

平成 21 年度 第 2 回青森県公共事業再評価審議委員会 議事録

青森県企画政策部企画調整課

日 時 平成 21 年 7 月 25 日 ( 土 ) 13 : 30 ~ 15 : 55

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

委員長 小林 裕志 北里大学 獣医学部 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 田中 正子 元青森商工会議所 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 工学部 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、徳大寺企画調整課長 ほか

農林水産部 安部次長、樋口林政課長 ほか

県土整備部 竹内次長、五十嵐整備企画課長、菱谷道路課長、  
阿部河川砂防課長、加藤港湾空港課長、今都市計画課長、  
中田高規格道路・津軽ダム対策課長 ほか

内 容

1 開 会

司会 ( 徳大寺企画調整課長 ) : ただ今から、平成 21 年度第 2 回青森県公共事業再評価審議委員会を開会いたします。

《会議成立報告》

司会 : 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 項の規程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 10 名中 9 名の委員の皆様にご出席いただいておりますので、会議は成立しますことをご報告いたします。なお、田中委員におかれましては、所用のため 15 時頃中座されますので、あらかじめご連絡いたします。

ここからの議事進行は、委員会設置要領の規定に基づきまして小林委員長にお願いい

たします。委員長、よろしくお願いいたします。

#### 《審議の進め方》

小林委員長：こんにちは。それでは審議を始めさせていただきます。よろしくお願いいたします。本日は、詳細審議地区を選ぶということが主なる内容でございます。

それでは、進め方でございますが、私達、第1回の時に、いろいろもう少し詳しい資料をお願いしますということで、担当課の方に調べていただきたいということでお願いをしておきましたので、それについて説明をしていただくことになるわけですが、資料の5と、綴じてあるのをご覧いただけますか。これが前回の時にお願いをした内容でございます。

それで、最初の日景委員の所に「全地区」と書いてありますけれども、「道路関係に係る交通量のデータを示してほしい」とか、その次も、「ある程度のエリアにおける道路網の中で事業を示してほしい」、それから3つ目が「県の道路整備のネットワークの考え方、あるいは港湾等との関連について」と、それから4番目が「国の方の要請によるB/Cの点検対象に」と、それからその次が「冬期の便益とか、あるいは防災便益、これの算定について」という、ここまでは20地区、個別のということよりも、今年度全地区に、一般論としてどういうふうになっているのか、ということをもうちょっと詳しく教えてほしいな、ということでございましたので、道路課さんの方では、始めにこの所までずっと一通り説明していただけますか。

そして、その次の2、整理番号2番の国道103あたりからは各論になっていくので、それは、詳細地区をどうやって選ぶかという話の中で個別、個別に事業地区ごとに解説を深めていただければなと思っておりますので。委員の先生方、そういう進め方でよろしゅうございますね。

#### (1) 平成21年度第1回青森県公共事業再評価審議委員会における質問事項に対する回答について

小林委員長：はい、それでは、ただ今申し上げた1、2、3、4、5、この5項目について道路課担当課の方、どうぞ説明に入っていただけますか。

#### 《資料5 質問事項に対する回答 3ページ》

道路課：道路課でございます。それでは資料5に基づきましてご説明させていただきます。

まず3ページの方をお願いいたします。ご質問の方は、「道路関係事業に係る交通量のデータを示してほしい」とのご質問でございました。今回審議箇所の整理番号2番から14番までと19、20番の合計15箇所につきまして、日当たりの現況交通量と計画交通量を表に取りまとめさせていただきました。現況交通量は、2005年の道路交通センサスに

よるものです。また、計画交通量は、2030年における計画交通量を示してございます。  
以上でございます。

《資料5 質問事項に対する回答 4ページ》

道路課：次、4ページの方をお願いいたします。4ページの方は、道路関係事業について「ある程度のエリアにおける道路網の中での事業を示していただきたい」とのご質問でございます。

先ほどと同じように、今回審議箇所の整理番号2番から14番までと19番、20番の合計15箇所につきまして、県内道路網図に南部エリア、それから下北エリア、津軽エリアという3地域に分割させていただきまして、道路網に記入させていただきました。審議箇所については赤書きで旗揚げしております箇所でございます。

《資料5 質問事項に対する回答 8ページ》

道路課：次、8ページの方をお願いいたします。続きまして、「県の道路網のネットワークの理念や考え方、また、港湾等の交通拠点との関連性について伺いたい」ということでもございましたけれども。

これに対して、現在本県の道路整備は、「広域道路整備基本計画」、こちらの方は平成5年度に策定して、平成10年度に一部見直しを行っております、それから「青森のみちの将来像」、こちらの方は平成14年度に作成しております、これらに基づいて整備を進めています。

このうち「広域道路整備基本計画」は、県土の骨格となる道路網の整備方針を示すものであり、広域的には高規格幹線道路を補完して、地方生活圏中心都市、二次生活圏中心都市、産業拠点、観光拠点、及び八戸港などの重要港湾や大間港・尻屋岬港などの港湾、あるいは空港・新幹線駅などの交通拠点を有機的に連絡する道路を「広域道路」として選定しております。また、都市部である青森都市圏、弘前都市圏、八戸都市圏においては、都市の機能強化に資する環状・放射道路、交通拠点間を連絡する道路を「広域道路」として選定しています。

10ページの方をご覧ください。この「広域道路整備基本計画」を基に「青森県広域道路網マスタープラン」を策定しております。こちらの図面の赤い線、それから赤い四角の囲みですけれども、こちらの方が最も規格の高い道路として位置付けられる高規格幹線道路になっています。その次の、えんじ色と言いますか、そちらの方が広域道路のうちの交流促進型、定時性それから速達性が確保されるトラフィック機能の高い道路として設定しております。それから青色の部分、こちらの方が同じく広域道路の地域形成型ということで、沿道アクセス、つまり沿線住民の使いやすさも考慮した道路整備という、そのような路線を設定しております。このマスタープランを基に、具体的な道路網の設定をしたものが次のページ、11ページの「青森県主要幹線道路網」です。

今、ご説明しましたこの「広域道路整備基本計画」、こちらの方は骨格となる道路を設定したものですけれども、「青森のみちの将来像」、こちらの方は主要幹線道路を含む道路全体の整備方針を定めております。従来は国の道路整備5箇年計画など、予算の年次計画を伴う整備量を重視した計画により整備を進めていましたが、国の計画が整備量を目標にしたものからアウトカム指標などを目標にする施策提案型に切り替わったことに伴い、本県でも学識経験者等から成る委員会の意見を踏まえ、「青森のみちの将来像」として、政策目標型の道路整備計画を策定しております。

この「青森のみちの将来像」では、1つ目として、生活・経済圏間の連携強化や交通拠点へのアクセス性の向上など、いわゆる「広域道路」の整備促進を図る「交流促進と連携強化を支援する」道づくり。

また、広域道路以外の道路につきましては、冬期バリアフリーや地吹雪に対する防雪施設の充実を図る「雪国あおもりの暮らしを支える」道づくり。

また、事故危険箇所の交通安全対策や道路防災対策などを推進する「安全で安心な暮らしを守る」道づくり。

更には、渋滞解消やゆとりある歩行空間整備など、まちづくりと一体となった「都市機能高度化を支援する」道づくり。

そして、自然環境に配慮した「あおもりの自然と調和し活用する」道づくり。という5つの基本方針を立て、これらに基づき現在道路整備を進めているところです。12ページの方に、今ご説明しました青森の道づくりの基本方針を掲載しております。以上です。

#### 《資料5 質問事項に対する回答 13ページ》

道路課：続きまして、13ページの方をお願いします。13ページの方は、「国土交通省の要請による費用便益比の点検対象について伺いたい」というご質問でございます。

14ページの方に通達の写しを添付させていただいておりますが、通常補助事業について新たな将来交通需要推計及び改定マニュアルに基づき実施することとありますので、13ページの一覧にあります、通常補助事業13箇所について点検を行っております。

点検結果は、基本3便益で1未満の箇所は、国道103号青樺山バイパスと国道338号白糠バイパスの2箇所となっております。2箇所につきましては、今回の再評価審議対象箇所とさせていただきます。

#### 《資料5 質問事項に対する回答 15ページ》

道路課：次、15ページの方をお願いいたします。「冬期便益及び防災便益の算定方法について伺いたい」とのご質問であります。

冬期便益及び防災便益などについては、「県独自の費用便益分析実施要綱」により算出しております。この要綱では、以下の追加便益項目を算出できるものとしてござい

す。1番目が冬期便益、2番目が観光便益、3番目が地域振興便益、4番目が地域医療などの便益、5番目といたしまして防災便益。これらの項目につきまして、各路線の特性に応じまして便益を追加し費用便益比を求めております。

冬期便益についてですが、冬期便益は、道路の整備によります走行速度の向上が夏場以上に冬場において効果が見込めることから、通年通行が可能な路線におきまして追加計上しております。

次、16ページをお願いいたします。冬期速度の改善例を示してございます。今回の例では、冬期の速度改善効果が、夏場から6km/hの向上が見込まれるというような例になってございます。この速度差による費用便益を冬期日数120日間で算出しまして冬期便益といたしております。冬期便益の算定は、各路線ごとに設定走行速度及び交通量などが異なることから、効果の算出の値も異なることとなります。

次は防災便益についてですが、防災便益は、道路の整備による下記の防災などの効果がある場合に算出してございます。17ページの添付資料にもありますけれども、大型車すれ違い困難区間の解消、また異常気象時通行不能区間の解消、通行危険箇所解消、以上3つについて解消が見込める場合に、計画交通量の2分の1を世帯数とみなしまして、これに下記の防災便益の原単位を適用して求めてございます。なお、防災便益の計上に当たっては、路線における防災効果の向上を検討いたしまして計上することといたしております。

以上になります。

#### 《質疑応答（質問事項に対する回答3ページ～15ページ）》

小林委員長：はい、ありがとうございました。以上が各委員からご質問されたことに対する総論の部分、各論は後にして、総論の部分の道路課からの回答でございます。何か、ただ今の説明に更なるご質問。長野委員、どうぞ。

長野委員：2点ほど確認ですけれども、3ページで、交通量が減っているところがありますね。25年後は2割減りますと、1割と。多分、これは国土交通省の基準に従って計画交通量を出しているんだと思うんですけれども。それと、先ほどの10、11ページを見ると、特に目立ったのは国道338号線というのは、いわゆる緑で、広域道路として県の中で位置付けられている道路なんですけれども、これ、交通量が2割も減るという要素は、人口なんですか？人口が減るからこれだけ交通量が。多分、広域道路としてマスタープランだとか幹線道路網の中で位置付けられていて、交通量が2割ぐらい減るとするのはちょっと。計算して、人口で比例するようになっていのかとも思われたりしているんですが。

小林委員長：これ、何を根拠にこういう計算されているのかしら。人口動向、予測？担当の方。

道路課：今のご質問の確認をさせていただきたいのですが。これは具体的には倉内バイ

パスのことを委員の方はおっしゃっているのでしょうか？

小林委員長：ああ、そうか。現場によって違うんだ、やっぱり考え方が。先生、これ何番？

長野委員：3ページの国道338号線が2割ほど全部将来減るという交通量になっていますね。10、11ページを見ると、この道路は広域道路ということで、県のマスタープランの中に幹線道路みたいな形で位置付けられているので。幹線道路みたいに位置付けられているのに、どうして減るんでしょうかという質問。多分何か、人口が指標になっているからじゃないかなということ推測するんですけど。

道路課：少々お待ちくださいませ。

長野委員：後からでもいいです。次、2番目は、13ページのB/Cが1未満というのが2箇所あって、これが今回の評価対象になっているという、これはそのままではなくて、その後にある冬期便益とかその他、地域によっていろいろ計上できる便益を追加して1以上になりますよという調書になっているという。後から詳しく見ればいいんですけど、それでいいですね？

小林委員長：そうですね。そこは各論で多分やると思いますので。そういうことだと思うんですけども。前段の質問は、もうちょっと時間が掛かるのかな。じゃあ、進みますか。

道路課：すいません、交通量のお話についてお答えさせていただきます。

県のマスタープランに位置付けられている路線が、交通量が減少しているということですが、今回の計画交通量につきましては、国土交通省の方が全国一斉に集計予測して出しているものですが、その予測の際の主な要素は、まず第一は人口ですね、それから外出率とか、そういうものをかみ合わせて現況から将来推計をするわけですが、全国全体で15%程度減るといような予想がされていまして、それがまた地方の方にきますと、人口の減少割合が高くなったり高齢化の割合が高くなったりしますので、都市部に比べて更に交通量の減少率が高くなるというように設定されております。これは県独自に全体の交通量を設定しているわけではなくて、各方面、例えば北東北であれば一律何%減りますよとか、そういうように形で算出しております。

小林委員長：それでもマスタープランの、プライオリティーを持っている道路の位置付けは変わらないということなんですか？考え方です、これはね。

他にいかがでしょうか？

## (2) 詳細審議地区の選定について

小林委員長：それでは各論に入って参りたいと思うのですが、まず今年度の対象20のうち、どこどこを詳細審議するかということの選び方でございます。

《詳細審議地区選定に当たった考え方(委員長私案)の説明》

小林委員長：お手元に委員長私案という資料がこれから渡されますので、ちょっとご覧いただきたいと思うのですけれども。

ただ今、お配りしたものが、実はこれまでの、過去毎年どういうふうな観点から詳細検討していったのかということ整理したものでございます。観点が5つほどございまして、これは、その後ろに綴じてある、横になっている一覧表を見ながらこの考え方を見てもらうと分かるのですけれども。

まずこの一覧表のちょうど真ん中辺りにあるところの「事業の進捗状況」というのがありますよね。そこで、進捗率が低いものを対象にしたらどうかというのが1点目です。

それから2つ目。2点目が、事業費がかなりでかいものということで、この一覧表の中の「全体事業費」というのを見てもらうと分かるのですけれども、例えば2番の十和田市の青樺山バイパスというのは、267億という膨大な公共投資が総額として計画されているというやつです。

それから3つ目。B/C、いわゆるコストパフォーマンスが大幅に減少しているもの、それから投資効果が1を下回っているものということで、このテーブルの右の方に「費用対効果分析」という欄がありまして、そこがそうですね。

それから4つ目。希少野生動植物ということで、そういう環境への配慮が特段に必要なとなってくるものが4つ目でございます。

それから5つ目として更にですね。事業費全体がでかい。それから担当課の方での自己評価、自己点検の結果BとかCというふうに該当するものですね。あるいは、今年、当該年度予算が保留となっているもの。

なんていうことを頭に入れながら選んでみましたということでございます。

それで、その下のお書きのところですけど、昨年までの審議では、次のようなものは外しております。上にあるように該当はするんですけども。

1つ目としては、来年、翌年度に完了するものは、詳細しなくていいですよ、と。

2つ目は、地すべり防止のような人命財産を守る上でどうしてもやらねばならないというの、優先的に回すから詳細しなくてもいいですよ、と。

3つ目も同じような観点で、生活に不可欠な下水道整備、これもプライオリティーが高いから詳細審議にしませんよ、というようなことで。

これは、去年までこういうふうな考え方でやって参りましたという、参考までの考え方でございます。

ということで、事務局の方をお願いをしまして、裏ページにずっと20地区、全体をもう一度見直してもらって、ただ今申し上げたような観点から要注意というか、いかがでしょうかねということで、赤い字で書いてもらった所がそうでございます。

順番に見ていきますと、まず1番は、B/Cが動いてますね、と。動いてます、というのは、原本の方を見てもらうと分かるのですけれども、当初3.78、右の備考の欄に書いてありますが、見直した結果2.8、これは投資効果が下がっていますよね、ということ

でございます。ただ、青い字で書いてありましたように、これは地滑り対策なので、人命財産を守るという意味で詳細から外してもいいのではないかと、というふうなことが1番にありますね。

まあ、一応ずっと一通り説明させてください。後でご意見を頂きますけれども。

それから2番目がですね、青楓の十和田湖の上の所のバイパス工事ですが、まずは事業費が膨大、267億ということですね。

それから進捗率、「予定工期」という欄を見てください。平成12年に計画が出て、30年以降いつになるか分からないけど、平成12年になっている割には全体でいっても4.2%しか進んでいない。年次計画で、今年度で8.0%で、あまりにも低いんじゃないかと。

それからB/Cも当初より下がっていますねと。そして、国のやり方で言うと1を切ってしまうけど、青森方式でやると1.17だけけれどもということで、これは、詳細検討をした方がいいのかなと。

整理番号3番、六ヶ所村の白糠バイパスですけど、これも昭和62年に始まっているんですけど、進捗率がちょっと低いんじゃないかな、と。それからB/Cも下がっていますよね、と。そして、当初の判定では1を切っていますね、というあたりで、ちょっと詳しく見た方がいいかな、ということですね。

それから4番、同じく六ヶ所村の倉内バイパスですけど、これは、B/Cが当初あまりにも高すぎたんだよね、5.47をやり返したら、今見たら、2.64ということだから。これは詳細しなくてもいい。今、私が勝手にいろいろ、思いつきで話をしているので、後でご意見を頂きたい。4番は、詳細しなくてもいいんじゃないかなと。

5番も同じような意味で、詳細しなくてもいいなと。

6番も詳細しなくていいんじゃないかなと。進捗率がちょっと遅れてはいるけど、平成24年までいきそうだからということで。

7番は、これはちょっと、平成12年に始まって、五所川原ですけど、その割には進捗率が32.3ですから、ちょっと詳細に議論をしたらいいかなと思います。

8番も、0.71ということで1未満ですけども、これも詳細しなくても内容は似たようなものじゃないかなと思うので、私の案としては、8番は詳細しなくてもいいんじゃないかと。

それから、9、10を飛ばしまして11番。11番も進捗が40%で、ちょっと遅い。それからB/Cが1を切ってますよね、修正掛ける前の話ですよ、ということなんですけど、これも内容は似たようなものだから、詳細から外してもいいんじゃないかなと。

12番、これは佐井村ですね。進捗が30%を切っているので、全体計画でも19.9ですから、ちょっと事情をきちっと見ようかと。それから、何よりもやっぱり詳細すべきかなと思ったのは、右側の備考の欄に「その他」で今年度の予算は保留されているんですよ。これは、やっぱりちょっと詳細に意見交換した方がいいかなと思います。

13番も、まあいいんじゃないですか、と。



14 番も OK。

15 番はですね、進捗率も 35.2 ですが、右の備考の欄にありますように、今年度予算が保留されているということなので、ちょっと詳細審議した方がいいかなと。

次のページです。16 番、これは地すべりだから、いいでしょうと。

17 番もいいんじゃないですかと。

18 番もいいですねと。

19 番、これはやっぱり 100 億超えていますから。八戸の市街地ですよ。しかもこれ、計画変更してるんだな。これ、ちょっと詳細見なくていいのかなと思って、私は詳細をした方がいいのではないかなと思ってます。

それからあと 20 番。20 番も、当初予算が 100 億より伸びてしまったので、有戸北バイパスですね、これも詳細したらどうかなというふうなことでですね。

#### 《詳細審議地区の選定》

小林委員長：これは私なりの判断ですけど、もう 1 回整理しますと、2、3、7、12、15、19、20、合計 7 を私なりに選んでみたんですけど、先生方いかがですか？今、ただ私がそういう提案しているだけで、これを入れたらどうかとか、これもやりましょうというのがあれば、今からどんどんやりますけれども。とりあえず、委員長私案というのは、そういう形でご提案申し上げます。いかがでしょう？

7 地区でやってみますか？よろしゅうございますか？どうぞ、小野崎委員。

小野崎委員：ご提案の 7 地区には異存は無いんですが、1 つ検討に加えていただいたらいかがかなと思うのが 17 番なんです。

この表だけからは大した問題は見られないんですが、写真とかがこの資料に付いてまして、仏ヶ浦の景観が非常に損なわれるような計画であるというふうに、私は個人的に思うんですね。元々棧橋を造ったこと自体が景観を損なっているんですけども、屋上屋を重ねて何か景観を崩すような計画になってまして、それが評価項目の中に入っていないというのが、システムそのもの。要するに、例えば観光の利便性が上がって観光客が増えたらごみが増えるとか、例えば岩を削って持って行ってしまう不届き者がいるわけですから、環境を悪化させるというマイナス要因が強いと思うんですがね。

小林委員長：じゃあ、ちょっと意見交換しましょうか。17 番、いかがですか？今の小野崎委員の提案、入れましょうかね？じゃあ 17 番も入れましょう。

他にいかがですか？それじゃあ、そういう形で進めていって、また後で、やりながら、これもやろうということになれば、そこは自由に私達が決めればいいことですから。それじゃあ、都合 8 地区の詳細をやっていきたいと思っております。

#### (3) 詳細審議地区に係る審議について

小林委員長：それで、もう 1 度、前回の質問ですが、先ほどの資料 5 ですよ、資料 5

の各論の部分で 18 ページの辺りもご説明をいただいて、かつ、調書の整理番号 2 番のページをお開きください。これを見ながら。まず前回、これは私が質問したのかな、「当初の計画時から事業費が大幅に増額となった理由について伺いたい」ということで、ちょっとご説明をお願いします。

【整理番号 2 番 道路改築事業 / 国道 103 号青樺山バイパス】

《資料 5 質問事項に対する回答 18 ページ、20 ページ》

道路課：分かりました、道路課です。整理番号 2 番、国道 103 号青樺山バイパスについてです。19 ページの資料をお願いいたします。

ご質問の方は、当初計画時から事業費が大幅に増額になった理由について、とのご質問でございますが、19 ページの資料で、まず計画図面を示してございますが、この見方ですけれども、緑の破線で表示してありますのが青樺山バイパスの当初計画になります。またオレンジの破線が今回示してございます、今いろいろ事業費を計算しております計画となっております。この資料に基づきまして、中ほどの事業費増額の理由という欄の緑の破線で囲ってある部分から説明させていただきます。

当初計画の設計条件についてですけれども、1 番目といたしまして、トンネル延長については経済性の面から当時考えられる最短のルートとして計画してございました。また 2 番目といたしまして、環境への影響を少なくとの考えから、地形の改変をできるだけ少なくという観点から計画をしてございます。また 3 番目といたしまして、安全性、冬期交通の確保ということで、以上の 3 点を主に考えまして当初計画を策定してございました。

この事業を進めるに当たりまして、環境面では国立公園内での規制の厳しい特別保護地区や各種特別地域の中で事業を進める必要があること、また技術面では十和田火山の噴出物が堆積します高水圧で脆弱な地質への対応が必要となるため、平成 12 年度から環境検討委員会を、また平成 13 年度からは設計施工計画技術検討委員会をそれぞれ発足させております。

環境面では奥入瀬溪流沿いの滝への流量影響低減ルートの検討、また十和田湖湖岸部への地形の改変を避けるようにとの提案などを頂いてございます。また、設計施工検討委員会の方では、トンネル掘削時に問題となります地下水位を低下させるための先進坑や掘削時の地山安定化を図るための補助工法の提案、更には環境検討委員会から提言のございました滝流量影響低減ルートに関しまして技術面の方からの検討を重ねてきてございます。両委員会の提言を参考に、トンネルルート、掘削工法などについて修正が必要となったものであります。

これらに対応したことによる事業費増大の各項目になりますけれども、地下水位低下のための先進坑を採用したこと、2 つ目といたしまして掘削時の地山安定化を図るための補助工法を採用していること、また、先進坑を活用した、安全面を最優先させまして

避難路を設置するということ、4つ目といたしまして滝流量への影響低減を図るため、十和田湖側にトンネルルートを変更したことによりますトンネル延長の増加、更には検討委員会では13ルートについて審議が行われておりますけれども、検討資料とするための調査ボーリング箇所追加などが必要となっております。以上の項目によりまして事業費が増加したものであります。

なお、資料右上側に記載してございますけれども、トンネル断面につきましては当初計画時の車道幅員9.0mを7.5mに縮小し、コスト縮減に努めておりますけれども、トータルで約61億円の工事費が増となっているものであります。次の別の項目を説明してよろしいでしょうか。

次、20ページの方をお願いいたします。質問事項は、「補助事業のうち、計画時のB/Cを記載していないものがあるが、その理由について伺いたい」というご質問でございました。この項目につきましては、整理番号2番の国道103号青樺山バイパスと整理番号20番の国道279号有戸北バイパスが対象になるかと思えます。

この回答でございまして、県が平成16年度以降新規に実施する公共事業については、平成15年度に導入しました事前評価制度により、原則として費用対効果分析を実施してございます。一方、国土交通省所管の補助事業については、平成10年に「公共事業の新規事業採択時評価実施要領」が定められておまして、県が提出する資料に基づきまして国が事業採択に係る評価を実施してございます。

調書の2番及び20番の道路改築事業につきましては、平成11年度の新規事業採択時におきましてB/Cを算出し、資料を国に提出していたものですが、算出過程に関する資料が現存していないために再評価調書に記載していなかったものであります。

今回、審議資料の統一を図る必要がありますので、他の補助事業同様、再評価調書に計画時のB/Cの数値を追加記入の上、追加記入したことによります関連項目を修正させていただきたく資料を配布させていただきました。準備してある差替用の再評価調書をご覧いただきたいと思うのですが、よろしいでしょうか。

整理番号2番の国道103号青樺山バイパスですが、修正箇所は2ページの「(3)費用対効果分析の要因変化」についてですが、前回の委員会では当初評価時が未記入となっておりますが、今回赤書きで追加修正させていただいております。当初評価時のB/Cは1.79に対しまして今回再評価時は1.17となっております。また一番下、「計画時との比較」欄の評価につきましては、B/Cが当初評価時と比較し減少していることからbの評価となり、大項目でもB評価に変更になります。

次の修正箇所は3ページになります。3番の「対応方針」についてですが、費用対効果分析の要因変化の大項目がBであるものの、本路線の持つ重要性や沿道環境の改善効果などを総合的に評価した場合、事業を推進し早期に事業効果を発現する必要があることから、対応方針については「継続」としております。

以上、赤書き部分について加筆及び修正させていただきます。

小林委員長：ありがとうございました。どうぞ、いろいろご質問をお願いします。長谷川委員、どうぞ。

長谷川委員：この事業の目的の中に奥入瀬渓流の話が書かれておりまして、元々観光道路と同時に産業活動を支える幹線道路なんだというご説明の下で、とりわけその区間が奥入瀬渓流、七曲区間の落石危険箇所の隘路を解消し、その手前に自然環境の保全、適正な公園利用に寄与するというお話も書かれていますが、こういうふうにして道路が、交通が、例えば 103 号線バイパスができた時は、今の奥入瀬渓流の交通のあり方とか、そういうのはどのようにお考えなのかな、という。例えば、テスト的に交通を止められていたと思いますけれども、そういうことをして、自然環境の保全ということに対していろんな取組みをされているともお聞きしていますので、道路ができた時にどういうことをお考えになっているかとか、そういうのがありましたら、お話いただけませんかでしょうか。

道路課：道路課長の菱谷でございます。長谷川先生のご質問にお答えいたします。

この青樺山バイパスができましたら、いろいろ調書にも書いてございますが、102 号、103 号の現渓流がございまして、この道路については、県では 6、7 年前から渓流を交通規制をいたしましてマイカーを通さないというようなことで行事を進めてきたわけですが、昨年からまたそれを復活いたしまして、奥入瀬のマイカー規制を行おうということを含めまして、いわゆる渓流については観光シーズンとか、そういう面で非常に渋滞が激しいと、そうすると排気ガスとかいろんな面で渓流の保護に悪影響を及ぼすのではないかとということで、この青樺山バイパスも、国立公園の中ではございますが、トンネルも掘ってカルデラに穴を開けるというような環境の厳しいところでさえも、環境省の方からも是非このバイパスを造っていただきたいということで計画にも入ってございます。そういう意味で、この道路ができましたら、渓流を、私ども今現在考えているのはマイカー規制の試行錯誤の結果を見ながら、すべて交通を遮断すると。自転車とか人がゆっくり渓流を楽しめるようなことにしようということで考えています。それは今後、いろいろ関係者と詰めていかななくてはならないと思いますが、その時においても交通弱者とか緊急時については、その頃になりますと電気自動車も結構普及していると思いますので、そういう面では通して、一般の車についてはこちらの方を通過していただくということで考えてございます。ちょっと長くなりましたけれども。

長谷川委員：どうもありがとうございます。

そういうふうな効果と言いますか、例えば現在こういうふうにして、写真にありますような落石が起きて通行止めになってしまうと。それで、これに対する様々な工事を行って、多額の費用を掛けて今の現行の奥入瀬渓流沿いの 102 号線を維持されてきていると思うんですけれども。それから、この排気ガスのことによって環境が様々、せつかくの国立公園で、しかも名所となっている所で、これからしっかりと守っていかなくてはいけない地域だと思うんですね。そういうふうな効果というのは、この 1.17 の効果の中

に入っていらっしゃるのでしょうか？

道路課：お答えいたします。今、委員の方から話がありました部分についての便益は、現在の時点では計上されてございません。

長谷川委員：こういうのは難しいのかもしれませんが、先ほどお話があったですね、景観という、そういう視点もあると思うんですけれども。非常に大切な県民の財産と言いますか、特に国の財産とも言えるような、そういうものを守るための事業というときに、この 1.17 をこのまま 1.17 と見ていいのかな、というふうに感じて質問させていただいた次第でございます。

小林委員長：環境学会は、そこ非常に難しいですね、全くおっしゃるとおりで、痛めつけられるとどのくらい痛められるか、とかいう命の換算とかですね。それから植物とか貴重な野生生物が排気ガスによって、それがいなくなる、そうすると、その貴重な野生生物がいなくなることが何万円に相当するのか、何億円に相当するのかというのは、今のところやらないですね。

だから、非常に概念的な表現にしかならないんだけど、ああいうふうな奥入瀬渓流のあの渓流独自に存在する貴重な野生の動植物を守るとというのが環境省から出されてますから、そうすると守るためにはどのくらい経費が掛かるかという、その計算だけです。それが対価として、何十億投入したからベネフィットとしてこういうふうに見返り来るという、そういう計算を今やっている学者は居ないですね。それが入れば、バーンと上がるでしょうけど。

いずれにしても、だけど今、課長さんが非常に重要な発言をされたのは、原則論として県当局は、これが完成の暁には排気ガスをあそこから出さないという、そのスタンスを環境省と共に持ってますという、そういう観点で、渓流の中を通さないという、そういうふうな考え方で、ということですよ。

それで、今、この調書を改めて見ながらふと思ったんだけど、進捗率が 4%とか 8%とかというのは、先ほどお話にあったそれぞれの環境検討委員会とかトンネル検討委員会とかいう、この委員会の審議を待ってたから、というふうに理解してよろしいのですかね？進捗率が随分遅れているのは。

道路課：そうでございます。ルート確定と。これからもルートの確定に伴いまして、今後もまた環境検討委員会での議論がなされるということを予定してございます。

小林委員長：これ、用買費は入らないんでしょう？

道路課：一部、民地がございますので、その部分は一部取得済みのところもございます。

小林委員長：もうそれは取得済み？

道路課：全部ではございませんけれども、一部取得してございます。

小林委員長：そうすると、ここの問題というのは、ひとえにトンネルをカルストの中に掘り込むことによる、そういう技術論的なことですね、と思っいいのかしら？

道路課：技術論と、あと環境に配慮。

小林委員長：いやいやもちろん、だから、その技術論というのは、環境に対する技術論ということだけ。そういうことですね？

道路課：そうでございます。

小林委員長：他にいかがですか？委員の先生方。

【整理番号3番 道路改築事業/国道338号白糠バイパス】

小林委員長：それでは次に、3番目の白糠バイパスでございます。調書の3番をご覧ください。これは、進捗率が59.3ということですが、あの時のやり取りでは、この個別調書に書いてあるけど、多数関係者の共有地を取得するために遅れているけど、これも21年度中には全部終わる見込みだというお話でしたよね、ということでもよろしいですか？担当の方。

道路課：お答えいたします。用地取得につきましては、22年度の取得を予定してございます。

小林委員長：22年度？

道路課：はい。

小林委員長：それから、B/Cが下がってますよね、1.15が1.07。まあ、あまりB/Cのこと言うと、長野先生じゃないけど、こんなの議論してもしょうがないということになるんだろうけど。

長野委員：いや、この内容を見ると、B/Cが下がっているのは、先ほどの計画交通量が2割ぐらいドンと下がってるんで、B/Cがドンと下がってるんですね。ちょっとこちら辺は、どこで議論したらいいのか。この調書なんかにも、地域の総合開発が、観光客が増えますという話があって、県のマスタープランにも位置付けられている道路が、30年後は2割も3割も交通量が減りますというのが、まあ、国土交通省の方から、もうポンと上意下達で来てるんですね、仕方ないんだろうとは思いますが、そういうところ、何か地元の意見というのが、どこかに入れられないのかということを考えます。交通量を規定するときに、国土交通省が「減りますよ」と言われて、その数値を基に計算をすると、どんどん費用対効果が減ってくる。この調書を見ると、観光開発しますと、それで下北観光開発で交通量が増えますというような文言があったり、2本、下北、両方走ってるんですけども、片方の道路が開通するんだけど、緊急時に使用しますとか、いろいろあるんですね、何か上から下りてくる数値を使ってB/Cが落ちて云々というのは、どうも納得できないというところがあります。そういう意味の、この調書見たら、先ほどの交通量予測と関連しているというのが分かります。

《資料5 質問事項に対する回答 21ページ、22ページ》

小林委員長：これ、今の話はですね、実は先ほど詳細審議、4番を外しているけど、今資料5を見直したら、21ページにですね、4番の倉内バイパス、同じように費用対効

果の便益の数値が大幅に変更している理由について、ということで。これみんな同じ話だと思っんで、ちょっと倉内バイパスの例を使ってでもいいんですけど、こんなふうになってしまうんだということで、下がるんだということ、21 ページのことをちょっと説明してもらえますか。今の話と同じ話だと思っんですよ。

道路課：21 ページになりますが、国道 338 号倉内バイパスについてです。ご質問の方は、「前回評価時に比べて便益項目の数値が大幅に変化している理由について伺いたい」ということでございます。

回答ですが、1 番につきましては、費用便益マニュアルの改定によります走行時間短縮便益のための車種別の時間価値原単位が減少していること。また、2 番目につきましては、将来交通量推計によりまして北東北の交通量の伸びが減少傾向に転じているということでございます。この 1 番と 2 番につきましては、この工区特有ということではございませんで、他の工区につきましても言えることかと思います。

また、この工区特有の理由といたしましては、3 番目に、用地取得困難な箇所がありますので、一部路肩を縮小する計画に変更してございます。このため整備後の旅行速度を低減する必要に迫られまして、これに伴いまして便益が減少しているということになります。また 4 番目といたしまして、広域的な範囲で将来交通量を推計したところ、2 番の伸びとは別に国道 279 号下北半島縦貫道路へ転換する交通等がありますので、当該バイパスの交通量が減少するということになってございます。

これらのことによりまして、主に走行時間短縮便益が大きく減少いたしまして、前回の評価時では 5.47、今回は 1.80 となったものでございます。以上でございます。

小林委員長：特にこれ、走行時間短縮便益というのがすごいね。4 分の 1 ぐらいに下がっちゃうんだ。長野先生、そういうことだそうですね。すいません、またさっき私、落としちゃったんだけど、裏のページの 22 ページもですね、これは 10 番なんですけど、これも便益が大幅に落ち込んだ理由というのは、やっぱり同じですか？計画交通量が、あ、計画交通量は 338 台から 347 台に増えてるんだな。

ごめんなさい、これは大幅に変化だけど、0.56 というやつが 1.6 に、逆に好転、良くなったという話ですね。失礼しました。今、あちこち混乱させましたけども、3 番のことについて何かございますか？どうぞ、長谷川委員。

長谷川委員：交通量の予測というのか、計画交通量のお話なんですけど、今、22 ページの場合ですと、交通量が増えたりですね、それから先ほどは交通量が減る、そういうお話は上意下達で来るんだというお話だったんですけど、こういう違いはどこから生まれているんでしょうか？

小林委員長：原点ね、原本。この基礎数字はどこから出てくるんですか、という話ですけど。交通量が増えたとか減ったとかいうのは。

道路課：基本的には、交通量は、2030 年度までにかけて 15%落ちるような計算になっております。ただし、各路線につきましては、その道路を整備することによりまして

他の道路から交通が配分されまして増える場合とか、そのようなケースが出てきますので、交通配分による結果、異なっているのが現状でございます。

長谷川委員：その時に、例えば今の、こういうふうにして白糠バイパスの交通量がこのくらい減りますよというお話、今日が一番最初の資料で3,900台から3,300台になると。一方で、下北半島の人達は一生懸命いろんな観光資源を開発して、お客さんがたくさん来るように努力されているわけですね。そういうことと、何て言いますか、例えばこの数字が非常に低く出ていけば、1を下回って、道路整備はまかりならんというようなことになっていくような数字をですね、どう受け止めて、県民の皆さんが理解していけばいいのかというのがちょっと気になるんですね。

つまり、道路が整備されなければ、お客さんが来ようにも来れない。だけど、上の方で一気に「交通量は2030年はこのくらいだよ、というので計画しなさい」と言われてしまうと、観光地は一生懸命努力するんだけど、造ってくれる道路ができない、というお話につながってしまうと。そこを、やっぱりどこかで、やるべきことはやっていかなきゃいけないし、守るべきことと言うか、県民の活動を支援すべきことは支援していかなきゃいけないところを、誰が、こういうふうなところで話し合えばいいのかですね。単純に「交通量がこうだよ」と言われたから「こうだ」というふうには受け止めないで、「いや、違う」と、「下北半島にこういうふうな観光資源があって、これからこういう観光をみんなで進めていくんだから、交通量はそうはならないはずだ」とかですね、そういうのは、どこで話し合えば。

小林委員長：その辺、道路課長いかがですか、今のご指摘のような。

道路課：非常に難しい質問なんですけれども。その観光地であるがゆえにこのくらい交通が伸びますよということについては、少し算出的に難しい面もあるんでしょうけれども。十和田湖の先ほどの青樺山バイパスなどは、観光時の休日の交通量も参考に加味しながら計画交通量にしているわけでございますけれども、今、いわゆる一般的に国の補助事業と言われているものは、国の裁量でございまして、事業評価が1以上じゃなければ、それも3便益について1以上じゃなければ事業としては新規でも継続でもいけませんよ、となっているわけでございます、それが典型的なのが、この間全国で18箇所ですね、事業、それは3便益要素のみでございまして、それで1が出ないものについては皆、一旦休止ということになりましたのですけれども。いろいろ地域の、今、長谷川先生がおっしゃった観光とか防災とか、そういうものも加味しながら、あと医療のために大きい病院、ネットワーク上通わなければならないとか、そういうものも国の方では、先ほどの、この間の評価のあれで、見直しを地方においても、少しそういうようなものを入れて補助事業でも認可と言いますか、事業着手できるようにするような方向には向かってきているのですが、なにせまだそれが補助事業等については一律になっていないというものですから、私どもは今時点では国の補助事業というのは、ほとんど交通量ですね、交通量の時間短縮便益しか出せない。国の25年後の交通のフレームがございまして、



それに基づいて交通量を出すしかない。それが減少傾向なものですから、こういうことが起こっているということで、非常に我々、補助を受けるものとしても非常に辛い面がありまして、その声は整備局等にかなり言ってございます。何とかそういうものを、地方の声を上げて、交通量が少ないんだから便益が出ないのは当たり前でしょうと、3便益だと。だから何か地域に、そういう地域おこしとかそういうものも含めたものを便益に入れて見てくださいよ、というようなことを強く要請はしているんですけども。まだその段階まではちょっといっていないということでございます。よろしいですか？

小林委員長：今、そういう地方独自のやり方というのは、青森県と岩手、あとどこだっけ、熊本かな？という所で、それぞれの県独自の算定式でやって、今、その修正をかけているのがここに出てきているわけでしょう。

長谷川先生、それしか今のところ、やり方がないんだよね。

**【整理番号 7 番 道路改築事業 / 五所川原黒石線梅田】**

小林委員長：それじゃあ、7番に入りましょう。五所川原です。これも進捗率が全体の中では17%で、年次でいっても32%だな。

これ、調書の説明の所に書いてあるように、平成15年度から休止していたんだよね。それで20年度にそれが解除されてきたと、そういう背景があるんですね。

これ、何かご質問、ありますか？

ということで、これもかなり先の長い事業になるんですね、平成30年以降までということだから、もう分からないと。

それから、一通りざっと見てみますか。

**【整理番号 12 番 道路改築事業 / 薬研佐井線佐井】**

小林委員長：12番、佐井村。整備番号12番をお開きください。これはですね、進捗率、これも実は24年度までの事業計画で、かなりそう遠くない、あと数年後なんですけど、全体計画でも19.9%、年次計画でも25.9%ということ。にもかかわらず、備考の欄にあるように、21年度の予算、保留だというご説明だったですよ。これ、予算保留の理由は何でしたっけ？担当の方。

道路課：お答えいたします。薬研佐井線につきましては、現在まだ予算の確保が厳しく保留ということでございますが、23年度以降に予算を確保すべく、関係機関と現在調整中でございます。関係機関というのは県庁内の部局でございますけれども、今、まだ確定していないことから今回お答えはできないのですけども、23年度以降について予算確保を調整中です。

小林委員長：この事業は市町村負担は無い事業ですね？

道路課：100%県費です。

小林委員長：県単だよな？

道路課：そうです。

小林委員長：ということは、県の事情だけだ。いや、地元が金無いから造れないんだ、という話ではないのね？

道路課：そうではなくて、県の予算上の配分の事情でございます。

小林委員長：そうすると、進捗率ますます遅れちゃうんじゃない？

道路課：23年度以降から集中的に予算の配分を、今考えてございます。

小林委員長：だって、あなたそんなことを言ったって大丈夫なの？24年度で終わり、て書いてあるんだよ。23年度から集中的に金を使って、24年に100%終わるんですか？そんなの物理的にあり得ないじゃない、なんて私がしゃべっちゃ、マスコミがいるからまずいんだな。いや、非常に素直に今、ポロツとしゃべっちゃったんだけど。だって、しばらく予算の手当てがつかみませんか？それで、23年度にはつけるように努力をしたいと。つくって言っていないよね、努力をしたいと。そして、工事は24年で終わりますって、しゃべっている本人、矛盾を感じないの？担当者として。

まず課長ですね。課長、いかがですか？何でも課長だ、この際。あまり担当の人ばかり言うとしりぬいから。課長さん、お忙しい。今日はもう道路課、集中審議だものね。その辺、私のような素人の読み、いかがですか？

道路課：委員長、おっしゃるとおりでございます。いわゆる、今、道路財源でございますけれども、非常に厳しい時でございます、ここの所については予算が大変厳しいものですから、23年に予算措置ができるように努力をしているところでございますが、おっしゃるとおり23年にやって、24年まで、何億ですか、進捗率が30%ですか、7割、2億8,000万、3億ぐらい残っているわけですけど。まあ、24年度までには無理ですね。

小林委員長：ですよ。

道路課：ちょっと無理です、これは。ですから。

小林委員長：修正をかけるわけね。計画変更かな？

道路課：いわゆる、この保留の期間、保留と言いますか、今予算があれなので、保留をしている分を後ろにいきたいというようなことで考えてございますけれども。

小林委員長：なるほどね。

#### 【整理番号 15 番 河川改良事業 / 山田川】

小林委員長：それから15番、これは河川事業です。これも進捗率が35%ですよ。全体から見ても22%。しかも今年度は予算がつかみませんと。今と同じ議論だけれど、この河川砂防課も同じ考えかな。これ、予算総額はどうなっているんだ、3億5,000万。河川砂防課、何かご発言ございますか？どうぞ。

河川砂防課：お答えいたします。この事業についても、今年度、今、委員長の方からご指摘がありましたように、実施は保留しておりますけれども、23年度からですね、他の

整備している河川が、完了する事業あるもんですので、これからこちらの方に重点的に整備をして、27年度に事業完了を考えております。

小林委員長：そうですか。さっきの道路課よりは脈のある話なんだな。よろしいですか？

【整理番号 17 番 仏ヶ浦港改修（地方）事業 / 仏ヶ浦港長後地区】

小林委員長：次、17番やってみますか。小野崎委員が言ったやつですが。小野崎委員、もう1回、担当課に回答を頂くので、もう1回さっきのところをまとめて。写真を見ながらの話ですね、調書の2ページ。

小野崎委員：この写真を拝見しますと、下の写真ですが、棧橋みたいなのがあって、それから防波堤があって、この防波堤の拡張というのが今回の計画なんですけど、もう既にこういうものができてしまって、こうやって航空写真で、驚異の自然の景観を楽しもうとすると、もう非常に人為的なものになって目障りなんですけれども。更に屋上屋を重ねて、こういう防波堤を造ろうとしているわけで、理由が、波の状況で船が着きにくいということなんですけど、世界的な観光地のやり方を見ると、「天気が悪ければ、しょうがないじゃないか」と、「船が着かなかったんだったら、しょうがないよ」と、「見れないよ」と。そういうやり方でいくような観光地が多いような気がするんですけども。どうもそれと逆行して、しかも先ほどの奥入瀬溪流の道路のお話ですと、環境省と一体になって現行の道路はもう閉鎖するような方向で考えているんだという方針と、どうも矛盾して逆行しているのではないかという気がしてならないんですね。

非常に名勝と言われるところですので、景観が大事だと思うのですが、あえて景観を損ねるような計画になっているのではないかというのが、非常に強い懸念なわけですね。その景観を損ねるというマイナスの便益もありましょうし、それから利便性を図ることによって観光客が増える、観光客が増えることによってごみが増えたり、元々の景観を台無しにするような不届き者も当然世の中にはいるわけですから、そういうリスクを高めるといような懸念も考えられるわけで、そういうマイナスの便益は当然マニュアルには無いわけで、計算のしょうが無いわけなんですけれども、そこら辺に関して、果たしてこのB / Cの数字だけでは判断できない、そういう定性的な部分を判断してこの計画はいかなものだろうかというのが率直な感想なんですけど、お答えは難しいと思うんですけども。

小林委員長：担当課、お答えください。

港湾空港課：港湾空港課です。この仏ヶ浦港につきましては、当初から、港湾指定区域になる前から棧橋がありまして、観光客が入っておりました。それで、観光客の利便性向上ということで、ここを港湾区域に指定しまして、整備したものです。

次のページにありますけれども、景観につきましては、防波堤も陸から見て異様な形にならないように、できるだけ現地になじむという観点から、曲線を利用して配備しております。長さにつきましても、通常、港湾は1年間の静穏度、稼働率と言うんですか、

それは 97.5%を目指しておりますけれども、ここにつきましては観光船の営業期間、4月から10月ですけれども、その期間だけ 97.5%取れるということで短くしております。

また栈橋につきましても、現地を極力いじらないように杭式の栈橋を採用して、陸をいじめないような形を取っております。

また、ごみが増えるとか負の便益ですか、そちらについては考慮していませんでしたけれども、あくまで利用者の利便ということで港湾を整備しております。

また、ここは名勝と天然記念物、それと両サイドが海中公園、全体がまた国定公園になっておりますので、それぞれの関係部局とは十分協議してこの形を決めておりました。

以上です。

小林委員長：仏ヶ浦って何とか公園になっているんですか？国の公園とか県の公園。

港湾空港課：この辺全体が下北国定公園になっております。

小林委員長：国定公園？

港湾空港課：はい。

小林委員長：一番後ろに定期船の航路図がありますよね、5ページに。これ、全部セットになって脇野沢、仏ヶ浦、佐井というのが全部まとまって、なっているのかな？下北国定公園というのは、この半島の山の中、もう全部入っているんでしょう？

港湾空港課：本日配った資料5の6ページをお願いします。下北地区の平面図がありますけれども、この脇野沢から佐井の方にかけて薄い線が入っていますけれども、これと内陸部、大間の方が国定公園になっています。

小林委員長：そうか、この海岸の所もそうになっているんですね？

港湾空港課：はい。

小林委員長：国定公園。そうすると、当然これ、国定公園規制法とか何とかという、そういうので、その条件に合うとか、その景観を崩すような工事は禁止されているわけだから、そういうのに合致されてやってるんでしょうね。だから、法律の中ではあるけど、なお、もっと自然度を高めろというご意見、先生のご意見。

小野崎委員：例えばですね、欧米の観光名所に行くと、例えばグランドキャニオンなんてありますけども、柵が無いんですよ。「落っこちたきゃ、落っこちろ」みたいな感じで。

要するに景観を損ねるので、柵なんか造らないわけですね。観光客を守るのがいいのか、景観を守るのがいいのかというような議論もあるかと思うんですが、とにかく、あまり手を付けないというのが世界的なやり方だと思うんですけども。例えば、他の例を採りますと、北海道の知床半島は、非常に厳格に自然を守るために中に道を造らなくて、外から観光船で見せるだけなわけですね。中には踏み入れないようにして。

こういう所も景観が美しいわけですから、船から見せるだけでもいいんじゃないかと、別に中を歩かせなくてもいいんじゃないかという気もしないでもないんですね。

私、不勉強ながら、行ったことないので偉そうなこと言えないんですけども。パッと見て、この面白い景観が非常に台無しになっているというのがすごく残念ですね。絵葉

書なんか、これ写真撮ると、何か美しくない人工物があるな、というのが非常に不愉快なわけですね。そういうようなことも含めて。

ですから、観光のあり方と言いますか、観光客の利便性だけを高めるのが本当の観光のあり方なのかというのは、根本的な考え方も問われなきゃいけないのかな、というふうに思います。

小林委員長：小野崎委員のおっしゃってることは、良く分かります。良く分かりますが、ご指摘のポイントは、本委員会の観点ではありません。この再評価審議会の規程をお読みいただければお分かりのように、私も実は気持ちの上では全く同感なんですよ、あんまり日本人は、いろんなの、こういうの、手付けすぎると思うんですけど、我々の仕事は、この審議会の任務は、公的資金の導入のあれが、どのようであるかと、あそこの規則に書いてあるようなことなんですけど。

というのは、これは国の補助金が 40%入ってるんですよ。それから市町村の負担金が 12.5%入ってますよね。そうすると、国定公園の中で、こういうふうな人工構造物を造って、どこまでも利便性を高めてお客をたくさん呼ぶというやり方を、もし根底から、ワイルドで、自然で、ということで、自然遺産を残すような観点に持っていき、ということであれば、国とか市町村も含めて、本審議会とは全く別な視点で、小野崎委員がその委員になって、ただ今のような意見を言ってもらって、基本的に 21 世紀の自然遺産のためには、何も人間が手を加えない所に人間が苦勞して行くということにあるんだという、この間の日食を見に行ったような人の話ですけど、という議論になると思うんで、委員長という職責で言うと、ただ今の意見は、本委員会になじまないというふうに思います。申し訳ないけど。心情的には、すこぶる同感なんですけど。

【整理番号 19 番 道路改築事業 / 白銀市川環状線 ( 桔梗野 )】

《資料 5 質問事項に対する回答 23 ページ、25 ページ》

小林委員長：何かあれですけども、17 番そういうことをございまして、ちょっと 19 番を見てください。また道路ですね。八戸の、これも長年掛かってやって、まもなく 24 年度でファイナルということで、これも 100 億円を超えている大きな事業です。

当初の B / C が 2.24 だったのが 2.06 にベネフィットの部分が下がってきましたね、ということですよ。それは、あの時詳しく説明いただきましたけど、立体交差から平面交差に切り替えたから工事費が大幅に下がったということなんですけど。何かこれ、地元の武山委員、何かあります？まあ、進捗率は、ほとんど年次のとおり進んでいることは進んでいるみたいですけどね。

武山委員：これは、この前質問で、用地は買ってしまってるのかという話が出てたと思うんですけど、その回答というか。

都市計画課：都市計画課です。25 ページをご覧ください。整理番号 19 番、白銀市川環状線、桔梗野工区です。「立体交差を予定していた部分の用地買収の状況について伺いたい。

また、用地買収済の用地がある場合、今後どのようにするのか伺いたい」というご質問がございました。26 ページの方に図面を付けてございます。ご覧いただきたいと思いません。終点部の平面交差の計画図でございます。上下方向の道路が今回の白銀市川環状線です。左右方向が交差します都市計画道路尻内百石線でございます。赤で表示しているのが立体交差計画で買収済の用地でございます。

25 ページにお戻りください。回答です。立体交差予定部分の当該路線から3・3・5号尻内百石線への左折ランプについては買収済となっております。3・3・5号尻内百石線から当該路線へ流入する左折ランプは本路線に接続する一部を買収しておりますが、他の大部分は未買収となっております。本路線が3・3・5号尻内百石線をまたぐランプ部分については未買収となっております。

立体交差計画では、残事業費が多額であるとともに完成まで長時間を要することから、事業効果の早期発現を図るため、今回の事業では終点の交差処理を立体交差から平面交差に変更するものですが、この交差点は立体交差で都市計画設定されております。将来、白銀市川環状線が全線整備された際には交通量の推移を踏まえながら立体交差について検討をする必要があることから、既を買収済の用地については、それまでは適切に管理することといたしたいと考えております。以上です。

小林委員長：これ、松富委員のご質問だったんですけど、よろしゅうございますか。そういう回答ですね。

それからもう1つ、23 ページの所に長野委員から。これ、前と同じですね、B / C が下がっている理由。さっきと同じ話だな。

長野委員：そこは腑に落ちない。全部、費用対効果が落ちてるのは、上から来る、「交通量が減少する数値を使いなさい」と言ってポーンときて、それで全部、費用対効果が落ちていくというのは、どうも腑に落ちないと。特にこれなんか、すごい事業費掛けてやる事業なのに、「交通量落ちるんですか」というのが、ちょっと腑に落ちないというところですよ。

小林委員長：ですね。一貫してそうですね。

#### 《資料5 質問事項に対する回答 24 ページ》

小林委員長：ごめんなさい、それからもう1つ、15番飛ばしちゃったけど、松富委員から河川砂防課の山田川。すいません、15番の調書に戻っていただけますか。これ、せっかく質問されて、回答したので、説明してもらえますか。

河川砂防課：河川砂防課です。整理番号15番、山田川河川改良事業に関するご質問にお答えしたいと思います。ご質問は、「山田川の流下能力は、計画に対し70%程度となっているが、県管理の河川では、どの程度あるのか」ということでございました。

回答ですけれども、計画流量に対する流下能力の割合については、現在改修事業を実施中で山田川と同規模の河川では概ね30%から80%となっております。

山田川では、改修が完了していない区間において、最近でも2年に1回程度氾濫注意水位を上回っており、特に平成14年8月には、3日間にわたり同水位を上回る洪水が発生していることから、流下能力は決して十分でないと考えています。以上です。

小林委員長：流下能力の話、松富先生、そんな話ですけど。どうぞ。

松富委員：説明は良く分かりました。ただ、私は、この時質問した背景は、70%というのはやっぱり結構高いんじゃないかな、というふうに思ってたんですね。今回これ、30%から80%ということで、どのくらいの対象河川数があるのか分かりませんが、場合によっては、80%が1河川で、残りは全部30%かもしれませんよね、この数値だけ見ますと。その辺り良く分からないので、何とも言えないんですけども。

今、流下能力が70%あると。多分50年確率で100%に持っていかうとしてるんだと思いますけれども、ここだけものすごく流下能力が高くなって、住民は文句を言わないのかな、他の所は30%とかですね。そういう気がしたものですから、県の管理河川で平均的にどのくらいあるのかなと、そういう背景でございました。以上です。

小林委員長：ということですね。それでは最後ですけど、20番。

ごめんなさい、小野崎委員どうぞ。

【整理番号19番 道路改築事業/白銀市川環状線(桔梗野)】

小野崎委員：19番について、ちょっと基本的なことをお伺いしたいのですが。

先ほど都市計画では立体交差が計画されているという話だったのですが、こういうような交差点で、立体交差が計画される場合の基本的な、基準になる交通量というのがあれば教えていただきたいんです。

都市計画課：お答えいたします。交通量については明確な記述はございませんが、都市計画道路におきましては、本路線は県道でございまして、幹線道路ということになっております。4車線の幹線道路同士の交差点につきましては、立体交差が原則という記述がございますので、当初は4車線の立体で計画しております。

小林委員長：交通量からは、そういう規定無いんだね。よろしいですか。

【整理番号20番 道路改築事業/国道279号有戸北バイパス】

《資料5 質問事項に対する回答 20ページ》

小林委員長：じゃあ20番に入りましょう。有戸北バイパスですね。これは、金額もでかいんだけど、当初の85億から120億にガーンと増えたということが1つと、これもまた同じようにB/Cが当初の2.7から1.3まで落ちてるわけですけど。どうですか？担当の方で何か補足説明あれば。

高規格道路・津軽ダム対策課：高規格道路・津軽ダム対策課でございます。整理番号2番の青樺山バイパスの時に質問事項といたしまして、B/Cを当初記載しておらなかったということで、青樺山バイパスの方で説明いたしました。有戸北バイパスも記載し

ておりませんので考え方は同じでございましたけれども、その辺に関してまず最初に説明させていただきたいと思います。

参考資料の一番最後のページに添付してございます。参考資料、裏をめくっていただきますと整理番号H21 - 20 ということで2 / 3ページ目が出てくるかと思えます。このうち差替用の調書を用意させていただいておりますけれども、(3)の「費用対効果分析の要因変化」についてでございますけれども、前回の委員会では当初評価時が未記入となっておりますが、今回赤書きで追加修正しております。費用便益費、B / Cにつきましては、当初評価時 2.72 に対しまして今回再評価時では 1.33 となっております。計画時との比較の評価につきましては、再評価時のB / Cが当初評価時に比較して減少しておりますので、b評価とし、大項目でもB評価と修正しております。

次に3ページの3「対応方針」についてでございますが、費用対効果分析の要因変化の大項目でB評価となっておりますが、本路線の持つ重要性や沿道環境の改善効果などを総合的に評価しますと、着実に事業を推進し、早期に事業効果発現を図る必要があることから、対応方針について継続としております。

以上で、再評価時の差替えについてご説明させていただきました。

小林委員長：どうぞ、各委員、何かご発言お願いします。具体的には、調書の後ろに地図が出てますけど、あの時説明をいただいたように、こういうふうに大きな下北半島の計画の中で、ただ今の工区がありますというお話でしたよね。

はい、どうぞ、長谷川委員。

長谷川委員：交通量のことがばかり聴いてて恐縮ですけど、338の方は減るのに対して、この279の方が増えるという、同じ断面上の中のことなのかもしれませんが、これは、特にどういうことが要因になっているのか、お話いただけませんかでしょうか。

高規格道路・津軽ダム対策課：分かりました。参考資料の11ページをお開きいただきたいのですが、主要幹線道路網のネットワーク図になっているかと思えます。

現在、むつ市から八戸への移動ルートは、陸奥湾側の国道279号と太平洋側の国道338号がございます。この図面の中で、むつ市から野辺地町、七戸町までの緑の線が下北半島縦貫道路となっております。下北半島縦貫道路がタッチする部分に赤の破線で上北横断道路というのが記載されているかと思えますけども、下北半島縦貫道路と上北横断道路が整備されますと、むつ市から八戸までの移動時間が短縮されることが想定されます。

そうなりますと、現在の国道338号を利用する交通の一部が下北半島縦貫道路を利用すると考えられることから、将来交通量が若干でございますけれども伸びております。

よって、先ほど倉内バイパスの方でもあったかと思えますけれども、倉内バイパスの方は若干減少しているということになってございます。

小林委員長：そういう連動で考えていくのね。どうぞ、長野委員。

長野委員：その続きで、それでどうしてB / Cが減るんでしょうかという、これは事業費が増えるということ。費用便益でいけば、片方は交通量が減ったから費用便益が落ち



ました、片方は交通量が増えましたから費用便益、これも落ちましたという、そこはちょっと。まあ事業費が増えるということが大きく影響しているのかなと思いますけれど。高規格道路・津軽ダム対策課：お答えいたします。確かに事業費が増加しますと、当然 B / Cでございますので、コストが大きくなって減ることになります。ただ、今回の B / Cの見直しにつきましては、原単位の減少もございます。それと先ほどご説明いたしました再評価時の調書の費用対効果の要因の当初評価時の算出根拠というものがちょっと資料として残っておりませんで、結果、打ち出しただけございまして、当時の交通量と現在の交通量というか、B / Cの根拠を比較できませんでございまして、今回の B / Cというのは新しいマニュアルでやっておりますので、ご理解いただきたいと思います。小林委員長：違うんだって。長野先生、どうですか？まあ、そういうふうによれということなんだね。

はい、ありがとうございます。以上で一通り詳細審議の所をずっと見て参りました。この後休憩をしまして、あと結論を出すなり、あるいは現場を見に行こうというふうな話しなりの意見を、休憩の後に意見交換をしたいと思います。

ちょっと休みましょう。10分でいいですか。じゃあ私の時計で15分まで休憩ということにさせていただきますと思います。

< 休憩 >

小林委員長：それでは再開しましょう。

今、休み中に申し入れがありまして、先ほどの詳細の中で、3番の白糠バイパスのことについて補足説明をしたいということですので、どうぞ。

【整理番号3番 道路改築事業 / 国道338号白糠バイパス】

道路課：道路課でございます。国道338号白糠バイパスについてですけれども、整理番号が3番になります。先ほど、小林委員長の方から、用地取得の完了年度についてのご質問がございました。

その際に、平成22年度までに取得を完了する予定ということでお答えをいたしておりますけれども、この評価調書の後ろに付いております参考資料の3ページをご覧くださいと思います。全体計画平面図ということで、略図を添付させていただいておりますけれども、全体延長が6,465m、期ということで3,830m、期が2,600m程と記載してございますが、22年度までに用地取得を完了するということにつきましては、期で設定しております工区についてでございます。期の工区につきましては、今年度から用地取得を開始しますので、まだ数年程度、期間を要するという事で補足説明させていただきます。

小林委員長：ということですね、はい、ありがとうございます。

( 4 ) 詳細審議地区以外の地区に係る委員会意見の決定について

小林委員長：それでは、また一覧表を見てください。1番から20番まで本年度の事業があるんですけど。まず今日、詳細をしなかった所は、前回いろいろお話を聴きましたし、中味的にも、そう詳細に渡ってやるあれでもなかったということで、県当局の対応方針のとおり「継続」ということを承認するというのでよろしゅうございますか？

ありがとうございました。整理しますと、1、4、5、6、8、9、10、11、13、14、16、18というのは、前回の説明で、原案どおり「継続」というのでよろしゅうございますね？ありがとうございます。

( 5 ) 現地調査地区の選定について

小林委員長：さて、それで本日詳細に意見交換をしましたやつを1個ずつ見ていきたいと思うんですが。その前に、通例というか、これまでですと、現地を見て、あるいはそれと同時に関係者からいろいろお話を、説明を聴いて、そしてそこまで引っ張りましょうと、持っていきましょうという所があれば、先にそこをどこにしましょうかね、という相談なんですけど。いかがですか？各委員。ここ、現地を見ますか？という話。

ほとんど全部道路ですよ。まあ15番は河川砂防課ですけど、これは、予算措置があれば、ということなので、まあ進捗率がちょっと低いけど、35%ですけど、まあ、予算措置の後、ということだからな。

それから17番はそういうことで。観光旅行に行くのなら行ってもいいけど。どうぞ、はい。

松富委員：17番について、ちょっと確認したいんですけど。

小野崎委員とはまた別の視点で、ちょっと私引っ掛かってるんですね。と言いますのは、ここ、人は誰も住んでないですよ。

小林委員長：現地に居ませんね。

松富委員：ですよ。そういった所に20億も使うわけですよ。それで、確認と言いますのは、この資料の付属の図の5ページ目ですか、これを見ますと、船を運営しているのがむつ市と、あとは観光会社と個人運営というふうになっておりまして、この個人運営とこの観光会社は、何か県の方から依頼して「運営してくれ」というふうに言ってるんでしょうか？そこをちょっと確認したかったんですね。

小林委員長：それ、この間も、一民間企業のためになのかどうかという話で出てましたね。そこ、もう一度説明してもらえます？この船会社の話ですよ。

港湾空港課：港湾空港課です。船会社につきましては、佐井と脇野沢、こちらから出ているのは会社組織になっております。それと牛滝から出ていますけれども、これは個人経営の船舶が利用しております。とりたてて県から「船を出してくれ」とか、そういうのは無いです。業者の希望があって船舶を出しているということです。

松富委員：はい、分かりました。どうもありがとうございます。

小林委員長：全くの観光地ですよ。だから小野崎委員のような、そういう方も最近は特に増えているんですね。何で人がいない所にこんな、人間が苦勞しながら行けばいいじゃないって。そこにこういう自然の。今、ブームじゃないですか、一種の、秘境探検とか何とか言って。

確かに半端じゃない金額であることは確かですね。

余計なことで、さっき休憩時間に雑談を小野崎委員としたんだけど、そういう視点の、秘境探検の話で、公共投資をしてでも、要するに利便性を追求してでも公共投資をすべきなのか、時代はもう変わってるんじゃないの？というふうな。これは、ヨーロッパのアルプス開発とか、ああいう所は全部そういう視点で切り替わってるんですね、国の政策が。それは当然、環境省なんていうのは、そんなこと百も承知でやってるわけだけど。

問題は、青森県当局が、そういう哲学を持ってる知事なのかどうかということに係るので、この委員会の議論にはなじみませんが、最後に知事答申の時に、口頭で申し上げるなり、「21世紀の先取りをしようよ」というふうな話をするなり、そういう何らかの形で、「そういう新しい時代を今迎えているんだから」という話をするのは、それは構わないと思うんですけど。それでもって、この事業を休んだり何かするという、そういうところにはちょっとなじまないですね、というのが先ほどの見解でございます。

もう1回話を戻しますけれど、ほとんど全部道路なんですよ。それで道路というのは、今までも、見に行ってもですね、計画の測量杭が打ってあれば、まあ早い方であって、何も無いんで、特に何も無い所に行って、「こういう計画ですよ」と現場で聴くというパターンになってしまうと思うんですけど。

現地行くの止めますか？というか、私の個人的な意見言ってもいいですか？考え方。

私は、やっぱり自分の専門領域もあるし、ということもあるんですけど、この2番のトンネルを掘る、この国立公園の中に、カルスト台地の中にトンネルを掘るというのは、非常に関心があるんですよ。これ、日本でも、工学的に見ても前例が無い非常に面白いケースになると思います。そのために、先ほど言いましたように、環境検討委員会と技術検討委員会という2つの委員会を立ち上げて、何年も掛けて議論をしたんだろうなと。その結果、多分これ。課長の方が詳しいのかな、多分初めてじゃない？こういう所にトンネル掘るのは。

道路課：そうだと思います。カルスト地形、カルストではなくカルデラですね、穴をあけるとするのは、初めてだと思います。

小林委員長：カルデラ湖の所ですからね。

それと、あれだけ青樫の山を登って、子ノ口からグワーっと、写真あったけど、落石がしょっちゅう起きていたような危険地帯を避けるための新しい考え方だし。ただ、現場にもし行くとすれば、トンネルなんかは当然、全然掘ってないわけだから、落石地帯でこんなに危険地帯、七曲のくねくねしている所ですよ、こういう所だよ、という

ことと、それから、入口、出口の辺りはこんなふうになるのかな、ということと、それから、この委員会の学識経験者というか、専門家の方がもしできればね、いろんなことを説明してもらえればありがたいなと思うんですけど。いずれにしても、60億以上の事業費を高め、高くなっていくすごい工事になると思うので、現場を見ながら、そういう専門家の方の意見なんか聴かせてもらえれば、参考になるかなとは思ってますよ。

あとは、ずっとこの調書を見せてもらったりしたんだけど、長谷川委員、どこか行く所ないですか？先生も一緒にぞっと長いことやってるベテランだから。

長谷川委員：今、委員長のお話になっていることでよろしいんじゃないかと、私思うんです。特に奥入瀬渓流という、いろんな国民の、大切な環境と言いますか、そういうふうなものを守るために、大きなお金を掛けて、新しい技術を使って、それに組み組もうというお話がどういう場所で行われているかを、私達が見てくるということは、貴重でないかなというふうに思いますけど。

小林委員長：長野委員、どうですか？

長野委員：個人的には、先ほどの計画交通量が非常に興味は引くんですけど、それとマスタープランというもの。まあ、現地を見ると、事業費の一番大きい所を押さえておくのが一番。まあ、全部道路事業なので、そこしかないのかなという気がします。

小林委員長：みんな道路ですもんね。日景委員、いかがですか？

日景委員：私も、とてもここは興味がある、興味があるという言葉は失礼かもしれませんが、是非お願いしたいと思います。

小林委員長：松富委員は、よろしいですか？

松富委員：結構です。

小林委員長：小野崎委員？

小野崎委員：結構です。

小林委員長：川村委員、いかがですか？

川村委員：はい。

小林委員長：武山委員？

武山委員：はい。

小林委員長：じゃあ、満場一致ということでよろしいですか？

#### (6) 詳細審議地区に係る委員会意見の決定について(整理番号2番を除く)

小林委員長：それでは、本委員会の結論としましては、この整理番号2番の現地を見に行く所を除いた、今日詳細審議した所も「継続」と。それから19番の立体交差を平面に直した計画変更も「原案どおり認める」というふうな、「県の対応方針を認める」という結論でよろしゅうございますか。どうぞ、はい。

小野崎委員：今のは、19番というふうに理解してよろしいですか？

小林委員長：計画変更ね、はい。

小野崎委員：そこについて、ちょっと追加質問があるんですけども。

平面交差に計画変更して、30億ぐらいですか、節約になってるということですが、よくよく見ますと、将来的には都市計画で計画されていたように立体交差にしたいんだ、ということで、それは何年後かというのは現時点では決められないんでしょうけども、平面交差から立体交差にする工事を将来的にやるとして、それが30億以上掛かるような気がするんですね。要するに、余計なもの計画変更して、その差額が出ると思うんですが、それをどう評価されるか、というのを、やはりちゃんと、きちっと整理してほしいなというふうに思うんですね。今の時点でどれぐらいの金額が見込まれるか。その差額をどういうふうに。要するに、できるだけ早く通したいから平面交差に計画変更するわけですね。で、それ何年後に立体交差にするかということにかなり依存すると思うんですけども、今回の節約した金額以上の負担が出るとしたら、それをどう評価するか、ということです。

小林委員長：いかがですか、今のご質問。

何か私の理解は、先生の理解とちょっと違って、そんなの無いんですよ。買収してしまった用地を戻すのは大変だから、将来何があの地区に起きるか分からないけど、もし次の、私達みんな死んだ後に、そういう時代が来た時には、用地がもうあるから、立体になってもいいんじゃないのと。そういう時代が来ればと。あっちとつながってですよ。

小野崎委員：数年後とかいう話ではないんですよ。

小林委員長：数年なんていう話じゃ、ずっとずっと将来。えっ、私分かんない。私勝手にしゃべってるんだけど、担当の方どうぞ。数年後なの？開通してつながったら云々という話は。

都市計画課：都市計画課です。数年後ということではなくて、現在交通量の推計では平成42年ということで、本路線、白銀市川環状線が全線整備されたものとして交通量、ネットワークを考慮して算出してございますが、現段階ではそこまで交通量が伸びていないということが1つと、将来、都市計画の変更のことですが、現在、全線整備完了後に信号交差点の処理能力とか交通量の状況、そして渋滞状況などを総合的に検討しながら立体交差については検討をしていかなければならないというふうに考えております。

また、現在、本路線の性格といたしましては、広域道路整備基本計画の中で周辺工業基地や国際物流港湾の八戸港と内陸交通拠点である高速道路インターチェンジを強力に連携させることを目指した広域道路機能強化区間に位置付けられており、これにより都市計画決定で立体交差化されているものでございますが、現在、八戸港は京浜3港、東京港、横浜港、川崎港と連携を強化しておりまして、今後は物流の増加等が予想されます。

また、本路線の広域道路、そのことにより交通量が伸びてきた場合ですね、また立体交差化ということについて、その時期において慎重に考えていくべきものと思いますが、現段階では平面交差で十分対応できるというふうに考えております。

小野崎委員：平面交差で十分対応できるというご発言があったので、あえてまた質問したいのですが、そうすると当初の立体交差というのは、余計なものだったというふうに理解できるわけですね。余計な金を無駄に使うような計画だったというふうな印象を受けてしまうんですが、いかがでしょうか。

都市計画課：お答えします。都市計画決定では、4車線同士の幹線街路同士が交差する場合には基本的に立体交差をするということとしておりますので、先ほど申し上げた広域道路整備基本計画を基に立体交差化の都市計画決定をしてございますので、将来的には、長期的には必要なものというふうに考えてございます。

小林委員長：都市計画法という法律に基づいて、夢の八戸を描いているわけですよ、マスタープランで。そのマスタープランの中では、高速規格化の新しいハイウェイを東京近辺のように造るという構想があるんですよ。そうすると、ループにしたり立体交差にしたりという、次々と絵を書いた、その絵を書いた段階での試算が総事業量として出てたけど、実際詳しく見ていくと、現在の八戸の経済事情というか、そういう状況の中では、それほどとても需要はない、ということで、現実に戻っていくと、ということで30億ダウン、だと思えますよ。

そういうことは、具体的にあちこちの地区でいっぱいありますよね、日本中ね。ただ、一生懸命用地買収したその用地をどうするんだという話は全くそのとおりであって、これは言う人が言えば、「無駄金の投資じゃないか」という人だって出てくるんじゃないですか。それに対しては、「そんなことない。また日本国家がバブルになって成長するという夢の時代が来れば、マスタープランがもう一度浮上するかもしれない。その時には用地買収しなくて済むから、先行投資した先人は偉い人だった」という、大変な皮肉を込めて言ってますけど、「そういう時代が来るかもしれないし、分かりません」という、「分かりません」というぐらいの架空の話だと思いますよ。

ただ、役人さんは、そういうことをやっぱり立場上言えないですよ。「ちゃんとやった、ちゃんとやった、その時代、その時代に適応してやった」という言い方しかないんだけど。と思うんですけど、先生。

ですから、ここはですね、設計変更、そういう形で現実対応、計画変更というのかな、言葉としては、現実対応として計画変更です、ということですよ。

これは、24年度だから、間もなく開通するんですね、あと数年でね。

さて、もう一度整理します。結論はですね、そういうことで、2番の現地を見せていただく所の十和田湖のバイパス工事、青樺のバイパス工事を除いた所は、「県原案どおり承認」という結論でよろしゅうございますか？

はい、ありがとうございました。じゃあそういう形にしましょう。

#### 《関係者からの意見聴取等》

小林委員長：それでは、お話は、現地を見に行くという2番の話なんですけど、これま

で現地を見せてもらった時はですね、関係者の人達にお集まりいただくとか、地元の方とか利害関係ある人とか、あるいは弘前に行った時には自然保護団体と会ったり、いろんなことをしたんですけど、今回は、先ほどちらっと私言いましたように、資料の19ページ見てるんですけど、環境検討委員会というのが9回開催されて、長谷川委員がさかんに気にされている公園利用環境などの影響なんていうのもここで議論されてたようですね。これが環境検討委員会です。それからもう1つ委員会があったらしくて、トンネル設計施工計画技術検討委員会と、これが11回開かれたと。これは、土木工学的な検討をこの委員会でもされたらしいんですよ。この委員会の方のお話をちょっと聴かせてもらいたいと、私個人的には思ってるんですけど。いかがでしょうか？

ちなみに、ちょっと今、パツとでいいんですけど、この両方の委員会の委員の先生達って、どういう方達だった？今ありますか？手元に資料。無ければ後でもいいけど。名前とはもかく、どういう専門家の方だったのかというのを、ちらっと聴かせてもらえるとありがたいんですけど。

道路課：お答えいたします。まず、環境検討委員会の方になりますけれども、委員の方は弘前大学の先生、それから岩手県立大学の先生、東京都立大学の先生、八戸工業大学の先生もおります、弘前大学の先生、等々の方がおられます。また、設計施工検討の委員会の方は、重複している方もおりますけれども、都立大学の先生、それから国際応用地学学会の副会長さん、それから、いわゆるトンネルの施工をしております社団法人日本建設機械協会の施工技術担当の方、それから弘前大学の理学部の先生、それから独立行政法人の土木研究所の方、それから社団法人日本トンネル技術協会の方、等々の方がおられます。

小林委員長：今、両方の委員を兼ねてられる方がいると言っていましたよね。その先生はどこの？地元？遠いんですか？

道路課：両委員会を兼ねている方というのは、岩手県立大学の先生、幸丸先生と言いますけれども、両方兼ねておられます。

小林委員長：環境庁にいた人だな。そうですか、盛岡だね。だったら早く交渉すれば来てくれる。両方を兼ねている先生がいいですよ。環境問題とトンネルと両方の委員になられた人だったら、両方の情報を教えてもらえるでしょう。いかがですか？委員の先生方。その方の話を聞かせてもらって、意見交換したいですね。ちょっと事務局、申し訳ないけど、当たってもらえますか？

事務局：はい。

小林委員長：あと何か準備する資料として、ご注文あればどうぞ、各委員の方から。今度は、9月13日だそうです。ちょっと時間があるから。もし、その委員会の資料が、報告書が出されていて、そんな膨大なものでなければ、各委員に事前配布なんか、もう既に答申出てるんだと思うから、委員会答申が、配ってくれると私達も事前勉強できますね。かなり分厚い資料なんですか？報告書は。

道路課：報告書としては、まだできてないんですけど。過程なんですけど、概要版とかです。位置がどうか、どこに出るとか、滝がどこにあるとか、水がどうか、そのくらいの資料ならありますんで、事前にうちの方で用意して、事務局の方と相談してやります。

小林委員長：前もって頂ければ。9月ですから、時間があるので。

道路課：はい。どこで見えていただくかというのも事前に決めまして、見ていただきます。

小林委員長：じゃあ、そのようにお願いできますか。

他に？事務局、本日予定していたのは、そんなものだよ。そうすると、他に何か先生方の方からどうぞ、ご意見、ご発言があれば。じゃあ、よろしゅうございますか？

それでは、どうも今日はありがとうございました。事務局どうぞ。

#### 《その他》

事務局：では、次回の第3回目の委員会でございますけれども、今お話がございましたとおり9月13日、日曜日に開催をしたいと思っております。内容といたしましては、国道103号青樺山バイパスについての現地調査ということで進めさせていただきます。

また、ご意見をお聴きする、先ほどお話のございました検討委員会の委員の先生につきましては、調整の上、当日のスケジュール等と併せて後日改めてご連絡の方をさせていただきます。

審議内容の公表、縦覧につきましては、従来どおり企画政策部企画調整課において縦覧に供します。また、内容につきましては、県のホームページで公表したいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

### 3 閉 会

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