

平成 21 年度第 1 回青森県公共事業再評価審議委員会 議事録

青森県企画政策部企画調整課

日 時 平成 21 年 6 月 21 日 ( 日 ) 13:30 ~ 16:50

場 所 ホテル青森 4 階「錦鶏の間」

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 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 ) : それでは、平成 21 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、ご挨拶を申し上げます。

2 あいさつ

奥川企画政策部長 : 開催に当たり、一言、ご挨拶を申し上げます。

委員の皆様には、県行政の推進に当たりまして、平素から格別のご理解とご協力を賜り、深く感謝申し上げます。また、公私ともにご多用中のところ、本日の会議にご出席をいただき、誠にありがとうございます。

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、県民の皆様のご理解を得ながら、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、未曾有の経済危機という状況において、先般の国の経済危機対策に対応し、県としても一般公共事業費約 76 億円余を含む補正予算案を、先日開会いたしました 6 月定例県議会に提案しているところでありますが、当初予算ベースで見ますと、一般公共事業費は 9 年連続でマイナスとなっており、今年度当初予算では、対前年度比 6 % のマイナスで、約 685 億円余となっております。

このような厳しい財政環境の中で、限られた財源を有効に活用するとともに、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の事業等について、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き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についてご説明申し上げた後に、今年度の再評価対象事業についての事業内容、そして県の対応方針案についてご説明いたしたいと存じております。

長時間の会議でございますが、皆様のご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます、簡単ではありますがご挨拶とさせていただきます。よろしくお願い申し上げます。

#### 《県出席者紹介》

司会：本日、今年度の第 1 回目の会議ということもでございます。県の定例人事異動もございましたので、県側の職員をご紹介します。

まず、企画政策部でございますが、ただ今ご挨拶申し上げました、奥川部長でございます。

次に農林水産部でございます。安部農林水産部次長でございます。樋口林政課長でございます。

続きまして、県土整備部でございます。竹内県土整備部次長でございます。五十嵐整備企画課長でございます。菱谷道路課長でございます。阿部河川砂防課長でございます。加藤港湾空港課長でございます。今都市計画課長でございます。中田高規格道路・津軽ダム対策課長でございます。

最後に、本日の司会を務めさせていただきます、企画調整課の徳大寺でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

#### 《会議成立報告》

司会：本委員会の会議でございますが、運営要領第 2 第 2 項によりまして、委員の半数以上の出席が必要となります。本日は、10 名中 9 名の委員の方にご出席いただいております。

ますので、会議が成立しますことをご報告申し上げます。

ここからの議事進行は、委員会設置要綱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、よろしくお願いいいたします。

### 3 議 事

#### 《委員長あいさつ》

小林委員長：皆様、こんにちは。小林でございます。今年もまた、部長さんのご挨拶にありましたように、厳しい環境の中で効率的な公共事業ということの再評価をやっていきたいと思っております。どうぞよろしくご協力をお願いしたいと思っております。

#### 《基本的事項の確認》

小林委員長：それでは、第1回ということでございますので、規則、委員会運営要領の話を確認しながら進めてまいりたいと思っております。

1つとして、本委員会の審議は、第3項に基づきまして公開とします。2つ目としましては、この審議の内容は、委員会の資料とともに事務局の方で公表・縦覧に付しますと。この公表に当たりましては、各委員の了解を得た上で行うということです。3つ目、本会議終了後の報道機関等への対応は、委員長に一任していただければと思っております。

以上、各委員の先生方、よろしくお願いいいたします。

#### (1) 平成20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、中身に入らせていただきます。

恒例によりまして、第1回目の委員会は、昨年度の附帯意見に対する県の対応状況を報告してもらうということになっておりますので、ご案内のように、去年はトータルで43審議課題がございました。結果としましては、対応方針のとおりというふうな結論に至りましたが、イージーにやったわけではなくて、かなりの議論を踏まえました。それを3つほどの附帯意見にしましょうという合意に基づきまして、私と長谷川副委員長が県知事に答申をしたところでございます。

それぞれの担当課から、その附帯意見に対する対応状況のご報告をいただきたいと思っております。

まず、総合的なことということで2つ。それから、個別的なことが1つということでございますので、総合的というか、全般的なことにつきましては、整備企画課の方から、どうぞお願いします。

整備企画課：整備企画課から報告いたします。資料の中の資料1の1枚目でございます。

附帯意見の1点目でございますが、総合的視点による代替案の検討についてであります。

内容についてですが、事業の代替案の検討に当たっては、法体系や事業制度が異なる他の行政分野を踏まえた総合的な視点が必要であり、部局横断的な取組に努めること、となっております。

これまでの対応状況についてであります。砂防・急傾斜地事業、海岸事業、都市計画事業、下水道事業については、計画時又は実施段階に、それぞれ関係機関で構成する連絡会議等において事業調整を図っています。

具体的な内容でございますが、砂防・急傾斜地事業については、林政課、河川砂防課、森林管理局等で構成する砂防治山連絡会議等において。海岸事業においては、港湾空港課、河川砂防課等の庁内関係4課で構成する、青森県海岸行政事務地方連絡会議において。都市計画事業については、都市計画決定の際の市町村の意見の際にございます。下水道事業については、都市計画課、農村整備課と庁内の関係する3課で構成されております。青森県汚水処理施設構想の策定時、それぞれ事業調整を図っているところです。

今後の対応方針ですが、本年度以降の再評価の実施に当たっては、庁内担当者会議を開催し、それぞれの連絡会議等における事業調整の確認をし、その他の事業についても、代替案の調整を図ることとします。

以上でございます。

小林委員長：続けて、もう1つどうぞ。河川・ダム事業に係る便益の算定についてということ。

河川砂防課：河川砂防課です。2つ目の附帯意見に対する回答です。附帯意見は、河川・ダム事業に係る便益の算定についてです。

附帯意見の内容ですが、河川・ダム事業に係る費用対効果分析に当たっては、治水便益の算定のみに限らず、事業の特性等に即し状況に応じた便益算定の検討が求められる、というものでした。

これまでの対応状況ですが、河川・ダム事業に係る費用対効果分析に当たっては、治水経済調査マニュアル案に基づき行っており、水害によって生ずる直接的・間接的な治山被害の低減を便益として評価しています。

今後の対応方針です。施設の多目的利用や環境整備など、治水以外の効果が特に見込まれる場合には、その確実性、その効果を河川事業の便益として見込むことの妥当性及び便益評価の可能性の検討を行うなど、事業の特性等に即し状況に応じて便益算定の検討を行うものとします。以上でございます。

続きまして、河川総合開発事業駒込ダムでございます。附帯意見の内容は、厳しい県の財政状況を踏まえ、事業費の縮減に努めるとともに、自然環境への負荷を最小限にとどめるよう配慮しつつ、事業を着実に実施すること。また、引き続き住民意見の把握に努め、ダム事業について十分な説明責任を果たすこと、というものでございました。

これまでの対応状況でございますが、1、事業費の縮減については、駒込ダムでは、現在、工事用道路を施工しておりますが、この実施に当たりまして、路盤材、舗装合材

に再生材を使用し、コスト縮減を図っております。また、冬期工事となることにより、事業費の増とならないよう計画的な発注に努めております。

2、自然環境への配慮については、工事用道路などの施工により、発生する法面につきましては、現在、在来種による緑化を実施しております。次のページに植生前、植生後の写真を載せております。

3、住民意見の把握と説明責任については、河川砂防課のホームページに駒込ダムのコーナーを開設し、堤川水系全体の洪水防御の仕組みや駒込ダムの必要性を示すとともに、意見を広く募集しております。また、駒込ダム建設所では毎月ダム新聞を作成し、建設所前に掲示しているほか、東青地域県民局地域整備部のホームページにも掲載し、進捗状況などの情報提供に努めております。更に、青森市の教育委員会を通じて、市内の小学生を対象としたダム見学会を開催し、ダムの役割などについて説明をしております。

今後の対応方針でございますが、1の事業費の縮減については、ダム本体に使用するコンクリート用骨材については、経済的な購入骨材を使用するほか、造成アバットメント工法などの近年の新工法も積極的に採り入れながら、更なるコスト縮減に努めてまいります。また、工事設計書の作成に当たりましては、コスト縮減の内容を確認できるチェックリストを作成し、よりコスト縮減に努める体制を強化いたします。

2の自然環境への配慮についてでございます。これまでの環境調査の結果を踏まえ、施工時期及び施工方法などに留意し、負荷を最小限にとどめるよう配慮しながら事業を進めてまいります。具体的な対策として、土捨場などの覆土につきましては、現地の表土をストックして再利用することにより、現地植生の復元に努めるほか、濁水プラント、沈砂池などを設置し、濁水処理対策を徹底いたします。また、本体工事中などには、再度、鳥類のモニタリング調査を実施するなど、環境調査の結果、必要とされた措置を講じてまいります。

3の住民意見の把握と説明責任についてでございます。引き続き、ホームページ及びダム新聞等による情報提供、意見収集を通じ、住民意見の把握に努めるとともに、ダム事業についての説明責任を果たしてまいります。また、小学生を対象としたダム見学会におきましても、継続して実施してまいります。更に、新たな取組として、氾濫区域内の住民に対しまして、駒込ダムの役割、進捗状況などを記載した情報誌を年1回程度回覧する予定としております。

以上でございます。

小林委員長：ありがとうございました。

奥川部長さん、私達、知事にこれを答申しましたよね。その後、県議会あたりで、何かこういう、特段問題になったようなことはございませんか。

奥川企画政策部長：個別の事項につきましては、特に問題になったことはございません。ただ、公共事業の評価全般について、こういった仕組みで、どうやっているのか、と

いったようなご質問は頂戴した経緯がございます。

小林委員長：それはまた別な問題ですかね。このやつについて、ということはないということでございますね。

奥川企画政策部長：若干ですね、確か駒込についてのご質問を頂戴したことがあったかと思っておりますが、それは進捗でございましたでしょうかね、土木部、確か工事の進捗の状況のお話が。

小林委員長：進捗状況どうなっているんだ、という程度の話ですね。ということだそうでございますので、各委員におかれましては、ただ今のような対応方針で今後展開して参りますということで、ご了解いただけるということによろしいですか。

長野委員、どうぞ。

長野委員：質問ですが、1番目の総合的視点による代替案の検討についてということで、今後の対応方針で「部局横断的な庁内担当者会議を開催し」とありますが、これは、上のように何々連絡会議というような個別の会議の名前は付いているんですか。

小林委員長：いかがですか、その辺は。

長野委員：そういう体制はなくて、担当者で会議をその都度やりましょうというのか、そういう会議を設置したというのか。その辺ちょっとお聴きしたいんですが。

小林委員長：どうなっているのかな。どうぞ。どんな仕組みで作られたんですか。

整備企画課：お答えいたします。今回の再評価委員会と大体構成が同じ、システム検討委員会がございますが、そちらの作業部会の方になっております、システム検討会議というのが庁内の連絡会議ございまして、そちらのメンバーで構成する附帯意見に係る部局横断的な庁内担当者会議という形で、意見交換を今年度についても2回実施しております。

小林委員長：ということだそうです。それでは、ということで、よろしくこの方向で去年の仕事も継続させてください、ということでございますね。

## (2) 平成21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：さて、それでは本題に入りましょう。まず、今年度の本委員会のスケジュールについて、どうぞ事務局、ご説明願います。

事務局：では、本年度のスケジュールについてご説明いたします。資料2をご覧くださいと思います。

資料2の第1回の委員会、本日でございますが、これから対応方針案の説明ということで、県の方からご説明をして、質疑を行いたいと思います。

第2回の委員会でございますが、7月25日土曜日、内容的には、詳細審議地区の選定、それから、それ以外の地区への委員会の意見の決定、詳細審議地区の審議、現地調査地区の選定というものを次回行いたいと考えております。

第3回目につきましては、9月の中旬、現地調査。

第4回が10月の中旬ということで、意見を決定していただきたいと考えております。  
第5回につきましては、予備ということで、一応11月中旬、何かあった場合には、この時に開催したいと考えております。

最終的には、意見書の提出は、11月から12月、知事に提出していただくということになっております。

以上でございます。

### (3) 平成21年度公共事業再評価対象事業に係る県対応方針(案)について

#### 《今年度の再評価対象事業の確認》

小林委員長：それでは、全体の今年度の対象事業について、どうぞ、ご説明をお願いします。

事務局：では、お手元の緑のファイルをお開きいただきたいと思います。めくっていただきまして、最初に評価対象事業というものの表が付いておりまして、内訳が次のページになります。

様式1ということで、21年度公共事業再評価対象事業一覧という表が付いております。よろしいでしょうか。ここをご覧いただきまして、今年度は農林水産部の林政課、番号でいうと1番の所ですが、1件。以下、県土整備部の道路課関係が13件。河川砂防課関係が2件。港湾空港課関係が2件。都市計画課が1件。高規格道路・津軽ダム対策課が1件の合計20事業が再評価の対象となっております。

この表の一番右側の欄、再評価の理由という欄がございますが、「継続10年」又は「再評価後5年」とある中で、3番目の所、道路課の白糠バイパスという所になりますが、「その他」ということになっております。これは、今回、国からの要請がございまして、再評価が必要となったという事業になります。その内容につきましては、後ほど、道路課から詳しくご説明をさせていただきます。

以上、20件についてご審議をお願いしたいと思っております。

以上でございます。

#### 《審議の進め方》

小林委員長：20件だそうでございます。ただ今の一覧表をずっと見てまいりますと、道路が圧倒的ですね。道路課というのは当然ですけど、それに加えて、19番の都市計画課も実は中身は道路、八戸の道路ですね。

それから、20番の津軽ダム対策課の方も中身は国道279の道路ですので、先に道路を除いた1番と河川砂防の15、16、17、18の港湾。これを先に説明していただきましょうか。

それで、道路に絡んでいるものは後ほどということに、ちょっと順不同でございますが、そのようにさせていただきたいと思っております。よろしいですか。それでは、1番、ど

うぞ。

#### 《事業の概要説明（民有林治山事業の概要）》

林政課長：林政課でございます。資料3-1に基づきまして、民有林治山事業の概要についてご説明させていただきます。

1の治山事業の目的でございます。治山事業は、森林の適正な維持・造成を通じまして、山地災害から県民の生命・財産を守るとともに、森林の持つ水資源のかん養や土砂災害の防止、保健休養などの機能により、県民が安全で安心できる日常生活の実現を目的とするものでございます。

2の治山事業の定義につきましては、記載のとおりでございます。説明を省略させていただきます。

3の治山事業の体系をご覧願います。治山事業は、森林法に基づいて崩壊した森林の復旧や崩壊を防止するための工事等を行う、山地治山事業等の保安施設事業と、地すべり等防止法に基づきます、地すべり防止事業の2つがございます。

本日、再評価のご審議をいただく事業は、この地すべり防止事業でございます。次のページをお願いいたします。

4の青森県の治山事業の実施状況でございます。記載のとおりでございます。年々、事業費、箇所数とも減少する傾向になっております。

5の地すべり防止事業についてでございます。地すべりでございますが、これは、地中に地下水の層があり、これを「すべり面」と言っておりますが、このすべり面によりまして、その上部の土砂がすべり落ちるといようなものでございます。このため、地すべり防止事業は、地すべりを誘発する地下水を集めて除く、地すべり抑制工と杭打ちなどによりまして、土砂のすべりを止める地すべり抑止工の2つに分けられております。

地すべり防止事業では、地下水位の把握、安全率の算定など、詳細で専門的な調査・解析が必要であることから、工種や工法を決定するための機構調査を行いながら、対策工を実施しているところでございます。このため、事業期間が長期に及ぶことが多くなっております。

また、林政課では、33箇所の地すべり危険箇所を所管しております。現在、着手している箇所は12箇所、着手率は36.4%となっております。当課といたしましては、近年の局地的な集中豪雨、また地震による大規模な地すべり災害を未然に防止するため必要な対策を実施しまして、安全率の確保に努めております。

事業の詳細内容につきましては、担当マネージャーからご説明させていただきます。

#### 《対応方針（案）の説明（整理番号1番）》

林政課：それでは、引き続き整理番号1番の事業をご説明いたします。

1番の県営地すべり防止事業ですが、最初に添付資料2ページの位置図をご覧ください

い。場所は、鱒ヶ沢町赤石川左岸に位置する南金沢地区で、昭和 49 年 8 月と平成 6 年 11 月に合わせて面積 124.47ha 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、評価調書をご覧ください。南金沢地区は、再評価後 5 年経過で、事業採択が平成 6 年度で、終了予定年度が平成 23 年度となっております。

事業目的は、地すべり防止区域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を実施するもので、当地区の主なる対策工は、集水井工、集排水ボーリング工などの地下水排除工であります。

全体事業費は、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、1 億 8,400 万円減の 10 億 9,300 万円となりました。

事業の進捗状況ですが、全体計画に対しては 92.5%、また年次計画に対しては 104% と順調であり、また、事業実施箇所の 5 ブロックにおきましては、地すべりを誘発する有害な地下水が順調に排除され、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、地すべり防止区域内に位置する南金沢集落や生活基盤道路の町道及び県道等のライフラインを保全する必要があり、また、地元からの要望も強く、事業実施に対する阻害要件もないことから A 評価となりました。

次に費用対効果分析の要因変化につきましては、前回の再評価時は 3.78 でしたが、便益算出根拠となります便益効果算定式の改正と評価額算定単価が、再評価時に比較して減となったことから、今回の再々評価では 2.80 となり B 評価となりました。

次のページをお開きください。コスト縮減については、工法選定に当たり地下水排除工等の抑制工を主体としており、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。

代替案の検討につきましては、経済性について考慮された工法であることから A 評価となりました。

評価に当たり特に留意すべき点としては、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、治山ダム等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、災害実績や保全対象を考慮した場合、事業の必要性、重要性が高いことから、県の対応方針としては、継続としております。以上です。

#### 《事業の概要説明（河川砂防事業の概要）》

小林委員長：それでは、続いて河川砂防、どうぞ。

河川砂防課長：河川砂防課でございます。まず最初にお手元の資料 3 - 2 をご覧いただ

きたいと思います。

河川砂防課では、河川、海岸、ダム、砂防、急傾斜地保全、地すべり対策など、広範囲な事業を所管しております。これらの事業の実施に当たっては、生態系や景観に配慮しながら、安全で快適な生活のための社会資本整備を目的としております。

河川事業の概要でございますが、台風や集中豪雨などによる水害から、県民の生命・財産を守り、良好な水辺空間を創出することにより、安全で潤いのある生活環境を提供しようとしております。

県では、補助事業、県単独事業ともに、近年の水害対応として、緊急性の高い河川について集中的・重点的に整備を進めることにより、短期間で効果発現を図ることとしております。

現在の河川の整備状況でございますが、県で管理する河川の整備状況については、平成 20 年度末現在、およそ 37.1%となっております。

河川事業の体系でございますが、下の方にありますように、治水対策、環境整備、維持管理の大枠がありまして、今回審議の対象となりますのは、河道整備の中の河川改良事業でございます。県の単独事業となっております。

次のページをお開きください。次に地すべり事業の概要でございます。地すべり対策事業は、長雨や融雪などで地下水が上昇するなどにより、土地の一部が移動する自然現象に対して、排水ボーリングや集水井を設置し、地下水を低下させて土砂の移動を抑えることで、地域住民の生命・財産を守ることを目的とした事業でございます。

県では、これまで地すべりによる甚大な被害が予想される区域など、緊急性が高い地区において、重点的な整備を進めております。その整備の状況でございますが、平成 20 年度末現在で、着手率で 29.6%、整備率で 23.4%となっております。

事業の体系でございますが、まず、自然現象の内容別にいきまして、土石流、地すべり、急傾斜地の崩壊、雪崩、土砂災害など、砂防事業の体系としてございますけども、今回ご審議をいただくのは、この中の地すべりの中で地すべり対策事業ということになっております。事業の詳細については、担当マネージャーから説明いたします。

#### 《対応方針（案）の説明（整理番号 15 番）》

河川砂防課：それでは、整理番号 15 番の山田川河川改良事業について説明させていただきます。調書は 3 ページになっておりまして、1 ページ目をお願いいたします。

施工箇所は、つがる市です。この事業は県単独事業で、工期は平成 12 年度から平成 27 年度を予定しています。

事業目的ですが、河道の掘削により流下能力を向上させ、沿川の家屋や耕地、道路等を浸水被害から守るために河川改修を行うものです。

事業の概要ですが、下流端を十三湖にしまして、旧車力村、木造町、森田村を流下する 24.4km を掘削する事業でありまして、当初計画と延長は変更ありません。また、総

事業費は3億5,000万円となっております、これも変更はありません。

次に事業の進捗状況と進捗率ですが、河口から6kmの区間については事業が完了しております。総事業費3億5,000万円に対し、平成21年度までの実施額が7,700万円、全体計画に対する進捗率は22%となっております。実施保留していることから、少し低い状況ですが、事業の実施に当たっての阻害要因はなく、完了区間においては浸水被害もなく、事業効果が発現していることから、今後、他の河川の完了を待って、早期に完了する予定としております。このことからA評価としています。

次のページをお願いいたします。社会経済情勢の変化につきましては、近年、異常気象により県内各地で浸水被害が発生していることや、当該河川においても、河川改修が完了していない区間の流下能力は、計画に対して70%程度と低く、浸水被害のおそれがあり、依然として河川改修の必要性が高いことからA評価としています。

次に費用対効果ですが、県単独事業であることから、新規着手時の算出はしていませんが、今回算出した結果は1.83となっていることから、A評価としております。

次のページをお願いいたします。コスト縮減・代替案の検討状況ですが、当事業では、堤防を工事用道路として使用する際に、敷砂利に再生砕石を使用するなど、コスト縮減に努めています。

また、代替案については、一般的に検討するダム、遊水地等について総合的に検討した上で現在の河道掘削としていることから、これもA評価としています。

評価に当たり特に考慮すべき点として、現場調査時に把握した地域住民の声として、早期完成を望む声が多いこと。また、環境及び景観に対しても、低騒音、低振動の建設機械の使用や、掘削した法面への張芝等による植生の回復を図るなど配慮していることから、A評価としています。

以上、すべての項目でA評価であり、継続して事業を実施する必要があることから、県の対応方針は継続としております。

これで、山田川河川改良事業についての説明を終わらせていただきます。

#### 《対応方針（案）の説明（整理番号16番）》

河川砂防課：続きまして、整理番号16、温湯区域地すべり対策事業でございます。

施工場所は、黒石市の浅瀬石川ダム下流でございます。資料の2ページ目をお開きください。

全体計画平面図がございまして、平面図の上から下に流れる普通河川白沢川、浅瀬石川に合流するわけですが、白沢川に影響を与えるブロックとして3から6ブロックございます。

白沢の地すべりによって、白沢の方に土砂が堆積し、それが土石流になって浅瀬石川に流れ込む、それによって浅瀬石川が堰き止められ、その上流部、左側では湛水被害、下流部、右側では氾濫被害を生ずるということで、これらを防止する目的がございます。

元の評価シートにお戻りください。採択年度は平成 12 年度。終了予定は 28 年度。今回、再評価実施要件は、長期継続でございます。

事業目的といたしましては、地すべりによる災害から住民の生命・財産を保護するため、地すべり対策工事を実施するものでございます。

主な内容といたしまして、対策工は、地下水排除を目的として集水井工、横ボーリング工。表面水排除として、水路工。抑止工として抑止杭等が行われ、当初計画時からの数量の変更はございません。総事業費 18 億円で当初計画時と同じでございます。

次に評価指標及び項目別評価でございます。事業の進捗について、計画全体に対する進捗は 40.2%、年次計画に対する進捗は 68.2%となっており、対策工事の検討のために必要な調査が多く、期間を要していることから、若干遅れている現状でございます。

問題点については、用地などの事業を進めるに当たっての阻害要因もないこと、また、継続観測により、対策工による地下水位の低下が図られ、事業効果の発現は大きいことから、総合的に A 評価としております。

次のページでございます。社会経済情勢の変化でございます。必要性でございますが、大規模な地すべりが発生した場合、普通河川である白沢川を閉塞し、崩落土砂が大雨等の際に土石流となって流下するおそれがあります。その土石流により、浅瀬石川が堰き止められ、温湯地区に直接被害が発生し、上流域では湛水被害、下流域では氾濫被害が発生し、被害を受ける区域が広範囲に及び、事業の必要性は高いとなっております。

また、平成 19 年の 3 月に融雪による地すべりが発生しており、現在も断続的に小規模な土砂移動が発生していることから、早期の概成が望まれていること。黒石市及び地域住民からは、防災工事に対する要望が高く、工事への協力体制が整っていること。これらを総合的に判断して A 評価としております。

次に費用対効果分析です。前回、当初計画時は 10.59、今回、再評価時は 7.16 となっており、低下している現状にあります。これは、再評価に当たっての最新のデフレーターや各種資産評価等を見直したことからでございます。これによって総合的に B 評価としております。

次のページです。コスト縮減・代替案の検討状況です。極力切土が発生しない工法を採用するなど、コスト縮減を図っているほか、地すべりの個々の地すべりブロックに最も適した工法を採用していることから、全体として A 評価としております。

評価に当たり特に考慮すべき点として、黒石市及び地域住民から、対策工事の一層の推進について要望があります。

また、環境影響への評価については、対策工事の選定に当たり、自然地形の改変量の低減、表土の流出防止を図っている、更に工事実施中の周辺環境への影響にも配慮していることから、A 評価としております。

対応方針案として、以上 5 項目のうち 1 項目 B 評価でございますが、当事業における保全対象を考慮すると、重要度が高く、県の対応方針案としては継続と考えております。

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：ありがとうございました。それでは、続いて港湾空港課、どうぞお願いします。

港湾空港課長：港湾事業の概要についてご説明いたします。資料が3 - 3でございます。

まず、港湾事業の目的でございます。港湾事業は、交通の発達及び国土の均衡ある発展を目的とする港湾法に基づいて、港の整備・保全を行っている事業でございます。

県内の港湾でございますが、重要港湾と、表にございますように重要港湾3港、地方港湾11港でございます。重要港湾は、青森港、八戸港、むつ小川原港の3港でございます。地方港湾は、その表にございますように、大湊港から始まりまして、仏ヶ浦港までの11港でございます。

その性質でございますが、港格として、重要港湾は、国内外の海上輸送の拠点として、それから、国の利害に重大な関係を有する港湾。それ以外についてを地方港湾と称しております。

主な事業メニューでございますが、それは一番始めの部分で改修事業につきましては、重要港湾と地方港湾と区別がございますが、ほかの事業につきましては、この表にございますように同等の事業メニューがあります。

もちろん、港湾は建設だけでなく、当然、物流の関係もでございます。表にございますように20年度の実績としまして、県内全体では5,719万1,000トンの取扱量がございます。そのシェアでございますが、内航フェリーがやはり一番多くございまして60%、内貿が27%、外国貿易関係が13%になっております。

港湾の将来ビジョンを立てております。近年の環境変化を踏まえて、今後、本県港湾が目指す方向性として、次のページでございますが、6項目の項目を立てて事業を推進しております。その6項目ですが、国際物流機能の強化、フェリー機能の高度化、産業の振興、港まちづくりひとづくり、港を活かした観光振興、臨海部における防災機能の強化の6項目でございます。

今回、評価対象箇所は2箇所ございまして、仏ヶ浦港と大湊港の2箇所でございます。それぞれについて概要をご説明いたします。

仏ヶ浦港は、ご存知のように下北半島の西海岸に位置する所でございます。その独特な景観の関係がございまして、昭和16年に国の名勝天然記念物、それから昭和43年には下北半島国定公園、それから昭和50年には国定公園内の海中公園の指定を受けております。そういうことから観光客が多く、昭和30年当時、漁船によりまして年間500人程度のお客さんが船で来たということがございます。その後、昭和44年、地元の佐井村が長さ26m、幅2mの栈橋1基を建設して、観光客の受入体制を本格化しております。

そのようなことで、平成3年6月18日、地方港湾仏ヶ浦港として港湾区域の指定を受けたということで、観光船の航行安全性と利用者の利便性向上のために防波堤、物揚場、歩道等の整備に着手したものでございます。

次に大湊港でございますが、ここにつきましては、明治35年、海軍の水雷団の設置された軍港として利用されてきております。現在は、大湊地方総監部が置かれておりまして、国防上の基地となっております。

この港につきましては、平成12年5月に特定地域振興重要港湾に指定されております。地方港湾の中での指定でございますが、そういうことで、防災機能の強化を図ることを第一義としまして、現在、耐震強化岸壁、それから臨港道路、緑地及び海岸の整備を進めているところでございます。

今回の再評価の関係は、その一部にございます海岸の護岸でございますが、これは昭和40年代に建設されましたけども、その後の経年劣化、長年の波浪等により基礎部分の洗掘、コンクリートのひび割れ等があったということで、既設護岸の海岸保全機能の回復を図るために計画されて、実施しているものでございます。

詳細につきましては、担当から説明します。よろしくお願いたします。

#### 《対応方針（案）の説明（整理番号17番）》

港湾空港課：それでは、調書の説明に入ります。整理番号17番、仏ヶ浦港改修（地方）事業。

始めに図面と写真で概況を説明したいと思います。添付資料の2ページをお願いします。

事業箇所図が上段左側。下北半島佐井村での事業になります。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。3ページの上段が平面図。下段が断面図となっております。4ページは、利用状況を撮影した写真となっております。5ページは、下北半島における旅客船の航路を示しております。仏ヶ浦港への海上航路は、赤で示している佐井、脇野沢及び牛滝からの3航路があります。

調書に戻ります。地区名は仏ヶ浦港長後地区で、佐井村において実施しております。予定工期は、平成3年度から平成35年度までです。

この事業は、観光船の航行安全と利用者の利便性向上を図ることを目的として実施しております。

主な内容は、防波堤100m、物揚場90m等で、総事業費は20億6,200万円です。

事業の進捗状況については、全体計画に対し62.7%、年次計画に対して108.8%です。全体計画の進捗が上がっていないのは、県と村の財政事情を考慮した事業費の年次割りを考えた結果、整備期間が長期になっているためです。また、進捗を妨げる阻害要因がないことや、観光船利用客数に約2割の増加がみられることから、A評価としております。

社会情勢の変化については、当該地域は、国の名勝及び天然記念物と下北半島国定公園に指定されており、全国的な景勝地となっております。

来訪者へのアンケート結果によりますと、県内居住者は 13.5%、県外で特に多いのは関東地方で、その他全国各地にわたっております。

仏ヶ浦の観光は陸路も利用できますが、急な斜面を上り下りする必要があるため、観光船を利用し、海上から上陸するルートが安全で快適な移動手段となっております。

仏ヶ浦港に残る課題としては、観光船が航行できる海象状況であっても、仏ヶ浦港の静穏度が悪ければ接岸できずに引き返している状況にあることです。この隻数は年間約 157 隻、約 5,300 人になっております。これについては、防波堤の延伸により解消に向かうものであります。また、下北観光協会からの要望があり、観光船運航事業者からも事業に対する理解を得ていることから、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て、管理運営費の計上と移動コスト削減便益を見直したことから、B / C が 2.16 から 1.89 に低下しております。この結果により B 評価としております。

コスト縮減・代替案の検討状況については、防波堤の表面仕上げについて見直し、コスト縮減を図っております。

代替案については、構造等について比較検討を行い決定していることから、A 評価としております。

評価に当たり特に考慮すべき点については、地元のニーズや意見は、来訪者にアンケートを行い、事業に対する意識調査を行っております。結果、62%の方が価値を認めております。

また、環境影響へ配慮すべき事項としては、化粧型枠の採用、汚濁拡散防止膜の設置、水中不分離コンクリートの使用という配慮をしており、A 評価としております。

以上、5 つの評価のうち 1 つが B 評価となりましたが、着実に事業を推進し、事業効果発現を図る必要があることから、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 18 番）》

港湾空港課：続きまして、整理番号 18 番、大湊港海岸（侵食）事業です。

添付資料の 2 ページをお願いします。事業位置図が 2 ページの上段です。

下北半島むつ市の事業になります。当該地区は、絶滅危惧種で天然記念物であるコクガンの越冬地であり、またナマコの幼生、子どもですけども、その生息場ともなっております。

下段の写真が評価対象範囲を示しております。3 ページが平面図。4 ページが断面図を示しております。この断面図ですけども、右側が陸地で左側が海となります。陸地から 10m の区間には、むつ市で遊歩道を整備する計画となっております。その海側に県で

護岸を整備します。護岸の先に水鳥の餌場となる藻場を整備し、その先にナマコの誘導礁を設置します。

調書の説明をいたします。地区名は、大湊港、大湊地区でむつ市において実施しております。予定工期は、平成 12 年度から平成 24 年度までです。

この事業は、経年劣化や波浪等により老朽化した既設護岸の海岸保全機能の回復を図ることを目的として実施しております。

主な内容は、護岸改良 900m で、総事業費は 21 億円です。

事業の進捗状況については、全体計画に対し 53.4%、年次計画に対して 69.5% です。進捗率がやや低めなのは、事業費の確保が順調でなかったためであります。しかし、今後、他の海岸事業が順次完成するため、事業費を確保できる見込みとなっております。

また、進捗を妨げる阻害要因がないことや、整備済区間において、渡り鳥の飛来が確認され、生息環境が復元されていると思われることから、A 評価としております。

社会情勢の変化については、全国的に海岸保全施設は築造後 50 年近く経過したものが多く、劣化や損傷による機能低下が問題となっております。近年、国においては、海岸保全施設の老朽化対策を推進しております。当地区は、護岸沿いに人家が連なっており、安全性向上のため老朽化対策の重要性が高い地区であります。

既設護岸との間にできる新たな空間には、むつ市が遊歩道を整備する計画となっております。地元の事業と連携し、施設の有効利用を図っております。

事業実施に当たり、地元関係者との懇談会を開催し、同意を得ていることから 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、事業期間の増などにより B / C が 5.36 から 5.34 に若干低下しております。この結果により、B 評価としております。

コスト縮減・代替案の検討状況につきましては、再生材を使用し、コスト縮減を図っております。

代替案については、野鳥や水産生物の生息環境を復元できる工法を採用していることから、A 評価としております。

評価に当たり特に考慮すべき点については、地元のニーズや意見は、懇談会を開催して聴取しており、野鳥、藻場、水産生物に対する環境保全が求められております。

また、環境影響へ配慮すべき事項としては、緩傾斜護岸の採用、自然石の使用、汚濁拡散防止膜の設置という配慮をしており、A 評価としております。

以上、5 つの評価のうち 1 つが B 評価となりましたが、早期に事業効果発現を図る必要があることから、対応方針は継続としております。以上です。

《質疑応答（整理番号 1 番、整理番号 15 番～整理番号 18 番）》

小林委員長：ありがとうございました。

先ほども事務局から説明がありましたように、次回7月25日の所に、私達が詳細地区を決めなきゃいけないですよ。ですので、いろいろそれまでに各先生方、どこを詳細地区にしたら良いかということも踏まえながら、質問があれば質問をお受けして、この後、全部道路になってきますので、ここまでの4事業について先にやった方がいいと思うんです。

それで、まず1番、鰯ヶ沢の地すべり防止です。何かご質問ありますか。B/Cが3.78から2.80に下がったということですけど、事業費がかなりアップして、反面、便益の方では若干下がっているのこの数値になってきたのかな。何かありますか。はい、どうぞ。

《質疑応答（整理番号1番、整理番号16番）》

長野委員：先ほどの質問と連動しているんですけど。3番目に説明した砂防の方の地すべりがあったんですけど、B/C両方低下しているんですけど。この同じような工事でのB/Cなんで、先ほどシステム連絡協議会もってやっていますということで、これは多分、省庁が違うから違う手法ではやっているんだと思うんですけど、その間の調整みたいなものは取ったのかなということで、その辺をお聴きしたいと。

小林委員長：今、先生のご指摘は、16番の河川砂防もこれ、黒石の温泉の所の地すべりが、B/Cを見てもらうと、当初が10.59ですよ。それで、この度7.16と。これもまた落ちているんですけど。どうですか、担当課が違っていると、この考え方、何か連絡というか、同じ地すべりということで、ご相談されましたか。

林政課：林政課です。お答えいたします。

地すべりにつきましては、砂防治山連絡地方連絡会議というのがございます。これは制度化されておりまして、全国で実施されております。

それから、地すべりにつきましては、同じく砂防治山中央連絡会議ということで、農林水産省林野庁部局と国交省の砂防部局と指定前に調整を図っております。

したがって、必ず地方と中央の方で、それぞれ地すべりにつきましては、連絡会議において調整されているということでございます。

小林委員長：長野委員、だそうです。

長野委員：その算定手法についても調整をとっていると。

林政課：費用対効果、B/Cにつきましては、林野部局の部分につきましては、林野公共マニュアルで実施しておりますので、おそらく国交省の方とは若干違うと思っております。

長野委員：その違うというときに、一番最初に。

小林委員長：ミーティングしているんですか？という。担当者の方やっているの？お二人、担当者の方。

林政課：費用対効果の算出の確認については、やっておりません。

小林委員長：そういうことを言っているんですよ。上の方は上の方で、それをやりま

しょうと言っても、実際に電卓たたいて、いろいろやっている方々同士が、あなたの所はどう？という感じで日常的にやっていただきたいというのが、私達委員会の思いなんですよ。ということを今、長野委員がおっしゃっているんですね。ということで、ちょっとその辺はご検討かなと。ほかに、どうぞ。岡田委員、どうぞ。

《質疑応答（整理番号 16 番）》

岡田委員：同じく 16 番目なんですけど、これは 12 年度に採用になっていまして、その後、19 年度に地すべりが発生している、あるいは、それから先も小規模な地すべりが発生していると、こういうことで。一方で、調書の 1 枚目に書いてありますように、地すべりについては、実は調査と、調査が起こる都度、きちんと調査事業というか、どこかに委託されるんでしょうけど、これが非常に重要なんだということを何回も強調されているんですが、結局、この内容を見ると、当初の計画と今回出されてきた時の集水井の個数というか箇所数にしる、抑止にしる、全然変わらないですね。こういうことがあり得るのかな？というのがちょっと不思議だったんです。

小林委員長：どうですか、その辺。災害が起きているのに、同じってどういうことなの？ということなんですけど。

河川砂防課：全体計画の変更というのは、あくまでも全体数量が 3 割以上変わる場合とか、要するに事業がどんどん進んで、かなり終盤になった時点でその数量が動く場合とか、そういった場合が全体変更になるということになっておりまして、現在、計画に対する進捗がまだ 40%ということで、その全体に対する数量の増とかはないという、そういう時点で、ないという判断で今、同じということにしております。よろしいでしょうか。

今後、進捗率が進む段階で数量が動くということがあれば、その時点で全体の変更を行うということで考えております。

小林委員長：これは、私からですが、林政の方の写真を見ていると、人命・財産にもろに影響、ダメージを受けたという写真が一杯訴えていますよね。個人の家の壁に亀裂が入っているわけだから。こういうふうに直接民家に影響するというのが、この 16 番の方では、そういう場所はないのですか。これは、山の中の写真ばかりだけど。

河川砂防課：地すべり防止区域というのが、全体、全景写真にもございますけども、山地及び水田の部分が地すべりを防止する区域になっておりまして、そこが崩れて浅瀬石川の方に出てくると、人家への被害が出てくるということでございまして、直接的に人家への被害はないということでございます。

小林委員長：そういうことなのかな。この 16 番の方の便益の、ベネフィットを受ける人家の所が 93 億か、最初ね。それで 55 億 3,700 万まで落ちているというのは、これはどういう、人口が減ったということなんですけど。

河川砂防課：いえ、これは、まず当初計画時と今回と大幅に違うのは、現在価値化して

いるということで、将来の分が現在価値化したことによって、若干、6割ほどになっているというのがまず1つ原因ありまして、それが主な原因になっております。

小林委員長：今、何を私が気にしているかということ、自然の山の地すべりというふうな評価の出し方と、それから1番のように、実際に、もろに民家の生命・財産にダメージを与えるというような形での評価の手法というのは、どんなふうになっているのかな、というので。その辺がB/Cに出てきちゃっているのかな、というようなことを思ったし。それから、いろんな所にアピールする場合に、山の方、地すべりの写真よりも、それが崩れていって、土砂として流れていって、本流、一級河川の方ということよりも、何か民家の方がダメージを受けているような、という形の方がアピールがあるんじゃないのかな、ということも思ったので、その辺のバランスをどんなふうになっているのかな、というのをちょっとお尋ねしたかったということなんですが、分かりました。

あとは、河川とか港の方はどうですか、皆さん。長谷川委員、どうぞ。

長谷川委員：今の16の地すべりの話ですが。これはあれですか、地震の影響というのは無いんでしょうか。これは、洪水によって発生している地すべりですか。

小林委員長：19年の地すべりの原因は何ですか。

河川砂防課：これは、融雪でございます。かなり雪が多く降った年でございまして、それが雪解け。

小林委員長：地震というのはいないんですね。

河川砂防課：今、この時点では、地震というのはいないです。ただ、この地すべりの成因自体が、火山活動によるものということで、地盤自体が熱水によって変質を受けているという、地質上の状況がありますので、過去には、若干そういったことがあったかもしれませんが、最近では、融雪が一番でございます。

長谷川委員：ご説明の中で、被害の想定を考えると、このB/Cのように非常に大きな人命とか財産を失う可能性がある、そういうふうなことに對する事業であれば、急がなければいけないとも思えるんですけども。それはやはりあれですか、ここに対策工事の検討のために調査の時間が掛かるという話がありましたけど、引き続き、そういうふうな姿勢で進められていくんでしょうか。

河川砂防課：基本方針は同じでございまして、やはり地すべりは、その地すべりの調査を通じて、どういった対策が、効果を発揮できるかということが決まりますので、やはり調査は重要でございまして、それが融雪とか降雨であれば、年に何回もそういう状況があるわけでもないものですから、特に昨年は台風とかによる雨も少なく、雪も最近少なくなっていますので、その観測状況をきちんと把握しながら対策工を行うというのが一番重要なと考えております。

長谷川委員：分かりました。

《質疑応答（整理番号15番）》

小林委員長：河川、15番。どうぞ。

松富委員：ちょっと教えてほしいんですが、15番の2ページ目ですが、計画の洪水に対して70%程度しか流下能力がないというふうに書かれておりますが、県管理の河川、平均的にどのくらいあるものでしょうか、流下能力というのは、計画に対して。

私、個人的な意見としては、あくまでもこの計画というのは、計画高水という考え方に立てば、70%といえば、物凄くいいんじゃないかというふうに思っているんですが、それが1つ目です。

2つ目が、図面の方の2ページですか、一番下の図で、掘削断面、グリーンで書いてありますけど、これはあれですか、平水位以下の所も掘っちゃうわけですか。というのは、これ環境的に凄く問題になって、よくこういうのが許可されたなというふうに思っているんですが、そのあたりの背景というか、お教えいただければと思います。

小林委員長：2点ですね。どうぞ。

河川砂防課：お答えいたします。

1点目ですが、県全体の数値については、現在把握していませんので、差し支えなければ後日か、改めてまたお答えしたいと思っております。

松富委員：これは確認ですが、計画高水に対してですね、70%は。

河川砂防課：そうです。

松富委員：分かりました。

河川砂防課：それからもう1点ですが、図面の2ページの一番下ですが、今、先生からご指摘ありましたように、この絵の緑で着色した分、河道内の滞留した土砂等を掘削することと考えています。

松富委員：先程の一番最初の説明ですと、堤防整備を中心に考えているから、というふうに考えてよろしいんですか。というのは、普通、平水位以下は、環境を考えちゃうとそこの生物種といいますか、そういったものに物凄く影響を与えて、最近は難しいんじゃないかというふうに、私個人的には思っております、それでも場所によっては、全断面掘削すると。そうしないと、流下能力が確保できないというお考えなんですね。

河川砂防課：お答えいたします。

確かに、この山田川だけでなく、先生から今、ご指摘がありましたように、県内いろんな所の河川において河床掘削する場合、環境とか生態系において、特に内水面の漁業権が張り付いている所については、そういう関係者と協議しまして、ここの掘削については少しご遠慮願えないとか、ここに生えている木は、やっぱり魚等に対しての日陰になるもので残してほしいとか、そういう声も出ていますので、確かに100%の河積を確保したいのが、私達としてはもっともなんですが、そういう関係者と協議とか打合せの時間を持たせていただきまして、ある程度了解を得てからというのではないんですが、そういう協議後に掘削とか雑木の伐採をしているのが現状でありますので、こういう説明がいいのかどうかあれなんですが、今後進めていく上にあっても、発注者だから、県

だからということで強引に入っていくのではなくして、今の先生のご指導を参考にしながら、この河川の掘削についても入っていくことになるかと思えます。

小林委員長：今のやり取りは、あなた非常に重要なことですよ。この委員会の提言によって、標準断面を一部といえども、この絵の設計を変更するということを発言されているんですけど、いいんですか、そういうこと言っちゃって。いいんですかって、私達は、そういうために再評価委員というのがいるんだから、凄くありがたいけど、標準断面図というのは、これはあくまでも標準断面図で、これは、この度のこの事業での総延長何 km？全体が 24.4km だけど、残っているのはあと幾らでしたか、今やるのは。

河川砂防課：あとは 18.4km になります。

小林委員長：だから、18.4km を、この標準断面、もう 1 回見直すのね。ということを今、お約束するんですね。

河川砂防課：いや、ちょっと説明が至らなくて申し訳なかったんですが。何と言いますか、長い延長で残すとなると、局所的に、ということを書いたかったんです。

小林委員長：なるほど。そうすると、18.何がしかの施工区間の中で、もう一度そういう点を地元と協議するなり、担当者が調べたりして、標準断面を変更することもやぶさかではない、というご発言ですね。

河川砂防課：いや、標準断面ですので、基本的にはこの形で掘削をするんですが、局所的には、そういう箇所もあるのかなと考えています。

小林委員長：分かりました。これは、記録に残りますから、テープが回っているの。

河川砂防課：説明が至らなくて申し訳ありませんでした。

小林委員長：もう一人、小野崎委員でしたか、どうぞ。

#### 《質疑応答（整理番号 16 番）》

小野崎委員：全体的な質問になるんですが、本配られた資料の 3 - 2 の裏側ですね、2 ページ目をご覧いただきたいんですが。

真ん中よりちょっと上に地すべりの危険箇所 64 箇所に対して、着手率、整備率というのが記載されています。着手率がおおよそ 30% ぐらい、19 箇所ということで、残りの所、残りの箇所についてですね、どうなっているのか。

なぜこういう質問をするかと言いますと、緊急性といいますか、地すべりですと、例えば住民の財産とか生命を脅かすようなものもあろうかということですので、着手率 30% というのは、やや低いなという印象を受けるわけですね。例えば、後々の話になるのかもしれませんが、後で道路をやったときに、例えば渋滞解消のための道路とか、そういうのにお金を回す暇があったら、こういう方を先にやるべきだというふうに、今、単純に考えたんですが。

全体的なバランスというのを後で議論したいなと思いますので、この着手率 30%、要するに残っている 70% は全く手が付いていないのか、あるいは、たまたま再評価に掛

かっていないのか、そこら辺の具合を教えてくださいたいんですが。

小林委員長：はい、どうぞ。担当の方。

河川砂防課：この地すべり危険箇所というのは、過去に地すべりを起こした形跡があると思われる所をすべてリストアップして 64 箇所ということになっておりまして、現在動いているということはないということで、今のところ。着手しているということは、若干動いているものはすべて着手しているということでございます。

小林委員長：そうすると、この 19 箇所という所は全部やっているという、そこが、19 箇所が動いていると。残りの、64 引く 19 の残りの部分は、そんなにバタバタ急がなくてもそれほど心配ないですよって言うか、今すぐって言うことなの？ということだというふうに理解していいのかしら？

河川砂防課：はい、そうでございます。

小野崎委員：19 箇所以外の所が急を要さないというのは、何らかの調査と言いますか、そういうものをやられたんでしょうか。

河川砂防課：ほとんどは地形判読で、後は現地踏査で亀裂が生じているとか、道路であれば、道路の舗装面に亀裂が生ずるとか、そういう現象がないということで判断しております。

小林委員長：現地査察をちゃんとやっているということだね。

それでは、いいですか。道路の方に入ってしまって。それでは、道路に入る前にちょっと休憩しましょうかね。今、私の手元の時計で 3 時まで 10 分あるから、いいですか、10 分位休んでも。それでは、3 時から再開しましょう。若干、休憩します。

( 休 憩 )

《質疑応答(整理番号 15 番)》

小林委員長：それでは再開しましょう。

今、休憩中に、河川改修の所で、ちょっともう一度きちんと誤解のないように説明させていただきます、ということなので、どうぞ。松富委員の質問に対してですよ、どうぞ。

河川砂防課：申し訳ありません。先ほどの山田川の河川改良事業の図面の方の 2 ページをお願いいたします。

先ほど、私の掘削に対する、先生の質問に対してこの標準断面を場所場所ごとに変えるような、誤解を招くような説明だったんですが。既に終わっています十三湖からの 6 キロの区間、それから全体計画の残りの 18.4 キロも、すべてこの標準横断面図で掘削していくことには変わりはないんです。

ただ、いろいろ生態系とか、環境に配慮した形で、またその関係者と打合せと協議をして進めていくということ、ちょっと言い方がまずくて、断面を変えるような言い方をして大変申し訳ありませんでした。あくまでも、この標準横断面図のまま、法線で 30m、

下幅で 18.8mと、このままで掘削を進めていくこととなります。どうか、よろしく願いいたします。

小林委員長：という、松富先生、そういうことです。

#### 《事業の概要説明（道路事業の概要）》

小林委員長：それでは、道路に入りましょうか。まずは、道路課の方からいきますか、どうぞ。

道路課長：道路課でございます。それでは、道路事業の概要等についてご説明申し上げます。資料3 - 4をご覧ください。1ページをご覧ください。

ここに、道路の分類ということで載せておりますが、いわゆる一般的に私達が道路と言いますと、上の方で理解をしているような、上段の方で理解をしているような感じなんです、その整備手法等で違いがございまして、下段のような農道、林道、臨港道路等の道路がありますということをご説明しております。

私ども道路課が所管しております道路というのは、一般国道、補助国道、それと、都道府県道ということになっております。

2ページ目をお願いいたします。これは、本県の道路整備の現状を東北6県、全国ということで比較して表にしております。上段の欄は、いわゆる高速道路でございまして、高規格幹線道路ということでございます。

県内の高規格幹線道路、高速道路、自動車専用道路でございまして、本県では縦貫自動車道弘前線、八戸線、それから津軽自動車道の浪岡・鱒ヶ沢間がございまして、

それから、八戸・久慈自動車道の八戸・久慈間がございまして、県内の延長、計画延長は227kmでございます。供用延長は約139kmということで、東北全国を見てもかなりの開きがございまして、未だ高速ネットワークが繋がっていないという所がございまして、非常に立ち遅れているという現状でございます。

それから、地域高規格道路というのがございまして、これは皆さんご存知のとおり、下北半島縦貫道路のことでございます。75kmございまして、現在供用は24kmということになっております。

それから下段の欄でございますが、これはいわゆる一般道路でございまして、私ども道路課が管理している道路、それから国の管理している道路の改良率と舗装率を表わしております。

本県の国県道の延長は、直轄を含めまして3,870.2kmでございます。県管理、直轄を除いた県管理だけの延長だと3,585kmとなっております。直轄を含めた改良率、改良率というのは、いわゆる二車線、二車線の車線が確保できている道路なんです、その改良率は73.7%となっているということでございます。

これは、東北6県の全国的にはまあまあになっておりますが、東北6県、積雪寒冷地である東北6県の平均77.2%を4%弱ぐらい下回っていると。東北6県を見ていただき

ますと、この福島県が最下位になっております。これは、相当延長が長いということで、この整備を進めても非常に改良率は上がらないということでございまして、単純に福島県とは比較はできないんじゃないかなと思っております。

そして、岩手、宮城、秋田、山形の改良率を見ますと、本県と5%から8%、9%ぐらい違うということで、非常に道路整備は未だ遅れているという状況を示しております。

それから、3ページ目でございます。3ページ目は、道路を建設維持管理していくための事業手法というものでここに書いてありますが、道路を整備・維持管理していく場合に、私ども県としましては、国の補助事業、国の交付金事業、それから県費単独事業で行う県単事業という3つの種類で事業を進めております。

皆様ご存知のとおり、今年度より道路特定財源が廃止されまして、一般財源化されました。いわゆる今までの道路整備費は、国費ベースで今年度ですけども、2割減ったということになっております。

また、地方の道路整備に充てられておりました、地方道路整備臨時交付金が廃止となりまして、もう地方道路はちょっと造れないのかなと思いましたら、地域活用基盤創造交付金というものが創設されまして、これが道路に、主に道路に使っていただくというような道路整備費に充てられることになっておりまして、辛うじて地方の道路整備費は前年度と同じぐらいか、弱になっているというような状況でございます。

それから、中段の欄は、補助事業はこのような種類がございまして、ということでございます。

それから、一番下は、今本県で行っている主な大きな道路事業でございます。

それから4ページ目ですが、4ページ目は、道路事業の推移というものを書いておりまして、これを見ましても、平成13年、一番道路事業が多かったのは平成11年なんですけど、それと比べますと半分近く減っているということになっております。

このように、道路整備予算が減少している中で、先ほども述べましたが、本県の道路整備はまだまだ遅れているというような認識を持っております。本県は移動手段を調べてみますと、公共交通機関が発達していないものですから、自動車に依存する割合が98%強ということで、全国的に見てみますと、宮崎県に次いで2番目ということになっております。

そういう事情もございまして、未だ市長さん始め、地域の方々から道路整備の要望もまだまだ多いのが現状になっております。県としても、これらのことを念頭に置いて、効率的な道路整備の手法、創意工夫に知恵を出して、一層のコスト縮減を図って、地方における道路整備を推進していきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いしたいと思います。

次に今回の再評価で採用している費用便益の地域特性を加味した計上方法に関する説明を担当マネージャーからさせますので、よろしく申し上げます。

## 《道路事業に係る費用便益分析について》

道路課：個々の事業の説明に入る前に、今年度の道路事業の評価に関わります費用便益分析に関しまして、2点ほど説明しておきたい事項がございますので、資料の4をご覧くださいと思います。資料4は、道路事業に係る費用便益分析についてであります。

1番目といたしまして、新たな将来交通需要推計及び費用便益分析マニュアルに基づきます事業評価の実施についてであります。

平成20年11月に道路事業の評価に関する将来交通需要推計と費用便益分析マニュアルの改定が国土交通省から示されております。

内容は、1番といたしまして、将来交通需要推計についての北東北の交通量の伸び率は、今回からは0.854という係数が示されております。前回までの伸び率は1.038というものを使用してまいりました。

2番目といたしまして、費用便益分析マニュアルの改定についてですが、走行時間短縮便益の算定に用います、時間価値原単位の見直しが行われております。これについては、前回と比較いたしまして、車種別に64%から84%程度に軽減されております。これは、便益が下がる要因となります。

2つ目といたしまして、計算して良い便益として、冬期便益などの追加がなされております。今回、新たに追加計上となった便益は、冬期便益のほかに、休日交通を考慮した便益、それから災害などによる通行止めの期間を考慮した便益の計上が可能となっております。

(2)についてですが、平成21年2月の国土交通省からの事務連絡によりまして、継続中の補助事業については、新たな将来交通需要推計と改定後のマニュアルによりまして、費用便益費の点検を実施し、基本3便益のみで $B/C$ が1以下となる事業については、21年度内に再評価を実施することを要請されております。

これを受けまして、道路課の事業について点検を行った結果、国道103号の青撫山バイパスと国道338号白糠バイパスが基本3便益での $B/C$ が1以下となりましたので、今回の再評価対象箇所としております。

次、2ページをお願いいたします。冬期便益についてです。県単独事業及び交付金事業につきましては、県独自の要綱によりまして、冬期便益ほか4便益を追加便益として分析を実施してきております。

今回、国のマニュアルの改定によりまして、国庫補助事業についても、冬期の便益を計算して良いこととされましたけども、具体的な算定式などは、マニュアルに定められておりません。それぞれの状況に応じて設定することとされております。

これを受けまして、県独自要綱で定められておりました冬期便益について、一部見直しを行った上、国庫補助事業を含む今年度の再評価対象事業に適用しております。

次は冬期便益算出に関わります算定要件の一部見直しについてです。罫線で囲ってある部分は、県独自要綱の冬期便益についての抜粋になります。

資料の4ページ目に参考の1として資料を添付しております。添付してありますのは、冬期間の走行速度向上効果の計算例を示してございます。

冬期間におきましては、豪雪などによりまして走行速度の低下が生じますが、道路整備後には整備前に比へまして走行速度低下の割合は小さくなります。このため、冬期間において整備有の場合は、夏場に比べて計算例では、更に10kmの速度向上効果があるとして、便益を追加計上することとしております。

このように運用してきましたけども、今回の見直し点ですが、資料4に戻っていただきますが、冬期間の日数につきましては、気象庁の冬の定義を基に90日間としておりました。今回、県内におきます過去3年間の降雪、積雪深、凍結防止剤散布車の稼働日数などを勘案し、再検討をした結果、120日間を採用したいと考えております。

5ページに気象的要素について参考の2として資料を添付しております。

また、具体的な便益の算定におきまして、冬期の速度低下分として、整備無の場合は毎時13km、整備有の場合は毎時3kmを定数といたしまして、当該道路の設定速度から減じて計算しておりました。設定速度が低い場合には、便益が過大に計上されるおそれがあることから、今回からは、速度低下分を率に換算することといたしまして、整備無の場合は設定速度の30%、整備有の場合は設定速度の5%を減じて計算することとしております。

6ページに県内各地において旅行速度調査を実施した結果を参考3として添付しております。

次は2番目といたしまして、地域修正係数を用いた修正費用便益分析についてです。適用目的といたしましては、経済効率性の基準に基づきます、標準的な費用便益分析では考慮されていない、所得格差や地域の厚生水準の格差といった公平性をも考慮した基準によりまして、道路事業実施の是非を判断するため用いることとしております。

昨年度の青森県公共事業評価システム検討委員会におきまして、試行的に実施することについて了解が得られておりますので、今年度より適用しているものでございます。

(1)の適用範囲は、県単独事業及び交付金事業に適用することとしております。

(2)の地域修正係数の係数についてですけども、東京都を基準値といたしまして、物価水準、家賃、地代の水準、所得水準などを基にしまして、県内の4つの地方生活圏ごとに算出しております。地域修正係数を用いました費用便益分析結果については、一覧に取りまとめられておりとなります。

資料4についての説明は以上でございます。

#### 《対応方針(案)の説明(整理番号2番)》

道路課：続きまして、個別の説明をさせていただきます。

道路課は整理番号2番から14番までの事業につきましてご説明いたします。

資料の方は、評価調書がそれぞれ3ページ、その後、説明資料といたしまして費用

対効果分析に関する資料、図面、現道等の状況写真が添付されております。

資料に基づきまして説明させていただきますが、順序といたしまして、各案件とも最初に評価調書の1ページ目の事業概要の前段、事業目的まで。次に説明資料の図面、現況写真などについての説明。その後で、評価調書に戻るという順序で説明いたします。

それでは、整理番号2番でございますが、再評価要件が長期継続の10年でございます。

1番の事業概要についてですが、事業名が国道改築、国道103号青撫山バイパスでございます。採択年度は、平成12年、終了は平成30年度を予定しております。

事業の目的ですが、国道103号は、十和田八幡平国立公園の奥入瀬溪流沿いを通過する重要な観光道路であると同時に、生活、産業活動を支える幹線道路でございます。

この工区は、奥入瀬溪流の渋滞解消、自然環境の保全、適正な公園利用のほか、奥入瀬溪流及び七曲区間の落石危険箇所の隘路解消を目的としております。

説明資料の2ページをご覧くださいと思います。図面になります。

事業工区の県内での位置関係及び全体計画図を示してあります。全体計画図ですが、緑で囲んであります、中央部が奥入瀬溪流になります。計画の青撫山バイパスは、赤の点線で表示しておりますが、供用中の奥入瀬バイパスの途中から、湖畔の子の口に至る経路で大部分をトンネルで計画しております。下の方にトンネル及び一般部の標準横断面図を示しております。

次のページをお願いいたします。現道の状況ですが、1番は、平成13年度の大規模地すべり。2番は、平成20年度の落石状況写真です。3番、4番、溪流の混雑状況になります。5番、6番は、七曲地区の状況写真ですが、幅員が狭く、急カーブの連続で大型車とのすれ違いが困難な状況となっております。

評価調書の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5,082m、計画車道幅員は6mで、当初計画とは変更はございませんが、奥入瀬溪流沿いの滝の流出量低下軽減を考慮したことによりまして、トンネル部の延長が増となっております。事業費は、本年度まで11億2,100万円、全体では267億円を予定しております。

なお、全体事業費は、トンネルの延長増、また地質調査の結果によりまして、トンネル補助工法が増加したことなどにより、当初計画より増となっております。

次は事業の進捗状況ですが、全体計画に対しては4.2%、年次計画では8%の進捗となっております。国立公園特別区域内に整備するバイパスであること、また、脆弱で地下水が高い地質を通過する長大トンネルということで、平成13年度から環境検討委員会、設計施工検討委員会をそれぞれ組織し、環境へ配慮しましたルートの検討や技術的な検討を進めてきており、21年度に最終ルートを決定し、工事着手に向けまして環境省、文化庁、国有林野等の関係機関との具体的協議を開始できる状況にあることなどから、A評価としております。

次のページをご覧ください。社会経済情勢の変化についてです。必要性、適時性、地

元の推進体制については、すべてがスモールのA評価ということで、トータルでもA評価としております。

費用対効果分析の要因変化でございますが、B/Cにつきましては、今回再評価時では、基本3便益に冬期便益を加えた結果1.17であります。このことから、今回はA評価としております。

次のページをお願いいたします。コスト縮減・代替案の検討状況です。それぞれ対応がなされておりますので、トータルでA評価としております。

5番の評価に当たり特に考慮すべき点についてですが、上北地方行政連絡協議会からは、早期整備が要望されております。環境影響への配慮につきましても、8項目で配慮がなされており、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3番）》

道路課：次は整理番号3番でございます。

再評価要件は、その他となります。先ほども資料4でお話いたしましたが、国の通達の関係で基本3便益でのB/Cが1以下となる事業について、21年度以内に再評価を実施することとありますので、当該事業は、前回再評価実施後3年ですが、今回改めて対象となるものです。

1番の事業概要についてですが、事業名が国道改築、国道338号白糠バイパスでございます。採択年度は、昭和62年、終了は平成29年度を予定しております。

事業の目的ですが、国道338号は、函館市を起点とし、大間町、三沢市などを經由し、上北郡おいらせ町に至ります幹線道路でございます。この工区は、現道の幅員が狭く、急カーブ、急勾配が連続する白糠地区の隘路区間を解消するため、バイパス整備に着手しているものです。

説明資料の2ページをご覧ください。図面になります。事業工区の県内での位置関係及び詳細位置図を示しております。

当該地区は、現道が海側を通っております、バイパスは現道の山手側に計画されております。六ヶ所と東通の両村にまたがっております。

次のページは、計画平面図を示しております。中央部の緑の着色部の660mが平成14年度に供用開始されておまして、赤の着色部分は、今年度着工を予定しております延長1,237mのトンネルでございます。下には、標準横断図を記入しております。

次のページをお願いいたします。現道の状況ですが、1番から3番とも、人家連担部においては幅員が非常に狭く、カーブが急で見通しが悪く、円滑なすれ違いが困難な状況となっております。

評価調書の1ページ目にお戻りください。中ほどになりますが、主な内容です。計画延長は6,465m、計画車道幅員は6mで、再評価時の計画と変更はございません。事業

費は、本年度まで 39 億 9,100 万円、全体では 90 億 7,200 万円を予定しております。

次は事業の進捗状況ですが、全体計画に対しては 44%、年次計画では 59.3%の進捗となっております。全体計画約 6.4km のうち、第 1 期工区として約 3.8km について先行着手しております。

問題点といたしましては、共有地の取得が挙げられますが、21 年度中に土地収用法により取得すべく、順調に事務手続が進んでおります。

また、事業効果ですが、これまでに 1 期工区、終点部約 0.6km について部分供用し、整備効果が発現されていることから A 評価としております。

次のページをお願いいたします。社会経済情勢の変化についてですが、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、この項目でのトータルでも 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でございます。B / C につきましては、マニュアルの改定に伴いまして、将来交通量推計による交通量減少などによりまして、総便益が減少し、前回 1.15 から今回 1.07 に減少しております。このことから、この項目でのトータルでは B 評価としております。

次のページをご覧ください。コスト縮減・代替案の検討状況です。それぞれ対応がなされておりますので、トータルで A 評価としております。

5 番目の評価に当たり特に考慮すべき点についてですが、下北総合開発期成同盟会からは、早期整備が要望されております。環境影響への配慮につきましても、5 項目で配慮がなされており、トータルで A 評価としております。

対応方針は、費用対効果の要因変化の項目で B 評価があったものの、当該路線の重要性などから考えまして、この工区の対応方針は継続といたしております。

#### 《対応方針（案）の説明（整理番号 4 番）》

道路課：次は、整理番号の 4 番でございます。再評価要件が再評価後 5 年でございます。

1 番の事業概要についてです。事業名が、地域活力基盤道路建設事業、国道 338 号倉内バイパスでございます。採択年度は昭和 55 年、終了は平成 23 年度を予定しております。

事業の目的ですが、国道 338 号は、函館市を起点とし、大間町、三沢市などを經由し、上北郡おいらせ町に至る幹線道路で、むつ小川原開発区域と八戸市をも結んでいることから重要な路線となっております。隘路となっております六ヶ所村倉内地区の幅員狭小区間の解消を目的といたしまして整備に着手しております。

説明資料の 2 ページをお願いいたします。図面になります。事業工区の県内での位置関係及び全体計画平面図を示しております。

21 年度は、黄色着色部分の測量・設計を予定しております。起点部、終点部の紫の着色部は、完成供用済みの部分になります。下には一般部の標準横断図を示しております。

次のページをお願いいたします。現道の状況ですが、 の写真は終点部の完成供用している状況ですが、結構交通量がございませぬ。2番、3番は未整備の区間ですが、共有地の取得に時間を要しますので、計画の路肩、歩道の幅員を一部縮小し、現況の道路敷地内での整備を予定しております。

評価調書の1ページ目にお戻りください。中ほどの主な内容ですが、計画延長は3,300m、計画車道幅員は6.5m、全幅は12mで基本的には再評価時の計画と変更はございませんが、一部区間で全幅を縮小している区間がございませぬ。

事業費は、本年度まで21億1,800万円、全体では23億3,800万円を予定しております。

次は事業の進捗状況ですが、全体計画に対しては90.6%、年次計画では96.6%の進捗となっております。

共有地部分を除いて事業用地を取得済みでありますので、今後は改良工事を計画的に進めたいと考えております。また、共有地部分の取得については、相当困難なため、現況道路敷地内で整備する方向で、地元の方々と調整済みとなっております。

また、事業効果ですが、これまでに起点部及び終点部の合わせて2.1kmについて部分供用し、整備効果が発現されていることから、A評価としております。

次のページをご覧ください。社会経済情勢の変化についてですが、必要性、適時性、地元の推進体制については、すべてスモールのA評価ということで、トータルでもA評価としております。

費用対効果分析の要因変化でございませぬが、B/Cにつきましては、マニュアルの改定に伴いまして、将来交通量推計による交通量減少などにより、総便益が減少し、前回5.47から今回1.8に減少になりました。これに地域修正係数を考慮した場合は、2.64となります。この項目のトータルではB評価となっております。

次のページは、コスト縮減・代替案の検討状況です。この項目につきましても、それぞれ対応がなされておりますので、トータルでA評価としております。

5番の評価に当たり特に考慮すべき点についてですが、上北地方行政連絡協議会からは、早期整備が要望されております。環境影響への配慮につきましても、5項目で配慮がなされており、トータルでA評価としております。

対応方針といたしましては、費用対効果の要因変化の項目でB評価があったものの、本路線の重要性から考えまして、この工区の対応方針は継続とさせていただきたいと考えております。

#### 《対応方針（案）の説明（整理番号5番）》

道路課：次は整理番号5番でございませぬ。再評価要件が再評価後5年でございませぬ。

1番の事業概要についてですが、事業名が、地域活力基盤道路建設事業、むつ尻屋崎線岩屋工区です。採択年度は平成5年、終了は平成26年度を予定しております。

事業の目的ですが、本路線は、むつ市の国道 338 号を起点として、国道 279 号県道関根蒲野沢線と交差し、東通村尻屋地内に至ります、観光振興や産業活動を支える重要な幹線道路でございます。現道が最小幅員 5 m 程度で、大型車のすれ違いに支障を来している岩屋地区の隘路区間を解消するため、バイパス整備に着手しているものです。

説明資料の 2 ページをお願いいたします。事業工区の県内での位置関係及び詳細位置図を示しております。バイパスは現道の山手側に計画されております。

次のページには、全体計画平面図と、下の方に一般部の標準横断図を示しております。工区内には、橋梁が 3 橋計画されておりますが、既に完了しております。今年度は、赤く着色しております区間の改良工事を予定しております。

次のページをお願いいたします。岩屋地区は、日鉄鉱業尻屋鉱業所が沿線にあるなど、大型車の通行が非常に多い区間ですが、人家連担部において、特に冬期の大型車のすれ違いに支障を来しております。

評価調書の 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 4,040m、計画車道幅員は 6 m、全幅は 11.5m で、再評価時の計画とは、歩道幅が 3.5m から 2.5m に変更となっております。

事業費につきましては、本年度まで 32 億 7,600 万円、全体では 42 億円を予定しております。

次は事業の進捗状況ですが、全体計画に対しては 78%、年次計画では 100.9% の進捗となっております。今年度で用地取得は完了する見込みであります。事業を進めるに当たっての阻害要件はなく、順調に事業の進捗を図ることができると考えておりますので、進捗状況については A 評価としております。

次のページをお願いいたします。社会経済情勢の変化についてですが、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、トータルでも A 評価としております。

費用対効果分析の要因変化でございますが、B / C につきましては、前回の再評価時には 0.73 となっております。今回、再評価時では 0.83 であります。これに、地域修正係数を考慮した場合は 1.19 となりますので、この項目のトータルでは A 評価としております。

次のページは、コスト縮減・代替案の検討状況です。それぞれ対応がなされておりますので、トータルで A 評価としております。

5 番の評価に当たり特に考慮すべき点についてですが、東通村、また地元の岩屋地区からは、早期整備が要望されております。環境影響への配慮につきましても、9 項目で配慮がなされており、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 6 番）》

道路課：次は整理番号6番でございます。再評価要件は、長期継続の10年でございます。

1番の事業概要についてですが、事業名が地域活力基盤道路建設事業、五所川原浪岡線高野工区になります。採択年度は平成12年、終了は平成24年度を予定しております。

事業の目的ですが、本路線は五所川原市原子地内の国道101号を起点とし、五所川原岩木線、国道7号と交差しまして、浪岡藤崎線に至ります幹線道路でございます。

事業地区は幅員が狭く、大型車両のすれ違い、また冬期の路線バスの運行に支障を来しているということで整備に着手しております。

説明資料の2ページをお願いいたします。事業工区の県内での位置関係及び詳細な位置図を示しております。高野工区は、赤で着色してあります470mの区間になります。

次のページには、全体計画平面図と、下の方に一般部の標準横断図を示しております。

次のページをお願いいたします。当該区間は現況幅員が狭く、夏場でも交差が困難であります。特に冬場は路肩部への堆雪によりまして1車線となり、歩行者が危険にさらされる状況となっております。

評価調書の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470m、計画車道復員は6mで、当初計画と変更はございません。事業費は、本年度まで2億9,300万円、全体では5億6,800万円を予定しております。

次は事業の進捗状況ですが、全体計画に対しては51.6%、年次計画に対しては67.2%の進捗となっております。今後は、早期の用地取得完了に努め、計画的に整備を進めることとしております。未測量箇所が1箇所ございますが、地権者と交渉中で解決される見込みとなっており、重大な阻害要因とはなっておりません。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ので、進捗状況についてはA評価としております。

次のページは、社会経済情勢の変化についてです。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、この項目でもトータルでA評価としております。

費用対効果分析の要因変化でございますが、今回、再評価時では2.50であります。これに地域修正係数を考慮した場合は3.76となります。このことから、この項目ではA評価としております。

次のページは、コスト縮減・代替案の検討状況です。それぞれ対応がなされておりますので、トータルでA評価としております。

5番の評価に当たり特に考慮すべき点ですが、五所川原市及び地域住民からは、早期整備を要望されております。環境影響への配慮につきましても、7項目で配慮がなされており、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7番)》

道路課：次は整理番号が7番でございます。再評価要件は、長期継続の10年ござい

ます。

事業概要は、事業名が地域活力基盤道路建設事業、五所川原黒石線梅田工区です。採択年度は平成 12 年、終了は平成 30 年度を予定しております。

事業の目的ですが、本路線は、五所川原市梅田地内の国道 101 号を起点とし、五所川原岩木線、国道 7 号と交差し、黒石市の大鰐浪岡線に至ります幹線道路であります。梅田地区は、バス路線でありながら、現道幅が 5 m と狭く、歩道もなく、大型車のすれ違いが困難な状況にあるため、バイパス整備に着手しております。

説明資料の 2 ページをご覧ください。事業工区の県内での位置関係及び詳細位置図を示しております。梅田工区は赤で着色してあります区間になります。

次のページには、全体計画平面図と、下の方に計画の標準横断図を示しております。事業区間起点部の国道 101 号の交差点部分については、当該事業で交差点改良を完成供用しております。

次のページをお願いいたします。当該区間は、現況付近が狭く、夏場でも交差が困難であります。特に冬場は路肩部への堆雪によりまして、1 車線となりまして歩行スペースがなくなる状況となります。

評価調書の 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 1,960m、計画車道幅員は 6 m で当初計画時と変更はございません。事業費は、本年度まで 3 億 3,100 万円、全体では 19 億 5,000 万円を予定しております。

次は事業の進捗状況ですが、全体計画に対しては 17%、年次計画では 32.3%の進捗となっております。平成 12 年度に事業着手し、国道交差点部を拡幅後、道路事業費の削減に伴いまして、一時事業休止としておりましたけども、20 年度より事業展開が可能となったため再開しております。休止期間が比較的長期に及んだため、地域住民に対しまして計画内容を再説明の上、理解を得た後に用地取得を進めることとしております。休止により事業展開に若干遅れが生じておりますが、ほぼ計画どおりに事業の進捗を図ることができると考えておりますので、進捗状況については A 評価としております。

次のページをご覧ください。社会経済情勢の変化についてですが、この工区につきましても必要性、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、トータルでも A 評価としております。

費用対効果分析の要因変化でございますが、今回の再評価時では 1.13 であります。これに地域修正係数を考慮した場合は 1.70 となります。この項目では A 評価としております。

次のページは、コスト縮減・代替案の検討状況です。この工区におきましても、それぞれ対応がなされておりますので、トータルで A 評価としております。

5 番目の評価に当たり特に考慮すべき点ですが、五所川原市からは、早期整備が要望されております。環境影響への配慮につきましても、8 項目で配慮がなされており、A 評価ということで、トータルでも A 評価としております。

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8番）》

道路課：次に整理番号8番でございます。再評価実施要件が長期継続10年でございます。

1の事業概要でございますが、事業名が地域活力基盤道路建設事業、五所川原車力線中泊町福浦～つがる市車力工区でございます。採択年度は平成12年度、終了は平成26年度を予定しております。

次に事業の目的でございますが、説明資料の2ページの図面をご覧ください。1の事業実施箇所図で、福浦～車力工区は、赤丸の位置でございます。2の位置図では、赤い太線で引いてある5,050m区間で、右の方の3の全体計画平面図のように、現在、中泊町からつがる市車力の中心部を直結するルートがなく、現在は青のルートやピンクのルートが一般的に使われておりますが、道幅が狭く、曲がりくねった道路となっております。次のページの中央の写真のように、冬は雪の上を歩かなければならない危険な道路となっております。

このように、両地域の交流が著しく阻害されていることから、福祉・医療・スポーツ・生活関連施設の活用と津軽半島地域の連携強化のために整備に努めているものでございます。

評価調書の1ページ目にお戻りください。中ほどの主な内容でございますが、計画延長は5,050m、計画の車道幅員は6m、歩道を含んだ全幅で11.5m。総事業費92億800万円のうち、本年度まで63億3,600万円の予定でございます。進捗率は68.8%となっております。事業を進めるに当たっての阻害要因はなく、順調に事業の進捗を図ることができると考えておまして、A評価としております。

次のページをご覧ください。社会経済情勢の変化についてですが、当地区における評価として、中泊町長やつがる市長、両議会議員を始めとする方々で構成される、仮称第二津軽大橋建設事業促進協議会が平成14年度以降、毎年のように開催されまして、早期の整備要望がなされ、地元の推進体制も整っており、すべてスモールA評価であるということで、トータルでラージA評価となっております。

費用対効果分析の要因変化でございますが、先ほど申し上げましたように、両地区を繋ぐルートは道幅が狭く、曲がりくねった道路となっております。バイパスが完成し、直結することによりまして、走行時間短縮及び冬期の便益が発生することによりまして、修正した費用便益費では1.07となることから、A評価となっております。

次のページをご覧ください。コスト縮減・代替案の検討状況では、2項目ともスモールA評価ということで、トータルでラージA評価となっております。

5の評価に当たり特に考慮すべき点についてでございますが、建設促進協議会からは、早期整備の要望がなされていること。環境影響の配慮がなされていること。当該地区は、

過疎地域、辺地地区、半島振興地域に指定されておりまして、地域振興のために必要不可欠な事業であることから、A評価となっております。

対応方針でございますが、すべての項目でA評価であるほか、両地域の交流、連携強化という重要性にかんがみ、着実に事業を推進し、早期に事業効果を図る必要があることから、継続としております。以上でございます。

#### 《対応方針（案）の説明（整理番号9番）》

道路課：次は整理番号の9番でございます。再評価要件が長期継続の10年でございます。

1番の事業概要についてですが、事業名が市町村合併支援事業、屏風山内真部線喜良市工区です。採択年度は平成12年、終了は平成23年度を予定しております。

事業の目的ですが、本路線は、つがる市車力町の鱒ヶ沢蟹田線を起点とし、国道339号と交差し、青森市の国道280号に至ります、津軽半島を横断する幹線道路でございます。この工区は、前後が改築済みとなっておりますが、当該工区は現道の最小幅員が4.5mと狭く、交通の隘路となっておりますので、現道拡幅事業に着手しているものです。

説明資料の2ページをご覧ください。図面になります。事業工区の県内での位置関係及び詳細位置図を示しております。

次のページは、計画平面図を示しております。中央部の黒の部分は改良済み、紫部分は舗装まで完了しております。赤の部分は、今年度着手の予定区間でございます。

次のページは現道の状況ですが、1番と2番は、起終点からそれぞれ工事予定区間の方向で撮影したのですが、改良済区間と連続性が確保できていない状況についての写真を添付しております。3番については、急カーブの状況写真となります。

評価調書の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800m、計画車道幅員は6mとしております。事業費は、本年度まで3億5,500万円、全体では3億8,500万円を予定しております。

次は事業の進捗状況ですが、全体計画に対しては92.2%、年次計画では110.6%の進捗となっております。用地取得率は100%であります。

事業を進めるに当たっての障害要件はなく、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ので、進捗状況についてはA評価としております。

次のページをご覧ください。社会経済情勢の変化についてですが、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、トータルでもA評価としております。

費用対効果分析の要因変化でございますが、今回、再評価時では1.54であります。これに地域修正係数を考慮した場合は2.33となります。この項目ではA評価としております。

次のページは、コスト縮減・代替案の検討状況です。それぞれで対応がなされておりますので、トータルでもA評価としております。

5番の評価に当たり特に考慮すべき点ですが、五所川原市からは早期整備が要望されております。環境影響への配慮につきましても、7項目で配慮がなされておりA評価ということで、トータルでもA評価としております。

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10番）》

道路課：次は整理番号10番でございます。再評価要件が再評価後5年でございます。

1番の事業概要についてですが、事業名が市町村合併支援事業、関根蒲野沢線関根工区です。採択年度は平成4年、終了は平成22年度を予定しております。

事業の目的ですが、本路線は、むつ市関根地内の国道279号を起点とし、むつ市蒲野沢地内のむつ尻屋崎線に至る路線であります。当該工区のむつ市関根地区は、現道幅員が4.5m程度と狭く、交通の隘路となっておりますので、現道拡幅整備に着手しているものです。

説明資料の2ページをお願いいたします。図面になります。事業工区の県内での位置関係及び詳細位置図を示しております。近年、大間町や大畑方面からむつ市中心部を経由しないで尻屋崎方面への近道としての利用が増えてきております。

次のページは、計画平面図を示しております。紫部分は、舗装まで完了して供用を開始しております。21年度は、赤丸の部分の用地取得を予定しております。下の方は標準横断図ですが、人家連担部は歩道も整備する計画としております。

次のページをお願いいたします。現道の状況ですが、幅員が狭く車両のすれ違いが困難な状況、勾配が急で見通しが確保されていない状況写真です。

評価調書の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3,280m、計画車道幅員は6mで、再評価時と変更はございません。事業費につきましては、本年度まで7億7,500万円、全体では8億5,000万円を予定しております。

次は事業の進捗状況ですが、全体計画に対しては91.2%、年次計画では96.2%の進捗となっております。全体工区のうち、2,980mについては、拡幅工事が完了し供用されております。

問題点といたしましては、用地未取得分1件を残しておりますが、地権者とは解決に向け交渉中であります。解決可能であると考えておりますので、進捗状況についてはA評価としております。

次のページをご覧ください。社会経済情勢の変化についてですが、必要性、適時性、地元の推進体制については、すべてがA評価ということで、トータルでもA評価としております。

費用対効果分析の要因変化でございますが、B/Cにつきましては、前回の再評価時

には 0.56 となっております。今回評価時では 1.64 であります。これに地域修正係数を考慮した場合は 2.35 となります。この項目では A 評価としております。

次のページは、コスト縮減・代替案の検討状況です。それぞれで対応がなされておりますので、トータルで A 評価としております。

5 番の評価に当たり特に考慮すべき点ですが、下北総合開発期成同盟会からは、早期整備が要望されております。また、環境影響への配慮につきましても、8 項目で配慮がなされておりますので、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：次は整理番号 11 番でございます。再評価要件が長期継続 10 年でございます。

1 の事業概要についてですが、事業名が市町村合併支援事業、薬研佐井線薬研工区です。採択年度は平成 12 年、終了は平成 24 年度を予定しております。

事業の目的ですが、本路線は、むつ市大畑地内のむつ恐山公園大畑線を起点とし、佐井村の国道 338 号を終点とする路線でございます。また、この路線は、国道の代替機能を有する路線でもあります。この工区は砂利道で、幅員も狭い山岳道路ですが、車両通行に著しく支障となっている区間であります。このことから、現道拡幅の整備に着手しております。

説明資料の 2 ページをご覧ください。図面になります。事業工区の県内での位置関係及び詳細位置図を示しております。風間浦村易国間地区の国道 279 号では、落石による通行止めが度々発生しておりますが、事態が長期化した場合には、代替機能を有する路線ともなります。

次のページは、計画平面図を示しております。黄色に着色してある部分が計画区間となります。21 年度は、調査費を執行予定としております。

下には標準横断面図を記入しております。車道幅員 4 m の 1 車線での整備としておりますが、部分的に図面左側の 1.5 m を使用しまして、待避所整備の上、交差できる 6.5 m を確保する計画としております。

次のページをお願いいたします。現道の状況ですが、1 番は砂利道で幅員が非常に狭く、法面も安定していない状況の写真になります。2 番、3 番は、排水設備が整備されていないため、降雨によりまして路面流出が発生し、走行不能となった時の状況になります。

評価調書の 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 1,500 m、計画車道幅員は 4 m で、当初計画と変更はございません。事業費は、本年度まで 1 億 1200 万円、全体では 3 億 6200 万円を予定しております。

次は事業の進捗状況ですが、全体計画に対しましては 30.9%、年次計画では 40.2% の進捗となっております。

用地取得については、大部分が国有林野でありまして、国有林野を管理しております森林管理局と買受けについての協議が整っていることから、事業を進めるに当たっての阻害要件はなく、順調に事業の進捗を図ることができると考えておりますので、進捗状況についてはA評価としております。

次のページをご覧ください。社会経済情勢の変化についてですが、必要性、適時性、地元の推進体制については、すべてがA評価ということで、トータルでもA評価としております。

費用対効果分析の要因変化でございますが、今回再評価時では0.84であります。これに地域修正係数を考慮した場合は1.20となります。このことから、この項目ではA評価としております。

次のページのコスト縮減・代替案の検討状況です。それぞれ対応がなされておりますので、トータルでA評価としております。

5番の評価に当たり特に考慮すべき点ですが、この工区につきましても、下北総合開発期成同盟会から早期整備が要望されております。環境影響への配慮につきましても、8項目で配慮がなされておりますので、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12番）》

道路課：次は整理番号12番でございます。再評価要件が長期継続の10年でございます。

1番の事業概要についてですが、事業名が地方特定道路建設整備事業、薬研佐井線の佐井工区になります。採択年度は平成12年、終了は平成24年度を予定しております。

説明資料の2ページをお願いいたします。図面になります。

先ほどの整理番号11番と同じ路線の別工区ということになります。事業目的については、11番と同じでございます。整理番号11番の薬研工区の方は、むつ市大畑川から整備を進めておりますけれども、当該工区の佐井工区は、佐井村側からの整備工区となります。

次のページ、図面の方は計画平面図を示しております。黄色に着色してある部分は、計画区間となります。下には標準横断図を記入しております。現道の状況ですが、未改良、未舗装区間のため、普通車でさえ走行困難な状況、また、急カーブで見通しが悪い状況となっております。

評価調書の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1,500m、計画車道幅員は4m、全幅は5mで当初計画時と変更はございません。事業費は、本年度まで9,200万円、全体では4億6,200万円を予定しております。

次は事業の進捗状況ですが、全体計画に対しては19.9%、年次計画では25.9%の進捗となっております。用地取得については、大部分が国有林野であり、森林管理局と買受けについての協議が整っていることから、事業を進めるに当たっての阻害要件はなく、

順調に事業を進捗できると考えておりますので、進捗状況についてはA評価としております。

次のページは、社会経済情勢の変化についてですが、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、トータルでもA評価としております。

費用対効果分析の要因変化でございますが、今回再評価時では 0.88 であります。これに地域修正係数を考慮した場合は 1.27 となります。この項目では、A評価としております。

次のページは、コスト縮減・代替案の検討状況です。この工区につきましても、それぞれ対応がなされておりますので、トータルでA評価としております。

5番の評価に当たり特に考慮すべき点ですが、この工区につきましても、下北総合開発期成同盟会からは、早期整備が要望されております。環境影響への配慮につきましても、8項目で配慮がなされておりますので、トータルでA評価としております。

対応方針についてですが、この工区につきましても、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 13 番）》

道路課：次は整理番号 13 番でございます。再評価要件が長期継続 10 年でございます。

1番の事業概要についてですが、事業名が、地方特定道路建設整備事業、弘前岳鱒ヶ沢線芦沼町工区になります。採択年度は平成 12 年、終了は平成 24 年度を予定しております。

事業の目的ですが、本路線は、弘前市の国道 7 号を起点として、岩木山の南側を經由し、鱒ヶ沢町の国道 101 号に至る幹線道路であります。岩木山を中心とする観光路線の意味合いを持つ路線でもあります。当該工区は、急勾配、急カーブが連続し、観光バスなどの大型車の通行に著しく支障となっている区間でありますので、一部バイパス区間を含む現道拡幅整備に着手しております。

説明資料の 2 ページをご覧ください。図面になります。事業工区の県内での位置関係及び詳細位置図を示しております。

次のページは、計画平面図を示しております。起点部は現道を拡幅、中央部はバイパスの計画となります。また、中央部の赤で囲ってある部分は、21 年度用地取得を予定している区域となります。

次のページは、現道の状況ですが、急カーブ、急勾配が連続する山岳道路ですので、冬期間のスリップなど、大型車の通行に支障があります。

評価調書の 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 1,030m、計画車道幅員は 6 m で、当初計画時と変更はございません。事業費は、本年度まで 1 億 6,700 万円、全体では 5 億 700 万円を予定しております。

次は事業の進捗状況ですが、全体計画に対しては 32.9%、年次計画では 42.8%の進

抄となっております。平成 20 年度末までの用地取得率は約 89%であり、未取得用地の関係者とは今年度中取得の方向で交渉中であります。

また、事業効果ですが、これまでに起点部約 0.3km について部分供用し、整備効果も発現されていることから、A 評価としております。

次のページをご覧ください。社会経済情勢の変化についてですが、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、トータルでも A 評価としております。

費用対効果分析の要因変化でございますが、今回再評価時では 0.92 であります。これに地域修正係数を考慮した場合は 1.39 となり、この項目では A 評価としております。

次のページは、コスト縮減・代替案の検討状況です。この工区につきましても、それぞれ対応がなされておりますので、トータルで A 評価としております。

5 番の評価に当たり特に考慮すべき点ですが、地元鱒ヶ沢町からは早期整備が要望されております。環境影響への配慮につきましても、7 項目で配慮がなされておりますので、トータルで A 評価としております。

対応方針ですが、この工区もすべてが 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 14 番）》

道路課：次は整理番号 14 番になります。再評価要件が長期継続 10 年でございます。

1 番の事業概要についてですが、事業名が地方特定道路建設整備事業、十和田三戸線小坂工区です。採択年度は平成 12 年、終了は平成 22 年度を予定しております。

事業の目的ですが、本路線は、十和田市の国道 102 号を起点とし、国道 454 号と交差し、三戸町の国道 104 号に至る幹線道路であります。当該工区は、砂利道の上、現況幅員が狭く急勾配、急カーブが連続し、車両通行に著しく支障となっている区間でありますので、バイパス整備に着手しております。

説明資料の 2 ページをお願いいたします。事業工区の県内での位置関係と詳細な位置図を示しております。

次のページには計画平面図を示しております。工区のうち中央の紫の着色部分、約 400m が完成供用されております。赤の部分は、今年度施工予定区間となっております。

次のページは、現道の状況ですが、幅員が狭く、未舗装のため、大型車でなくともすれ違い交差に支障があります。また、排水設備が未整備のため、降雨時には路盤材が流出しやすく、被害が拡大する場合もございます。

評価調書の 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 1,452m、計画車道幅員は 6 m、全幅は 9 m で、当初計画時と変更はございません。事業費は、本年度まで 10 億 6,600 万円、全体では 11 億 1,600 万円を予定しております。

次は事業の進捗状況ですが、全体計画に対しては 95.5%、年次計画では 105.1%の進

捗となっております。今年度で、用地取得の完了が見込めることから、事業を進めるに当たっての阻害要件はなく、順調に事業の進捗を図ることができると考えておりますので、進捗状況についてはA評価としております。

次のページは、社会経済情勢の変化についてですが、この工区につきましても、必要性、適時性、地元の推進体制については、すべてがA評価ということで、トータルでもA評価としております。

費用対効果分析の要因変化でございますが、今回再評価時では1.15であります。これに地域修正係数を考慮した場合は1.68となります。この項目ではA評価としております。

次のページは、コスト縮減・代替案の検討状況です。この工区につきましても、それぞれ対応がなされておりますので、トータルでA評価としております。

5番の評価に当たり特に考慮すべき点につきましては、新郷村から早期整備が要望されております。環境影響への配慮につきましても、8項目で配慮がなされておりますので、トータルでA評価としております。

対応方針ですが、すべてがA評価ということで、この工区も対応方針を継続としております。

以上、道路課が担当しております整理番号2番から14番までの13事業についての対応方針案の説明を終わらせていただきます。

小林委員長：ありがとうございました。

#### 《事業の概要説明（街路事業の概要）》

小林委員長：それでは続いて、都市計画課、どうぞ。19番ですか。

都市計画課長：それでは、街路事業の概要につきまして説明申し上げます。資料の3-5をお開きください。

まず、街路の役割ですが、街路は、いわゆる都市内の道路でありまして、主に自動車交通の円滑化を図る、そのほかに自転車、歩行者の安全かつ円滑な移動のための施設であります。このほか、祭りとかイベントの開催に利用されることもあります。

街路の空間機能といたしましては、このほかに地下鉄とか路面電車を収納する、あるいは、上下水道、電力等のライフラインを収納する、そういった機能。それから、災害時における避難路を提供する、延焼を防ぐ防火帯としての機能などがあります。更に街路は、市街地の街区を構成する骨格でありまして、沿道の市街化を誘導する機能を持っております。

2として、道路事業と街路事業の区分であります。道路の整備は、道路局の所管する道路事業と、都市地域整備局の所管する街路事業とがあります。両局で施工区分等について取決めをしておりまして、街路事業は、原則として都市計画決定されている道路のうち、人口集中地域、D I D地区と言っておりますが、ここの幹線道路を対象として

実施しております。ただし、国道については原則として除かれます。

なお、整備された道路の管理は、道路管理者に引き継ぐこととなります。

また、街路事業の施工主体は、原則は市町村であります。県道については県が施工するという、そのほかに、多額の工事費を要するような大規模な構造物等につきましては、県が施工する場合があります。

3として、整備状況ですが、平成19年度時点で40%程度でありまして、東北あるいは全国に比較してかなり低い状況になっております。要因といたしましては、街路事業の場合は、財政力の弱い市町村が担っている路線が非常に多いということが挙げられると思います。

次、ページをめくっていただきまして、4として、現在施工しております主な事業であります。まず新幹線関連事業として4箇所ほど実施中でありまして、青森市の内環状線石江工区は県が施工しております。同じ路線なんです、石江2工区というのがあります。これは市が施工しており、新青森駅に接続するアクセス道路になるもので、青森市の南部地区と新駅を結ぶ路線であります。それから、西滝新城線でありまして、これは、新青森駅の南口に接続する道路でございます。このほか、中央町金矢線というのは、三沢市の東北本線をまたぐ道路でございます。三沢市の市街地から東北新幹線仮称七戸駅まで結ぶ道路となります。

2として、渋滞対策事業ですが、弘前市で下白銀町福村線の道路改良事業を実施しております。また、八戸市においては、沼館百石線の橋梁工事を実施しております。このほか、無電柱化事業であります。弘前市において2箇所実施しております。以上でございます。

#### 《対応方針（案）の説明（整理番号19番）》

都市計画課：引き続きまして、整理番号19番の事業について説明いたします。

まず再評価実施要件でございますが、再評価後5年となっております。

事業概要につきましては、事業種別、街路事業でございます。

事業名、道路改築事業。地区名、3・3・8号白銀市川環状線桔梗野工区でございます。八戸市において実施しております。採択年度は平成7年度、終了予定年度は平成24年度となっております。

事業目的でございますが、本路線は八戸市の外環状線として位置付けられており、八戸自動車道八戸インターチェンジ、八戸北インターチェンジや新幹線八戸駅、八戸港などの交通拠点や物流拠点への連絡強化を図り、また、中心市街地に集中する自動車交通の分散を図ることとしております。

別紙、資料2ページ、3ページをお願いいたします。位置図、詳細位置図、また計画図の赤い路線区間が当該工区でございます。

次のページ、4ページ、5ページをお願いいたします。起点側に橋長530m橋梁、4

車線がございます。このうち2車線分、下り線が施工完了しております。上り線につきましては、下部工が完了しております。上部工につきましては、今後整備することとなっております。

また、次のページ、7ページお願いいたします。これまで、終点部でございますが、既存の県道と立体交差する計画でございますが、今回、右の図面でございますが、平面交差に変更することを考えております。

調書1ページをお願いいたします。主な内容でございますが、再評価時の計画では、残事業が多額であり、完成まで長期間を要するため、今回、事業計画を変更することとしております。

事業計画の見直しの内容は、終点部の交差部を立体交差から平面交差に変更するものであり、再評価時と比較して、計画延長が110m減少となっております。事業費につきましては、再評価時133億300万円に対して、今回101億2,500万円となり、約32億の減となっております。

次に事業の進捗状況でございます。工事につきましては、4車線のうち暫定2車線で平成17年12月に開通しており、現在4車線化の拡幅整備を進めております。事業着手から14年経過しておりますが、進捗率は再評価時の計画では58.4%にとどまっております。今回の計画の見直しにより、事業費が大幅に減額となり、計画全体の進捗率は76.7%になることから、A評価としております。

次のページ、お願いいたします。社会経済情勢の変化でございます。当該地区におきましては、八戸市から毎年重点事項として要望されております。また、必要性、適時性、地元の推進体制等については、スモールa評価されておまして、総合評価としてAとしております。

3番目の費用対効果分析の要因変化でございます。再評価時におきましては2.24でございますが、今回の評価におきましては2.06と低下しております。事業計画の見直しがありまして、再評価時と比較して事業費が約32億と減額となっておりますが、今回のB/Cの算定に当たりまして、新将来交通需要の減少と時間価値原単位の減少が大きく影響していることから、B評価となっております。

次、(4)コスト縮減・代替案の検討状況でございます。コスト縮減につきましては、計画の見直しにより、終点部について立体交差から平面交差に変更することから、大幅な減となっていること、本路線は都市計画決定されていることから、A評価となっております。

次に評価に当たり特に考慮すべき点でございますが、住民ニーズの把握等につきましては、八戸市から毎年白銀市川環状線の整備中の4工区につきまして、当該工区も含め、整備促進を要望されている状況でございます。

また、環境影響への配慮につきましても、a評価としております。

総合評価として、Aとなっております。

このことから、対応方針としましては、計画変更としております。評価理由といたしまして、再評価時の計画では、残事業費が約 55 億円と多額であるとともに、完成まで長期間を要することが見込まれることから、対応方針として終点部の交差点について、今後の平面交差の交通量の推移を踏まえ、立体交差について検討することとし、現時点においては、終点の交差処理を立体交差から平面交差に計画変更することとしております。

以上です。

小林委員長：ありがとうございます。

#### 《対応方針（案）の説明（整理番号 20 番）》

小林委員長：それでは、高規格道路課、どうぞ。

高規格道路・津軽ダム対策課：高規格道路・津軽ダム対策課です。整理番号 20 番でございます。再評価実施要件は、長期継続 10 年です。

事業の概要についてでございますが、事業名が国道改築事業、国道 279 号有戸北バイパスでございます。平成 12 年度の事業採択で、平成 24 年度の完了を予定しております。

事業の目的でございますが、有戸北バイパスは、下北半島の中心都市であるむつ市と高規格幹線道路である東北縦貫自動車道八戸線を結ぶ地域高規格道路・下北半島縦貫道路の一部を構成しております。

説明資料 2 ページの下北半島縦貫道路概要図をご覧ください。下北半島縦貫道路は、地域間の交流支援、産業・観光分野の発展支援、救急医療ネットワークの向上、国家エネルギープロジェクト支援を目的とした計画路線、延長約 60km の自動車専用道路でございます。

これまでに、野辺地バイパス、有戸バイパス、合わせて 13.2km が供用されており、現在、有戸北バイパス、吹越バイパス及びむつ南バイパスの 3 区間で事業が進められております。

調書の方にお戻りください。主な事業内容でございますが、当初計画時と今回を比較いたしますと、改良工 1,160m、舗装工 1 万㎡の増嵩となっております。その理由といたしまして、有戸北バイパスの南側に隣接しております有戸バイパスの供用時に県道尾駮有戸停車場線の改良を行い、インターチェンジを設置することとしておりましたが、用地交渉難航により、正規のインターチェンジの整備ができませんでした。その後、用地取得が完了し、この区間の整備を有戸北バイパス事業で行うこととなり、増嵩となりました。

事業費についてでございますが、当初計画総事業費 85 億円に対しまして、現時点での計画では 120 億円となっております。増額の主な内容は、先ほどご説明いたしました、インターチェンジの整備費などとなっております。また、本年度までの事業費の実績は、75 億 3,200 万円となっております。

次に事業の進捗概要でございますが、全体計画に対しては 62.8%、年次計画に対しては 81.6%の進捗状況となっております。平成 20 年度までに用地取得を完了し、今後とも順調に整備を進めることができますので、進捗状況についてはA評価としております。

次のページをご覧ください。社会情勢の変化についてでございますが、必要性については、有戸北バイパスは下北半島縦貫道路の一部を構成していることから、既に供用している野辺地バイパス、有戸バイパスとの一体整備により一層の効果を発現することから、早期整備が必要となっております。

適時性についてですが、平成 22 年 12 月には、東北新幹線、仮称七戸駅の開業が予定されており、下北地域へのアクセス道路として早期整備の必要性が高まっている状況にあります。このようなことなどから、必要性、適時性、地元の推進体制については、すべての項目でA評価でありますので、大項目をA評価としております。

次に費用対効果分析の要因変化でございますが、当初評価時には費用便益費は算出しておりませんでした。今回の再評価時では、1.33 となっておりますので、A評価としております。

次のページをご覧ください。コスト縮減につきましては、再生材及び工場製品などを使用することとしております。

また、代替案につきましては、県の重要プロジェクトである、むつ小川原開発地区へのアクセスに優れていることなどから、本ルート of 整備が必要であると考えております。

このようなことから、コスト縮減、代替案ともA評価でありますので、大項目をA評価としております。

次に評価に当たり特に考慮すべき点についてでございますが、まず住民ニーズについては、沿線関係者で構成される下北半島振興促進連絡協議会から、早期整備が要望されております。

また、地元で働く女性で構成される、下北未来塾が整備促進について地元の声、熱意として強く訴えております。環境影響の配慮につきましても、8項目に配慮しております。このことから、どちらもA評価でありますので、大項目をA評価としております。

最後に対応についてでございますが、すべての大項目がA評価でありますので、継続としております。

なお、皆様のお手元に下北半島縦貫道路のパンフレットをお配りしているかと思えますので、参考にしていただきますようお願いいたしまして、ご説明を終わります。

《質疑応答（整理番号 2 番～整理番号 14 番、整理番号 19 番、整理番号 20 番）》

小林委員長：ありがとうございました。たくさんありますね、道路。どうでしょう。もうどこでもいいですね。今日は、詳細審議は7月にやりますので、それに向かって、いろいろ勉強するに当たって聴いておきたいことがありましたらということで、ご発言をお願いします。長谷川委員、どうぞ。

《質疑応答（整理番号 8 番）》

長谷川委員：費用対効果の分析の中で、整理番号が 8 番の事業、その中で、走行費用減少便益とか交通事故減少便益がマイナスとなっているのは、道路を整備するとマイナスの便益が発生するというのは、どういう理屈なのか、お話いただけませんか。

例えば、道路が整備されれば、通常であればこういうふうな便益がプラスとして算定されてくるかと思うんですが、今、ここがマイナスになっていますので、ちょっとどういう背景があるのか教えていただきたいと思ひまして。

道路課：走行費用便益から説明させていただきます。

今、整備を行っているのは、津軽半島の東西方向になるんですが、そのこの現道交通の流れは、基本的には五所川原市の中心都市が、今の位置よりも南側にございまして、南北方向の交通量が多いことになっております。それで、バイパスができることによってバイパスの規格が上がって、走行速度が上がることにより、走行時間の短縮が図られるということで、便益がプラスに出てきますが、走行経費の短縮に関しては、距離的に現在の南北方向の交通の流れが斜めになりますので、バイパスはそれに直交するように整備されますので、距離としては長くなると。だから、走行経費に関しては、短縮便益が発生しないということになります。

引き続き、交通事故減少便益ですが、今現在、第二津軽の、今造る所は新設道路でございまして、既設道路との交差点の数が増えることにより、計算上、交差点が増えることによって事故の減少に関しても不利な方向に働くことから、便益としてはマイナスで計上されるという形になります。以上でございます。

長谷川委員：ご説明ありがとうございます。よく分かりました。分かりましたけれど、何か新設をして、せっかく東西の交流が良くなるのに、どうも利便性はマイナスとカウントされることに、ちょっと引っ掛かりがありましたので、質問させていただきました。どうもありがとうございます。

小林委員長：ほかにどうぞ。そういう計算のやり方、そのものがね、ズレてます。

どうぞ。

《質疑応答（整理番号 2 番～整理番号 14 番、整理番号 19 番、整理番号 20 番）》

日景委員：次回まででよろしいのですが。道路関係の走行台数と言うんでしょうか？ 1 日にどのくらい走っているかということは、間接的に便益の所に入っていると思いますが、その数値がこの記載には直接的に見えてこないものですから、その資料を出していただけないかなというお願いです。

小林委員長：はい、それはもう基礎データとしてあると思うので、どうぞ準備してください。次、どうぞ。

日景委員：それからもう 1 つ。もしかすると、この委員会の枠を越えるのかもしれない

んですが。今のような、例えば、五所川原近辺の道路ですが、ある1つの道路だけで見ていくのであればこれで良いのですが、ある地域全体を通して道路がどんなふうになっているのかが分からないと、1つの道路だけについて検討するのではあまり意味がないと思います。そこで、ある程度のエリアで、こういうふうに道路が走っているんだ、というのをもう少し分かるように説明していただくと、ありがたいと思います。よろしくお願ひいたします。

小林委員長：それは、あれですよ。県の道路網のネットワークの理念とか考え方とか、具体的な、こういうふうになるんですよっていうの、前に出されてなかったかな。青森県内の道路整備の理想形と、それに向かってどういうふうに道路事業が展開しているんだ、みたいな話、何かなかったですかね。何か、多分、当然そういう資料があると思うんですよ。そういう資料を出していただければ、ありがたいですね。

長野委員、どうぞ。

長野委員：今の日景委員と、ほぼ同じなんですけれど。

下北の道路辺りは、前からこの委員会でもやった尻屋崎、港湾があって、5番の近くに港湾があって、尻屋崎とか、大間町の函館間とのフェリーだとか、そういうのとは全部、存続とか、そういうのとは全部、整合性とれてるんでしょうね、ということです。まあ、日景委員と同じ意味です。

それからもう1つ、10番とか、19番とか、あともう1つ、4番とか、費用対効果の数値が大幅に変わっているというのは、何か大きなことがあったのかなという。例えば4番であれば、走行時間短縮というか、再評価時が180億が47億に減るとか、そういうのが4番、10番、19番辺りにあるんですけれども、何と云うか、どうしてこんなに大幅に変わるのかというのが、ちょっと疑問に思いました。ちょっと調べて、今答えられればなんですけど、時間が無ければ、次回で結構です。

それから、白糠のやつは、3年前にここで大分やったの記憶してるんですけれども、また今回あがってきて、ちょっと費用対効果の点で、あの時も問題になったんですけれど、今度は、マニュアルでやれば下がるかな、ということなんですけれども、こういうのは、ほかにも一杯あるんじゃないかなと思ったんですけれど、ちょっと、この前の、3年前の再評価で大分議論したのに、また議論するのかなあ、という思いがしました。

質問は、前の2つです。後は、質問じゃありません。

小林委員長：道路事業の説明の仕方面白いなと思ったのは、やっぱり横の打合せ、ちゃんとしていないのかなと思って、ずっと調書を見ていたんですよ、私はね。

コスト縮減・代替案の検討というのは、いろいろ検討したけど、今の工法がベストなんだという書き方ばかりだと思ったら、八戸のバイパスは、当初予算よりも総工費で32億も投入が減っている。それは、設計そのものが、当初の立体道路から平面道路に変えたからという根本的な変更が、32億というふうに投資額を減らしても、便益を出せるようになったという話ですよ。そういうことをこの欄に書いてあるわけですよ。

ところが、道路課の2番の青撫のバイパス、十和田の山の中の話については、61億というふうにガンと投資総額が増えているじゃないですか。そして、そのコスト削減の所を見たら、増えているんじゃないで、今やっている工法で、いろいろな経費の節減を図っているって、こういうチマチマした話じゃなくて、もっと重要なことは、何で当初計画から今日、2番の103号のバイパスが61億も増えたのかというのは、根本的に工法が変わったんでしょう。というのが、この調書じゃ読めない。どこを読めば、それ書いてあるんですか？この調書の書き方の中で。

やっぱり、この辺が、今日、マスコミも居ますけど、説明の中で、同じ道路を造るときに、片一方の19番は、バイパスの工事を立体交差から平面交差に直したらば、32億に投資額が減って、それでも当初の便益性の目的は達している。しかし、同じ道路工事でありながら、山の中の工事で、61億も増やさなければ、目的を達していなかったという理由が、これは情報開示するときに見えるような説明に、この2番の調書、どこ見ればそれ分かるんですか？

というふうなことでですね、やはり、例えば今、私、ずっとお話を聴きながら引き算してみたんだけど、県民にとってありがたいのは、例えば、11番、むつの薬研佐井の線ですよね、これなんか、1億4,000万円事業量を減らしても効果があると言ってるんですよね。それから13番、鱒ヶ沢も1億7,000万。14番、新郷村2億。これずっと当初の総事業費をこれだけ減らしていても、事業効果を遂行できるということであれば、そこを、やっぱりアピールすべきじゃないの、かな。

というような辺りをですね、次回詳細審議の時には。今日はただ、一県民として思ったときの疑問点を呈しているだけですから、今日は全然、私の発言は優しいですよ。次回の詳細審議の時はですね、かなりここは厳しく、相当いろいろな、書き方とか考え方とかですね、本当にそこまで削減できるんだったら、もっとほかの地区でやってくださいよとか、いう話に、私は言いませんけど、ほかの委員の先生方は、多分発言されるでしょう。予告編でございます。

ほかにどうぞ。そろそろ時間でございますけど。はい、どうぞ。武山委員。

《質疑応答（整理番号2～整理番号14、整理番号19番、整理番号20番）》

武山委員：今回ですね、長期10年というのは、かなり増えてきていたと。ちょっと確認しておきたいんですが、これ5年でかかっていなかった理由というかですね、そこをちょっと確認しておきたいというのが1つですね。

あとは、今日の資料の説明の4の中でですね、基本3便益でB/Cが1以下の箇所は見直せという話がきましたという中で、ほかにも何件かあるかと思うんですけど、県の単独事業ならば掛らないとか、その辺りの見直しの対象外となる所の分け方ですね。

あと、便益の中でいうと、今回、冬期便益を120日間にしてという話でいうと、大体、冬期の方が便益が大きくなるとすればですね、冬期とそれを除いた夏期の時間短縮との

比は大体1対2か、それよりも、半分より大きくなると駄目なのかなと思うんですけど、それがバラバラというか、事業ごとに随分違っているのかなというので、何かその辺りの、もうちょっと細かいものを出していただかないと分かりにくいのかなというのがちょっと、感想というか、次回、出していただければと思います。

あとは、7番、9番辺りですね、かなり防災の便益が見込まれているというですね、基本3便益だけでは、本当0.幾つしかいていないようなものもありますし、あと、山の中とかであれば、防災の便益かなり出てくるのかなと思うものもあるんですけども、7番辺りとかですね、ちょっとその、これも地図でよく分からないだけで、急な所を通っているのかどうかよく分からないんですけど、その辺りで防災の便益をどう見ているかというですね、辺りを、もうちょっと詳細な便益の算定の所が、先ほどの交通量も含めて出していただくと、判断しやすいのかなと思います。

小林委員長：ありがとうございました。ほかによろしいですか。どうぞ。

#### 《質疑応答（整理番号19）》

松富委員：すいません、教えていただきたいんですけど。

平成15年以前ですと事前評価をやっていないと。今回の調書を見ますと、県単独の場合は、全部そういうふうな感じになっているんですけども、補助事業でありながらやっているものと、やっていないものがあるように見受けたんですけど。その辺りの規則性がどうなのかということ。何か、こういう考え方で、これは事前評価やっているんだ、あるいは、こうだからやっていないんだとか。そういう何か規則みたいなものがあったら教えてほしいということと、これは、19番の個別になっちゃいますけども、インターチェンジをやめて、30億以上少なくなっていますけども、このインターチェンジやろうとした所、交差にしようとした所、ここの土地はもう既にもう既にあるんでしょうか。もし買ってないならば、いいんですけども、買ってあるならば、今後どういうふうにご利用されようかとされているのか。その辺りを聴きたいと思ひまして、以上です。

小林委員長：何かあれですね、各委員の発言を聴いていると、段々段々、詳細審議する時に、この辺が次回は議論の現場になるかなというのが見えてきたけど。いろいろと、あと1か月、もう一度詳しく見ながら、詳細地区を選びたいというふうに思います。

そうすると、事務局、第2回の話かな。何か事務連絡があれば。

#### 《その他》

事務局：事務局から、先程も申し上げましたけども、第2回の委員会につきましては、7月25日土曜日開催したいと考えております。時間、場所等につきましては、また後ほどご連絡させていただきますので、よろしくお願ひいたします。

それから、審議内容の公表・縦覧につきましては、本会議での配布資料及び議事録につきましては、例年同様、事務局である企画政策部企画調整課において縦覧に供す

るとともに、県のホームページにおいて公表いたしますので、よろしくお願いいたします。以上でございます。

小林委員長：あれでしたっけ、確認ですけど、詳細審議する地区を幾つか、今の 20 の中から選んで、なおかつ、その中から現地で現場を見せていただく所が良ければ、それも決める日だったですね、この日はね。ということですね、というスケジュールだそうでございます、よろしくお願いいたします。

それでは、事務局にマイクを返していいんですね。どうぞ。

#### 4 閉 会

司会：本日の委員会を閉会いたします。長時間にわたり大変お疲れ様でした。ありがとうございました。