

平成24年度第1回青森県公共事業再評価等審議委員会 議事録

青森県企画政策部企画調整課

日 時 平成24年5月19日(土) 13:00~17:10
場 所 ウエディングプラザアラスカ 地下1階「サファイア」
出席者 青森県公共事業再評価等審議委員会委員
委員長 武山 泰 八戸工業大学 工学部 教授
委員 阿波 稔 八戸工業大学 工学部 准教授
委員 長利 洋 北里大学 獣医学部 教授
委員 木立 力 青森公立大学 経営経済学部 教授
委員 後藤 厚子 公募
委員 田村 早苗 青森大学 経営学部 教授
委員 中山 佳 五所川原商工会議所 青年部 副会長
委員 藤田 均 青森大学大学院 環境科学研究科 教授
委員 松富 英夫 秋田大学大学院 工学資源学研究科 教授
委員 山下 成治 北海道大学大学院 水産科学研究院 准教授
青森県
企画政策部 小山内部長、近藤次長、蒔苗企画調整課長 ほか
農林水産部 樋口農商工連携推進監、野呂林政課長、外城漁港漁場整備課長 ほか
県土整備部 横森理事、井上整備企画課長、佐々木道路課長、白川河川砂防課長、奈良港湾空港課長、三橋都市計画課長 ほか

内 容

1 委嘱状交付

司会(蒔苗企画調整課長): 委員会の開催に先立ちまして、小山内企画政策部長から委員の皆様へ委嘱状を交付させていただきます。

お名前を読み上げますので、委員の皆様はその場でご起立の上、お受取りください。

阿波 稔 様

小山内企画政策部長: 青森県公共事業再評価等審議委員会委員を委嘱する。任期、平成24年4月1日から平成26年3月31日まで。平成24年4月1日 青森県知事 三村申吾
よろしく申し上げます。

司会:

長利 洋 様

木立 力 様

後藤 厚子 様
武山 泰 様
田村 早苗 様
中山 佳 様
藤田 均 様
松富 英夫 様
山下 成治 様

2 開 会

司会：それでは、ただ今より「平成 24 年度第 1 回青森県公共事業再評価等審議委員会」を開会いたします。

開会にあたり、小山内企画政策部長より挨拶を申し上げます。

3 あいさつ

企画政策部長：青森県企画政策部長の小山内でございます。

平成 24 年度第 1 回青森県公共事業再評価等審議委員会の開催にあたりまして一言ご挨拶を申し上げます。

委員の皆様には、県行政の推進にあたり、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、当委員会の委員にご就任をいただきましたことに改めて厚く御礼申し上げます。

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

また、昨年 3 月に発生しました東日本大震災の経験から、県民が安全に安心して暮らすことができる災害に強い青森県づくりを目指していく必要があります。

今年度の県当初予算における一般公共事業費は、震災関連の事業費確保に配慮した結果、対前年度比 4.9%の増で 572 億円余、28 億円の増でございますが、となっております。が、震災関連事業費を除いてみますと、対前年度比はマイナス 3.0%となっております。

今後も続くと思われる厳しい財政環境の中にあって、県民の安全を守り地域の発展を支えていくためには、選択と重点化や効率的執行により、限られた財源を有効に活用するとともに、実施過程の透明性の一層の向上を図っていく必要があるものと考えております。

このため、事業採択後、長期間継続中の事業等について、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て再評価を行うとともに、事業完了後の事業効果等を確認し、今後の同種事業へのあり方に反映させる事後評価を行うことが益々重要になっているもの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、今年度の委員会スケジュール、昨年度の附帯意見に対する対応状況等についてご説明申し上げた後、今年度の再評価対象事業についての事業内容及び県の対応方針（案）をご説明いたします。

長時間の会議となりますが、本県公共事業のより大きな成果に向けてご審議いただきますようお願い申し上げます、ご挨拶とさせていただきます。

《委員自己紹介》

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

阿波委員から順にお願いいたします。

阿波委員：八戸工大の阿波と申します。よろしくごお願いいたします。

土木工学を専門としておりまして、その中でも特にコンクリート工学を専門とさせていただきます。

また、最近では構造物の維持管理等についてもやっておりますので、よろしくごお願いいたします。以上でございます。

長利委員：北里大学の長利と申します。よろしくごお願いいたします。

専門は広く農業土木、その中でも水田とか畑の圃場、いわゆる圃場整備を中心としてやっております、災害関係では奥入瀬川下流の塩害を昨年度、今年と調査しております。初めてですのでよろしくごお願いいたします。

木立委員：青森公立大学の木立と申します。

専門は広く言いますと公共経済や財政になりますが、この委員会に関連する部分としては、費用便益分析などを研究しております。よろしくごお願いいたします。

後藤委員：公募委員として選任いただきました後藤と申します。

専攻は農業経済学及び生活経済学を専攻しておりましたが、現在、所属がない状態ですが、精一杯務めさせていただきたいと思っております。よろしくごお願いいたします。

武山委員：八戸工業大学の武山と申します。

専門は土木工学で、その中でも土木計画学という分野、特に交通、あるいは道路とか、そのあたりを専門としております。よろしくごお願いいたします。

田村委員：青森大学の田村と申します。

初めて委員をお引き受けいたしました、よろしくごお願いいたします。専門は林政学でございます。以上です。

中山委員：五所川原商工会議所青年部副会長をしております中山と申します。

昨年は青森県商工会議所青年部の会長をさせていただいておりました。商工、そして経済界という立場から参加させていただいております。よろしくごお願いいたします。

藤田委員：青森大学大学院の藤田と申します。

専門は、元環境省にありまして、自然環境をずっと担当しておりました。また、青森

県の環境審議会の会長をしております。よろしくお願いいたします。

松富委員：秋田大学の松富でございます。

土木関係でございます、専門は水です。特に海の環境をやっております。よろしくお願いいたします。

山下委員：北大水産学部 山下です。

はこたて未来大の長野先生、今、漁港建設協会長になられましたので、その後釜ということで、専門というのをはっきりしていないんですが、漁港だとか漁村の地域振興と人づくりですから、地域計画というふうに思っただければいいです。

ちょっと蛇足なんですが、一昨日、片山元総務大臣が学会長をやっていたら、地方自治経営学会というものがあまして、その中で今日の話題にも触れられてくるんですが、地方分権の話がかなり早く動いています。結局、予算の関係でその部分が出てくると思うので、またひとつご議論いただければと思っています。ありがとうございます。

司会：ありがとうございました。

なお、本日、東委員におかれましては所用のため欠席となっております。

《県出席者紹介》

司会：続きまして、県側の職員を紹介いたします。

まず、企画政策部でございます。ただ今ご挨拶申し上げました小山内部長でございます。近藤次長です。

続きまして農林水産部、樋口農商工連携推進監です。野呂林政課長です。外城漁港漁場整備課長です。

続きまして、県土整備部でございます。横森理事でございます。井上整備企画課長です。佐々木道路課長です。白川河川砂防課長です。奈良港湾空港課長です。三橋都市計画課長です。

私は、本日の司会進行を務めさせていただきます、企画調整課長の蒔苗でございます。よろしくお願いいたします。

《会議成立報告》

司会：それでは、本委員会の会議につきましては、青森県公共事業再評価審議委員会運営要領第2第2項の規定によりまして、委員の半数以上の出席が必要となりますが、本日は11名中10名のご出席をいただいておりますので、会議が成立しますことをご報告いたします。

4 議 事

(1) 委員長の選任及び委員長職務代理者の指名について

司会：これから議事に入ることになりますが、本日は委員改選後の最初の委員会でござ

います。委員長が選任されるまでの間、小山内企画政策部長が議長役を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

企画政策部長：それでは、大変せん越ではございますが、委員長が選任されますまでの間、議事の進行を務めさせていただきます。

早速、委員長の選任に入らせていただきます。

委員長は、青森県公共事業再評価等審議委員会設置要綱第5第2項の規定に基づきまして、委員の皆様の互選により選任されることになっております。

ご意見等、よろしくお願いいたします。

木立委員、どうぞ。

木立委員：せん越ですが、他にご意見がなければ。

これまでのこの委員会のご経験や、この委員会の対象事業に関する専門が近いという点で、八戸工業大学の武山先生に就任いただければと存じますが、お諮りください。

企画政策部長：今、武山委員をとということでございますが、いかがでしょうか。

(異議なしの声あり)

企画政策部長：それでは、武山委員に委員長をお願いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。ありがとうございました。

司会：それでは、武山委員には委員長席にお移りいただきまして、ここからの議事の進行をお願いいたします。

《委員長あいさつ》

武山委員長：それでは、以降、私の方で進行を務めさせていただきたいと思っております。

私、この委員会8年やって、今年9年目ということで、大分古株ということになってきたかと思っております。県の方で10年超える委員はならぬということで、小林委員長、あるいは長谷川先生、岡田先生と、かなり活発にご発言いただいていた方々がごそっと抜けてしまったような形になりますが、引き続き職務を全うするというか、使命感を持ってあたっていきたいと自分なりに思っているところです。皆さんよろしく、あと、活発なご発言、お願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

《委員長職務代理者の指名》

武山委員長：それでは、はじめに委員長の職務代理者というものを決定しなければならないということで、青森県公共事業再評価等審議委員会設置要綱第5第4項に、委員長に事故ある時、または委員長が欠けた時は委員のうちから予め委員長が指名する者がその職務を代理するとありますので、私から職務代理者として、藤田先生をお願いしたい

ということで、よろしいでしょうか。

藤田委員：はい、分かりました。

武山委員長：なるべく事故なく、欠けることなくあたりたいと思いますが、万一の時、よろしくお願ひしたいと思ひます。

《基本的事項の確認》

武山委員長：それでは、次に審議に入る前に、ここで本委員会の基本的な事項について確認させていただきます。3点ございます。

まず第1に、会議は委員会運営要綱第3に基づき公開とします。

次に、審議の内容は、委員会の資料とともに事務局の企画調整課で公表・縦覧します。ということで、過去の会議の議事録等も全て参照いただくことができるようになっているかと思ひます。

3番目として、委員会終了後の報道機関等の取材対応については、委員長に一任くださるようお願ひいたします。

以上、委員の皆様のご協力をお願ひしたいと思ひます。よろしくお願ひいたします。今日は、一般傍聴の方はおられないですか。

それでは、次に今年度の委員会のスケジュールを事務局から説明させていただきます。事務局、よろしくお願ひします。

(2) 平成24年度公共事業再評価等審議委員会スケジュールについて

事務局：事務局をしております船木と申します。よろしくお願ひいたします。

私の方からご説明いたします。座って説明させていただきます。

現時点での想定スケジュールということでご説明させていただきますが、資料1をご覧ください。よろしいでしょうか。

今年度の委員会につきましては、昨年度までの開催実績も勘案いたしまして、5回の開催を想定しております。

委員会での意見様々ございますが、それも踏まえながら来年度の予算の編成にあたるという必要がございますので、国の予算編成時期なども考慮いたしまして、最終回を10月下旬とし、11月中旬には意見書を委員長、職務代理者から知事に提出していただく予定としております。

評価対象ごとの進め方でございますが、まず再評価の方でございます。第1回、本日の会議では、県対応方針のご説明をいたしますが、対象事業全てを詳細に審議していただくということは、なかなか時間的に厳しいということがございまして、7月8日に予定しております第2回、次回の委員会で詳細審議地区の選定をしていただいた上で、更に必要に応じて現地調査も実施した上で、第4回の委員会において委員会の意見を決定していただきたいと考えております。

事後評価につきましては、昨年度の委員会において既に今年度審査するもの4件を選定していただいております。これにつきましては、第4回、第5回の委員会でご審議いただきまして、更に来年度の対象事業につきましても、第4回の委員会で決定していきたいと考えております。

概要につきましては、以上のとおりでございますが、詳細な日程、それから審議内容等々につきましては、委員会での議論を踏まえながら、その都度、委員長ともご相談いたしまして、事務局から改めてご連絡したいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。以上です。

武山委員長：ありがとうございました。

今、大枠のスケジュールの説明をいただきましたが、昨年までを踏襲するような形で今年度も進めさせていただきたいと思えます。

2回目がもう既に日程調整されていて、Jリーグじゃないですけども、土日開催になる可能性が高いのかなと思えますが、3回目以降は、また改めて日程の方の調整をお願いしたいと思えます。

(3) 平成23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

武山委員長：それでは、次に平成23年度の委員会の再評価附帯意見に対する県の対応状況の報告をお願いしたいと思います。

資料の2番目をご覧ください。

今年度も個別の事業について議論していくわけですが、なかなか個別の事業ということに限ると、かなり限定的な議論しかできないのかなという部分がありますが、従来、各委員の方、ちょっと広げた範囲で県全体のこととか、あるいは先ほどの予算のひっ迫状況とかを踏まえた各種の意見を出されまして、例年、このような形で附帯意見という形で取りまとめて付けている場合が多かったかと思えます。

前年度の附帯意見について、翌年度の最初の委員会で対応状況を報告していただいておりますので、今年度も同様に報告をお願いしたいと思います。

昨年度は、合計29件審議し、全て県の対応方針(案)のとおりとしましたが、全般的な事項について、ここにある附帯意見というものを付けさせていただきました。

それでは、昨年度の附帯意見について、担当課の方から対応状況の報告と、事務局から附帯意見に係わる調書様式の修正を行ったということで説明をお願いしたいと思います。それでは、担当課の方から。

整備企画課：整備企画課でございます。よろしくお願いいたします。

昨年度の附帯意見の内容といたしましては、平成23年3月11日に発生した、東日本大震災や台風での記録的な豪雨による土砂災害など、近年、従来の想定を超えた自然災害が全国で多数発生していることを踏まえ、県民の人命・財産を守るため、これまで以上に災害に強い地域づくりが求められていることから、今後の公共事業の採択・推進に

関して、次の事項について留意していく必要がある。

ア、国の指針・基準等の見直しに適切に対応するとともに、必要に応じて機能強化を図るなど、それぞれの地域の特性に合わせた整備を推進していくこと。

イ、過去の災害や災害想定 of 把握・整理に十分努め、防災・減災という視点をより一層強くもって事業を進めること。

ウ、防災・減災対策に係る各種情報について、関係機関や地域住民に対する周知と情報共有に努め、ソフト対策と一体となった取組みにも十分留意し事業を進めること。

これまでの対応状況といたしまして、東日本大震災で明らかになったように、構造物で自然の力を完全に抑えることは困難です。このことから、構造物による「減災」を行いながら、人命を守ることを最優先に「逃げる」という発想を重視した防災対策を進めていくこととしています。

県では、これまで県・市町村といった関係機関が面的・横断的に現状認識を共有するため、各管理者で把握している大雨・地震に関わる災害危険箇所の情報を集積し、分断される恐れのある避難路や孤立する恐れのある集落・避難所について把握してきたところです。

今後の対応方針といたしまして、災害時において迅速な対応ができるよう危機管理体制の強化を図るソフト対策とともに、避難路確保のためのインフラ整備を行うハード対策が一体となった取組みを「防災公共」と提唱し、それを推進していくこととしています。

具体的には、想定される最大クラスの津波に対する浸水予測図の作成や津波・地震等による被害予測に伴う地域防災計画の修正といった危機管理体制の強化を図るとともに、農道・林道の避難路等への活用検討や災害時に活用する臨時ヘリポートの候補地選定に向けた調査を各部局が一体となって実施し、それらを基に最適な避難路・避難場所を確保するためのインフラ整備を設定していくこととしております。

次に防災公共について資料を付けておりますが、まず1枚めくっていただきまして、防災公共のページ1でございます。これまでの取組みでございますが、大規模災害時総合対策調査として、平成21から22に岩手・宮城内陸地震を教訓に大規模地震発生時に起こる津波、土砂崩れなどの複合的な災害を想定し、孤立集落の解消を図るための調査を実施しております。

その後、東日本大震災を経て、これまでは防潮堤や海岸堤防等の海岸保全施設、河川堤防等の構造物により災害を未然に防ぐ対策を推進して参りましたが、自然の力を構造物のみで完全に抑えることは困難ということに東日本大震災を契機に考え方を改め、構造物による減災を行いながら、人命を守ることを最優先に「逃げる」という発想を重視した防災対策が必要と感じておりました。

このため、孤立集落を作らないという視点に立ち、災害時において迅速な対応ができるよう、危機管理体制の強化を図るソフト対策とともに、自治体や消防、防災組織が横

断的に活用できるインフラ整備を行うハード対策が一体となった取組みを進めることとしております。

次のページをめくりまして3ページで、具体的な防災公共推進関係事業のフロー図がございます。縦軸に防災計画と地震・津波被害想定調査、防災公共という3つの柱がございます。横方向が年次計画でございますが、まず、上段の防災計画といたしましては、23年度に国の防災基本計画が修正されたことから、今年度、県地域防災計画修正、主に津波に関することでございますが、修正を予定しております。

次の2段目、地震・津波被害想定調査に関することでございますが、23年度から津波シミュレーションとして太平洋沿岸を実施しており、24年度に津波浸水予測計画が決定できる予定になっております。

さらに、今年度、日本海、陸奥湾の津波浸水予測を行い、市町村において作成する津波ハザードマップの計画へその浸水予測を繋げていくこととしております。

更に、被害想定でございますが、今年度、その津波浸水予測に基づき地震動・液状化危険度の解析を行って、被害想定を25年度に作成することとしております。

1番下段の防災公共でございますが、昨年度は地震に加え、豪雨時の課題を把握し、今年度、臨時ヘリポートの候補地調査、応急仮設住宅建設予定地選定、農林道などの避難道路検討を加え、さらに上段の津波浸水予測、地震動・液状化危険度の解析などのデータを基に、防災計画推進計画を今年度はモデル地区12市町村で策定することとしております。

更に、残りの28市町村について、防災公共推進計画を策定し、その防災推進計画が県の地域防災計画、また市町村の地域防災計画に反映されていくこととなっております。

以上でございます。

武山委員長：ありがとうございました。

あとは、調書様式の修正についての説明、ございますか。

事務局：それでは、様式の修正についてご説明をいたします。

昨年度、附帯意見を取りまとめる際でございますが、附帯意見を踏まえまして様式の見直しという意見もございましたことを踏まえまして、評価の参考とするため、事業実施地区に係る災害記録、災害危険箇所情報等を調書に記載することにいたしましたのでございます。

お手元の緑のファイルの後ろの方に平成24年度公共事業再評価資料集というものがございますが、その9ページをご覧いただきたいと思っております。各箇所の調書の後ろの方になります。Dリングファイルの後ろにある資料集の9ページをご覧ください。

9ページの中段の部分に地域の立地特性という欄がございます。こちらの方に過去の災害事例における被害の概要や危険箇所情報、これを記載することとしております。

また、先ほど説明がございましたとおり、県では公共事業を進めるにあたって防災公共という視点からも検討を行うということにしてはおりますが、各事業の工事内容等を検

討するにあたりまして、これまで同様にこうした事業、データに基づきまして各事業で定められている基準をベースにしてやっていこうということにしております。

各事業の整備内容を検討する際、ここを踏まえるということ。また、防災系の事業、河川ですとか砂防ですとか地すべり、そういった事業におきまして、過去の災害等を踏まえた事業計画になっております。

そういった形でやった上で、それらの対応状況につきましては、7ページに戻っていただきまして、1事業概要の事業目的の部分ですとか、8ページにあります社会経済情勢の変化の部分、この中の必要性や適時性という欄に対応状況について個別に記載をしていくという形で整理をさせていただいております。

このような様式の変更等々を行った上で、再度資料集を見ていただきますが、19ページ、これは16ページから始まっております評価の基準を定めたものでございますが、19ページの2段目に、再評価にあたりまして点検項目としての大項目5つございます。事業の進捗状況から評価にあたり特に考慮すべき点といったこと、こういった点検結果だけではなく、先ほど説明いたしました地域の立地特性といったもの。こういったものも踏まえて、総合的に判断をしていくという形にさせていただくことにいたしました。

様式の改正につきましては、以上でございます。

武山委員長：ありがとうございました。

それでは、ただ今、担当課からの附帯意見に対する県の対応状況と調書様式の修正についてご意見、コメント、質問等があればお受けしたいと思います。

何かございますでしょうか。

完全に対応しましたということではなくて、これからの対応、基本方針といいますが、これに従って、また新たにプロジェクトがおこる、あるいはこれから審議するような個々のプロジェクトにおいて、どのような配慮をしていくかということは、またこれから出てくる部分も多いのかとは思いますが、当面の対応状況ということで資料2のとおりに対応いただいたところです。

あとは、調書の方は、またそれぞれの事業ごとに見ていただいて、こういうことも書いて欲しいとか、個別のことは質問等で出していただければよろしいですし、次年度に向けてまた調書の様式見直しの意見があれば、それをまた後で取りまとめたいと思いますが。まず、木立委員。

木立委員：様式の問題なので、どのように記載を分けるかという点でお聞きしたいのですが。

防災に関しては、防災便益という形でほかの所で反映させるという考え方もあると思うんです。ですから、費用便益の所で防災便益として対応する部分と地域立地特性として対応する部分の区分に関して、何らかの方針をもっていた方がいいのではないかと。あるいは、どういう区分けをするのかという方針があればお聞きしたいということです。

武山委員長：現状でご回答、ありますか。

事務局：地域の立地特性の部分につきましては、あくまでも過去における被害状況ですとか、再評価する上で考慮すべき点を明確に示すということで書かせていただくものでございますので、それに対してどういう対応をするかということが事業内容になるわけですが、それらの便益の計算結果が防災便益の所に記載されるということになるのかと思います。原因とその対応した結果を踏まえての評価という形で分けることになるのかと思いますが。

武山委員長：よろしいですかね。

ある程度、防災便益ということで定量的に評価できるものは便益の方に乗せこんでもらって、あとは定性的なり、個別、先ほどの調書にこういうことは記述しなさいという内容については、地域特性の中で記述していくというような方向になるのかなと思います。

現状だと、ちょっと曖昧なところがあります。個別の所でまたご指摘等いただければと思います。藤田先生。

藤田委員：今のことと木立先生のお話と繋がるかと思いますが、対応のところ、きちり地域の立地特性における災害のこの部分に対応しているというものを書いていただいていないような、中身の方を見ますと、気がしますので、きちんとそれに対応しているのであれば、ここの災害に対する対応ですというふうに明記していただければと、必要性ですとか透明性とか、そういう所に書いてあるというのであれば、それがまず1点です。

それから、今度、立地特性における災害の情報等ですが、今度はまた中身でいきますと、どうも文献調査がちょっと弱いような気がします。特に、10年ぐらいの近い過去といますか、ちょっと昔のことについてはいろいろと書かれておりまして、こういった災害が起きているというようなことがあるんですが、例えば、活断層ですとか、そういったかなり地質学的に古い時代のことに対する記述が、見た限りではあまりなかったものですから、そこを充実していただきたいと思います。

それから、3点目ですが、ソフトでいろいろと対応しようという、災害に対しては。例えば、逃げようといったようなことが書かれて、これは私も賛成なんですが、そういったことをソフトで対応するということを考えているのであれば、その辺の避難場所とか何とかなる通路とかが確保されているのかどうかとか。そういうところも一応書いていただければと思います。ソフトで対応しますということだけではなくて、こういったような災害に対しては、ここの避難場所なり避難通路なり、それから情報伝達システムを整えるんだとか、そういうことをもしも一体として考えているのであれば、それも書いていただけないかと。

以上の3点です。

武山委員長：ただ今のご意見ですが、従来やられていたことは書き込めるかと思うんですが、昨年の災害を受けて想定を見直すなり、あるいは対応も想定を超えたところまで

みたいな話になると、これからどう対応するかという部分が、まだ具体的に出されていないのかなということもあるんですが。そういう意味では、個別の事業ということ、対応するのかということとそれをそれぞれの課で進行中のもの、あとこれからのプロジェクトに対して、今回の災害を受けて新たにこういうことを配慮しましょうということとをまとめてもらわないと、それぞれの担当も対応しづらいところがあるのかなと考えていたところですが。

従来やっている部分については、最大限記述してもらって、これからの従来対応していないことを今後こういうふうに対応していくという部分は、ちょっと個別のプロジェクト単位で担当者が考えるということよりは、もうちょっと県の大きな方針があって、その中で各課でこれまでの事業にもこういうことを変えていこうというようなことをまとめてもらわないと、対応しづらいのかなということを思っていました。

そういう意味で、今日、対応方針ということでご説明いただきましたが、具体の対応というのはこれからの話になるのかなということで見えていたところでした。

あとは、個別の審議箇所については、またご意見があればそれぞれ反映させていくという方向で対応してもらえればと思いますが。

そのほかご意見、ご質問、お願いいたします。

山下委員：ご周知のように、昨日、全国知事会で津波、激甚災害に対する広域支援の話が協定書、捉えましたが。

ちょっとこの問題、私、北海道なんですけど、実は、例えば、外城（漁港漁場整備課長）さん所の津波というと漁港だとか、要は海岸周りだという話だったのが、うちの方のハザードマップを引きなおすと14m、例えば釧路はくるんです。14mくれば、あそこは全滅ですね。ソフトだとか、今、先生からお話があったように、これではもう対応できないし、武山先生がおっしゃるように、本来は住んじやいけない所が、実はそれを売り払えないことによって住まざるを得ない所が一杯あるんですよ。そういう何か、もっと総合的な、なるべく早く対策を先生がおっしゃるように県の中で持たないと、具体的な事業が、例えば、道路、河川、治水、もしくは港湾という形の中でやりきれものではないと思います。

これは補足ですが、一昨日の学会では、元岩手県知事がこういうことをおっしゃっていました。今現在、18兆、正式に言えば19兆円の防災予算がついているんですが、全く成功されていない状態。この予算は、これは青森県さんに頑張っていたきたいのは、今年でまず終わっちゃうだろうと。来年以降は、皆、その話を忘れちゃって、個別にはやるけど、今年だけだよ、という話を言っていましたから。だから、先生がおっしゃるような組織は、こういう流れのスキームじゃなくて、なるべく先倒しで作られた方がいいと思います。以上です。

武山委員長：ありがとうございました。

この委員会は、やはり再評価と事後評価ということなので、大分大きな対応になられ

てくる部分とあるかと思いますが、やっぱり、今、動くべき所というところで今のコメントも参考にして進めていただければと思います。

その他、ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、一応、県の対応状況の部分と調書様式の一部修正については、ただ今の報告で当面、とりあえず了承ということにさせていただきたいと思います。

(4) 平成24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

武山委員長：それでは、続いて、事業の審議に入っていきますが、今年度、本委員会で審議する事業の確認を行いたいと思います。

今年度の再評価対象事業について、事務局から説明をお願いいたします。

事務局：緑のDリングファイルの方になりますが、1枚目に対象事業及び位置図というものがございます。めくっていただきますと、対象事業の表が出て参ります。こちらをご覧ください。

今年度の対象事業でございますが、農林水産部関係では、林政課1件、漁港漁場整備課1件、県土整備部関係では道路課10件、河川砂防課3件、港湾空港課1件、都市計画課2件、合計18件が対象となっております。

次をめくっていただきます。一覧表がついているかと思いますが、この表の右側に再評価理由という欄がございますが、ここに記載されているもの、主に継続10年ですとか、再評価後5年になっておりますが、12番が継続5年、16番がその他と、この2つだけが他のものと違う状況になっておりますので、この2件が対象になった理由につきまして、簡単にご説明をさせていただきます。

12番の道路改築事業、国道279号吹越バイパスでございますが、本県の再評価の実施時期につきましては、基本的に国の実施要領に準じております。準じていた国土交通省の実施要領が22年4月に改定されておりました、国庫補助事業につきましては、10年経過した時点で再評価を実施するとしていたものが、5年間経過した時点で実施するというふうに改正になっております。12番は国庫補助事業でございますので、この国土交通省の要綱に基づきまして、継続5年目で対象になったものでございます。

なお、あくまでも5年目にやるのは国土交通省の国庫補助事業だけでございまして、国土交通省の交付金事業、それから農林水産省の関係は、これまでどおりの実施時期となっております。

それから次に16番、港湾事業でございます。大間港根田内地区でございますが、この事業につきましては、大間港と函館港を結ぶフェリーの関連事業でございます。平成4年から防波堤の消波工をやっておりました。平成6年からは泊地の浚渫工を実施していたものでございますが、平成20年9月に航路の存続問題が発生したということを受けまして、平成22年度から事業を休止しております。

県、それから大間町など、関係者が協議検討した結果として、航路存続と新造船の建

造が決定しております。この新造される船の利用岸壁が、現在利用しています 2 号岸壁から 1 号岸壁に変更になっております。これに伴いまして、この事業で実施をしておりました泊地の浚渫につきましては、これ以上、区域を拡大して実施する必要性が無くなったものでございます。

また、防波堤の改良につきましては、今後の状況を見ながら対応したいということで、今回、事業を中止したいと考えております。このため、その他として対象事業にしたということでございます。

それぞれ、詳細の内容につきましては、審議に入りましてから別途担当課から説明がございまして、この 2 点についてだけ他のものと違った理由で、対象になっておりましたので、ご説明をさせていただきました。

対象事業につきましては、以上でございます。

武山委員長：ありがとうございました。本年度対象案件は 18 件ということで、昨年 29 件ですので、大分少なくなっているかと思えます。

説明がありましたように、継続 10 年、再評価後 5 年というものを再評価の行う対象事業ということで進めてきていますが、今、例外的なものについて 2 件、説明がございました。詳しくは、また個別の事業の中で説明いただければと思えます。

それでは、幾つか課が分かれています、担当課ごとにそれぞれ事業ごとに説明いただきますが、例年、最初の委員会時には、担当課から各所掌している事業内容といいますが、そのあたりも含めて説明いただいていたということで、課ごとに全体的な説明及び続けて個別の事業の説明という形で進めていただければと思えます。

全体 18 件ですが、道路課さんが全体、半分以上の 10 件ということで、申し訳ないんですが、道路課の方、後に回させていただいて、件数が少ない所から順番に進めさせていただければと思えます。

それでは、個別に、まず林政課さんの方から、事業内容及び 1 番の事業についての説明をお願いしたいと思います。

《事業の概要説明（治山事業の概要）》

林政課長：林政課長の野呂といいます。座って説明することをお許し願いたいと思えます。資料 3 - 1 をご覧いただきたいと思えます。

治山事業の概要ということでご説明申し上げたいと思えます。

1 の事業の目的でございますが、治山事業は森林の維持・造成を通じて山地に起因する災害から国民の生命・財産を保全し、また、水源の涵養、生活環境の保全、形成等を図る極めて重要な国土保全政策の 1 つであり、安全で安心できる豊かな暮らしの実現を目的としているところでございます。

事業の定義、これは 2 つございまして、1 つは森林法第 41 条に規定する保安林の指定目的を達成するために行う保安施設事業。それから、地すべり等防止法第 51 条に規定す

る保安林等が存する地すべり地域で行う地すべり防止事業ということでございます。

中ほどに保安林の指定目的というものを記載しておりますので、これについては省略させていただきます。

3の事業の体系でございます。事業の体系は、1ページ、2ページにわたりまして表にしておりまして、1つは、大きく分けまして民有林補助治山ということ、それから、農山漁村地域整備交付金に係る事業ということ、次のページでございますが、地域自主戦略交付金に係る事業ということの3つに大きく分かれております。今回の対象となりますのは、民有林補助治山の中の地すべり防止事業ということで評価の対象ということとなります。

2ページをご覧いただきたいと思っております。

事業の実施状況でございます。過去5か年の実施状況、平成19年、25億7200万、箇所数としましては88か所、以降、20年、23億1500万、21年は24億、22年は21億、23年度は20億2000万ということで、年々減少している状況でございます。

それから、山地災害危険地区の整備状況でございます。山腹の崩壊、あるいは土砂の流出、地すべり発生危険性が高い地区を山地災害危険地区ということで称しております。県内の山地災害危険地区は、2,342か所ございまして、整備状況は、今のところ1,059か所、着手率は45.2%ということになっております。

県内の山地災害危険地区の着手率、まだまだ低いですが、緊急性の高い地区から優先度を配慮して実施しまして、災害に強い森づくり、森林づくりを進めていくこととしていただいております。

今回の地すべり防止事業、評価になってはいますが、これにつきまして若干ご説明申し上げます。

事業内容としましては、ご案内のとおり地すべり防止事業は地すべりを誘発します地下水の排除等の対策工事を実施するものでございまして、主な工法は、地すべり抑制工と地すべり抑止工の2つに分けられるところでございます。地すべり防止事業では、地下水の把握、それから安全率の算定、詳細な専門的調査・解析が必要であるため、調査を行いながら対策を実施しており、そのため、事業の期間が長期に及ぶことが多くなっているところでございます。

事業の実施状況でございます。我が林政課の所管する地すべりの危険箇所、県内で33か所ございまして、うち12か所に着手しまして、着手率は36.4%となっているところでございます。

今回、評価の対象になります具体的な事業評価につきましては、調書につきましては、担当の方から説明させます。

《対応方針(案)の説明(整理番号1番)》

武山委員長:それでは続いて1番ですかね。1番ということで説明をお願いいたします。

林政課：それでは、引き続き整理番号 1 番の事業についてご説明いたします。

1 番の県営地すべり防止事業ですが、恐れ入りますが、最初に添付資料 3 ページの位置図をご覧ください。

菅場地区は、三戸郡新郷村から十和田湖に至る国道 454 号線を囲むように位置しており、昭和 48 年 6 月と平成 14 年 6 月に地すべり防止区域として指定され、指定面積は合わせて 83.35ha となっております。

恐れ入りますが、また評価調書の方に戻らせていただきます。

1 の事業概要です。新郷村菅場地区は継続 10 年、事業採択は平成 14 年度で終了予定年度は平成 25 年度となっております。

事業目的は、地すべり防止区域内の地すべり発生地、及び発生の恐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や水路工、杭打工となっております。

当初計画時の総事業費は 10 億 4100 万円で、実績は 10 億 300 万円となっており、3800 万円減となる見込みです。

2 の評価指標及び項目別評価です。(1) 事業の進捗状況につきましては、治山ダム工、護岸工、杭打工が完了し、集水井工、ボーリング工、水路工が一部残っております。

全体計画に対する進捗は 91.8%、年次計画に対する進捗は 100% と順調です。

対策工を必要とする地すべりブロック 7 のうち、4 ブロックにおいて対策工が完了し、地すべりを誘発する有害な地下水が順調に排除されており、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。(2) 社会経済情勢の変化です。社会的評価の項で、当地区における評価について説明します。

当地区は、湧水箇所と湿地が多数散在する典型的な地すべり地形を呈しており、地すべりや土砂災害が発生したことから、昭和 48 年に地すべり防止区域に指定され、同年から昭和 51 年まで地すべり防止事業により対策工を実施してまいりました。しかし、平成 14 年に既指定区域の隣接地において、地すべり土砂災害が発生したことから、地すべり防止事業を再開したものです。

地すべり防止区域内に位置する国道 454 号線は、十和田湖や奥入瀬溪流への観光アクセス道路としても重要であり、また地元からの早期完成の要望も強く、事業実施に対する阻害要因もないことから、必要性、適時性、地元の推進体制とも a 評価であり、総合評価も A となりました。

次に (3) 費用対効果分析の要因変化につきましては、林野公共事業における事前評価マニュアルに基づき算定し、当初計画時の費用対効果は 1.31 でしたが、総事業費が見直しにより減になったことから、再評価時は 1.37 となり、当初計画時を上回ることから A 評価となりました。

次のページに移ります。(4) コスト縮減・代替案の検討状況につきましては、工法選

定にあたり、地下水排除工や水路工等の抑制工を優先して実施し、地下水排除による効果を検証することで杭打工などの抑止工を最小限に抑え、コスト縮減に取り組んでいることから a 評価とし、代替案の検討につきましては、各ブロックにおいて地すべり観測の状況、表流水・崩壊状況等を考慮しながら工法を比較しておりますので a 評価となり、総合評価も A となりました。

(5) 評価に当たり特に留意すべき事項につきましては、地元関係者に対する説明会を開催し、早期完成を強く要望されていることから a 評価。

次に環境配慮指針への対応については、6 項目を検討しております。農林地等の緑地や植生の改変、地形や地盤の改変、水系や水辺の変更、敷地整備段階での重機の使用、土砂等の搬出・搬入、廃棄物処理等の配慮を確認しております。

また、治山ダムや護岸工等の基礎構造物に石詰めタイプの構造物を採用するなど、自然環境や景観の保全に配慮していることから a 評価となり、総合評価も A 評価となりました。

以上、全ての項目で A 評価であり、保全対象である国道 454 号線や二級河川五戸川を考慮すると、事業の必要性・重要度が高いことから、県の対応方針としては継続としております。

添付資料の説明をさせていただきます。1 枚めくっていただきまして、1 ページ目は、費用対効果分析で、地すべり防止事業に要する費用は 11 億 1200 万円。中段の方になります。地すべり防止事業の効果は 15 億 1800 万円。4 番の方です。費用対効果は 1.37 となります。

次の 2 ページ目は、環境配慮指針の各項目の具体的な対応内容をまとめております。

3 ページ目は、先ほど紹介した位置図です。

4 ページ目は、地すべり防止事業の平面図で、左側が十和田湖方面、右側が新郷村方面になります。左下の赤い線で囲まれた部分が昭和 48 年の指定区域、その外側で囲んだ部分が平成 14 年の指定区域になります。

指定区域内には、1 から 5 までの 5 つの地すべりブロックがあり、このうち 1、2、5 ブロックで対策工が実施されました。図の緑の部分が平成 23 年度までに実施済みのもの。赤の部分が平成 24 年度実施予定のもの。黄色の部分が平成 25 年度以降計画であり、先ほど進捗状況の説明にもありましたが、9 割以上完了となっております。

5 ページ目は、代表した断面図となっております。

6 ページ以降は、実施状況写真となります。以上で説明を終わらせていただきます。

《質疑応答（整理番号 1 番）》

武山委員長：ありがとうございました。

それでは、ただ今の説明に関して質問等があれば受けたいと思いますが。

後ほど説明があるかと思いますが、次回、質問に対する回答の時間というものを設け

ますので、この場では出なかった質問については、5月中に質問票でまとめて事務局の方までお送りください。そういう意味で、今、十分に調書を見る時間がなければ、詳細、またご覧いただいた上で新たに出てきた質問等があれば、それはまた後ほど受け付けるということになります。

この場で特にということがなければ、次の課の方に進めていきたいと思えます。よろしいでしょうか。

それでは、林政課さん、どうもありがとうございました。

《事業の概要説明（水産基盤整備事業の概要）》

武山委員長：それでは続いて、漁港漁場整備課さんの方、お願いいたします。

漁港漁場整備課長：それでは、資料3-2をお願いいたします。

水産基盤整備事業の概要でございます。

1番の事業の目的でございますが、水産資源の持続的な利用と国民のニーズに対応した水産物の安定供給を図るため、漁港と漁場の計画的な整備による水産物の生産及び流通の基盤づくりを総合的に行うことを目的としております。

2番の事業の体系でございますが、区分の下、水産物供給基盤整備というのは、主に漁港の整備をする事業でございます。それから下の水産資源環境整備、これは漁場の整備でございます。今回の対象となる事業は、その上の網掛けの部分の水産流通基盤整備事業ということで、水産物の流通機能の強化を図る内容としております。

下から3行目をご覧ください。今回のこの事業につきましては、次のページでご説明いたしますが、特定第3種漁港である八戸漁港の整備を行うもので、農林水産大臣が計画を策定し、青森県と八戸市が当該事業を施行しております。

次のページをお願いいたします。3番の漁港の種類でございます。

種別として、第1種漁港につきましては、その利用範囲が地元の漁業を主とするものでございます。1行あけまして、その下、第3種漁港はその利用範囲が全国的なものでございます。その下、特定第3種漁港、今回、この特定第3種漁港でございますが、第3種漁港のうち、水産業の振興上特に重要な漁港で、政令で定めるもの、八戸、塩釜等全国で13港指定されております。

次、4番の漁港施設の分類でございます。外郭施設、これは防波堤などで波から背後の岸壁等を守る施設でございます。

次に水域施設は、航路及び泊地となっております。漁船が航行する海面のことでございます。係留施設は、岸壁等で漁船を係留する施設でございます。

次に5番の東日本大震災からの復旧・復興でございます。

1番の被害状況につきましては、当八戸漁港において航路・泊地の埋そく、土砂等で埋まったものです。それから、防波堤の倒壊等の被害を受けたものでございます。

また、八戸漁港内にあります八戸市が整備を進めた高度衛生管理型の荷捌き所A棟及

びB棟につきましても被害を受けております。

次に復旧状況についてでございます。

応急復旧等によりまして、漁港区域内にある魚市場では、順次水揚げが再開され、平成23年7月中旬には3つの市場全てにおいて水揚げが再開されました。現在、漁港施設につきましては、今年8月までの完成を目指して復旧工事を進めております。

また、高度衛生管理型の荷捌き所B棟につきましては、今年のイカの盛漁期に間に合わせるように6月の完成を目指し、復旧工事を進めておりまして、A棟につきましても10月までには完成を目指すということになっております。

今後の復興に向けてでございますが、地震、津波に対応した係留施設の整備、耐震岸壁のことでございます。それから、流通機能の強化に資する高度衛生管理型荷捌き施設で、今後予定されておりますC棟及びD棟のことでございますが、そういった施設の整備を実施することとしております。

また、避難施設の整備も検討することとしております。以上でございます。

武山委員長：ありがとうございました。

それでは、続いて個別の事業について説明をお願いします。

《対応方針（案）の説明（整理番号2番）》

漁港漁場整備課：それでは、再評価調書の説明をいたします。漁港漁場整備課の山本といたします。よろしく願いいたします。

それでは、整理番号2の八戸地区水産流通基盤整備事業です。

本事業は、水産基盤整備事業で、再評価後5年目の評価となっております。事業主体は、岸壁等の漁港施設が県、荷捌き施設が八戸市となっております。

本事業は、国庫補助事業となっており、国の補助率は外郭施設が66.7%、その他が50%となっております。八戸市の負担は、外郭施設及び水域施設が6%、その他が10%で、残りが県の負担となっております。

採択年度と工事着手は、平成14年度でありまして、終了予定は、当初平成24年度としていましたが、平成28年度に変更となっております。

当事業の目的は、特定第3種の八戸漁港における大型漁船対応の係船岸改良と前面の停泊地の浚渫、老朽化した施設の補修など、漁港施設を整備するとともに、3地区に分散している荷捌き所を老朽化による更新に合わせて集約し、より高度な衛生管理機能を持った荷捌き所を整備するものであります。

再評価時と比較した変更内容ですが、防波堤等の外郭施設は345mで変更はありません。浚渫等の水域施設は、75,000㎡で50,200㎡の減となっております。岸壁等の係留施設は2,031mで424mの減となっており、道路等の輸送施設は2,380mで変更なしとなっております。用地は14,800㎡で8,600㎡の減となっており、八戸市の事業であり、荷捌き所4棟が追加となっております。

事業費につきましては、再評価時の78億円に対し、今回、112億8000万円で34億8000万円の増となっていますが、荷捌き所4棟の追加が増額の主な要因となっております。

続きまして、評価指標及び項目別評価の説明をいたします。

1の事業の進捗状況については、計画全体の進捗が73%、年次計画に対する進捗が98%となっており、平成28年度の完成に支障がないことからA評価としております。

次のページですが、2の社会経済情勢の変化については、国の重点整備に基づいていること。食の安心・安全確保の観点から衛生管理された中での水産物の取り扱いは社会的ニーズとなっていること。岸壁の耐震化は、東日本大震災からの復興に寄与するものであり、地元の推進体制も整っていることからA評価としています。

3の費用対効果につきましては、再評価時B/C1.2に対し、今回、B/C1.66と上昇していることからA評価としています。

次のページです。4のコスト縮減・代替案の検討状況につきましては、断面の経済比較などコスト縮減を図っていることや、現段階での代替案の可能性はないことからA評価としています。

続きまして5の評価に当たり特に考慮すべき点ですが、地元ニーズの把握状況については、具体的なニーズを把握していることや、関係者との調整が済んでいること。環境影響評価については、該当項目についての配慮が適切に行われていることからA評価としております。

これらのことから、対応方針としては、全てがA評価であり、本漁港が全国的にも重要な漁港で、本事業の必要性や事業効果は高いと判断されることから、総合評価としては継続としております。

続きまして、添付資料の説明をいたします。1ページが費用対効果分析の説明資料となっております。総費用、総便益ともに増加していますが、便益も増加しております。

続きまして、環境配慮指針のチェック表になっておりまして、右欄に具体的な内容が記載されています。

次に3ページですが、上が位置図となっております。八戸港湾区域の中に左から小中野地区、館鼻地区、鮫地区、恵比須浜地区の4地区からなっています。下が小中野地区の平面図です。黄着色のマイナス3m泊地が完了しておりまして、ちょっと見難いのですが、緑着色の護岸補修が残事業になっています。

次のページ、4ページです。上が館鼻地区です。黄着色部分は完了しており、本年度の赤着色の荷捌き所のB棟と前面のマイナス6m岸壁の耐震強化を行います。緑着色は残事業で、荷捌き所のC棟、D棟、及び前面岸壁の整備、それから用地舗装となっています。下の図ですが、鮫地区につきましては、岸壁と前面の浚渫が完了しています。残としましては、道路の補修や用地舗装となっています。

恵比須浜地区につきましては、防波堤と用地舗装が残事業になっています。

5ページが航空写真です。次の6ページと7ページが、整備前と整備後の状況になっ

ておりました、施設が大分老朽化しているということが分かると思います。

続きまして8ページが主な断面図でございます。

最後ですが、9ページが、それまで小中野地区の第2市場、それから館鼻地区の第3市場、それから鮫地区の第1市場という3つに分かれていたんですが、これを集約しようという概要でございます。以上で説明を終わります。

武山委員長：ありがとうございました。

《質疑応答（整理番号2番）》

武山委員長：それでは、ただ今の説明についてご質問等、ございますでしょうか。

藤田委員：特に鮫地区なんですが、この前の震災で相当、漁港のいろいろな施設が漁港湾の中に入って行って、トイレなんかもひっくり返っていたのは見て参りました。

それで、その辺の浚渫が先ほど、鮫地区は終わっているというようなご説明だったんですが、その浚渫というのと、それから災害に伴ういろいろな冷蔵庫みたいなやつですか、いろいろな施設も入っているというようなことを地元の漁協の方から聞いているんですが、そういうものも含めての浚渫なのかということがまず1点です。

それから2点目は、この災害に伴って何か、この漁港に対しては新たな事業が追加されているのか、それともそういうプラスアルファというものが無い計画なのかということをお伺いしたいと思います。

武山委員長：今の件、いかがでしょうか。担当課。

漁港漁場整備課：今のご質問でございますが、1番目の浚渫の件でございますが、土砂とか、そういった冷蔵庫等もございまして、一緒に揚げまして、冷蔵庫については、八戸市の方にお渡ししまして、八戸市の方で処分しております。結果的に全て。

藤田委員：みんな終わったということですか。

漁港漁場整備課：終わっております。浚渫につきましては。

藤田委員：分かりました。

漁港漁場整備課：事業につきましては、これから岸壁の耐震化ですとか、それから防波堤の粘り強い、ただし、うちの方は防波堤がないんですね。防波堤につきましては、国土交通省が作っております、その辺では、その辺の調整が必要になるかと思えます。

藤田委員：護岸というのか、防波堤みたいなものが、ちょっと見たところ、蕪島の蕪島神社の上の方から見ましたら、ちょっと曲がっていたんですが、これは震災で曲がったというふうに地元の方から聞いたんですが、そうなんですか。

漁港漁場整備課：それは、ちょっと聞いていないんですが。

藤田委員：そうですか。

漁港漁場整備課：防波堤は、元々、今のところは老朽化してまして、今、改良の計画がございます。この事業ではないんですが、これから避難施設をどうすればいいかということをお八戸市とコンサルに頼みまして、今、調べている最中です。

武山委員長：松富先生。

松富委員：確認なのですが、防波堤は、恵比須浜地区だけですか、300何mというのは。

漁港漁場整備課：そうです。

松富委員：そうしたら、防波堤の建設と浚渫の順番は、あまり気にする必要はないんですが。

質問は、何故国交省でありながら、1番進捗率が悪いですよ、6%か何か、そのぐらいの進捗率ですよ。そのあたりの理由はどうなんでしょうか。

漁港漁場整備課：すみません、私、ちょっと説明が間違った説明をしたと思うんですが。大規模な沖の防波堤が国交省でして、恵比須浜地区につきましては、うちの水産庁の事業となっています。

松富委員：そうしたら、今回のこの事業では300何m、345mですか、これは恵比須浜地区だけでよろしいんですね。

漁港漁場整備課：そうです。

松富委員：ですね。そうしたら、先ほどの国交省うんぬんというのは間違っているということですか。

漁港漁場整備課：そうです。

松富委員：ですけど、この345mは国からの補助とかがあって言っていましたよね、とにもかくにも。何故、国は6.4%ですか。進捗率、1番悪いですよ。何か理由はあるんでしょうか。

漁港漁場整備課：今、国の重点整備として、衛生管理に努めていまして、荷捌き所ですね。これに今、大々的に金を投入していることから、防波堤の方が後回しになっているという状況になっています。

松富委員：この荷捌きというのは、先ほど、八戸市ではなくて。

漁港漁場整備課：八戸市ですね。この事業の中でやっていますので。

松富委員：そういうことですよ。ですけど、それを八戸市がお金を出すんですよ。国交省が出すんですか。

漁港漁場整備課：水産庁と市が出します。

松富委員：そうですか。

先ほどの、とにもかくにも防波堤に関しては、国が造るんだというふうなご説明を受けたので、何故こんなに国が進捗率が悪いのかなと。今、荷捌き施設の方に使っているということでもよろしいんですね、理解は。

漁港漁場整備課：荷捌き所の方に、今、重点整備を行っているということです。

松富委員：分かりました。

武山委員長：他に。

山下委員：先ほど、藤田先生がおっしゃったやつが、まだ回答として出てこないんですが、後段の方の、要するに震災対応の特債でやれる事業と、これは5年間の一般的な特

債用の事業なんだけど、新たに入った予算がどうなったのかという、その話、私も興味あるところなんです。

漁港漁場整備課：先ほどちょっと申し上げたんですが、今、設計委託の方でそういう調査をしています。どういう避難施設をしたらいいとか、そのへんを今、設計委託の方で、まだどうやるのかというのは、まだ決まっていない状況です。

山下委員：だから、区分して浚渫も含めて、あくまでも臨時的な災害に対する事業と、これはやったのは基盤整備だから、そこでハザード対応をずっとやってきたという、そこはちゃんと切り分けておかないと駄目だと。当然、切り分けられているんですが。

ただ、例えば、この図の中の蕪島の話が出ましたけども、漁港区域内で周辺道路ができるから、ここの整備を防災計画とリンクさせないと、結局、その次の時、28年の時にまたB/Cをこの中に含んでやられるとごちゃごちゃになってくると思うんです。

だから、できる限り、なるべく早く取り付け道路、周辺道路だとか、地域住民の中のハザードマップ、そのへんの所の情報を仕入れながら、そちらの事業に使っていくというような形にしないと、ハザード施設ができた方がいいけど、津波でやられちゃえば、逃げられなかったらちょっとヤバイことになりますよね、あそこは人が一杯来るから。というような意見です。

漁港漁場整備課：今、太平洋側全域を国の別の調査をもらって、調査しておりまして、その段階で地元と調整しながら、どういった施設が必要かを検討していくこととしておりますので、よろしくお願いたします。

武山委員長：他にございますでしょうか。木立先生。

木立委員：再々評価という観点で見ますと、事業費がかなり増大していて、荷捌き所4棟というのがその主な要因となっていて、便益の所を見ると、水産物生産コストの削減効果という所が殆どを占めていて、そのところが3倍ぐらいになっているわけですよ。

これから見ると、荷捌き所の4棟というものが、この水産物生産コスト削減効果という所に大きく寄与して、全体を左右しているということで、再評価の時に無かったものが主要な部分を占めていると思うんです。

そういった大きな変更と比べて、何か記述がもう少し訴えかける記述があってもいいのではないかと思ったんですが。現地のことも詳しい人でないと内容を読み取れないということではなく、大きな額の変更があるので、もう少し記述を分かりやすくしていただけたらと思うんですが、いかがでしょうか。

武山委員長：今日はコメント程度でよろしいかなと思いますが、私の方からもこれは50%ぐらいの増ということになっていきますので、必要な施設だとは思いますが、何か説明があっさりし過ぎているかなという印象がありますので、その社会情勢なり、他との競争など、いろんな要因があってここを整備しなきゃならないということで増額していると思うんですが、そのあたりの説明がちょっと書き足らないのかなという。

漁港漁場整備課：そうですね。次回にその辺を説明したいと思います。よろしくお願いいたします。

武山委員長：他にございますでしょうか。阿波先生。

阿波委員：特に事業の内容ということではないんですが、この調書の書き方としまして、2ページ目の下の(3)の費用対効果という所の費用の項目、そこに1項目ということで、漁港施設ということで計上されているんですが、その内訳を書きいただくと非常に助かるなと思っておりまして。

例えば、後ろの添付資料を見ますと、その中には維持管理費が入っているということなんですが、一応、この項目の欄が5つありますので、当初の想定している事業費と維持管理費を分けて書きいただくと、この表だけで、中身、内訳がクリアになって非常にいいのかなと思いましたが、よろしくお願いいたします。以上です。

武山委員長：検討をお願いします。

他に、よろしいでしょうか。聞き忘れたことがあれば、先ほどのシートでまた、今月中に寄せていただければ、次回、詳しく回答いただけるかと思えます。よろしいでしょうかね。

《事業の概要説明（河川砂防課所管事業の概要）》

武山委員長：それでは続いて、河川砂防課さんの方に移りたいと思います。

河川砂防課さんの方から説明、お願いいたします。

河川砂防課長：河川砂防課の白川です。

河川砂防課所管事業の概要につきましては、資料3-4に基づきまして説明させていただきます。失礼ですが、座って説明させていただきます。

河川砂防課所管事業でございますが、河川、海岸、ダム、砂防、急傾斜地保全、地すべりなど広範囲に及んでおります。これらの事業につきましては、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進めております。

本日は、河川、海岸、ダム、砂防、急傾斜、地すべりの中で再評価対象事業となっております河川事業と砂防事業についてご説明させていただきます。

まず、河川事業の概要でございます。

河川事業は、台風や集中豪雨などによる水害から、県民の生命・財産を守るとともに、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することとしております。県では、補助事業、県単独事業ともに近年の水害対策として、緊急性が高い河川について集中的・重点的に整備を進めており、短期間での効果発現を図ることとしております。

河川の整備状況でございますが、水系河川数といたしましては82水系、286河川ございます。要改修延長は1,216.5kmございまして、そのうち改修済み延長が460.3kmとなっており、進捗率といたしましては37.8%となっております。

次に河川事業の事業体系でございますが、河川事業は大きく治水対策、環境整備、維持管理に区分されておりまして、今回、再評価対象事業といたしましては、治水事業の河道整備の中の河川改良事業ということになります。

次のページをご覧ください。砂防事業の概要でございます。

豪雨や地震などの影響によって発生する土石流などの土砂災害から県民の生命・財産を守ることを目的に土砂の流出を防止する砂防えん堤、溪流保全工などを整備する、砂防工事や法面崩壊を防止する擁壁工、法枠工などを整備する急傾斜地崩壊対策工事を行う事業です。県では、土砂災害が予想される溪流など、緊急性が高い地区において重点的に整備を進めております。

砂防施設の整備状況でございますが、砂防事業では着手率 25.1%、整備率 22.2%となっております。

次に急傾斜地崩壊防止施設の整備状況でございますが、急傾斜地事業で着手率 64.5%、整備率で 37.1%となっております。

1 番下の表が砂防事業の体系でございますが、自然現象に合わせまして土石流、地すべり、急傾斜地の崩壊、雪崩となっております。

今回、再評価対象事業といたしましては、土石流の砂防事業と急傾斜地の崩壊の急傾斜地崩壊対策事業ということになります。

特に土石流災害につきましては、一旦それが発生しますと、直接人命に結び付くという特性がございます。整備率は、未だ 22.2%と低い状況であり、さらに近年、土石流災害の引き起こしやすいゲリラ豪雨というような雨が多発している状況にあります。このため、砂防事業につきましては、特に推進が必要と考えておりますので、よろしくご審議のほどお願いしたいと思います。

それでは、担当から個別に説明いたしますので、よろしくお願いいたします。

《対応方針（案）の説明（整理番号 13 番）》

河川砂防課：それでは、整理番号 13 番の河川改良事業について説明させていただきます。

蟹田川でございます。市町村は、現在、外ヶ浜町、旧蟹田町でございます。

事業方法でございますが、これは 100%県の県単独事業でございますが、平成 4 年度から平成 26 年度の終了を予定しております。

事業目的でございます。蟹田川は、津軽半島の品岳に源を発しまして、陸奥湾に注ぐ流域面積 113.4 km²、流路延長 21.8 km の二級河川でございます。

当河川は、現況の流下能力が低いことから、これまで度々浸水被害が発生しておりまして、河口から人家連たん部区間のうち、下流部につきましては災害復旧事業によりまして改修が終了しております。このことから残りの上流部につきましては、自然環境の保全に配慮しながら、河川の改良工事を行っております。

主な内容でございます。築堤工、4,000m。掘削工も 4,000m。樋門工が 2 か所ござ

います。

事業費でございますが、再評価時 10 億 2000 万円。今回も 10 億 2000 万円を予定しております。

2 番目の評価指標及び項目別評価でございます。

事業の進捗状況でございますが、概ね事業費割合で 8 割程度を達成しております。

説明ですが、下流区間、改良区間下流端から J R 津軽線付近まで、約 1.6 km 及び上流側の狭窄部約 1 km につきましては整備が完了しておりまして、事業は計画どおり進んでおり、26 年度の完成に向けて順調に進めております。

問題点等でございますが、阻害要因はございません。一連の改修効果を発現しておりますことから A 評価としております。

次のページをお願いいたします。(2)の社会経済情勢の変化でございますが、当地区における評価、流下能力が低いことから、平成 4 年、平成 14 年、平成 17 年に浸水被害が発生しております。直近では、平成 21 年の 7 月に避難勧告が発令されるなど、河川整備が急がれております。

必要性でございます。河川管理者は青森県でありまして、事業主体も青森県となっております。想定氾濫区域内には、人家が 60 戸ほどございます。その被害額は 6500 万円程度と見込まれております。

適時性。大雨による浸水被害が県内各地で発生しておりまして、蟹田川におきましても、先ほどのような 4 年、14 年、17 年と浸水被害が発生しております。計画流量に対して概ね 45% しかないということでございます。

地元の推進体制につきましては、用地買収も概ね完了しておりまして、蟹田川と地域づくり協議会などを設立しておりまして、整備を要望されております。

次に効率性につきましては、想定氾濫区域内には県道及び J R 線が通っておりまして、交通機関への影響が危惧されております。

また、護岸の設置は必要最小限に留め、植生が期待できるブロックを使用することなどを行っております。

次に(3)の費用対効果分析でございます。再評価時は費用につきまして 11 億 3400 万円。今回の再々評価時は 14 億 8300 万円。便益でございますが、前回は 15 億 5800 万円。今回、21 億 7000 万円。B / C が 1.37 であったものが今回 1.46 となっております。

これの要因でございますが、再評価時との比較になりますが、費用につきましては、基準年が変更になりましたと。ベネフィットにつきましても、基準年の変更及び資産評価単価、主に家屋の評価額とか、そういうものが今回増えましたということでございます。

次に(4)コスト縮減でございます。コスト縮減につきましては、掘削土を築堤に流用するようなことを行っております。代替案につきましては、ダム及び遊水地など、適地がないということでございます。

評価に当たり特に考慮すべき点につきましては、工事説明会などを開催し、要望を把握しております。沿川住民は、当然のことながら浸水被害の解消を望む声が多いということでございます。

環境への配慮につきましても、農林地の改変であるとか、地形や地盤の改変などにつきまして配慮をして行っております。特に護岸の設置については、最小限に留めております。

地域の立地特性でございます。災害の記録、何回も出ておりますが、17年、特に浸水面積72ha、床上1戸、床下2戸の浸水被害が発生しておりまして、21年には3世帯について避難勧告が発令されております。

以上のようなことから、県の対応方針案とすれば継続ということをお願いしたいと思っております。以上でございます。

《対応方針（案）の説明（整理番号14番）》

武山委員長：続けて、14、15とお願いします。

河川砂防課：整理番号14番をお願いいたします。砂防事業でございます。田子町の茂市沢火山砂防でございます。

交付金事業で、国55、県45%となっております。採択年度は平成15年度、終了年度は平成25年度を予定しております。

事業の目的ですが、後ろの資料の5ページをお願いいたします。

平面図と写真、後ろの方には航空写真と写真が載っておりますが、茂市沢は田子町の南西部に位置し、一級河川水系熊原川と合流する流域面積1.57km²の土石流危険渓流でございます。当流域は、風化及び溪岸侵食・荒廃が甚だしく、集中豪雨の際は土石流の発生する危険性が高く、下流には人家21戸、避難場所でもある茂市地区担い手センター、県の第2次緊急輸送路である国道104号などの重要施設が多くあり、災害から人命・財産を守るため、砂防えん堤を計画しており、2基計画しております。

資料の中ほどの写真ですが、1号えん堤は既に完成しており、現在、2号えん堤を施工中でございます。

次の6ページの航空写真ですが、上の方ですが、オレンジに囲まれた区域が土石流が到達する範囲でございます。この部分が保全対象となっております。

航空写真の右下側に平成11年に近隣で被災した土石流災害の写真等があります。下が荒廃状況の写真でございます。

調書の方に戻っていただきまして、主な内容といたしまして、砂防えん堤2基でございます。これは当初計画時と再評価時は変わっておりません。

事業費についてですが、当初計画時5億円が再評価時6億5000万円に増額となっております。これは、付け替え道路計画において、用地上の制約、計画を見直したところ増額となっております。

次に評価指標及び項目別評価です。事業の進捗状況でございますが、計画に対する全体進捗率は94.8%、年次計画に対する進捗率は100%で、事業は順調であり平成25年度に事業完了する予定でございます。問題と阻害要因は特にございません。

事業の効果発現状況といたしましては、既に砂防えん堤1基は完成しており、残りえん堤も平成25年度に完成予定であり、事業効果の発現は大きいことから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す。

全国の評価といたしまして、地質が脆弱であることに加え、近年の異常気象により全国各地で土石流災害が発生している実態から、砂防事業の促進は必要であります。

県内の評価といたしまして、土石流危険整備率は、平成23年度末22%とまだ低い水準にあることから、今後とも事業を推進していく必要があります。

当地区における評価については、先ほどの資料でも説明しておりますが、近隣で土砂災害が発生していることから、地元要望も極めて高くなっております。

必要性については、保全対象等人家21戸、避難所もあることから、総合評価でA評価としております。

(3)の費用対効果分析の要因変化でございます。費用対効果分析については、当初B/Cが2.1、再評価時1.58で、1以上でございますのでa評価としております。

計画時との比較ですが、事業費の費用増は総事業の見直しに伴う増であり、便益算定の基礎となる人家戸数、当初計画時から変更はございません。

評価基準年の見直しに伴い、B/Cが下がっておりb評価となって、総合的にもB評価があることから、総合的にB評価になっております。

次のページです。コスト縮減・代替案の検討状況ですが、コスト縮減については、工事用道路等の路盤材に砕石を使用、掘削土を流用することにより経費節減を図っていることでa評価としております。

代替案では、砂防えん堤の構造比較検討、最適な工法を採用していることからa評価とし、総合も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、住民ニーズの把握状況は、説明会、用地交渉時の聞き取りで防災工事の推進について要望があり、a評価としております。

環境への配慮については、黒丸の6項目について配慮しております。特に配慮する対応内容ですが、自然斜面の改変量は必要最小限にするとともに、工事完了後緑化等の復元を図り、また低騒音、低公害のものを使用していることからa評価として、総合もA評価としております。

対応方針といたしましては、費用対効果分析の要因変化の項目がB評価であるものの、保全対象の人家、公益施設などを考慮すると重要度は高く、砂防事業を継続する必要があると考えております。

《対応方針（案）の説明（整理番号 15 番）》

河川砂防課：続きまして、整理番号 15 番、お願いいたします。こちらは、急傾斜地崩壊対策事業でございます。

黒石市の長崎区域、急傾斜地崩壊対策事業でございます。

交付金事業で、負担区分が国 40%、県 40%、市町村負担が 20%となっております。採択年度は平成 15 年度、終了年度は平成 26 年度を予定しております。

事業の目的ですが、資料の 4 ページをお願いいたします。

長崎区域は、黒石市の中央部に位置し、保全対象人家 17 戸、農道を含む急傾斜地でございます。過去に斜面の小崩落が発生しており、豪雨時には大規模な崩壊が予想されることから、土砂災害から住民の生命・財産を守るため、事業を実施しております。

平面図で着色して、赤で着色している部分が 24 年度の施工箇所、緑が 25 年度以降、工事着手する部分でございます。

真ん中に全景写真がございます。1 番下に標準横断図がありますが、崩壊深が比較的浅い部分は連続繊維補強土工で施工しております。

右側の崩壊深が厚い部分は、現場打吹付工 + アンカー工法で対策を行っております。

次の 5 ページの写真が対策工を完了した全景写真でございます。

下側に着工前の斜面の状況の写真があり、地元住民が自衛で板柵等をやって斜面を保護している状況が分かると思います。

調書に戻っていただきます。主な内容です。

施工延長、再評価時も当初も変更はございません。300m でございます。連続補強土工、当初 7,000 m²が再評価時 3,385 m²と減となっております。

現場打吹付工 + アンカー工が再評価の結果 2,700 m²になっております。

全体計画の施工面積は詳細な現地調査、工法変更により減となっております。また、地質調査の結果、終点部で軟弱層が厚いことから、工法を変更して連続繊維補強土工から現場打吹付工 + アンカー工に変更して、法面の安全を図っております。

事業費は、当初 3 億円で、再評価時も 3 億円で変わっておりません。これは、変更になった工法が多少割高になっておりますが、面積が減となったことにより、同額となっております。

次に評価指標及び項目別評価でございます。

事業の進捗状況でございます。計画全体に対する進捗率は 86.7%、年次計画に対する進捗率は 100% となっております。

急傾斜地崩壊対策事業は、市町村負担金を伴うため、市の財政状況により事業期間が延長されておりますが、年次計画どおり平成 26 年度に完成できる予定となっております。

問題点、阻害要因は特にございません。

事業効果といたしましては、全体計画延長 300m のうち、平成 23 年度までに 250m 整備済みであり、事業効果の発現が大きいことから、総合で A 評価としております。

次のページ、お願いします。社会経済情勢の変化です。

全国の評価といたしましては、毎年融雪や梅雨前線、秋雨前線等に伴う豪雨により、各地で人的被害を伴う崖崩れが発生している実態から、工事の促進が必要でございます。

県内の評価として、急傾斜地対策工事の整備率は平成 23 年度末 37.1%とまだ低い水準にあることから、今後とも、事業を推進していく必要がございます。

当地区における評価です。保全人家 17 戸あり、過去に小崩落が発生し危険度が高く、黒石市、住民の対策工事に対する要望が高くなっております。

必要性については、保全人家、斜面が危険な状況にあること、適時性、地元の推進体制も整っており、総合的に 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。費用対効果分析については、当初計画時の B / C が 3.38、再評価時 3.23 で a 評価となっております。

計画時との比較ですが、事業費の増は評価基準年の見直しと事業期間の増によるもので、便益算定の基礎となる人家戸数等は当初計画時からの変更はございません。評価基準年の見直しに伴い、B / C が若干下がっており、b 評価とし、総合的に b があることから、B 評価としております。

コスト縮減・代替案の検討状況です。コスト縮減については、残土を極力発生させないようにし、工法を使い分けることでコスト縮減を図っていることで a 評価としております。代替案は、斜面状況に合わせて最適な工法を採用していることから a 評価とし、総合も 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、住民ニーズの把握状況については、説明会、用地交渉時の聞き取りで対策工事の推進の要望があり a としております。

環境への配慮については、黒丸の 4 項目に配慮しております。特に配慮する内容ですが、自然斜面の改変の低減に努め、自然環境及び既存木をできるだけ残し景観に配慮していることから a とし、総合的にも A 評価としております。

対策方針といたしましては、費用対効果分析の一部で B 評価であるものの保全対象となる人家を考慮すると重要度は高く、継続する必要があると考えております。

以上でございます。

《質疑応答（整理番号 13～15 番）》

武山委員長：ありがとうございました。

それでは、ただ今の河川砂防課さんの方、整理番号でいうと 13、14、15、河川事業、砂防事業、急傾斜地崩壊対策事業ということになりますが、これについてご質問等、あればお受けしたいと思います。

長利委員：14 番の事業で、B / C の 3 番の費用対効果分析の要因で、コストが上がったと。14 番の所については、事業費の費用増は総事業費の変化の見直しに伴うと。

13 番とか 15 番については、基準年の見直し等によって、見直しによって増加したん

だということが書いてあるんですが、14番については、事業費としか書いていないんですが、具体的に工事等の中身が変わって増えたのかというところは、あればこの辺にも書いて欲しいのと、具体的に教えて欲しいということです。

武山委員長：担当課から。

河川砂防課：ここの事業費につきましては、1号えん堤と2号えん堤がございまして、1号えん堤の方が工事終了しているんですが、この1号えん堤の工事をする時に、当初考えていた仮設道路、それが工事場所に直接行けるルートで考えていたんですが、それが実際現地に入った時に用地の関係で大きく迂回する必要性が生じたということで、その分が2億ちょっとほど増えております。ですから、その辺については、また、分かるような記載にしたいと思います。よろしいでしょうか。

松富委員：2つお聞きしたいんですが、代替案のところ、(4)の。これは、別に河川に限らなくてもよろしいんですが、今は丁度、河川の所を見ております。例えば、この河川の場合ですと、ダムは、良好なダム適地がないというふうに書いてありますが、これは専門的知見をもってそう判断されているのか。あるいは、県庁内の方々が判断されているのか。

事業によっては違うかもしれませんが。大きな事業ですと専門的に1番最初の段階で詳しい検討をして選択するということはあるかと思いますが、例えば、どういう場合はやっている、やっていないとか、何かそういうものがあれば教えていただきたい、それが1つ目です。

もう1つの質問は、先ほどの質問と関係するんですが、基準年を変更したがゆえに、B/Cが悪くなった。だから、Bというふうに判断されていて、これは正直でよろしいんですが、何かただ基準年を変えただけでB/Cが悪くなったからBというの、何かそこまで正直である必要があるのかなと。

例えば、金利みたいなものを予測失敗したとか、そういうことなんだろうと思いますが、そのあたりはどういうふうにお考えでしょうか。この2つ、お答えいただければと思います。

武山委員長：今、説明できる範囲で。

河川砂防課：今、松富先生がご指摘の代替案についてでございますが、河川の場合に限って話をさせていただければ、今回の蟹田川につきましては、専門的な、専門家の意見をいただいて適地がないとか、そういう判断はしておりませんで、地形図等々から我々役所の人間が判断して適地がない。あるいは、計画流量から勘案して、河川改修で、河道で洪水流量を賄えると、そういう判断した結果、こういうこと、書き方をしております。

評価基準年につきましては、すいません、5年延びる、前回から5年経過しておりますので、既投資済み額、過去に投資した金額を今回社会的割引率ということで4%、年4%を掛けて割り引くのではなくて、割り増す必要がございます。将来にわたる費用で

あれば、現在価値化ということで割り引くわけですが、既投資済み額については割り増す計算になりますことから、総費用が結果として、計算上増大するということになっているかと思いますが。こういう答えでよろしかったでしょうか。

松富委員：簡単にいえば4%分が延ばした年度分だけ増えると。その分、B/CのCが掛かっているからB/Cが小さくなる、そういうご理解でよろしいわけですね。

河川砂防課：傾向としてはそういうこととご理解いただければ。

松富委員：そうだったら仕方ない。延びたということでやっぱりBなんですかね。

武山委員長：藤田委員、お願いします。

藤田委員：15番ですが、環境影響への配慮ということで、最後に自然環境及び既存木をできるだけ残した良好な景観の保全に十分配慮するというふうに入っていますが、実は、確か2、3年前のこの公共事業再評価の時に、この法枠工といいますか、アンカー工というものの白い枠がかなり目立つので、何か良い方法がないかというお話を聞きましたところ、最近は目立たないような工法が来ていますというお答えをいただいた記憶があるんです。

それで、この、どうもこのアンカー工というんですか、この白枠の、何というのかな、枠で設けて、その中にいろいろな草なり木を植えるというやり方ですね。地すべり防止上、必要なのでこういう工法しかなければこれでもいいんですが、ただちょっと、あまりにも目立って、それも風景、景観上はあまり良くないので、何か、例えば黒くするか、何か。確か良い方法がありますよということを知ったのですが、その辺です。

武山委員長：これについて、いかがですか。

河川砂防課：観光地等では、この上にまた厚層基材を吹きつけたり、緑化、まるっきり枠を見えない形でアンカーを打つ工法もございます。ここは、配慮はしているんだけど、観光地ほどレベルを上げる必要もないのかなということで、自然の木を残したり配慮はしているんですが、安全面を優先してここの所はコンクリートの吹き付けにアンカーを取るような方法にしております。

藤田委員：アンカーというのは、入れるんですよ、中に、土の中に。だから、それはいいんです。要は、この枠の方なんです。

河川砂防課：これがコンクリート吹き付けに支圧板をかませた方がより頑丈、様々な工法はあるんですが、ここの場合は吹き付け法枠工にアンカーを持たせております。

藤田委員：安全上、これじゃないと駄目だというならば、勿論、これで結構なので、ちょっと比較した何か数字でも、今度出していただければと思います。

河川砂防課：分かりました。

武山委員長：では、この箇所については、もうちょっと期間が経過すると目立たなくなってくるか、枠内は緑化しているわけですね。そういうことがあれば次回でも付け加えて説明していただければと思います。他に。

松富委員：小さなことなんですけど、今との関連、今、資料番号15番を見ております。そ

して1ページ目ですが、主な内容という所で、新しくアンカーをするという項目が増えています。これは厳しい状況と分かったがゆえに工法を変えてアンカーにされたわけですね。

河川砂防課：そうです。

松富委員：にも関わらず、費用は変わらない。そうすると、全ての所、最初からアンカーにすればいいじゃない、アンカー付きのやつにすれば、値段が変わらないじゃないかというふうな判断をチラッと持つんですが、たまたまこの工事においてのみこういうふうになったと解釈すべきなんでしょうか。

河川砂防課：この場合ですが、全体の施工面積が減少していますので、当初、7,000㎡あったんですが、それが6,085㎡に1,000㎡ほど施工面積が減っているものですから、その関係で事業費が減っております。

松富委員：7,000から6,085になったということですか。それでも当初の安全は確保できたという判断されているわけですね。

河川砂防課：むしろ、現場吹き付け+アンカーの方が、実際の施工単価は高くなります。

松富委員：分かったような、分からないような。私の質問は、結局、当初ある安全度を求めたい。そのために工事をして、この場合ですと、当初が3億円ですか。多分、ちょっと厳しい所が見付かったということを見つけて、ですから工法を変えて、より安全なアンカー的なものになったと。そういう工事で金額としてはまた同じだと。面積は減ったかもしれませんが、当初の目的、その地域の安全度は同じというのが、当然あるべきだと思うんです。

そうすると、最初から厳しい方というか、厳しい状況に耐えられる工法で同じような安全率、同じ金額でできるのではないかと思うんですが。

武山委員長：施工面積が減って、その減額となった方の理由というのも含めて書いていただければいいのかなと。

松富委員：施工面積が減ったと言われますが、要は、元々の安全率は、安全率も下げたということですか。それだったら理解できます。

河川砂防課：安全率は特に下げたということはないんですが、当初計画であれば7,000㎡施工する必要があるというのが、精査した結果、もうちょっと狭い範囲でいいということで面積が減っているんですけども。

松富委員：精査ですね。そういうことか。

精査で本来ならば減額できたんだけど、工法が高いものだからお金が同じになった、ということですか。理解しました。

武山委員長：お願いいたします。

山下委員：13番の資料の樋門、2基入れますよね。これ、場所はどこなんですか。添付している資料を見ると、1基はまだやっていないということですよ。

結局、樋門工法で要するにいろんな形で、ダムだとか遊水地とか代替案でそれは駄目

だということだけど、例えば、その裏側の方ですね、社会経済の所、地元の推進体制の中で蟹田川と地域づくり協議会とあるんですが、ここ、組合が入っていますか、漁業協同組合。

河川砂防課：入っています。

山下委員：そうすると、別添資料の中の総便益の所で、農漁家数、これはゼロになっていますよね。漁家は、結局、工事や利水という意味では影響がないけど、後でやりますけども、河川掘削工を使うと、常時濁水がそこの中に入っていくと。その辺については、組合の方は何も言っていないんですか。

河川砂防課：毎回、打ち合わせしております、全くゼロではございませんが、汚濁防止膜等々で浮遊を極力抑えるように行っております。

また、この標準横断図を見ていただきたいんですが、添付資料の5ページ目。いわゆる澁筋といいますか、常時水が流れているような所の上を掘削しておりますので、全てがこうではないんでしょうけども、基本的にはこういう考え方でやっております。

樋門は、いわゆる蟹田川に流入してくる排水路を改修に伴いまして、コンクリート及び扉、扉を付けている工事でございます、いわゆる農業用排水とか、そういうものが普通の沢であるとか、そういうような流入、蟹田川本川に流入してくるものを処理するために作っているものが樋門でございます。

農漁家数がゼロというのは、想定氾濫区域内にそういう方がおられなかったということでございます。

山下委員：Bをあげるということではないですけど、漁師の方が潜在的に環境によって水揚げ高がどう変わるかということであれば、それは少し計算の中に入れる余地があるのかなと。

ただ、マニュアルどおりは水産庁は出していないんですが。

それから、今、樋門は分かっていますけども、厳密に考えると樋門設計をそういう形で使うと、これは農地整備の方の事業になりませんか？治水じゃなくて。

河川砂防課：河川区域内、河川堤防敷から、河川区域でございますので、そういう分担になっております。河川管理者の責務でございます。

山下委員：分かりました。

ちょっと、ごめんなさい、細かいことなんですが、海に関わってきちゃうんで5ページの添付資料の所、地図がある所。

例えば、青森県さんから配布されている河川と海岸と砂防の所、例えば、むつの小川放水路みたいに、いわゆるバイパス工ですね。暗渠バイパス工みたいなものを、例えば、5ページの地図の真ん中、25年度以降、施工箇所の中で外黒山というんですか、この中のインクラインがあまりない平地の所を護岸は造らないですけども、築堤するというような計画になっていますね。ここに例えば、全流量を流し込むことはできないけど、むつの小川放水路みたいな形の中でバイパス工を入れることによって問題を片付けるこ

とはできませんか。

河川砂防課：事業費的に、いわゆるトンネル河川であるとか、放水路であるとかのお話であるとすれば、これはコスト的に大分違うものになるかと判断して、こういう、いわゆる現川改修ということでやっております。

山下委員：その辺の根拠を整理すると、いろんな工法の代替案がある中で、先ほど先生がおっしゃったように、これを用意するという。藤田先生が1番始めにおっしゃったように、例えば、この地域であれば過去にどの箇所でどの程度の氾濫があったのか、それを示した上で幾つかの代替法の中からこれを選んだという方が、一般市民には分かりやすいと思います。以上です。

武山委員長：松富先生。

松富委員：今の関連ですが。

これは、下流区間は災害復旧うんぬんで改良されておりますが、この治水安全度、20年なら20年、30年なら30年で構わないんですが、一応、当初考えているところの改修が全て終わったら、また最初から治水安全度、下流から上げて整備するとか、そういうことは考えておられるんですか。

河川砂防課：ここの河川については、下流側の方はずっと30年も40年も溢れていませんので、これ以上、現状では上げるつもりはございません。

松富委員：そうですか。そうしたら、今の工法も1つの対象にはなり得ると思いますが、将来的にどんどん下流から治水安全度を上げていくとか、ということであれば難しいかなと思ったんですが、ここを最終、未来永劫という言い方はちょっと自然に対しては失礼ですが、今の考え方だったら、1つの選択肢ですけども、多分、予算的に大変だということなんですね。

武山委員長：よろしいでしょうか。若干、時間が押してきていますので、その他の質問があれば質問票の方で出していただいて、次回に回答ということでお願いしたいと思います。

それでは、もう2時間経過していますので、ここで若干、15分ぐらい、5分強になるかと思いますが、一旦休憩を挟みたいと思います。

それでは、よろしいですか。20分頃から始めたいと。10分程度休憩を取りたいと思います。

(休憩)

武山委員長：それでは、皆さん戻られたようですので、残りの事業に入っていきたいと思っております。

残り、課としては3つですかね。港湾空港課、都市計画課、道路課ということになります。それでは、港湾空港課さんの方から、引き続き説明をお願いいたします。

《事業の概要説明（港湾事業の概要）》

港湾空港課長：それでは、港湾事業の概要についてご説明をさせていただきたいと思えます。座って説明をさせていただきます。

資料の方は、3 - 5になります。そこにお示ししておりますが、まず、県全体の港湾についてのご説明をしたいと思えます。

港湾事業につきましては、国全体の交通の発達、それから国土の均衡ある発展、これを目的といたしまして、港湾法に定められた中身に基づきまして、港湾の整備、保全を行っているものでございます。

県内の港湾についてでございますが、その表にお示ししておりますが、港湾法の中で仕分けがございまして、重要港湾、それから地方港湾と大きくこの2つの種類に分かれております。このほかには、重要港湾の中には、国際拠点港湾というものと、さらにまた大きな港湾もございまして、青森県内には、まずは重要港湾というふうに指定されておりますのが、青森港、八戸港、むつ小川原港、この3港がございまして。

また、そのほか、地方港湾というふうに指定されております港湾が、大湊港や大間港、これらのほか全体で11港ございまして。県内の県が管理しております港湾法に基づきます港湾は、合計14港がございまして。

それぞれの港湾におきましては、所要な施設の整備ということで、港湾整備事業、それから社会資本整備総合交付金事業、さらには地域自主戦略交付金事業、港整備交付金事業、こういった事業をそれぞれの目的に応じまして、それぞれの事業を導入して、所要の施設の整備、改良、維持管理などを実施しております。

次は県内で取り扱っております港湾物流の動向についてのご説明をいたします。

現在、県内におきましては、港湾貨物関係は年間で全体で約5,678万トンを取り扱っております。いろいろな種類の港湾貨物がございまして、全部でこの数字になっております。

特に本県における一つの大きな特徴といたしましては、それらのうちでフェリーの取扱量が非常に多く、そこに書いてございますように、3,800万トン弱、67%をフェリーの取扱量が占めているところでございます。やはり、本県は本州最北端の県でございまして、対北海道との物流が非常に重要な位置付けを持っております。そういったことで、本県のフェリー航路がございまして、全てが北海道との航路でございまして。青森と函館、それから八戸と苫小牧、これらの北海道と繋ぐフェリーの貨物が非常に多くなってございまして、やはり本県におきますフェリーは、本州及び北海道を結ぶライフライン的な交通路と申して過言ではなからうかと思っております。

これら港湾におきましては、将来ビジョンというものを一応取りまとめてございまして。今後、これらの港湾整備につきましては、近年の環境の変化等を踏まえまして、次のページに述べてございまして6つの項目、これらを基本的な方向性として考えまして、それぞれの港が役割分担をしながら、それぞれの地域特性に応じた整備関係を進めていきたい

と考えているところでございます。

次に2番目といたしまして、今回の評価対象箇所でございます大間港の概要についてご説明をいたします。

大間町は、ご存知のとおり本州最北端にございまして、津軽海峡を隔てまして対岸の北海道に極めて近い位置にございます。大間港は、その地理的な位置関係などから、古くから北海道と船の往来が盛んでございまして、昭和39年には、外洋性のフェリーボートが函館との間に就航し、現在まで至っております。

次に大間港の位置付けでございますが、まず1つ目といたしまして、やはり先ほど来、説明しておりますフェリー航路への対応でございます。大間と函館を結んでおりますフェリー航路は、国道の海上区間ということにも位置付けられておりまして、こういう観点からいたしますと、大間港は国道とフェリーとの結節点ということが言えるかと思えます。

また、フェリーは地元大間の方々にとりまして、福利施設が充実しております対岸の函館までの身近な交通手段にもなっております、買い物であるとか、または病院への通院、そういったことにも利用され、日常生活と密着した生活航路の役割も担っているところでございます。

現在、このフェリー航路に関しましては、老朽化しておりますフェリーの船舶そのものの新造船への交替が進められているところでございまして、昨日、新聞報道にもございましたが、今、新造船の起工式が行われておりまして、今年度一杯の造船作業がこれから始まっているところでございます。

次に大間港の位置付けとしての2番目でございますが、大間のマグロで有名になっておりますが、やはり大間におきましても漁業が盛んな地域でございます。大間町におきます産業の主体は、沿岸漁業となっております。近年は特に、先ほど申しました「大間のマグロ」これが全国ブランドとして有名になっているところでございます。

この地域にとりましては、大間港は海への玄関口あるいは水産活動の拠点としても重要な役割を担っているところでございます。

最後になりますが、大間港の港湾整備の課題といったところでまとめておりますが、大間港におきまして、港湾の事業を実施するに当たりましては、漁業それからフェリーとそれらが協調して進められるように、また、漁船及びフェリーの船そのものの安全の確保、こういったところに注意をしながら、港湾の整備事業を進めているところでございます。

しかしながら、近年の財政事情の中、この漁業対応の施設、それからフェリー対応の施設、それぞれを同時に満足できるような形に進めていくには、やはりかなり金額的に厳しい状況がございます。こういったこともございまして、事業の選択と集中といったところを考えながら進める関係で、現時点ではフェリーの新造船に対応するための事業を重点的に進めております。

この関係の事業は、今年度一杯で完成させることができ、25年度、来年度からは、今度は漁業関連施設の老朽化した施設の改良でございますとか、そういった事業の方に今度はシフトをしていこうというふうに考えているところでございます。

1番最初、事務局から説明がございましたが、この大間港の整備に関連いたしまして、後ほど、詳細のところを説明申し上げますが、防波堤の消波ブロックの改良工事といったものについて、当面の間、様子を見る必要があるということがございまして、その中止を考えているというところをご審議いただこうと思っております。

以上で事業全体の概要の説明を終わります。

詳細につきましては、担当の方から説明させます。

《対応方針（案）の説明（整理番号16番）》

港湾空港課：それでは、整理番号16番、調書の方をご覧いただきたいと思います。

港湾事業、事業名が大間港改修工事。泊地と防波堤ということで、地内が大間港の根田内地区ということになります。

事業方法としましては、国庫補助ということで、国40%、県47.5%、市町村、大間が12.5%となっております。

採択年度につきましては平成4年、工事の着手が平成5年。当初の計画では、平成24年ということになっておりましたが、終了予定年度34年ということで進めておりました。

添付資料の2ページと3ページ、位置図と写真、また平面図が書いている所をご覧いただきたいと思います。

左下にあります航空写真でいいますと、大間・函館を結ぶフェリーが2号岸壁という所についております。泊地に接している部分が2号岸壁で、船が泊まっているんですが、ちょっと見づらいかもしれません。

平面図の方に、右上の方に移りまして、黄色で着色している部分が事業を完了した部分で、赤が残っているという部分です。

事業につきましては、フェリーの着岸、離岸に必要な範囲ということで、泊地の浚渫工、越波の軽減を目的として防波堤に、その外側になりますが、消波ブロックの据付、この2つの事業を行っております。

あくまで船の利用に対する事業ではありますが、地元の方からは、防波堤の外側に昆布とかカニ籠漁の漁場があるということで、漁業活動にも有益であるということで、消波ブロックは地元には受け入れられております。

調書に戻りまして、事業の進捗状況になります。

浚渫については、約29,000㎡のうち、約22,000㎡が終わっておりまして、約77%が実施済みです。消波工については、延長400mのうち81mが終わっておりまして、29%が実施済みということになっておりまして、事業全体の進捗率は約39%となっております。

確実に完成が見込める工期ということで、平成 24 年を見込んでいたのですが、それを 34 年に変更して、これまで進めてきたわけですが、大間港については、フェリーの発着港であるほかに、大間町の漁業活動の主力港でもあるということで、物揚場、船揚場などの漁業関連施設に対する整備要望が地元から強く、このため、限られた事業費の中でフェリー関連施設と漁業関連施設の両方の整備を進めるという必要性がありまして、平成 10 年代には漁業関連施設の方に事業費を重点的に配分してきたという事情があります。

また、平成 20 年 9 月に表面化した大間・函館航路の撤退による航路存続問題が発生しております。平成 22 年から事業を一時休止しております。

こういうこともあって、防波堤改良工事の進捗が低くなっております。

そういう中ではありますが、フェリーターミナル地区としましては、泊地の一部と防波堤の改良を残して概成した形で、現在の状況でいいますと 800 トン級の船舶に対して、大型化した 1,500 トン級の船舶が就航可能ということで、現在、就航しているフェリーは十分それに合った形となっております。

事業休止を 22 年からしておりますが、その後進展がありまして、大間・函館航路の存続について、平成 23 年 1 月に県、大間町、運航事業者のトップ会談で新造船の建造が決まり、その後の有識者会議で新造船スペック検討委員会におきまして、隣接する 1 号岸壁を使用するということが決まりました。

その決定にあたっては、波浪に対する影響ということで受け難い場所ということが 1 つと、フェリーについては、前後での車輛の出し入れじゃなく、サイドランプということで横からバスなどが乗り入れしたりするような形になりましたので、1 号岸壁の方がいいだろうという判断があったということになります。

現在、先ほどの説明にありましたように、新造船が進んでおりまして、来年 4 月には大間港に入港するということになっておりますので、それに合わせて現在、別工事ではありますが、岸壁と付属物の設置工事を急ピッチで進めております。

先ほども説明しましたように、平成 22 年から事業を休止しているということ。また、平成 25 年からは、来年度ですが、施設の老朽化対策、物揚場に対する波、それを抑えるための波除堤の設置に対する地元からの意向というものがございまして、それを優先することを考えまして、対応方針の所に移りますが、繰り返しになりますが、評価理由の所を読ませていただきますと、大間・函館航路については、平成 23 年 1 月の県、大間町、運行事業者による航路存続に関するトップ会談で新造船を建造すること、その規模は現行船舶の輸送能力を下回らない規模とすることが正式に決まった。また、有識者等で組織した新造船スペック検討委員会において、根田内 1 号岸壁を使用岸壁とすることを決定した。このため、現有船が着岸利用している根田内 2 号岸壁の船まわり場の水深を確保する必要性、適時性を失ったということで、それと防波堤改良、消波工の設置については、フェリー入出港の際に影響する越波に対して、一定の効果が出ているということ

はあるんですが、将来的に計画が見通せないということもありまして、今後の状況を見ながら対応していくということで、当該事業については中止ということで考えております。

中止になるわけですが、これまでの浚渫工事については、大型化した船の船まわり場として無駄なく利用できているということもありますし、今後の状況を見ていく中では、これまでの事業は無駄ではなかったというふうに考えております。以上です。

《質疑応答（整理番号 16 番）》

武山委員長：ありがとうございました。それでは、ただ今の説明についてご質問等、ありませんか。松富委員。

松富委員：教えていただきたいんですが。

例えば、平成4年の段階で将来的に、例えば函館に行く人の数が増えるとか、あるいは貨物も増えるとか、フェリーで運ぶ。そのあたりの予測がどうであったかということなんです。多分、増えるという予測があったがゆえに、水深5.5mの岸壁を造ろうとされたんだと思うんですね。ところが、今回の場合は、船は大きくなるのに水深4.5mで済むと。古い所の岸壁を使おうとされているわけですね。とすると、そのあたり、船の造りが違っているがゆえに水深が浅くて済むとか、そういうことがあるのかもかもしれませんが、そのあたりが何か、まず最初の質問ですね、それに答えていただいて、大きくなるという予測、本当にあったのかどうかということ、それを1つ確認したいですね。

もし、減るという動向の所で水深を深くするというのは、計画的にちょっとおかしかったのかなと。個人的には、今回の休止というのは理解できます。が、ただそのあたりをちょっと確認したいと思います。

港湾空港課長：この説明、調書の中にも少し述べている所がございましたが、1ページ目の事業目的の所ですね。事業概要の事業目的の所にも若干触れておりますが、元々の就航しておりました船舶が800トン級の船が就航しておりました。これを当時、運航しておりましたのが東日本フェリーなわけでございますが、この船の、どうしても船も一定程度期間が過ぎますと、船を今度は新造しなければならない時期が参ります。その時に東日本フェリーの方の船会社としては、やはりそれまでの利用実績等から勘案して、将来的な動向を考えていった場合に1,500トン級、倍近いわけですが、当時は、倍近い所のフェリーで十分、それが必要になるというふうな将来予測を立てておりまして、それに伴う形で今まで、これまで使っていた岸壁を4.5m水深、元々就航しておりました岸壁も4.5mの水深の岸壁を5.5mまで浚渫をして大きな1,500トン級の船に対応した施設で1,500トン級の船が暫く就航していた状況がございました。

今回、一時期フェリー航路を断念するといったような船会社の方からそういった申し出がございましたが、いろいろ検討されて、結果として大間町が所有をして、船会社の方がそれを運航するという形になったわけでございますが、そのスペックをいろいろ

と専門的に検討していく中で、トン数的には増えるんですけども、その分、水深的には増やす必要がないという検討結果が得られているということがございまして、今のよう
な新たな取り組みの方に移っているといったような状況でございます。

港湾空港課：こちらからも、先ほど説明不足で申し訳ございませんでした。

現在運航している船自体は1,529トンです。これから新造船で入ってくるのが1,985
トンになります。1号岸壁なんですけど、これは、今、5.5mに浚渫しております。今、5.5
mに浚渫してございまして、新しい新造船になって入ってきても十分それに耐えうよう
に準備をしているということになります。

松富委員：分かりました。

附属資料といいますが、その部分の4ページですと、水深が、その前ですかね4.5m
と書いてあったので、私の質問になりましたけど。

もう1つ確認したいんですが、そうしますと、スペックを検討、詳細検討した結果、
浅くて済むと。例えば、1,500トンであろうと、1,900トンであろうと、4.5mでいいん
だと、水深。ということは、その間に。

港湾空港課：4.5mではなく5.5mです。

松富委員：5.5mですね。ということは、どうなんだろう。例えば、そういうことか。平
成4年ぐらいから今までの期間、20年ぐらいの間に船の性能が良くなったというか、浅
くても済むようになったという。

港湾空港課：端的に言いますと、若干幅、それから長さの方でそれをカバーしている
というところがあるようでございます。

松富委員：そうしたら、今度は別の視点。

ここの海岸を見ると、どこから砂が来るんだろうというふうに思っちゃうんですが、
要は浚渫しなきゃいけないということは砂が入ってきているわけですね。そのあたりは
捉えておりますでしょうか。

港湾空港課長：ここは、浚渫なんですけど、この大間港は殆どが岩礁地帯になっておりま
す。砂の動きというのは、殆どございまして、今、浚渫工として3ページの、附属資
料の3ページの所の真ん中に標準横断面図が書いてありますが、これは掘らなければな
らない所は岩盤でございます。ですので、一旦掘り下げますと、ここに再度埋まるとい
う現象は、大間港の場合は殆どない状況でございます。

松富委員：分かりました。

山下委員：函館側からいつもお世話になっているので。

実はこれ、非常に大きい問題で知事同士で話し合わなきゃいけないんですが、下北の
このかまくみどう、いわゆる防災上の最後の命綱はここなんですよね。これを守り切ら
ないというのは、政治的な動き、お金もあるんですが、我々としても非常に大変なこ
とが起こるのかなど。泊地については大体分かりますが、組合長ともよく飲むんですが、
要するにヤマセの風が入ってくるとフェリーは着けられないんですよ。特に大型で低床

船といって、ROROに近いサイドゲートが付いたパターンの船って、操船が非常に難しいから、それで船乗りは嫌がって1号岸壁の方を使っていたんですね。1号じゃなくて、2号。

1号岸壁に例えば横付けすると、これは着け方によるんですが、いつもは頭の方を東側にして留めるようにするんですが流されていくんですね、あそこ。後ろ側の方に余裕がなくて長さが足りないから、それをやらないで2号岸壁の方にも着けていたという事情があると思うんです。だから、それはうちの木村教授だとかが入っているから、検討委員会をやったんですが。

もう一度言います。

ここの中で考えるとこれは正しいんですが、この地域にとっては命綱なんだよと。ここをどうやって考えるかということが物凄く大切な部分じゃないかと、私は思うんです。原発の話はしませんけども。

武山委員長：そのあたり、今で十分なのか、あるいは一旦中止したとして、この先どうかというあたり、そのあたりを検討した結果を次回にでもご報告いただければと思います。

港湾空港課：そうですね。

概略を言いますと、船の発着のための施設としては、今、進めております、この事業ではなくて別の事業で進めている事業の方で1号岸壁、隣の岸壁の方の改良関係は今年度で終わって、この新スペックの船が十分安全に着けれるようになります。

ただ、今回、この調書に載っておりますのが、前面にあります防波堤からの越波を防ぐための消波ブロックを新たに付け足そうという、そちらの方は、ちょっと様子を見ながらというふうなことで今、考えているというところでございます。

武山委員長：よろしいでしょうか。

山下委員：わかりました。

藤田委員：1つだけ、この災害の所なんですけど、災害の記録なし、危険箇所情報なしというふうになっているんですが、本当にこれ、過去も全然ないのかどうかだけ、ちょっと記録を調べておいていただきたいと。

港湾空港課：幸い、大間港におきまして、港湾施設の波浪等による災害というのは近年、発生しておりません。それは、調べております。

藤田委員：近年というところが、もうちょっと昔まで。

例えば、北海道の方には噴火湾というのがありますよね。その辺、ちょっと情報を調べておいていただければと思います。

港湾空港課：はい。

武山委員長：よろしいでしょうか。

ほかにあれば、質問票でお寄せいただければと思います。若干、時間も押していますので。港湾空港課については、ここまでとさせていただきます。

それでは続いて、都市計画課さん、お願いいたします。

《事業の概要説明（街路事業の概要）》

都市計画課長：都市計画課でございます。資料につきましては、3 - 6でございます。

時間も押していますので、1番と3番と4番につきましては、見てもらえば、後でも読んでもらえば分かりますので、ただ2番の道路課が行う道路事業と都市計画課が行う街路事業というものがあるんですが、道路局が所管する道路事業、都市局の所管する街路事業と分かれているわけですが、原則として街路事業はあくまでも都市計画決定されている道路のうち、人口集中地区内の幹線道路を対象として実施しております。

ただし、国道については除かれます。

また、原則として県が管理している所、市町村が管理している所、それぞれ事業者が別でございます。

なお、整備された、例えば県の街路事業で整備された道路につきましては、管理は道路課の方に引き継がれていきます。

4番の方には、旧3市の今現在の事業について、事業主体も含めて載せていますが、一応、この中から今回、17番と18番につきまして、今回、審議していただくことになっていますので、詳細については担当の方から説明させたいと思います。

《対応方針（案）の説明（整理番号17番）》

都市計画課：では、続きまして、個別の事業についてご説明いたします。

整理番号17番になります。この事業に関しましては、事業着手から10年ということで、長期継続ということで対象になるものでございます。

街路事業でございます、3・3・8号白銀市川環状線、中居林工区ということで、八戸市で事業をしているものでございます。

平成15年に採択されまして、終了予定年度は平成25年度という形になっております。添付資料の4ページをご覧くださいと思います。

事業箇所の位置図があります。この中で真ん中の市街地を囲むようにしまして緑色、赤色、黄色で半円形に囲んでいるのが白銀市川環状線となっております。

このうち、緑で示されているのがもう既に完了しまして、供用されている部分でございます。

現在、着工しているのが赤色の部分。未着工の部分が黄色で示されております。

この路線につきましては、八戸港から八戸の市民病院、八戸インター、JR八戸駅、それから北インター、それから臨海工業地域ということで、主要な施設をぐるっと取り囲んでおります重要な路線となっております。

特に、今回ご審議いただくのは、中央やや下よりに（街路）中居林工区と書かれている602mの道路でございます、隣に（道路）糠塚工区とございますが、約1.95kmで道

路事業により現在整備が行われている工区がございます。

この2つの工区が完成しますと、八戸インター、八戸ニュータウンから市民病院、それから八戸港に至る路線が全て通じるということになります。

下に平面図の標準横断図がございますが、4車線の道路ということで計画されておりまして、橋梁等の構造物はございません。

調書に戻っていただきまして、事業費の欄でございますが、当初の計画総事業費が42億、今回、お出ししている事業費が約24億ということで、かなり減額となっております。

この要因といたしましては、街路事業につきましては、国の事業認可を受けて実施することになりますが、その申請の際につきましては、航空写真から作成しました平面図を基に概略的な設計、積算を行いまして、その事業費というものを算定しております。

その事業認可が受けますと、今度は国の補助金というものが使用できることとなりますので、今度は実際に現地で詳細な測量を行いまして、それに伴って設計も再度詳細に行います。

その結果を基に、用地として必要な土地の面積ですとか、必要な家屋の調査というものを行って事業費を算出いたします。

今回の全体事業費である42億というのは、事業認可の際の概算事業費でありまして、詳細な調査を行った結果、24億ほどに減額になったということで、減額になったものに関しては、殆どが用地・補償費ということになっております。

次に事業の進捗状況でございますが、用地・補償費に関しましては、昨年度末において約86%の進捗率という形になっておりまして、今年度、用地買収を終えたいと考えております。工事に関しては来年度、25年度に完成を予定しております。

これまで用地買収の難航によりまして、当初の事業期間である22年から約3年ほど延ばしておりますけれども、事業の進捗は概ね順調であることからA評価という形にしております。

次に社会経済情勢の変化でございますが、必要性につきましては、先ほどご説明したとおり、八戸市のまちづくりに必要な環状道路として都市計画決定されている道路ということからA評価。適時性に関しましては、先ほどご説明しましたが、隣で事業を進めております糠塚工区、こちらも平成25年の供用予定ということになっておりますので、両工区が今、早期完成することで事業効果が上がるということでa評価。地元の推進体制につきましても、住民の協力を得て整備を進めているということでa評価ということで、全体的にA評価としております。

次の費用対効果分析のことですが、費用便益マニュアルに基づきまして評価した結果、最終的に10.81という評価が出ておりますのでA評価としております。

なお、この事業の着手時に関しましては、県単事業でしたので算出はしておりません。

次に(4)コストの縮減・代替案の検討状況でございます。

コストの縮減については、それぞれ対応がなされていること、また、代替案につつま

しては、本路線につきましてはルートを決定する際、住民への説明会の開催、計画案の縦覧、意見書の募集、ならびに都市計画審議会の審議を経て決定していることから a というので、全体的に A 評価としております。

評価に当たり考慮すべき事項ですが、住民ニーズの把握については、都市計画決定の際、住民の意見聴取を行っているということや、八戸市からの要望を受けておりますので a 評価。環境影響への配慮につきましても、6 項目で配慮していることから、総合的に A としております。

3 の対応方針でございますが、全ての項目が A 評価であり、完成により都市内の交通の円滑化、そういったものが図られることから継続というふうに判断しております。

《対応方針（案）の説明（整理番号 18 番）》

都市計画課：続きまして 18 番の事業でございます。この評価につきましては、再評価後 5 年経過ということで、再評価の対象になっております。

三沢市で行われております 3・4・3 号、中央町金矢線の街路事業でございます。平成 5 年に採択されまして、終了予定は平成 26 年度ということになっております。

添付資料の 5 ページをご覧くださいと思います。

上の方に地図がございます。真ん中に太い赤で引き出されているのが、今回ご審議いただく中央町金矢線、1,564m でございます。その上に丸で囲まれているのが三沢駅でございます。その左側でございますのが小松ヶ丘ニュータウンと住宅地がございます。また、その右側には、上の方に市役所ですとか市民病院、そういった中心市街地が配置されております。

三沢市に関しましては、三沢駅を中心に上下に青い森鉄道がございまして、鉄道により市街地が分断されております。

また、地形的にも三沢駅のあたりがちょうど谷地形となっております、地形的にも東西の市街地が分断されているという状況になっております。

ただ、この三沢駅の近隣で鉄道に関しまして、連絡通路となっておりますのが県道の跨線橋が 1 か所、あと 2 か所の狭い踏み切りしかございまして、県道への交通の集中が著しく、慢性的な渋滞を引き起こしております。

本路線は、立体交差により分断されている三沢市街地を直接連絡する路線であり、慢性的な交通渋滞の解消に資する道路となっております。

左側が七戸町方向となっておりますが、平成 22 年に開通しました東北新幹線の七戸十和田駅、三沢市街とのアクセス。それと、左側から黒の点線で上北道路と書かれておりますが、今年度供用開始を予定しております上北道路の六戸（2）、まだ仮称でございますが、インターチェンジが設定されることになっておりまして、そちらとのアクセスという観点からも重要な路線となっております。

調書の方にお戻りいただきたいと思っております。

再評価時の総事業費に関しましては、約 105 億という形になっておりましたが、今回の見直しにより 107 億ほどということになっております。

次に評価指標及び項目別評価でございますが、用地・補償費に関しましては、昨年度末で進捗率が約 98%ということで、実際の用地・補償については、今年度で完了したいと考えております。来年度残るのは支障物件の移転等でございます。

工事に関しましては、昨年度末で約 76%となっております、平成 26 年で完了する見込みとなっております。

若干、工期に関しては掛かっておりますが、事業の進捗が順調で、完成も間近であるということから A 評価としております。

次に社会経済情勢の変化でございますが、必要性に関しましては、三沢市のまちづくりに必要な道路として都市計画決定されていること。適時性につきましては、先ほど申しました七戸十和田駅とのアクセスですとか、上北道路とのアクセスということで a 評価。地元の推進体制につきましても、協力を得て事業を推進しているということで a 評価として、全体で A 評価となっております。

費用対分析効果でございますが、前回の再評価時に関しましては、B / C が 1.86 となっております。今回、平成 20 年のマニュアル及び県の独自のマニュアルで算定した結果、最終的に 1.84 となっております、若干ですが下がっていることから、比較では b 評価としております。全体で B という形にしております。

次のページですが、コスト削減・代替案の検討状況でございますが、コスト削減については対応がなされていることと、代替案につきましては、先ほどご説明した事業と同等に住民の説明会等を行っていることから a ということで、全体的に A 評価としております。

評価に当たり特に考慮すべき点ということで、住民ニーズの把握状況でございますが、平成 14 年の再評価委員会の現地調査におきましても、地元町会、商店街、商工会等から一致して早期完成の要望も出されておりますので a 評価。それから、環境影響への配慮につきましても 7 項目で配慮されていることから a ということで、全体で A 評価としております。

最後に対応方針につきましては、費用対効果分析の項目が B となっておりますが、地元の要望も強く、青い森鉄道により東西に分断されている三沢市街地を直接連絡できるということから、総合的に継続という形で判断しております。以上でございます。

《質疑応答（整理番号 17～18 番）》

武山委員長：ありがとうございました。

それでは、ただ今の都市計画課からの説明についてご質問等があればお受けしたいと思います。阿波先生。

阿波委員：18 番の三沢の整理番号のものでございますが、調書の 2 ページ目の費用対効

果の分析の所で、便益項目の1番と3番が減少しておりますが、これは主に交通量の予測等による変化ということで考えての理解でよろしいでしょうかという点と、もう一つは、17番、18番ともに、予定されている事業期間内に終了できる見込みがどの程度あるかということをお教えいただければと思っております。以上です。

都市計画課：今、ご指摘のあった1番目の費用対効果についてですが、ご指摘のとおり、交通量の伸びが見込めないということが1番大きな要因でございます。

それから、期間内についてですが、実は、用地買収を両方とも今年度で完了する予定ということで頑張っておりますが、終わらない要因としましては、用地買収が若干延びるかどうかということにかかっておりまして、今現在は終わる予定で進めているということでございます。

阿波委員：ありがとうございます。

武山委員長：他によろしいでしょうか。お願いいたします。

長利委員：個別の事業というよりも、B/Cで17番と18番を比べると、17番の方が10倍ぐらいで、18番の方が1点何倍ということで、かなり違いがあるのではないかと。

個別の事業を見た時に、1を超えればいいんだよとか、こういう話になると思うんですが。県全体の事業を優先しようと、どういう事業から着手しようかといった時に、こういうB/Cが大きい所から優先的にとか、そういう全体計画の中だと、このB/Cの考え方というのは、県の中でどういうふう整理されているのか、あれば教えていただきたいと思えます。

武山委員長：簡単に。

都市計画課：それに関しては、次回の委員会でご説明させていただきたいと思えます。

武山委員長：よろしいでしょうか。

時間が押していますので、この件についてもほかに質問等があれば、書面の方で提出いただければと思えます。

それでは、次、10件ありますので、効率的にお願いしたいと思えますが、道路課さんの方からお願いいたします。

《事業の概要説明（道路事業の概要）》

道路課長：道路課長の佐々木でございます。座って説明させていただきます。

道路事業の概要でございますが、資料の3-3によりまして説明させていただきます。

道路につきましては、社会基盤の根幹となるものでありまして、その目的につきましては、新たに申し上げることもないと思ひまして省略させていただきます。

1ページ目は、道路の分類を表にしたものでございます。道路課が所管する道路につきましては、道路法上の道路で一般国道のうち、国が直接管理する直轄国道を除くいわゆる補助国道。それから都道府県道。その他の区分にあります地域高規格道路となっております。

市町村道につきましては、各市町村が管理しておりますが、技術的に難易度があり、県が市町村に代わって事業を実施する場合、市町村代行業業というものがございます。ただし、今回の対象事業にはございません。

2 ページ目でございます。道路の整備状況を示したものでございます。

所管しております 2 段目の地域高規格道路につきましては、昨年同様、計画延長の 32% を供用しております。

下の表は、国県道の平成 22 年 4 月 1 日現在の整備状況を示しております。

国道と県道の合計欄、赤い字で書かれた部分を見ますと、東北 6 県、下の方の東北 6 県と比較いたしますと、舗装率につきましては 69% 程度ということで、ほぼ同水準でございますが、改良率につきましては、東北 6 県より若干下回っているというふうな状況になっております。

それから、次に 3 ページ目でございますが、道路事業の予算につきましては、国の国庫補助事業という、先ほど、冒頭の対象事業一覧で紹介がございましたが、国庫補助事業。それから、国道交通省が配分いたします社会資本整備総合交付金、それから内閣府の方から出されます、地域自主戦略交付金などが予算の大きなウエイトを示しております。

また、事業内容の種類についてでございますが、バイパスなど、規模の大きいものとして改築事業。それから、橋梁、あるいは舗装、補修の事業。交通安全施設等の整備事業。その他雪対策の関係の事業などとなっております。

主な実施事業ですが、地域高規格道路として国道 279 号、下北半島縦貫道路。一般国道の改築事業といたしまして、国道 338 号、白糠バイパス。県道の改築事業としましては、先ほど都市計画の方でも説明がございました、八戸環状線の隣の工区でございます糠塚工区などを実施しております。

4 ページをお開きください。図の 1 の方でございますが、道路事業費の推移を示しております。

今年度の当初予算は、県事業費、直轄負担金を合わせまして 310 億円ということで、昨年当初に比べまして若干増額いたしました。全体的な傾向といたしましては、道路事業費は年々減少している状況にあるということでございます。

また、下の図の事業保留箇所につきましては、図 2 のとおり、年々開始を図ってきているところでございまして、今年度は残り 1 か所となっております。

道路事業の概要説明につきましては以上でございますが、青森県では、人の移動の手段として、約 98% が自動車を利用するという状況でございまして、道路の予算が年々減少する中におきましても、そういった意味では、県内の道路はまだまだ整備が必要な現状でございます。道路利用者の方々などからも、各方面から多種多様な要望が寄せられているところでございます。

県といたしましては、より一層効率的に整備を進め、地域の要望に応える道路整備を

推進して参りたいと考えております。

個別の事業内容につきましては、担当の方から説明いたしますので、どうぞよろしくお願いいたします。

《対応方針（案）の説明（整理番号3番）》

道路課：引き続きまして県土整備部道路課の山本と申します。よろしく申し上げます。

道路課の案件は10件となっております。説明が長くなりませんよう、それぞれの要点的説明に努めたいと思いますので、よろしく申し上げます。

それでは、調書の順に従い説明させていただきます。

再評価調書整理番号24-3です。

再評価要件は長期継続10年です。事業名、地区名は、国道改築事業、国道280号蓬田から蟹田工区です。平成15年度採択、平成29年度の終了を予定しております。

事業目的は、津軽半島の幹線道路である国道280号のバイパス整備により、安全で円滑な交通機能の確保と津軽半島地域の観光振興に寄与することです。

事業内容は、各調書の末尾に添付しております説明資料で説明したいと思いますので、資料をご覧ください。以降、この順で説明させていただきます。

本事業は、東津軽郡蓬田村から外ヶ浜町蟹田間で実施しております。

計画延長7,150mのうち、平面図の紫色の箇所5,120mを平成22年11月に供用しています。今後、赤及び黄色の部分で事業を進める予定です。

幅員は標準横断図のとおり車道幅員6.5m、歩道を含む全幅員は14.5mです。

次のページの写真に冬期間のすれ違いが困難な状況や土砂崩れの状況などを載せております。

それでは、評価調書の1ページ目にお戻りください。

ここで車道幅員に間違いがありましたので訂正をお願いします。車道幅員6.0mを6.5mに訂正願います。申し訳ありません。

事業費は、当初計画時総事業費68億4000万円から、81億円に増えております。事業費増の要因は、防雪柵を当初、山間地を縦断する計画であることから不必要と判断していましたが、現地で安定的な冬期通行確保には防雪柵が必要であるということが認められましたので、既に供用した区間を含め、全線に設置したことなどによるものです。

事業の進捗状況は、本年度まで60億7300万円の実績で、事業費に対し75%、年次計画に対し112.5%の進捗です。

事業効果発現状況は、平成22年度に1工区、5,120mを供用したことから、本工区では円滑な交通が確保されております。これらから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はそれぞれ項目をa評価とし、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は、今回の再評価では事業費が増えましたが、当初の分析

では認められていなかった冬期便益、防災便益の評価を本審議会でのご意見で認められたことから、これを評価し、B/Cは1.32となっております。

また、本審議会での提言により認められました地域修正係数を適用した後では1.89となり、トータルでA評価としております。

なお、分析の詳細資料は費用対効果分析説明資料として添付しております。

次のページをご覧ください。コスト縮減・代替案の検討状況は、事業においては再生材、工場製品を積極的に活用し、コスト縮減に努めております。

代替案の検討では、路線計画時に現道活用と複数案を検討し、本バイパス案が最適として着手しております。

これらによりトータルでA評価としております。

評価にあたり特に考慮すべき点は、沿線市町村から早期整備が強く要望されております。また、環境影響を別添の環境配慮指針チェック表により評価し、特に掘削や盛土などの土工事が主体となることから、土砂等の運搬に配慮し、そのほか産業廃棄物の有効活用などをし、発生の抑制に努めております。

これらによりトータルでA評価としております。

お諮りする対応方針は、全ての項目がA評価であり、今後とも沿道環境の改善が必要であることから継続としております。

《対応方針（案）の説明（整理番号4番）》

道路課：引き続き整理番号24-4です。

再評価要件は、長期継続10年です。事業名、地区名は、県道改築事業、岩崎西目屋弘前線、川原平から田代工区です。

平成15年度採択、平成25年度の終了を予定しております。

事業目的は、白神山地世界遺産地域への津軽地方からのアクセス道路である本路線の改良と、現在、国の直轄事業として整備が進められている津軽ダム事業に伴う水没する区間の付け替え、並びに工事用道路の整備を直轄ダム建設関連事業として機能改善部分を事業費の上限に国に委託して進めております。

説明資料をご覧ください。本事業は、現在建設中の津軽ダムの前後で実施しております。

計画延長11万2,930m、約13.0kmの内訳は、ダム完成により利用できなくなる区間の付け替え道路、約7.9km、ダム工事用車輛の交通確保を図る区間の工事用道路、約5.1kmとなっております。

紫色の箇所、約8.6kmはこれまで供用しております。今後、赤及び黄色の箇所で工事を進めていきます。

幅員は標準横断図のとおり、工事用道路区間では車道幅員6.0m、歩道を含む全幅員は11.5mです。

付け替え県道区間では、歩道を計画せず、車道全幅員 9.0mとしております。

写真では、狭隘区間や冬期のすれ違い困難な状況などを載せております。

評価調書の 1 ページ目にお戻りください。

事業費は 88 億 5800 万円から変更はありません。

進捗状況は、本年度まで 86 億 8600 万円の実績で、事業費に対し 98.1%、年次計画に対して 107.9%の進捗です。

事業効果発現状況は、平成 19 年度より順次部分供用し、供用区間では円滑な交通が確保されております。以上のことから A 評価としております。

次のページの社会経済情勢の変化は、それぞれの項目を評価し、A 評価としております。

次の費用対効果分析の要因変化は、今回の再評価では事業費に変更はありませんが、評価時点での価値換算により費用が増えましたが、冬期便益や防災便益を評価することで 1.13 となり、地域修正係数を適用しますと 1.70 なので A 評価としております。

次のページのコスト縮減・代替案の検討状況は、軟弱地盤等の対策において、経済性に配慮した工法を採用しております。代替案の検討では、ダム計画時より複数案を検討し、地域住民、関係機関との協議により決定されている本バイパス案が最適であると考えられます。これらによりトータルで A 評価としております。

評価にあたり特に考慮すべき点は、環境影響について、津軽ダム事業で実施された環境影響評価に基づき、国が計画・施工して対応しております。これらにより A 評価としております。

お諮りする対応方針は、全ての項目が A 評価であり、今後とも津軽ダム事業の完成を支援する必要があることから継続としております。

《対応方針（案）の説明（整理番号 5 番）》

道路課：次に整理番号 24 - 5 です。

再評価要件は、再評価後 5 年です。事業名、地区名は、県道改築事業、夏泊公園線東滝工区です。

平成 10 年度採択、終了予定は前回の再評価時には平成 26 年度でしたが、今回、平成 28 年度に変更したいと考えております。

事業目的は、県立自然公園である夏泊半島を周回する本路線の幅員狭小区間の解消を路線内の各工区と調整して実施することにより、安全で円滑な交通確保を図るものであります。

説明資料をご覧ください。本事業は、夏泊半島の海岸部を周回する本路線の東滝地区で実施しております。計画延長は 1,200m です。

黒色に着色されている箇所は、既に改良供用しています。本工区を施工する際に、漁業者との調整が必要となり、これらが整ったことから、今後、赤及び黄色の箇所で工事

を進める予定です。

幅員は標準横断図のとおり、海岸部に擁壁を設置し、車道幅員 6.0m、全幅員 9.0mを確保する計画です。

写真では、すれ違い困難な状況や通行止めの状況を載せております。

評価調書の 1 ページ目にお戻りください。

事業費は、当初計画時総事業費 7 億 8000 万円ですが、事業内容の精査により 1 億 2000 万円増の 9 億円に変更となります。

進捗状況は、本年度まで 1 億 8000 万円の実績で事業費に対し 31.6%、年次計画に対し 40.0%の進捗です。

事業効果発現状況は、隣接する現道拡幅工事の完了区間では、円滑な交通が確保されております。

また、漁業交渉の解決と公有水面埋立免許が取得できましたことから、本審議会の再評価を得た後に工事を進めたいと考えております。

以上のことから A 評価としております。

次のページの社会経済情勢の変化は、それぞれの項目を評価し、A 評価としております。

次の費用対効果分析の要因変化は、今回の再々評価では評価時点での価値観算により費用が減りましたが、国のマニュアル変更により B / C が 0.93 となり、地域修正係数を適用しますと 1.33 となります。

B / C が再評価時から減ったことから B 評価としています。

次のページのコスト縮減・代替案の検討状況は、再生材の使用等によるコスト縮減に努めますとともに、代替案の検討では本工区が海と山地斜面に挟まれることから、現道から外れるルートでは経済的にならないことから、現道拡幅案が最適であると考えます。これらにより A 評価としております。

評価に当たり考慮すべき点は、環境影響をチェック表により評価し、特に海岸部の工事なので汚濁防止対策を講じることとしております。これらにより A 評価としております。

お諮りする対応方針は、費用対効果分析において B 評価がありますものの、本路線が半島を周回する唯一の道路であり、安全・安心な道路を確保する必要があることから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 24 - 6 です。

再評価要件は長期継続 10 年です。事業名、地区名は、県道改築事業、櫛引上名久井三戸線森越 期工区です。平成 15 年度採択、平成 30 年度の終了を予定しております。

事業目的は、八戸市と南部町を連絡する本路線の幅員狭小区間のすれ違い困難な状況

を解消し、安全で円滑な交通機能の確保を図るものです。

説明資料をご覧ください。

本事業は、市町村合併した南部町の中心部で実施しております。

計画延長は1,272mで、前後は他工区として完成しております。今後、赤及び黄色の箇所を事業を進める予定です。

幅員は、整備済み区間との連続性を考慮し、標準横断図のとおり車道幅員6.0mと片側歩道を含む全幅員11.5mの計画です。

写真は、幅員狭小によるすれ違いが困難な状況や既整備区間との不連続な状況を載せております。

それでは、評価調書の1ページ目にお戻りください。ここで再度の訂正で申し訳ありませんが、車道幅員6.5mを6.0mに訂正をお願いします。

事業費は7億5700万円から変更はありません。

進捗状況は、本年度まで2億9800万円の実績で、事業費に対し39.4%、年次計画に対し63.4%の進捗です。

これまで県単独事業として整備を進めてきましたが、整備促進を図るため、本審議会の再評価を得た後に交付金事業として工事を進めたいと考えております。

事業効果発現状況は、両側に隣接する完成供用が図られた区間では、円滑な交通が確保されておりますことからA評価としております。

次のページの社会経済情勢の変化は、県として市町村合併効果を支援する必要もあることからA評価としております。

次の費用対効果分析の要因変化は、着手時点が県単独事業であったため、B/Cを分析しておりませんでした。今回改めて分析したところ2.91、地域修正係数を適用しますと4.25となりますことからA評価としております。

次のページのコスト縮減・代替案の検討状況は、事業では再生材の利用等によりコスト縮減に努めます。代替案の検討では、前後が現道拡幅で整備されていますので、これと連続する本計画案が最適であると考えております。これらによりA評価としております。

評価に当たり特に考慮すべき点は、環境影響で特に周辺地に住宅地が近接しておりますことから、騒音・振動対策などに細心の注意を払って施工します。これらによりA評価としております。

お諮りする対応方針は全ての項目がA評価であり、今後とも沿道環境の改善が必要であることから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：続きまして、整理番号24-7です。

再評価要件は長期継続10年です。事業名、地区名は県道改築事業、名川階上線剣吉踏

切工区です。平成 15 年度採択、平成 28 年度の終了を予定しております。

事業目的は、三戸郡南部町と階上町を連絡する三八地域南部の幹線道路であります、名川階上線の基点部において、直轄国道 104 号との交差点と青い森鉄道剣吉踏切が近接するため、変則な交差点となっており、円滑な交通処理が確保されておりませんでした。このため、これらを一体的に改良し、安全で円滑な交通機能の確保を図るものです。

説明資料をご覧ください。本事業は、市町村合併した南部町の旧名川町地区で実施しております。計画延長は 561m です。

事業は、関係地権者補償物件が多いため、用地取得を優先して参りましたが、今年度で完了し、来年度以降は工事に着手する予定です。

幅員は標準横断図のとおり、車道 6.5m と両側歩道を含む全幅員 14.5m の計画です。

写真は、踏み切り前後の複雑な交差形状と交通のふくそう状況を載せております。

評価調書の 1 ページ目にお戻りください。事業費は 16 億 8000 万円から変更がありません。

進捗状況は、本年度まで 10 億 9000 万円の実績で、事業費に対し 64.9%、年次計画に対し 90.8% の進捗です。今年度で用地取得が完了することから、関係者との協議、埋蔵文化財の調査などを進め、整備促進を図りたいと考えております。以上のことから A 評価としております。

次のページ、社会経済情勢の変化は、県として市町村合併効果を支援する必要があることから A 評価としております。

次の費用対効果分析の要因変化は、着手時点が県単独事業だったため、B / C を分析しておりませんでした。今回、分析したところ、事業費に占める用地補償費の割合が高いことから、B / C は 0.79 となりました。

地域修正係数を適用しますと 1.16 となりますことから、A 評価としております。

次のページのコスト縮減・代替案の検討状況は、事業では再生材の利用等によりコスト縮減に努めます。代替案による踏み切り処理には、大規模な事業が必要となることから、本計画案が最適であると考えます。これらにより A 評価としております。

評価に当たり特に考慮すべき点は、環境影響で、特に周辺地に住宅地が近接していることから、騒音・振動対策などに細心の注意を払って施工したいと考えます。これらにより A 評価としております。

お諮りする対応方針は、全ての項目が A 評価であり、今後とも沿道環境の改善が必要であることから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：次は整理番号 24 - 8 です。

再評価要件は再評価後 5 年です。事業名・地区名は、県道改築事業、松代町陸奥赤石停車場線深谷町工区です。平成 10 年度採択、平成 30 年度の終了を予定しております。

事業目的は、松代町陸奥赤石停車場線は、鯉ヶ沢町の西部地区に点在する集落を連絡し、国道 101 号に至る生活道路であるとともに、沿線のミニ白神を經由して岩木山に至る観光路線でもあります。しかしながら幅員狭小で急勾配、急カーブが連続するなど、厳しい交通状況にあります。このため改良工事を実施し、安全で円滑な交通機能の確保と観光振興に寄与することを目的としております。

説明資料をご覧ください。本事業は、鯉ヶ沢町の西海岸から岩木山に至る集落に住む人々にとって欠くことができない道路における事業であります。

今回の審議会では、計画延長の変更をお諮りしたいと考えております。

当初の計画延長は 6,680m です。計画では、比較的工事が容易な平坦地部と大規模工事が必要な山地部に事業が予定されておりました。

しかしながら、山地部は土地の改変が大きく、また細ヶ平集落への影響も考え、更に近年の公共事業抑制傾向の中では、山地部の完成にこれまで以上の日数が必要と見込まれることから、平地部の改良に集中的に取り込み、これを計画期間内に終了される目的で、山地部の延長 3,920m を切り離し、平地部の延長 2,760m に計画を変更したいと考えております。

幅員は標準横断図のとおり、車道幅員 5.5m、全幅員 7.0m で計画しております。

写真は、集落の方々の移動手段を支えるバス路線の現状を載せています。

評価調書 1 ページ目にお戻りください。主な工事は、延長減により減っております。

事業費並びに進捗状況につきましては、3 ページ目の別紙資料によりご説明申し上げます。

これまでの事業費実績は 1 億 9700 万円です。総事業費は前回の再評価時では 26 億 2400 万円でしたが、今回の見直しにより 9 億円となります。

進捗状況は、見直し前で計画全体に対し 7.5%、年次計画に対し 10.5% ですが、見直しによりそれぞれ 21.9%、30.7% と改善され、今後、計画的な投資により予定年度までに完了する見通しが立つこととなります。以上のことから A 評価としております。

評価調書 2 ページ目にお戻りください。社会経済情勢の変化は、県としてライフラインである本路線の交通環境を改善する必要があることから A 評価としております。

次の費用対効果分析の要因変化は、前回の再評価では地域修正係数による便益算出が認められていませんでしたが、地域修正係数を適用しますと 2.06 となることから 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は、事業では再生材の利用等によるコスト縮減と、今後発生する伐採木の根などをチップ化し、法面保護材として活用する予定としております。

なお、今回の見直しによる縮減額は、約 17 億円となっております。調書に記載の約 29 億円を約 17 億円に修正していただきますようお願いいたします。これらにより A 評価としております。

評価に当たり特に考慮すべき点は、環境影響で地形の改変には景観保全や土砂流出対策に配慮して植生する計画です。

なお、今回の見直しを行う山間部区間の計画検討では、森林資源への影響等について関係機関と協議を行うこととします。これらにより A 評価としております。

お諮りする対応方針は、計画変更であり、その内容を山間部区間を計画区間から除外し、計画延長を 6,680m から 2,760m に、事業費を 26 億 2400 万円から 9 億円にそれぞれ変更したいと考えております。

《対応方針（案）の説明（整理番号 9 番）》

道路課：次は整理番号 24 - 9 です。

再評価要件は長期継続 10 年です。事業名、地区名は県道改築事業、岩崎深浦線岩崎工区です。平成 15 年度採択、平成 30 年度の終了を予定しております。

事業目的は、事業着手当時計画されておりました国道 101 号、仮称、岩崎バイパスの計画にあわせ、バイパスに対する現道からのアクセス機能と国道 101 号の代替路線である岩崎深浦線の連絡機能の整備を目的としております。

説明資料をご覧ください。本事業は、市町村合併した深浦町の旧岩崎村で実施しております。計画延長は 1,120m です。

計画図にある赤い点線は、事業化時点における仮称、岩崎バイパスの予定ルートです。山間部の幅員が狭小な区間は、改良工事が完了しております。

計画平面図にございます玉坂川 2 号橋梁などは、公共事業の見直し過程で仮称岩崎バイパスと整備計画の整合を図る必要が生じたことから、現在、未着手となっております。

幅員は標準横断図のとおり、車道幅員 6 m、全幅員 9.0m で計画しています。

写真は山間部における 1 車線の状況と、改良済みの区間の写真を載せています。

評価調書の 1 ページ目にお戻りください。事業費は 21 億円から変更がありません。

進捗状況は、本年度まで 2 億 3000 万円の実績で、事業費に対し 11.1%、年次計画に対し 17.8 の進捗です。

本事業は、バイパス計画の見直し、コスト縮減策の検討など、アクセス道路である本事業について慎重な対応が必要となっております。このことから B 評価としております。

次のページの社会経済情勢の変化は、本事業は、国道 101 号の整備と連動して、必要性、地元の推進体制等があることから a 評価としておりますが、国道 101 号岩崎バイパスの事業着手に向けた方向性が未確定であることから、適時性については b 評価としております。このことから B 評価としております。

次の費用対効果分析の要因変化は、着手時点が県単独事業のため、B / C を分析しておれませんでした。今回、改めて分析し、アクセス道路としての交通量が不明なため、現道交通量を利用した結果、B / C は 0.3、地域修正係数を適用し 0.45 となり、B 評価としております。

次のページのコスト縮減・代替案の検討状況は、岩崎バイパスの整備には現道からのアクセス機能が必要であり、本事業で計画している橋梁計画などをバイパス計画に組み込むことなどにより、コスト縮減を徹底させる予定でA評価としております。

評価に当たり特に考慮すべき点は、本事業の前提となる国道101号岩崎バイパスについて、深浦町などから強く整備が要望されておりA評価としております。

お諮りする対応方針は、既に整備済みの区間について事業効果を発現させるため、現道へ接続させた上で、今後の国道101号バイパス整備計画立案過程において、計画、本岩崎深浦線の計画変更を検討する必要があることから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24-10です。

再評価要件は長期継続10年です。事業名、地区名は、地方特定道路建設整備事業、弘前田舎館黒石線猿賀工区です。

平成15年度採択、平成30年度の終了を予定しております。

事業目的は、当該区間は弘前広域都市計画道路、3412号、藤崎尾上線の一部であり、沿線には盛美園、猿賀公園などの観光施設が立地し、交通需要が大盛であることから、地域間の連携強化を図る目的で事業を実施しております。

説明資料をご覧ください。位置図の赤色で旗揚げしている区間が猿賀工区です。

本事業は、市町村合併した平川市の旧尾上町で実施しております。計画延長は942mです。

これまで、関係地権者との調整に時間を有しておりますが、当初計画の幅員を16.5mから9.5mに変更することで合意が形成されたことから、本審議会の再評価を得た後に工事着手する予定となっております。

幅員は標準横断図のとおり、車道幅員5.5m、歩道を含む全幅員9.5mで計画しております。写真は人家連たん部の歩道未整備状況等を載せております。

それでは、評価調書の1ページ目にお戻りください。

事業費は幅員の変更により当初計画時総事業費8億円から5億5000万円に変更となります。本年度まで1億7600万円の実績で、事業費に対し32%、年次計画に対し51.3%の進捗です。

用地に関し、関係者との協議が整ったことから、来年度以降、用地取得を再開し、整備促進を図りたいと考えております。以上のことからA評価としております。

次のページの社会経済情勢の変化は、県として市町村合併効果を支援する必要もあることからA評価としております。

次の費用対効果分析の要因変化は、着手時点が県単独事業のため、B/Cを分析してありませんでしたが、今回、改めて分析し4.41となり、地域修正係数を適用しますと6.65となりますことから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は、事業では再生材の利用等によりコスト縮減に努めます。代替案の検討では、事業区間が都市計画決定されている路線の一部であることから、本案が最適であると考えA評価としております。

評価に当たり特に考慮すべき点は、環境影響で特に周辺地に住宅地が近接していることから、騒音・振動対策などにより細心の注意を払って施工して参ります。これらによりA評価としております。

お諮りする対応方針は、全ての項目がA評価であり、事業の進捗に遅れがあるものの地元の理解が得られ、今後とも沿道環境の改善が必要であることから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 24 - 11 です。

再評価要件は再評価後 5 年です。事業名、地区名は、地方特定道路建設整備事業、増田浅虫線増田浅虫工区です。

平成 10 年度採択、平成 28 年度終了に予定を変更しております。

事業目的は、増田浅虫線は青森市と下北・上北地域を結ぶ大動脈である国道 4 号の迂回機能を担えるルートでありながら、山間部が幅員狭小な砂利道であることから、これを整備し、国道 4 号の代替性を確保することを目的としております。

説明資料をご覧ください。

本路線は、青森市浅虫地区から浅虫ダムを經由して平内町増田地区に連絡する道路であります。

計画延長 2,185m、幅員は標準横断図のとおり車道幅員 5.5m、車道全幅員 7.0mで計画しております。

写真は、現道幅員の狭小状況と砂利道の現状を載せています。

それでは、再評価調書の 1 ページ目にお戻りください。事業費は、事業の精査により再評価時の総事業費から 7 億円から 9 億円に増えております。

進捗状況は、本年度まで 1 億 7400 万円の実績で、事業費に対し 19.3%、年次計画に対し 24.5%の進捗です。

事業着手後、これまでに国道 4 号土屋バイパスが全線完成し、整備の前提条件などに若干の変化があることから B 評価としております。

次のページの社会経済情勢の変化は、必要性、適時性について b 評価としておりますが、地元から整備要望が根強いことから、これを a 評価とし、項目では B 評価としております。

次の費用対効果分析の要因変化は、前回の再評価時では地域修正係数による分析が認められていませんでしたが、今回、これを適用しても B / C が 1.14 と前回から下がったため B 評価としております。

次のページのコスト縮減・代替案の検討状況は、事業では再生材の利用等によりコスト縮減に努めて参ります。代替案の検討では、大幅な地形の改編が伴わない現道拡幅案が最適であると考え、これによりA評価としております。

評価に当たり特に考慮すべき点は、環境影響で、特に地形の改变には景觀保全や土砂流出対策に配慮して、植生を計画することなどでA評価としております。

お諮りする対応方針は、国道4号の事故・災害時における必要最低限の迂回機能は必要であり、このためには砂利道の改善が必要であると考えております。

一方、事業を取り巻く社会情勢の変化などにB評価がありますことから、幅員等の計画内容を再評価し、事業費を圧縮した上で継続したいと考えております。

《対応方針（案）の説明（整理番号12番）》

道路課：最後になります。整理番号24-12です。

再評価要件は冒頭で説明がありましたとおり、長期継続5年であります。事業名、地区名は、国道改築事業、国道279号吹越バイパスです。

平成20年度採択、平成27年度の終了を予定しております。

事業目的は、下北半島の幹線道路である国道279号を地域高規格道路として整備することにより、地域交流の促進と地域の活性化に寄与することを目的としております。

説明資料をご覧ください。

下北半島縦貫道路は、全体の計画路線延長約60kmの自動車専用道路です。これまでに野辺地バイパス及び有戸バイパス合わせて13.2kmを供用し、今年度は有戸北バイパスの供用を予定しております。

吹越バイパスは、これに繋がる計画延長5,750mの事業です。

また、むつ市側のむつ南バイパスは、平成23年度にご審議いただいた事業であります。

幅員は標準横断面のとおり、自動車専用道路として車道幅員7.0m、中央分離帯を含む全幅員13.5mで計画され、盛土等により既存の土地利用と分離された構造となっております。

写真は現道の状況を示していますが、2月に発生しました大規模な雪害については記憶に新しいところがございます。

それでは、再評価調書1ページ目にお戻りください。事業費は71億3000万円から変更がありません。

進捗状況は、今年度まで31億円の実績で、事業費に対し43.5%、年次計画に対し69.6%の進捗です。

事業効果発現状況は、用地取得がほぼ完了し、今後、計画的な整備を進めることが可能であることからA評価としております。

次のページの社会経済情勢の変化は、それぞれの項目を評価し、A評価としております。

次の費用対効果分析の要因変化は、当初計画時のB / Cは1.69でしたが、今回の再評価では先般の雪害を考慮し、当初の分析では認められていなかった冬期便益を評価し分析したところ、B / Cは2.00となり、A評価としております。

なお、地域修正係数は、補助事業では認められていないことから適用しておりません。

次のページのコスト縮減・代替案の検討状況は、事業では再生材、工場製品を積極的に活用し、コスト縮減に努めますとともに、経済的な軟弱地盤対策を実施したいと考えております。

代替案の検討は、路線計画時に複数案を検討し、むつ小川原開発地域へのアクセスを考慮した結果、本バイパス案の最適性が認められましたことから、本ルートにより事業を実施しておりA評価としております。

評価に当たり特に考慮すべき点は、東日本大震災や先般の雪害などから、早期整備が地元より強く要望されております。環境影響をチェック表を基に評価し、特に掘削や盛土などの土工事が主体となることから、土砂等の運搬に配慮するほか、産業廃棄物の有効活用など、発生の抑制に努めております。

また、青森県環境影響評価技術指針を踏まえ、自主的な環境影響調査を実施し、大気質・騒音・振動・動物・植物・生態系について、いずれの項目も道路事業による影響は小さいとされておりますが、現場の実施に当たっては、現場環境に注意しながら施工していきたいと考えております。これらによりA評価としております。

お諮りする対応方針は、全ての項目がA評価であり、今後とも着実に事業を進める必要があることから継続としております。

以上で各調書の要点だけの説明となりましたが、これで道路課の説明を終わらせていただきます。

《質疑応答（整理番号3～12番）》

武山委員長：ありがとうございました。

ちょっと駆け足になってしまったかと思いますが、道路課の案件、全体にわたってご質問等があれば受けたいと思います。藤田先生。

藤田委員：2つあります。

個別なんです、1つは9番、要は白神の、世界遺産地域の周りの道路、3本ありました。岩崎とか西目屋とか、そのへんのバイパスの道路整備なんです。やはり、白神世界遺産地域というようなこともありまして、できたらもうちょっと自然環境の方にも配慮していただけないかということで、具体的に申しますと、環境のいろいろな配慮事項があるんですが、全て、3路線とも最後のページの側溝や排水路に落ちた野性動物が這い上がれるような、要は工夫を努めといったようなことに対して、全部、チェックが入っていないんですね。できたら、こういったことも、折角、世界遺産地域といったようなこともありますので配慮していただけないかというのが1点目です。

それから2点目は、全然話が違うんですが、11番なんです、これはかなりの所、評価指標がBになっています。2番目ですとか、3枚目、費用対効果とか社会経済性とか、それから総合的なものも。

それで、地元から要望があるということだけが理由のようなんですが、もうちょっとこれを継続として認めるかどうかといったようなことに対して検討いただけないかと。この2点でございます。

武山委員長：それについては、コメントがあれば受けたいと思います。よろしいですか。次回でもよろしいですし。

あとは、当然、今日は実施主体としての方針を聞いて、伺うということで、この委員会として結論を出しますので、この事業はやっぱり中止ということになれば、そういう結論をこの委員会として出していくということにしたいと思います。

松富先生どうぞ。

松富委員：次回、欠席予定なので、言わせていただきます。

この18件ですか、そのうち道路事業に関して採択決定後4、5年後に用地買収だったり、工事着手だったりするのが、物凄く率として多いんですね。そのあたりの理由を教えて欲しいということと、今日の最後の附属の所、細則で継続とか計画変更、中止、休止というのがありまして、休止に関しましては、括弧書きがありまして、林政課及び漁港漁場整備所管の事業に限るということで、何か道路課とかほかの所はないみたいですけども、どうしてでしょうか？ということなんですね。

と言いますのは、8番でしたか、途中まで作って山岳の部分はお金が掛かってしょうがないから後に回すと。これは、結局、計画変更というふうに言っておりますが、ある意味じゃ休止じゃないかと捉えられなくもないわけですね。そうすると、計画変更と休止だったら、計画変更の方が聞こえはいいのかなというふうな感じなんです。そういうことをちょっと感じましたので、ご意見があればお伺いしたいと。

武山委員長：この場で担当課の方からあれば。

道路課：用地買収に入るのに何故5年も掛かるのかということ、事業着手から5年も掛かるのかということですが、事業採択されてから現地の測量に入ります。測量に大体1年掛かります。測量するために皆様の土地に入らなければならないので、測量のための地元説明会などが必要となります。それに大体1年掛かります。

測量が出来上がった後、今度、道路設計に入りますが、道路設計によっては、構造物の調査とか設計とか、そういうものもありますが、道路詳細設計に概ね1年。その詳細設計を基に、今度は必要な用地幅というものを確保しなきゃなりませんので、今度は用地測量というものも改めて地権者の方々にご説明して、土地に立ち入ることに許可をいただいた後に用地測量ということで、その用地測量にまた更に1年ということで、最短でいっても3年は確実に掛かると。概ね大体5年というのが現状でございます。

松富委員：計画変更とか休止とかで、独自のものをお使いなんですから、そうしたら、

分かりました。

そうしたら、採択年度の所の欄に独自に、例えば、そういう着手の種類を1つ増やして、それを例えば平成10年度に採択されたならば、11年度にそういったものを着手したと、その類のものを。そういう項目を入れた方が、この書類を見た限りでは、「ちゃんと真面目にやっているんだな」というイメージを受けます。

2つ目の質問。

道路課：休止がないのは何故かということですが、道路事業、補助採択事業上、休止というのが国の方ではなくて、止めるか継続するかみたいな形で、それに則ってこの評価委員会で道路事業には休止というものがないと聞いております。その辺の経緯は、ちょっと私も詳しく分からないので。

松富委員：ちょっと矛盾しているような。

というのは、先ほど、大間のやつも国の補助とか、部分的にあるんですね。なのに休止という方針なんですね。大間は完全に県単独ですか。

港湾空港課：大間は中止です。

松富委員：中止ですか。中止か。分かりました。そこは私の間違いです、分かりました。分かったような、分からないような。

武山委員長：次回、ちょっとまとめて説明いただければと思います。

松富委員：今のところは理解しました。

武山委員長：ほかに、山下委員。

山下委員：5時に岩手に行かなきゃいけないので、すいません。

今、先生がおっしゃっていたとおりで、やっぱり補助金だとか交付金絡みで、一般市民が見ると無理やりでも、例えば、B/Cを作って続けているからなというようなことを言われると返事ができないと。

例えば、ここのダム在所、4番ですか。資料の5ページを見ると、これは当然、ダムの周りの急峻な地形をやるからこういう形にはなるという説明はできるんですが、大体、県道の区間、幅員が9m、それに対して工事用の道路区間は9mプラスもう1つ副道として2m半ぐらいついていますよね。かなり手厚い工事の内容になっているんだと思うんです。

この補助率を見るとどういうことになるかということ、やはり交付金事業の中で国65と、比較的、国から振ってくれるお金をどう使うのかということで事業の継続が判定されてしまうという見方も、あながちされないわけではないですね、ほかの他県を見てみると。ここについて、少し、工事の内容、工法、その他についても説明ができるようにされていた方がいいかなというのは、私の率直な感想です。

武山委員長：はい、田村委員どうぞ。

田村委員：初めてなので教えてください。

費用便益の所で、地域修正便益を含めて県独自の費用便益分析というものがあります

が、これは、道路事業だけに用いられているのでしょうか。

道路課：よろしいですか。

地域修正係数につきましては、以前、この審議会においてもいろいろ議論がなされまして、結果、試行等も含めまして、結果として道路事業に地域修正係数を使いましょうということで、この審議会においてそれでいきましょうということになっておりますので、それを使っております。

田村委員：それによって、道路事業だけ、費用便益比が上がることになるので、この点が俄かに理解できません。

武山委員長：この件については、それぞれの省庁が出した事業ごとのマニュアルに沿う中で、国庫事業では入れないものとかありますので、そのあたりはまた次回、説明があればいいかなと思えますが。

他にございますでしょうか。

長利委員：私も今まで出てきた意見と同じなんですけど、例えば、環境配慮といった時に、ただやりゃいいというものじゃないだろうと。その時に。

例えば、クマタカで巣を作りましたよという話も出ていますが、そういう所で作ったから効果がすぐあがるものではなくて、本当に効果が、その土地とか習性に応じて、例えば、這い上がりの水路を作ればいいというものではなくて、その時々に応じてちゃんとやった工事が、効果が上がっているのかどうかという、その評価も大事なのではないかと。そういうところの評価もやっただけではなくて、その結果、どうなったかというのもこの評価の中に入れておいてもらいたいという気がします。

それから、さっきの山の急斜面で難しい所はちょっと止めたといったら、当初の目的は急傾斜地も含めて全体としての効果、評価をしていたのに、短くしたら、その効果はどうなっていたんだろうか。どうなるんだろうかという、その辺のところは不明なまま継続と、計画変更も含めると何かまた別の話、一旦、何でもいからやっしまえば、もうやらざるを得ないという状況になってしまっているのかなと。その辺、積極的な見直しと、休止という言葉ではないですが、一旦立ち止まるという所がなかなか難しいのかなというところがあります。

それも9番でいろいろ状況を考えながら計画変更もしながらというような対応方針が書いてあるんですが、結局これも継続という話になってしまって、苦慮しながら継続なのか、もう1回立ち止まって積極的に見直すのかという、その辺がちょっと分からないまま、さっき言ったように、何か1回やっしまおうとずっと、やるか、やらないか、二者択一の話になってしまって、続けるという話になってしまっているのかというふうに感じました。以上です。

武山委員長：木立委員。

木立委員：次回の資料ということですが、特に道路の場合、走行便益が相当下がっているのが多かったんですが、平成15年と平成20年で時間短縮の原単位が3分の2ぐらい

に減っていると思うんですね。原単位が減っているために減った分と、走行台数の予測が修正されたことによる分では、審議する時に考え方が少し違ってくるのではないかと思うので、そこを跨いで古い基準の原単位で計算されている走行便益の所と新しい所を判断材料のために一覧にして示していただけないかという点が1つと。

あと、便益費用比率の目処にするラインが事業によって1.0だったり、1.2だったりということがあるんじゃないかと思うんですが、次回でも事業ごとの便益費用比率のライン、修正係数が掛かった時のラインの数値と、それについての考え方と、それからそのラインを下回った場合についての扱いの方針を聞きたいと思います。

武山委員長：今、お答えいただけますか。

道路課：次回まとめて。

武山委員長：じゃあ、次回まとめてという形で。

後藤委員：これまでの質問、質疑でも出ているところなんですが、例えば9番の事業に関して、岩崎バイパス、国道事業との絡みというようなこともご報告の中であったと思います。それでは実際、そういった国道に関しての見込み、あるいは進捗率というものが実際どうなっているのかというようなことが全くご説明の中でなかったと思います。次回で結構ですので、判断材料として客観的な状況、あるいは国道の整備計画等の進捗状況というものを教えていただければと思います。

それと、同じく11番の事業の所でも、やはり、先ほど他の委員の方からも出ていましたが、社会経済情勢の変化にしる、費用対効果、B/Cにしる、B評価というものがあっても、やはり継続と。地元の自治体からの要請、その他というのがあるとは思いますが、こういった場合に、やはり継続か、休止がないということで、こういった基準で、単に今あるデータの中の費用対効果というだけではなくて、冒頭のご説明で防災公共ということが昨年度の審議会で出されていたことに対して、特にこのカラーの「防災公共について」(附帯意見対応状況説明資料)の3枚目のフロー図で、23年度から始められて、24年、25年という所で、防災公共推進計画の策定ということについて、モデル地区を今年度は12市町村、そして来年度は28市町村ということで書かれています。具体的に該当する地域がどこなのか、どこの自治体になるのかというようなところに関しても、これから審議する上で提案していただける、提示していただけると、より議論が深まるかと思えます。以上です。

武山委員長：他にございますでしょうか。阿波先生。

阿波委員：初めてなのでちょっと分からないこと、1点教えていただきたいのですが。防災便益の定義になりますが、こちらの便益の方は、これは平時ではなくて災害時の円滑な交通確保という形に対する便益というふうに理解してよろしいでしょうか。

道路課：防災便益につきましては、これは県の独自のマニュアルで出しているんですが、失礼しました。

現道に通行危険箇所があったりした場合、バイパスができるとそれが解消されるわけ

ですが、それに合わせて防災効果が出るものとして、大型車のすれ違い困難が解消されるかとか、異常気象時があった時、通行止めをかけるんですが、そういうものが解消されるとか、通行危険箇所が解消されるとかというものを判断して、交通台数を見込んで、それを便益として換算して計上しています。

阿波委員：特に災害対応とか、そういった形ではないというお話なんでしょうか。

道路課：そうです。

阿波委員：そうしますと、例えば、先ほどの12番のような国道279号線の吹越のバイパスですね。これには防災便益は発生しないんですか。

道路課：そういう防災便益の考え方について、この間の東日本大震災を受けまして、国の方では八戸・久慈とか、三陸沿岸道路がありますが、あれも通常の便益だけでいくと1を満たないもののがかなりあると思いますが、そういう防災上の効果をどうはじくかということで検討しておりまして、具体の手法については、まだ我々に示されていない状況ですので、今後、そういうものを配慮していきたいという考えもありますので、国の方の情報収集を行って、今後、検討していきたいと考えております。

阿波委員：やっぱりこの吹越バイパスの方も、先ほどの話の観点からみますと、防災上の非常に大きな機能向上と考えられますので、そういったことも当然発生していいのではないかと考えましたので、ちょっとコメントです。後からでいいですので、ご検討をいただければと思います。よろしく願いいたします。

武山委員長：他によろしいでしょうか。

ちょっと時間も押してきておりますので、他に細かい点等があれば、書面の方で出していただければと思います。

冒頭にスケジュールの方で説明がありましたが、次回、詳細に審議する地区というものを選びたいというのと、あと、現地の調査、毎年行っておりますので、今年も行いたいということで計画していますが、主にこれは現地を見るというよりは、地域の関係者なり、地域住民の意見を聞くというような場というふうに捉えています。

詳細審議についても、地区重点というよりは、例えば、B/Cの扱い方みたいな、ちょっと横断的なものを取り上げるということも可能かと思っておりますので、そのあたりについて次回、ご意見いただければと考えております。

それでは、担当課から対応方針を伺うということについては以上ということで取りまとめさせていただきたいと思っております。

それでは、事務局の方からお願いいたします。

《その他》

事務局：次回の委員会でございますが、先ほど、ご連絡いたしましたとおり、7月8日の日曜日、1時からの予定となっております。会場等につきましては、後日改めて連絡をさせていただきますのでよろしく願いいたします。

今日の資料、それから議事録につきましても、先ほど説明いたしましたが、縦覧、それから公表等いたしますのでよろしく願いいたします。

あと、質問事項でございますが、今日、回答できなかったこともありますし、また、質問を改めていただくということにしたいと思っておりますので、お手元の方に質問連絡票がございます。それを事務局宛に出していただければと思います。

様式につきましては、後ほどメールでお送りいたしますので、そちらをお使いくださるようお願いいたします。

事務局からは以上でございます。

5 閉会

事務局：本日はこれで終了とさせていただきます。

ご苦勞様ございました。