

平成26年度

第3回 青森県公共事業再評価等審議委員会

日 時 平成26年9月11日(木) 13:30~16:30
場 所 青森国際ホテル 2階「春秋の間」
出席者 青森県公共事業再評価等審議委員会委員
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 教授
委員 長利 洋 北里大学 獣医学部 教授
委員 藤田 均 青森大学 薬学部 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 原田次長、秋田企画調整課長 ほか
農林水産部 黒滝次長、一戸林政課長、影山農村整備課長、
山田漁港漁場整備課長 ほか
県土整備部 清水理事、伊藤整備企画課長、鈴木道路課長、
今河川砂防課長、平山港湾空港課長 ほか

内 容

【開 会】

(司会)

本日の司会を務めます企画調整課長の秋田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
ます。

会議開会の前に事務局から資料の確認等をさせていただきたいと存じます。

(事務局)

事務局の美濃谷と申します。

資料の確認をさせていただきます。前回までにお配りした資料、再評価調書など一式を綴り込んでいる緑色のファイルですが、皆さん、お持ちでいらっしゃいますね。

また、本日の委員会開催に向けて、事前に御検討いただくためにお送りいたしました資料、資料の4、5、6でございますけれども、これもお持ちいただいていたでしょうか。もし、お忘れの委員の方、いらっしゃいましたら事務局の方で御用意したものでございます。よろしいでしょうか。

次に、本日、新たにお配りして机の上に置いてありますが、その資料の確認をさせていただきます。まず1枚目が「次第」の資料でございます。めくっていただいて2枚目に委員の皆様の「名簿」、3枚目は「席図」、4枚目は「配布資料一覧表」となっております。4枚目の「配布資料一覧表」、御覧いただくと、本日、新たにお配りする資料ということで、資料7「平成26年度公共事業再評価・事後評価に関する質問事項等・回答書」が配布されていると思います。よろしいでしょうか。

よろしければ、次に、資料の差し替えがございますので御説明をさせていただきます。資料の右肩部分に赤い字で「差し替え」と記載しているものがございます。これは第1回委員会で、藤田委員の方から御指摘がございましたH26-1 国道338号白糠バイパスの第4次環境計画チェック表となっております。

該当なしということで斜線を入れておいた部分を、チェックを入れた正式なものに訂正してございます。お手数でございますが、修正前の白糠H26-1 338 白糠バイパスの環境評価指針チェック表の差し替えになります。

ただ、差し替えということでもありますけれども、抜いてしまうと前のページが両面になってございますので資料が無くなってしまいますので、そのまま、今お配りした1枚紙の差し替えと書いた資料をそのまま加えていただいて差し替えということにさせていただきますと思います。よろしいでしょうか。

それでは、もう1点、資料の修正がございます。第1回委員会におきまして、H26-4 山田川の関係とH26-6 仏ヶ浦港の各1ページ目の「事業概要の事業費欄」に記載がないという御質問に対して、担当課の方から「計画の年次計画、記入漏れ」ということで、「差し替えます」というお話をさしあげたのですが、実は第1回の委員会等にお配りした実施要綱ほか資料集というのがございます。その21ページを御覧になっていただきたいのですが、その資料集の21ページのところ、上の方に表の事業費欄の記載例というのが書かれています。その事業費欄の記載例のところから23年度、事業費の一覧の中にマルが記載してございまして、そこに吹き出しがございます。ここに「年次計画を定めていない場合、計画欄は小計欄のみの合計額の記載で可」という注意書きがあります。

実は、この山田川、それから仏ヶ浦港のこの両事業については、事業採択時に年次の計画は作っておらない事業ということで、この吹き出しのとおり、年次の計画を作っていない場合は記載しなくてもいいということで、これは空欄のままにしたということでございます。決して記載漏れということではないとのことでございます。

ただし、平成26-4 山田川の27年度以降の欄も空欄になっているのですが、ここは記入漏れでございまして、山田川のところの計画欄の「27年度から」のところには、合計額350、小計327の差額2,300万円、23という数字が入るのが正しいということで、そこは23という数字を足していただいて修正をさせていただければと思います。

以上のとおり、事業計画のことについては以上のとおり修正ということになります。説明は以上でございます。

(司会)

よろしいでしょうか。

それでは、ただ今から、平成 26 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。

会議に先立ちまして、7 月 1 日付けで県土整備部の職員の異動があり、また、今回から農林水産部の職員も出席しておりますことから、職員の紹介をいたします。

まず、県土整備部、清水理事です。

農林水産部、黒滝次長です。

一戸林政課長です。

影山農村整備課長です。

山田漁港漁場整備課長です。

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、本日はお手元の資料では 7 名の出席となっておりますけれども、宮本委員が本日、急遽御都合が悪くなられまして欠席となりましたが、6 名の御出席となりますので、会議が成立します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。

(武山委員長)

それでは、ここから私の方で進行を務めさせていただきます。

本日の審議の進め方について確認したいと思います。次第がお手元にあるかと思いますが、再評価対象事業の審議ということで、議事の 1 を進めていきたいと思っております。そこに追加地区分と書いてあります。再評価対象事業として道路事業を 1 件追加したいということでしたので、その経緯を含めて説明をいただいた後に審議の方に入っていきたいと思っております。

あとは、事前に提出いただいた質問等もありますので、それについての説明も担当課の方からしていただくことになるかと思っております。

次に、議事の(2)、再評価対象事業の委員会意見の決定に入りたいと思っております。前々回、第 1 回目の委員会で審議を行った 6 地区についてと、本日の追加分の道路事業と計 7 地区の県の対応方針について、この委員会としての意見の最終判断をしたいと思っております。

これは既に経験のある方が多いと思っておりますが、県の対応方針を認めるか、或いは認める場合でも附帯意見というのを付けてきたことがありますので、県の対応方針どおりでよいかどうかということと附帯意見が必要かどうかについての審議になるかと思っております。

附帯意見を付けるということであれば、また文案の方を決定した後に次回の委員会で最

最終的に定めていきたいと考えております。

続いて、議事の(3) 事後評価結果の審議に入ります。事後評価は、事業完了後5年経過したものについて評価を行って、今後の同種の事業の計画等に反映させていくということで、これもずっと行ってきたわけですが、昨年度に3地区、3事業を今年度の事後評価の対象と決めましたので、それについて審議を進めていきたいと思っております。

これについても再評価と同様に、いただいた質問についての回答をまず説明いただいて、その後に審議を行い、最終的には知事への意見書に再評価と同様に委員会としての見解を示していくということになります。

続いて議事の(4) 来年度、平成27年度の事後評価の対象事業をどこにするかの選定を行うこととなります。

ということで、各種盛り込まれておりますけれども、本日も審議のほど、よろしく御願ひしたいと思います。

それでは、再評価対象事業についての審議を進めていきたいと思っておりますけれども、前回の委員会で事業費についての質問等がありましたので、まず、それについて県の方から説明をお願いしたいと思います。

これは整備企画課さんの方からですかね。

【資料7 質問事項等に対する回答】

(整備企画課)

整備企画課の荻沢といいます。よろしくお願いいたします。座って説明をさせていただきます。

本日本配布の資料7を御覧いただきたいと思っております。藤田委員から御要望のあった再評価調書の事業費について、「事業概要」の事業費と「費用対効果分析の要因変化」の事業費の違いについて、分かり易く説明してほしいとのことでしたので、回答します。

公表事業再評価において使用する「事業費」の違いについては、以下のとおりとなっております。

(1) 事業概要での「事業費」について。

事業を完成させるために要する経費をいいます。再評価の前年度までの投資実績額と以後の投資見込み額の合計となっております。

(3) の費用対効果分析の要因変化の「事業費」について。

費用対効果分析は、施設の整備に要する経費と完成後の施設を耐用年数まで維持管理する経費など、事業の実施に伴って発生する「費用」と、施設が整備されることによって発生する様々な「便益」を比較して、事業実施による投資効率性を分析・評価するものです。ここでの「事業費」は、「費用」のうち、施設の整備に要する経費を現在価値化したものであり、実際に支出する経費(投資額)の総額を指す一般的な事業費とは相違するとのことです。

現在価値化は、再評価の前年度までに投資した実績額と以後の投資見込み額について、社会的割引率を乗じる、物価変動分を除外する、消費税を除くなど、事業別に定められている国のマニュアル等に基づいて算定しています。

現在価値化された事業費とは、実績額×社会的割引率など、となっております。

また、補足ですけれども、資料集のページ 21、上段の事業費の欄を御覧ください。当初計画時総事業費（a）と年次計画の合計額欄（b）の金額が異なる場合がありますが、再評価または再々評価を受けるまでに設計条件の変更や工法の変更などにより計画や事業費を変更した、またはこれから変更する場合はこのように記載することとなっているものです。

また、後の方のページ 29 を御覧いただきたいと思います。計画変更の範囲に該当する場合は、再評価調書に計画変更月日を記載しております。範囲以内であれば、軽微な変更として記載を省略しております。なお、計画変更等が必要になった場合は、国庫補助事業や交付金事業については国と協議した上で随時変更しており、本日、追加審議いただく吹越バイパスのように、場合によっては国との協議により当委員会にお諮りすることもあります。以上でございます。

（武山委員長）

ありがとうございました。

ただ今の説明に対して、質問とかコメントがあればお受けしたいと思います。

よろしいでしょうか。事業費のところちょっと分かりにくい時があるのと、年次計画を必ずしも定めていない場合もあるということについてでした。

B / C を求めるためには案分で割り振ったりということもしているのかと思います。そのあたりが調書として表現の仕方に問題等があるということがあれば、また事務局の方でも検討をいただいてもよろしいのかと思いますけれども。

よろしいですかね。

現場見学の時も話がありましたが、低入札とか、いろんな要件で事業費の総額というのは必ずしも最初のものに一致しないのしょうけれども。今の条件に当てはまらない時には、計画変更という形では進めていないということで、最後、帳尻が必ずしも合わないということが起こってきているのかなと思います。そういうことを了解の上で資料の方を見ていただければと思います。

よろしいですかね。

【再評価対象事業追加地区 H26-7 国道 279 号吹越バイパスの審議】

（武山委員長）

それでは続いて（1）再評価の対象地区として1地区、追加地区分ということで説明をお願いしたいと思います。これについては道路事業ということで、道路課さんの方からお

願いたします。

(道路課)

道路課、岡前と申します。よろしく願いたします。座って御説明させていただきます。

再評価調書の、整理番号がH26-7でございます。道路種別は道路改築事業、国道279号吹越バイパスでございます。

再評価実施要件は、先ほど整備企画課の方からも御説明がありましたが、この事業について事業費と工期の見直しが必要になったことに対しまして、国土交通省との協議の中で、国交省の方から、「地元の再評価委員会に御審議をいただいたことを踏まえて」という指導があったことによって今回御審議をいただくことになったものでございます。

実施方法としては、国庫補助事業で行っておりまして、国の補助金が55%、県の負担が45%となっております。

事業採択が平成20年度で、終了予定は平成27年度から平成29年度に変更する予定としております。

本工区は地域高規格道路 下北半島縦貫道路の一部を成すものでして、地域間連携の強化、医療ネットワークの向上などの事業目標を掲げて整備を進めております。また、計画延長や起終点等については変更はございませんでしたが、接続する横浜南バイパスとの関係から、共有する吹越ICの形状が変更となったものでございます。

総事業費は前回の再評価時から約21億7,000万円増額となって、93億円を予定しております。

具体的な増額理由につきましては、添付資料の4ページ、5ページにお示ししてございますので、そちらを御覧いただきたいと思います。

大きく3点ございますが、まず1点目として、先ほど申し上げました、北側に接続いたします横浜南バイパスが、昨年度、平成25年度に事業化になったことに基づきまして、共有いたします吹越ICの形状を変更する必要となりました。このため、土工や舗装面積等が増加いたしましたものでございます。

また、計画の見直しのための期間や新たな用地測量、用地買収作業などのために期間が必要となったことなどから、工期も2年間延長することになったものでございます。

増額の額といたしましては8億6,000万円を想定してございます。

2点目の理由といたしましては、吹越バイパスと横浜南バイパスが完成いたしますと供用区間が全部で約32kmと長くなることによりまして、現道からの大幅な交通量転換が見込まれ、安全確保のために中央分離帯の構造見直しや道路情報板などの追加の設置が必要となったこととございます。これに関わる経費としまして3億4,000万円の増額を見込んでございます。

3点目としては、平成22年度から23年度にかけて、冬期間の気象観測を行った結

果、防雪柵の設置区間と柵高の見直し、地吹雪発生による視程障害対策として、自発光式視線誘導標の設置が必要となったことから、これらを追加することにしたものでございます。これに伴う増額としまして、約4億6,000万円を見込んでございます。

その他といたしまして、用地補償費、測量試験費、消費税の増額分などとして約5億1,000万円ほどを見込んでございます。

事業の進捗状況でございますが、計画全体に対する今年度までの進捗率は64.7%となっております。

吹越ICの形状変化に伴う用地の追加取得につきましては、既に地元説明会及び追加の測量などが進んでおりまして、今年度から追加買収にも着手する予定になっております。このため、地元との調整も順調ということで、A評価としております。

社会経済情勢の変化ですが、東日本大震災や平成24年2月に発生いたしました暴風雪によります国道279号の全面通行止めを契機にいたしまして、災害発生時における代替路の必要性が再認識されてございます。これに伴いまして、地元の促進協議会などからバイパスの早期整備について強く要望されております。

また、平成22年度から23年度に実施いたしました未着手区間の概略設計に係るパブリックインボルブメント、PIですね、こちらを実施いたしましたところ、未着手区間の早期事業着手に向けて地元の合意形成が図られておりまして、下北半島縦貫道路整備事業に対する地元の期待が非常に大きいということが確認できました。これらからA評価といたしております。

費用対効果分析の要因変化につきましては、計画時との比較におきまして事業費増額の影響と工期の延長によります効果発現時期が遅くなることによる便益の減少によりましてB/Cが減少しておりますので、評価はB評価としてございます。

コスト縮減・代替案の検討状況につきましては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たしましては、住民ニーズを諮るために平成22年、23年度にPIを実施したこと、また、その後に様々な状況変化があった点などを踏まえまして、さらに確認する必要があるという判断をいたしまして、今年度、再度PIを実施していること、また環境影響への配慮といたしましては、事業着手前に任意によります環境影響評価を実施しておりまして、動物や昆虫の移動空間に配慮した道路設計とするなど、対策を講じておりますことから、A評価としております。

対応方針につきましては、費用対効果の分析の要因変化がB評価となっておりますが、変更の主な要因となったICの形状変更に対しましても、地元の調整が順調に進んでいること、PIなどによりまして本事業に対する地元の合意形成が図られていること、また暴風雪による全面通行止めなどのような想定外の事象に対する対応を着実に進める必要があるということから、継続とさせていただきます。

続きまして、資料7の事前にいただきました御質問に対します回答でございます。資料7の方を御覧いただきたいと思います。

長利委員からいただいております質問でございます。御質問の内容が、豪雪による視程障害対策は事前に想定して対策工事を盛り込んでおくことはできなかったのかというような内容でございました。

回答といたしましては、本工区につきましては、視程障害対策として一般的な構造ではございますが必要な防雪柵の設置を計画してございました。ただし、この時点ではまだ切土、盛土等が行われていない現状での風況等の調査に基づくものでございました。その後、土工、切土、盛土が実際に概成した時点で再度気象調査を実施したものでございます。その結果、当初は見込んでおりませんでした区間につきまして、視程障害や雪庇の可能性が確認されたことなどから、この度、防雪柵の区間の見直し及び柵高の変更を行ったことによって増額になったということでございます。

道路課からの説明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。

それでは追加のH26 - 7について質問とかコメント等があればお受けしたいと思います。

それでは私の方から2点ですけれども、調書の1ページで、これも事業費のところには計画の数字が入っていないのは、先ほどの年次計画を定めていないという話と同じでよろしいですか。

(道路課)

先ほどの御説明のとおり、私どもの方では毎年毎年の年次計画を具体的に策定していないということで空欄にさせていただいております。

(武山委員長)

はい。あと、調書2ページで、修正費用便益比のところは特に算定されていませんが、これは算定する場合との仕分けというのはどういうふうにされていますか。

(道路課)

この事業が国庫補助事業になっておりまして、一応、国の事業に準じまして県独自の修正補正関係、こちらは用いないというルールに基づいて修正便益は算出していないということでございます。

(武山委員長)

ありがとうございました。

松富委員、どうぞ。

(松富委員)

質問させていただきます。

先ほどのお話ですと、ICの形を変えるとか場所を替えるということで費用が増えるし期間も延びるということでしたが、例えばICの場所とかを替えるわけですね。そうすると、その部分の工事が無いので減ってくると思うんですね。今回増えているのは、そういう減ってくる分を考慮して増えたというふうな言い方をされているのかどうかというのが1つの質問です。

2つ目は、今回新たに北の方に延伸の工事が始まったということで、ICの場所を替えたということですが、延伸するというのは元々分かっていたと思うんですね。そうすると、最初からこのあたりにICを持ってくるというふうにして、形もそういうふうに決めておいて、暫定的に利用するために今回黄色く消しているようなところに関してのものを計画するといいますか、そこが何かコスト縮減、あるいは技術の見せどころかなと思うんですね、そのあたりの2つ、教えていただければと思います。

(道路課)

道路課から今の質問、2点について御説明させていただきます。

まず1点目ですが、IC形状、これの変更に伴って増加する要素もございますが、例えば横断的な管渠ですとかが集約されることによる減額要素もありますので、プラスマイナス合わせてこの金額を計上していると、相殺されているということがございます。

2点目の、先ルートが決まっているのであれば最初からこういうIC形状で計画というか設計をしておけばいいのではないかということですが、これは事業化区間とか事業化規模によっても違うケースもございますが、国との新規事業化協議の際において、県としては全線事業化を要望して調整しているということには変わりませんが、先ルートの事業化が担保されていないという状況で、言い換えると、先ルートがもしかしたら事業化されないかもしれない。これは事業化になると完成するまでに約10年以上の年月が経ちますので、その状況が事業化になった時には分からないということも含めて、一般的にこういうIC形状を採ると事業費は増になります。こういったIC形式での接続は国との協議で認められないのが一般的でございます。事業化の際にはこういう現道に直接接続する形で認めらうと。

ただし、今、御指摘のように、先ルートが決まりますと、こういう手戻りとかそういったものが生じますので、事業化が進んできた段階、ある程度完成が見えてきた段階で、手戻りや無駄な工事費用が発生しないよう、その進捗時期や供用時期が近づいてきた段階で国と再協議を行っております。その段階で事業計画、当計画のように一部変更ということで、その状況に見据えて対応しているというのが一般的ということでございます。

以上です。

(松富委員)

はい、理解いたしました。

(武山委員長)

よろしいですか。他に。

長利委員、お願いします。

(長利委員)

事前質問についてです。防雪柵を新たに造るとか、そういう話は分かるんですが、例えば、実際にある程度、切土、盛土が分からないと、それを造ってから実際にどれだけ雪が、とか、そういう対策を立てるんだという話です。

例えば、事前にどの辺が地吹雪とか風が強いところ、雪が多いところとか、そういう気象条件とかは道路を造る時に大体分かるのではないのかなと。それに応じて対策工事というのは予め見込んでおくべきものではないのかなと。基準というか、例えば仮に10年確率ぐらいの気象条件で対策をやっておくと。それが20年、もっと大きな雪が来てしまったら、それは変な言い方、諦めるしかないのかなという気はするんです。

そういう、たまたま測った時がどれくらい、たまたま大雪だったのか少ない雪だったのかで、それに応じて何か対策工事が変わってくるような回答ぶりだったように思うんです。ある程度、事前にこのぐらいのものは見込んでおく、というような基準で工事はされていないものなんですか。ちょっと勉強不足も含めて確認です。

(武山委員長)

回答があればお願いします。

(道路課)

今の御質問ですが、繰り返しの部分もあるかもしれませんが、当初の気象調査というか当初の見込みの精度問題と申しますか、見込みの精度をどれくらい上げられたかということに尽きると申すのですが。

先ほどの説明のとおり、視程障害が発生する見込みがあるということは、当初から見込んでおりました。ただ、その精度が狂ったということが結果的には発生したということになります。当初設計においても、今、御指摘があったように防雪柵とか視程障害の設計のマニュアルというものがございまして、設計風速ですとか防雪柵の柵高とか、そういったものはマニュアル化されておりますので、その辺に基づいて設計は立てますが、実際、切土、盛土、あとは道路の高さ、あと風況、あと局地的な吹きだまりは、やはりそれが現場に再現されていない状況でのチェックになりますので、どうしても本物の道路構造の上での気象条件等は再現しづらいというものがあります。その辺はなるべく道路構造ができ

た時に実際そういうことが起こらないように再検証をすると。再検証をした結果、もちろん当初見込んでいたものと合致すればそれにこしたことはないのですが、一部、見込みが外れた部分については微修正して道路交通の安全を確保するということに努めておりますので、今後も御指摘のあった精度についてはもうちょっと検討をしていきたいと思っております。

(武山委員長)

よろしいでしょうか。

お願いします。

(山下委員)

この議論というのは、昨年度の三沢の改良事業でも同じような話が出ましたよね。だから、要はおっしゃられるとおりで、実際にやってみないと分からないということが必ずあります。これは再検証をやるのは当たり前なこと。ただ、長利委員と私が言いたいのは、実際の再検証前にシミュレーションの中で、例えば開削前の土質調査だとか、そういうものをマッピングさせておいて持っていけば、事業費全体の中でかなり広範なところで、こういうパターンのところでは、こういうような向きの変化があるよ、というものを持っていれば全体の事業費を安くできるだろうということですね。

だから、今の見直しの額が高いか安いということよりは、事前にそういう項目で事業そのものの計画をすべきだという話だと思いますが。いかがでしょうか。

(武山委員長)

なかなか難しいところもあるのかなと思いますけれどもね。

あとは、調書の中ではコスト縮減という項目がありますが、これもどちらかというとは既に考慮した上で事業費を弾いているということが書かれている場合が多くて、一旦始めた事業の中での縮減というのはなかなか難しい部分もあるのかなと思います。そのあたりの額の大小もありますが、この視程障害に関してはちょっとやむを得ないのかなというところもあるのかなと思います。

他に何かございますか、追加の今の7の案件について。よろしいですかね。

また、最後に委員会としての意見のまとめがありますので、その時にまた何かあればお願いしたいと思います。

【再評価対象事業の委員会意見の決定】

(武山委員長)

それでは既に終わった6地区と併せて委員会意見の確認をしていきたいと思っております。委員会意見を決定するにあたって、委員会意見についての私の案ということでA3横長のもの

のを準備していただきました。それに従って進めてまいりたいと思います。配ってください。

通常、対応方針が継続のものに計画変更を求めたり、中止を求めたりという場合には現地を調査したり詳細審議に回したりということを行ってきていたわけですが、今回、現地調査については山田川と仏ヶ浦港との意見は出されていましたが、今回も対応方針に対する委員会の意見を左右するような案件ではなかったということと、現地についても確認してもらいましたが、なかなか委員会で希望したような形での現地調査にはなりそうにないということで、ちょっと形を変えて一般的な現場見学ということを8月末に実施させていただいたところでした。前の6事業については大きな異存というのはなかったのかなと私の方では捉えていたところでした。

ということで、意見を確認していきたいと思います。1番、白糠バイパスについては対応方針案どおり継続ということで委員会の意見としたいと考えています。よろしいですか。

続いて2番目、五所川原黒石線の梅田地区です。これについても、評価結果がAということもありますし、県の対応方針案どおり継続としたいと思います。よろしいですか。

続いて3番、五所川原所車力線、福浦～車力地区、これも評価結果は全てAということですので、県の対応方針案どおり継続としたいと思います。よろしいですか。

続いて山田川、つがる市。これは環境のところでは現地調査をしてはという案も出されてはいましたが、あまり大きく乖離していないということと、なかなか予期したようなところが見えそうにないということもありまして現地調査を行いませんでした。これについても評価結果については全てAということで、あとは前回の委員会での説明から、それなりに環境に対する配慮も行われているのかなということもありますので、県の対応方針案どおり継続としたいと思います。よろしいですか。

続いて温湯、黒石です。これも評価結果が全てAということで、県の対応方針案どおり継続としたいと思います。よろしいですか。

6番が仏ヶ浦、これは少々議論もありました。設計についての景観面を含めた配慮をちょっと見てみたいという話もありましたけれども、何分、委員会自体が古くて随分昔だということもあって、現地調査で意見や話を聞けるような状態でもなさそうだということで、現地調査をしませんでした。1点、B/Cが減少しているということで、評価結果としてはB評価というのが1つ付いていますけれども、B/Cは1.0以上ということもありますので、県の対応方針案どおり継続ということにしたいと思います。よろしいですかね。

それでは最後、追加があった今の吹越バイパスです。これも評価結果としてはB/Cが減少していることと、事業費が増えたこととか2年遅れるということもあります。交通量も関係すると思いますけれども、B/Cが若干減っていますが、なお1.5以上、地域修正を入れずにありますので、これについても対応方針案どおり継続ということでよろしいかと思えます。よろしいですかね。

それでは7件について何かあればお願いします。

(山下委員)

個別事業についてはこのとおりで、全く武山委員長の案のとおりです。

去年、一昨年、田村委員、それから木立委員の方からの意見もあったのですが、全体を通してもう1つの観点から提案したいと思います。

対象事業となるのは道路の1番、7番、それから港湾事業の6番に該当すると思います。

今、個別的な特定地域に限定された整備事業だけの評価をしているわけですが、それだけではなく、県土整備の広域行政としての政策的な評価も加味した、そういう内容を1つ盛り込んでおいた方が、今後いいのではないかとということで、文案にするとこういうことになります。

例えば、仏ヶ浦であれば個別事業についてGOを出すということですが、文面としては、「さらに北海道側新幹線の開通に伴う青森 - 道南圏の広域観光の下北側拠点として、県土整備の方針に沿った整備事業との整合を適宜図ること」というような形にしておくと、個別事業を超えてもっと広域のそれぞれの複数の事業の評価だとか、これからの県の整備事業のやりやすさというものを表現することができるのではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

(武山委員長)

それは附帯意見として付けるとよろしいかということですかね。

(山下委員)

個別ではなく、全体意見として。

(武山委員長)

はい。他に、附帯意見を付けたらということも含めて御意見を伺いたいと思いますが、何かございますか。

今日は欠席ですけれども、田村委員から仏ヶ浦については将来の観光の見通しという話が前回の委員会で意見としては出されていました。

文案ということで出していただけるという感じになりますかね。これについてはどうしますかね、次回までに事務局を含めて検討をするということによろしいですかね。

他にあればお受けしたいと思います。

(松富委員)

今の山下委員のお話を聞いていますと、道南との関連と言っていますけれども、公共事業は南の方もあるわけですね、本州の。となると、もう少し広めの方がよろしいのではないですかね。もし付けるのならば、ですね。

(武山委員長)

他に、よろしいですかね。

それでは事務局の方ともまた相談の上、次回、委員会の方に出させていただくということにしたいと思います。

附帯意見を付けるかどうかと、その文案については私の方と事務局の方で相談をさせていただきますけれども、対応方針自体については県の対応方針案どおり継続することに確定させていただきたいと思います。

それでは再評価については以上としたいと思います。1点、全般的な附帯意見ということで検討させていただきたいと思います。

それでは若干休憩をはさんで次に移りたいと思います。

<休憩>

(武山委員長)

それでは再開したいと思います。

事務局の方から確認を含めて、もうちょっと附帯意見についてディスカッションをしてほしいということでしたので、山下委員に確認ですが、具体的に再評価のやり方の中でどこか変えるべきだということではないんですか。

(山下委員)

そういうことではありません。

(松富委員)

委員長、申し訳ございませんが、ちゃんと理解できていませんので、もう一度、読んでいただけますか。

(武山委員長)

文面としては、「北海道側新幹線の開通に伴う青森 - 道南圏の広域観光の下北側拠点として、県土整備の方針に沿った整備事業との整合を適宜図ること」ということで、仏ヶ浦港及び下北地域のバイパス事業についてということですよ。

(松富委員)

先ほど観光ということで、観光ということを考えれば青森県の南の方も関係があるんじゃないかと言わせていただきましたけれど、先ほどの山下委員の(意見に対する)、あくまでも個人的な意見ですが、附帯意見で、それを全体に付けるとすると、先ほどの文面です

と観光に特化しているように聞こえてきたんですね。そうしますと公共事業によっては観光に特化していないようなものもある。

例えば、斜面災害みたいなものとか、そういったものに対して観光は結びつけることはできないように思うんですね。

そうすると、全体に付けるということは、今回の場合は道路だとかに限られていますが、いわゆる全てのものに対応するようなことでないと付けてはいけないのではないかと個人的には思うんです。それが私が今ちょっと感じていることです。

(山下委員)

そうですね、私の意見としては観光に特化する1番と7番が道路で、それから6番が港湾ですね。海の道、それから陸の道という形で。今、本当に松富委員さんがおっしゃるとおりだと思います。

ただ、私が言いたいのは、ここで付けるかどうかはいいんですけども、あまりにも個別の事業評価が、いわゆる経済性指標によっている。B/Cだけに偏っているような気がするんですよ。これは北海道の方でも同じです。事情は、国交省の方も。

ただ、それ以外には例えば地域政策指標というものもあるし、もっといくと国策としての行政指標というものが当然あって、この議論はずっとやってきた話なんだけれど、このままでいくと個別の単独地域の中の住民要望だけで事業展開を図るということになると、青森県庁全体がこの国土、特に青森県土をどうやって調整して、どう発展させるのかという議論が入らなくなってくる可能性が出て来る。そこに対してもう1つ大きい枠を与えておくことができれば、個別の事業というものもB/Cでやった時に光ってくるのではないかと。そういう意味で提案したところです。

(武山委員長)

事務局の方から確認したいこと等を含めて、何かコメントや意見等があればお受けしたいと思いますけれども。

懸念されるのは、それが言いつ放しみたいになって、あまり回答も難しいし、という形に終わってしまうのかな、というところです。

(山下委員)

これは、私自身が言っている話ではなくて、去年、一昨年の段階から複数の委員さんが言っているところです。「青森県とすればこの事業をなぜやるのか、そこをはっきりしてくれ」ということが結構議論されてきたと思うのですが、そこも踏まえた形の中でお応えという形にしておいた方が良いのかと。

そうすると知事さん、それから県庁さんの実際に事業をやられている方々も、やっぱり勇気づけられて、新しい事業設計ができるのではないかと、というのが私の意見です。

(武山委員長)

よろしいですかね。ちょっと事務局を含めてまた検討の上でということに。もうちょっと確認したいことがあれば。よろしいですか。

(松富委員)

全体的に付けたいとなると、やはり何か評価項目の中に入ってくるような気がするんです。それはこの評価にあたる、あたらないというチェック欄が何か必要な気がするんですね。ですから、そういうことも考えながら、そのあたりの文言を考えるということになるかと思うんですね、もし山下委員の考えを入れるとすると。

それはそれでいいものが見つかればよろしいかと思えますけれど。

事務局にちょっと頭を使っていただくということになるんでしょうか。

(山下委員)

はい。それで宜しいです。

(武山委員長)

形としては意見書に付けずに、この委員会としてまた勉強なり、検討をしていくというのが1つはあり得るのかなと思いますけれども、他の事例も含めて。

必ずしもB/Cのみでということではなく、皆さんに見ていただいているとは思っています。確かに、調書だけ見るとB/Cがかなり重視される形の話になっていますし、全体事業の中で他にやるべきものがないのかとか、その辺りがなかなかこの委員会だけではちょっとカバーしきれない部分もあるのかなと。

(山下委員)

委員長の斡旋のとおりで良いです。ただ、今回、視察させていただいたところの夏泊線、やっぱり東と西でそれぞれ別個の事業で評価をしていて、関係課にも聞いたところ、B/Cではダブル取りはしてないという話だけれど、東と西側が一气通貫である「バイパス」というか「周回道路」ができたことで経済効果が思った以上に上がってくると思うんですよ。だから、やっぱり連結する広域の事業(の効果)は、個別事業(の評価)だけじゃなくて、全部が連結するとこれだけの威力があるんだと、そういう観点の中で事業評価をしていてもいいだろうと。それは、いわゆる政策評価になる訳で、そういう意味で申し上げているところです。

(武山委員長)

そうですね。再評価に係る事業自体が随分少なくなっていることもあって、プロジ

エクトというものをどういう単位で考えるかとか、その辺りもちょっと考えなければならぬところがあるのかなというところは思っていたところでした。

今までの再評価の枠組みの中で附帯意見として付けるべきかどうか、そのあたりも含めて、あとは県としてそういう意見を出された時にどう対応するかということも含めてちょっと事務局の方と相談をさせていただきたいと思います。よろしいですか。

関連する意見があれば話していただければと思います。

(長利委員)

今の山下委員の意見に賛成です。

個別の事業については委員長私案のとおりで、一個一個はB / Cの経済評価でやることには賛成だと、支障は無いだらうと。ただ、附帯意見というのは、これを新たな別なところでこういう評価視点、山下委員がおっしゃるように道南を含めた新幹線のそういう波及効果等も含めながら、それから青森と北海道、道南が一体になることによる視点も、そこから辺はB / Cにはなかなか盛り込めない。個別の事業の中では盛り込めないけれども、新たな事業推進の手がかりというか、その足しになるという視点も含めながらの評価という視点も県の政策の中であっていいのではないのかなと。

下北の道路では国土強靱化とか、そういう災害に対する話とか、B / Cではない評価指標も積極的に県の方なり政策の方から提案されて盛り込むという、新たなこれからの評価手法ではないですけども、そういう新たな提案もあっていいのではないのかなと。

そういう話も含めて全体の中でどれを優先するのか、B / Cだけじゃない話も提案されながらの事業評価というのがあっていいのかなという意味ではこれの附帯評価も1つの役割かなと。

(武山委員長)

他に。

阿波委員、お願いします。

(阿波委員)

私も山下委員のおっしゃることはよく理解できるかなと思います。

そこで、じゃあこの委員会の目的に照らして、どういうふうなアプローチができるのかということを考えていきますと、今回、お作りいただいている調書は事業ごとの調書になるかと思います。特に、開いていただいて2ページ目の後の方には、社会的な評価とか全体形の中で事業がどういうふうな位置付けにあるかということが一応記載されていて、まとめられていると思います。こういった部分をどのようにして評価調書の中でうまく落とし込んでいくか、そういった部分をどうやって強化して調書を作成していくかという話に多分なってくるのかなと思いましたので、その辺、次年度以降の調書の項目とか、どの

辺をポイント付けしてまとめていくか御検討をいただければよろしいのかなと感じました。
以上です。

(武山委員長)

他に、よろしいですか。藤田委員、何かありますか。

(藤田委員)

私は環境の方からなので、かなり良くなってきているような気がして、この問題はいいんですが。

今、山下さんのお話の件につきましては、やはり道路であれば全体がどこからどこまでかというのをある程度決めた上で、今は個別、例えばその一部分だけで判断をしていますけれども、あるまとまりをどこまでにするかというのが想定できれば、例えば夏泊半島全体についてはこういう位置付けだとか、下北半島の東側についてはこういう位置付けだとかいうふうに、何か1項目入れるのも確かに検討する価値が、評価する価値があるなというふうには思います。

(武山委員長)

だんだん難しくなってきたところがあるかと思いますが、ちょっと事務局の方と検討をさせていただきたいと思います。

関連する意見等があれば、また会議の最後の方にでも話していただければと思います。一応、会議自体は次に進めていきたいと思います。

【事後評価結果の審議】

(武山委員長)

続いて事後評価の審議です。

昨年の委員会で3事業を選定しましたので、それぞれについて担当課から説明してもらった後に審議を進めていきたいと思います。事業ごとということで、まずは林政課さんの方から御説明をお願いいたします。

(林政課)

林政課の赤石といいます。座って説明をさせていただきます。

公共事業事後評価調書の整理番号H26 - 1です。

事業概要ですけれども、事業種別は治山事業、事業名は復旧治山事業、箇所名は鱒ヶ沢町の米山地区です。事業主体、管理主体は青森県です。事業方法は国庫補助事業です。財源負担区分は国が50%、県が50%です。

事業の背景・必要性ですけれども、本地区は、平成18年8月の豪雨により山腹斜面が崩

壊し、流下した土砂が人家、県道等に流出しました。崩壊斜面を放置しておくとは拡大崩壊の危険性もあり、人家、県道等に土砂が再流出する恐れがあることから、溪流に体積した土砂の流出を防ぐため治山ダム工を設置し、山腹工により山腹斜面を安定させ被害を未然に防止したものです。

主な事業内容については、治山ダムが3個、山腹工が0.27haです。

想定した事業効果ですけれども、金銭価値化が可能な効果として、水源涵養効果、これは森林の状態が良好に保たれることで、洪水防止等に寄与する効果があります。災害防止効果としては、山腹崩壊や土石流等の山地災害による人家や公共施設等への被害を防止する効果があります。

事業の実施経過ですけれども、事業着手、工事着手については平成19年度で、平成21年度に事業が完了しております。

公共事業評価の実施時期ですが、事業評価時は事業の前年度、平成18年度に当初計画しており、計画期間は平成19年から21年の3年間、事業費は8,200万円で計画しました。その後、平成20年度には計画変更がありまして、計画期間はそのまま事業費が1億1,700万に増えております。事後評価、今年度の最終実績としては、事業費が1億1,500万円となっております。

特記事項ですが、第1回計画変更の内容として、実施年度に行った調査測量委託の結果、対策を要する区域が1.85から2.09haに拡大したことや、施設計画の見直し、これは治山ダムが当初1個のものが3個、山腹工は1.85から0.27に変更になったことから事業費の増額変更を行っております。

下の図面は全体計画の図面です。

次のページにいきまして、事業完了後の状況ですけれども、社会経済情勢等の変化として、近年の異常気象による局地的豪雨・地震等により、全国各地で毎年人的被害を伴う山地災害が発生しており、山地災害防止に対する社会の要請はますます高まっています。昨年の台風第18号等による大雨で、県内でも多数の被害が発生していることから、地域住民の山地災害防止等の防災意識は高まっています。

費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化ですけれども、総事業費が増加した要因は、実施年度に行った調査測量委託業務の結果、施設計画の見直しにより工事費が増加したものです。便益算定の基礎となる人家戸数・公共施設等に変更はありませんが、評価基準年、今年度の見直しにより便益は増となっております。

次、事業効果の発現状況ですけれども、これはアンケートを地元の鱒ヶ沢町南浮田地区全世帯89戸にアンケートをとりまして、そのうち71戸から提出されております。

「金銭価値化が可能な効果」ですけれども、農産物、公共施設等への直接被害防止、治山事業の実施により、地域住民の生命、財産及び県道が保全されておりますが、「工事の必要性」に関するアンケート結果では85%の人が「必要」または「概ね必要」と回答しており、「必要ではなかった」または「あまり必要ではなかった」との回答はありませんでした。

工事の達成度に関するアンケート結果では、86%の人が「達成された」または「おおむね達成された」と回答しております。

その他の効果としてですが、防災意識向上効果ですが、「地域全体での防災効果に関するアンケート結果では89%の人が「効果があった」と回答しています。意見としては「土砂災害がなくなった」との回答を得ています。その他効果に関するアンケート結果では15%の人が「効果があった」と回答しており、「効果がなかった」との回答はありませんでした。

事業により整備された施設の管理状況についてですけれども、事業が完了してから5年経過していますが、現在まで災害や施設の損傷もなく、斜面は安定しています。

「管理状況」に関するアンケート結果では、「管理が適切」または「おおむね適切」との回答が10%に対し、「どちらとも言えない」「分からない」が82%回答しています。「どちらとも言えない」理由としては、「県で管理していることを知らなかった」「巡視に来た人を見たことがない」との回答を得ています。その他意見として「異常時の連絡先が分からない」「定期的に巡視しているのか」との回答もありました。

事業実施による環境の変化についてです。「環境影響評価への配慮」の効果発現状況ですけれども、周辺環境に配慮し、法枠内を全面緑化しており、現在では植生も安定し、周辺環境に馴染んでいます。

「その他の環境の変化」ですけれども、「環境変化」に関するアンケート結果では、「良くなった」または「やや良くなった」が26%と、「悪くなった」または「やや悪くなった」の1%を上回る結果となっています。また、「どちらとも言えない」「わからない」が73%と最も多い回答でした。

まとめです。改善措置の必要性について。「工事の改善点」に関するアンケート結果では、「改善すべき点はない」が29%と「改善するべき点がある」の3%を上回る結果となっており、改善措置の必要性は無いものと考えます。ただし、少数ではあるが「改善すべき点がある」との回答もあったことから、事業説明会などの際に地域住民の意見を更に聞き取りしていく必要があると考えています。

再度の事業評価の必要性ですけれども、「事業効果の発現状況」のとおり、全体として事業目的は達成されているものと判断できることから、再度の事業評価は必要ないものと考えます。

今後に向けた留意点です。「同種事業の計画・調査の在り方」。事業実施時の詳細調査の結果、施設計画の見直しにより工事費が増額となっていることから、同種事業の調査においては更なる入念な調査を行う必要があります。「同種事業の内容・手法等の在り方」です。防災関係など同種事業においても、整備した施設の効果が持続するよう、施設点検の充実に努める必要があると考えています。

次の1ページですけれども、これは事業効果の発現状況等の調査に用いましたアンケートを含めましてアンケート結果を1ページから3ページに付けています。4ページは現況の写真です。上段の2枚は全体が見える写真で、左側が実施前、右側が復旧後。中段の2

枚は山腹の上部の被災時の写真です。一番下は完成後の写真です。5 ページの上の 4 枚の写真は被災時の土砂が人家の横とか道路に流出した状況の写真です。下の 2 枚は復旧後の写真です。

それから次に費用対効果分析説明資料ですけれども、費用対効果の算定根拠です。算定の考え方及び算定手法は林野公共事業における事前評価マニュアル、林野庁が出しているものですけれども、これを参照しております。

算定の前提条件は、評価基準年は今年度、26 年度です。評価期間は、事業期間が 3 年と耐用年数 50 年と合わせて 53 年間。費用及び便益の現在価値ですけれども、投資額及び耐用年数期間に発生する年間便益を現在価値化しています。

総費用は、現在価値化して 1 億 4,602 万 6,000 円。

4 番の総便益は、水源涵養便益と災害防止便益を現在価値化しまして、4 億 2,283 万 4,000 円となり、B / C については 2.9 でございます。

説明は以上ですけれども、長利委員から質問がありますので、質問について説明回答します。

質問内容は、事業効果の発現状況、その他の効果のアンケートで 89%の人が「効果があった」と回答し、意見としては「土砂災害が無くなった」との回答を得ていると記述している。

事業実施による効果があることは認めます。しかし、この工事では全ての土砂災害を防ぐことはできないことも周知することも必要ではないか。想定確率年以上の降雨があれば防ぐことができず、非難することが必要なことも併せて周知する必要もあったのではないか。

今後、事業評価をする際に、居住地域は工事をしなければならぬ危険箇所にあることも地域住民に知らせる必要があるのではないかと、との質問でした。

回答ですけれども、当該工事の実施によって、この箇所では今後災害が発生した場合、被害を軽減できると考えていますが、他の施工地も含め、土砂災害を完全に防ぐことは難しいことから、地域住民の生命を守るためには災害発生時の避難場所や避難経路の確認、情報伝達などのソフト対策が重要と考えています。今後は事業評価をする際のアンケート調査の活用なども含め、危険地区に関する地域住民への周知徹底について各市町村とよく相談をしながら検討をしていきたいと考えています。

以上です。

(武山委員長)

ありがとうございました。

それではただ今の 1 番の事業の事後評価について質問、意見等があればお受けしたいと思います。

私の方から 1 点です。平成 20 年に計画変更を行っていますが、これはどういう要件にあ

たったか、あるいはあたって計画変更をしたのか、あるいは再評価の先ほどの資料とはまた違う基準ということになってくるのか、そのところをちょっと確認だけしたいです。

(林政課)

これは事業費が30%以上増加しているということで、あと工種の変更についても協議をしなければならぬ内容になっています。

(武山委員長)

工法も種類の変更というのも入ってくるんですか。

(林政課)

工法そのものはどちらも当初からありますけれども、場所が変わっていますので、それで協議が必要になります。

(武山委員長)

他に質問、コメント等があればお受けしたいと思います。

長利委員、お願いします。

(長利委員)

回答のとおりでよろしいんですが、ともすると、何か事業をすれば、アンケートの方でも効果があったよと。土砂災害が無くなったとか、そういう回答があって、やりさえすれば安心なんだという話ですが。

質問に書いたように、昨今は異常気象というか雨がいっぱい降って、それこそ想定外といたら変ですけれども、そういう雨が降ればどんな工事をしようが起きる時は起きてしまうので、ハード面だけでなくソフト面も含めながら人的災害を防止するにはソフト面も合わせて考える必要があるのかなという意味で、アンケートでやるのか事業説明会の中でやるのか、説明の仕方も、工事をやったのに「何かの時には逃げなさい」と言ったら、「なんだ、そんな工事をやったのか」と住民から文句を言われそうな気もして、どうやって説明をするのか。いい答え方なり説明の仕方が見つからないところもあるんですけれども。

ただ、工事をしさえすれば安全・安心なんだと、安心だから何ら考える必要がないんだよということのような、変な意味での質問、まあ私もアンケートを事前に聞きながら何も返してないので何とも言えないんですけれども。

ただ、今後、こういう工事をやる時には、先ほど言いましたように説明の仕方は難しいんですが、工事にも限界があるということも合わせて地域住民には知っておいてもらって、何かの時には異常があったら逃げなさいよとか、そういうのも合わせて周知をしておく必要があるのかなと。対策も用意しないままの質問で申し訳ないですが、そういうのもこれ

から考えていく必要があるのかなと思って質問をさせてもらった次第です。

(林政課)

委員御指摘のとおり、やはりその場所が危険な箇所なんだということを周知させることが大事だと思いますので、それは必ず事業説明会というのをやりますので、その時にまず第一に、基本的にここは危険な箇所なんだという説明を徹底するように、これから考えていきたいと思います。

(山下委員)

まさに、そこで、工事に着手する前に住民に対してP Iだとか、いわゆるこちら側がやるコンプライアンス、これをなるべく高めるような方策が全ての事業で必要になると思います。特にアンケートの後ろ側を見ると、12%ぐらいの人は「知らないよ」とか「効果が無いよ」みたいに。これはパネル分析をやらなければ分からないんですが、要はそういう人をなるべく少なくして、今やっている事業って大切なんだよと。

長利委員がおっしゃられるように、それでも防げる部分と防げない部分が当然あるから、地域協議会等で住民の中でもP D C Aを回しているいろいろな議論をさせるようにしていくべきだと思うんですね、今後の公共事業というのは。

今、お答えになられたように、なるべく事前に住民を巻き込むようにしているいろいろな事業をやられるのが良いんじゃないかなと思います。

(武山委員長)

他に、1番の事業について。よろしいですかね。

それでは続いて2番目の事業です。農村整備課の方からお願いします。

(農村整備課)

農村整備課の松橋と申します。よろしくお願いいたします。それでは座って御説明をいたします。

それでは整理番号H26-2の農業農村整備事業の県営かんがい排水事業、相坂川左岸2期地区について御説明いたします。

事業主体は青森県、管理主体は稲生川土地改良区、国庫補助事業で実施し、その負担割合は国50%、県25%、市町村10%、その他15%です。

事業の背景・必要性ですが、奥入瀬川・砂土路川を水源とする本地区では、不足する農業用水を確保するために反復水利用の小規模揚水機場が数多く点在し、その維持管理に多大な労力と経費を要しているとともに、代掻き期間が長期にわたるなど農業経営の合理化が阻害されておりました。

そこで、本事業は国営農業水利事業の関連事業として、末端用水路の改修を行い、用水

の安定供給を図るとともに関連のほ場整備事業などにより土地基盤を整備し、農業経営の安定と近代化を目指したものです。

主な事業内容は、用水路 15 路線、総延長が 47,925m、および揚水機場 3 箇所を整備となっています。

想定した事業効果は、農業生産向上効果、営農経営向上効果、生産基盤保全効果及び生活環境整備効果などです。

事業の実施経過は、昭和 60 年度に事業着手し、平成 12 年度に再評価を、平成 17 年度には再々評価を実施し、平成 21 年度に事業完了をしています。

総事業費は、当初の 50 億 4,000 万円に対し、最終実績が 80 億 2,000 万円となっています。上位事業である国営事業が用水計画を見直したことにより、関連事業である本事業も用水計画の変更を平成元年度と平成 14 年度の 2 回実施しています。

再評価及び再々評価については附帯意見がなく、評価結果は継続でした。

事業概要図ですが、南部藩主新渡戸傳による奥入瀬川の左岸に位置する不毛の地、三本木原台地への上水工事が始まったのが今から約 160 年前の 1855 年です。その後、長男の十次郎、孫の七郎へと受け継がれ、現在の稲生川が完成しました。さらに、この大事業を昭和 12 年からの三本木原国営開墾事業、その後、昭和 53 年からの国営相坂川農業水利事業や本県営かんがい排水事業の相坂川左岸 2 期地区が受け継いでおります。

この図中のオレンジの線が国営事業で整備した用水路でございます。青の線が県営相坂川左岸地区で整備した排水路、赤の線が本事業で整備した用水路です。赤の が 3 つほどありますが、これが本事業で整備した揚水機場です。

では次のページをお願いします。

社会経済情勢の変化についてですが、関係市町においては再々評価時と現在とを比較すると農家戸数が 9.5%減少、農業従事者は 17%減少していますが、耕地面積は 2%の減少に止まっています。

費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化は、再々評価時に比べて転作率が 31.4%から 50.5%に強化されたとともに、転作作物の種類や作付面積の割合が変わってきています。収量についてはながいもやごぼうが増量し、馬鈴薯やにんにくが減量、単価については馬鈴薯やにんにくが増額となりましたが、水稻や大豆が減額となっています。

次に事業効果の発現状況について御説明いたします。まず金銭価値化が可能な効果である農業生産向上効果についてですが、作物生産効果はにんにくなどの高収益作物の作付が拡大した結果、年効果額が約 10 億 7,000 万円となっています。アンケートでは 81%の方が事業で整備した施設が「必要であった」または「おおむね必要であった」と回答し、また 79%の方が事業目的が「達成された」または「おおむね達成された」と回答しています。収量の増加や品質向上などの効果は 56%が「達成された」または「おおむね達成された」と回答しております。

次の 3 / 4 ページをお願いいたします。営農経営向上効果についてですが、用水の安定

供給により水管理の手間が軽減されたことやほ場条件が改善された農地では大型機械の導入による作業効率向上したことなどにより、営農経費節減に係る年効果額が約 6 億 4,800 万円になっています。小規模揚水機場の統合や開水路から地下埋設管にしたことなどによる維持管理費の節減に係る年効果額は約 7 億 4,700 万円になっております。あとポンプ掛地区の経常経費を比較すると、昭和 60 年に比べて約 33%軽減されています。また、アンケートでは 79%が維持管理費の節減が「達成された」または「おおむね達成された」と回答しています。

次に生産基盤保全効果についてですが、本事業で老朽化等により機能が低下した施設を改良・更新した結果、途切れることなく安定した農業用水が供給されるとともに農業生産に必要となる通水停止などの事故が発生しないなどの効果が発揮され、その年効果額は 25 億 8,100 万円となっています。

次に生活環境整備効果についてですが、ネットフェンス等の設置による事故等の減少や水路脇の植栽等による水辺環境が創出されることなどにより、年効果額は約 9,900 万円となっています。

その他の効果としては、アンケートでは事業目的以外の効果があったという回答が 54%で、その内容は「水の大切さと下流の事も気に掛けるようになった」とか「水路の周辺がきれいになった」「用水の心配がない」などでした。

参考の費用便益比ですが、当初計画の B / C 1.13 に対し、再々評価時で 1.22 に増加し、現在は 1.24 となっています。

次に 4 / 4 ページをお願いします。施設の管理状況ですが、事業で造成した用水路及び揚水機場は、稲生川土地改良区が定期的に点検や補修を行い、良好な管理に努めており、アンケートでも 80%が「適切」または「おおむね適切」と回答しております。

環境の変化については、工事の際に地域住民の協力を得ながら集落内区間の水路脇を利用して植栽や緑化を行い、その活動は現在も続けられており、良好な景観形成と親水機能の保全が図られています。

アンケートでも環境について 67%が「良くなった」または「やや良くなった」と回答しており、「ごみを捨てる人が少なくなった」という意見もありました。

3のまとめになります。改善措置の必要性については、アンケートで「改善点がある」が 13%ございましたが、その内容は「目地が劣化して漏水がある」「フェンスのそばの草刈りが大変」など、維持管理に関する意見であったことから、本事業の改善措置の必要はないものと考えています。なお、寄せられた意見につきましては、施設を管理する稲生川土地改良区と農家とが状況を確認できるよう情報提供したいと考えております。

再度の事後評価の必要性については、事業効果の発現状況のとおり、全体として事業目的は達成されているものと判断し、再度の事後評価は必要ないものと考えます。

今後に向けた留意点では、同種事業の計画・調査の在り方について、アンケートでは「事業の目的などがよく分からない」という意見が複数寄せられていましたので、今後は環境

公共の取組である農家や地域住民で組織する地区環境公共推進協議会による計画立案や環境保全の方法検討、地域保全活動などをさらに強化していきたいと考えております。

事後評価手法の見直しについてですが、アンケート調査にあたり対象エリアが広いため、関係土地改良区の支援を受けながら直接配布・直接回収を行ったところ、70%を超える回収率となりましたが、今後は地区の状況を踏まえ、協力機関等にあまり負担を掛けないように配慮したいと考えております。

同種事業の内容・手法の在り方についてですが、アンケートでは関連事業を「知っている」が65%と、予想よりは低かったということで、今後の事業実施に際しては事業計画同意取得時に関連事業についても十分説明し、関連事業の認知度も向上させる必要があるものと思われまます。また、「受益者負担金の少ない事業を考えてほしい」などの意見もあることから、地元負担の軽減につながる事業制度等の有効活用を図っていきたいと考えています。

次に別紙の1ページをお願いします。この1ページから4ページ目までがアンケート調査の結果を整理したものでございます。詳細については先ほど一部、問6とか問10、問12あたりが御説明したとおりでございますので省略させていただきます。

そして次、5ページをお願いいたします。5ページが状況の写真でございます。左上が事業をする前の元村用水路の写真です。そして右の上が整備後の写真になります。中段の2つの写真も整備後の写真でございます。水路脇にはお花等が植えられております。一番下の左が事業前の小さな揚水機場、ポンプを置いてある小屋でございます。これが右の整備後の大きな揚水機場を整備しまして、統合したということで維持管理費の軽減が図られております。

次のページをお願いいたします。6ページになります。左の上がおいらせ町の前蒼前地区というところで高収益になるにんにくの作付が盛んに行われているところでございます。ここは転作田を活用して、本事業の受益地になっております。右の上が豊ヶ岡揚水機場というところにポンプの自動運転装置を設置しまして、自動で運転停止を行うことで管理費用の軽減につながっているという写真でございます。中段は十和田市の元村用水路掛りというところでほ場整備を行いまして、区画が大規模化し、かんがい用水も十分安定して供給されるということで、大型機械による営農が盛んに行われているという写真でございます。左の下が水路に除塵機という自動でゴミを除去する機械を設置してありまして、それが動いている状況の写真でございます。右の一番下になりますけれども、稲生川という幹線用水路の脇の残地を利用してふれあい公園というものを造りまして、そこで十和田市内の16の町内会の方々がいつも利用していて、祭りもやっているところを写した写真でございます。

次、7ページになりますが、費用対効果分析説明資料でございます。費用対効果の算定根拠ですけれども、本地区の費用対効果は「土地改良事業における経済効果の算定方法」に基づき算定しております。算定方式につきましては、この事業計画時点の方式と同じく、

投資効率方式を採用しております。B / Cにつきましては先ほど御説明したとおり 1.24 ということでございます。

以上で説明の方を終わりたいと思います。

(武山委員長)

ありがとうございました。

ただ今の説明に対して質問、コメント等があれば。

阿波委員、お願いします。

(阿波委員)

すいません、2点教えてください。調書の2ページ目の一番下のアンケートの結果でございまして、問7 - 1の達成度になります。この問いを見てもみますと、収穫の増加や品質向上など、事業目的が達成されたと思いますかという形で聞かれています。このアンケートを配布されて記入された方は、多分、受益者かなと思いますが、その受益者の方々に「どちらとも言えない(分からない)」が38%ということで、意外と多いのかなという感じを受けました。

その上の作付面積の推移を見てもみますと、17年から26年にかけて水稻が結構減っています。そのような状況の変化等もあるのかなとちょっと思いました。

そこで、その辺、どのように評価をした方がいいのか、評価をされているのかということをお教えいただければと思います。

もう1点ございます。2つ目は3ページ目の一番下の費用便益比の参考の表でございまして。総便益が当初計画時、再々評価時、事後評価時と増えておりますが、この便益が増えた内訳、どの辺の便益が増えているのかということを知る範囲で結構ですので教えていただければと思います。

以上の2点です。よろしくお願いいいたします。

(農村整備課)

それでは1つ目ですけれども、収量や品質が向上したということについて、農家の方々はかんがい用水が安定に供給されるのは当然そうなんですけれども、それにプラス、農家の方々の土づくりとか肥培管理、これが適正に行われてはじめて収量や品質が向上するものですから、農業用水の安定供給が、かなり下支えをしているところだと思うんですけれども、実感があまり湧かないというふうなことなのでこういう数字になったのかなと思っております。

次に費用便益の方の総便益がどういう形で動いたかといいますと、今回、ここにも若干書いてございますが、まず1番は転作が強化されたこと、50%、半分が転作になりまして、この地域では転作田でにんにく、ながいも、ごぼうという非常に高収益な作物を大々的に

作付するようになっております。事業計画で予定している作付面積の倍近い作付が今、盛んに行われておりまして、それによって作物生産効果が大幅に再々評価時よりも向上しております。

あと、それ以外の効果につきましては、例えば揚水機場が3つ統合されたことによって残った20箇所の小さいポンプが廃止となったこと。それはきちんと適正に廃止になってございます。そういう効果も確認されておりますので、これは事業計画当時と変わらない効果として計上してございます。

ただ、あとプラスばかりではなくてマイナスもございました。作物の単価について再々評価時点より若干下がっていて、特に米などは単価が下がっていますので、その分、効果、収益が目減りしているということもあります。

それらをトータルしまして、最終的には再々評価より0.02ポイント高い1.24という結果になってございます。

(松富委員)

後学のために、どういうふうに考えているか教えて下さい。

アンケート結果の1ページ目、問4の認知度のところで、アンケートを出したのが一応受益者ですよ。でありながら8%と8%、それぞれ「事業が行われたことは知らないが、場所は知っている」とか、あるいは「事業が行われたことも知らない」と16%もありますけれども、このあたりの数値はどのようにお考えでしょうか。

(農村整備課)

非常に残念な結果だと思いますが、いろいろとアンケートを配布・回収をした土地改良区の方々にお伺いしたところ、やはり、まず大きいのは代が替わっていること。この工事は昭和60年から始まっておりまして、一部の地域では昭和の時代に路線の整備が終わっているところもございます。そこでは、もう20年以上経過してございまして、息子さんが農業をやっておられていて、今回のアンケートはその息子さんの方に行ったりとか、そういうことで息子さんが、「昔、そういう整備をやったかな、どうかな」と思いながらも、一応、新しい水路が入ってございますのでこのアンケートには協力をさせていただいたと。

ただ、この認知度につきましては、多分そういう理由も若干あるのかなというふうには思っております。

(武山委員長)

他に。

(藤田委員)

これの質問ですが、維持管理費というのは年間どのくらい掛かるのか。例えば揚水機と

というようなものもかなりお金が掛かるだろうと、それから減価償却とかも掛かってくるかと思うんですけども。そのうち受益者負担というのはどのようになっているのでしょうか。お伺いいたします。

(武山委員長)

今、答えられる範囲でお願いします。

(農村整備課)

ポンプ場1箇所の維持管理費や電気代がいくらなのかというのはここに資料がございますので、後で調べて御報告させていただきたいと思います。

(藤田委員)

そうすると、受益者負担というのはどういうふうになっているのでしょうか。

(農村整備課)

受益者負担とポンプ場の年間の維持管理費ですね。

.....

(武山委員長)

それでは、それは後で。

他に質問、コメント等があればお受けしたいと思いますけれども。よろしいですかね。

それでは続いて3番目、道路課の方からお願いいたします。

(道路課)

それでは、道路課でございます。整理番号H26-3でございます。

事業種別は国道改築事業、事業名は国道338号道路改築事業、長後バイパスでございます。実施場所は下北郡佐井村でございます。事業主体は青森県、管理主体も青森県です。事業方法は国庫補助事業で国が55%、県が45%の負担割合となっております。

事業の概要ですが、全体延長が2,353m、車道幅員は片側3mの2車線道路で6m。路肩を入れました全幅では8mとなります。歩道はございません。

本路線は最小幅員が3m、最小曲線半径が8m、最急勾配が8%などといった交通の隘路となっている区間を解消いたしまして、交通の円滑化、安全性を確保することを目的として実施したものでございます。

金銭価値化が可能な効果として想定したものは、走行時間の短縮、走行経費、交通事故の減少、冬期間の走行速度の向上、大型車のすれ違い困難箇所の解消といったもののほか、緊急輸送道路、半島循環道路としての安全性の向上や落石等の危険箇所の解消などといっ

たものを考えました。

事業着手は平成元年度で、平成4年度に工事着手いたしまして、平成21年度に事業が完成しております。

事業費の推移でございますが、この事業は事前に評価を行っておりませんが、計画当初の事業費としては24億円、その後、3度事業費の見直しを行っておりまして、最終の実績としましては32億4,000万円でございます。

特記事項といたしまして、再評価は平成10年度、15年度、17年度、18年度の計4回実施しております。このうち平成17年度は盛土計画の変更に伴う工事費の増によりまして、平成18年度は施工延長の縮小という理由で不定期の再評価を実施しております。いずれの再評価におきましても対応方針については継続の評価をいただきました。また、平成10年度の再評価の際には、「費用便益が低く厳しい数値となっているが、近い将来、観光人口の誘因や下北半島の交通便益の促進などをプラスして考慮すべきである。また緊急輸送路、半島循環道路、危険箇所の解消などの位置付けもあり重要である。」という個別の附帯意見もいただいております。

続きまして事業完了後の状況でございます。社会経済情勢等の変化でございますが、平成23年3月の東日本大震災、平成24年2月の暴風雪による国道279号全面通行止めなど、本県及び下北地域で起こった想定外の事象に対する着実な備え、救援、復旧活動を支援する道路ネットワークの構築を望む声が大きくなっております。

費用対効果分析の算定基礎となりました要因の変化ですが、まず費用の方では総事業費の増加がございました。これは建設資材の単価アップや施工数量の精査によったものでございます。便益の方では計画交通量の下方修正、費用便益マニュアルの改正に伴う車種別時間価値原単位の下方修正などによりまして便益が減少いたしました。冬期便益や地域修正係数といった県独自の便益も導入いたしましたことから増加した便益もございました。

事業効果の発現状況ですが、金銭価値化が可能な効果としましては、走行時間短縮便益など修正後の費用便益としては29億800万円となっております。

その他の効果といたしまして、地元へのアンケートで確認いたしましたところ、1としては長後バイパスの事業目的達成度については地域住民の方の65%が「達成された」と評価しているということです。もう1つとしては、すれ違いや冬期間の輸送・搬送、観光振興への寄与につきましては、地元の各種業界の方々へお聞きいたしましたところ、双方とも約6割の方から「負担の軽減に寄与している」または「観光振興に役立っている」との回答をいただいていることが分かりました。

事業後の管理状況ですが、供用開始後、現在に至るまで交通の支障となるような管理上の問題は生じておりません。また、管理状況に関するアンケートでは回答者の53%の方から「適切である」との評価をいただいております。

事業実施によります環境の変化につきましては、緑化については在来種を用いるなど植生の復元にも努めました。また施工時においても土工の際には河川、海岸の汚濁防止対策

を講じるなど、環境への配慮も行ったところでございます。

その他の環境の変化としましては、アンケート調査によりますと40%の方から「道路の防災面と景観が両立しており、良くなった」との評価をいただいております。

まとめといたしまして、改善措置の必要性については、アンケートによりますと改善点があるという回答はごく少数でございましたが、舗装面の管理水準の向上を求める声や冬期間の視程障害対策の改善に対する要望などがございました。これにつきましては現地の方で調査を行いまして、状況の確認と必要に応じて対応策を検討するという事に努めていきたいと考えております。

再度の事業評価の必要性につきましては、費用便益の数値は低いものの、交通隘路区間や危険箇所の解消などによりまして住民の安全・安心の確保並びに地域産業や観光への寄与も大きく、事業の目的は達成されているものと判断してございまして、再度の事業評価は必要ないものと考えております。

今後に向けた留意点でございますが、附帯意見で御指摘がございましたように、当該地区のような山間部の改築事業の場合には、走行時間の短縮や走行経費減少の整備効果のみだけでなく、先ほど委員の皆様からも御議論をいただいておりますが、地域観光力、防災力といったB/Cだけでない評価項目、こういったものもの観点に入れました調査・計画等を行う必要があるものと考えております。

事業評価手法の見直しといたしましては、アンケートにおいて「どちらとも言えない」「わからない」という回答が多くございました。私どもとしては事業の周知を図る必要があるものと考えております。また、アンケートにおきまして地域全体の道路整備を求める意見も多くあったことから、地域や路線全体で整備効果の発現を図れるような整備計画も検討していく必要があるものと考えております。

続きまして、アンケートの結果につきまして順を追って簡単に御説明したいと思います。

まず1ページ目でございますが、アンケート対象といたしまして、地域住民の方として佐井村と大間町の方々の方に配布いたしました。それと事業者といたしまして旅客輸送業者、観光関連業者、漁業関係業者それと大間の消防署ですけれども勤務されている方々に御協力をいただいてアンケートを行いました。回収率は66%でございました。

1ページの左下、事業の認知度でございますが、先ほど来も焦点になっておりましたが、私どもの事業につきましても事業を知っていた方が47%ということで、やはり認知度が低かったのかなと。ただ、先ほどの農村整備課さんですけれども、代替わりをしていたというお話がございまして、私どもの事業も着手が平成元年ということで、やはり代替わりの可能性もあるのかなとは思っているんですけれども。その隣の利用回数というところを見ますと、このバイパス現場を通ったことがないという方が相当数ございまして、やはり、アンケートを行った住民の方々と現場との距離的な問題もあったのかなというふうなところもちょっと反省材料としてありました。

2ページ目ですが、事業の必要度、こちらにつきましては7割ほどの方から評価をいた

だいておりますが、その他の意見としまして、一番下のところですが、「長後だけ改築を行ったのでは意味が無い」というような御意見もいただいております。

続きまして3ページの方では、環境の変化の質問項目で、4割の方が「良くなった」という評価をしてくださいましたが、「悪くなった」という御意見の中に、「河川から港湾内に土砂流入が多くなった」という御意見がございまして、さっそく現地の方を確認いたしましたところ、融雪期や大雨が降った際にはやはり土砂の流出が出ているということでございまして、ただ、これはバイパス整備前からあった現象だということで、県の方の河川担当の方と、あと役場さんの方とで協力をしながら、その都度、撤去して下さっているということは確認してございます。

その他の効果といたしまして、37%のほどの方から評価をいただいておりますが、その他の御意見の中で「長後バイパスに来てホッとした、と私のお店に来て観光客の方が話していたよ」ということもあったということで、それなりに効果はあったのかなと考えております。

4ページ目ですが、アンケートの中で自由な御意見を求めた部分ですが、先ほどもございましたが、長後バイパスだけじゃなくて国道338号の他のバイパスも早急に整備してほしいという御意見もありました。あと、下の方の全般に対する御意見ということで、長後のみだけでなく福浦、牛滝、こういった箇所の佐井村の道路が全部長後バイパスみたいに早くしてほしいという御意見も出ておりました。

5ページ、6ページでございますが、先ほど御紹介しました住民の方々だけでなく事業関係者の方へのアンケートも行っておりまして、そちらの方々からの御回答ということで、まず事業効果で運転が楽になったかどうかということに関しては、約7割の方が評価して下さっております。あと、バイパスを利用することで所要時間の短縮が図られたかということに関しては、約半数の方から評価をいただいております。

6ページの方では、大型車のすれ違いや冬期の輸送運送がどうなったかということで、7割弱の方から評価をいただいております。あと観光に対して、観光振興上、役立っているかという御質問も用意したところ、約6割の方から評価をいただきましたが、ただ、今回私どもの方で調査をした時期が春先ということもございまして、直接観光客の方に対するアンケートというものが行えない状態でした。そういうこともあって、観光施設の方々へのアンケートということで替えさせていただきましたが、この辺が今回アンケートを行う上での反省点でもあったのかなと、観光客の生の声を聞ける調査も検討をすべきだったのかなということを感じております。

それで、最後9ページでございますが、状況写真を添付してございます。真ん中の写真が整備後の写真ということで、一番下がそれを航空写真で見た状況ですが、アンケートの御意見の中にもありましたが、カーブがまだいっぱいあるので走りにくいというような御意見も実はありました。写真を見ていただくとおり、改築後でもかなり、設計に基づいた曲線半径にはしておりますけれども、カーブはまだ相当多いということで、こちら辺はや

はり地形上、やむを得ない状況ではありましたが、利用される方からすると、もう少し何とかしてもらえなかったのかなという御意見になったのかなと思っております。

道路課から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、今の評価結果に対してコメントや御質問等あればお受けしたいと思います。

(山下委員)

大変ご丁寧な御説明でよく分かりました。このところはすごく必要な部分だと思っております。

今、御説明にあったように、福浦側の事業は継続的にこの後やることになりますか。

(道路課)

残念ながら、今のところ計画というものは持ってございません。

(山下委員)

そうですね、ちょっと残念ですが。

9ページに航空写真があるのですが、いろいろな代替案を作られたと思うのですが、このところ、直線になるべく短く切り出すための、例えば橋梁工だとか暗渠工だとかは考えられたのでしょうか。

(道路課)

設計上では案としてはあったと思いますが、やはりコストの面ということで、極力構造物のない今回の形式になったと認識しております。

(山下委員)

分かりました。

(武山委員長)

その他、ございますか。

藤田委員。

(藤田委員)

私も相当時間が掛かって苦労したことがある場所なんですけど、これができたことで大間と脇野沢間、下北半島の西海岸くらいですけれども、実際、時間的にはどのくらい短縮に

なったのか、分かったら教えていただきたいのですが。

(道路課)

すみません、今、手もとに資料がなかったので、次回までに調べて御報告をしたいと思
います。

(藤田委員)

大体で結構ですから、お願いいたします。

(武山委員長)

その他、ありますか。

私からコメントですけれども、アンケート結果として評価が必ずしも高くない部分もあ
るのかなど。やはり、この事業を知らないとか、利用したことがないという人は除いた方
がいいのかなという気もするんです。ちょっと恣意的になってしまうところもあるかと思
いますけれども、事業を知らないという状況だと、やはり適切な評価ができていない場合
もありますし、通ったことがないという人は場所がよく分かっていない場合があったりと
かしますので、そのあたり、もうちょっと精査が必要かなという気がします。

他に、よろしいですかね。

(松富委員)

全体的なことになりますが、それぞれの課が再度の事後評価の必要性というところで、
もし、これが必要があるというふうにしますと、今後に向けた留意点のところがりファイ
ンされるというか、より良くなると、そういう効果を期待しているということでしょうか。
それ以外に、何か他に役に立つようなことはあるのでしょうか。

例えば、今回の場合、アンケートを配るところがちょっと場所的にまずかったとか、対
象者がまずかったということで、より関係のある人に配ったと。その結果、アンケート結
果が若干違ってくると。そうすると今後の事業にいろいろ反映できると。そういったとこ
ろがメリットというふうに考えてよろしいのですか。

(武山委員長)

このあたりはどうですかね、再度の事後評価の必要性というところで、これは事業の効
果が必ずしも発現されていないとか、そういうような場合じゃないですかね。発現されて
いないというか、まだ時間的に十分事業の成果が出ていないので、もうちょっと時間をお
いて評価をすべきだというようなことがあれば再度の事後評価というようなことかなと思
います。

(松富委員)

そういうことでは、そうなんでしょうけど、今後の同種の事業に対してプラスになるとか、そういう考え方でよろしいでしょうか。

(武山委員長)

これは、どうなりますかね、事務局の方がよろしいのかなと。

(事務局)

アンケートのやり方によって、さらにより良いものになっていくように、当然、事業課のアンケートの項目であるとか仕方とか、より良いものになるように考えていくということになるかと思います。

(松富委員)

これを全部やっているかどうか分かりませんが、今後に向けた留意点に反映されるということですか。

(事務局)

当然、その次の時には考えていくことになるかと思います。

(武山委員長)

その他、全体を通じてでもよろしいですけども。

(道路課)

先ほどの短縮時間の件でございましたが、今、手もとの資料で調べたところ、夏と冬とで若干異なりますけれども、大体平均で15分から20分くらいの短縮かなというようなところでございます。

(松富委員)

本当ですか。先ほど見たならば、たかだか2kmくらいの距離のところですよ。そこで速度が倍になる程度ですよ、20kmが40kmくらいになるとか。

だから、2kmのところを40kmで走れば20分の1ですから、たかだか3分。それで、その半分くらいではないんでしょうか、と私は勘定しましたけれども。

(道路課)

今の計算ですが、あくまでも旅行速度上で計算しておりまして、確かに2kmを40kmで割るとそのような計算になりますが、現道の整備前はすれ違い困難、そういった状況もあ

りましたので、旅行速度との差ということですので、あくまでも計算上となりますが、何分というか、10分程度というか、そういう分単位ぐらいの時間差しか出ないということにはなると思います。

(松富委員)

分かったような、分からないような。分かりました。

(武山委員長)

もうちょっとちゃんとした資料等があれば、次回に出していただければと思います。その他に。

(農村整備課)

農村整備課の松橋と申します。

藤田委員からの御質問に今、お答えしたいと思います。

揚水機場の年間の維持管理費についてですが、3機場の平均を今、出しましたら、年間約880万円程度になってございます。このポンプ場の年間の維持管理費について農家の負担は10aあたり1,850円ということでございます。

以上でございます。

(藤田委員)

ありがとうございました。受益者が人数的にどんどん減ってきているようですので、ちょっと負担になるかなと思いましたが、この程度であればすごく良かったなというふうに思いました。ありがとうございました。

(武山委員長)

3件通じてでよろしいんですが、御意見、コメント等があればお受けします。よろしいですかね。

それでは最終的に委員会の意見としてコメントを付けるかどうかということについて、付けるとすればどんな内容にするかということ、それについて御意見があればお受けしたいと思います。

県の評価結果については異論がないということでもよろしいですかね。

それでは、そういう形でまとめさせていただきたいと思います。

【平成27年度事後評価対象事業の選定】

(武山委員長)

それでは続いて、来年度の事後評価対象事業の選定に入りたいと思います。事務局の方

から選定の考え方等について説明をお願いいたします。

(事務局)

それでは資料の6と書かれております平成22年度完了事業一覧を御覧いただきたいと思っております。

平成22年度の完了事業といたしましては、これ、上から順番に6ページほどになっておりますが、これらに記載している50事業が対象となっております。このうち、資料の右肩部分をちょっと御覧になっていただきたいのですが、そこに記載してある事後評価を実施する事業を選定する際の選定基準に合致する部分、これが濃い青色の部分となります。再評価時に附帯意見を附された箇所は全て対象となると書いてございますが、平成22年度完了事業においては附帯意見を付けられた事業は該当はございません。それ以外の選定基準として、その下に書いてございますが、1つとして再評価を実施したものの、2つとして事業費や事業期間について計画と実績の差が大きいもの、あるいは3として、その他の理由があるもの。その他につきましては、例えば事業費自体が大変大きくなっていて、同種事業のモデルとなるような、そのような事業などの場合は対象としていきたい。1から3に該当する事業、これが多くある場合は対象各課について2事業までとしておりますので、各課においては最終的に選定候補としたものは薄い青色を着色している事業がそれにあたります。

その薄い青色を着色して選定した候補を一覧にまとめたものが、後の方をめぐっていただきたいのですが、平成27年度選定候補一覧、その青色の部分をもとめたものがそのペーパーになります。その中から御選定いただきたいという趣旨ですが、箇所ごとに具体的な事業内容を記載しているものがその後の方に付いてございまして、次の公共事業事後評価選定候補調書というものがその後の方に付いてございます。この調書につきましては、担当課の方から御説明をしたいと思います。

以上でございます。

(武山委員長)

それでは、担当課の方から順番に簡単に説明をお願いしたいと思います。

林政課さんから。

(林政課)

それでは林政課の事業を説明します。座って説明させていただきます。

公共事業事後評価選定候補調書の整理番号がH27-1、事業概要ですけれども、事業種別は治山事業、事業名は予防治山事業です。箇所名等は平川市の東碓ヶ関山、事業主体・管理主体については青森県です。事業方法は国庫補助事業です。財源・負担区分は国が50%、県が50%です。

事業の背景・必要性についてですけれども、本地区は平成 18 年 9 月の大雨により溪岸崩壊等が発生し、溪流内に堆積した不安定土砂が今後の大雨により下方の人家や用水路に流出する恐れがあることから、土砂流出防止に効果がある治山ダム工を設置し、崩壊斜面を直接復旧する山腹工により流域内を安定させ、土砂流出被害を未然に防止したものです。

主な事業内容ですけれども、治山ダム 1 個、山腹工が 0.8ha、森林整備が 3.06ha です。

想定した事業効果は、金銭価値化が可能な効果としては災害防止効果。これは土砂流出による被害から人家等を保全する効果です。

事業の実施経過ですけれども、事業着手が平成 19 年、工事着手も 19 年度で、事業完了は 22 年度です。

公共事業評価の実施時期ですけれども、当初計画時の事前評価が平成 18 年、この時は計画期間が 19 年から 2 ヶ年で 5,000 万円でした。それで事業評価時、今年度最終実績は 19 年から平成 22 年の 4 ヶ年で 1 億 4,800 万円となっております。

特記事項ですけれども、変更内容です。これは平成 19 年の融雪や平成 19 年 9 月の大雨による崩壊が増加・拡大し、下方の保全対象を考慮すると、崩壊斜面を直接復旧整備する山腹工を主体とした復旧対策に見直す必要があったため、山腹工等の事業量が増加し事業費が増加しました。中身としては治山ダム工、当初は 2 個でしたが 1 個になり、山腹工は計画がありませんでしたけれども最終的には 0.8h、森林整備も当初は計画がありませんでしたが、最終的に 3.06ha 実施しております。その下が事業計画図です。

説明は以上です。

(武山委員長)

それでは続いて農村整備課さん、お願いします。

(農村整備課)

農村整備課です。座って説明させていただきます。

整備番号 H27 - 12 について説明いたします。事業種別は農業農村整備事業、事業名は広域農道整備事業、箇所名等は藤崎町の南津軽地区です。事業主体は青森県、管理主体は藤崎町、事業方法は交付金事業です。財源・負担区分は国が 50%、県が 38.3%、市町村が 11.7% です。

次に事業の背景・必要性ですが、本路線は広域営農団地農道整備事業で整備され、平成元年度から順次供用を開始し、農産物の流通幹線道路として地域の農業振興の中心的役割を担う一方で、集落間の連絡道、通勤通学等の一般道路としての役割も年々重要となり、交通量も増加してきました。

このような中、局部的な路面の劣化や亀甲状クラックが発生し、運転の安全確保に支障を来しておりました。そこで路面改良を行うことで、路面の劣化・損傷箇所を修繕し、農道本来の機能の回復・保全を行ったものです。

主な事業内容としては、舗装工（路面改良）1,580mです。

想定した事業効果ですが、金銭価値化が可能な効果として品質向上効果、これは荷痛みを防止することで農産物の質的向上が図られる効果です。そして維持管理費節減効果、これは農道の維持管理費が節減される効果です。走行経費節減効果、これは農産物の生産及び流通に係る走行経費が節減される効果です。そして一般交通等経費節減効果、これは農業以外の一般車両の通行に要する経費が節減される効果です。

事業の実施経過については、事業着手、工事着手が平成 21 年度、事業完了が平成 22 年度となっております。

公共事業評価の実施時期については、平成 20 年度に事前評価を行っております。総事業費は 7,000 万円を計画し、平成 22 年度に計画変更を行いまして、総事業費は 1 億 100 万円と増加しました。事業評価時の最終実績としては 1 億円となりました。

特記事項の計画変更の理由は、実施年度、平成 21 年度に行った路面診断、ひび割れ、轍掘れ、平坦性を診断した結果から、修繕の必要性のある路面改良の施工延長が 1,300m から 1,580m に増えたことによる事業費の増加によるものです。

以上で説明を終わります。

（武山委員長）

続いて農村整備課さんから、18 番。

（農村整備課）

農村整備課、野呂と申します。よろしく申し上げます。

整理番号 H27 - 18 について説明いたします。事業種別は農業農村整備事業、事業名は県営防災ダム事業、箇所名等は三戸郡新郷村の五戸川 3 期地区です。事業主体及び管理主体は青森県、事業方法は国庫補助です。財源・負担区分については、国が 55%、県が 40%、市町村が 5% となっております。

次に事業の背景・必要性ですが、本事業は老朽化が進行している五戸川水系の二ノ倉ダムと又木戸ダムの 2 つのダムを改修、更新することで洪水機能を維持し、ダム下流域の農地及び農業用施設等を洪水被害から守ることを目的として実施しました。

主な事業内容ですが、漏水観測設備、照明設備、警報設備等の管理施設工が一式、またダム堤体遮水舗装改修、天端アスファルト舗装改修などの堤体遮水舗装工が一式となっております。

想定した効果につきましては、金銭価値化が可能な効果として、災害防止効果、更新効果を見ております。

事業の実施経過につきましては、事業着手が平成 13 年度、工事着手が平成 14 年度、事業完了は平成 22 年度となっております。

次に公共事業評価の実施時期ですが、再評価は平成 18 年度、その時点の事業期間が平成

13年度から平成21年度まで、総事業費が10億1,200万円となっており、附帯意見はありませんでした。

事業の最終実績は、事業期間が平成13年から平成22年度まで、総事業費は6億8,300万円となっております。特記事項にありますように、最終事業費が計画時に比べて大幅に低減となりましたけれども、ダム堤体表面遮水工事におきまして、計画時点では現況のアスファルト舗装を剥ぎ取った後にアスファルトの再舗装で計画しておりましたけれども、工事にあたっては合成繊維にアスファルトを含ませたアスファルトシートを貼り付ける新工法を採用したことにより大幅なコスト縮減を図ったことによるものです。

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。

それでは続いて漁港漁場整備課さんから。

(漁港漁場整備課)

漁港漁場整備課です。座って説明させていただきます。

整理番号のH27-23を説明いたします。事業種別は水産基盤整備事業、事業名は漁村再生交付金事業、箇所は奥内地区です。事業主体は青森県と青森市です。管理主体も青森県と青森市になります。事業方法は交付金、財源・負担区分は国50%、県40%、市町村10%となっております。

続きまして、事業の背景・必要性についてですが、本地区は低気圧等による悪天候時において、防波堤及び護岸から超える波や港の入り口から侵入する波により、安全な漁船の係留や漁具の積み込み、積卸し作業ができない状況でありました。漁具置き場用地に保管した漁具の流出被害が発生するなどの被害もございました。また、波とともに砂が港内に入り込み堆積することから、-2m泊地、これは水深が2mの停泊地のことですが、これが浅くなり、図面の赤くぼかしの塗ってある区間でございますけれども、漁船の操業に支障を来しておりました。これらの状況を改善するため、防波堤や護岸、-2m泊地等を整備し、漁業活動の効率性と安全性の向上を図ったものです。

次に主な事業内容でございますけれども、東防波堤176.6m、突堤20.5m、-2m泊地3,252㎡などがございます。

想定した事業効果は、水産物生産コストの削減効果であり、具体的には防波堤等の整備により堤防を超える波が解消され、港内が穏やかになり、漁船同士の接触等が解消されることによる漁船の耐用年数の延長効果、それから漁具の積み込み、荷卸しに関わる労働時間の短縮効果です。

事業の実施期間でございますが、平成20年度から平成22年度、実績事業費は2億600万円でございます。

特記事項でございますが、東防波堤等の改良にあたり、既存の消波ブロックの有効活用を図り、再利用できるものは再利用する等コスト縮減に取り組んだ結果、実績事業費は計画事業費に対し9,300万円、31.1%にあたりますが、減額となりました。

これは再評価は受けておりません。

続きまして、次のページでございますが、整理番号H27-24を説明いたします。

事業種別は水産基盤整備事業、事業名は広域漁場整備事業、箇所は三厩地区です。事業主体は青森県、管理主体は三厩沖人工礁漁場管理運営協議会になります。事業方法は国庫補助、財源・負担区分は国50%、県50%でございます。

事業の背景・必要性についてですが、当地区では漁業者の高齢化や後継者不足に加え、スルメイカ等の広域的に回遊する魚種に依存することから、漁獲量が不安定であり漁業経営が非常に厳しい状況にあります。このため、鋼鉄製でできた大型の構造物、いわゆる魚礁を設置し、ヒラメ、カレイ類、ソイ類等の魚を寄せ集め、一本釣り、刺網漁業等の漁獲量の安定や増大等、漁獲効率の向上を図ったものです。

主な事業内容ですが、魚礁の設置、これは62,975.1空^mで、三厩と竜飛の沖合、2箇所に、水深70mから80mの場所に設置したものです。

想定した効果は魚礁の整備による生産量の増加効果と出荷過程における流通量の増加効果です。

事業の実施期間は平成13年度から平成22年度です。この間、平成13年度ですが、魚礁の種類の変更、それから平成19年度には効果調査の結果により、より効果が高く効率的な漁港に近い場所に魚礁を集約的に配置変更したことによる事業量、事業費の計画変更を行っております。このため、総事業費は当初計画時が17億6,000万円に対し、実績事業費が10億7,100万円となり、当初計画事業費に対し6億8,900万円、39.1%の減額になりました。

また、再評価を平成17年度に実施し、対応方針は継続で、附帯意見はありませんでした。以上でございます。

(武山委員長)

ありがとうございました。

それでは続いて道路課さん、お願いします。

(道路課)

道路課でございます。整理番号がH27-27です。事業種別は道路改築事業、事業名は松野木姥范線道路改築事業、事業箇所は五所川原市福岡地内です。事業主体、管理主体とも青森県です。交付金事業で実施いたしまして、負担区分につきましては国が55%、県が45%となっております。

事業の背景ですが、当該工区は幅員が狭小で急カーブ、また線形不良箇所があるため、

大型車のすれ違いに支障を来しておりました。また、交通安全上、危険な区間となっていたために、交通の円滑化や沿線住民の安全及び五所川原所市中心市街地へのアクセス向上を図るという目的で本事業を実施したものでございます。

主な事業内容としましては、全体延長は1,200m、車道幅員は6m、路肩を含めると全幅で9mとなっております。歩道はございません。

想定いたしました事業効果としましては、金銭価値化が可能な効果として、バイパスの整備によりまして走行時間の短縮、走行経費の減少、交通事故の減少、冬期間の走行速度向上を考えております。また、その他の効果としましては、津軽自動車道や五所川原所市中心市街地へのアクセスが良くなったこと、また走行快適性の向上などを考えております。

事業実施の経過ですが、事業着手は平成11年度、用地着手が平成16年度、工事着手が平成20年度でした。事業の完了は平成22年度となっております。

当初の事業計画においては、平成22年度までの工期で4億5,000万円を見込んでおりました。最終の実績としましては、工期は計画どおりの平成22年度で完了、事業費につきましては精査の結果、4億5,400万円となっております。

特記事項としまして、平成20年度に再評価を実施しております。対応方針は継続の評価をいただきました。個別の附帯意見はございませんでした。事業着手から用地着手まで5年間が経過している理由ですが、道路事業におきます全体事業費の減少傾向によりまして、完了予定工区への配分を優先したことから、事業着手から用地着手までに時間を要したものでございます。

説明は以上でございます。

(武山委員長)

続いて河川砂防課さん、お願いします。

(河川砂防課)

河川砂防課です。整理番号H27-37でございます。海岸保全施設整備事業。おいらせ町にございます横道海岸の高潮対策事業でございます。事業主体、管理主体とも青森県でございます。事業方法は国庫補助事業で、その負担割合は国、県とも1/2ずつということになっております。

事業の背景と必要性ですけれども、横道海岸は太平洋に面した砂浜海岸で、背後に百石工業団地や人家等の資産が集積している場所でございます。度重なる波浪等によりまして、前浜が後退・消失し、浸食が進みまして越波の被害が生じていたという状況でございます。このことから、堤防、ヘッドランド等の整備により、背後地を高潮・波浪から防御し、併せて海浜の安定化を図るというものでございました。また、事業期間中に、これは平成16年4月でございますけれども、日本海溝・千島海溝周辺海溝型地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法という法律が制定されまして、海溝周辺の大規模地震に対応した

地震対策と、それから津波対策を求められまして、堤防の耐震改良及び嵩上げを実施しております。

主な事業内容といたしましては、堤防工、これは高潮堤防として1,673m、海浜の安定化を図るためのヘッドランド工として3基、それから堤防の耐震対策と嵩上げが2,400m実施してございます。

想定した事業効果といたしましては、金銭価値化が可能な効果として想定浸水地域の被害軽減効果がございます。その他の効果といたしまして、人命等の人的被害を防止する効果、それから被災事業所の営業停止による周辺事業所への波及被害効果がございます。

事業の実施経過といたしましては、事業、工事着手とも昭和48年度、事業完了は平成22年度でございます。

公共事業の評価の時期といたしましては、再評価を3回受けてございます。総事業費といたしましては、当初46億円に対しまして、1回目、これは高潮事業としての精査を行った結果でございますけれども55億5,100万円になっております。その後、耐震対策、堤防の嵩上げを実施したことにより、75億7,500万円となっております。最終的には71億500万円という事業費になっております。

特記事項といたしまして、これまで3回の再評価を実施しております。その結果、対応方針としてはいずれも継続、附帯意見はございませんでした。先ほど申しましたように、第1回の計画変更は、いわゆる高潮事業の完了に向けた総事業費の精査による増加でございます。それから2回目の計画変更は、堤防の耐震対策及び嵩上げ事業を追加したことによる総事業費の増でございます。

以上です。

(武山委員長)

続いて38番。

(河川砂防課)

続きまして河川砂防課の方から、急傾斜地崩壊対策事業について説明します。整理番号H27-38番です。

再評価を実施し、事業終了後5年経過による評価となります。事業主体、管理主体は青森県、箇所名は浅所区域、市町村名は平内町です。事業方法は国庫補助、財源・負担金は国と県が47.5%、市町村は負担金は5%となっています。

事業の背景・必要性として、平内町夏泊半島東部に位置する浅所区域では、小崩落が発生して斜面が不安定な状態であったため、豪雨時に大規模な斜面崩壊の恐れが懸念されておりました。このため、保全対象60戸、避難場所、夏泊浅所公民館、県道夏泊公園線があることから、住民の生命・財産を保全する必要性が生じたため急傾斜地崩壊対策工事を実施しております。

主な事業内容としては、プレキャスト法砕工、現場打吹付法砕工、連続繊維補強土工の合わせて 25,260 m²の斜面对策を行っております。斜面对策については同地区が浅虫夏泊県立自然公園内に位置するために、砕内に植生を配慮する際に環境と景観に配慮して実施しております。

想定した事業効果として、急傾斜地崩壊対策事業費用便益分析マニュアルに基づく金銭価値化可能な効果として、人家等への直接被害軽減効果、人命保護効果、公共施設被害軽減効果としております。その他の効果としては、避難場所の被災による機能不全の防止、交通途絶による迂回損失の防止、住民の長期避難による精神的苦痛の軽減などが考慮されます。

事業の実施経過については、事業着手は平成 10 年、事業完了が平成 22 年、総事業費としては最終精査額となりますけれども 9 億 100 万円となっております。

特記事項については、平成 19 年度に再評価で審議されておりますけれども、対応方針については継続、個別附帯意見についてはございませんでした。

以上で説明を終わります。

(武山委員長)

それでは続いて港湾空港課さん。

(港湾空港課)

それでは港湾空港課から 2 件、説明させていただきます。まず最初は整理番号 H27 - 45、港湾事業、事業名が青森港文化観光交流拠点のみなとオアシスづくり支援事業、場所につきましては青森市本港地区ということになります。事業主体、管理主体は青森県になります。事業方法については交付金ということで、財源・負担区分につきましては緑地護岸の部分と緑地部分がございます、緑地護岸の部分に対しては国・県・市が 1 / 3、1 / 2、1 / 6、緑地につきましては国・県・市が 1 / 2、4 / 10、1 / 10 になります。

事業の背景・必要性につきましては、本事業は八甲田丸を中心として設定されている「みなとオアシス」の支援事業として、本港地区に点在する交流施設において青函緑地・青い海公園、青森駅間の連携・回遊性を強化するため、護岸の改良及び歩道の整備を行い、本港地区の一体的な動線を確認し、周辺地域の交流人口拡大を図るとともに、文化観光交流拠点としての賑わい空間の創出を図り、住民・観光客が親しみやすいみなとづくりを推進するものであります。

主な事業内容としては、護岸の改良と歩道がございます、共に延長が 235.8m となっております。

想定した事業効果につきましては、その他の効果ということで、アスパムの入場者数の増加、八甲田丸の入場者数の増加が見込まれるとともに、周辺地域の交流人口拡大、文化観光交流拠点としての賑わい空間の創出、住民・観光客が親しみやすいみなとづくりの促

進につながるという効果を想定しております。

事業の実施経過ですが、事業着手が平成 19 年、工事着手が 20 年、完了が 22 年となっております。

当初計画については 2 億 8,000 万、第 2 回の計画変更によりまして 4 億 5,900 万となっております。特記事項にありますけれども、周辺地盤沈下対策工として文化観光交流施設の沈下対策の追加をやったことによるということございまして、これが選定理由になりますけれども、具体的にはその時点でボーリング調査を行ったところ、11.6m より深い部分で約 8.6m のシルト層が確認されております。また、当該施設、護岸の背後になるんですけれども、青森市の文化観光交流施設ワ・ラッセの基礎杭までの距離が約 8m 程度の離れしかないということで、その基礎杭の部分で当該護岸の施設の施工に伴って 2.4cm 沈下することが計算上分かりました。このために、ワ・ラッセの基礎杭に構造的な話で負の周面摩擦力が生じ、支持力不足になるということで、このまま施工した場合にはワ・ラッセの建築物本体に損傷を引き起こす恐れが生じたというものです。

そこで、当該護岸による沈下の影響が建築物本体に生じないように、図の右下にありますけれども、護岸と建物の基礎杭の間に鋼矢板を施工し、縁切りを行うということ。これによって最も経済的な対策ということになったものですから、複数案あった中でこれを施工する計画に変更しております。この増工に伴い事業費が増加となったものです。

次に整理番号 H27 - 48、事業種別、港湾事業、事業名、八戸港港湾環境整備事業、緑地第 2 埠頭、場所につきましては八戸市の河原木地区ということで、馬淵川の河口部右岸端になりまして、眺望の良い場所となっております。

事業主体・管理につきましては青森県、事業方法については国庫補助ということで、財源・負担区分については用地と緑地で負担割合が違いまして、用地の場合、国・県が 1 / 3 と 2 / 3、緑地については国・県、1 / 2 ずつとなっております。

事業の背景・必要性につきましては、八戸港は工業地帯に特化した港ということで、港湾利用者や一般市民が日常的に利用でき、海へのふれあいの場となる場所が少ないため、憩える快適な親水空間の創出により港湾環境の改善を図るというものです。

主な事業内容としましては、緑地面積として 41,000 m²、細かく言いますと通路工があり、芝生、植樹工があり、休憩所があり、広場工、駐車場というものが整備されております。

想定した事業効果につきましては、金銭価値化が可能な効果として交流・レクリエーション機会の増加、その他の効果として災害時には避難場所等のオープンスペースとして利用でき、被害者の安心感が生まれるということになります。

事業の実施経過につきましては、事業着手が 3 年で、工事着手が 4 年、事業完了が 22 年ということになります。

事業費につきましては、当初 31 億 3,000 万、17 年の評価の時に 34 億 7,000 万になっております。

今回の選定理由については、事業工期 5 年以上の延伸ということになりますけれども、

その点につきましては過去の資料から見ますと予算確保が思うように進まなかったことがあるようです。

ここで事業費についてですけれども、平成 17 年の再評価時に事業費が 31 億 3,000 万から 34 億 7,000 万に増えております。これは国からの提案により風力発電施設として 40 キロワットの 20m x 20m 程度の風車を 3 基計画したために事業費が増となっております。しかしながら、その後の設計によって売電価格の低下にともない収支が見込めない状況となったことから、最終的にはこの風力発電施設の計画が取りやめとなっております、最終実績は約 30 億円となっております。

港湾空港課は以上になります。

(武山委員長)

ありがとうございました。

以上、事務局の方から選定候補を選んだ経緯と、それぞれ 10 件について簡単な概略の説明をいただきました。この中から来年、事後評価を行う事業を選定したいと思います。

4 事業程度、今年は 3 ですけれども例年 4 程度ということで進めてきていたかと思えます。この事業を是非事後評価やりたいというのがあれば簡単な理由とともにご推薦ください。あと、選定するために、簡単な質問であれば今、お答えいただける部分があるかと思えますので、今の説明について質問があれば。

あるいは、昨年度もそうでしたけれども、この 10 件ではなくて、もっとこちらがどうかというのがあれば、今日選定するか、あるいはただ今の程度の資料を作っていて、また次回説明をいただいた上で検討をするということは可能かと思えます。

どなたか、ぜひこの事業というのがあれば。

(松富委員)

選定の仕方についてですが、今、10 件を見ているんですけど、今年は林政課の治山事業、そして道路の方がありましたので、4 件程度ということになると農村整備課の 2 件のどちらか、漁港漁場整備課の 2 件のうちのどれか、河川砂防課の 2 件のうちのどれか、港湾空港課の 2 件のうちのどれか。そうするといろいろなデータが蓄積してよろしいんじゃないかと個人的には思いました。

(武山委員長)

そうですね、各課、あまり数が重ならないようにとか、あるいは事業ごとにまだ事後評価をやっていない事業とか、そういう観点で選んできたかと思えます。必ずしもそこにはこだわらなくてもいいかなとは思いますが。

どうですか、他に御意見。

阿波委員。

(阿波委員)

特に大きなこだわりということではないですが、私の方から1つ御検討いただきたいのが、7ページの整理番号の37でございます。海岸保全事業ということで、3年前に津波を経験されておりますので、そういった観点から住民の方の意識の変化であったり、その事業による減災効果等、もし可能であればこの機会に評価してもいいのかなと思いましたが、1件ですけれども、御検討をいただければと思います。

(武山委員長)

はい。その他、ございますかね。

藤田委員、お願いします。

(藤田委員)

個別でいきますと、まず1番ですね、林政課。大雨、予防治山の話、ちょっと必要かなと思います。

それから24番の広域漁場整備で魚礁の設置ということ。結構水深が深いということで、お話を伺いたいなと思います。

それから37番、今の阿波先生の河川砂防課の横道海岸の件。

あとは48番、八戸港の環境整備。これは、ちょっとこの辺は三角なんですけれども、ちょっと興味がありますのでお願いできたらというふうに思います。

(武山委員長)

他に、お願いします。

(山下委員)

見方ですけれども、やはり工事費が上がるのと、それからもう1つ大切なのは工期が延長されたものですね。それから、工事費が落ちるものと、こちら辺のところは面白いなと思っているんです。

ちょっとコメントをいただければいいんですが、1番は、これは本当に自然災害でしょうがないと思うんですが、3ページの二ノ倉ダムですね、これは工期が延長されていますが、二ノ倉ダムはアスファルトフェイシングダムだからやろうと思えばすぐ終わるはずなのに5年も掛かっている、5年以上掛かる。これは何か理由があるんですか。

今すぐ回答があるなら、これは対象から外そうと思っているんですが。

(農村整備課)

工期が延長になったのは、堤体を改修して、その後、ダムの遮水能力を確認したり、そ

の観測等を行ったため工期が延びております。

(山下委員)

でも、これは土留めダムですよ、単純な。ロックフィルのタイプだけど、土盛りをして漏水のところを調べる程度であれば、そんなに工期が掛かるものですか。

まあ、それはいいですが、そういう疑問が付いて工事が延伸しているのはなぜか。興味があります。

それから4ページのところ、これは奥内ですけれども、逆に言うと、これからアセットマネジメントが漁港整備でどんどん必要になると思います。陸奥湾の西側の方は同型の漁港が多いので、うまくブロックを移設することで工事費を低減できると。これがもし他の漁港でも適応できるなら、1つの面白いモデルになるんじゃないのかなと私は思っているんです。

どうですか、漁港整備としては。

それから次も全部言ってしまうんですが、5ページの鋼製魚礁を今、入れている。堤体長が、礁体長が21mで、敷設のところが藤田先生がおっしゃるように-60mだから、実はこれ、事業目的には沿わないんですよ。ヒラメだとかソイというのは底生性の魚種なんですけど、タッパのでかい鋼製魚礁にすると空立米が1万^m³あるから、事業量が6万^m³程度だと6基入れれば終わってしまうんです。これがちょっと疑問なところなんですね。

私も海屋なので、そちら側の方から話しました。

(武山委員長)

山下委員、23番と24番のどちらか一方ということだと、どうなりますか。

(山下委員)

逆に奥内の方が、今後の事業、アセットマネジメント、古いものを使うと工事費が安くできるというモデルになるなら、これは面白いかなと思うんですが。

(漁港漁場整備課)

古いものが使えるということなんですが、たまたま、波とかの計算もしまして、既設のものが波を抑えるためのあれに合ったということで、どこでもこれが該当するかというと、またその辺の検討は必要になるかと思います。

(武山委員長)

他に、よろしいですかね。

長利委員。

(長利委員)

事業選定というよりも、防災ダム、農村整備事業のダムのところで、大幅に減った二ノ倉ダムとかフェイスングの話で、これがだいぶ減っているんですけど、これは最初からアスファルトフェイスングから別なフェイスングに替えたということでしたが、当初からは予定されてなくて、工事の途中で分かったということになるんですか。

(農村整備課)

計画時点で、このアスファルトシートの施工実績が少なく、信頼性がなかったということで、現実性が高く信頼性のあるアスファルトの再舗装を採用してございましたけれども、事業を実施する段階で、このダムのような大規模な施設でもできるということで、このアスファルトシートを採用しております。

(武山委員長)

いろいろ御意見をいただきました。事業費の大きさ等も含めて、まあ林政課さんという話もありましたけれども、今年やっていただいたということもありますので、私の方からの提案ですが、番号でいうと18番、24番、37番、48番。農村整備課さん、漁港漁場整備課さん、河川砂防課さん、港湾空港課さんから1件ずつということをお願いしてはどうかと思いますが、いかがでしょうか。

よろしいですかね。

それで今日は御案内の時間が近づいてきていますので、こういう観点でとか、そういうことがあれば、実際に実施するのは次年度ですので、こういう観点でぜひ事後評価を行ってほしいということがあれば、また事務局なりにリクエストという形で出していただければと思います。

私の方から1点ですけども、今日の内容でいうと随分アンケートに頼りすぎる部分があるのかなと。定量的にできる部分は、やはりある程度定量的に、それが難しいということがあれば、そのあたりも調書の中に含めていただくのもいいかと思います。

なるべく定量的に、あとはあまりアンケートに頼りすぎずにということをお願いしたいということを考えていました。

ということで、次年度の候補として18番、24番、37番、48番で一応今日は決めさせていただきます。

以上で本日の予定は全て終了ということになりますので、事務局の方に進行の方をお返しいたします。

(事務局)

ありがとうございました。

最後、事務局の方からは事務連絡でございます。

次回の委員会の開催についてでございます。今年度最終となる次回の第4回委員会につきましては、皆様からいろいろと日程案をいただきまして、10月26日、日曜日になります。この日の午後に開催する予定としております。後日、改めて通知は差し上げさせていただきます。次回は再評価の附帯意見、先ほどのお話にもありました、それから事後評価のコメントについては事前に事務局で作成した案をお送りしてまた御審議をいただくということになってございます。

もう1点、本日の審議内容の公表、縦覧については、本日の委員会での配布資料及び議事録につきましては事務局である企画政策部企画調整課において縦覧に供するとともに、県のホームページにおいても公表いたしますので、よろしく願いいたしたいと思っております。事務連絡は以上でございます。

(司会)

それでは、これもちまして本日の委員会を閉会いたします。

長時間にわたり、ありがとうございました。