半島振興対策地域となっており、下北半島最北端という地理的条件から、道路・鉄道等の恩恵を受け難い場所にあるため、本事

業の完成により、生活と関連が深い函館市までの安全で快適な海上交通路の確立が図られます。

以上、5つの評価のうち1つがB評価となりましたが、必要性は依然として高く、事業実施主体の対応方針案は「継続」としています。以上です。

《事業の概要説明（下水道事業の概要）》

小林委員長：ありがとうございました。次は、都市計画ですね。どうぞ。

都市計画課長：それでは、下水道事業の概要につきまして御説明申し上げます。

まず1つ目、下水道事業の目的であります。下水道は、都市の健全な発展及び公衆衛生の向上に寄与し、併せて公共用水域の水質保全に資することを目的としております。

2つ目ですが、青森県の下水道事業の現状と課題であります。平成18年度末の本県の下水道普及率は49.7%でありまして、全国平均からみますと約20ポイントの差がある低い状態にあります。特に、市部と町村部では大きな格差がございます。市部が57.9%、町村部が23.7%という状況にあります。このため、この格差是正が大きな課題となっているということでもあります。

県では、県内全域の下水道や農業集落排水、合併処理浄化槽等の整備を効率的に進めていくために、長期的な整備指針として平成9年度に「青森県汚水処理施設整備構想」を策定しました。さらに平成15年度には、社会情勢の変化に合わせた構想に改定しております。当面の目標であります平成23年度末の汚水処理人口普及率74%であります。このうち、下水道の持ち分が55.7%となっております。この達成に向けて今後とも積極的に下水道整備を進めていくこととしております。

しかしながら、昨今、市町村の財政が非常に厳しい中で、なかなか整備が進まないという現状があります。これが課題の1つだろうと思っております。

現在、下水道事業を行っている市町村ですが、事業着手市町村が10市19町5村、計34市町村ございます。このうち、供用開始市町村が10市14町5村、計29市町村ありまして、今後、供用開始の予定として、平成20年階上町、21年三戸町、22年南部町ということになっております。

次に流域下水道ですが、2つございます。岩木川流域下水道、これには、ここに掲げてありますような関連市町村の区域で行っているものです。次に馬淵川流域下水道、八戸市ほか、全4町ということになっております。

3番目といたしまして、この流域下水道の県と市町村の役割分担なんです。県事業である流域下水道は、市町村が整備する流域関連公共下水道からの下水を受けて、この下水を排除するための幹線管渠、中継ポンプ、下水を一括で処理するための終末処理場からなっております。この流域下水道の設置管理は、原則として都道府県が行うこととされております。

市町村事業である流域関連下水道は、各行政区域内にあって、下水道事業計画区域内の下水を集めるための下水管渠等から構成され、集めた下水を流域下水道の管線管渠に流入させているということでございます。今回、再評価の対象になっているのが、この2つの流域下水道で

あります。

次に2ページ目を御覧ください。青森県と全国の下水道の普及率の推移を載せておまして、依然として20ポイント近い差があるということで、なかなか差が詰まらないという状況です。下の方の図は、2つの流域下水道の行っている大まかな場所を示しております。なお、皆さんのお手元に配布されていると思いますが、こういう「青森県の下水道」というリーフレットですね。詳しくは、後日、さらにこれを御覧いただきたいと思います。以上、下水道事業の概要であります。

なお、個別の事業箇所につきましては、市町村の所管の関連事業も含めまして、担当の方から一括して説明いたします。

《対応方針（案）の説明（整理番号22番）》

都市計画課：下水道事業について説明させていただきます。下水道事業につきましては、すべて再評価後10年ということで、今回、実施しております。それでは、整理番号22番、岩木川流域下水道事業について説明させていただきます。

地区名は岩木川処理区と申しまして、青森市、弘前市、黒石市、平川市、藤崎町、大鰐町、田舎館村、板柳町の4市3町1村にわたる区域において実施しております。

別添資料の2ページ目を御覧ください。岩木川流域下水道一般図、ポンチ絵でございますが、青の四角の「T」と書いている所が処理場が位置する所でございます。丸の黄色の「P」がポンプ場が設置されている箇所でございます。赤のラインが、先ほど申しました幹線管渠でございます。この、今、説明したものが県事業である流域下水道事業で整備を進めるものでございます。区域につきましては、緑の部分とピンクの部分、これを合わせたものが全体計画区域でございます。緑の部分につきましては、現在もう認可済みとなっております。

調書にお戻り願いたいと思います。まず、事業期間でございますが、昭和54年度に事業採択され平成32年度の完了を予定しております。

目的といたしましては、区域内の下水道整備を行うことにより、公衆衛生の向上と併せて公共用水域の水質保全を図ることとしております。事業の内容でございますが、処理区域面積7,124ha、処理人口219,290人となっております。再評価、前回再評価時の計画から669ha増加しておりますが、これは、青森市、浪岡と板柳町の計画区域が拡大されていることによるものでございます。

1つ目の評価項目である事業の進捗状況につきましては、事業費ベースでございますが、平成18年度末で全体計画の79.3%となっており、平成32年度完成に向けて順調に事業が進捗しております。また、事業効果発現状況でございますが、昭和62年4月に弘前市、藤崎町の一部で供用開始しており、現在はすべての市町村で供用しております。接続率が79.4%となっております。以上のとおり、事業の進捗はおおむね順調であり、阻害要因もなく進行していることからA評価としております。

次のページを御覧ください。社会情勢の変化でございますが、下水道はライフラインとして

欠くことのできない都市の基盤施設との認識が定着しております。当地区におきましても、計画時と同様に事業の必要性、適時性が高く、また地元の合意形成が得られ、推進体制が整っているということでA評価としております。

費用対効果分析でございますが、前回再評価時には、費用対効果分析を行っていませんでしたが、今回、「下水道事業における費用対効果分析マニュアル」に従い分析を行った結果、B/Cは1.43となっております。このことからA評価としております。このB/Cの費用等につきましては、流域下水道と市町村の関連する事業の費用等を一体として算定しております。

次にコスト縮減・代替案の検討状況でございます。管渠工事におきまして、再生砕石の使用あるいは発生土の利用、さらに高効率の機器などの導入を行っております。また、代替案につきましても、個々の市町村で単独の下水処理との比較検討をし、有利であるということでA評価としております。

評価に当たり特に考慮すべき点につきましては、計画段階で関連市町村において住民ニーズを把握しております。また、住民からの下水道整備の要望も強く、A評価としております。環境影響への配慮につきましては、常に周辺住民への影響を考慮した対策をとっております。

以上のとおり、すべての項目につきましてA評価であります。このことから、県の対応方針としては「継続」としております。

小林委員長：ちょっと、申し訳ないけども、今さっと個別調書を見せていただいて、市町村が担当される整理番号22-1番から22-8番というのは、先ほどお話をくださった岩木川流域下水道一般図という2ページ、今のお話のこの幹線に対して、それぞれの端末で担当の市町村がやる事業なんでしょう？

都市計画課：はい、そうでございます。

小林委員長：各委員の先生方、私の御提案ですが、全部今と同じような調子の説明をしてもらうよりも、その中で特に目立って、「何かこの所がこの町の特徴ですよ。」とか「ここが課題ですよ。」というのだけ挙げて言ってくれませんか。その方が良いと思うんですが、いかがですか？先生方。

それじゃ、そのようにお願いします。バーッと説明するのではなくて、整理番号22-1の青森市では「この所がポイントです。」とか、22-2は「ここがポイントです。」とか、そこだけ言ってください。

都市計画課：市町村事業につきましては、評価内容がほとんど記述が同じでございますので、一括して、最初から御説明するつもりでございましたけども。

小林委員長：そうございましたか、失礼しました。じゃ、どうぞ、まとめてどうぞ。

《対応方針（案）の説明（整理番号22-1番～整理番号22-8番）》

都市計画課：評価項目すべてにつきまして、流域下水道事業と同様にA評価としております。ちなみに、B/Cでございますが、これについては個々に説明いたしますが、青森市が1.45、弘前市が1.40、黒石市が1.44、平川市が1.45、藤崎町が1.55、大鰐町が1.50、田舎館村が

1.48、板柳町が1.44となっております。

以上のとおり、住民に対し、住民からの下水道整備の要望が高いこと、特段の阻害要因もなく進行していること、また、費用対効果も高いことから、市町村の対応方針といたしましては、すべての関連市町村において「継続」としております。以上でございます。

小林委員長：今の各市町村で、例えば、人口減少なんかで規模を縮小するような所というのはあったんですか。

都市計画課：例えば、弘前市などにおいて、1度全体計画を見直した時に、例えば、観光の水量が減ったとか、原単位が節水型になっておりまして、水量が減ったということもございまして、そういう見直しはしております。

小林委員長：それは順次やっているわけですか。

都市計画課：はい、やっております。今後の課題といたしましては、まだ供用が新しい所につきましては、まだ接続率がほかの町村よりも上がっていない所もございまして、そのへんが課題かと思っております。

小林委員長：ありがとうございました。じゃ、次、どうぞ。

《対応方針（案）の説明（整理番号23番）》

都市計画課：次に番号で23番、馬淵川流域下水道について御説明いたします。

地区名は馬淵川処理区と申しまして、八戸市、六戸町、おいらせ町、五戸町の1市3町にわたる区域で実施しております。

これも資料の、先ほどの位置関係につきましては、資料、別添資料の2ページを御覧いただきたいと思っております。後ほど、御覧いただきたいと思っております。

まず、事業期間でございますが、昭和56年に事業採択され、平成32年の完了を予定しております。

目的といたしましては、同じく公衆衛生の向上と公共用水域の水質保全でございます。事業の内容につきましては、処理区域面積3,970ha、処理人口119,975人、再評価時の計画から197haほど増加しております。これは、六戸町とおいらせ町の計画区域の拡大があったためでございます。

事業の進捗状況につきましては67.4%となっております。平成3年に八戸市、六戸町、おいらせ町の一部で供用開始しております。現在は、すべての市町村で供用しております。接続率は80.4%となっております。以上のとおり、おおむね順調であり阻害要因もなく進行しているということでA評価としております。

次ページですが、社会情勢の変化でございますが、これも岩木川と同様、地元の合意性が得られており、必要性、適時性が高いということで同じくA評価としております。

費用効果分析でございますが、B/Cは1.46となっております。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、これも岩木川流域下水道と同様にA評価としております。

評価に当たり特に考慮すべき点、それから環境影響への配慮につきましても、同じでございます。A評価としております。

以上のとおり、すべての項目につきましてA評価であり、対応方針といたしましては「継続」としております。

《対応方針（案）の説明（整理番号 23 - 1 番～整理番号 23 - 4 番）》

都市計画課：続きまして、整理番号 23 - 1 番から 23 - 4 番までの市町村の関連公共下水道につきまして説明します。これにつきましても、流域下水道と同様、すべての評価項目におきましてA評価としております。ちなみに、B / Cでございますが、八戸市が 1.33、六戸町が 1.89、おいらせ町が 1.74、五戸町が 1.42 でございます。

以上のとおり、こちらにつきましても事業に対して住民からの下水道整備の要望が高いこと、特段の阻害要因もなく進行していること、また、費用対効果の高いことから、市町村の対応方針といたしましては、すべての関連市町村において「継続」としております。以上でございます。

《質疑応答（整理番号 1 番、整理番号 2 番、整理番号 21 番～整理番号 23 番）》

小林委員長：どうもありがとうございました。事務局で作ってくれたスケジュールは、ここでお茶を飲めと書いてあるんだけど、お茶は飲みません。というのは、担当の方達の説明がとっても良くて順調に行っているので、予定を変更したいと思います。

ただ今の林政、港湾それから都市計画、ここについて、今まで御説明いただいた地区について次回詳細審議をするに当たってでもいいですから、各委員の方々から、ここを補足してとか、ここどうですか？というのがあれば、御質問どうぞ。それをやった後に休憩に入りたいと思います。

日景委員、どうぞ。

《質疑応答（整理番号 22 番、整理番号 23 番）》

日景委員：一番最後の下水道の所ですが、委員長が途中でおっしゃった、人口減に関する質問です。

2つの下水道関連の事業のうち 22 番の岩木川の方ですが、そこでは、人口減が 17,650 人となっています。それを細かく見ていくと、各市町村の 1 つだけ、つまり青森市（浪岡）だけが汚水処理人口が増えていて、後は軒並み全部減になっています。

この汚水処理人口と、人口減との関わりでどうなのでしょう。同じように、馬淵川についても、今回のデータとしては増えていますが、人口減について、今後、どういうことが見込まれるのかというあたりをもう少し詳しく提示していただければと思います。これが 1 つです。

それから、多分、この公共事業再評価の審議委員会とは直接関係ないのかもしれませんが、公共事業という所で関わってくると思うことがあります。つまり、公共事業は作って終わりで

はありません。例えば、下水処理場では汚泥を換えなければいけませんので、そういうメンテナンスのことについて、どのくらいのコストが見込まれるのかということもできれば出していただけるとありがたいと思います。

小林委員長：担当課、よろしいですね。1つは人口動態というか、そういうふうな動態に関してのこういうハードなものを作ったときの今後の見通しというか、取扱いというものについては、どういうふうな観点で事業を組むんですか？というのが1点。

それから、出来上がった処理施設、箱物が出来ていますが、メンテをしますよね。そのメンテの年数というかやり方というか、そのへんに対してもということで、今、答えられるのであれば答えてもらってもいいけども。考え方ですね。

都市計画課：まず、人口の件でございますが、岩木川全体としては、下水道整備区域内の人口というのは、確かに昨今の状況を反映いたしまして減っております。ただ、浪岡地区とか、例えば個別の所で申しますと、計画区域の取り方みたいな所もありまして、その区域に集まってくる状況によって、必ずしもすべてが減るというわけではございませんで、そういう形で増える所、減る所、それはあるのが実情でございます。

それに関連いたしまして、整備のあり方がどうなるのかと申しますと、処理場はすべて最初から全体計画の規模で一括して作っているのではなくて、その計画を例えば5年、10年なり一度、常に見直しております、それに合わせた形で段階的な建設をしていくというのが一般的でございますので、現在は、新たな全体計画の人口に合わせた形で整備を進めておりますが、1つ、幹線管渠はやはり一番最初に必要になるものでございますので、そこは当初、想定したもので最初入れてしまう場合もございますし、あとは、将来の増をにらみまして、段階的に、例えば、管を2本入れるとか、そういうことをやっております、この岩木川におきましても、二条管と申しまして2本入れておまして、まず最初に1本入れまして、足りなくなる時点で次の計画に合わせた形で規模を決めると。そのようなやり方で適切な施設規模を決めながら計画しております。

維持管理につきましては、費用対効果分析の表を御覧になっていただきたいんですが、この分析につきましては、事業完了後50年ということで、今、平成32年を完了予定としておりますので、平成82年までになります、そこまでに掛かる、施設の例えば更新に必要な費用、あるいはまさに維持管理していくための、例えば修繕費とか運営に掛かる費用すべて含めましたコストで算定しております。以上でございます。

小林委員長：日景委員、どうですか、今の回答で。

日景委員：御説明ありがとうございました。理解はできましたが、将来的に、青森県の人口が思っている以上に早い勢いで減少しているということは事実なので、そのあたりのことがどのくらい反映しているのが、今の御説明では納得できないところがございます。

それから、下水道の必然性と言ったらいいんでしょうか、つまり、人口が密集している所では、かなり効率良く、つまり下水道普及率は上がっていきます。しかし、あまり人口がいない集落単位になっていきますと、かなりお金を掛けて下水道を処理した割に、普及率が上がって

いかないという現実があります。

その人口減と公共事業を考えたときに、どこで線を引くのか、私自身もはっきりどこだと言えないところがありますが、それでもどこかで、このような下水道ではなくて、違うタイプの下水道ということも考えた方が良いのではないかと考えています。

2年前の三厩村の時も実は同じようなことを申し上げたつもりだったのですが、生活基盤に関わることは基本的にはあまりいろいろ言わないという取り決めがあるということで、結果的には続行になりました。とても心配なのは、人口減の中で、せっかく作ったものがそれほど使われていかないとしたら、それはとてももったいない話だと思いますので、できればもう少し、説得力のあるデータを出していただくと非常にありがたいなと思います。

小林委員長：はい、岡田委員どうぞ。

岡田委員：背景は全く一緒なんですけど、日景委員と同じような疑問なんですけど、例えば、この23番、これを見ていきますと、調書の2枚目、再々評価時の費用については、ここに1,152億ですか、出てきますね。

一方で、表の方を見ていくと、再評価時の費用が522億ですよ。3倍ですよ。再評価時の中身が出てこないんですが、こんなことを含めて、この下水道については、少しいかがでしようかね、議論させていただくと。22番も一緒です、大変な額の増加がありますね。

小林委員長：年数が長いからね。

岡田委員：はい。今後の見通しも含めて、と思いました。

小林委員長：長野委員、どうぞ。

長野委員：全く、日景委員と同じ、言葉を変えた同じ質問になるんですけど、費用の効果の算定方法を見ると、下水道を整備しない場合の合併浄化槽でやった場合の費用を効果として算定するというので、その合併浄化槽は各戸で整備するわけですから、将来見通し、人口減の将来見通しが即効果に結びついていく。どこまで各戸数が減ってきたら、その合併浄化槽を、そこに家がある限り合併浄化槽を整備する費用が挙がってくるんで、それを効果に挙げているものですから、どこまで減少してきたら逆転、どこかで逆転が起こるはずなんですけど、そのへんの全体の体系を1回教えてもらえればなという感じがするんです。全部、同じような表現になっているんです。

小林委員長：今の各委員の御指摘は、多分、担当課の方で作っているのは、ここにも書いてあるところの協会のマニュアルをハンドブックにして、手に持ってやっていると思うんですよ。

そのマニュアルの中に、それぞれの委員が御発言のように、今やっているような、主としてパイプラインが中心で、集中してどこかに持って行ってという、集めて規模を1箇所にと、一極集中して合理的にという発想が、今日、過疎化とか青森県の特異事情の人口動態とか、そういうふうな場合に、都市型の都市型下水道事業のマニュアルでない、青森県独自の、ちょうど道路をこれからやりますけども、道路でかなり私達がいろんなことをお願いして、道路課が本当に青森方式を作ってくれたと思うんですけど、下水道もそういうふうな青森方式というふうな、都会の下水道協会が作っているマニュアルではない、これじゃとっても下北半島、あまり

地区の名前を言うこともないけども、もうちょっと、循環論に基づく、いろんな学会ではいろんな方法があると思うんですが、そういうふうなことでの再利用の問題とか、そういうことも含めたようなことはいかがか、ということをお尋ねされているので、担当課の方で、次回までにどこかそのへん、いろいろ調べられて、「こういうことを考えながらやっていますよ。」とか、「いや、全くそういう考えは今のところありません。」とか、「じゃ、作りましょうか。」とか、何かそういう話をちょっと次回、どこかの場面でやりたいと思うので、今日は多分、この調書のことで精一杯だと思うので、今日はこれで打ち切りたいと思いますが、次回までの課題ということで、ちょっと御準備いただければと思います。

《質疑応答（整理番号1番、整理番号2番）》

小林委員長：それじゃ林政課の方では、何かありますか？

長野委員、どうぞ。

長野委員：全部同じだと思うんですが、事業費が再評価と再々評価で上がっているのに、次の（４）のコスト縮減・代替案の検討状況では評価Aになって、これがほかの調書も皆あって、そのへんが経費を縮減していますよ、とA評価なのに、事業費の方が増えているという現象があるので、このへんを今内容が分かれば教えてもらえればと。全体にそうなっているのです。

小林委員長：いかがですか？

林政課：お答えいたします。1番の方の地すべり防止事業ですが、こちらの方は、先ほども御説明しましたように、再評価時に比べまして事業費が約2億5,000万ほど減っております。

これは、いわゆる地すべりの場合は、先ほど御説明しましたように、機構解析しながらブロック単位に、66haを調査して、ブロック単位で対策工事を進めておりますので、その関係で調査した結果、2億数千円減額になったということでございます。1番の方につきましては、

B/Cの方につきましては、簡単にお話ししましたが、評価調書の裏のページの一番下にありますが、いわゆる便益効果の根拠となっております、特に大きなウエートを占めております保全対象が町道ございまして、町道の被害額、いわゆる復旧金額を算定した場合、計算した場合ですが、この7,100m延長を占めてございまして、これが再評価時はm当たり22万円被害額としてございました。

今回は、県の事前評価等に用いております標準単価、いわゆる77,000円を、県土さんと同じ単価でございまして、これにさせていただいた結果、事業費が減ったんですが、B/Cの方も落ちたと。便益効果が相当落ちたということで1.36になりました。

それから、2番の林道の方でございまして。林道の方につきましては、再評価時と事業費21億2,800万というのは変わっておりません。再々評価時も。

B/Cの方につきましては、再評価時から1.53から今回、再々評価時で1.90となりましたけども、これは、林野庁の指導で林野庁の方でも、事業評価制度がございまして、国の方で、そちらの方で今回、うちの方の林道の資料を提出したところ、「森林整備経費縮減等便益」の作業道を作設経費が図られると。この基幹道路を作ることによって。

したがって、その作業道を縮減できるという経費は、全国的に見ているから、青森県もこれは見てほしいというような指導を受けまして、B / Cが、事業費は変わらないんですが上がったということでございます。

小林委員長：長野委員、どうぞ。

長野委員：いや、ちょっと違う所で、費用対効果分析の要因変化で、費用項目で事業費が両方とも増えていますよね。

例えば、整理番号1番は1億1,700万、整理番号2番は8億3,400万増えている。事業費が増えているのに、コスト縮減・代替案の検討状況がA評価になっているので、どうしてでしょうか？ということです。

ついでに聞きますと、特に整理番号2番の方は、「森林整備経費縮減等便益」というのは、当初入っていないのが23億今度入れますよ、というのは、ちょっとこのへんがうん？と思ったんですが。そのへん、御説明いただければと。

小林委員長：だから、これもマニュアルですよ。後ろのページにあるじゃないですか。協会が、協会のOBの会が皆こういうものを作るんですね。それに従ってやれということになるからこういうことになって。それはそれでいいんだけど、さっきの下水道もそうだけでも、青森県という県内事情に即しているのかどうかということを知っているわけです。

手引に従ってやればこうなったということをもっと言えないので、担当の皆さんが、おやりになっている、実際の現場でよろしいのかな？というお話を、さっきの下水道も同じ話だけでも、そういうことを知っているんだから、「マニュアルの何ページに出てるから、私もそのとおりやったんです。」という話だったらやらなくてもいいので。そのための委員会じゃないんですから。

そういうローカリズムをどう具体的に公共事業に反映していくかということは今盛んに各委員はお尋ねになっているわけですね。どうぞ。

林政課：今の私の説明の中で、1つ舌足らずがございました。2ページ目の再評価時と再々評価時の費用項目(C)の所を見ていただいていると思うんですが、これは、4%の社会的割引の部分を考えていますので、いわゆる建設、林道の開設事業費だけのものではなく、便益の方にそれが入っておりますので、これは変わります。その評価時の段階で。これも、いわゆるマニュアルに沿ったものですけども。

再評価時、15年度にやっておりますが、その15年度を1として社会的割引を考えておりますので、今回は20年度を1として、また社会的割引を考えますので、これは変わります。

小林委員長：ということでございます。

長野委員：分かりました。工事費は減っているということですね？

林政課：工事費自体は変わっていないんですが、いわゆる評価時で社会的割引を考慮するものですから。

長野委員：分かりました。工事費は減っていて、50年間、何年かの事業費は金利が掛かるから、基準点が移動すれば変わったと。分かりました。

あと、2番目のついでに質問した、先ほどの小林委員長の話なんですが、森林経費、これを当初は計上しないで今回できるという。多分、マニュアルということで。

林政課：これは単純に当課で前回まで算定していなかったものを今回算定したということだけでございます。

小林委員長：はい、ほかにどうぞ。小野崎委員。

小野崎委員：今、話題に上がったんですが、社会的評価の割引率が資料を拝見しますと全部4%でやっていると思うんです。これは、国交省が提示している4%で、そのパーセンテージが先ほど来、委員長がおっしゃっている青森県の独自性といいますが、それに本当に合うのかどうかという検討は、是非、しっかりやらないといけないと思います。

社会的割引率1%違うとめっちゃくちゃ違うんですね、何十年にもなりますと。ですから、ここがこういう評価の一番の基本になりますので、その他のコストというのは、多少上がっても下がっても大して影響ないんですね、正直申しまして。ですから、社会的割引率というものの再検討、青森の実情に合うのかどうかを是非、どこかで徹底的にやらずにやらないだろうと思います。

小林委員長：ありがとうございます。その素材というか、材料をどうぞ担当課の方で出してください。委員同士でいろんな意見交換をします。

それでは、ちょっと休憩、コーヒープレイクに入りたいと思いますが、事務局どうですか、3時まで休んでいいですか？

それでは、3時に再開したいと思います。休憩。

(休 憩)

《事業の概要説明（道路事業の概要）》

小林委員長：では、再開しましょう。道路でございます。道路13事業ございますが、それでは担当課の方よろしくお願いします。

道路課長：私の方からは、道路全般につきまして、資料の3-4によりまして分類、整備の状況、事業手法、主な事業、予算等について説明させていただきます。

1ページ目、まず道路の分類でございます。大きく分けまして、道路法上の道路とその他の道路がございます。道路法上の道路につきましては、まず高速自動車国道から市町村道までございますが、高速自動車国道につきましては、全国で計画延長としまして11,520kmがございます。県内では、東北縦貫自動車道の弘前線、八戸線が該当しております。次に一般国道でございます。直轄、これは国が直接管理する部分と、補助、県が管理する部分がございます、それぞれ延長が285km、1,099kmとなっております。県道につきましても、主要地方道、主要な県道ということでございますが、主要地方道と一般県道に分類されておまして、延長は合わせまして2,487kmでございます。市町村道につきましては、県内で16,000kmということになっております。

そのほかに、道路法上の区分ではございませんが、高規格幹線道路と地域高規格道路として分類されている道路がございます。高規格幹線道路は、先ほどの高速自動車国道と一般国道の自動車専用道路、合わせまして全国で 14,000 k mあるわけですが、一般国道の自動車専用道路としましては、県内では八戸久慈自動車道、それから津軽自動車道がございます。また、地域高規格道路につきましては、下北半島縦貫道路など、70 k mが計画路線ということになっております。その他、道路法以外の法律に基づく様々な道路がございます、農道、林道、漁港道路、それから臨港道路などがあります。また、都市計画道路につきましては、道路法上の道路に都市施設として都市計画決定されているものでございまして、県内で約 1,330 k mほどございます。そのほかに、有料道路、また個人の道路である私道もあるということでございます。

2 ページお願いいたします。県内の道路整備の状況でございます。高規格幹線道路につきましては、先ほどの高速自動車国道、一般国道の自動車専用道路を合わせまして、県内 227 k m ございますが、供用率が 61%でございまして、これは全国、東北よりも低い数値になっているという状況でございます。地域高規格道路につきましては 32%、全国平均よりも若干高い整備率になっております。

その下の表ですが、直轄国道 285 k mにつきましては、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ことを表わします改良率、これが 100%。また、同じくアスファルト舗装要綱等に基づいて舗装した率を表わします舗装率、これも 100%となっております。補助国道になりますと若干下がります、それぞれ改良率が 83.8%、舗装率が 80.4%、さらに県道を加えた県計では、改良率が 73.4%、舗装率が 68.3%ということで、全国平均に比べて低くなっておりまして、東北 6 県の平均に比べますと、改良率が低く、舗装率が高めということになっている状況でございます。

3 ページ、お願いいたします。事業の区分ですが、大きく分けまして補助事業と地方道路整備臨時交付金、県単独事業、特定道路事業がございます。事業費の規模、延長、あるいは交通混雑、事故の状況、それから隘路や急勾配、その他の状況や条件によりまして、各種の事業を活用しているところでございます。

補助事業の主なる種類についてでございますが、改築事業はバイパス整備や現道を大々的に拡幅整備するという大きい事業でございます。橋梁補修事業は、橋梁の架け替えをしないで、補修、補強をする事業となっております。交通安全施設整備事業、これにつきましては、歩道、自転車道等を整備するものでございます。災害防除事業、これは道路の斜面や法面の安定対策を図るものでございます。凍雪害防止事業につきましては、流雪溝や排雪、除雪、堆雪幅の確保、これら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、スノーシェルターや防雪柵を整備する事業です。また、電線共同溝につきましては、電線を地中化する事業でございまして、この電線共同溝につきましては、国土交通省の補助事業となっておりますが、そのほかに防衛施設道路事業は、防衛施設に伴う周辺道路の交通障害への対応、また、原発施設の周辺道路の交通障害に対応する電源立地促進対策交付金事業がございます。

主な事業ですが、まず国道 279 号「下北半島縦貫道路」、これは地域高規格道路でありまし

て、国道の改築事業で整備を進めております。次に国道 280 号の「蓬田～蟹田バイパス」、これについても国道の改築事業でございます。主要地方道八戸環状線でございますが、こちらの方は県道の改築事業となっております。また、岩崎西目屋弘前線につきましては、現在進められている津軽ダムの建設事業と県の道路事業とそれぞれ費用を負担し合いながら整備している事業となっております。

4 ページお願いいたします。道路事業費の推移について、平成 12 年度から平成 20 年度までの当初予算における事業費を示しております。平成 12 年には 709 億であった予算が、今年度当初では 403 億ということで、6 割にも達せない状況まで減少しているということでございます。下の図 2 につきましては、保留箇所の推移を示したものでございます。平成 16 年度の県の財政改革プランに伴いまして、当時、保留中の工区について 54 件、17 年度には更に 66 件まで増えておりますが、計画の見直しや単独事業から補助事業へのシフトなどによりまして、平成 20 年度現在では 12 件まで減少しておりまして、さらに平成 21 年度には保留箇所 0 という予定となっております。

このように、道路整備予算が減少している中で、県内の道路はまだまだ整備が遅れているという状況にございまして、地元の道路利用者の方からなど、各方面からいろいろと要望等がございまして、県としましては、より一層、効率的な整備手法や創意工夫をしながら、道路整備の推進を図って参りたいと考えております。

次に資料にはないんですが、現在、道路特定財源の暫定税率が期限切れとなっている状況にございますので、それについて若干お話をさせていただきたいと思っております。

道路特定財源の暫定税率も期限切れになったことによりまして、県予算に大きな歳入欠陥が今現在生じておりまして、道路行政のみならず、県行政全般に多大な影響が生じてるということで、4 月 1 日には、当面の対応としまして、道路関係の一般公共事業費をゼロ国、早期発注分を除いて、内示があるまでの間、執行保留を 178 億円、それから臨時交付金、道路整備事業費の 8 億円、それから、県単独公共事業費については 59 億円、計、345 億の執行保留を 4 月 1 日にしております。それにつきましては、4 月 21 日には県内各界の強い要望によりまして、県経済への影響を最小限にとどめたいということで、県単独の公共事業費の 59 億については、執行保留を解除したという状況でございます。

県としましては、今現在、再議決といった議論もされている中でございますので、まず、県単独公共事業費の執行保留の解除と早期発注の推進によりまして、前年度並みの発注率となるように努めて参りたいと。それから、道路特定財源関連法案が可決され次第、直ちに執行できるように準備を進めるというような体制を整えて、今後、事務処理に努めて参りたいと考えているところです。

あと、個別の箇所につきましては、担当の方から説明させていただきます。

《対応方針（案）の説明（整理番号 3 番）》

道路課：引き続き整理番号 3 番から 15 番までの事業につきまして、説明いたします。

調書を御覧ください。まず、整理番号3番でございますが、再評価要件が10年の長期継続でございます。事業名が市町村合併支援事業、地区名が名久井岳公園線法光寺でございます。採択年度は平成11年度、終了予定は平成25年を目指しております。

事業の目的ですが、一般県道の名久井岳公園線は、名久井岳の南側を迂回している観光道路であります。この中には、法光寺や県の天然記念物であり、日本の名松百選にも選定されております「法光寺参道松並木」がございます。また、近くにはレクリエーション施設の「名川チェリリン村」も隣接しております。当該区間におきましては、道路の幅員が最小3.5m、勾配が14%、急カーブがR15ということで、非常に道路の線形が悪く、そのために交通の隘路となっており、観光期間中には交通渋滞が発生しております。また、近年、法光寺の参道松並木は、交通のバスの渋滞等によりまして、衰弱が著しくなっております。

説明資料の2ページを御覧ください。左側の方に全体の計画図、今の法光寺の位置、下段の方に詳細の位置図を添付しております。また、3ページ目には、全体計画の平面図がございます。真ん中あたりにあります黄色の線、こちらの方が起点でございます。現況は細い茶色の線が入っている部分が現道でございます。それを縦断勾配等がきついたために、黄色いルートでバイパスを計画しております。今年度は赤の丸の用地を取得することとしております。また、終点側にあります法光寺の両側には千本松並木があります。下段の方は標準断面でございます。

次のページを御覧ください。これが、現道の交通状況でございますが、これが千本松の部分でございます。非常に幅員が狭い、車が1台来るともう対向できない、また、大型バスが通ると全然、ほかの車両は通行できない状況でございます。また、一番下でございますが、縦断勾配が最急14%ということで、冬季間には非常に苦労しております。

最初の資料の、調書の1ページにお戻りください。主な内容でございますが、計画延長は1,875m、車道部6m、全幅11.5mで、当初計画時と変更はございません。

事業費につきましては、今年度まで1億7,700万を予定しておりまして、全体事業費は8億4,000万でございます。

事業の進捗状況でございますが、全体計画に対しては21%、年次計画に対しては36%強になっております。名川の「チェリリン村」及び「法光寺」へのアクセス、名川方面の整備を優先しております。問題点でございますが、阻害要因はなく、順調に事業の進捗を図ることができる。

次のページを御覧ください。社会情勢の変化ですが、必要性、適時性、地元等の推進体制につきましては、すべてA評価で社会情勢の変化をAとしております。

続きまして、費用対効果分析の要因でございますが、再評価時に当たりましては、今回では0.71という評価でございます。これは、縦断勾配が14%と非常に急なために、それを解消するために現道が1.2kmなんです。計画延長1.9kmまで約700m延ばしましたことによりまして、便益に大きな差が生じなかったことによりまして、これによりまして、B評価となっております。計画時との比較では、当初は県単独事業のため、費用対分析は行っておりません。

次のページを御覧ください。コスト縮減・代替案の検討でございます。これにつきましても、

すべてA評価で、Aという評価をしております。

5番目の評価に当たり特に考慮すべき点ですが、住民ニーズの把握等におきましては、三戸町や旧名川、南部町等から整備促進の要望が出されております。住民ニーズの意見等につきましても、法光寺の参道松並木の保護のために、地元の方からは自然環境改善を求めた道路整備が求められております。環境への配慮につきましても、7項目につきまして対応に配慮しております。これによりましてA評価を与えております。

それによりまして、トータルの評価に当たりましてはA評価となっております。対応方針につきましても、費用対効果分析の項目にB評価があるものの、名久井岳公園線の中の法光寺参道松並木などへの観光地へのアクセス機能を向上させるということ、また、本路線の重要性それから地域特性等を総合的に評価し「継続」の方針としております。

《対応方針（案）の説明（整理番号4番）》

道路課：次のページをお開きください。整理番号4番でございます。

長期継続の16年でございます。市町村合併支援事業、再賀木造線の千歳善積工区でございます。これは、平成5年に採択され、終了予定は平成30年になっております。

事業目的ですが、一般県道の再賀木造線は、つがる市の南北に走る生活道路でございます。当該地域は、重用しておりますが、路線が非常に複雑に構成されておまして、現道が最小4.5m、車道のすれ違いが困難な状況を呈しております。

それにつきましては、説明資料の2ページ目をお開きください。現況は、津軽半島の基部に当たりますつがる市の北部でございます。真ん中の詳細地図ですが、縦に入ってきてまして、右下に下りていくのが再賀木造線、それから左の方から再賀木造線に北上しまして、横にいくのが林五所川原線でございます。この工区は、両方の工区を統合した形で整備を進めております。詳細図は右のページでございます。上の方が再賀木造線でございます。紫の部分が既に改良工事が完了し、供用している部分でございます。また、林五所川原線の方につきましても、真ん中部分については供用しております。

調書の1ページ目にお戻りください。主な内容ですが、再評価時4,930m、これは当初計画時と変更はございません。事業費につきましては、20年度までに21億1,900万の予定でございます。全体事業費につきましては、32億8,200万で当初計画と変わりはございません。

事業の進捗状況ですが、計画全体に対する進捗率は64.6%、年次計画に対しましては104.9%になっております。この問題点ですが、未買収地は、相続問題2か所を含め、4か所が難航しております。このために手続には一定の期間を要すると考えております。事業の効果ですが、これまでに先ほどの図面で説明したとおり、再賀木造線の方で980m、林五所川原線の方で360mを部分供用しております。

次のページをお開きください。社会経済情勢の変化ですが、これにつきましては、必要性、適時性、地元推進体制等、すべてA評価としております。

費用対効果分析の要因でございますが、今回の再評価ではB/Cは1.15ということを経算

しております。計画時は、県単独事業のため、費用対効果の計算は行っておりません。そのために、今回はAで最終的にもAとなっております。

右のページですが、コスト縮減・代替案の検討状況ですが、これにつきましてはすべてAということで、A評価を出しております。

評価に当たり特に考慮すべき点としましては、地元旧木造町の方からは、非常に強い要望が出されております。環境影響への配慮、これにつきましてもA評価を下し、A評価となっております。

対応方針ですが、事業の進捗状況の項目に阻害要因のB評価がありますが、本路線の持つ重要性や地域特性等を総合的な評価すると、対応方針を「継続」としております。

《対応方針（案）の説明（整理番号5番）》

道路課：次のページをお願いしたいと思います。整理番号5番でございます。

長期継続の10年でございます。地方特定道路建設事業、夏泊公園線久慈ノ浜地区でございます。これは、平成11年度採択し、平成23年度終了予定でございます。

これは、この路線は夏泊公園線という県の観光道路でございますが、その一部、この久慈ノ浜地区におきましては、非常に幅員が狭い、またカーブが急であるということで、交通の隘路になっているということで整備に入っております。

調書の説明資料の2ページを御覧ください。青森市の東側の夏泊半島の西側の部分の中間部にある1,120mが久慈ノ浜工区でございます。右の方のページを御覧ください。これが全体計画図でございます。北側の方から南側の方まで1.12kmでございます。今年度は、このうちの真ん中の部分の用地取得を進めることとしております。下段の方に標準断面図がございます。次のページに現況の道路の交通状況を付けております。これは起点部の北側の方なんです、普通車でもすれ違いが困難な状況、夏場においても非常に小型車でもすれ違いが困難な状況を示しております。また、一番下の方ですが、これは終点部におきましては、既に改良工事が完工しております、本工事の施工が待たれている状況でございます。

調書の1ページ目にお戻りください。主な内容ですが、計画延長は1,120m、幅員が車道部6m、全幅11.5mで、当初計画と変更はございません。事業費につきましては、今年度まで1億3,800万、全体事業費は4億8,000万を予定しております。

事業の進捗状況ですが、全体計画に対しては28.8%、年次計画に対しては37%の進捗になっております。用地取得は今年度末で81%見込んでおりますが、一部、軟弱地盤等がありまして、今後は用地取得を早期に進めて計画的に整備を進めたいと考えております。問題点ですが、未買収地が一筆残っております。これは、相続問題で難航しておりまして、手続が一定の期間を要するというところでB評価となっております。

次のページをお開きください。社会情勢の変化につきまして、必要性、適時性、地元の推進体制等、すべてA評価になっておりまして、A評価と下しております。

費用対効果の要因の変化でございますが、今回のB/Cにつきましては、3.39の計算値と

なっております。今回はA評価ということで、A評価をしております。

右のページを御覧ください。コスト縮減・代替案につきましても、すべてA評価ということで、トータルでA評価をしております。

評価に当たり特に考慮すべき点ですが、平内町より整備推進の要望が出されております。また、環境影響への配慮は9点の項目で行っており、これにつきましても、すべてAということでA評価を下しております。

対応方針ですが、事業の進捗状況に阻害要因がありB評価となっている項目もありますが、夏泊半島唯一のライフラインという機能を持っている本路線のため、路線の持つ重要性、地域特性等を総合的に評価し、対応方針を「継続」としております。

《対応方針（案）の説明（整理番号6番）》

道路課：続きまして6番でございます。再評価、長期継続の10年でございます。事業名が、緊急道路建設整備事業、東北横浜線室ノ久保工区でございます。採択年度は平成11年、終了予定は平成25年を予定しております。

この東北・横浜線は、下北半島のほぼ中央部を貫く路線であります。急勾配、最急勾配が11%、それから急カーブ、最小半径が15mと非常に道路の線形が悪く、そのために、交通の隘路となっており、特に冬期間、大型車はターンできないような状態になっております。

関係資料、説明資料の2ページを御覧ください。下北半島基部の中間部、六ヶ所の原子燃料サイクル施設等の西側になります。右側のページに詳細図面がございますが、室ノ久保部落のはずれから、図面で緑の線になっている部分ですが、非常にこれが屈曲していて、なおかつ縦断勾配もきついと。これを解消するために、黄色のルートでバイパスを計画しております。赤の部分が今年度施工する予定の排水溝の場所でございます。

調書の1ページ目にお戻りください。主な内容は、1,700m、車道5.5の全幅7mで当初の計画と変更はございません。事業費につきましては、本年度1億の予算で、トータルで2億9,000万、全体事業費は、8億5,000万を予定しております。

事業の進捗状況につきましては、計画全体に対しては34%、年次計画に対しては51%となっております。今年度で用地取得は完了する見込みであります。今年度から事業の進捗を上げるために、交付金事業に格上げしております。事業を進めるに当たっての阻害要件はなく、順調に事業の推進を図ることができると考えております。

次のページを御覧ください。必要性、適時性、地元の推進体制につきましては、すべてAで、社会情勢の変化につきましてはAという評価を下しております。

費用対効果の分析につきましては、B/Cが0.47となっております。これは、現道が1.3kmに対し、縦断勾配を稼ぐ必要があるために1.7kmと現道よりも長くなっております。これによって、便益に大きな差が生じなかったことによるものでございます。これによりましてB評価となっております。全体としてもB評価でございます。

次のコスト縮減・代替案の検討でございます。これにつきましても、すべてAという評価を

下し、全体でA評価を考えております。

5番の評価に当たり特に考慮すべき点につきましても、六ヶ所村と要望が、早期の完成要望が出されております。そのためにA評価。環境への配慮につきましても、8項目について配慮をしておりますのでA評価ということで、全体でA評価を下しております。

対応方針でございますが、費用対効果分析の項目でB評価があるものの、三沢空港とそれから石油備蓄基地、若しくは原子燃料サイクル施設へのアクセス機能を有するという本路線の重要性から、対応方針を「継続」としたいと思っております。

《対応方針（案）の説明（整理番号7番）》

道路課：次の調書を御覧ください。7番でございます。長期継続の10年でございます。緊急道路建設整備事業、松野木姥菴線の福岡地区でございます。

採択年度は平成11年度、終了予定は平成22年を予定しております。

この松野木姥菴線は、この地区の生活道路となっており、バス路線でもありながら車道の幅員が3.5m、カーブが最小R18ということで、非常に車のすれ違いが困難な状況になっております。そのために改良計画、バイパス計画を入れております。

説明資料の2ページ目を御覧ください。津軽半島の基部でございます。中央やや右寄りの方にあります五所川原金木線から、五所川原市内に向かう路線でございます。1.2kmでございます。右のページを御覧ください。これが全体平面図でございます。五所川原金木線から五所川原市内に向かう1.2kmの区間でございます。今年度は、五所川原金木線側の工事を進める予定としております。次のページを御覧ください。現道の交通状況でございます。終点部から起点部を見た状況ですが、大型車等が来ればすれ違いができない、また、冬期間であれば、全然すれ違いができない状況でございます。また、バス路線でありますけれども、非常に幅員が狭いということで、冬期間でもますますすれ違いができない状況の写真でございます。

1ページ目にお戻りください。主な内容としましては、計画延長へ1,200mで当初計画と変更はございません。事業費につきましては、今年度までで2億2,700万を予定しております。全体事業費は、4億5,000万でございます。

事業の進捗状況についてですが、全体計画に対しましては50.4%、年次計画に対する進捗率は60.5%、今年度で用地取得を完了する見込みであります。問題点ですが、事業を進めるに当たって阻害要因はなく、順調に事業の進捗を図ることができると考えております。そのためにA評価としております。

次のページを御覧ください。必要性、適時性、地元の推進体制につきましては、すべてA評価で、A評価という評価にしております。

費用対効果の分析要因の変化ですが、B/Cにつきましては4.18ということでA評価、全体としてもA評価をしております。

右のページを御覧ください。コスト縮減・代替案の検討ですが、これにつきましても、すべてA評価。

評価に当たり特に考慮すべき点につきましても、地元から早期の道路整備が要望されているということでA。それから、環境影響への配慮ということで、7項目についてA評価ということで、全体としてはA評価を下しております。

対応方針ですが、すべての項目がA評価ということで、対応方針は「継続」としたいと考えております。

《対応方針（案）の説明（整理番号8番）》

道路課：次の調書を御覧ください。8番でございます。長期継続の10年、緊急道路建設整備事業、八戸野辺地線、駒沢工区でございます。採択年度は平成11年度、終了予定は平成24年度を計画しております。

この主要地方道八戸野辺地線は、東北町を經由し、野辺地町に至る路線なんですけど、これは、生活道路でもあるんですけど道路勾配が非常に急、7%、Rも45mということで、非常に線形が悪いということで、非常に交通の隘路となっております。

説明資料の2ページ目を御覧ください。小川原湖の下部でございます。下の方に路線の位置図がついておりますが、三沢空港、それから米軍基地の南西寄りの区間でございます。右のページが全体計画平面図でございまして、市内と野辺地方向を結ぶ路線でございます。下の方に標準断面を付けております。次のページを御覧ください。これが現道の交通状況ですが、縦断勾配が非常にきついということで、これは最初の方の工区がワンタッチする中間部の状況写真でございます。写真だけでは、縦断勾配がきついのは判断されにくいのですが、申し訳ございません。2番目は冬期の状況で、非常に長い坂が続き、また、急カーブも連続しているということで、冬期間は非常に危険な状態となっております。1番下の写真でございますが、これが終点部の方でございます。長い下り坂の後にまた急カーブとなっているということで、交通安全上支障がある道路現況となっております。

1ページ目にお戻りください。主な内容ですが、計画延長は1,840m、幅員6.5の全幅12mということで、当初計画時と変更はございません。事業費につきましても、今年度末で4億8,100万、全体で12億を予定しております。

事業の進捗状況ですが、計画全体に対しましては40.1%、年次計画に対しましては56%余を予定しております。問題点ですが、米軍用地に接続する関連用地につきましても、筆界未定がありまして、これの解決には一定の期間を要するというのでB評価という評価をしております。

次のページを御覧ください。社会情勢の変化、必要性、適時性、地元の推進体制につきましては、すべてA評価で、A評価という評価をしております。

費用対効果の分析の変化につきましては、B/Cが5.13ということでA評価を下し、全体としましてはA評価となっております。

次のページを御覧ください。コスト縮減・代替案の検討につきましては、すべてAということでA評価を下しております。

5番の評価に当たり特に考慮すべき点につきましては、地元のニーズは三沢市より強い整備要望が出されております。環境への配慮につきましては7点の項目につきまして配慮しておりますA評価、トータルとしましてはA評価という評価を下しております。

対応方針ですが、事業の進捗状況に阻害要因のBがあるものの、やはり路線の重要性、それから三沢空港へのアクセス性等を勘案いたしまして、対応方針を「継続」としております。

《対応方針（案）の説明（整理番号9番）》

道路課：次の調書、9番をお願いいたします。再評価要件実施項目は、10年の長期継続でございます。事業名が、緊急道路建設整備事業、小友板柳停線、小友工区でございます。採択年度は、平成11年度、終了予定は平成24年度を計画しております。

この小友板柳停線につきましては、JR五能線の板柳駅に至る地域の生活道路であります。ただ、この路線につきましては、津軽横断道の一部を構成する広域道路の一環にもなっております。ただ、現地は人家連担によりまして、最小幅員が4.5mと非常に交通の隘路となっております。

説明資料の2ページ目を御覧下さい。津軽半島の基部、下の方に詳細の位置図を付けてありますが、左側の岩木山、これと青森空港を結ぶのが津軽横断道路でございます。この中のうちの1番左側、「20-9」と書いた小友工区、これが今回の再評価箇所でございます。2,360mでございます。次に右側の方に「20-10」それから「20-11」、これにつきましては、後で説明いたします工区についての位置関係でございます。右のページを御覧ください。これは、全体計画の詳細図でございます。現道が非常に人家連担しているということで、それを迂回するために、バイパスで整備を進めております。本年度は、この川に掛かる橋梁の下部工2基を施工する予定でございます。下に標準断面を添付しております。次のページを御覧ください。これが現道の交通状況ですが、住家が連担しているということで、幅員が十分に取れないという状況でございます。これは、小友小付近の現況でございます。中段ですが、これが冬期になりますと、非常に、更に幅員が減少し、大型車の1台の通行がやっと確保されている状況でございます。また、1番下の方では、普通車と軽自動車、それさえもすれ違いが困難な状況の写真でございます。

1ページ目にお戻りください。主な内容ですが、計画延長は2,360m、計画区域が6.5の全幅12mで、当初計画時と変更はございません。事業費につきましては、今年度末で7億2,600万、全体では18億を予定しております。

事業の進捗状況につきましては、計画全体に対しましては40.3%、年次計画に対する進捗は56%ということで、19年度末までに用地取得が完了しておりますので、後は改良工事に着手し、計画的に整備を進めたいと。また、阻害要因もなく、順調に事業の進捗を図ることができるということからA評価を下しております。

次のページを御覧ください。社会経済情勢の変化につきまして、必要性、適時性、地元の推進体制、これにつきましてはすべてA評価ということで、A評価を下しております。

費用対効果の分析の要因でございますが、これにつきましてB / Cは 2.49 ということでA。全体としてAという評価を下しております。

右のページを御覧ください。コスト縮減・代替案の検討状況につきましても、すべてAということで、A評価を下しております。

5番の評価に当たり特に考慮すべき点につきましては、弘前市、板柳町等から強い要望が出されております。また、青森空港と岩木山麓を結ぶ路線ということで、アクセス強化の面で早期の道路整備が求められております。環境への配慮につきましても、8項目について配慮しているということでA評価、全体としてA評価を下しております。

対応方針ですが、すべての項目がA評価ということで、対応方針としては「継続」したいと考えております。

《対応方針（案）の説明（整理番号10番）》

道路課：次の調書、10番を御覧ください。長期継続の10年、緊急道路建設整備事業、常海橋銀線、上常海橋から福館工区でございます。採択年度が平成11年度、終了年度は平成23年度であります。

常海橋銀線は、地域の生活道路でありながら、かつ、津軽横断道の一部を構成する幹線道路であります。前の工区と同じでございます。

説明資料の2ページ目をお開きください。下段の方にこの工区的位置図を示しておりますが、赤で着色している部分の「20-10」というのが、この工区でございます。位置関係は、この津軽横断道路のほぼ真ん中部分でございます。右のページを御覧ください。これが全体計画の平面図でありまして、現道が非常に人家が連担している、若しくは、一部、非常に狭い区間があるという状況であります。それをバイパスで改良するという計画であります。下段の方が標準断面図であります。次のページを御覧ください。現道の交通状況でございますが、人家連担部においては、非常に幅員が狭い、また、それ以外の区間につきましても、非常に幅員が狭いため、円滑なすれ違いができない状況でございます。また、冬期間におきましては、さらに路面の状況が悪化しているという写真でございます。

最初の1ページ目にお戻りください。主な内容ですが、計画延長は1,400m、計画幅員は6.5の12mでございます。これは当初計画と変更はありません。平成20年度までの事業費ですが、これは5億2,800万円、全体では13億1,000万を計画しております。

事業の進捗状況ですが、計画全体に対する進捗率は40.3%、年次計画に対する進捗は52%余でございます。今年度末で用地取得が56%ということで、今後は用地取得の早期完成を図り、計画的に整備を進めることとしております。また、阻害要因はなく、順調に事業の進捗を図るということでA評価を下しております。

次のページを御覧ください。社会経済情勢の変化、これにつきましては、必要性、適時性、地元の推進体制につきましては、すべてA評価で全体としてA評価を下しております。

費用対効果の分析につきましては、B / Cが1.09ということで、A評価を下しております。

右のページを御覧ください。4番のコスト縮減・代替案の検討状況ですが、これにつきましても、すべてA評価ということで、A評価にしております。

5番の評価に当たり特に考慮すべき点ということにつきましては、板柳町長等を会長とする同盟会から早期の整備の要望が出されております。また、先ほどの工区と同じなんですが、やはり津軽横断道ということで、アクセスの向上、道路利用者の安全確保のための早期整備が要望されております。環境への配慮につきましては、8項目で配慮しております、A評価という項目で全体としてはA評価となっております。

対応方針ですが、すべてがA評価ということで、対応方針を「継続」としております。

《対応方針（案）の説明（整理番号11番）》

道路課：次の11番の調書を御覧ください。長期継続の10年、事業名が緊急道路建設整備事業、常海橋銀線、福館女鹿沢工区でございます。採択年度は11年、終了予定が30年でございます。

これも、先ほどの前の2工区と続きまして、同じように津軽横断道の一部をなす路線でございます。

説明資料の2ページを御覧ください。下の方に詳細位置図を付けておりますが、一番青森空港寄りの工区でございます。右のページにつきましては、全体計画の平面図を付けております。ちょうど、「道の駅なみおか」のすぐ上を青森空港からまっすぐにきている道路でございます。下の方に標準断面を添付しております。次のページを御覧ください。現道の交通状況ですが、非常に道幅が狭いということで、冬期間、路肩に待機しなければ、すれ違いができないような状況でございます。また、雪が無い時にありましても、道幅が非常に狭いため、歩道も設置されていない状況写真でございます。一番下は、人家連担地とも歩道が整備されていない状況の写真でございます。

1ページ目にお戻りください。主な内容ですが、計画延長は5,060m、計画幅員が6.5、全幅12mでございます。当初計画と変更はございません。事業費につきましては、平成20年度までで3億3,500万円を予定しております。全体事業費としましては、30億を予定しております。

事業の進捗状況につきましては、計画全体に対しましては11.2%、年次計画に対しましては22.3%としております。この中で、今年度から補助事業にシフトしてありまして、早期に五所川原浪岡線から国道7号のバイパス区間の区間を優先的に整備を進めたいと考えております。また、問題点につきましては、阻害要因がなく、順調に事業の進捗を図ることができるということからA評価としております。

次のページを御覧ください。社会経済情勢の変化につきまして、必要性、適時性、地元の推進体制につきましては、すべてAということで、A評価としております。

費用対効果分析の要因変化につきましては、B/Cは1.21ということでA評価としております。

次のページを御覧ください。(4)のコスト縮減・代替案の検討状況につきましては、すべ

てA評価ということでA評価としております。

評価に当たって特に考慮すべき点ということにつきましては、青森市、板柳町等から強い要望が出されております。環境影響への配慮につきましても、7項目で対応に配慮しておりますのでA評価ということで、トータルでA評価としております。

対応方針ですが、すべての項目がA評価ということで「継続」としたいと考えております。

《対応方針（案）の説明（整理番号12番）》

道路課：次の12番の調書を御覧ください。長期継続の10年、緊急道路建設整備事業、水喰上北町停線甲地工区でございます。これは、平成11年度採択され、終了予定は平成23年度の予定となっております。

この水喰上北町停線は、東北町を縦断する道路でありまして、地域の生活道路であるとともに、三沢空港から六ヶ所方面へのアクセス機能を有する道路でございます。

説明資料の2ページ目を御覧ください。上の方にこの工区の位置、小川原湖のすぐ西側でございます。下の方に詳細図がございますが、小川原湖のすぐ西側、現道の東側を迂回するバイパスルートでございます。次のページには、全体計画の平面図を付けておりますが、上の方が東側でございまして、そちらに迂回するルートでございます。この工区につきましては、現道の流末がないということで、流末処理に非常に難儀しておりました。そのため、今回の改良計画並びにこの町道の改良計画がございますので、それに合わせて同時施工するというので、今年度は下側の土場川という青い線で書かれておりますが、その上の赤い部分、流末の整備をすることとしております。下の方に一番下に標準断面を添付しております。次のページを御覧ください。現道の交通状況ですが、幅員が十分に確保されていないということで、大型車が1台来ればもうすれ違いができない状況になっております。また、2番目ですが、歩道が整備されていないために、冬期では歩行者は路肩を歩かざるを得ないという、非常に危険な状態になっております。3番目、一番下の図面ですが、これは終点から起点側を見た図面ですが、縦断勾配、奥の方に向かって急勾配になっておりますが、非常にこれによりまして交通の隘路となっております。

1ページ目にお戻りください。主な内容ですが、計画延長は2,200m、計画幅員が車道部6m、全幅11.5mでございます。当初計画と変更はございません。事業費につきましては、平成20年度まで約7億、最終全体的には10億を予定しております。

事業の進捗状況につきましては、計画全体に対しましては70%、年次計画に対する進捗率は91%となっております。今年度、平成20年度で用地取得は完了する見込みであります。ただ、一部、起点・終点、各々の位置に交渉が難航している箇所がありますが、これは時間をかけて対応したいと考えておまして、重大な阻害要因にはなっておりません。引き続き用地交渉を進め、早期解決を図ることとしてA評価となっております。

次のページを御覧ください。社会経済情勢の変化、これにつきまして必要性、適時性、地元の推進体制はすべてA評価ということで、A評価としております。

費用対効果分析の要因変化につきましては、B / Cは 0.89 でございます。これは、先ほど説明いたしました流末の排水、これに要する費用が約 2 億 7,000 万あるということで、これが全体の費用対効果に対し、非常に大きな値を占めているということで考えております。そのためB評価となっております。これが、流末が無しということになりますと、これは費用対効果が 1.18 まで上がると考えております。

右のページを御覧ください。(4)のコスト縮減、代替案の検討状況です。これにつきましては、すべてA評価ということで、トータルでA評価を考えております。

(5)番の評価に当たり特に考慮すべき点につきましては、旧東北町等から強い要望が出されております。また、地元からは、非常に人家連担地ということで、早期のバイパス整備が要望されております。環境影響の配慮につきましては、7項目で配慮しているということでA評価となっております。トータルではA評価を判断しております。

対応方針ですが、費用対効果でB評価となっているものの三沢空港からむつ小川原方面へのアクセス機能を有するというので、対応方針を「継続」としたいと考えております。

《対応方針(案)の説明(整理番号13番)》

道路課：次の13番をお願いしたいと思います。長期継続の10年でございます。緊急道路建設整備事業ということで、青森浪岡線ハツ役工区でございます。採択年度が11年度、終了予定は平成25年を予定しております。

主要地方道の青森浪岡線は、青森空港へのアクセス機能を有する道路ということで、必要な幹線道路であります。また、青森空港が3,000m化された、又はカテゴリー3ということで、非常に交通量の増加が見込まれております。ただ、現道につきましては、歩道が未整備なり、路肩の幅員が非常に狭いということで、冬期の堆雪幅に不足が生じております。

説明資料の2ページ目を御覧ください。青森市南部の国道103号と荒川青森停線を結ぶ路線でございます。中には、第二卸売団地若しくは荒川小学校、それから卸売団地、八甲病院等があります。右のページを御覧ください。これが全体の計画、平面図でございまして、右側の国道103号側から一部改良を済み、また、中間部につきましても、一部改良済みになっております。今年度は、国道103号の近い方の用地取得を進めることとしております。下の方に標準断面を添付しております。ここにつきましては、4車線の道路であります。次のページを御覧ください。現道の交通状況ですが、非常に交通量が多いのですが、歩道が未整備ということで、近くにも学校もあるということで、非常に歩行者の安全確保が緊急の問題となっている箇所でございます。中段は通学の歩行者の状況でございます。周りの車両と一緒に歩行者が同じような状況、分離されていない部分を歩いている状況写真でございます。一番下が終点側の交差点の現状でございます。非常に交通量が多いということで、混雑の解消が必要とされております。

1ページ目にお戻りください。主な内容ですが、計画延長は2,100m、計画幅員が車道部13m、全幅24.5mでございまして、当初計画と比較して変更はございません。事業費につきましては、今年度まで38億4,200万、全体事業費は46億2,200万を予定しております。

計画全体に対する進捗は 83%、年次計画に対する進捗は 124.7%となっております。今年度末で用地取得は 90%の見込みでありまして、卸売団地入口から荒川小学校までの歩道の整備を優先することとしております。問題点といたしましては、事業の反対者が 1 名おり、手続に一定の時間を要すると考えております。また、事業効果ですが、これまでに国道 103 号の交差点付近、並びに中間部の卸売団地入口付近、合わせて 400mを部分供用しており、一部の交通繁雑が緩和され、整備効果が発現されているということで B 評価としております。

次のページを御覧ください。社会経済情勢の変化につきまして、必要性、適時性、地元の推進体制、これにつきましてはすべて A 評価ということで A 評価としております。

費用対効果の分析の要因変化でございますが、B / C につきましては 1.89 ということで A 評価となっております。

右のページを御覧ください。コスト縮減・代替案の検討状況ですが、コスト縮減、代替案とも A 評価ということで、A 評価としております。

(5) の評価に当たり特に考慮すべき点につきましては、地元からは買取り請求がきている、または、青森市の教育委員会からは、歩道の早期整備が要望されております。環境への配慮につきましては、7 項目で配慮しているということで A 評価。全体としては A 評価となっております。

対応方針ですが、事業の進捗状況の項目に阻害要因があつて B 評価となっておりますが、荒川小学校への通学路等、歩行者の安全を確保する必要があるため、対応方針を「継続」としたいと考えております。

《対応方針（案）の説明（整理番号 14 番）》

道路課：次の 14 番の調書をお開きください。長期継続の 15 年でございます。事業名が拠点施設関連基盤施設整備事業でございます。九艘泊脇野沢線、脇野沢工区でございます。採択年度は平成 6 年、終了年度は 25 年を予定しております。

事業の目的ですが、一般県道九艘泊脇野沢線は、むつ市の脇野沢地区と国道 338 号を結ぶ生活道路であります。この地区には、むつ市脇野沢庁舎、脇野沢診療所、小中学校の公共施設があります。ただ、地域の生活道路ではあるんですが、車道幅員が最小で 5 m、また勾配につきましても 9 %、カーブにつきましても R が 10 ということで非常に線形が悪いことから交通の隘路となっております。

説明資料の 2 ページを御覧ください。青森県の下北半島の南の角の部分でございます。下の方に詳細地図がありますが、むつ市脇野沢地区、半島の先端の九艘泊地区を結ぶ路線でございます。地区には、むつ市の脇野沢庁舎、診療所、それから小学校、中学校等がございます。右のページを御覧ください。下の方の九艘泊側から来まして川を渡り、国道の方に接続するのが現道でございます。ただ、現道が非常に幅員が狭い、また急勾配ということで、西側に大きく迂回しているルートがこの工区でございます。この工区の工事に当たりましては、脇野沢川と一体として整備しております。下段には標準断面図を添付しております。次のページを御覧

ください。現道の交通状況です。歩道が整備されていないため、歩行者が車道をそのまま歩いている状況でございます。また、バス路線となっておりますが、幅員が非常に狭いということで、交通の妨げとなっております。また、現在使われている市道も幅員が十分でなく、歩道も未整備の状況であります。

1 ページ目にお戻りください。主な内容ですが、計画延長は 1,147m、計画幅員が 6 m、全幅 16mで当初計画の変更はございません。事業費につきましては、本年度まで 14 億 1,300 万円、全体では 20 億 7,000 万円を予定しております。

事業の進捗状況ですが、計画全体に関しましては 68.3%、年次計画に対する進捗は 91%になっております。平成 18 年度までに用地取得は完了しております。既に 620mの整備を終えて橋梁を供用しております。また、先ほど説明しましたとおり、脇野沢川の改修工事と同時に進めております。事業を進めるに当たっての問題点ですが、阻害要因がなく、順調に事業を進めることができると考えております。また、事業効果ですが、これまでに終点側 410m、始点側 210mを部分供用しており、一部、道路利用者の利便性、走行性の向上が図られ、整備効果が発現されているということから A 評価としております。

次のページを御覧ください。経済情勢の変化でございますが、必要性、適時性、地元の推進体制については、すべて A 評価ということで、A 評価としております。

費用対効果の分析の要因変化でございますが、B / C につきましては 0.41 となっております。これは、短い区間の中に橋梁が 3 橋もあるということで、非常にコストが高くなっているため、費用対効果が低くなっております。そのため B 評価としております。ただ、ここの工区につきましては、河川事業と一緒にやらなければならない、一緒にやった方が効果が出るということから、河川の方の B / C の方と一体として計算した場合、まだ作業値ではあるんですが、それと一体として計算すれば 1.95 という値になります。

右のページです。コスト縮減・代替案の検討状況ですが、これにつきましてはすべて A 評価ということで、A 評価としております。

(5) の評価に当たり特に考慮すべき点、これにつきましては、地元、脇野沢村等から強い要望が出されております。環境影響の配慮につきましては、8 項目で配慮してありまして A 評価となっております。

対応方針ですが、費用対効果の分析の項目に B 評価の項目がありますが、河川事業との調整を図りながら整備を進めていくということで対応方針を「継続」としたいと考えております。

《対応方針（案）の説明（整理番号 15 番）》

道路課：次の 15 番をお願いしたいと思います。再評価後 5 年でございます。事業名が、国道改築、国道 339 号五所川原北バイパスでございます。採択年度は、平成 6 年、終了予定は平成 30 年を予定しております。

国道 339 号は、弘前市を起点として、五所川原市を經由して、外ヶ浜に至る路線でございます。この工区は、津軽自動車道と接続してありまして、アクセス強化の面で非常に効果を出し

ております。

説明資料の2ページ目を御覧ください。これが、全体平面図でございますが、右下の方から青の線で来ておりますのが、これが津軽自動車道でございます。これが、昨年の12月14日に7.6kmを供用しております。今回の五所川原北バイパスは、その終点部、五所川原北ICの部分で国道339号、今のバイパスに接続する部分でございます。昨年の12月14日、津軽自動車道の供用と合わせて、同じく1.8kmを供用しております。残りの工区は、北側の方に2工区として、現在土工を進めている1.3km、さらにその北側、現道へのタッチまでの1.9km、全体の5.2kmでございます。下の方に1工区の標準断面、2工区の標準断面を添付しております。右のページを御覧ください。これが、現在の国道339号の現道でございます。五所川原方面へ慢性的な渋滞が発生している状況でございます。中段の写真も同じような混雑状況でございます。一番下の状況写真につきましては、これは津軽自動車道から北側の部分へのアクセス道路で、アクセスが向上が図られた部分の写真でございます。

1ページ目にお戻りください。主な内容ですが、計画延長は5,240m、幅員6m、全幅9.5mでございます。事業費につきましては、現在までに、平成20年度まで60億3,100万円、全体事業費としては93億6,000万円を予定しております。

事業の進捗状況ですが、全体計画に対しましては64.4%、年次計画に対する進捗率は107%になっております。全体計画5.2kmのうち、1工区2kmについては、先ほども説明しましたとおり、平成19年度に津軽自動車道の開通に合わせて供用しております。残りの工区につきましても、用地取得並びに工事の促進を図ることとしております。

次のページを御覧ください。社会経済情勢の変化につきまして、必要性、適時性、地元の推進体制につきましてはすべてAということで、A評価としております。

費用対効果の分析の要因でございますが、B/Cにつきましては、今回、再評価、再々評価時では1.63であります。前回の再評価時には2.45となっております。これにつきましては、将来交通量の伸び率が増加傾向から減少に転じたこと、なおかつ、計画交通量が約13%減少したため、走行時間短縮便益が減少し、2.45から1.63に減少になりました。これによりましてB評価ということで、この項目ではB評価となっております。

右のページを御覧ください。コスト縮減・代替案の検討状況です。コスト縮減、代替案とも、両方ともA評価ということで、A評価としております。

(5)の評価に当たり特に考慮すべき点につきましては、地元五所川原市、沿線町村等からは早期整備が要望されております。環境影響の配慮につきましても、6項目につきましてA評価ということで、A評価となっております。

対応方針は、費用対効果分析の要因変化の項目でB評価があったものの、本路線の持つ重要性等から考えまして、この工区の対応方針は「継続」としたいと考えております。以上です。

《質疑応答(整理番号3番～整理番号15番)》

小林委員長：お一人で御苦労様でした。ありがとうございました。

実に、1つの道路といいましても、たくさんありますね。たくさんありますというのは、中身がいろんな道路がありますね。

それでは、順番で前からやっていきましょう。今日は簡単な質問の後、この中から何か詳細審議するに当たって必要な追加資料とか、追加質問があったら、担当課の方をお願いする、という趣旨で御発言をお願いしたいと思います。

《質疑応答（整理番号3番）》

小林委員長：まず、3番の地区ですね。これは、南部町の名久井岳の公園のバイパスだそうなんですけど、25年に終わるんですね。1.8kmということで、ちょっとB/Cが1を切っているということは、先ほど説明したような理由だそうです。何かありますか？追加してお尋ねになりたいこと。

どうぞ、小野崎委員。

小野崎委員：参考資料として提示していただきたいんですが、資料の説明では観光期間中に交通渋滞が生じており、ということがあるんですが、その観光客がどれくらい来ているか。

小林委員長：入れ込み数ですね。それをお願いします。

他にいかがですか？長野委員、どうぞ。

長野委員：B/Cが1を切っているのがあるんですが、これは最後の総合評価を見ると、アクセス機能とか、地域特性等の総合評価をすればとか、重要性とか、そういう言葉が出てくるので、それを数値化することはできないのでしょうか？

国土交通省の基準であれば、この3つしか計上しちゃいけないというふうになっているんですが、例えばCVMのように、運転者がたった100mの区間だけれども、速度を緩めないで同じスピードで走れるというのを、運転者がどれくらいの価格を評価するかとか、そういうのをちょっと工夫していただかないと。

「1切りますよ。はい、どうでしょうか。」というのは、なかなか。やっぱりお役人だったら、ちょっと努力すべきじゃないかな、という感じがします。

もう1つは、合併になれば1切らないですよ、というのが2件ほどありましたが、これも合併の効果で非常に良いんで、向こうの効果を見ちゃいけないというのは、どこにもないので、私はこれを是非見てやるべきじゃないかと思しますので、そのへんに対する見解みたいなもので結構ですが、お願いしたいと思います。

小林委員長：このB/C問題は、これ、0.7という地区ですが、実は、さっきの中に0.4という、とんでもない地区が出てきているんです。

これはどうしようと思って、0.4だったら否決ですから。これを何とか否決しないで、生命財産のためとか、何かもうちょっと言わないと。

それは後でまた出てくると思うんですが、次回までに、このB/C、これは道路事業ではずっと本委員会では問題にしている、国交省の基準じゃなくて、青森県独自の、この道路がなければ生命財産が危ういんだとか、乏しい赤字の県であるけども絶対これでやらないと困るん

だとかという、もうちょっとアピールするような。今回、0.4 というのは、半分以下の効果しかないというのは初めて出てきたので、これはちょっとかなり、後でやりたいと思いますが。

どうぞ、長谷川委員。

長谷川委員：シンボルになっている法光寺松並木、そういう観光への利用ということで、この写真を見ても結構な方が訪れている状況がうかがえるんですが、その松に早く対応しなくちゃいけないとか、それからシンボルとして、先ほどの入り込みだとか、こういうふうなものを求めてきているのであれば、それに対応した施設の整備というのは重要になる、というふうな認識があると思うんですが、そのへんについての情報があったらお寄せいただくと参考になるんじゃないかと思います。よろしくをお願いします。

小林委員長：そうですね。武山委員、どうぞ。

武山委員：その他の事業についても同じような状態がありますけども、年次計画に対する進捗がかなり遅いものがあるって、最初に説明があったものとか、用地が取得できないとか、いろんな要因があるかと思いますが、例えば、この整理番号3番の件に関していうと、25年度までで今の計画でいうと終わるのかどうか。当初の終了年度ということですが、そのあたりは？

小林委員長：延長の可能性はないのかということですね。金が付かなくて延びるということがあるかもしれないけども、それ以外の要因ではないと、すべての事業そう聞いていたけど。

武山委員の御質問、今すぐ答えられますか？延長はないんですね？この工区は。

道路課：現段階では、県の単独事業でやっていますが、早急に予定年度までには完了させたいと考えております。

小林委員長：早急にというのは、短縮するという意味じゃないでしょうか？要するに計画どおりということでしょう。

《質疑応答（整理番号4番）》

小林委員長：次、整理番号4番、32億円の事業で30年度までだそうです。これはつがる市。どうぞ、何かこの地区では？

これは、用地未買収というのは、相続問題だけですね。これは、いけるんですね？

道路課：はい、相続で2か所、それから代替地要求と1か所ありますが、それについても早急に対応する予定です。

小林委員長：対応する予定って、いけるんですね？

道路課：はい。

《質疑応答（整理番号5番）》

小林委員長：次、整理番号5番。これは、夏泊公園の、これも一種、観光もあるんですが、これも相続問題難航と書いてある。これも大丈夫なんですね？

道路課：ここにつきましては、事業認定手続に最終的に入りたいと考えております。

《質疑応答（整理番号6番）》

小林委員長：続いて整理番号6番の六ヶ所村。これは、用地買収が終わって、補助事業へシフトするという話で、ここが先ほどいった0.4という話なんですよ、B/Cが。もう1つあったな、何番でしたか？14番か。14番も0.4幾つという話で、ちょっと事情が違うんだけど。

これはどうですかね？これは、3ページの絵をもう一度見ていただきたいんですが、黄色い、こういうふうに改良したいという話ですね。現在のグリーンの道路を黄色い方に1,700mだそうです。これ、投資が9億3,000万投資して、それでベネフィットが、便益が出てくるのが4億4,000万なんだよね。

はい、小野崎委員、どうぞ。

小野崎委員：調書の中で、大型車両が冬期間はほとんど通れないんだ、という説明があるんですが、これは、原子燃料サイクル施設ができたことによって、大型車両が通るようになったのかな、というふうに推察するんですが。そうでないと、元々が欠陥道路ということになりますよね。

ですから、この原子燃料サイクル施設ができたことによって大型車両がどれくらい通るようになったかというような資料があると、便益を分析する時のプラスの根拠になると思われるんですが。

何か、そのへんに関する情報というのがあったら、お願いしたいと思います。

小林委員長：そうですね。これは、どうなんだろうな。むしろ、この集落の生活基幹道路という位置付けかな。

でも、小野崎委員が言うように、そういう県の、国家の大事業があって、それに伴って道路の改良という視点であれば、そういうものもだから、ここが申し上げている、何か特殊要因をどういう、さっき長野委員も話したように、そういうものを上手に特殊要因としてインクルーズできるようなことを御努力くださいよ、ということをしているんです。

そうでないと、本委員会としては、これは却下ですよ。それじゃ、却下した時にどうするんですか？という話が出ちゃうじゃないですか。

だから、皆、各委員は、もうちょっとひねって、何かローカリズムというか、ローカルな特殊なプラス要因をうまく反映するようなことがあれば、杓子定規でいくと0.4なんていうとんでもない数字だけでも、そこは斟酌してゴーサインを出しましょう、とかという、そういう話合いをしているのであって。何かそこをうまく、次回まで御検討くださいということですね。

道路課：はい、分かりました。

小林委員長：長谷川委員、どうぞ。

長谷川委員：その意味では、大型車がどこで発生して、目的地がどこになっていて、冬期に通行できないということが念頭にあると、一体、どんな迂回の仕方をして目的を達しているのかとか、そういうふうなことと比較しながら、こういうふうな実際のルールにのった評価は、こうやって0.47だけれども、そういうことを考慮するとどうだ、というような説明が追加されると判断しやすくなるんじゃないでしょうか。

小林委員長：はい、お願いします。

それから、私、もう1つ、ずっとこれを見ていてちょっと分からないから教えてほしいんですけども、「交通事故減少便益」でマイナスというのは、どういう意味なんですか？この道路ができる交通事故が増えて損するという話なの？

道路課：現道が1.2km、これが改良工事をやることによって逆に1.7kmと延長が伸びます。それによって、メーター当たりの事故率というものが出ておりまして、それによって逆に便益が減少という形になります。

小林委員長：機械的に投入するのね。変な話だよ。どこかの所で数千万マイナスなんていうのが出ていましたよね。こういうお役所仕事、こんなの今日、マスコミいるけども、この道路ができたおかげで、負の遺産が増えるなんて、死亡事故が増えるなんて書かれたらどうするの？という感じ。

距離が増えているから、ある係数を掛けていくとマイナスになるという、それは勝手に役所がそう思っているだけであって、変だよ。やっている方が実際、首かしげているんだ、変だと思っているんだ。何とかしてくださいよ。

《質疑応答（整理番号7番）》

小林委員長：整理番号7番、五所川原、ここはどうですかね？どうぞ、小野崎委員。

小野崎委員：これは、やはり調書の必要性の所で、バス路線でありながらということが強調されているんですね。そのバスの利用客がどれくらいいるかというのを知りたいですね。例えば日に数名とか、そういう廃止直前の路線なのか、あるいは通勤通学に非常に必要な路線なのか、ということで大分違うと思うんです。

小林委員長：そのへんもどうぞお願いします。

道路課：はい、分かりました。

《質疑応答（整理番号8番）》

小林委員長：それでは、次8番、三沢野辺地線。これは急な坂の所だから、縦断勾配もきついし、これも直していきたいということですね。ここはいかがですか？

これも凄いなよ、この道路が完成すると5,400万も損益が出るんだって。こういうものの発想って変だよ、と思うんだけど、そういうふうに計算しろって国交省は言っているわけだ。困ったもんだ。

《質疑応答（整理番号9番～整理番号11番）》

小林委員長：整理番号9番、弘前。これは、橋を1本作るんですね。

道路課：はい、そうです。

小林委員長：これは、整理番号9番、10番、11番というのは、1本の道路を工区を分けてそれぞれ事業別にしたけども、連動してどうぞ。御発言ください。

日景委員、どうぞ。

日景委員：委員長がおっしゃったように、整理番号 9 番、10 番、11 番が連動するというところで、とりあえず 9 番の参考資料の後ろについている 2 ページの所を御覧ください。9 番、10 番、11 番とも同じものが綴じてあります。

この工事そのものには直接関係ありませんが、黄色部分の未着手というのがあります。そこが完成しないと、これは一連の道路としてあまり機能を果たさないと思います。

それで、その未着手についてどうなっているのかを後でお知らせいただければと思います。

小林委員長：どういう状況なんですか？ということですね。

日景委員：はい。それから、小野崎委員の、先ほどバスのことがありましたけども、近似したものが比較的どこの道路に関してもあるように思います。

利用者からすると、バス路線というのは、集落を走った方がいいわけです。遠い所にバス停があるよりは、家の近くに停まった方が非常に良いんです。遠くにバイパスができて、バス路線ももしかしたらバイパスの方を通るとなると、利用者側からするとマイナス要因になっていきます。そのあたりのことについて、少しお知らせ願えるとありがたいなと思います。

小林委員長：ほかにいかがでしょうか？

整理番号 9 番、10 番、11 番の中で 11 番のこの工区だけが 30 億って突出してでかいのは、距離が長いんですか？そうですね。5,000mあるんだもんね。

今の日景委員の未着手って、いつ着手するんですか？という質問は、すぐ答えられますか？

道路課：今、この工区、3 工区並びに国道に接続する部分でも 1 工区入っております。この路線として 4 工区入っているということで、逐次、この現在、事業中の工区が終わってから、未着手の工区には着手したいと考えております。

小林委員長：終わってから？そうすると、事業が終わるのは平成 30 年だから、今いる人は皆、お亡くなりになった後だ。未着手というのはそういうことを言っているんだな。日景先生、そういうことだそうですね。

冗談はともかくとして、今の日景委員、小野崎委員の指摘は、公共輸送機関、バス、バスが公共輸送という本来の目的からいって、こういうものを作ったら地域住民はかえって不便なんじゃないですか？という御質問については、ちゃんと後で資料を準備して答えてくださいよ。

道路課：はい、分かりました。

小林委員長：ほかにいかがですか？この一連の道路、整理番号 9 番、10 番、11 番。何かお気付きの点。

《質疑応答（整理番号 12 番）》

小林委員長：それでは、12 番ですね、東北町甲地。

これは、用地取得に当たっては、難航と書いてあるけども、具体的には何ですか？単価をもっと吊り上げると言っているの？この用地問題は何なんですか？

道路課：単価の問題もございますし、また、代替地の要求もあります。

小林委員長：でも、重大な阻害要因ではないと。

道路課：はい、事業を反対しているというわけではございませんので、熱意を持って交渉したいと考えております。

小林委員長：何か段々、議会答弁になってきたな。はい、どうぞ武山委員。

武山委員：先ほどの説明の中で、2億幾らぐらいですね、道路と直接は関係ない工事が入っているということでしたが、費用的にはかなりの額を占めていますので、主な内容のあたりにそれを記述しておいてもらった方がいいのかなと。

小林委員長：そうですね。それは書けばいいんじゃないですか。書いてください。

武山委員：あと、口頭の説明で、B / C が、合算の方も入れると、1.18 になるという説明がありました。そのあたりもやっぱり書いておいてもらった方が。これもやっぱり 0.89 ということなんです。そこを考えると。あとの14番も同じことかと思えます。

小林委員長：お願いします。

道路課：分かりました。

《質疑応答（整理番号13番）》

小林委員長：整理番号13番は？

この事業に反対者がいるという。ちょっと、詳しく説明してよ。何ですか？これ、この事業に反対者がいるというのは。

道路課：この地権者は、今の計画、道路の計画、自分の用地にかかるということに対して反対ということですので。

小林委員長：じゃ、それはどければいいの？

道路課：全体的な法線が決まっておりますので、そこだけ避けるということは、ちょっとできかねるものです。引き続き交渉、努めたい。若しくは、その先のことも念頭に入れて考えております。

小林委員長：その先というのは何ですか？

道路課：やはり事業認定等の手続に進めざるを得ないのかなと。

小林委員長：そういう意味ね。計画年度が25年度終了になっていますよね。大変だね。わずか2kmくらいの長さで。

《質疑応答（整理番号14番）》

小林委員長：整理番号14番、むつの九艘泊。これも0.4なんだよね。これも、先ほど来、各委員が御指摘のことだと思います。0.4というのは、事実は事実で、これはこれで国交省のマニュアルどおりにやるとこのとおりです。青森県道路課はこのようにします、というのを御提示ください。それについて審議します。

道路課：分かりました。

小林委員長：これ、0.4じゃ審議の対象になりません。なってもパッパッて機械的に処理する

しかなくなって、中止ですよ。そんなことになったら困るでしょう。一番喜ぶの、知事が喜ぶのかな。これ以上、金使わなくていいとか。ちゃんとそこやってもらわないと。

長谷川委員、どうぞ。

長谷川委員：この参考の3ページに地図がありまして、新河川が工事されるということで、この新河川の青が通ると、この対岸と右側の方と行き来するのは、この工事をやめてしまったらどんなふうになるというか、そういうふうな視点を原点にしないと、このお話なかなか解決しないんじゃないかと思えるんですが。そのへんについても教えていただければと、特に思います。

例えば、脇野沢小学校という、脇という字の左下の所に橋がありますけど、新河川ができると、その橋、今まで使っていた人は使えなくなるとか、そういうふうな今の図面の中では受け止められますが、こういうふうな事情を教えてくださいと、0.4とかそういうことじゃないとか、というふうなことについて次のステップになるんじゃないかと思うので、事情を教えてくださいとお願いします。

小林委員長：長谷川先生、優しいなあ。ちゃんと、そういう1つの方法もあるよ、というのをちゃんと委員の方から提示されているんだものね。そのとおりだと思いますよ。

この川をこっちに移すわけだから、別の河川改修事業というの？名前知らないけども、新しく川の路線がこっちに来たのに伴ってどうなるのか、というあたりも上手に加味したような、そういうローカリズムな算定方式を出さないと、ちょっと議論にならないんじゃないの？という話ですよ。よろしくお願いします。

《質疑応答（整理番号15番）》

小林委員長：整理番号15番。

どうぞ、日景委員。

日景委員：資料の2ページですが、1番下の計画時との比較の所に、「将来交通量の伸び率が増加傾向から減少傾向へ転換し」という所で、結果的にB/Cが2.45から1.63になったと書かれています。ここは、いわゆる人口減というものを考慮したと思います。

もしかしたら見落としているかもしれませんが、その時はごめんなさい。でも、ここだけ「減少傾向に転換し」というのが出ています。先ほどの下水道と同じ考え方ですが、人口が減少に転じることは明らかであるという考えが私の中にありますので、それを他の所では考えていないのかということと、この15番のものに関しても、具体的にどのくらいの人口減があったのか、ということをお願いできればありがたいと思います。

小林委員長：なるほど。一通りなぞってきましたけど。どうぞ、元に戻っても。小野崎委員、どうぞ。

小野崎委員：今の15番に関連してですが、今、日景委員から計画交通量が減少したという指摘があったんですが、それとともに調書の中には市街地の渋滞が問題となっているという記述があるので、これも交通量調査など、なかなか手間が掛かると思うんですが、どの程度の渋滞

なのか。例えば、土日にほんのちょっとだけ起こるのか、毎日夕方5時になると物凄く混むのか、全然違うと思います。こういう言葉だけで済ますのではなくて、やっぱり数値を知りたいですね。

小林委員長：見たいね。どうぞ、よろしくお願いします。

道路課：はい、分かりました。

《質疑応答（整理番号3番～整理番号15番）》

小林委員長：松富委員、どうぞ。

松富委員：先ほど、武山委員が質問したことと関連するんですが、この道路に関しましては、年次計画に関しては100%超えるものはあるんですが、計画全体に対する進捗状況、これは全部100%っていないですよ。全部が全部、そうですよね。計画どおりに終わらせるとすると、明らかに予算はないなという感じはするんですが。そのあたり、どう考えているんでしょうか。

小林委員長：全事業そうですよね。今、即答できますか？後でまとめてやります？どちらでもいいですよ。

道路課：後でまとめさせてください。

小林委員長：じゃ、後でまとめるそうですから、どんどん各委員、御質問、御注文があれば御発言いただきたいと思います。

《まとめ》

小林委員長：やっぱりあれですよ。なかなか大変難しいと思いますね。特に道路の場合は、予算がちょぼちょぼしか付かないから、物凄く年限が、30年近く長い年限やっていくわけで、その間に人口動態は変わってくるし、いろんな状況も変わるし、ということの中で、採択の1つの大きな要因である1.0をどうやってクリアするか、というような客観的な資料を作るかというのは。

国が作ってくれているマニュアルどおりなんかやったらいけませんよ、青森県の場合は。執行できなくなっちゃいますよ。

だから、ひねってくださいと言っているわけです。ひねるって、鉛筆をなめると言っているんじゃないですよ。一生懸命頭を使って、何か絶対こうなんだ、ということがないと、県民の納得、これ全部公開、今日はマスコミもいますし、全部公開されちゃいますから、やっぱりそこは、こんなB/Cなんていう1つの判断基準でなんか言えないくらい重大な、地域の生命・財産、住民の、国民としてのうんぬんかんぬんって、私が作文することはないけども、そういうものを出していただかないと、ちょっとやっぱり次の議論、難しくなるんですね。

今日は、河川砂防課はやっていませんから、次回は河川砂防課がこれに入ってくるんだろうけども、まさにどんどんどんどん、そういう公共事業としての金の投資、こういうお金が無い県での有効な金の使い方など、段々本質に迫るような議論が出てくるのではないかな、という

のが本日、一部ですけど、やった私の感想でございます。

担当課の方々におかれましては、本当に大変だと思います。先輩がやったのをそのまま写せばいいという時代は、もう全然なくなりましたので、むしろ、やればやるほど、自分の先輩、もうちょっとしっかりしてほしかったな、というのが見えてくると思うんです。

それはやっぱり乗り越えなきゃならない時代だと思いますので、本当に大変だと思いますけど、県民が皆注目しているの、是非、そのへんは御尽力いただきたいと思っております。

何か、締め言葉みたく勝手に言っているけども、各委員の方々、どうぞ、何か。

大体これで予定した案件は、以上でございますので、最初の会議でございますので。

長野委員、どうぞ。

長野委員：こういう1を切った調書が公式の席に出てくるというのは、ちょっと理解できないんですが。というのは、財政課だとか、県庁のいろいろ査定もあるし、県議会で予算やる時もあるし、そういうのがずっとあって初めてこういう所に、公開の場に出てくると思うんですが、そういう中の仕組みがうまくいっているのかという、県庁の中の。さっきから言葉を失っているんですが、何かそのへんが物凄く不思議でたまらないというところですよ。

小林委員長：企画政策部長、大変だね。これ、企画政策部の問題ですよ。公共事業というのは、1.0を切るようなものは出してはいけないんですから。それは、0.9とか0.8とか、ほとんど四捨五入すれば1くらいになったらいろいろあるけど、0.4なんていうのが出てきたら。今日、そこにマスコミがいるんだけど、0.4が県サイドから委員会に提示されたということは、今の長野委員の言葉を借りれば、啞然とするというか、言葉を失うというか。どう考えるんですか？という話になっちゃうんで。

今日は、総論の御説明をいただいたという会でございますので、次回以降、やっぱりそのへん相当シビアな議論になるでしょうね。

どうぞ、せっかくですから、川村委員、初めてですが、何か御発言、もう終わりますので、何かあれば。

川村委員：今日、初めて参加しまして、ちょっと見ている資料とかが、今まで見たことがない資料で、いただいたのは早かったんですが。まだ、初めて参加して、ついていけない部分があったりしまして黙っていたんですが。

これらの事業というのは、もう始めてしまっているから、どのような方法があるのでしょうか。調書で0.4などとされているのは。

小林委員長：いろいろあります、やり方は。やり方がいろいろあるのは、一番きついのは、この工事を中止、それから計画変更。

川村委員：実際に用地を買収していたりすると。

小林委員長：それは、だから考え方がいろいろありまして、今日まで投資した額はあったにしても、これ以上、更なる投資をしない方が良いという判断。過去においてですが、ある地区では、それまで何億という金を投資しましたが、英断をもって県は中止されました。そういう事業もありました。過去においては。

しかしあまり、そういうことは不幸なことなので、できるだけ早い段階でいろいろ修正をかけて、変更という項目もありますので、そういうこともこれから議論していきたいと思っております。

ほかに、各委員、よろしいですか？それでは、事務局、マイクを返しますのでどうぞ。

(5) その他

事務局：それでは、次第のその他ということで、事務局から若干の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15日（日）曜日に開催いたしますが、会場・時間等につきましては、後日改めて御連絡させていただきます。御多忙のところ、誠に恐縮ですが、よろしくお願いいたします。

それからもう1点は、審議内容の公表の件ですが、本日の会議での配付資料及び議事録については、事務局である企画政策部政策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公表することといたしますので、よろしくお願いいたします。以上です。

5 閉 会

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