

## 平成24年度第3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8月31日(金) 13:00～15:40  
場 所 浅虫温泉「南部屋」2階会議室  
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 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  
地元関係者  
船橋 茂久 平内町長  
後藤 照男 平内町漁業協同組合 参事  
田中 茂勝 平内町東田沢地区町内会長  
本堂 隆一 平内町山口地区町内会長  
須藤 恵悦 平内町山口地区町内会副会長  
佐々木信夫 平内町内童子地区町内会長  
青森県  
企画政策部 近藤次長、駒井企画調整課長代理 ほか  
県土整備部 佐々木道路課長 ほか

### 内 容

#### 1 開 会

司会(駒井企画調整課長代理): 皆さん、お揃いのようなので、ただ今から平成24年度第3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。

私は、本日司会を務めさせていただきます企画調整課長代理の駒井でございます。よろしくお願いたします。

#### 《会議成立報告》

司会: さて、本委員会の会議は、青森県公共事業再評価等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9名の委員の御出席をいただいておりますので、会議が成立することを御報告いたします。

それでは、ここからの議事進行は委員会設置要綱の規定に基づき委員長にお願いいたします。

武山委員長、よろしくお願いいたします。

## 2 議事

### (1) 平成24年度第2回青森県公共事業再評価等審議委員会における質問事項に対する回答について

武山委員長：それでは本日の審議の進め方を確認します。

今日、午前中に調査を行いましたけれども、整理番号でいうと5番、夏泊公園線です、あと整理番号11番、県道の増田浅虫線、この2つの事業について地元の関係者から意見聴取を行いたいと思います。その後、道路事業について詳細審議に回っていた事業について、5番、11番を優先として、時間的に余裕があれば残りの道路事業についても審議を進めたいと考えています。

まず意見聴取を行う前に、前回の委員会で皆様から出された質問について、道路事業関連のものを担当課から回答していただきます。

その後、1時40分から予定していますが、地元の関係者をお呼びして直接御意見をいただきますけれども、約1時間程度、意見聴取と意見交換を行いたいと思います。それが終わりましたら、また今の席に戻っていただいて、継続審議となっている道路事業について更に審議を進めるということで考えております。今回は道路事業についてのみということで審議を行います。その他の事業については次回に審議を行っていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、まず前回の委員の皆様からあった質問に対する回答ですね、資料6の順番に従って進めていきたいと思います。

それでは、まず道路事業全般に対する質問です。これについて企画調整課の方から回答をお願いいたします。

#### 《資料6 質問事項に対する回答 1ページ》

企画調整課：企画調整課の船木でございます、よろしくお願いいたします。

それでは資料6の1ページについて御説明をいたします。

前回の会議におきまして、地域係数を付けた修正というのを他県は行っていたということで質問がありましたので、他県を改めて調査をいたしました。そうしたところ、43団体から回答があったものをまとめたものでございます。

質問の1つとして、使っているマニュアルはどうなっているのかということで調べたところ、国が使っています費用便益分析マニュアル、これを使っていますよということこ

ろが一番多くて 35 団体、それから県独自にマニュアルを使っていますというのが本県を含めて 7 団体、それともう 1 つ、道路投資の評価に関する指針（案）というものがございいます。これは国の方でこの評価制度を作る際に、こういった形でやっていくべきかということ学識経験者等をメンバーにして委員会を作って意見書、提案をして検討をしていただいたものがあるんですが、その時の委員会からの検討案として出したもの、それを使っているというところが岩手と熊本の 2 団体という形になってございました。

さらに、その中で地域修正係数を使っているのは何団体かということで調べてみたところ、前回のこちらの回答では 2 団体ということだったのですが、本県を含めて 3 団体ということだったのですが、改めて調査をしたところ 5 団体ございました。

ただ、その内、今回増えた部分、三重県と宮崎県が前回の回答から増えているのですが、三重県につきましては、このページの下の方にも書いてありますが、事前評価にだけ地域係数を導入していますということでございました。さらに、現在、評価制度をどういうふうにするか見直しを行っているということで、まだ結論は出ていないようですが、方向性としては地域係数を止めようかという議論が進んでいるということでございます。

熊本県につきましては、全ての事業について地域係数を使っているということにはなっておりますが、当然ながら国庫補助事業につきましては国の再評価によっては地域係数は使われませんので、そこは使っていない、県の中での評価でのみ使っているということになっていました。

調査結果は以上のとおりでございます。

武山委員長：ありがとうございます。再質問等は後でまとめてお受けしたいと思います。

それでは続いて道路課の方から、順番に従って説明をお願いいたします。

#### 《資料 6 質問事項に対する回答 2 ページ》

道路課：道路課でございます。

まず初めに東委員の方から御質問があった道路事業全般に関してで、「その地域を見る時に県道、農道など、道路が複数あり得るわけなので、分野間を横断した評価も含めて検討し、道路をトータルで見れるようなものを情報として出して欲しい」という御指摘がございました。

御指摘のとおり、その地域を見たときに、国道、県道など「道路法上の道路」の他に、固有の目的に特化して整備される農道、林道、臨港道路などが存在しております。これら様々な種類の道路については、その事業目的に応じて整備されていることから、事業評価に当たっても、それぞれの事業目的毎に行っているところです。

これについては以上です。

#### 《資料 6 質問事項に対する回答 3 ページ》

道路課：続けてよろしいでしょうか。

東委員の方からありました、これも道路事業全般、すいません、木立委員の方からありました道路事業全般について3点ほどございました。

まず1点目です。「道路便益の地域修正係数について、県の要綱では適用範囲を「国庫補助以外の道路事業」としているが、この趣旨について伺いたい」というものでした。

これに対しましての答えですが、道路整備事業における地域修正係数については、公共事業再評価審議委員会の意見等を踏まえ、平成22年3月に導入してございます。県では、基本的には本県内における道路事業全般に地域修正係数を適用すべきと考えていますが、国庫補助事業の執行にあたっては、今のところ国土交通省が地域修正係数の適用を認めていないため、「適用範囲」以外としているところです。

2点目ですが、「国庫補助と交付金の違いについて伺いたい」というものでした。

国土交通省道路関係予算概要によりますと、高規格幹線道路を補完する地域高規格道路等、全国的なネットワークの見地から国の関与が必要とされているものが国庫補助事業となっております。一方で、地方の裁量が大きく、地域の実情に応じて道路整備に対し充てることができるものが交付金事業ということになってございます。

3番目です。「整理番号3番から8番について、交付金の導入時期、交付金名、それ以前の財源について示していただきたい」ということで、3番目として一覧表を作っておりますので、そちらの方をご参照願いたいと思います。

#### 《資料6 質問事項に対する回答 4ページ》

道路課：引き続きまして、夏泊公園線（東滝）につきましての木立委員から御質問でございます。

「当初の予想を交通量が下回っているということだから、それだけニーズが低くなっている。B/Cが小さく、進捗率が低いということに対する対処がないのではないか。ニーズが低いのに計画全部の工事を進める必要があるのか疑問に思う」

2として「除雪の問題など、今後、これを維持できるかどうか考えるべきであり、維持管理などいろいろ考えた時、現状で問題がないように思うが、いかがなものか」ということでございます。

1番としましては、「走行便益」が減少となった理由につきましてですが、これは第1回の審議会の際にも御説明を申し上げておりますが、大きな原因としては国における費用便益分析のマニュアルに見直しがあったということでございます。これによって計算に使う時間価値原単位、これを具体的に言うと1分当たり時間が短縮すると100円儲かりますよというのが50円になったと、要はかけ算する原単位が見直しになって低くなったということと、あと交通量が減ったということではなくて、交通量を推定する上での伸び率を従来が1.038交通量が伸びるという値から今回は0.854という形で交通量が減るという方向で交通量の設定がされ、B/Cの算出もこれに基づいてやっているという

ことで、前回の再評価から B / C が減っているということになっております。B / C が小さく進捗率が低いということですが、B / C については地域修正係数を考慮し 1.33 となっております。

あと進捗率が低いということですが、平成 14 年度から平成 19 年度の間に海岸部で漁業補償について、現場でもちょっと触れましたが水が汚れるということを経営者の方から相談がありまして、それらについての調整に時間が掛かっていたということになっております。

これに合わせて沖出しして埋立てをするものですから、公有水面埋立法に基づく埋立免許取得の作業も進めておりまして、これが平成 28 年度までの事業期間として得られたことから今年度から交付金事業にし、平成 28 年度には事業を完了させたいということで工事を進めさせていただきたいと考えているところです。

あと現場の整備手法というか、そういうことになるのですが、夏泊公園線につきましては主要地方道でございまして、3 種 3 級の道路ということで整備を進めております。3 種 3 級につきましては、我々が道路を造る際に基準となる道路構造令というものがありまして、これにおいて 2 車線の整備ということが言われてございます。

また、青森県では冬期間においても安定的な交通を確保するためにも、整備する際には堆雪幅を確保していこうというのが県の考え方でございますので、堆雪幅などを計画してございます。

さらに、余談になりますけれども、現場を歩いている時、落石現場がございました。草に隠れて岩が隠れている状況も御確認いただいたと思いますが、2 車線で整備されていけば、道路に余裕があればある程、そういう災害緊急時の対応がそれだけやりやすくなるということですが、災害防災対策上も 2 車線が必要ではないかと考えてございます。

2 番につきましては、B / C の算出においてですが、橋梁や舗装等の維持修繕費用、除雪費用等はコストの中に掛けてございます。将来の維持管理を視野に入れて評価してございます。1.5 車線の道路につきましては、冬季閉鎖ということが大体当てはまっております。夏泊公園線につきましては通年通行ということですが、先ほど申しました冬の安定的な交通確保のためには堆雪幅を付けて整備することが必要不可欠であると考えてございます。

#### 《資料 6 質問事項に対する回答 5 ページ》

道路課：次のページでございます。同じく夏泊公園線（東滝）につきましては、「なぜ、この道路を他の道路に比べて優先的に整備しなければならないか」という説明が足りない。青森県全体整備計画の中での位置づけという観点から、ここでやるべき理由、ここを優先すべき理由というものがあった上で、B / C が少ないけどやるんだという説明が必要ではないか？」ということです。

本日お配りしました「青い森の道づくり」、これは前にもまとめて出しているのですが、まとめて出しているためになかなか見てもらえないかと思ひまして、今日、また改めてお配りをさせていただきましたが、その3ページ、4ページを見ていただきたいのですが。

3ページにつきましては、まだ県民の要望とか、そういうことが書いておひまして、4ページについては写真です。冬の写真ということで、今日、現場で言われて準備をしなくて大変申し訳なかったのですが、この4ページの写真の、例えば国道339の鶴田町、国道であってもこういう状態であると。ですから、概ね県内堆雪幅が整備されない道路であればほぼこの状態になるといって間違いございません。

4ページを見ていただきたいのですが、それら、道路の現状とか県民の皆様方の要望とか、そういうものを議論しまして、我々、道路の整備にあたってこの青森の道の将来像というものを平成10年8月に井上隆青森大学経営学部長を座長とした「青森のみちづくり懇談会」というものにおいて策定して、この将来像に基づいたものに資する事業として道路の整備を進めてございます。

#### 《資料6 質問事項に対する回答 6ページ》

道路課：次、6ページ目になります。同じく夏泊公園線ですが、「大きな災害が起きた時に、災害時の避難や災害復興に対して大きな機能を果たす可能性があるので、それを踏まえた情報提供をして欲しい」。

今、御説明しましたこの「青森のみちの将来像」に基づく事業として整備するのは当然のことながら、災害発生時における人命の安全、被害の拡大防止、災害復旧対策の円滑な実施ということで、県では緊急輸送道路ネットワーク計画というものも策定してございまして、緊急輸送道路の確保はどうあるべきかということで整備などを行っております。橋梁補修など、橋梁が落ちてしまうと寸断されてしまいますので、そういう緊急輸送道路等に基づいて橋梁補修なども優先的に進めているところでございます。

夏泊公園線につきましては、みちづくり方針の交流促進と連携強化を支援する道づくり、安全・安心な暮らしを守るあおもりの道づくりという事業に資することはもちろんありますが、夏泊公園線全線が緊急輸送道路に指定されていることでありますので、同工区の整備というのは災害時の避難や災害復興に寄与するものではないかと考えてございます。

#### 《資料6 質問事項に対する回答 7ページ》

道路課：次のページでございます。整理番号、5番、8番になっております。夏泊公園線（東滝）増田浅虫線（増田～浅虫）です。

質問は、「事業の財源・負担区分について、国、県等の区分が示されているが、それらの詳細、県債や交付税措置などについて伺いたい。当該2路線の冬期の利用状況及び除

雪状況について伺いたい」です。

財源・負担に関する詳細は下に表として掲げてございますが、私はどちらかという技術屋なもので、財政の内情には詳しくはないので、書いているとおりなんです。夏泊公園線につきましては交付金事業ということでやってございまして、交付金は国が65%、県が35%というのが基本的な負担割合です。県の負担の部分につきましては地方債というものによって資金調達を行います。この公共事業等債というものを返還する際に、これに充てることのできる率は県負担分の90%充てることができます。さらにこの起債を返還していく時に、元利償還金に対する交付税措置ということで、交付税措置がなされてございまして、これは国から来るわけですが財源対策債分に対して50%ということになっております。

増田浅虫線につきましては県単独事業ということで、負担は県100%ですが、地方債を発行することができまして、地方道路等整備事業債という形で出しております。県事業に対する90%をこの事業債で実施することができまして、これも返還する際に本来分に対して30、財源対策債分に50ということで、県単独というものの全くの単独ということではないということだけコメントとして付けます。

次に、当該2路線の冬期の利用状況及び除雪状況ということですが、増田浅虫線については現場を確認していただきましたけれども、冬期閉鎖であり、冬期の除雪等は行っておりません。夏泊公園線については、主要地方道で地域のためになくはない道路ですので除雪を行っておりますが、冬期期間を対象とした交通量の低下はございません。平成17年の道路交通センサスによる近隣ポイントの計測データによりますと、平日24時間交通量は994台となっております。除雪状況については、当該工区を含みます本路線は下表の機械配備により除排雪を行っております。出勤基準につきましては、これは県全体がそうなんです。降雪量が10cm以上の場合、または降雪量が5cm程度であっても気象情報等により雪が降り続くことが予想される場合などには出勤することになっております。さらに路面凍結の恐れがある場合も路面凍結防止剤の散布も行ってございます。

現場でも御説明しましたが、除雪は時間との闘いで、朝夕の出勤時のラッシュの前に作業を終わらなければならないということで、除雪の主な手法としてはグレーダというものを使いまして道にある雪を道路の脇に寄せて斜線を確保するというのが一番の早期に対応できる除雪となっております。雪を溜めて、溜めて、溜めて、あともう寄せきれないよとなった時にロータリというものでそこに溜まっている雪を排雪することになります。そのような除雪を行ってございます。そのような除雪が経費的にも今まで効率的ということで、従来、こういう除雪方法を採用してございます。

#### 《資料6 質問事項に対する回答 8ページ》

道路課：次のページになります。整備番号8番、9番、松代町陸奥赤石停車場線、岩崎

深浦線ということで、「野生動植物への配慮について、具体的にどのような対応があるのか伺いたい」ということです。

配布資料には「開発事業等における環境配慮指針チェック表」を付けてございますが、これは「第3次青森県環境計画」で定められた環境配慮指針に準拠したものでございます。

この計画につきましては、「青森県環境の保全及び創造に関する基本条例」第10条に基づき、本県における環境の保全及び創造に関する施策を総合的かつ計画的に推進するための計画として青森県環境審議会での審議を経て策定されたものでございます。我々、関係部局は事業実施するにあたってはこの当該計画との整合を図る必要がございますので、これらに基づいて環境の保全及び創造について配慮しなければならないとされてございます。

#### 《資料6 質問事項に対する回答 9ページ》

道路課：次のページでございます。整備番号9番、岩崎深浦線です。

「評価理由の中に、「予算保留のうえ協議中」とある。現在行われている協議の内容について説明をいただきたい」ということです。

青森県の西海岸部ですが、国道101号につきましては、あそこは地域で唯一の幹線でございます。これらを何とかしてほしいというのは地元から根強い整備要望が寄せられてございます。複数の箇所にわたって寄せられているのですが、これらについてもなかなか一遍に着手するということは近年の財政状況を考えた場合ちょっと難しいものがあることから、この青森県西海岸部の道路整備については地域の市町村の方の声も聞きながら、これからどういうふうに整備をしていくかということ策定していこうと考えてございます。

#### 《資料6 質問事項に対する回答 10ページ》

道路課：次のページでございます。整備番号9番、岩崎深浦線でございます。

「B/Cが修正しても0.45しかなく進捗率も低いことに対し、十分な説明が必要だと思ふ」ということです。

今、御説明しましたとおり、元々この岩崎深浦線というのは国道101号の地域高規格道路のアクセス道路として着手された経緯がございます。本県西海岸を南北に横断する唯一の幹線道路でございます。国道101号は、沿線住民の重要なライフラインとして災害発生時の緊急輸送路や避難路として重要な役割を担ってございます。青森県西海岸における国道101号の整備状況については、前回一時と付けてございますが、まだまだ整備区間が残っている状況でございます。このアクセス道路として着手されたものの、本体である道路をどうすべきかということについては地域の要望も大変強くございまして、考えをまとめなければなかなか我々、道路課としても方向性が出せない状況にござ

いまして、これらの整備には今一、もう少し時間が掛かるのではないかと考えてございます。その部分について、十分な説明ができなかったということについては申し訳なく思っているところでございます。

武山委員長：ありがとうございます。

#### 《資料6 質問事項に対する回答 11 ページ》

武山委員長：それでは続いて 11 ページ、企画調整課から。

企画調整課：今の 101 号の関係でアンケート調査の件で御質問がございました。アンケート調査につきましては、公共事業の再評価等実施細目というものを決めているのですが、その中で事業評価をするにあたってこのアンケート調査をすると決まっております。そのアンケート調査の項目につきましては、平成 18 年から 21 年度まで事業評価をどのようにやるべきかということで試行をしてみたいのですが、その試行につきましてはこの委員会のメンバーで構成されますシステム検討委員会、ここで様々なデータができて質問項目をどうすべきか、対象者はどうすべきかといったことを検討していただいた結果をまとめておるのがその実施細目になってございます。

実際のアンケートは次のページ、11-1 から、これは参考用紙になります。これを参考にこういう項目を使ってやっていると、他に必要なものがあれば足してくれという形を出しているものでございます。11-4 のところ、最後に出ていますが、必須項目はこれこれ、その他は主旨を踏まえて変えても構いませんということでアンケートを実施することになっております。今回、事後評価をやることになっておりますが、それらにつきましてもこれに基づいてという形になります。

以上です。

#### 《資料6 質問事項に対する回答 12 ページ》

武山委員長：それでは最後、12 ページになります。道路課の方から。

道路課：整理番号 11 番、増田浅虫線でございます。

「整備する必要性について伺いたい」「冬期間通行など維持管理の考え方について伺いたい」ということです。

現場を見ていただきましたが、本路線は青森市と平内町を結ぶアクセス道路の 1 つとして位置づけられております。そのことから、第 1 回目の審議会の際にも御説明をしましたが、国道 4 号土屋バイパスが開通してございますが、ここの道路につきまして通行機能の向上、交通安全施設の設置、舗装等につきまして地元から求められてございます。

また、先月、本県を襲いました平成 24 年 7 月 16 日の大雨、累積降雨量 127 mm における当該工区の状況を別紙に添付してございますが、当該工区につきましては砂利道のため砂利が全て流出してしまい、7 月 16 日から 19 日の間、3 日間通行止めとなっております。

また、当該工区につきましては冬期閉鎖となっているため除雪等などは行われません。  
以上です。

武山委員長：ありがとうございました。

ただ今、資料6に従って質問事項に対する回答を話していただきましたけれども、再質問や意見、コメント等があればお受けしたいと思います。順不同で。

### 《質疑応答（質問事項に対する回答 3ページ）》

木立委員：細かい点ですけれども、3ページの国庫補助と交付金について聞いたところで、3番目に表がありますけれども、国道280号線のところ、これは平成15年からは国庫補助で、平成21年からは交付金になっているわけですね。

ということは、これは途中で性格が何か変わったわけですか、ここで補助金と交付金の性格の違いというのが書いてあるんですけれども、同じ事業で平成15年からは補助事業で平成21年からは交付金になっていますよね。この間で同じ道路で性格が変われるものなんでしょうか。

道路課：お答えします。これは道路の性格が変わったのではなくて制度が変わったんですね。国が、今まで道路につきましては補助事業ということで道路補助をやってきたのですが、これが国道などにつきましては基本的には補助が主体でした。ただ、道路財源の問題がいろいろ議論された際に、地方がある程度使える裁量を持つような道路の制度を整備してくれということで、平成21年度から国道も含めた道路について交付金を出しますよというふうになったため、それまでは国から補助してもらうための財源が国庫補助であったんですが、それが交付金というものに制度が変わったということです。これは県が変えたということではなくて国がそういう支援制度を変えたということです。国の関与については、地域高規格道路とか、そういう全国的なネットワークに資するものについては補助事業として国が補助しますよと、そういうふうになってございます。

木立委員：これは民主党政権になってから、補助事業だと融通が利かなくて各自治体の裁量が入った効率的な使い方ができないということで交付金化というのが行われたと理解しているんですよね。それはより効率的な使い方をするということで交付金化されたというのが本来の趣旨に沿う使い方だと思うんですけれども、これで交付金化されたことによって県の裁量だということでB/Cとかの基準が今度違うものになって、より緩やかなものになるということですよ。ですから、県の裁量ということの入り方がより効率的になる、今まで国のお金だと硬直的で効率的に使えないから自由に使えるようにして、それで同じお金でもそこに裁量が働けるよということの交付金化だと思うんですよね。

あまり情報源がないのでインターネットなどで調べると、PDFで、やっぱり交付金化の間違った使い方、適用の仕方だという意見が随分あるようなんですよね。この場合、そういうふうに見えるんですけれども、つまり交付金になったら県の裁量を働かすこと

ができるようになったから、補助金の際は国のきつい基準でやっていたものを交付金化してもいいということで県の判断を入れることになったら、今度は緩い基準で県が作って、自分のところなんだからいいんだと、こういうふうに思えるんですけども。

これについて、どういう正当化がされるのかお聞きしたいんですけども。

佐々木道路課長：道路課の課長をしております佐々木でございます。

今、民主党に代わって、いろいろ自由に使えるよう補助じゃなくて自由裁量でやれるような交付金事業にスライドしてきたというのは、そういうことではございます。

ただ、だからと言って地方が好き勝手に使うということではなくて、私どもも、やはり道路構造令でありますとか、いわゆる一定の基準に照らし合わせてもちろん道路は造るということで考えております。地域で自由に裁量ができるという部分は、もっと細かく言いますと、今まで道路の維持修繕をするもの、これについては今まで補助事業というのはなかったんです。ところが、この交付金事業によりまして、いわゆる道路ができた後でも必要に応じて維持修繕をやらなくてはいけない。そういうところも地域の実情に応じてそれを交付金の中で使うことができるという、いわゆる道路の保全をするための事業にも国の方で交付金という形で出してあげるからということで、その部分がある意味、制度的には緩くなったとは見えますけれども、それは使い方がある程度自由にしたということは好き勝手に使っていていいわけではなくて、元々国の事業として認められていなかった維持修繕まで使えるようになったと。これが交付金の事業になったところのメリットではないかなとは思っています。

そういう意味では、県も今まで非常に財源が苦しい中で道路の維持修繕をやってきたわけですが、この交付金事業によりましてある程度路面がある程度傷む前に修繕できるようになったということは私どもとしては感じているところでございまして、そういったところである程度自由な裁量で使えるというふうに私どもは捉えてやっております。

ただし、道路整備の基本のところは、もちろんB / Cをきちんと考えて、そして好き勝手にやるのではなくて、あくまでも地域の実情と我々の求める質の観点から照らし合わせて、それで整備をしていくという基本的な姿勢は変えてございません。

以上でございます。

木立委員：維持修繕に使えるようにするというのは、これから補修費がどんどん増えてきているということで、それは本旨に沿ったものだとは納得出来るんですね。それが交付金化されたことによって、これはルールに沿っていると言えれば沿っているんですけども、県の方がB / Cの基準が緩いわけですね。そして、補助事業の時には国のマニュアルに従わなければいけなかったのが、維持修繕に使ってよくなったというか、そういう判断もできるようになったということに乗っかって、交付金になったから今度は地域係数を入れていいと、ここを使っているわけですね。これが本旨に沿ったものなのかということが質問なんですけれども。

つまり、維持修繕とはまた別の問題ですよ。交付金化されたということによって、

維持修繕などにも使えるようになったということと、それまで国の基準でやってきたものが、同じ道路がなぜ緩い基準で地域係数を掛けて造れるようになったかということに対しての県の方針というものがあるんじゃないかと思うんですよ。

つまり、国の基準では造るといことが基準を満たしていないものが、交付金化されて県の判断で造っていいというふうに謳うことに関して、一応地域係数を入れるということがルールになっているから、ルールから逸れてはけませんけれども、そこに何か意味づけというものがあるでしょうということをお聞きしたいということなんですけれども。

道路課：地域修正係数につきましては議論が尽きないところでございますが、地域修正係数の導入につきましては道路課が好き勝手にやるために導入を求めたということではなくて、地域の実情に応じた整備を進めるためにどうあるべきかということをお審議会において審議をいただいて、その導入が認められ、我々がそれを使っていると。B/Cの算出にあたって、それらを審議会において御提言された内容について算出させていただきますので、好き勝手という、その好き勝手という意味が今一、分からないのですが、そうではなくてルールに基づいて事前評価、継続評価、事後評価というものを進めていただきますので、補助事業から交付金になったからといって、我々が勝手な裁量で事業を進めているということにはなっていないのではないかと我々自身は考えてございます。

武山委員長：時間ですので、継続してまた後で進めたいと思います。

それでは40分から、地元の方からの意見聴取ということで、説明の方をお願いいたします。

(休憩、会場のセッティング)

## (2) 道路事業に係る地元関係者からの意見聴取・意見交換(整理番号5番、11番)

武山委員長：それでは地元関係者からの意見の聞き取りを行いたいと思います。

事務局、お願いします。

事務局：事務局の方から、本日の出席者を御紹介したいと思います。

本日は御多忙中の中、6名の地元の関係者の方々に御出席いただいております。お手元に関係者の出席名簿を配布しておりますが、改めて御紹介させていただきます。

平内町長の船橋茂久様です。

平内町漁業協同組合参事の後藤照男様です。

名簿にあります、続いての観光協会の中田様と白砂地区町内会長の柴田様は御都合により欠席となりました。

続きまして東田沢地区町内会長の田中茂勝様です。

山口地区町内会長の本堂隆一様です。

山口地区町内会副会長の須藤恵悦様です。

内童子地区町内会長の佐々木信夫様です。

次に、本日の委員の皆様を御紹介いたします。

まず武山委員長です。

阿波委員です。

木立委員です。

後藤委員です。

田村委員です。

中山委員です。

藤田委員です。

松富委員です。

山下委員です。

最後に県の関係職員を御紹介いたします。

近藤企画部次長です。

佐々木道路課長です。

最後に私、企画調整課長代理の駒井と申します。よろしく願いいたします。

それでは委員長の方からよろしく願いいたします。

武山委員長：それでは意見聴取の進行を私の方で務めさせていただきます。

本日は地元関係者の皆様、御多忙の中、御出席をいただきまして誠にありがとうございます。当委員会では再評価対象事業などから必要に応じて現地調査を行い、併せて事業に関係する方々から御意見を伺うなどして審議を進めてきております。

今回は、県道改築事業、夏泊公園線東滝地区、あと地方特定道路建設整備事業の増田浅虫線に関係する皆様ということで、本日、お話をお願いしたところです。

今回はこの2件について、2つの事業について皆様の方から地元の意見というのを聞かせていただければと思います。

#### 《地元関係者からの意見聴取（整理番号5番）》

武山委員長：それでは、まず県道改築事業、夏泊公園線東滝地区について、地元の期待と効果、あるいは地元が抱える課題、事業に対する思いというものを聞かせていただければと思います。

それではまず初めに、夏泊公園線に対して平内町長の船橋様の方からお聞かせ下さい。

船橋町長：今日は現地調査をしていただきまして、大変ありがとうございました。

それでは、私が、今、お話のありました主要地方道夏泊公園線についてお話を申し上げたいと思います。座ったままで、大変恐縮ですが、失礼します。

夏泊公園線は、委員の皆様御存知のとおり夏泊半島の主要幹線ということでございまして、その側面といたしましては生活路線、それから観光路線、産業路線という形で、3つの側面を持っていると思っております。

まず現在、県道夏泊公園線の半島部には 11 地区、約 3 千人の人々が居住しております。この道路は通勤、通学、通院、あるいは介護等が出なければならぬということで生活道路としての生命線であると思っております。

平成 17 年の落石事故の際には、およそ 1 ヶ月間、西側の県道を通ることになりまして、大変時間が掛かり、不便を強いられたという経験がございます。

また、今年、24 年度から東田沢小学校が小湊小学校に統合されまして、朝晩、子ども達がスクールバスで通学をしております。途中で、当該未改良の区間がございます、落石事故のあった場所も通ります。急カーブで、背後は山が急斜面でありますので、早期の改良を望んでおります。

また、夏泊半島に点在する集落は災害時に孤立する集落と位置づけておりまして、夏泊公園線は第二次緊急輸送道路にも指定されていることから、孤立集落の解消や災害時の物資の搬送等のためにも改良が望まれていると、こう思っております。

次に観光面でございますが、当路線は全体が浅虫夏泊県立自然公園の中にございまして、半島の東西で違った海岸線を持っております。特に県庁所在地の近くにあってもきれいな海を維持しているということでございまして、近隣に住んでいる方はあまり感じないようございますが、県外からの観光客にも陸奥湾を眺めながら風光明媚な半島一周を 1 時間半でできるということで大変喜ばれております。半島の先端には歩いて渡れる大島、近くにはゴルフ場、海水浴場、キャンプ場、ヤブ椿の自生北限地である椿山などがございます。夏泊半島は青森・野辺地の両面から訪れることができ、県で道路を整備していただいておりますが、今年末には茂浦浦田バイパスも完成するという事で、時間も短縮され、私どもは観光客の増加が見込まれるのではないかとということで大いに期待しております。

しかしながら、今現在は大型バスが交差できない箇所が数カ所あり、このため周遊コースとして使えないという旅行会社等の話も伺っております。その辺をひとつ、よろしく願いいたします。

次に産業面でございますが、平内町は皆さん御存知のとおり青森県を代表する養殖ホタテの生産地となっております。平成 21 年度の県全体の水揚げ量約 83,000 トン、そのうちの 46,900 トンが平内漁協で水揚げをしております、これが大体 56%、それから水揚げ高では県全体で 85 億 2 千万円、そのうちの 55 億 7 千万円が平内漁協の水揚げ高となっております、これが 65%ほどということで、まず平内町は県の約半分以上を生産しているということでございます。

その中で、約 15%、この度の工事区間の先にある白砂、東田沢地区で生産をしております。水揚げされたホタテは主に加工用として漁港から直接 11 トントラックに積み込まれて、各加工場に運搬されております。当該区間は大型車がすれ違いに苦労するほか、カーブもきつく、停車して待たなければなりません。運搬に時間のロスが生ずることは加工品の品質やホタテの価格にも影響をします。なるべく早期の改善をお願いした

いと思っております。

その他、夏泊公園線は半島に1本しかない道路でございます。半島に暮らす町民、あるいはまた観光、仕事で訪れる方々が安心して通行できる、こういうことが必要かと思っておりますので、何とぞ需要を御理解いただきまして、よろしくお願い申し上げます。

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、平内町漁協参事の後藤様、お願いいたします。

平内町漁協後藤参事：今、町長さんの方から説明がございましたように、私どもは陸奥湾の生産の内半分を担っております。これは8割方がホタテ。残り2割というのは、今で言いますとナマコの需要等でございます。

そして、昨今、ホタテを搬送するトラック等がものすごく大型化されてきております。加工業者も全てが青森市内からということではなく、八戸、大畑地区等からも加工業者のトラックが入ってきております。

白砂、いわゆる滝地区の道路が改善されるならば、大島側の反対側の稲生地区等からもホタテの販路も時間が相当短縮されるものと思っております。

是非とも改良の工事をお願いしたいと思っております。

以上です。

武山委員長：ありがとうございます。

それでは続きまして東田沢地区町内会長の田中様、お願いします。

田中町内会長：私のところは夏泊公園線の一番北の端にある小さな集落でございます。この東田沢地区には約180の世帯がありまして、大体800人くらいが居住していると思っております。

この道路については通勤、通学、病院への通院、買い物などで、小湊地区や青森市、野辺地町等に出掛けるための生活道路として欠くことのできない大切な道路であります。

平成24年の4月からは東田沢小学校が小湊小学校と統合になりました。朝晩、子ども達がスクールバスにて小湊まで通学しているということでございます。また、30年程前には中学校が統合となって、これもまた中学生専用のスクールバスで小湊まで通学しているところでございます。また、多くのお年寄りは通院のため町民バスや個人の病院の送迎バスにて通院してございます。東田沢小学校が小湊小学校に統合するにあたって、いろいろ統廃合の検討委員会とか、そういうものを開いて話し合いをしました。その中でPTAや私ども住民が一番心配したことは、平成17年の落石事故があったように、通学できなくなるという事態が発生するのではないかと、また最悪な事態として、そのバスを落石が直撃をするというふうな事故が発生するのではないかと、また、大雪により除雪が間に合わなく、子ども達が遅刻してしまうのではないかとということでございました。

現在、17年の落石事故付近の斜面の工事は行われておりますが、いまだ改良されてい

ない区間があります。でございますので、これについては早期に改良工事をすることを望んでおります。

今年の冬には、皆さん、今日、現場を御覧になったように落石防止ネットを張っている部分があります。このネットの上に雪がだいぶ積もって、この塊になった雪が道路を塞ぎました。大体夜中の11時頃にそこをたまたま軽自動車でやっと通過してきた住民から私のところに電話があり、私が警察の方に電話をして、大型バスが通れるかどうか見てきていただきたいという願いをして、交番の警察にご足労を願いました。結果として通れないということで、直ちに除雪業者の方に電話をしてこの雪を片付けて通勤、通学等に支障なく通ったということがございました。

夏泊半島は観光地でもあります。半島先端には風光明媚な大島というのがあります。また、ゴルフ場、海水浴場、キャンプ場、そして天然記念物に指定されている自生北限地のヤブ椿。自生で北限のヤブ椿というのが、ここが最北端で、相当群生していると。何年か前に東北大学の方で調査をしたことがあったんですが、3千本くらいあるということで、全国的にも非常に有名な場所でございます。椿の群生地でございます。

このため、毎年多くの観光客や利用客が訪れております。(ゴルフ場など)これらの施設で働く方は、ほとんど平内町の方で、この路線を利用して通勤しているということでございます。

私は毎日東田沢から小湊へ通勤しておりますが、この観光客や利用客が、初めてくる方、2回目の方、非常に道路事情に明るくない方が通ります。よって、急カーブとも知らずにスピードそのままに来る。結果的には危ないから内側にこう車が入る。そこにたまたま私も行くと、危ないということで冷や汗をかくという場面が何回もございます。特に、朝に訪れるゴルフ客、これは本当に何時なら何時に出発をすると決まっているらしくて、それまでに間に合わないというゴルフができないということで、朝に行き会うゴルフ客というのが非常に大変でございます。道路がまっすぐ見えているのであればそのようなこともないのですが、そこら辺の事故が起きないうちに改良していただきたいということで、いろいろ要望をさせていただきます。

東田沢町会はこの生活道路確保のために、今話をしている先の椿山大島間の拡幅工事や白砂から東田沢間の拡幅工事においては町会の所有地の提供や個人の土地提供に関して協力するようにと促すなど、地域を挙げて協力をしてまいりました。これは過去にこの東田沢、陸の孤島と言われた時代もありまして、関係者の皆様のお陰をもちまして現在のように道路の整備が進められております。しかし、まだまだ急カーブや狭い箇所、落石がある箇所、非常に多くございます。

当地区の課題といたしましては、御存知のように高齢者が非常に多くなってきております。また当地区は漁業従事者が6割以上を占めており、海上での作業、陸上でも作業はございますが海上での作業での事故が発生しております。その際に、一刻も早く救急車が到着して病院へ行けるような状況、1分でも1秒でも早く行けるような状態で道路

が改良されるならば非常に助かるのではないかと。

今年の春も高齢の女性の方がロープに巻かれて死亡するという事故がございました。ドクターヘリということでやったわけですが、ヘリが到着する場所もなかなかなくて、そこに救急車が行くということで助からなかったということもございました。

そのようなことで、まだまだ道路はよくございません。危険な箇所がいっぱいございますので、早期の道路改良工事を希望するというものでございます。

何とぞ、よろしく願いをいたします。

武山委員長：ありがとうございました。

船橋町長からの夏泊公園線について、何か補足等があればお願いします。

船橋町長：特にないです。

#### 《地元関係者からの意見聴取（整理番号 11 番）》

武山委員長：それでは続けて増田浅虫線についての御意見をお聞かせ下さい。船橋町長からお願いいたします。

船橋町長：それでは県道増田浅虫線につきましてお話申し上げます。

この路線は国道 4 号の災害時の代替路線として、平成 4 年の県道移転の時から、山口から浅虫まで拡幅舗装整備をお願いしてまいりました。国道 4 号は昨年土屋バイパスが開通いたしました。昨年 3 月の東日本大震災を経験したということからしても、私も浅虫地区の津波対策、うとうトンネル対策を行わなければ、県南、下北と青森市、津軽を結ぶ大動脈がマヒしてしまうと考えております。この山の手位置しているのが増田浅虫線でございます。

現在、我が平内町から青森市に行くためには国道 4 号しかございません。以前は増田地区にも集落はございまして、浅虫まで約 2.5 km、町道から国道に出るよりも近いということもあり利用しておりましたが、砂利道であり、また狭く、最近はあまり利用されなくなりました。

現在、一部の方ですが、夏場の浅虫地区の混雑を避けまして利用する方がございます。この間、平成 14 年に増田地区から内童子地区まで田茂木地区ふるさと農道が整備されたことによりまして内童子、外童子地区住民からも県道の整備に期待が寄せられております。

また、浅虫ダムの工事用道路は市道浅虫ダム線となったことから、浅虫地区温泉街の狭隘の道路を通ることなく久栗坂地区国道へ連絡できることとなっております。国道 4 号山口地区から増田地区まで、県営明神地区一般農道整備事業によりまして拡幅橋梁整備を行っているということでございますので、増田浅虫線が整備されたならば国道を迂回して青森市から平内町内童子、外童子地区、山口地区、平内町からは青森市浅虫、久栗坂地区へ迂回することができます。

改良していただきたいのは増田から浅虫までの約 2.1 km、この 2.1 kmでございます。

我々は2車線にこだわることなく整備をしていただいて、災害時の代替機能が強化されるようお願いをしたいと思います。

また、この道路が整備されますと観光面でも浅虫ダム、また大和山を抱えてございますので、そこへのアクセスも大丈夫になると思っております。唯一の未改良区間であり増田浅虫線が改良されることによりまして、野辺地から浅虫まで国道4号を通行せずに行くことが可能となります。広域的な迂回路としての役目を果たすことができると思っております。

また、過去には国道4号が、これは昭和41年でございますが、私が高校2年の時でございます、浅虫地区で大規模な土砂崩れが発生しまして、東北線、それから国道4号、これが交通できなくなった記憶がございます。ちょうど、浅虫駅は大丈夫でしたが、浅虫駅のちょっと先のトンネルまでの区間は土砂崩れで通行不能となっております。私はちょうど高校2年の秋でございましたので、一番影響を受けたかなと、こう思っております。

それから土砂災害だけでなく交通事故や国道沿線の住宅火災等によりまして長時間通行制限が行われております。その度に渋滞が発生し、緊急車両の通行や物流にも支障を来すことから、早期の改良を是非お願いしたいと思っております。

どうぞよろしくお願いいたします。

武山委員長：ありがとうございました。

それでは続けて、山口地区町内会長の本堂様、お願いいたします。

本堂町内会長：それでは県道増田浅虫線についてお話しします。

町長さんのお話と重複することもあります、よろしくお願いいたします。

現在、平内町から青森市に行く道路には国道4号線よりございません。国道4号線につきましては、昨年11月に土屋バイパスが開通し、現箇所を通行することなく安全な交通が確保され、地域住民は大変喜んでおります。また、通過車輛に対しても平内町のイメージアップがされたものと思います。

しかし、3.11の東日本大震災を経験したことから、今後想定されます浅虫地区の津波対策、うとうトンネルの防災対策を実施しなければ、有事の際には県南及び下北と青森市や津軽エリアを結ぶ大動脈に大きな支障が出ることになりかねません。

そこで、この地域の山手に位置しておりますが、当該県道増田浅虫線でございますが、過去、国道4号線の土屋地区においての土砂崩れ災害が発生した際に、みちのく有料道路を緊急迂回に指定し、青森市との通行路線を確保したことがあります。この時、地域住民はもとより、当該道路の存在を知る町民はこの道路を利用いたしました。以来、山口町内会の定時総会では、その必要性について毎年課題となり、町当局に請願した記録が残されております。町当局では平成4年の県道認定の時から災害発生時の代替路線として山口から浅虫まで拡幅と舗装の整備をお願いしてまいっております。

昭和40年頃には、増田地区には山口小学校増田分校があり、18世帯で形成する農業と

炭焼きで生計を立てる集落がありました。当時は浅虫まで約 2.5 km という近距離のため、町道から国道に出るより近いということもあり、木炭を浅虫温泉に供給する馬車道路にも利用されていましたが、狭く危険な箇所もあるため、年々、あまり利用されることがなくなりました。

しかし、その後、浅虫ダム工事が始まると資材搬入路として整備され、大型ダンプが往来した時期もありました。浅虫ダム工事終了後は大雨で道路が削られて、少し無理がかかる部分もありますが、それでも夏場は浅虫地区の混雑を避けるため利用する一般車両もごさいます。

一方、当該道路にアクセスする道路として平成 14 年に増田地区から内童子地区までの田茂木地区ふるさと農道が整備されました。また、現在、平内町では国道 4 号線山口地区から増田地区までの県営明神地区一般農道整備事業により拡幅と橋梁の整備を行っております。さらに浅虫ダムの工事用道路が青森市道浅虫ダム線となったことから、増田浅虫線が整備されることにより浅虫温泉街の狭隘な道路を通ることなく、久栗坂地区国道 4 号線へと連絡できることになるのでごさいます。

当該道路の整備により、青森市から平内町内童子、外童子地区並びに山口地区、そして平内町から青森市、浅虫、久栗坂地区へ連絡することが可能となることですから、山口地区住民をはじめ内童子、外童子地区住民からも県道の整備に大きな期待が寄せられているところであります。

つきましては、改良の希望する区間は増田から浅虫間の 2.1 km です。2,100m であります。通常交通量は多くないと思いますので、2 車線にこだわらず 1.5 車線で整備していただけることにより災害時の迂回路機能が強化されることとなります。また、観光面におきましても浅虫ダム、霊場大和山へのアクセスが断然良くなります。さらには野辺地町から浅虫まで国道 4 号線を通行せずに連絡が可能となり、広域的な迂回路としての役目を果たすことができるのでごさいます。国道 4 号線は、冒頭申し上げたとおり土屋地区並びに浅虫地区の津波対策やトンネルの防災対策、そして大規模な土砂災害だけでなく交通事故や国道沿岸の住民火災等により長時間において通行規制が行われ、そのたびに渋滞が発生しているのも現実でごさいます。これら緊急車両の交通や物流にも大きな支障を来すことから、唯一未改良区間である増田浅虫線が早期に整備されることを、地区住民は大きな期待を寄せているところであります。

何とぞよろしくお願ひしたいと思います。

武山委員長：ありがとうございました。

それでは最後になりますけれども、内童子地区町内会長の佐々木様、よろしくお願ひいたします。

佐々木町内会長：佐々木でごさいます。

今、お隣の山口地区の方がほとんど発言されましたので、私の方からあまりごさいませんけれども、とりわけ、私、内童子から増田浅虫ということで、以前よりは道路が整

備されてきましたけれども、とりわけ増田から浅虫に抜ける道路が非常に狭いと、同時に田茂木地区から増田まではかなり広がってスムーズに行くわけですけれども、増田から浅虫までは非常に道路が狭いということで、何とかならないのかなと。でなければ、わざわざそういう狭い道路を歩いて浅虫なり、あるいは青森地区へ車で行くということはほとんど普段利用されていないといったのが現実であります。そういう点では、是非とも拡幅をお願いしたいと思いますし、田茂木地区から増田、あるいは浅虫といったようなことで、それなりに道路が広がっていいんですけども、冬期間、山、また山といったようなところを歩いて行きますので、冬期間、ほとんど除雪されていないと。もちろん、そういう点では町の方でも県の方でも考えていることだとは思いますが、費用対効果からすればどうなのかといったようなことも問題になるのではないのかなと、そのように思っております。もちろん、常に除雪していただければ、それはそれにこしたことはないんですけども、今申し上げたような問題点があるのではないのかなと、そのように思っておりますので、ひとつ、どのように考えておられるのか、よろしくお願ひしたいと思います。

あと、また気がついたことがあれば、後でまた言わせていただきたいと思います。

以上です。

武山委員長：どうもありがとうございました。

あと 20 分以上くらい予定の時間がありますので、審議委員の方々から地元の方に質問、お伺いしたいこと等があればと思います。審議自体は改めて行いたいと思いますので、この場では地元の方からの意見ということで、質問等があればお受けしたいと思いますけれども。

#### 《地元関係者との意見交換》

松富委員：2 つあるんですけども。ほぼ同じ質問なんですが、町長さんの方からお願いいたします。

夏泊公園線の方で、いろいろ、こういうことがあったらよろしいなということを言われましたけれど、その中に緊急搬送という項目は入れられましたけれど、こちらの夏泊公園線において、地元としてはそういう効用を本当に希望されているのか、またされているのなら、優先度として高いのか低いのか、お聞きしたいと思います。それが1 つ目。

2 つ目、やはり町長さんなんですが、今度は浅虫線の方でございますけれども、これは筆頭に緊急搬送用の目的だと言われて、結構これに期待しているという言い方をされていたと思いますけれども、そうした場合、これは冬期は閉鎖するみたいですね。そうすると災害が冬期に起こらないということはないわけですね。そうすると、そんなに効用は高くはないのかなという気がしております、このあたりの要望の重要度をどのように考えているのか、この2 点、お願いいたします。

武山委員長：それではマイクを使ってお願いいたします。

船橋町長：まず夏泊公園線につきましては、先ほど救急搬送という話もございました。まず夏泊半島につきましては道路がいろいろ狭いとかカーブが多いとか、そういうことがございます。それで先日も交通事故で亡くなった方がおられまして、その方につきましては救急搬送が間に合わないということでドクターヘリで運んだという経緯がございます。

松富委員：すいません、私の緊急搬送というのは災害時、災害道路という意味でお伺いさせていただいています。

船橋町長：災害時にはそういう形で、当然夏泊半島で災害があった場合はそういう必要が出てくると十分認識しております。そのために、やはり東側と西側に抜ける道路でございますので、そこをやはり整備していただいて、そういう搬送ができるようにと思っています。

松富委員：と言いますのは、あくまでも個人的なことなんです、それは町レベルの要望ではなくて、むしろ県とか国とかがそういうところを確保したい、そちらの方が強いのではないかなという気がしたものですからこういう質問をしたのですが。

船橋町長：私どもとしては、やっぱり町民がそこに住んでおりますので、その方々の安全・安心のためにそういうことをきちっと確保していかなくてはいけないということで今回もお願いをしております。また、増田浅虫線につきましても、一旦整備された際に、冬期に閉鎖されるかも分かりませんが、そういうことで整備された場合、一旦災害が起きた場合、やはり国道4号を通らなくても行けると、そういう道路がやっぱり必要でありますので、それについても町として当然、町の西部地区の方々からの要望が多いので、そういうことで考えております。

松富委員：分かりました。私どもがもらった情報では、冬期は閉鎖するということになっているのですが、地元の方はそういうことは期待していないということでしょうか。

船橋町長：その辺は、私は冬期についてはそういう認識は持っておりません。

松富委員：そうですか。以上でございます。

武山委員長：他にございませんか。

藤田委員：藤田ですが、1つずつお伺いしたいのですが。

まず、浅虫公園線の方ですが、違いました夏泊半島の方ですね、現場といいますか、今度の計画地の南の方はもう工事が終わっているところなんです、あまり除雪帯というのが無いような、ギリギリの道路で、2車線はもちろん確保されておりますが、2車線道路を今回の計画地域において確保するということはよく理解いたしました、除雪帯がなくて困るといったような事情があるのかどうか。それからカーブで見通しが悪くて、緊急、急ぐ場合に事故が多く、何かヒヤッとしたというお話がありましたけれども、カーブミラーといったようなもので対処はできないのかなということがありましたので、その辺を伺いたい。

だから、夏泊半島の方につきましては、もう1回言いますと除雪帯がない場所も多々見られますが、今回のところ、除雪地帯もかなり広く取るようですが、それがどうしても必要なかどうか。それからカーブのところにつきましては、他の対処方法は考えられたのかというのが1点です。

それから2点目は、増田浅虫線の方ですが、お話では1.5車線ぐらいでもいいようなことをお話がありました。それでお伺いしたいのですが、現道舗装化ですとか、一部改良は含まれますけれども、それで対処してもいいものかどうか。現道の改良だけではどうしてもこの辺が不便だよという点があったらばお伺いしたいと思います。その辺を教えてください。

以上です。

船橋町長：夏泊公園線につきましては、確かに冬場は除雪の際に大変道路幅が狭くて雪の行き場がないということがございます。今回、そういう意味でも雪の置き場を確保していきたいということだと思います。

それからカーブ等について、他の、例えばカーブミラーを設置するとか、そういうことは考えていないのかということですが、確かにそういうことも考えられると思いますけれども、ただ、我々としては、やはり、先ほども田中さんからお話がありましたように、急いでくる方が急にグッとくと、やはりカーブミラーがあってもそれを無視するというわけじゃないですが、それを見ないで来る方もおられますので、そういうことで事故等につながる可能性があるということではいろんなことをお願いしてまいります。

それから増田浅虫の方につきましては、確かに2車線じゃなくて1.5車線でもいいのかなということを考えております。ただ、整備の仕方につきまして、あと改良をどうするか、舗装をどうするかと。ただ舗装をかけただけでいいのかとか、そういうこともあると思います。ただ、あそこはやはり、今日御覧いただいて分かるように、現道の砂利が深く掘れていることもありますし、そういうことで、やはりあまりお金を掛けないようなちょっとした改良をしていただいてということをお願いをしております。絶対2車線でなければいけないということではないということです。

藤田委員：確認ですけれども、そうなりますと増田浅虫線につきましては現道なりのちょっとした改良程度でいいということではよろしいわけですね。

船橋町長：それでいいということですが、我々としては、できればきちんとした形でやっていただきたいんですが、ただ、県の方も予算等のしぼりがございませうから、我々としては1.5車線で、尚かつちょっとした、舗装とか、そういうのはきちっとやって欲しいということをお願いをしております。

藤田委員：それともう1つ、最初の方の夏泊半島の方ですが、除雪帯がない場所も結構あったんですけれども、他の区間におきましては、あった方がいいというのはすごくおっしゃるとおりだとは思いますが、無いとこんなに大変だということがあったら

教えていただきたいんですが。東滝工区についてのみで結構ですが。

田中町会長：今年も雪が降って、雪が降るといってロータリでもって積み上げていくわけです。そしてちょっとの時間でそれが崩れてくるということでまた道路を塞いでしまうという現象が起きます。道路が狭いためにね。

藤田委員：あの区間だけが危ないんですか。南の方も盛り上がっているようなところがありましたけれども。そこはギリギリ2車線だけのような気がしますが。崖のところ。

田中町会長：山側の方、積みブロックとかで整備されています。それに雪が乗っていくわけで。ちょうど境目ができるとガバッと落ちてくるという現象は起きているということです。

藤田委員：いや、だからね、ここの場所は、特に南の方に比べまして今回の計画路線の部分だけが除雪帯が必要なんでしょうか。

田中町会長：それは、私は承知してございませんが、どういう要望をしているのかというのは、私は町内会長でそこら辺は分かりませんが、そういう雪がそういうふうにして盛り上げられるとそれが道路にまた落ちて塞がるという状況を今、お話をしたということです。

それからもう1つ、先ほどのカーブミラーですが、何年も前にカーブミラーが立ったことがあるんです。あるんですが、風が吹くと飛ばされてしまうんですね。1年、2年は持っているみたいなんです、向きが反対の方を向いてみたり、そういうことで数年経つと潮風で腐って倒れるとか、そういう状況があって、カーブミラーはあまり効果がないという状況です。

それから、あそこ、小湊の方から半島の先の方に向かっていくと、左側にカーブをしてまた右にカーブをすると非常に狭い場所があるんですが、あそこでは車が落ちたこともあるんです、ガードレールを突き破っていくというんですかね。冬なんかは雪があっただけで高くなっているからまた乗り越えやすくなっているということもあって。仮にカーブミラーがあったとしても、私も1回ぶつけたことがあるんですけど、ちょっと考え事をしてそこを通ると車がこすれてガードレールの方に寄ってしまうということがありました。

武山委員長：よろしいですか。

他に委員の方から。木立委員。

木立委員：増田浅虫線については迂回路ということや観光という話があったんですけども、そういう整備された後の期待ということと、現在どういうふうに使われているかということとを区分して、現在はどのように使われていて、期待されるものは、今はそういう使い方をしてないんだけど期待されるものはどうかということとを区分けして話していただけないでしょうか。

船橋町長：増田浅虫線につきましてですね。

今現在は、そういう形ではっきりと、これはこうすることでやると、先ほどお話を申

し上げましたが、整備されましたら浅虫ダムとか霊場大和山がございますので、そういう観光面にも活用できます、活用できるという期待はございます。

ただ、今のところ、そういうあれは、増田浅虫線がまだ整備されておられないので、そっちに行くのがなかなか難しいということで、そういうことで我が町からは途中まで行けるのですが、青森の方から入って来れないということがございまして、そういう使い方はされていないということでございます。

確かに、先程から話を申し上げておりますように、災害があった場合の迂回路として国道4号を通らないで青森から野辺地まで行けるということでございます。

それから最近、どこでどういう災害が起きるか分からないということで、いろんなゲリラ的な豪雨とか、それから災害も発生してございますので、そういうことを考えますと、我々としてはそこをきちっと整備して、そういう災害に備えていきたいと、そういう町民の生活にもっていききたいと、こういうことでございます。

武山委員長：他に、よろしいですか。どうぞ。

山下委員：後藤さんに聞きたいんですけども、水産関係なんですけれども、各漁協さんでこの工事区間よりも北側の方、岬の方、こちらにいらっしゃる漁港でホタテを揚げた時に、もうそこで値決めなんですか。それとも平内に持って行って、そこでやるんですか。

後藤参事：県漁連でもって毎月1日と16で入札の設定をすることがあります。

山下委員：先物入札で？

後藤参事：そうです。

山下委員：そうしたら、量だけ持っていけばいいんですね、もう値段は決まっています。

分かりました。これ具体的な話を聞きたいんですけども、外来の加工場の仲買さん達は、何台くらいトラックで来るんですか。11トンって、かなりでかいと思ったけれど、今日見たら4トントラックから8トントラックの間だったんですが。

後藤参事：今はもう終漁期なんですよ。最盛期であれば平内町漁協、1日400トンくらいを。だから東田沢支所であれば1日50トンくらい出すことがあります。

山下委員：これは季節的に集中するのは、やっぱり冬場？

後藤参事：4月から、本来であれば9月いっぱいなんですけれども、平成22年の高水温でもって若干期間が今は短くなってございます。

山下委員：この出荷時期での時間帯というと朝方ですか。

後藤参事：そうです。6時からの荷受けにしております。

山下委員：受けてから最後に出るとすれば8時頃？

後藤参事：いや、量的に若干ずれますけれども、9時。終漁の時間を9時ということで設定はしてあります。

山下委員：なるほど。あと、冬はどうなんですか、漁師さんは、この道路。

後藤参事：冬は、いわゆる11月からのナマコ、それから大半が1月から3月いっぱい

耳づり作業ということになります。

山下委員：耳づりでは、籠は入れちゃえばそれほどトラックを動かす必要はないと思いますが、どうなのでしょう。道路を使って耳づり作業をやっている時に、道路を使わないといけない作業というのは何か発生するんですか。

後藤参事：耳づりではそういうあれはございませんけれども、いわゆる、今の区間の道路幅が狭いということから申し上げますと、盛漁期、4月から本来であれば9月までが荷が動く時期ということでございます。

山下委員：もう1点だけ教えていただきたいんですけども、今の計画はよく分からないんですが、護岸を造って道路用地を沖出しするという形になっているんですが、私が見る限りにおいては、そんなに急傾斜地ではないんですね、山側の方は、緩傾斜地だと思うんですけども。山側の切り出しで、例えば路側帯を、さっきの質問にあるように内側に少しだけ切り出して、沖側にあまり出さないような形の方がいいんですか。それとも沖出ししてまいた方がいいんですか、地元とすれば。

松林のある辺りは結構山側には空き地、切り出せるところがあると思うんですけども。

田中町会長：それについては、その箇所はどういうふうになっているか分からないんですが、大体、この夏泊公園線の海岸線、まあ海岸線だけじゃないんですが、山が、いわゆる昭和40年代の日本列島改造何とかという田中角栄さんが総理大臣をやった頃に、山、全部そういう業者を買われているんですね。それで、山が買われているので、「そこをちょっと売って下さい」ということでも地権者がどこにいるのか分からないとか。そういうふうなことで、山側の人を捜すのが非常に大変らしいですよ。

山下委員：事務的な話ですね、それは。

田中町会長：そうそう。ですから海の方に出す方が簡単。

山下委員：参事さんに言ったら、浜側の方の事情で、山側の切り出しを見るとあれは崩壊岩なんですね。非常にもろい岩で、下がゴロ場だから、それほど、ウニは獲っているかもしれないけれど、天然礁じゃないから張り出しの方がいいと思うんですよ。だけでも、山側をいじることによってやっぱり濁水が入ったり、そういう性質を持っているからちょっと問題になっているのか。そこら辺のところなんです。

山の切り出しで開削すればいいだけだから、地権者の問題が話であるんだけど、海側にあまり被害が出ないと同時に幅を取ることはできるかもしれない。そこら辺の地元の要望とかすり合わせはどうなっているかということを知りたいわけです。

武山委員長：町長さん。

船橋町長：先ほど藤田委員からもお話がございましたけれども、雪の場所を確保すると。今、ありましたけれども、斜面がちょっとずれてきているということがございまして、山側を削るお話がございましたけれども、ちょっとまずいのではないかと。

結局、今、漁協さんの協力もありまして、海側の方を少し埋め立てして、そちらに路側帯、いわゆる雪の置き場を造っていくという話でございます。

それから、やはり山側ですっとロータリで雪を投げていきますと、先ほどお話をしましたように途中で崩れて道路に出てくると、そういうこともございまして海側の方に造っていききたいという話でございます。

武山委員長：海側に工事をしていることで環境的に何かマイナス面とか、そういうものは？

後藤参事：これまで工事中に泥水とか、工事のところから泥水が流れたと、そういうふうな被害はございませんでした。

武山委員長：大体予定した時間ですけれども。

阿波委員：平成 17 年に大きな落石があったということと、雪の堆雪幅が重要だという話は分かったのですが、もう 1 つ、過去に大きな地震とか津波とか、そういった、例えば十勝沖地震のような災害があったとか、何か記録があれば教えて下さい。

武山委員長：災害について、何か。

後藤参事：陸奥湾内では十勝沖地震の時にも津波等はございませんでした。

私が小学校低学年のあたり、チリ沖ですか、あの時には子どもの記憶としてもずーっと引いたというのはありました。昨年、3.11 でも、やはり、夜中だったのであれですけども、津波はやっぱり発生して、ホタテ養殖施設が流されて隣の施設と一緒にになると、そういう被害はありました。

田中町会長：落石については、その 17 年の時に、私、記録がどういうふうになっているか分かりませんが、その時に、「ああ、そうだよ、ここにあるやつも何年か前に落ちてきたやつなんだよ」という話は聞いたことがあります。

また、ああいう大きなのじゃないんですが、それこそ、その程度の石は大雨が降るとネットを越えて下の道路に並んでいるんですね。

武山委員長：それでは予定した時間ですので、是非発言ということがなければこれで終わりにしたいと思いますけれども、よろしいでしょうか。

本日は地元の皆様、お忙しい中、わざわざお越しいただきましてありがとうございます。いただいた意見、参考に審議をさせていただきたいと思います。

それでは委員の皆さん、10 分程度休憩をして、14 時 50 分くらいから審議の方に入っていきたいと思います。

(休憩)

### (3) 道路事業に係る詳細審議について

武山委員長：それでは詳細審議に入っていきたいと思います。

会場の都合で、あまり延長できないということですので、予定通り 15 時 40 分頃になるかと思えますけれども、審議を継続します。

それでは本日、現地調査を行ったんですが、整理番号でいうと 5 番と 11 番、この審

議を進めていきたいと思ひます。

### 《詳細審議（整理番号5番）》

武山委員長：5番の夏泊公園線、いろいろ現地の方の意見等をお伺いしましたけれども、県の対応方針に対して審議会としてどういう結論を出すかということで審議を進めていきたいと思ひます。

あと、最初質問に対する回答の方が十分でなかったところもあるかと思ひますけれども、まず資料6、そこについて質問が途中で切れたということがありますけれども、よろしいですか。

事務局：先ほど、B/Cの件で事務局の方から改めて御説明をしたいと思ひます、申し訳ございません。

質問の趣旨は地域修正係数の便益を用いていることの是非も含めてでございますけれども、事実として、これを導入したのが22年度でございます。それまでは全ての事業について国と同じ基準にしていた。そういう中でB/Cの判定をしてきたということが事実でございます。

例えば、当然ながら修正をするよりは低い数値が出てくるのはまず間違いがないということは確かでございます。

ただ、このB/Cにつきましても、1未満だから事業をしないんだと、1を超えればするんだというようなものではなくて、様々ある指標のうちの1つと。基準からいきますと、1を下回ったものはB評価、1を上回ればA評価という形で整理しているのもでございます。ですので、修正をしなければB、修正をすればAだという事例というのは当然発生してくるわけで、いずれにしても、修正してもしなくてもAということもあるでしょうし、修正をしても両方ともBということももちろん事例としてはあり得るんだろうと考えています。

ただ、これを導入した経緯というものを改めて御説明しますが、22年度で導入しているわけですが、18年度の委員会で、すいません、詳しくは議事録を全部読んでないのですが、最初にどういう経緯で出てきたかというのはちょっと承知していないところがありますので省きますけれども、委員の皆様議論の中で、「単純に国が定めたものをそのまま使っているというのはいかなるものか」と。過疎が進む、それから人口も減少していくという中で、青森県の地域振興を考えた時に、このままでいいんだろうかという趣旨の御発言をどなたか委員の中からありまして、それであればその部分、何か県でしていきましようかということで18年度の附帯意見として出てきたものでございます。その附帯意見を踏まえまして19年度、20年度、当時の小林委員長を中心に、じゃあどういう方法がいいのかというのを2年間かけて検討をしていただきまして、その中でこの費用分析、国の制度を作る際に、そもそもどういう制度にするか国で検討をした時に、有識者の皆様方で当然検討をされたわけですが、そこで提案された内容にこういう地域修正

係数という考え方がございまして、ならば国で専門家の方々が入れた意見、実際の国の制度には取り入れられませんでしたが、それなりに検討が加えられて結論として、委員会として当時出されたものを青森県でも導入しましょうかということで導入されたものです。

20年度、導入しようということに決めて、21年度は試行をしたと。それで22年度から正式にこれでやっていこうということになったものでございます。

そういう意味では、国の基準のままであれば事業はできないんだけど、これを入れることによってやっているということは、当然、先ほども道路課の方から説明がありましたけれども、そういうことでは当然ないわけですし、あくまでも本県の実情を踏まえて、じゃあどうやっていくかということが根底にあって導入したものでございます。

恣意的に県側が、すいません、はっきり申し上げますが、県側から恣意的にこの数値を大きく見せるために導入をしたというものでは当然ないものでございますので、その点、御承知おき願えればと思います。間違った説明をしていけばまた訂正をしていくわけですが、そうではないはずですので、よろしく願いいたします。

武山委員長：はい、どうぞ。

藤田委員：じゃあ確認しますけれども、結局、この地域係数というのはこの審議委員会では採用ということでルール化しているということですか。

事務局：はい。

武山委員長：はい。

山下委員：木立先生と似たような疑問を持っているのですが。今、木立先生は悪い意味で言っているわけじゃなくて、例えば財務省の場合は、先ほど年間効果だとかを取り込まないのと同じように修正係数なるものは、一番初めの回答項目にもあるように、本来は他県でも実は入れないんですよ。そういうふうになってきちゃっている、逆に言えば。それを青森県でやるなら、木立先生がおっしゃるように、何かやっぱり地域政策としての根拠性を持って明確に出さなくてははいけない。

この2件の道路の問題もそこに実は評価の基準が出てくるんだと私は思っています。例えば、今、地域係数を考えた時のパラメーターには、地域の広域防災効果というやつは入っていないんですよ、現在は。じゃあ、これは入れたら非常に大きくなりますよ。そうするとこの増田浅虫線も夏泊線も当然上がってくる形になる。ただし、修正係数を入れたB/Cで計算をすると、その部分は現れてはこないんじゃないかと思います。

ちょっとそのところを地域政策としてどうするのかということをお県庁さん、もしくは事業担当者の方がある程度見据えて、そこを据え付けないと我々は議論できないだろうということをお木立先生はおっしゃられたのではないかと思います。

地域修正係数でいくというのは、藤田先生がおっしゃるようにそれで皆、合意なんです。青森独自のもので守ろうと。ただ、その時に、今現在起こっている広域防災効果みたいなもの、それから産業波及効果的なもの、それが実は修正係数の中に、この前いた

だいた資料の中では計算根拠に入っていないんですよ。

事務局：申し訳ございません、はっきりさせます、そういうのは。整理しながらお話をしているのですが、そういった防災効果ですとかは、そもそもはB / Cの中の計算の項目、基の方には入っていると思います。防災効果はどの程度見込まれるかとか。

山下委員：病院に行った時に救命率がいくつだとか、そういう計算はあるんだけど、今やっているのは、例えば増田線なんていうのは非常に大きい、十何年かに1回の大雨が降る、そういうところの市町村のバイパスとして用意をする場合に、じゃあその確率性を含んだ計算の仕方をしてないんですよ。現道整備の効果しか出してないんじゃないですか。

事務局：便益の計算上、基本便益の中には確かにそういった効果は見込んでないんですが、追加便益として防災便益ですとか冬期便益というのは含まれています。

細かく見た時に、何十年に1回とかの雨に対しての効果はどう見込んでいるかというところまでは今は分かりませんが、防災の便益を捉えて、それをB / Cの中に組み込んでいます。

道路課：算出している道路課の方からこの部分はお答えします。

我々、算出にあたって、極力、それこそ恣意的と言われないように算出にあたっては基本は基本3便益を算出しようと心掛けております。その他、調書にも書いてございますが、防災便益とか地域振興便益とか、そういう見れる項目はあるんですが、これらについて、例えば防災便益をどういうふうな迂回路を通して、それが何年あった時にこれを回した時にどういう便益が出るかというのは、必ずしも、今やっと三陸地震において国でそういう出し方をやったところであって、まだ、これでいきましょうと確立されている段階ではない。

今、我々が見込んでいる防災便益の出し方というのは簡略的ですし、そこが通行止めになった時に住んでいる人の世帯の半分くらいが困るでしょうよという形でザッと出しているだけなんです。ですから、これをあまり使うのはよしとしていないんです。ただ、冬期便益については交通低下度がわかりますので、バイパスができた場合、できない場合、冬期がどのくらいの交通量が落ちるのでということで、それは原単位も出ていますので計算できるので冬期便益は使っています。ただ、残りの4便益については確定できない部分が多いものですから、あまり使用してなくて、地域振興便益、本来は出せるんですけど出してないという部分がございます。ですから、出していければ一番いいんですけど、なかなかそれを実際計算にあたってどうセットしていくかというところが、ちょっとテクニカルな話としては難しいので、あまり防災便益とか地域振興便益とかというのは見込んでなくて出しているというのが実情でございます。

山下委員：そこのところ、少し、ある程度踏まないと、特に西側の海岸、深浦の方の工事にも関わるような議論になってくるんですね。

道路課：全く、委員のおっしゃるとおりでございます、国の方のやつは何でそれでや

るんですかという議論も、3 便益でしかやらないのかという議論については、それでやらないと国の評価の委員会の時に余計なものを掛けたということで通らないという実情がありましてそういうことをやっている状況でございます。

木立委員：これは形式上の話になるとちょっと長くなってしまいます。別の形で聞きますけれども、まず、この3月あたり、検索をしていたら出てきた三菱総研か三菱UFJ総研か、何か海外の費用便益分析をまとめたのが200~300ページあったんですけども、まず地域修正係数というのは、よく知られているようにドイツぐらいしか入れているところはないんですよね。イギリスもアメリカも主要3便益と言われていて、防災便益とかそういうのは入れてないわけです。

ここで言うと、国と同じ基準でやっているところが35道府県ということで、主流は主要3便益でいくということのわけです。だから、さっきの地域修正係数云々というよりも、総合的に判断するんだという趣旨のお話だったと思うんですけども、それを逆に言えば地域修正係数を掛けて超えたからと言って主要3便益という国際水準から言っても他県の水準から言っても、そっちでやっている主流の方をやっぱり総合的に重く考えるべきだということは、地域修正係数を掛けた後に1を超えたとしても十分重視すべきことなわけです。地域修正係数はルールだから超えたからそれでセーフということにはならなくて、やっぱり重く受け止めなければいけないと思うんです。これが標準的な考え方だからそうだと思うんです。

それでいった時に、では5番のベネチーのところを見ると、走行時間短縮便益というのは1.46億円で146百万円になっていて、冬期便益というのがあって、防災便益が405百万円になっていて、ここでほとんど稼いでいて、走行時間短縮便益という主たるものというのは微々たるものなわけです。防災便益が146に対して405という防災便益を足して、それで修正係数を掛けてやっと1を超えて成り立っているようなこういう数値なんです。

もっとこういう形式的な話じゃなくて率直に言って、今日見学をしたところで、見学区間の手前の海側が絶壁のところは狭いままのわけですね。他のところも大体狭いわけです。非常に狭いところというのは数カ所ありますけれども、そのところをピンポイントでやれば、おそらくだいぶ改善するわけで、あそこ、今日既に済んで海側に張り出しているところ、あそこは直線でほとんど問題のないところですね。他の絶壁のところと比べると問題がないところですね。

ですから、そういった地域修正係数云々を離れて主要3便益で言えば非常に小さいということは、やっぱりルール云々じゃなくて総合的に判断する時にはやっぱり重く受け止めるべきだと思いますね、逆に考えれば。

そうした時に、他県のこういった委員会の意見などもちょっと眺めてみましたけれども、よくある意見としては、これはもっと費用を削減できないのかという方向があるわけです。おそらく、あそこを広がったからと言って、他のところはもっと狭い道

がずっと長く続いているわけですから、大いに時間が早くなることはないということが、ここに示されている 146 という数字だと思うんですね。だからピンポイントでどこかカーブのところだけ広げるとか、そういったことによる便益とかは図る必要はないのかということですね。

ですから、もっと費用削減するという方向というのはあり得ないのかと思うんですけども。

道路課：委員が言われているのは、もっと悪いところがあるんだからそこだけやって、今のところは2車線あるんだからいいんじゃないかという意見だと思うんですけども。

先ほどの町長の話にもございましたとおり、夏泊半島地区においては全線において安全・安心な道路を造ってくれということだと思っております。ですので、それにおいて、あそこも悪い、ここも悪いというのはもちろんそうで、我々としても投入できる予算が潤沢にあれば全線一斉に整備することもできますが、県内、まだまだそういう危険な道路というのはいっぱいありますので、そういう中において事業が比較的進みやすいところとか、先ほども言ったとおり、あそこは乱開発の時にどこの誰か分からないのが用地を買って、実際に、そこに一度手を掛けようとしたことがあるんですが用地が買えないということで断念している経緯がございます。そこができないからと言って、じゃあこっちをやらなくていいのかと。ここは現に落石があって、先ほど言ったとおり1ヶ月近く道路が止まったと。

そういうことを我々、道路を管理する者として要望を受けた際に、1ヶ月間道路が止まったけれども事故があったわけじゃないからグルッと遠回りをすればいいんじゃないかということについては、我々道路管理者としてはそういうのにも備えた道路を造っていくべきだと思っております。

ですから、ピンポイント、そのピンポイントを直したとしてもまた別のピンポイントができるということであれば、一体的に一連に整備する方が一度に投入できますし、整備効果としてもその1.2 km分の改善効果が確かにあるわけですので。地元の要望は、それが終わったら次またやってくれ、次やってくれと言って夏泊半島全体の安全・安心を確保してくれということがございまして、先ほど町長も若干触れましたが、茂浦というところに今はトンネルを造っておりまして、そのトンネルの道路が11月に開通します。これは平内町民の悲願であるということで、開通する際には町民を揚げてお祝いをする聞き及んでおりますが、それくらいに夏泊公園線に対する安全・安心の確保は地元から強いものがございます。

木立委員：財源のことを前回のあれで質問してあるんですけども、元利償還金に対する交付税措置というのが7ページのところに書いてあるんですけども、これは県の持分というのは100%ではなくて、何割かは国からお金が出ているだろうし、返済時には交付税措置もあるということですけども、交付税措置がなされない分については県の債務になっていくわけですね。これから北海道の方に新幹線が伸びていく時の大きい債

務とか、そういったこともある時に、実際、他から補助が出るかとか交付金が出るかということがあったとしても、実際、県の負担になっていることはなっているわけです。他の整備区間、整備して欲しいという要望があるというお話でしたけれども、そういった要望というのを整理するためにも費用便益分析というのがあるわけですね。ムダにできないはずのお金で、この主要3便益からいくと非常に微々たる値しか出ないここを、今日、見学した結果、全部の区間について、特に済んでいる区間についてはほとんどいらないのではないかという感想を持ったんですよね。だから、費用を削減して工事期間を小さくするということはなぜお考えにならないのかということをもう一度お聞きしたいと思います。

道路課：経費を安くして、要は直線区間ですね、あの区間を使えばいいんじゃないかということですが、元々道路については堆雪幅がない。我々は堆雪幅は必要だと考えてございます。堆雪幅がなければ冬期の安全・安心な道路を確保できないということで堆雪幅を造るということでいくと、現道においては堆雪幅がないのでこれを造っていくと考えております。

堆雪幅を造らないでやった時に、またやはりネックになった時に、また堆雪幅を造ったきちんとした道路を造るべきだという議論になった時に、2度その地区に投資をすることになるわけであって、やらなかった所がネックになった時に、またもう一度そういうことをやるということを考えるのであれば、やはりやれる今、きちんとした整備をするべきだと我々は考えております。

田村委員：資料6の説明の御回答の中にも道路計画という言葉が何回か出てきますが、道路計画とはどういうものでしょうか。

例えば、今の夏泊公園線に関しても、夏泊半島の道路全体が将来的にこういう姿、こういう道路として整備されるという計画があって、今回の夏泊公園線はその将来あるべき道路の一部を実現しているという位置づけであれば分かります。

先ほど木立先生がずっとおっしゃっていたのは、そういうものが無くて地元の要望がここからあった、あちらからあったと言って何か箇所、箇所でやっていくという考え方でいうと、そこはムダじゃないかとかそういう話になると思います。

夏泊半島の道路の将来の理想の姿がきちっと、どこかに描かれていて、それは半島全集2車線で堆雪幅を設けると、今回のこの事業はその一部を実現するのだと。そのような地域的長期的な計画のもとにこの事業があるのかどうかお聞かせください。

道路課：道路の計画レベルがやはりいろいろありまして、全ての道路に道路の計画を入れるということは、道路を造ろうとすると当然土地の幅がどれくらいかかるかとか用地、斜面をどういうふうに切るべきかとか、そこに橋梁を入れるかとか、いろんなことを考えなければ厳密な計画は立てられません。

ですので、例えば国がやっている高速道路みたいなのであれば、大まか、こういう道路を造りますよというのは示すことができるのですが、県の管理している道路というの

は相当な数に上りますので、全ての道路について、ここはこうです、ここはこうです、ここは2車線ですという形を個別に出すことは現状ではできていません。

ただ、そういう中においても、これだとあまりにも行き当たりばったりじゃないかという議論が当然あるわけで、そういうことを避ける上でもこの「青森のみちづくり」の基本ということでこういう道路を優先的に整備していくんですよという方針で行っております。

これに基づいた時において、初めて道路の設計ができるのであって、例えば今の夏泊公園線についても、一般論でいうと全線がちゃんと3級の道路で周遊できる道路が欲しいというのがやはり一番の望みだと思いますが、その全線を今、計画線を入れるということではできないので、そういうのが頭にあることはもちろんだけれども、できるところから計画を入れていきますよ、ここが終わったら次をやっていきますよと、徐々に潰していくという言い方になるかと思うのですが。

それが行き当たりばったりだという捉え方をされると思うんですけど、理想論でいうとやはり全線が2車線あって堆雪幅があって安全・安心な道路であるというのがやっぱり一番の理想型で、道路管理をする者としてはそれを求めていくと。ただ、それは20年先、30年先できるか分かりませんが、そういうふうにして道路整備を進めていくということです。

田村委員：そうすると、道路計画というのは、例えば計画の地理的範囲とか、あるいは見直し時期で区分があるとかというのではなくて、おっしゃっている道路計画というのは一個一個の事業の範囲、路線の計画を言うのですか。

道路課：そうですね、一遍に全部のことに手を出せませんし、それについてきちんとした事業費も出せませんので、事業が具体的に変わった場合について投資効果とコストを出して、こういうふうにして算定していると。できる区間をどうセットするかという問題は確かにあるんですけど、そのセットの仕方というのは様々な要素がございまして、ここでこうだから何kmセットするということはなかなか一口では言えないんですけど、「なるほど、ここが全部必要だけれど、ここを優先的にやっていきますよ」となった時に、じゃあこれをどういう区間でセットしていったら、これはこれくらいのお金が掛かるからB/Cを出してちゃんと検証しましょうよという形でございます。

そういう形で、実際の詳細な計画というのは個別具体的な箇所で行っていますし、全体のイメージというのはこういう道づくりの計画みたいなので示してございます。

田村委員：「青い森のみちづくり」で示された指針と実際の事業の間に、何かもう1つ必要だという気がします。

佐々木道路課長：まさにおっしゃるとおりでございます。基本方針と実施計画の間には、いわゆる本当の長期計画みたいなものがあればいいという御指摘でございます。

昔はそういうふうに国が何次5ヶ年という形で、第8次5ヶ年、第9次5ヶ年という形で5ヶ年計画を作りながらそれぞれで整備をしてきたという経緯がございまして。

ただ、それも地域主権ということで、前は国主導で5ヶ年計画を作ってきたわけですが、今でも、今の時代は道路財源が一般財源化しておりまして、道路財源そのものが道路を造るための財源というのは法律上、今は無い状態でございますね。

よって、我々としては、元々道路財源としてある財源を使って行って計画を立てるということはあったわけですが、今はその財源が道路財源に必ずしも使えるものではないということになりますと、我々としては理想はもちろん県の管理者ですから県管理道路 3,500 km ございますけれども、全ての道路に対してある程度の整備予算を付けたいんですけれども、そこに回せるお金があるかどうかという将来的な問題、今、我々としては持てないですし、自信がございません。なぜかと言うと、財源の確保という問題が全然ない状態なわけですから。

我々、道路管理者としての理想はありますよ。今言ったように、全線、ある予算で2車線のものにしたいという、2車線できちんとした道路に整備したい、それはうちのの方針に沿ってやりたいと、これに沿ってやりたいということなんですけれども、個別具体になると、今、財源が無くなっているわりには道路整備に対する地域の期待が非常に多い状態です。我々としては、ここに集中投資したい、あっちにもこっちにも集中投資したいという、そういう行政が今はすごく採りにくいということで、結局、総花的にバラバラにやっているように見えるんでしょうけれども、そういった社会的な情勢もございまして、そういった社会情勢の中で我々が今、どのところから道路整備を少しずつでもやっていかなきゃならないかというところで、今、こういう事業を展開しているということでございます。

振り返りますと、やはり私どもも本音であればきっちりした道路財源のもとにきっちりとした今おっしゃったような基本と詳細の間の真ん中の部分を作って、昔みたいに何次計画という5ヶ年計画を、この路線のここまでをこの年代でやるとか、そういう計画を作りたいんですけれども、道路財源そのものが法律上無くなりましたので、国もそういう計画を示すことが無くなりました。国のせいにするわけではないんですけれども、我々としても持ちたいのですが、将来の道路の予算というのがどのくらいあるかというのが見通しが立たないままにやっていかなければならないという状態になりました。おっしゃるとおり、ある程度の5ヶ年計画みたいなものを作りたいのはありますけれども、そこに費やす費用、そしてそれが確実なものになるかどうかという議論を含めてそういった5ヶ年計画というものは今、国にも存在しておりませんので、そういった意味では私どももなかなか年次計画のところはまだ踏み込んでいけないという実情がございまして。

#### 《詳細審議（整理番号5番、9番、11番）》

藤田委員：夏泊公園線につきましては、ちょっと不満はありますけれども結構です。

それで増田浅虫線ですが、先ほどの現地説明会の時に課長さんの方から「こちらに出

された計画図は白紙に戻してもいいですよ」というお話でありましたし、今回の現地の町長さんをはじめ平内町の関係者の方からも「現道を改良という線でいって構わない」というお話がありました。

そこで私達に聞かれていることはどういうことか、ちょっと分からなくなったものですから、その点について。

こちらに11番として浅虫増田線の図面が全然白紙になりますとこれが無くなっちゃうことになりまして、資料が無いことになりしますので、何を検討したらいいかということを一応伺いたいと思います。

それから、今回のこれで終わりになっちゃいますと、資料6の方なんですけれども、どうしてもここだけは聞いておきたいのが、資料6の8ページの岩崎深浦線についての回答なんです。私が伺いたかったのは具体的に何をなさるかということです。環境配慮指針に準拠してやっているといったようなことではなくて、回答にありますように。あそこが世界遺産地域のすぐ周辺部に位置しておりますので、きちんと野生動物なり野生植物に対しての対応をしているのかどうか。

例えば、沖縄県のヤンバルミtaiなところに行きますと、そういう本来は世界遺産にもなっておりませんが、きちんと小動物に対して配慮、例えば道路を、横断する時のエコロード化して、トンネルを設けて野生動物が行き来できるですとか、側溝に落ちた希少な小動物が這い上げられるようにするとか、そういったことがあります。そういったことにつきましても配慮していただきたいということをお聞きしたわけです。

それから、やはり、5番の道路につきまして一言だけ付け加えたいことがあります。それは今日の町長さんなどのお話から思ったことなんです、町としては、あそこの落石を何とかして欲しいというのをすごく感じていらっしゃるようなんですが、そういった落石対策といったところにも少しお金を回す必要があるのではないかと思います、そちらの方はどうお考えなのか、お聞きしたいと思います。

道路課：増田浅虫線につきましては、先ほど現地で、当初の計画の平面図をお見せしましたけれども、私どもとしてはあのとおりやるべきものではないと思っています。

町長の話の中で言っていました、「改良すべきところを改良して」という言い方をされました。ですので、我々も、我々の一存でここは止めます、ここは現道だけですよということじゃなくて、そのどこをやって欲しいのか、ここは我慢できるのかというのをきちんと役場の方とも打合せをしながら再度計画を入れて、少なくとも、もし次、計画をご提示する際には、私の考えでは、今「これは修正させて下さい、もう一度事業費を弾きますよ」と私は理解しておりますので、その際には今以上のコストが削減された形で、役場ともこれくらいの整備であれば合意できますよというところで御報告ができればと。できた後に御承認いただければその事業をやりたいという考えでございます。

それから2点目の岩崎深浦線、松代町陸奥赤石停車場線、その他自然遺産ということですが、一番いいのは事業に入る際に全ての事業において環境影響評価をやる

のが一番ベストだとは思ってございます。ただ、それにつきましても、環境影響評価となると莫大なお金が掛かるのもまた事実でございます。

ですので、状況において着手前全ての事業において現場の自然動植物を把握しているわけではございませんが、可能な限り、事業をする前に当然地域の市町村とか地域の用地交渉をする際とか、もしくは営林署とかに行くわけですね。そうすると、その方々からある程度そこに住んでいるものに対する情報が入ってきます。営林署で用地を買おうとすると、ここにこういうのがあるからこういう調査をしなければ売れませんよというのは当然入ってきます。そういうのが入ってきたものについては、もちろん対応してございます。入ってないものについて、じゃあどうするかとなると、当面はお答えしました我々が事業をする際に守るべき県の方針に従って事業をしておりますが、これでよしとしているわけではなくて、事業をやる際に、「あそこにそういうものがあるよ」とか「あるよ」という情報が入れば、それに合わせた適切な対処をしていかなければならないと。

その具体例としては、以前、むつ恐山公園大畑線でありますと葉色沢ですね、あそこもここで審議をいただいておりますが、事業をしていたら、確かタカ類だったと思いますが、あるということではいろいろ調査をやったり、そんな形で、無いからやらないということじゃなくて、我々としてもアンテナを高くしてなるべくキャッチできて、できるようにというスタンスで事業を進めます。ただ、全てにおいて影響評価ができないというのも事実でございますので、拠り所としてこの環境審議会において取りまとめられた指針に基づいて当面は着手していくと。

最後に落石ですね。落石については、落石対策というのは、ある1つに集中すればできるものではないと考えております。斜面の石というのがありますが、その石を力尽くで押さえるというのはできる範囲はもちろん、それから落ちてきた石を留めるについても落ちる高さとか落ちる石の大きさによって押さえられる量が限られております。じゃあ、落ちてきた後、どうするかということで、複合的に落石対策というものを考えております。

具体の例でいくと、下北の易国間というところがございますが、ここも過去、何年かにおいて大規模な落石がありまして、相当な額をつぎ込んで対策をしておりますが、そういう考え方においても、まず発生源の対策はもちろん採ると、それから中間斜面においてどういうふうにして留めるか、下まで来たらどうブレーキを掛けるか、最悪落ちたらどうするか、落ちた後においてもどういう早期復旧が図れるかという、そういう要素において落石対策を考えてございますので、今、あそこの現場においてもそういう中においてやはり沖出しした幅というのは、それがどういう具体的な数かというのは言い表せませんが、総合対策の中において、やはり危険な山側から出したいというのは事実でございます。

佐々木道路課長：すいません、あと、今の斜面の防災対策の関係でございますけれども、ハード対策ももちろんあるんですけれども、我々としてはソフト対策として毎年斜面を

監視するという調査をしてございます。県内で6,000箇所、7,000箇所とございますけれども。そういった中で、毎年変状しているかどうかと、ある意味、落ちる時はある程度の痕跡があるものでございまして、そういったところの継続は毎年調査をしてございまして、そういった形でどうしてもやらなくてはいけなくなった場合とか、それからもう少し観察できるとか、そういった仕分けをしまして、計画的に斜面の防災対策を実施しているということでございます。

ですので、その部分、まず観察はしていると思うんですね。カルテを作って、一回石が落ちていますのでその部分はその後に動きがないかどうかというのはまた継続して調査をしております、そういったことで、いわゆる変状が見られたらまた防災対策をやらなければならないという判定が上げれば我々はそこから防災対策をやっていくという形でのソフト対策も進めてございます。

以上でございます。

武山委員長：藤田委員。

藤田委員：もう時間もないと思いますので簡単に言いますと、やっぱり住民の方が、この辺は危ないというのがよく分かると思いますので、その辺の意見を聞いていただいて、それで例えば落石防護ネットみたいなやつも少しは計画された方がいいのかなと思いました。

#### 《詳細審議（整理番号9番）》

武山委員長：松富委員。

松富委員：先ほど課長さんが計画論のお話しをされましたけれど、国がやってないから県もできないんだという言い方をされましたけれど、意外とやっているんじゃないかなという気がしています。

と言いますのは、例えば河川の方ですと、2級河川であると方針を立てて、30年くらいの整備計画を立てて、そして多分5年後、実施計画を建てているんですね、県自体がやっていると思うんですね。港湾でもやっていると思います、基本的に。

そうすると、道路の方もやってないように見えて、意外とやっているのではないかと。なぜならば、この工期を見るとほとんどが15年とか、そういったものですよ。そういったことから繋がってみえませんが皆様方の頭の中では結構繫いだ計画になっているのではないかと思います。

私が聞きたかったのは、やはり9番で深浦町の道路の件なんですけれど、本当は今日、これにしてもらえるのかなと思っていたんですけれど、これはほぼ休止に近いような状況だということと、こういうところでこれを外した可能性があるというふうに聞いたんですが。

それで、私の質問は、ここが進捗状況が悪いのは地元の要望が非常に強くて、そのあたりに少しズレがある。そのまとめが大変で遅れているというふうに説明を聞いたかと

思いますけれど、そうしますと、アンケートをとるようですけれども、今後、県としてそのあたりをまとめるための方向みたいなものを考えているのでしょうか。具体的な計画を示そうとしているのでしょうか。皆さんができるだけ満足するように。

道路課：審議会の資料の深浦岩崎線の参考資料の平面図を見ていただきたいのですが。

全体計画平面図がございますが、現状をお話ししますと、右側の切り法面、408mございますが、ここはもう出来上がっております。出来上がっているというか右下に写真が付いていますが、こういう状況で、まだ舗装がかかっていない状況ですがこういう状況であります。

この先、2号橋という橋があったんですが、その橋に着手する際に、国道101号の地域高規格道路としての整備について、このまま岩崎バイパスと言いますが、結構遠大な計画があるのですが、それがそのままいけるのかどうなのか。前、着手した時は道路整備についてすごい予算がついた時期があったので、この予算の規模でいくと岩崎バイパスには着手できるんだらうなということで、それに先行する道路として工事のためにも必要だからアクセス道路を整備しようということで着手したところでございます。

その点線が、この図面でいくと右上にあります赤い点線です。これが地域高規格道路として計画されていた道路です。

しかし、今度、この橋に手を掛ける段階になって、「どうなんだろうね」という話がありまして、ここに着手に至っていないと。我々自身も、果たして地域高規格道路が出来上がってくるんだらうかと考える必要があったということで止まっております。

ただ、地域に対しては、この岩崎バイパスが必要だという議論があるのですが、「止めました」という議論ではなくて「どうしましょうか」という議論も進めていかなければならないということを考えてございます。その「どうしましょうか」という議論をしなければ、ここの道路をどうしようかということは出てきませんが、少なくとも今の計画どおりできると我々ももちろん考えてございません。

ただし、これも先ほどの増田浅虫線と同じ議論になるのですが、現在、路盤を掘削して道路を造った区間、切り土法面施工済みという区間がありますが、ここはもう既に投入をして2億近くのお金を入れているのですが、ここを何とか検討でタッチさせることによって後残り少しの僅かの事業費を入れると効果を発揮させることができる。今のままだと効果が0です。そうした場合に、残事業B/Cということにもなりますが、その辺きちんと整備して、それでもタッチした方がいいのか、それとも放置しておくべきなのかというのはこれからの議論になるかと思えます。

松富委員：分かりました。手短かに答えて欲しかったんですが。

要は、まだまだ遅れる可能性はあるということですね。

道路課：そうです。

武山委員長：時間となりそうですので、継続とかする場合でも、また附帯意見を付けようとかそういう話にまだ詳細な議論が必要かと思えますので、今日は結論を出さずに、

次回にしたいと思います。

よろしいでしょうか。

ということで、次回また改めて御意見を伺うようにしますけれども、一応県の方としての対応方針が示されたということで見えておいて下さい。

それでは事務局の方から。

### その他

事務局：帰りですけれども、バスを 10 分後くらいに出したいと思っておりましたので、準備をよろしく願いいたします。

また次の委員会でございますが、事前に御連絡を差し上げたとおり 23 日、それから第 5 回を 10 月 21 日という形にしてございました。審議の状況によって間にまた挟むとかいろいろあるかもしれませんが、当面、9 月 23 日、次回になるという形で進めさせていただきます。会場、それから具体的な時間等につきましては、改めてまた連絡をさせていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それと今日の配布資料、それから議事録、改めてまた公開という形を採らせていただきますので、よろしく願いをいたします。

### 3 閉会

司会：それでは、これをもちまして本日の委員会を閉会いたします。本日は現地調査も含めて本当に長時間、ありがとうございました。お疲れ様です。