

平成 18 年度第 5 回青森県公共事業再評価審議委員会 議事録

青森県企画政策部政策調整課

日 時 平成 18 年 9 月 23 日(土) 13:35 ~ 17:15  
場 所 青森国際ホテル 2 階「春秋の間」  
出席者 青森県公共事業再評価審議委員会委員  
委員長 小林 裕志 北里大学 獣医畜産学部 教授  
委 員 岡田 秀二 岩手大学 農学部 教授  
委 員 北島 誓子 弘前大学 人文学部 教授  
委 員 武山 泰 八戸工業大学 工学部 教授  
委 員 田中 誠 公募  
委 員 田中 正子 青森商工会議所青年部 20 周年記念事業室長  
委 員 長野 章 公立はこだて未来大学 システム情報科学部 教授  
委 員 長谷川 明 八戸工業大学 感性デザイン学部 教授  
委 員 濱田 勝雄 公募  
委 員 日景 弥生 弘前大学 教育学部 教授

青森県

企画政策部 山口次長、石崎政策調整課長 ほか  
農林水産部 田中農村整備課長、  
竹内漁港漁場整備課長、久保沢総括副参事 ほか  
県土整備部 塩路理事、八木橋整備企画課長、  
菊池道路課長、山崎港湾空港課長 ほか

内 容

1 開会

司会（石崎政策調整課長）：ただいまから平成 18 年度第 5 回青森県公共事業再評価審議委員会を開催いたします。

開会にあたりまして、県職員をご紹介します。

本日、公務の都合で欠席の企画政策部の関部長に代わりまして、企画政策部次長の山口でございます。

企画政策部次長：山口でございます。よろしくお願いいたします。

会議成立報告

司会：それでは、進めさせていただきます。

当委員会は、青森県公共事業再評価審議委員会運営要領第 2 第 2 項の規定によりまして、委

員の半数以上の出席が必要となりますが、本日は 10 名中 9 名にご出席いただいております。委員会が成立しておりますことを申し上げます。

ここからの議事進行は、これも委員会設置要綱の規定に基づき、小林委員長にお願いいたします。

それでは委員長、よろしく申し上げます。

#### 基本的事項の確認

小林委員長：皆様こんにちは。今日、最終回でございますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

毎度のことでございますが、事務局から読み上げてくれということなので、議事に入ります前に基本的な事項の確認でございます。

一つ、審議は委員会運営要領に基づき公開といたします。

二つ、審議内容につきましては、整理され次第事務局において縦覧、公表いたします。その際には各委員の了解を得ます。

三つ目、本日会議終了後のマスコミへの取材対応は委員長にご一任くださるようお願いいたします。

今日、一般傍聴の方がお見えになっているそうですので、傍聴される方に申し上げます。事前に受付でお渡ししてあります留意事項を遵守されて傍聴してくださるようお願いいたします。よろしくお願ひしたいと思ひます。

#### 審議の進め方

小林委員長：それでは、中味に入らせていただきます。

かねてご案内のように、今年度再評価の対象は全部で 37 件あったわけですが、前回までの審議の中で、詳細審議地区 9 件についての細かい議論をいただきました。そして、その 9 件のうち 7 件につきましては、県の対応方針案どおりに本委員会としても意見を決定したところでございます。

本日の議事進行は、まず残った 2 つ、いずれも港湾空港課でございますが、整理番号 34 番の鰯ヶ沢町の七里長浜港、それから整理番号 36 番の東通村の尻屋岬港、この 2 つにつきまして、最初に審議をお願いしたいと思っております。

その後、先に詳細審議を行ないました 7 件につきましても、委員会決定はしましたが、前回お話がありましたように、附帯意見を知事宛に付けましようということになっておりましたので、そのことにつきましても、本日の 2 つ目の議題にさせていただきたいということです。

それではよろしくお願ひしたいと思ひます。

まず、前回まで積み残し、審議が未了となっておりますところの 2 つの港湾事業について、1 つずつやってまいりたいと思ひます。

各委員の所には、事務局から事前に資料が渡されていると思ひますので、その資料を使いな

がら、まず七里長浜港についてでございます。それから、資料は右上の資料ナンバー7というのが、いろいろ意見が出ていましたことに対する宿題も含めて書かれておりまして、資料、右上資料7番をご覧いただきたいのですが。港湾事業全般についての話の次に、34番の七里長浜港。そして、3つ目が36番の尻屋岬港についてとなっております。

それから、各委員からの個別の質問に対しての回答があります。武山委員と田中(誠)委員から七里長浜港についての質問でございます。これをまとめて、一緒にしながら沢山の宿題、こういうことどうなっているんだということで、宿題が出されて、それに対して整理して、港湾空港課の方で回答を準備していただきましたので、まず担当課からこの資料を使いながらお話をお願いしたいと思います。

## 2 議事

### (1) 詳細審議地区に係る審議について

整理番号 34 番 港湾事業 / 七里長浜港に係る補足説明

港湾空港課：まず、補足説明にあたりまして、港湾事業につきまして十分な説明が不足しているということで、委員の皆様にご迷惑したことを深くお詫び申し上げます。

また、貴重な時間をいただきまして、御礼申し上げます。

それでは、資料7によりまして補足説明と、資料4 - 5の回答の順で説明いたします。

まず資料7の1ページを見ていただきます。

まず、1ということで、港湾事業でございます。これは総論的な話ではございますが、港湾事業は特殊性がございまして、ご理解いただけるための総論的な説明をしたと思っております。

1番目として、物流港湾の役割。2番目として、港湾の信頼度を説明いたします。

次に詳細的なものになりまして、七里長浜港について5点ほど説明いたします。

なお、事前に配付していることもありまして、時間の関係から要点を主体に説明させていただきます。

それでは2ページを見ていただきます。

港湾事業についてということで、物流港湾の役割という標題です。

まず、港湾の役割としまして、資源が乏しい我が国におきましては、エネルギーの93%、食糧の60%が海外に依存しておりまして、これら輸出入貨物の99.7%は、港湾で取り扱われておりまして、産業経済活動と国民を支えております。

例えば、石油を港湾貨物として輸入し、企業が衣類、ガソリンなどの製品化し、消費者に届けて生活を支えていると。

一方、企業におきましては、労働者として地元雇用や税収を市町村へ、市町村は税収によりまして公共事業や福利厚生事業に投入し、地域振興に大きく貢献するといった仕組みでございます。

港湾事業で分かりにくい所は、例えば、道路・河川と違いまして、直接的に地域を感じるといった形がなかなか出てこないということで、港湾は基本的に、間接的に地域振興に貢献してい

るという形となっております。

今回の再評価の議論しております七里長浜港、それから尻屋岬港は物流港湾でございますが、本県の物流港湾として代表的な港湾には、八戸港がございます。八戸港の背後には、大手しか申しませんが、三菱製紙など、企業が立地しまして、地域の産業経済に大きく貢献しているわけでございます。ただ、港には大小ありまして、それぞれ地域の特性に応じた施策を展開しております。青森県の重要施策であります雇用の拡大に寄与し、港湾の果たすべき役割は大きいものとなっております。

2番として、港湾の信頼度というものがあります。港湾の信頼の度合いを示す手法として、静穏度というものがございます。下の方の米印を見ていただきたいのですが、静穏度とは、港の中の泊地がございますが、風浪の影響を受けずに静穏を保っている程度を示す指標でございます。

この数量的な意味は、岸壁全面で安全に貨物を荷下ろしするためにある一定の波高を基準では0.5以下となっております、それが年間何日あるかという割合をパーセンテージで表わしております。

また上の戻っていただきますが、港湾の信頼性として、基本的には100%を目指すことが望ましいんですが、国の基準として年間を通しての静穏度は、97.5%以上を確保することが最低限の値として定められておりまして、港湾の具備する必要要件となっているわけでございます。

この基準が満たされない港湾ということは、安全性、定時性の確保ができないと信頼性のない港湾ということになりまして、新規の利用者及び企業立地は敬遠されまして、結果としていつまでも利用されない状況となります。これは、これまでの投資自体も無駄になってしまう危険性があるため、県として、利用の向上を図りながら必要最小限の整備を実施し、地域振興に資することとしております。これが総論的なお話でございます。

本題の3ページ、七里長浜港についてご説明いたします。

まず1番目、政策的な位置付けでございます。七里長浜港は、津軽地域総合開発計画、まず県の作った基本計画。それから、国と県が共同して策定しました青森県の港湾ビジョンの政策的に進める物流港湾として位置付けられているわけでございます。

2番目の経済波及効果及び地域振興でございます。七里長浜の物流機能がもたらす経済波及効果は、国の調査報告書から1つの目安として参考にさせていただきたいと思っておりますが、平成17年の実績5万トンから計算しますと、1.3億円の波及効果があります。将来推計45万6千トンの形をみますと、経済波及効果は11億7千万という形です。この差額が10億4千万ほどありまして、累計しますと、17年から28年ですが、約57億というような経済波及効果が考えられ、地域振興として相当に寄与するものと考えております。

また、生コンの骨材として使用される石灰石でございますが、津軽地域から算出される良質な骨材が、近い将来激減する、または枯渇するといわれておりまして、生コンの安定供給に寄与し、社会基盤の整備とか、民間事業者の設備投資とか、住宅等の地域住民の生活を支えるといった形になるわけでございます。

さらには、生コンプラント会社の雇用の安定にも繋がるということになっております。

4 ページ目でございます。

4 ページ目は、将来の貨物量推計の妥当性というものを記述しております。将来、貨物量につきましては、現状のおよそ5万トンから10年後の28年ではございますが、45万6千トンに達するものと推計しております。

先ほど、津軽地域総合開発基本計画といたしましたが、当時、津軽地域から発生します農林産品、りんごとか木材とかあるわけですが、そのほかに建設資材、肥料、農業機械等を想定しております。今後も需要動向の変化に伴いまして、津軽地域から発生する農林産品等が見込まれた場合には、一層の地域振興を図るため、積極的に対応したと考えております。

今回は、10年先を見据えて確実に取り扱うことができる石灰石としたものでございます。今回の貨物量は、表にございますとおり、現状で5万トン、推計で45万6千トン、ここで特化しているのが石灰石40万6千トンが増になるというものでございます。

砂・砂利につきましては、17年度実績とほぼ横這いとしておりまして、石灰石についてはその需要を大きく見込んでいるわけでございます。現在、生コンクリートの粗骨材には、石材が、砕石が利用されておりますが、石材に代わり石灰石を利用していこうという動きがあるわけですが、これは、国の通達及び県の通達にあるわけですが、アルカリ骨材反応対策に対応する必要もあり、生コン企業も例外なく石灰石に転換したいという意向を持っているわけでございます。

実際、17年の実績2万1千トンあるわけですが、生コンと企業がコンクリート粗骨材として尻屋岬港から輸入したものでありまして、既に石灰石に転換がされております。

これらを踏まえまして、青森県生コンクリート工業組合の資料に基づきまして、コンクリート生産量に対する石灰石の必要量を算定したところ、42万7千という必要量が得られたわけでございます。この推計につきましては、弘前西北五生コン協同組合によりまして、七里長浜港設備促進についての要望が出されてありまして、その中で約40万から45万トンの石灰石が輸入を見込んでいるとしたものでございます。これらの推計とほぼ同等であるため、妥当であると考えております。

なお、18年度の貨物量は、8万5千トンから9万トンとほぼ倍近いんですが、それが見込まれております。うち、石灰石は4万6千トンと。昨年より倍以上という形が見込まれております。

つづきまして、5ページ、防波堤延伸による効果でございます。

1番として、静穏度向上及び貨物量の増加でございます。前段でも説明しました国の基準で最低値として、通年97.5%以上確保ということを目指しておりますが、港湾事業の場合は、やはり時間と事業費が嵩むものですから、段階的な整備が必要不可欠となっているわけでございます。

現在、防波堤の延長618mの静穏度は、通年で89.2%であり、当面の整備延長として730mの延伸工事で静穏度92.3%を目標として、3.1ポイントの向上を見込んでいるわけございま

す。この 3.1 ポイントの意味するものでございますが、1つ目として、現状の防波堤 618mの静穏度ですが、月別に推算しますと、12月と1月が60%台となっております、非常に利用しにくい港となっております。結果的にリスクを伴う荷役を余儀なくされて、敬遠されております。いわゆる1年間のうち2か月間が休業といったような状態となっております。

今回、防波堤 730mの静穏度ですが、月別に推算しますと、12月、1月が8ないし9%上昇しております、70%台となります。この70%台というのは、国が港別に利用実態調査をしております、一般的に70%以上の静穏度が必要というような結果となっております、この結果からみますと、通年の利用が可能となります。

この整備効果は非常に大きく、信頼性の確保とともに、貨物量の増大、それから経済波及効果も期待ができ、地域振興に寄与するものと考えております。

今後の維持管理の低減でございます。七里長浜港の維持管理費用で主なものは、航路泊地による砂の堆積などを伴う、維持浚渫でございます。年間約700万の費用が掛かっておりますが、運用していく上で必要な費用となっております。砂の堆積は、防波堤を延伸することで、漂砂が北側へ移動するということから、減少化傾向するものと考えております。よって、毎年必要となってくる維持管理費も低減することが可能となります。

今後、恒久的な対策としまして調査を実施、防砂堤等の対策工法も視野に入れて、維持浚渫が不要な港にしたいと考えております。

3番目として、企業誘致でございます。県内外、ポートセールスにあたって、企業から強く要望されていることは、年間を通して定常的に安全な利用ができる港であります。安全性、定時制の確保ができない信頼性のない港湾の場合、新規の企業立地には敬遠されてしまい、結果としていつまでも利用されない状況となります。

防波堤の延伸に伴う静穏度の向上によりまして、港湾の利用条件が改善されることは、企業誘致に対して有効に働き掛けることができる要素であります。

つづきまして6ページ、環境への配慮でございます。

港湾事業を進めるにあたりまして、公有水面埋立法という法律に基づきまして、埋め立てて免許を取得しております。環境保全の配慮として、環境影響評価をしております、その結果、特に支障となっております。

さらに、青森県の環境計画に基づき、十分環境に配慮しながら港湾事業を行っております。

下の方ですが、先般、東助教授からアドバイスで、漂砂を遮断しているという点でございます。七里長浜港におきます漂砂を遮断していることが、環境等にどのような影響を与えているのかを確認した上で、その対策等の必要性を見極めなければならないと考えております。

したがいまして、学識経験者のご意見を踏まえ、関係部局と調整・連携を図りながら、適切に調査を検討してまいりたいと考えております。

つづきまして、質問に対する回答に移らせていただきます。まず、資料4-5をご説明いたします。

武山委員から質問がありまして、残事業のB/Cが非常に大きい値になっている理由について

て、というご質問がありました。その点についてご回答したいと思います。

まず最初にお詫びしなければならない点がありまして、今回、追加資料として費用対効果分析説明資料の差し替え分を改めて送付しております。七里長浜港も尻屋岬港も残事業のB / Cに対して間違いがありまして、その点を修正して再度差し替え版をお送りしております。その残事業が若干間違っていたことによって、少し大きめな、更に大きめな値になっているという点に対してお詫びしたいと思います。

そのほかに、説明の内容が分かりやすいようにするために、補足説明やイメージ図を追加してB / Cのご理解に寄与したいと思っております。

それでは、資料4 - 5を見ていただきたいと思っております。

残事業に対する費用対効果は、全体事業費に対する評価と同様に考えていきますが、費用Cというのは、防波堤事業の平成19年度から23年度までの残事業費の13.1億円から消費税を抜いて、12.4億円でありまして、一方、Bは平成19年から73年までの間に発生する貨物の輸送費用削減便益などを積み上げており、304.8億円であります。さらに、それぞれの価格を社会的割引率4%による評価年の18年時点に現在価値化した結果として、最終的な費用はC、11.1億円、便益は107.8億円と計算され、その費用に対する便益の割合でのB / Cは、9.7ということで評価されております。

今、便益として輸送費用削減便益などを積み上げているわけですが、ほかにも少ないんですが、ほかの便益も計上しております。その点に関して少し、もう少し詳しく説明したいと思いますので、今回、差し替え資料として費用対効果分析説明資料の4ページを開いていただければ、イメージ図でございます。

参考資料1として、七里長浜港防波堤の整備ということで、防波堤がある場合、ない場合。ない場合としては、ウィズアウト、ある場合はウィズという表現で表現しております。七里長浜港の防波堤が整備されないとすると、どうしても荷物を扱う荷主は、青森港を使わざるを得ないということで、青森港を代替港として仮定して便益を計上する。その時の陸上コストが14億、年あたり14億という形で計算されております。

防波堤があって、七里長浜港が利用できるとすれば、荷主は七里長浜に近いということで、陸上輸送距離も50kmから18.5kmになるということで、陸上輸送コストも7.8億円ということで、年あたり、かなり下がってくると。その差が6億2千万ほどあるという年あたりの計算になっております。

これを73年まで計上するという考え方です。

次のページ、参考資料2として、七里長浜はクルーズ船が来ていまして、年1度くらい、多い時には3回来ているという実態を踏まえまして、便益としてはその差分の年2回来るということを想定して、クルーズ船が来た場合に、その乗客が白神山地などにバスで移動する場合における移動コストの費用便益、移動時間の短縮便益、それらを小さいですけど年当たり760万円ほど計上しているということになっております。

次のページ、海難回避便益というものがありまして、防波堤の整備により天気が荒れている

場合には、どうしても避泊水域を確保しておく必要がありますので、その機能に対する便益もあります。防波堤がない場合には、船舶の被害が生じるということで、七里長浜港でもここ9年間で1隻ほどの避泊があったという実態を踏まえまして、その実績ベース、年当たり0.1隻ですが、これも本当に少ない金額ではございますが、年当たり損害として1,300万円を計上して、そういう便益を積み上げております。

そのほかには、防波堤を作ると、その残存価値ということで、将来的に価値が残る10%分を計上して、これらの4つの便益を足した結果、そういうふうな形で計上されるということになっております。

そして、もう一度資料4-5に戻っていただきたいと思いますが。

残事業に対する費用対効果の値が、非常に大きくなっているという理由としては、社会的割引後の現在価値化がされた価格で示した場合、残存事業に対する評価で費用が11.1に対して便益107.8億円になっており、全体事業における評価の時、これは下の表を先に見ていただきたいんですが、B/Cは1.16ということで、費用に対する便益、そして残事業に対する便益、これの割合が費用であればかなり減少していますが、便益に関しては余り減少していないということで、どうしても9.7ということで、マニュアルに基づいて計算するとこういう結果になっているということです。

先ほども話したように、便益の差が小さくなっている理由としては、4種類積み上げているこの便益の中で、一番大きく影響している輸送費用削減便益B1というものですが、これが全体事業の評価時の45万6千トンから18年までの貨物量の8万6千トンという便益を控除したためだけでありまして、それほど減少していないということになります。

次のページにイメージ図を、貨物量の推移のグラフを示したイメージ図を書いております。上の方が全体事業評価の場合、下の方が残事業評価の場合ということになっておりまして、このグラフの見方ですが、縦軸が取り扱い貨物量、横軸が年度という形になっています。平成9年から供用開始してまして、貨物量は5万トンで17年まで推移しています。残念ながら、貨物量はずっと伸び悩んでいたというのが現実でございます。

そして17年から28年まで、直線的に45万6千トンまで伸びると。そして28年以降は、45万6千トンでずっと推移すると、そういう仮定のもとの貨物量のグラフになっております。

そこで、全体評価時の場合では、現状5万トンで推移している場合は、防波堤の効果ではないということで、5万トン部分は全て控除して1.16という全体評価時の便益が出ております。

さらに、下の方ですが、残事業評価の場合は、平成18年までに発生する86,909トンという、その部分の斜線部分を控除しているだけですので、どうしても便益が9.7ということで大きくなっていると。防波堤を整備しないと、全く貨物量が伸びないということではないんですが、伸びないという仮定をして控除したということになっております。

以上が、残事業のB/Cが非常に大きくなっているという理由のご説明です。

それでは、次に七里長浜港の田中(誠)委員からのご質問で、質問内容が、「防波堤を618mから730mに延長した場合の具体的なメリットを分かりやすく説明してください。」というご

質問と、あと「漂砂の遮断を防ぐための抜本的な対策にはどんなものがあるか。」ですが、この2点につきましては、先ほどの補足説明の中で回答を申し上げておりますので、省略したいと思っております。

整理番号 34 番 港湾事業 / 七里長浜港に係る審議

小林委員長：ありがとうございました。

ということで、各委員から次々と出された質問に対しまして、担当課の方で、港湾課の方で、ここに具体的なデータをお示ししながら、それぞれ疑問にお答えしているということでございます。

という事前にお手元にこの資料が届いていると思うんですが、ただ今のお話を聞きながら、なおかついろいろご質問があればどうぞ、ご意見をお願いします。

要は、一番ポイントになるのは、資料7の事前にお手元の資料の5ページの所で、残工事、あと平成23年度まで予定では残っていて、総事業費、この公共事業の総事業費80億円のうち、13億円かけて、具体的にはこの表にありますように、今現在618m完成しているものをあと112m延ばすんだということですよ。この112mを13億円掛けて延ばすということの意味をいろんな面でお尋ねしたいと思うんですが、ただ今のご説明でいかがですか。

この112m延びてトータルで730mになると、ここに書いてあるように通年で92.3%、それから春から秋、4～11月までの時期だと97.7%、そして冬も79.3%まで上がるということで、通年の利用が可能になるという趣旨だと思うんですが、これが静穏度の話ですね。

それから、今後の維持管理費の低減の話は、112m延ばすことによって、浚渫、砂の堆積で船が通れなくなるための浚渫費用も、経費も低減できるというお話ですね。そういうふうにして、港の条件が整えば企業の誘致もできるし、維持管理費も低減するという話かな。

6ページは、ちょっと観点が違って、これは112m延ばすということよりも、あそこに730mの防波堤を作ることによる環境への配慮。6ページの一番下の3行に担当課としても検討したいと思いますという話だと思いますが。

いかがですか。整理番号34番について。

どうぞ、武山委員。

武山委員：ただ今の説明で、内容は十分理解できました。ただし、残事業で9.7というのは、全然飲み込めない所があって、ただし、今の話でいくと、冬期の静穏度が今7割切っている所が、7割を超えるという所は、まさにそこが一番大きなポイントになるのかなと思いついて、もう少しすっきりした残事業に対するB/Cが出れば、もっと強く継続でいいんじゃないかと言えるかと思うんですが、今日の説明を聞いた範囲だと、私個人としては、強く中断ということはいえないんじゃないかと、そういう感想を持ちました。

小林委員長：ありがとうございました。

ほかにいかがでしょうか。

田中(誠)委員、どうぞ。

田中(誠)委員：基本的に延ばすということに賛成するわけですが、それには幾つかの理由がありまして、今、説明の中にも含まれておりますが、幾つかのことを話したいと思います。

まず、広い観点から見まして、日本という資源に乏しい国であると。したがって、国際貿易に活路を見出すしかないという、原料を入れて製品化してそれを出すと、それが日本の基本的な立場であろうと思います。そして、貿易の中でもアジア貿易を拡大する必要があると。アメリカとの貿易以上に、今、中国との貿易が伸びて、日本の貿易のトップを占めています。ですから、アジア貿易がこれからますます拡大しなければならないという状況にあるわけです。やはり、日本海のこの七里長浜というのは、それに寄与する面があるのではないかと、これが1点であります。

本県の貿易額というものを新聞で見ました。2005年本県の貿易額は2,477億円、全国の122兆6,059億円の0.2%でしかありません。本県の経済規模は、全国の1%という具合に見なされているそうですが、それを下回ります。本県の場合は、八戸地域の大手進出企業がこれに貢献していると思いますが、やはり、ほかの県に比べて少ないと。それを担うのは、やはり日本海の七里長浜港が1つ重要な点ではないかと思えます。

3つ目、このアジア経済の交流では、新潟・秋田が先進県だそうですが、七里長浜港の防波堤は、新潟や秋田に比べてかなり短いという状況です。それから、貨物量にしましても7万トンで、これも新潟、秋田に比べるとかなり劣るわけです。ところがさっきの説明でありますように、港の競争が非常に激しいというようなことを考えますと、やはりそれなりの整備というものが必要ではないかと、これが3点目です。

4点目は、鱒ヶ沢というのは、昔からロシアとの人的交流が行なわれてきているところであります。中学生をロシアに派遣するとか、あるいはロシア語を勉強するとか、ロシア人を受け入れるとか、そういう所であります。

それから、背後には、弘前や五所川原の工業団地、その充実ということも図られなければならないし、津軽地域という農産物の米やりんごを中心にして拡大していかなければならない所であります。津軽住民約50万人の期待は非常に大きいということがあると思えます。

それから、今、津軽自動車道の整備が進んでおります。浪岡から五所川原まで今、整備が終わっておりますが、これが鱒ヶ沢まで今通っていくという、そういう工事の進行中なんです。それから、さっきありましたように、残事業評価による費用対効果が9.7と大きいと。こういう具合に、潜在的可能性がこの地域上に大きいと思えます。

次に環境という問題が問題になっているわけです。さっきの説明にありますように、様々な法規制をクリアしながら、現在に至っているわけです。環境保全といっても、これは人が全然自然に加工を加えないということではないわけで、自然を加工しながら、そこから起こってくる問題にさらに技術開発で手を加えていくというのが、環境保全ということではないでしょうか。

そういう観点からいいますと、さっきの漂砂にしましても、これから検討を加えて、学者の意見を踏まえつつやっていくという姿勢があるということがあります。

それから次に、財政が非常に厳しいと。国にしましても、地方にしましても、財政が厳しいということは確かにそのとおりであるわけです。ほかの国に比べると、格段の赤字が大きいわけですね。ですけど、今、政権が変わりまして、やや必要な公共事業は、むしろやるべきではないかというような政治的雰囲気はやや生まれてきております。だから、必要であるかないかということの吟味が大事なわけです。

さっきから言っておりますように、この地域は潜在的な可能性が非常に大きいという具合に考えられますので、これは是非必要な公共事業という具合に考えるべきではないかと思えます。したがって、この延長するということに私は賛成いたします。

小林委員長：ありがとうございました。

北島委員、どうぞ。

北島委員：先ほど、武山委員が言われましたが、静穏度の向上という点では、そういうミクロ的に見た場合は延長もそれなりの効果があるのかなというのが印象ですが。

同様に、この再評価で残事業評価の 9.7 ですか、その B / C の出し方、これは一般的なんですか。ちょっと私、概念的に腑に落ちない気がいたしまして。と申しますのは、平成 18 年から 28 年度までの貨物量の輸送の効果と、それから 28 年から 73 年までの安定的な貨物量輸送の効果というもの、それをベネフィットとしているんですが、これはもともと、初回に評価した場合のベネフィットとやはり重なるわけですね。そうすると、二重にベネフィット評価しているのではないかということで、こういう評価はあり得るのかどうか、私の疑問に思ったところです。それが 1 点。

それから、先ほど、輸送費用削減便益、なるほどあるのはあるんでしょうけど、数字は別として、あるのはあるんでしょうけども。他方で皆さん、便益のことを言われるんですが、費用の方は、建設費用しか考えていないわけですね。建設費用、港湾の建設費用だけしか考えていないんですが。他方で、後ろの方に図がありますが、青森港から輸送した場合に比べて、どれだけ費用が削減できるかということを経験的に計算なさっていますが。他方で、海上輸送の費用とか、船ですから荷下ろしとか、かなり費用、あるいは倉庫に入れておくとか、ストックしておくとか、その辺りの費用も結構掛かると思うんです。

これは、殆どの現時点でこの荷物というのは、石灰石であると。石灰石を尻屋の方から持ってくるということですが、道路で尻屋から持って来た時の比較考慮というのはどうなのかなと。こういう大きな港湾を作って費用削減どうのこうのという以前に、尻屋からトラックで輸送した時の費用と比べてどうなのか。道路だったらほかにもいろいろ使えますから、その辺りがちょっと疑問なことが 1 つ。

要するに費用の考察という点で欠けている面があるのではないかということと、代替案との比較ということが考えられるのではないかということ。

それから、環境は十分これから示して、モニタリングしていくということが書いていますが、まだこの環境に対する費用といいますが、環境に対する影響、特に漁業資源に対する影響という点で、あるいは景観ということも考えますと、その辺りの費用も結構大きいのではないかと

思うわけです。

ですから、防波堤を延ばすということだけみると、なるほど静穏度が向上する、殆どかなりできてしまっている港湾ですから、それは有り得るのかなと思いますが、この事業全体をもう少し見直して、今更壊せと言いませんが、考え直してみる必要が、事後評価でもいいですから、場合によっては、必要があるのではないかいということです。技術的には、先ほど指摘しました残事業評価の9.7という、その辺りの理由が今ひとつ、私は納得できないんですが。

小林委員長：いかがですか、港湾空港課は。今、この「費用対効果分析説明資料」だと思っただけども、コストの部分の考え方、いかがでしょうかということで、質問しているんですが。

港湾空港課：今のB/Cの残事業の部分のお話で、北島委員から、当然、港湾の荷役の費用とかも生じるということになるわけですが、それは、防波堤がある場合、ない場合を比較して、陸送コストだけを比較したのは、どちらにしても荷役が生じるということで、荷役に関しては、今回、比較対象にしていらないという点があります。

これはマニュアルに基づいて進めているということです。

もう1点、例えば、尻屋から陸送して持って来た方が安いのではないかということに関しては、一般的には海上輸送した方が大量に石灰石を扱うということができるということで、海上輸送の方が一般的には安いということから、今回は比較はしておりません。

小林委員長：最初の第1点のところ、何ですか北島委員、もう一度お願いします。

北島委員：再評価、これは武山委員も疑問に思うとおっしゃったと思うんですが。再評価事業のB/Cの算定で、いわゆる平成18年から28年までの貨物量の増量分の便益と、それから28年以降の便益を全て今回防波堤の延長によって生じる便益というふうに計算なさっていますが、これはそもそもおかしいのではないかというのが、私の考えです。

小林委員長：北島委員の言っている意味分かりますか。計算の仕方に矛盾があるのではないか、ということをお北島委員は指摘しているんだけど。そうじゃないんだということをお言ってくださいよ。それは誤解ですか、違っていませんか。

港湾空港課：今、その点に関して、もう一度、私、今、理解出来なかったもので、もう一度その部分を教えていただけますか。

今、私は、貨物量が45万6千トンまで伸びて、それが73年まで継続的に続くということで、全体事業費の時には、便益を出しています。

北島委員：ですから、元々初回ですか、前回の費用便益分析で1点幾らの値が出ていますよね。その時の便益というのは、この全て、この図でいいますと、全て17年から28年までの貨物量の増加分による便益と、28年から73年までの安定的な貨物量を便益として計算なさっているわけですよね。それで、そもそもこの事業はB/Cで妥当であると評価なさったわけですよね。ですから、そして、今回は、平成18年から28年まで、28年から73年までで、それから平成18年までの既存の増加量を引いたと、図でいいますと、下の緑の部分の引いて、上の赤い部分を便益として計算なさっていますよね。これは二重の計算になるんじゃないかと私は思うんですが。と申しますのは、そうすると全体の評価の場合、どうして、だったら平成18年から

28年までの上の部分と、28年から73年までの上の部分というのは便益とならないじゃないですか、全体の評価の場合。一番先の評価ですよ。下だけが便益になるじゃないですか。

港湾空港課：この点に関しては、私共、残事業をはじく場合のマニュアルとしては、評価する時点、18年度の部分を控除するという、国のマニュアルに基づいて進めておりますので、残事業に対する評価は、このような形で計算するしかないということになっています。その辺に関しては、マニュアルどおり進めているという点でご理解いただきたいと思っています。

ただ、全体事業費で考えた場合には、1.16ということで、80億円の投資に対して1.16の効果を生じているということは間違いのないことであるし、また、80億円に対して、維持管理費用とか、そういうふうなものを足していないというのも、今回は、それほど大きな額が発生していないということも踏まえまして、計上していないということでご理解いただきたいと思っています。

北島委員：マニュアルどおりと言われると、ちょっとしょうがないんですが。

やはりこれは、私はちょっと納得がいかない。

小林委員長：今の議論のやり取りを聞いておまして、今、北島委員の指摘のような点が、もしマニュアルに沿っていないということであっても、結論的には、9.7というのはいかがかというのそうだと思います。この数値になるか。さっき、武山委員も指摘したとおりだと思うんですけども。少なくともトータルとしての、要する投資効果としての1.0を超えているということは覆らないデータだとは、私は理解しますがね。ただこれほど、9点幾つなんて、本当に出るのかな、というのは、今、北島委員の言ったようなマニュアル方法ではないだろうけど、北島委員の言ったような、そういうふうな1つの理論に基づいて計算すると、これは相当落ちると思いますが。

ここの所は、そういう形で、武山委員の意見と北島委員の意見と、二方の意見をトータルしても、9.70っていうのは「ほんまかいな」という点は、若干疑義としては残るといふうには理解できませんが。

それが1つ、B/Cに関しての所はそういうことだと思います。

それらか、後半のくだりは何でしたか？環境問題の前にもう1つありましたか。

北島委員：いわゆるコストですよ。海上輸送のコストとか、環境のコストですよ。漁業資源とか、景観とかも含めて、その辺りはコストというのは、Bは幾らでも膨らむんですが、コストの方はあまり考えられないというのは、私はどうも疑問ですが。

小林委員長：まず一般論として、陸上輸送と海上輸送については、環境問題はともかくとして、港を作る際の環境問題は後でやりますが、運送技術としての丘か海かということに関しては、海の輸送の方が圧倒的に安いということは、専門家の方ではそういうことになっているんでしょう、そこを違うって言うてるんですか。

北島委員：いや、尻屋からですよ。中国から持ってくるんだったら勿論そうだと思いますが。

小林委員長：いえいえ、中国じゃなくて。例えば今、仮に太平洋側の尻屋から道路を走って丘を通るよりも、ぐるっと回った方が有利なんじゃないですか。

北島委員：陸路の方が、フレキシビリティというんですかね、柔軟性もありますし、ちょっと私、物流の専門家じゃないので、詳しくは分かりません。

小林委員長：多分、物流の専門家があらゆるデータをインプットしてやった結果、海の輸送の方が安いということになっているんじゃないのか、私はよく分からないけども。

北島委員：尻屋から同じ青森県内でもですか？例えば、九州から持ってくるんだったら多分そうだと思いますがね。

小林委員長：その辺はどうなんだろうね。だって、長野委員、その辺、分かりますか、理論的に。陸路と海路でという話。

長野委員：陸路よりも、遥かに海路の方が安いわけです。

小林委員長：ですよね。コストの話をするればそうだと思うんだけども。これは、教科書的にそうなんじゃないですか。

長野委員：北島先生のおっしゃるのは、そういう当たり前のことを比較してどうなるんだということを行っているような気がするんですが。

小林委員長：なるほど。

長野委員：そういう比較にならないんじゃないかというところを言っているんじゃないかと。

北島委員：コスト的には、ただ、船を動かすとなると、いわゆる貨物量が多くないと困るわけですよね。ちょっと持ってくると、例えば1トンくらいだったら、トラックなんかでも1トン、2トンくらいのトラックというものはあるんじゃないですか。

長野委員：ちょっと、産業の立地みたいなことからいうと、多分、あそこに港が出来なければ、違う所にセメント工場が出来て、セメントを、そういうものを、製品を運んでくるような産業形態になるんじゃないかと思います。ですので、単純なトラックで、石材をトラックで運ぶか、船で運ぶかというのを比較すると、絶対、船の方が安いのは明かなので、そういう、あそこに港が出来なければ、もっと違う産業構造になっているのではないかということで、ちょっと、そういうことをおっしゃっているような気がしますけども。

北島委員：そこまでは、私は言っていないですけども。

鱒ヶ沢というのは、大体そんなに産業立地進んでいないじゃないですか、今のところは。むしろ弘前の方でしょう。そういうセメント工場とかがあるのは、ですよね。

ですから、これは鱒ヶ沢の政策なんです。ちょっと私、素人なんです。トラックでも最近結構大きな荷物を運べますし、フレキシビリティといいますか、が図れますし。船だとある程度沢山まとまらないと輸送できない。安いというのは私分かるんです、一般論としては。ただし、臨機応変に運ぶととか、例えば船だったら毎日、あるいは時間でぴったりはできないです。何時までに持ってきてくれとか。一週間に1回とか、一月に何回とか。そういう物流のフレキシビリティを考えるとトラックというの、同じ県内であれば有り得るんじゃないかと。ここのところが、今のところは石灰石しか、尻屋からの石灰石が圧倒的だということなんで、このような意見を申し上げている次第ですけども。もちろん、他から幾らでも持ってくる物があるということであれば、話は別ですが、他の地域から。

小林委員長：はい、どうぞ、武山委員。

武山委員：生コン協会が殆ど港に入れると言っているのです、それは圧倒的に安いんだと、どこから持ってくるにしても。なので、40万トンほぼ見込めるところは間違いないですね。冬期の静穏度がかなり改善されるということを見れば、ここで止めるということにはならないと。

小林委員長：もう1つの環境に対するコスト、環境に対するコストというのは、実は大変難しい話ですが。本来、この議論はこういう構造物というか、人工物を作る前に議論、事前にこういうことをしてやらないといけない話で、ここまで出来てしまって、残りのものを仮にやるとすれば、どういうふうに環境に影響出るかということで、この間の東助教授の講演があったと思うんです。

したがって、この辺については、後でいろいろ附帯意見をどうするかということは考えなくちゃいけないと思うんですが。この辺についても、他の委員各位、ご発言いかがですか。

そうしますと、もう最後なんで、委員各位、ご発言ありませんか。一応、議長としてはまとめる方向で、はいどうぞ、岡田委員。

岡田委員：私は、全く見方というか、観点が違うんですが、いいですか。

小林委員長：はい、どうぞ。

岡田委員：要するに、公共事業とか公共投資というものをどうしていくかという、そういう大きな所で私はこの委員会が果たすべき役割というのがあるなと思っているんです。

このままこういうB/C論、それもマニュアルが決まっています、これを突破することは多分できないでしょうね。お話を聞いていて、なるほどな、そういうことなのかと。それは勉強になります。勉強になりますけども、今大事なのは、やはり我が国がずっと行ってきた公共事業なり公共投資というものが、この論理と方法論とこのような委員会の中のチェックで、本当にいいのかということなんですよ。

どういうふうに説明していいのかよく分からないんですが。具体性を持たせて言うとなれば、例えば、残事業、全体が80億円で残りが13億円、むしろ県民と市町村が出すお金の方が大きいですよ、この事業については。そうすると、地域経済だとか地域と公共事業という観点で、我々何を変えなきゃいけないか、何をこれから公共事業を採択する時の基準として重要視すべきかということ考えた時には、私は、そもそも昭和57年のこういう計画があって、それに基づいているんですよという、そのこと自体が大変に問題だと思っているんですよ。

やはり、高度成長型の国家の計画があり、県の、あるいは具体的な地域の計画があって、それぞれがこういう、我が国全体としてこういう仕組みを作ることによって、いわば経済効果にしろ、地域の振興のあり方も、上から順番に波及効果がある、トリクルダウンしていくんだよみたいな、そんな発想ではこれからの公共事業というのは、全然、もはやもう違っているんだと。そのレベルは超えたとし、グローバルイノベーションと新しいリーディング産業というものが変わったんだという中で公共事業、公共投資のあり方を踏まえなきゃいけない。

ところが、この議論では、それは突破できないなということを私はずっと感じていますね。し

かし、本来の地域の人々のために必要なお金、今必要な投資はどこなんだと言った時に、本当にこの港を作ることなのか。必ずしも、私はそうは思わないんですね。この少ないお金の中で、漁港とか漁民だとか、その担い手の所で私は「ああ、そうか」と思うところも随分あったんですが、しかし今回のこの残事業については、私は、本当に地域の人々がどれくらい理解をし、どれくらいそのことが出来ることで産業へのあるインセンティブをこんなに高めているんだよという、それが出ているかという、殆ど感じませんね。そういう意味でも、残事業費はわずかな額になってきましたけれど、やはり委員会としても、公共事業に対する姿勢をどこかで表したいと私はそう思っています。だけどこのままでは突破できないと思いますよ。

小林委員長：今、この委員会の任務の、前にもこういう議論をしたと思うんですが。こういう根本的な話になっていると思うんですが。当然、私自身も委員長をあずかっていて、考えています。考えていました、そういうことは。

この委員会の任務と限界とそれでいいのかなということを整理しながら、後で附帯意見の中で、この委員会のというか、この制度、このやり方の全体的な総括的な附帯意見というのは、どうしてもここまで、今、港湾というものを1つ具体的なテーマを取り上げながら議論が深まっていったので、そこは整理して知事に答申しておきたいなという形で、今の岡田委員の思いのようなことを上手に書く内容も実は考えてはおります。それはそれでまた第2番目の議題の附帯意見をどうするかという所でやるんですが、その前段で個別審議としてのこの34番の七里長浜港について残りの112m、13億円をどうしますかということに対して、継続か中止の2つしか私達の選択肢はない、個別にはですよ。ここの所を、いやそうではなくて、もう少し違う書き方をやれと提案されても、これは制度上、オール・オア・ナッシングの形の任務しかないということをわきまえて、この個別については答申を出さなければならないな、というのが私の見解でございます。

岡田委員：そこは、多分、委員長ご苦労されているなと思います。しかし、附帯意見では、私は余り変わらないし、これまでもそうだったんですよ。ですから、大変申し訳ないけど、残り2つの事業の中で、そういう思いをきちんと伝えるべく、例えば、極端な言い方をしますが、やっぱり中止を作ることで、きちんと県民にもしっかり自分達の税金がこういうふうに使われようとした、今後もさらにそのことが、ずっと続いていいんだろうかということで、委員会としては、ある提案をしたんだという、それが必要だと思うんです。

そういう意味で、個別のこの結論にも関わるとい意味合いで、私は余り個別の議論の所で相応しくないのかなとずっと思いつつも、やはり、この2つの議論をきちんと、平等に評価をしていただいて、最後に、じゃ、中止でなくていいんだと、やるというふうに先生方がおっしゃるのであれば、私は賛成しませんが、委員会ではこうしたと。

小林委員長：分かりました。

私は、個別に、今整理番号34番をやって、続いて36番とっていましたが、岡田委員のご提案は、一応、36番もやって、そしてイエス・ノーを2つ終わった後にやったらいかがですか、というご提案だけど、どうしますか？

どうぞ、ご発言してください。長谷川委員。

長谷川委員：それぞれ、少し、背景となっている産業という立場とか、若干異なっていると思うんです。今の計画の中での位置付けと、まずは1つずつ今の審議を続けさせていただいて、その上で36番の審議にというふうに進めていただくのがよろしいのではないかと、私は思うんですが。

小林委員長：結果を出してから前に進むという意見ですね。

長谷川委員：私自身はそう思います。

小林委員長：ありがとうございました。

長谷川委員：それで私、意見を申し上げてもよろしいでしょうか。

小林委員長：はい、どうぞ。

長谷川委員：基本的に、この再評価委員会で、これまでもそれぞれの事業に対して、継続か中止か、そういうふうな判断をする時に、幾つかのポイントで作業をしてきたと思うんです。それに対して、この事業がまず1つは、残事業が今のところ80数%まで辿り着いていて、残りが少なくなっていると。期間としては、平成23年度までということで、若干時間はあるものの、残り5年ほどでしょうか。そういう期間で終えようとされているんだと。地域の要望も依然強いというお話。そして、B/Cについては、いろいろご意見がありながらも、基本的には現在のカウンターの仕方であれば、1を超えてそういうふうな指標を出せる事業になっているんだというお話を承ると、基本的に、この事業を継続していただくということが適切というふうに判断してしかるべきであって、これを総合的にどういうふうな位置付けに見るかというのは、この再評価という事業が、今対象になっている事業、いずれこういうふうな港湾の整備というのは、単にこの防波堤の整備で留まるというふうなことではないと思うんです。ですから、その時点で、もう一度考えていただくというふうな方法があるように思える点で、今のこの防波堤の工事は、引き続き継続していただくという結論でよろしいのではないかと、私自身は思います。

小林委員長：ありがとうございました。

ほかにどうぞ、田中(誠)委員。

田中(誠)委員：国全体、あるいは県全体として公共事業費というのは確実に減っているわけです。公共事業によって地域が逆に助かるという側面もあるわけです。そういうことも考えて、必要な公共事業はやっていかなければならないという基本方針があるわけで、全体的には減らしていくという方向にあるわけですね。社会保障費さえも減らしていかなければいけないということですから。その大きな流れはあるということであります。

今、この事業を継続することによって、全体は減っているわけですから、ほかの新規の公共事業は、当然減っていくということになるわけでしょうから。今、これを継続して、ここで止めると、だからそれが公共事業を増やすということになるのかというと、そうではないのではないかと。全体として減っていると。そして、ここの部分が継続することで、ほかの新規事業、公共事業が減っていくという格好になるんじゃないかと思えます。

小林委員長：ほかの委員、どうですか。

田中(正)委員、どうぞ。

田中(正)委員：今回のご説明をいただいて、お陰様で私も、港というか、港湾というもののあり方を凄く勉強になったんですが。やっぱり身近じゃない分というか、道路と違って、分からない部分が沢山ある中で、今回、いろいろ資料などを見ていると、私はやっぱり青森県という県の特性としては、港というのは非常に将来的な夢のあるというか、楽観的に見過ぎかもしれませんが、やはりこのこれからのアジアとか今発展している中で、青森県が担う凄く可能性を持ちたいと思うんですね。

やっぱり、何でも止め、駄目というのではなくて、ここに、この100m、何mがどうかというよりも、やっぱりこれから貿易であるとか交流のことを考えると、凄く青森県らしい特徴のあるものだと思うんです、港湾というのは。やはり私としては、ここまでやってきた流れも含めて、やはりやることによって、更に次の大きなものを県の方々に期待したいなど。やった以上、ここまでこういうふうに皆さんに考えていただいてなったんですから、その先のことをこれをベースにして、青森県のためになるような方向でやっていただきたいという願いを込めて、私はやっぱり継続していいのかなと思います。

小林委員長：濱田委員、いかがですか。

濱田委員：私は、ここであまり意見は述べませんが、次で述べたいと思っております。尻屋岬港で述べたいと思っています。

小林委員長：そうでございますか。日景委員、いかがですか。

日景委員：私は、前は中止というような意見を申し上げたんですが。あの後、1か月で私なりにいろいろ調べてみました。あわせて今日ご説明いただいたことも踏まえまして、結論から申しますと、継続というふうに意見を変えたいと思います。

理由というのは、やっぱり一番、これから青森県がどういう方向でやっていくかということ考えた時に、田中(誠)委員もおっしゃっていましたが、アジアとかロシアというのは無視できないんじゃないかと。併せて、県が今、冬の農業というようなこともやっていますが、それでできたものをどういうふうに、どういう所に流通といいますか、持っていくのかということ考えた時に、やっぱり津軽地域にそういう港があるということは、中国にも近いですし、確実に今後、プラスのものがあるんじゃないかと判断したんです。

結論から言うとそうなんですが。委員をやっているとして、あまりデータとしてよく分かりません。ですから、今年度の委員会は今日で最後ですけども、来年度以降のことにしまして、例えば、港もその港だけでなく、県が持っているビジョンとかそういうものを全部照合させた上で、もっと委員を説得できるようなデータをもっと出していただければと思います。

以上です。

小林委員長：ありがとうございました。

どうぞ、長野委員。

長野委員：元々、いつも言うのはB/Cというのは信用できないという話をされていて、いろい

る資料を出された七里長浜港の経済効果及び地域振興という所で、付加価値が幾らつくという  
ような、これをもう少し、先ほど、皆さん、委員の方、将来の産業はどうなる、観光船が来て  
どうなる、いろいろこういう産業構造が変わるといふようなことで、付加価値がこういうふう  
に付くんだという説明があれば、少々目先のB/Cが低くても、多分、皆さん納得できるん  
じゃないかと思うんです。

そういうのもちょっと、最後の意見を出す時に言いたかったんですが、余りB/Cにこだわ  
らないで、これはB/Cは余り信用していないんですが、この地域の経済がどうなる、どうい  
うふうになるということを経験にして、いろいろ議論した方が、私はいんじゃないかと。B  
/Cで議論するのであれば、これは中央の役人が数字を見ただけで、アウト、セーフってすぐ  
出来るわけで、この辺をちょっと議論して欲しいと思います。

これで言うならば、資料7の3ページの所を、もう少し生コン工場だけでなく、さっき  
言った観光だとか、いろんな中国との交流だとか、こういう産業構造になるんだというのを示  
してもらって、絶対額を出してもらえば納得でき、素直に納得できたなという感じがします。

小林委員長：ありがとうございました。

一応、各委員のご意見が披露されましたので、私としては、さっき長谷川委員にまとめてい  
ただきましたが、1つの定められた土俵の中で、この委員会の任務は何かということやって  
いく時には、やはりフォーマットというか、約束事で1番から進捗状況から始まって、社会情  
勢とか、こういう項目でやっているこの中味について、1個1個吟味していきながら、Aだの  
BだのCだのということを積み重ねていって、トータルで中止なり継続なりというふうな、こ  
ういう手順を踏まえてやるのが、やっぱり我々の任務だろうと思っております。なので、さ  
っき岡田委員がこの壁は崩せない、このフォーマットをやっているうちは、私も崩せないと思  
います。

よって、じゃ、委員辞めますか、という話になってしまうわけで、そうではなくて、やっぱ  
り与えられた任務を果たすということであれば、一応、このフォーマットに従って行って、イ  
エス・ノーという結論を出して、そして、このフォーマットを次の機会、別の機会に何らかの  
形で直す所、改善すべき所はこう直すべきとか。それから、今、哲学論とか地域論とか国土開  
発論とか、産業論とかいろいろあるんですが、そういうものをひっくるめた1つの青森県の公  
共事業のあり方みたいなことについての検討は検討でまた別途しなければいけないというふう  
な意見書を書くことは、私自身も考えておりましたし、それは何度も繰り返しますが、最後の  
附帯意見、その言い方が弱ければもう少し別の言い方をご提案いただければ、もう少し強い言  
い方で知事に言ってもいいですけども、その附帯意見に書きたいと考えてます。

ということであって、この個別の問題については、やはり個別の現在私達が与えられた  
フォーマットに従って、一番最後の所にありますように、委員会の意見としましては、対応方  
針案どおりか、それが中止かということしかないというふうに思っております。

それで、その結論を今出すか、36番もやって出すかということなんですが、私は、長谷川  
委員とちょっと違って、内容が同じ港湾空港課の仕事なので、整理番号36番の尻屋岬港も、

一応、いろいろこちらから宿題、宿題というか、こういうことをお尋ねしているということがあるんで、それも聞いた上で出したいと思うんですが。

よろしいですか、長谷川委員。では、そのようにさせていただきたいと思います。

今のようなことも念頭に置きながら、港湾空港課の方で、整理番号 36 番の宿題について簡単に、事前配付されているんですから、簡単にポイントの所で結構ですから、ご説明いただきたいと思います。

整理番号 36 番 港湾事業 / 尻屋岬港に係る補足説明

港湾空港課：分かりました。

それでは、資料 7 の 7 ページになります。

まず 1 番目として、政策的な位置付けでございます。昭和 26 年、避難港の指定を受けまして、航行船舶の安全を図っていると。それから、昭和 28 年、地方港湾に指定されておりまして、物流拠点港を目指していると。それから、尻屋岬港は、県内地方港湾の中で最大の物流拠点でございます、全国で 7 位と。地方港湾 942 港ございまして、そのうちの 7 位ということで、ベスト 10 に入っているということで、県内はじめ、東北・北海道、関東にかけても経済圏域を有しているということでございます。

2 番目の経済波及効果及び地域振興でございますが、尻屋岬港の背後に埋蔵量約 3 億トンを超える石灰石があります。昭和 32 年から採掘がはじめられておりまして、これを安全に積み出せるよう、防波堤及び護岸等の整備が本格的に進められております。

また、企業立地の専用のパースも建設されております。

さらに、尻屋岬港の物流機能がもたらす経済波及効果ではございますが、国の調査報告、これは 1 つの目安でございますが、17 年の実績、407 万トンでございます。これの波及効果にしまして、667 億円の波及効果があります。

将来における 512 万トンでは、経済波及効果は 837 億円という形になっております。17 年から 33 年を累計しますと、1356 億円という波及効果がございまして、地域振興に相当寄与しているものと考えております。

また、尻屋岬港の背後、良質な石灰石が産出されますことから、企業としてセメント工場や石灰石を採掘する工場、2 社がありまして、その地元 2 社のほかに、地元企業 4 社がございまして、計 6 社が当港を利用しております。

その企業の従事者、256 名に対して地元雇用が 171 名と、3 分の 2 を占めております。地元雇用の地域振興に十分貢献していると思っております。

立地企業に伴う税制、収入がございまして、これが市町村に入るわけですが、それが一般財源として公共事業、福利厚生施設等、経済効果及び地域振興に大きく貢献しているものでございます。

3 点目、8 ページでございます。

将来貨物量推計の妥当ということでございます。尻屋岬港の背後には、相当石灰石があるわ

けでございますが、公共岸壁であります1号岸壁、マイナス4.5m、これが1千トン級の船を対象とした岸壁。それから、2号岸壁として、マイナス7.5、これが5千トン級の船を対象とする岸壁でございます。航行岸壁としては、副資材を利用しております。積み荷とか、そういう形で活躍しております。

大手企業2社によりまして、やはり専用岸壁がございまして、それにはセメント石灰石の輸出されております。

近年、風力発電、相当後ろの方に立っているわけですが、これも海上輸送の資材搬入法としても利用されております。

航行岸壁の取り扱い貨物量でございますが、貨物量は平成4年、28万7千トンありましたが、平成16年、47万8千トンと、1.6倍も増加しております。将来の取り扱い貨物量にしまして、ヒアリングしたところ、凡そ53万9千トンの見込みでございます。

企業の経営状況は安定しております、この推計は妥当であると考えております。

4番目、静穏度向上による効果でございます。尻屋岬港を航行岸壁として1号岸壁あるわけですが、1号岸壁の静穏度は、97.5%以上確保されておまして、恐らく100%近い状態となっております。

2号岸壁につきましては、利用上非常に厳しい状態になっております。そのため、通年における静穏度向上を図るため、防波堤東は200m、防波堤西は220mの延伸工事を計画して、静穏度79.5%を目標として整備を進めております。

現在の静穏度と完成時の静穏度は表のどおりでございます。

また、静穏度向上に伴いまして、ここは避難港でございます。周辺の海峡を航行する航行船舶の避難港としての機能の充実にも大きく寄与するものと考えております。

次に回答をお話いたします。資料の4-5の5ページをご覧くださいと思います。

北島委員からあった静穏度についてということで、先ほど、今、説明したので、答えは省略したいと思います。

次のページ、6ページでございます。

田中(誠)委員からの質問内容です。

1番、「尻屋岬港の背後にある企業の今後の業績見通しについては、どのように考えるか。」

2つ目は、「物流港の利用料として企業側から県にどのくらいの収入があり、防波堤延長により、どのくらいの収入増を見込んでいるか。」という2点の質問でございます。

それでは1つ目、背後にある2社の企業についての見通し。2社は、日鉄鉱業(株)という会社でございます。本社は東京で、資本金が41億7,600万円で、鉱業を中心に銅ほか、鉱産物の加工販売、及び輸出入業、石炭、石油製品の仕入れ販売、機械等、機械化学品等の開発などを展開しております。

石灰石の販売は、鉄工向けは順調でございますが、セメント向けは建設向けの減により、業績は前年並みとなっており、しかし、銅価の高騰で株価は上昇しているということで、企業としては安定していると。

今後も、尻屋鉱業所においては、石灰石の輸出を平成 16 年度の実績 236 万トンから生コンの需要等に対応して、298 万トンへ増加していくものとしております。

三菱マテリアル(株)、本社が東京で、資本金は 1,017 億 5,200 万円で、本社、子会社合わせて 221 社及び関連会社 74 社で構成されて、非鉄金属、セメントなどの基礎素材から金属加工など、主な業務をしております。セメント事業では日本、米国・中国・東南アジアを事業展開の拠点と定めて、中国に新会社を設立するなど、安定した収入の確保に取り組んでおります。

尻屋の青森工場においては、セメントの輸出を平成 16 年度実績 120 万トンから最大生産に伴い、160 万へ増加していく見込みであるとなっております。

次のページ、7 ページでございます。

物流港の利用料として、企業から県にどのくらいの収入があり、防波堤延長によりどのくらいの収入増を見込んでいるかという点でございますが、尻屋岬港の港湾施設使用料は、平成 12 年度から平成 16 年度までの 5 年間をチェックしてみたところ、年平均取扱量、貨物量 43 万トンに対して、ばらばらではございますが、平均すると大体 630 万円となっております。

港湾施設の使用料は、係留施設、野積場、そして港湾施設用地、公共空地水域占用の使用料が含まれておりまして、荷物を荷揚げし、目的地までの陸送形態により、野積み場の使用の有無がそれぞれありますが、防波堤延長の延伸によって静穏度が向上し、岸壁の使用日数が増えることにより、使用料の収入も増加するという見込みでございます。

回答については以上でございます。

整理番号 36 番 港湾事業 / 尻屋岬港に係る審議

小林委員長：ありがとうございました。

どうぞご意見、濱田委員、さっき保留していたからどうぞ。

濱田委員：東西の防波堤は、当初の計画からあったものなんですか。

小林委員長：何ですか？

濱田委員：最初の計画からあったものですか。尻屋岬港の計画段階からあったものなんですが、この防波堤を作るのは。

小林委員長：どうぞ。

港湾空港課：先ほど、まずスタートが避難港なんですね。それで、避難港をまず拡充するためには、防波堤計画が必要だということで、防波堤は現在の形で計画されているわけです。

濱田委員：静穏度とか、そういうものも考えていたのですか。

港湾空港課：昔のことはちょっと分かりませんが、おそらく、20 年前からその静穏度というものは確立されているというふうに思っております。ですから、そういう形での計算はされているものと考えております。

濱田委員：私が今、何故こういう質問をしたといいますと。現在の計画延長、これは当面の整備延長であるというわけです。これはまた、これ以上に延びるといっても有り得るんですか。

小林委員長：いかがですか。まだやる、当面というのは、平成 33 年度まで 55 億円でしたか。

これで堤防を作りますが、その後もまた計画しているんですか？という話について。

港湾空港課：実は、今回の対象となる防波堤につきましては、まず 97.5%確保されていないということもありまして、現在まで段階的な整備として進めております。防波堤につきましては、最低限度 97.5%以上の静穏度を確保するために、企業の立地状況、それから貨物の需要動向を見極めながら、今の先端部から約 400mほど整備が必要と考えております。

濱田委員：今、この資料を見ますと、東が 200mですね、西が 220mですね。これ以上長くなるということも考えられるわけですね。

港湾空港課：はい、最小限の静穏度を確保するためには、そのくらい必要だというふうに考えております。

濱田委員：それであれば、これからも幾らでも予算は掛かるということですね。

港湾空港課：そういう形になります。

濱田委員：そういう形になりますねって言っても、これ今、幾ら掛かるかということ、それは今すぐ分からないと思いますが、これからどんどんこういうふうに掛かっていくのであれば、企業がここにいるからこういうふうに金を掛けることと同じだと思うんですね。

小林委員長：ちょっと待ってください。今の議論、私、ついていけないんだけど。追加資料の資料 7 の 8 ページに表があるじゃないですか。完成時というのは、平成 33 年度までのこと、平成 33 年にはこの 200m と 220m が東西にできることよって、通年で 79.5%、それから岸壁 97.5% でいいんでしょう？いいんでしょうというのは、これでここは、この所期の目的の、私は業界の問題もさることながら、船が難破したりする時なんか避難するために、これだけ東に 200m、西に 220m という、この写真にあるようなこういう計画の岸壁を、防波堤を作ることによって終わりなんでしょう、話は。違うの？

港湾空港課：再評価の今の延長の中で、まず静穏度が 80% くらいしかなくなってないんですよ。それで、将来的にも計画はされております。ただ、それにつきましては、企業の立地状況、それから貨物の需要動向を見極めながら検討していきたいと考えております。

小林委員長：そうですか。はい、どうぞ。

濱田委員：まだこれからそうしますと、幾らでもやるということになるわけですね。

小林委員長：というふうな理解もされちゃう、県民にそういう、今、濱田委員が言っているようなふうにも捉えかねませぬ、ということを濱田委員が申し上げているんじゃないかな。

濱田委員：そうです。

小林委員長：ですね。だから、それじゃ困るよと、で、何なんですか。

濱田委員：それじゃ駄目でしょうということは、大体幾ら掛かりますとか、そういうことが分からないでどんどん進めていったら、最後にはどのようなことになるか分からないでしょう。

小林委員長：ということをお願いしているんですね。

田中(誠)委員、どうぞ。

田中(誠)委員：尻屋については、随分私も悩みましたけども。この七里長浜港と違うのは、やはり、限定された企業向けの港という感じがするわけです。その 2 つの企業については、業績

が良いという、これからも見込めるという話ですが。下北全体の物流拠点港として考えられないものかと。むつ市をはじめ、下北全域に及び広範囲な領域を背景とするという構想ができないものかという感じがいたします。下北の工業とか農業とか観光とか。あと 30 億円費やさなければならぬということですから。どうしても、引っ掛かるのは、特定の2つか3つの企業のためのという感じがするので。風力発電の何とかということもあると書いてありましたが、こういう下北全域ということ考えた構想というものが無いものかどうか。これが1つであります。

それから、環境問題、いろんな所に環境問題が出てくるわけですが。七里長浜港の場合もかなりこれが出てきたわけですが。具体的に考えられる環境問題というのがないのか。その対応策といえますか、そういうふうなことについてお伺いします。

3つ目は、静穏度が岸壁マイナス 7.5mの場合、静穏度が 71.5%から 79.5%になると。これを波の高さ 0.5m以下の日数で計算しますと、261日から290日に約30日増えるという計算になりますね。そうしますと、静穏度によって船の行き来が可能になるわけで、更にまた90%を目指すというのは、どういうものかという、そういう疑問を1つ持ちます。最後のは意見ですが。

要するに、下北全体を背景とした構想がないかということと、環境問題について具体的な問題がないか。あっとしたらその対応策と、この2点をお聞きしたいと思います。

小林委員長：どうぞ、お答えください。

港湾空港課：下北半島全域の物流ということでございます。背後の道路の交通のアクセスも十分になっています。その関係から、そういう形になるようにうちの方の仕組みも考えなければならないなと思っております。

企業としては、5千トン級岸壁がございますので、そういう形で進めていこうかなと思っております。

それから環境についてでございますが、砕石の工場、それからセメントということで、大気上、そんな影響はない。軽微であると思っております。尻屋岬港、国定公園などがあるわけですが、その辺に十分に留意しながら工事も進めながら、それからそういう形で進めております。

小林委員長：どうぞ、ほかに。武山委員。

武山委員：1つは質問になると思うんですが、今の計画だと、これは凄く長期にわたって、小刻みに延長していくという話ですが、それがコスト縮減という観点からすると、まとめてやった方が効率的じゃないかと思うんですが、その点をちょっとお聞かせください。

港湾空港課：実は、うちの方の港湾事業、整備するにあたりまして、受益者負担ということで企業から貰っているわけじゃないんですが、市町村から12.5%ほどいただいております。それで、県としても、積極的に整備は進めたいという意向は持っているんですが、どうしても地元負担金が頭になって、それが進めないといったような状況となっています。

ちなみに、企業からは大体1億円強入っておりますので、そういう形で何とかご協力いただけないかという形で市町村の、東通村の方にはお願いしておりますが、村の事情もござい

ので、その辺は調整・連携をとりながら進めていきたいと考えています。

武山委員：もう1点、これは多分、このまま進むとあと2回ですかね、5年後、さらに10年後、再評価が掛かってくるということになると思うんですが。

前の件もそうですが、やはり残事業に対する効果という所の評価が、今のマニュアルでは多分上手くできないということだと思っただろうですね。そこが、私の意見を最初に言うと、当面、継続でいいと思うんですが、5年後、10年後は、今のやり方では評価は上手くできないのではないかと、ということがすごく心配しています。

小林委員長：私も実はそう思っているんです。もう1回掛かりますよね。再再評価というか、この33年度でしよう、終点が。その時に、これは担当課の方でC判定してこないとならないような状況になりますよ。今、武山委員が言っているのと同じ理論で。

いずれにしても、この33年度まで好きで掛かっているわけじゃなくて、おっしゃるように、市町村負担、はっきり言って東通村の負担が12.5%というものが法律で決まっていて、負担されるわけですね。よって、こういうふうにならざるを得ないわけだけども、さっきからの一連の議論の中で、時のアセスですから、環境評価と時間が掛かり過ぎることに対して、社会何とか、かんとかといういるんな当初の設置した意味があるわけですけど。そういうものからいって、これはかなりきついただろうなと思いますね。タイムスパン的に見て。

ただ、私は、さっきびっくりして聞いてたんですが、濱田委員の質問に対して、どうして担当課そういう答えをするのかと思って。ここの地区は、先ほどのこっちの日本海側と、整理番号34番と違う所は、私なりの理解では、東北最大の物流拠点というふうに政治的な意味付けをしているという所だと私は思っているんですよ。今の補足資料7ページの上の所にも、全国、日本全国かけて第7位の物流拠点だという政策的な位置付け、これは非常にデカイ、公共事業としての意味は。政治的な意味と。

それと、もう1つ大事なのは、生命財産の保全ということで、あそこで難破船が出ないように緊急避難をさせるんだという、この2点からして、公共事業として税金を投入することの意義は、県民各位のご理解をいただけるんだと思うんですけども、いやいやそれでは足りないから、さらにずるずるずるずるまた伸ばすんです、伸ばすんです、なんて言われちゃうと、ちょっと待って下さいねと。そういう前提で公共事業というのがあるのは、やっちゃいけないということになっているんじゃないですか。そういう発想での公共事業は。

やはり、公共事業というのは、当初から理想的な姿を描いておきながら、理想と現実の狭間の中でぎりぎり選択して、乏しい県費の中から、ここまでやれば今言った2つの大きな政治的な、あるいは生命財産の2つの目的は達成されるんです、というふうに担当課は断言していただかないと。これは非常に大きな問題だと思うんですよ。どうぞ。

港湾空港課長：私共の説明が不十分な部分もあったのですが。

今、計画で決まっているのは、確実に決まっているのは、200m、あるいは220mでございまして、その先につきましては、勿論将来の構想としてはありますが、今の計画が終わった時点で必要かどうか検討いたしまして、判断すると。勿論、国の方でもその先の計画は認めてお

りません。

小林委員長：ということですよ。そこをはっきりして下さいよ。ということで、この事業は33年で打ち切るんです。打ち切るんだけど、その時に日本の国があるかどうか分からないけど、あるいは原発があるかどうか分からないけど、そんなことは今議論の対象の外であって、それが社会経済情勢の変化とか、その頃まで人間が活着ているかどうか分からないとかいろんなことがあるんだけど。少なくとも、この議論の中には、33年でこれだけの多額の公的資金を導入することによって、所期の目的は達成する、55億円を投入することによって所期の目的は達成するんです、というふうに行行政は言っていたかかないと。ですね。そういうことによるしいんですね。

港湾空港課長：今の計画ははっきりしていますが、その先については、その時点でまた判断するという事です。

小林委員長：いいんですよ、その先は、だって皆死んでいるんだから。

議論というのは、そういうことを言ってもらわないと。

はいどうぞ、長谷川委員。

長谷川委員：この港の役割が、これは前の再評価の委員会の時も私申し上げましたが、2社ということから、いろいろ特定の会社だけに対しての事業じゃないかという指摘が、どうしても出てくるわけですが。青森県の場合には、どうしても企業立地というのは、非常に状況が、人材、いろんな意味での課題があるのかもしれませんが、なかなか企業に来ていただけないと。そういう中で、こうやってはり付いた、折角事業を進めていただいているというか、進めておられる環境に整った企業が、今の千トンの水深の所から、さらに規模を拡大することによって、地域振興に一步大きな役割を果たしていける。そういうふうな事業であるという捉え方をしていく必要があると思うんです。

そうしませんと、結局、その地域でこの事業に関わって生活を営んでいる人達が、私共のこの判断によっては、事業が中止になった。いや、もっと港が整備された移出ができる、そういう地域が別にあるんだから、企業としてはそっちを優先せざるを得ませんよ。いつまでも尻屋岬港に付き合っているわけにはいきません。そういうふうなことも現実、いろんな社会で起きているわけです。

その意味では、この地域の振興を適正に進めていただくために、この港の整備が重要だという視点で、そしてその地域の人達の暮らしを維持していくこと。さらに、豊かにしていただけるように、このインフラを整備するというのが、本来の公共事業というあり方なわけですから。そこら視点を置くべきではないかというふうに私自身は思います。

小林委員長：おっしゃるどおりでしょうね。

どうぞ、岡田委員。

岡田委員：おっしゃるどおりのように聞えるんですが。私はちょっと、時代が変わっていると思っているんです。やはり地域が主体的になった企業なり、新しい企業的ホームというのがあって、折角企業が来てくれているとか、企業にまた来てもらうんだ、だから基盤として、相

当地域は負わなきゃいけないんだということではないと思いますね。

具体的にいうと、マイニングの場合は特にそうですが、それはもう資源との関係ですから、コストが安ければいいわけですから、まさに中国との貿易が自由に、今のような制約が無くなったら、それは簡単に出ていきますよ。それが性格ですから、資本の。それは、実は東北の明治以降の開発の歴史、東北開発三法以降の考え方をずっととって、それは明かなんですよ。だから、我々は、やっぱり地域に根ざした企業を明確に作っていく。それも決してそんな飛躍することなく、順番に少しずつ、我々の経済力で作っていくということが、まさに地域に対する責任ある公共投資の考え方だというふうに、私は思っております。

実は、根本の所で変わって欲しいな、変わって欲しいなと思っていますね。

小林委員長：ありがとうございます。

岡田委員の発言は、一貫して学会でのそういう新しい、今日までの経済効率最優先論は、人類の福祉は、平和はないというのが随分出てきているわけです。そういう話なんで、聞く耳を持った方がいいとは思うんだけど、また戻りますが、私達の任務は、イエスかノーかを出すかという所でございますので、当然、今のような議論については、青森県は実は岡田委員のご指摘のことを教科書どおりに実践してなめられてきた県だというのは、岡田委員もご理解のどおりです。そして、私達の孫や子がそういう負債を全部負っていくというのも、青森県の人はいずれ知っているわけですよ。

それに対して、この委員会がどこまでブレーキ掛けられるかというのは、これはまた、ちょっとこの委員としての任務が別な背広を着てきて欲しいと思うんで、この委員会としては、与えられた課題は何度も県の再評価要綱第何条、皆が持っているあれに従って判断をするということだと思っております。

そういう意味で申し上げますと、ちょっと私は、最後の整理番号 36 番で、濱田委員に対する答えが、そういう姿勢だとちょっとこれ、今日はマスコミもいるし、何か更にひきずるような話を報道されちゃうと大変だなと思って、それでわざわざ念を押して確認して、それはありませんねっていう駄目押しをしているわけです。無いという前提で、私達は審査しないとイケないと思います。

ただ、無いという前提であっても、33 年度までということになると、当然、今のこの再評価、県の作った要綱によりますと、再再評価でまた上がってきた時に、残工事の先ほど 34 番で問題になったような算定式のままいくと、これは引っ掛かってくるなという恐れは、武山委員のご指摘のどおりだと思います。

## (2) 詳細審議地区に係る委員会意見の決定について

整理番号 34 番 港湾事業 / 七里長浜港 及び 整理番号 36 番 港湾事業 / 尻屋岬港に係る委員会意見決定

小林委員長：そういうことはありますが、少なくとも整理番号 34 番と 36 番、一括審議いたしました、大きな違いは、もう一度繰り返しますが、36 番の方は、政策的に非常にこの言葉

を借りれば、県内最大の物流拠点港に政治的に位置付けている、という1点。

それから、緊急避難港としての役割があるんだという、この2点が34番とはまた違う観点からと。

環境問題でいえば、先ほどの田中(誠)委員の質問ですが、あちらは砂浜の問題ですね、34番の七里長浜港は。こちらは、砂浜じゃなくて、こういうの何といいますか、専門用語で。岩礁地帯というんですが、だから、自然立地条件が全然違うわけですよ。その辺で、環境対策というのは、多分にこの文章にも書いてありますが、施工中の土木工事の最中の環境対策というものはいろいろお取りになっているでしょうけども。ずっと、将来にわたっての先ほどの34番の方は、ここは後で附帯意見の所で出てくると思うんですが。漂砂、砂が流れることによって生態系の問題、それから漁業資源の餌の問題というものをどうするかという問題とはちょっと違って、36番はそういう重荷はないかなというふうに、私は認識して聞いておりました。

さて、それで、結論を出したいと思いますが、今までの議論を踏まえながら、少数意見だと私は認識しているんだけど、いやいやそうではないというのであればご指摘いただきたいんですが。少数意見も踏まえながら、少数意見の委員の方々の意見は、上手に附帯意見の中に取り込みながら、県の対応方針のとおりこの2か所とも継続というふうに委員長として、ここにお諮りいたしますが、いかがでしょうか。

はいどうぞ、北島委員。

北島委員：質問なんですけど、継続か中止しか、二者択一しかないとおっしゃっているんですが。私は、今回この委員会は初めてなんで確認いたしますが、調書の「公共事業再評価審議委員会意見」という所で、委員会の意見というのは、「対応方針案どおり」と「対応方針案を修正すべき」ということがありますよね。その次に委員会の評価で「継続」「計画変更」「中止」「休止」とありますよね。4つあるんですが、評価の所で。それぞれに中止か継続かって。

小林委員長：これは、事務局が説明してもいいんですが、私の理解の範囲でご説明申し上げますと。休止というのは、後ろに小さい字で括弧を書いてあるでしょう。「林政課及び漁港漁場整備課所管事業に限る」と。

それに限ってしかないんです。従って、この度は、真ん中の「計画変更」という所を選択する余地はあるんです。あるんですが、これは、後で要綱を読んでもらうと分かるんですが、計画変更は、私達委員が変更すべき計画をこのように変更しなさいという、具体的な変更の提案をしないといけないことになっているんですよ。

北島委員：代案を出すということですか。

小林委員長：代案を出さないといけないことになってるんです。私は、これは取れないと思っております。私達の今のこの時間の制約の中では、私はだから、冒頭からこの計画変更をやるのなら、もうちょっと、2年くらい前からこの仕事をやらせてもらって、しかももう少し長野委員のように、港湾関係に関しては、長野委員のような専門家がもう少し入ってもらって、具体的に変更提案をしなければならない。それはちょっとこのメンバーでは、しかもこれだけ

の時間では、具体的な変更点の指摘は無理かなと思っているので、毎度申し上げていますが、オール・オア・ナッシングしかありませんねってという話。

北島委員：ですから、こういった港湾の場合は、休止というのは、様子見ということも有り得ないということですか。

小林委員長：そうです。

私も常に、今、岡田委員、北島委員がお話しているようなことは、一貫して頭の中にあるので、それを一応、県の対応方針に従って継続ということをご提案申し上げてお認めいただければ、今、暫時休憩いただきまして、議題の2つ目に入って、どういうふうに私達の思いを全体的な意見と、これまでの5回の審議の中で、個別案件について幾つか附帯意見というか、注文をつけた方がいいということもありましたので、そういうものも含めながら、ご提案させていただきたいと思っているんですが。

いかがでしょうか。

じゃ、そのようにして、個別のものとしては、両案件とも継続ということで、これからちょっと今、事務局と相談しながら、附帯意見じゃ弱すぎると言われるなら、それは直しますが。ちょっと、何か知事にいろいろ意見を申し上げること、こういうことを考えますということ時間をいただいて、作ってみたいと思うので、暫時休憩させてください。

事務局、どのくらい休めばいいですか。30分くらい？4時？4時再開。

じゃそれまで休ませてください。暫時休憩します。

(休憩)

### (3) 意見書とりまとめ

小林委員長：始めさせていただきます。

今、休憩時間に政策調整課、事務局とも打ち合わせしたんですが、附帯意見は、個別の事業に対する附帯意見と、それから再三議論になっております再評価、公共事業評価のあり方などについてなどの全体的な意見とに大きく2つに分けて出したいと思います。

私からのご提案ということで、ご意見を頂戴したいんですが。

詳細審議地区についてです、ちょっとリストを見ていただきたいんですが。これは、今までの議論をずっと踏まえてご提案申し上げるんですが。

まず、整理番号7番のこの十二湖の海岸環境整備事業です。あの時の議論を踏まえて、地元の深浦町に対しての意見ということで、県が引き揚げた後、施工が終わって事業が終わって引き揚げた後に、町が責任を持って事業を管理するための管理組合というか、そういう責任を持って管理するための組織体制を整備して欲しいと、整備していただきたいというふうな附帯意見をつけたらいかがかなと思います。

最初、私の考えは個別の話だけ申し上げたいと思います。

詳細審議地区は順番にいくと、次は整理番号9番もだけでも、ここは別につけなくてもいい

かなと。

整理番号 16 番。16 番とか 25 番については、地域振興の話、これは全体の話ですから、個別はなしと。

26 番の三沢はこれも特になしと。

28 番の道路事業、国道改築事業白糠バイパスについては、全体的な意味、全体的な公共事業のあり方についての意見もあるんですが、個別には、この白糠バイパスという所の個別については、散々意見が出ておりましたように、あそこに住んでいる方々の人口が減るのではないかというふうな恐れが多分に指摘されましたので、この委員会で。そうすると、やはり正確にまず第 1 点としては、担当課の方におかれましては、交通量を継続的に調査して、正確に評価してくださいねと。そして 2 つ目としては、その調査結果によっては、現在、ずっとこれから事業が続くわけだけでも、その設計の中味、そういうことについても、コスト縮減という観点から、交通量ニーズ、ユーザー数に応じて設計変更というか、いろんな、どういう方法があるかということを検討してくださいね、というふうなことが、この整理番号 28 番のことについては、個別の附帯意見になるかなと思います。

それから、詳細審議をやったのは、続いて整理番号 32 番です。これは中止するというところで、特に附帯意見はなくてもいいと思います。

整理番号 34 番ですが、七里長浜港については、個別意見としては、先般の現地に行った時の話で海洋生物の専門家のご意見に従って、もう少し環境的な、生態系とか環境についていろいろ検討した方が良くと思うんですが。具体的な指摘、意見としては、漂砂がどのように生態系、あるいは漁業資源の問題について影響してくるのかどうかというあたりを、学識経験者による検討委員会を組織して、具体的な調査検討をやってくださいね、というあたりが個別の話かなと思います。

それから、最後の 36 番の尻屋岬港については、個別の話は附帯意見はないかなと。

以上、個別審議をやった 9 地区について、私の方からいかがでしょうかとお諮りしますので、どうぞ、何番目からでもいいです。いろいろご意見を伺いたいと思います。

どうぞ、北島委員。

北島委員：整理番号 7 番の十二湖の、先ほど、いわゆるちゃんと管理するというお話があったんですが、それと同時に、いわゆるモニタリングもやっていただきたいと思うんです。

これは、私、意見を申したんですが、予測人数が年間 3 万人というふうに予測を立てられておりますが、これは、夏季だけと考えますと、やはり私今でも過剰じゃないかと思っているわけです。これから、この場合は、かなり進捗率が進んでいますし、それ以上は申しませんでした。今後同じような公園などを作られる場合ですと、やはり過大な予測というのは立てないということからも、本当に実際に予測どおりの人数が集まっているのかどうか、その辺りのモニタリングも同時にやっていただきたいことが 1 つ。

これは全体とも関わるかもしれませんが、ちょっとここで言わせていただきたいんですが、アメニティということをもう一度考えていただきたいということで、一応、これは私、公園が

と思っていたんですが。公園だと思っていたら、何か防波堤を作るといふふうな事業で、今、むしろ、アメニティというのは、皆が希望するアメニティというのは、こういった防波堤とかを作るということではなくて、砂浜を楽しむとか、海辺の海水に親しむとか、そういった方がむしろアメニティで、これから方向性だと思うんです。世界的には、少なくともそういうふうになってきていると思うんです。ですから、折角公園を作る。その方がむしろ、私は訪れる人も多分多いと思うんで、防波堤を見にくるよりは。ですから、今後そういったアメニティのそういった公園を作る場合の考え方というものをもう一度考え直していただきたいということが1つ。

もう1つは、奥戸と小奥戸の漁港の整備がありました。何番でしたか。16番ですか。奥戸と小奥戸の漁港の整備ですが、これも地先の浜にできるだけ漁港を作った方がいいんだと。それは、住んでいる所に近い所に漁港があった方が、漁業をする人はいいだろうなと、それは分かるんですけども。やはり、個別に費用、少なくともB/Cを出していただきたいと。これはまとめて、奥戸の場合はまとめて出していますよね。まとめじゃなくて、個別に、少なくとも出していただきたいということが1つ。

それから、これはもう既に、漁港はあってそれを拡張するわけですよ、この事業は。ですから、それだけの予算を使って拡張するだけの効果というのは、本当にあるのかどうか、これは、確かに、長野委員の分けて作った方が安上がりだといふふうな分析もあるんでしょうけども。奥戸と小奥戸のようなこういった小さな漁港が、近接し、割と近くにあるような場合、実際に果たして、2つ作った方が経済的にも効率的なのかどうか、私は未だにまだちょっと何か疑問を持っているんです。

ですから、少なくとも、こういった事業のB/Cというものは個別の地区で出していただきたいということです。漁港というの、特にこれから整備とか拡張という場合は、本当に個別の地区地区でやる必要があるのかどうかということをもっと総合的に考える必要があるのではないかとということも含めて、これは個別じゃなくて、全体の意見となりますが。

小林委員長：そうですね。

今の後ろの下りは、実は詳細審議した25番の白糠漁港についても言える話なんですよ。よって、沿岸部といったらいいのか、海岸といったらいいのか、あの辺の公共事業のあり方についてという形で括って、総論的な意見書という形でまとめた方がいいかなと思いますので。そっちの方に回したいと思います。

第1点の十二湖でモニタリングのことも言った方がいいんじゃないですか、というご提案については、ほかの委員の方々、いかがですか。どうぞ。

長谷川委員：管理の話がありましたね、7番に。

小林委員長：そうそう、7番の十二湖の。私のご提案は、深浦町に対して、きちんとした責任を持って管理の組織体制を作ってくださいねという意見を出したいというご提案なんです。

長谷川委員：そうですね。ですから、基本的には深浦町が管理されるのが適正であることが、継続して欲しいという意図を持っているわけですから、組織と共にその中に今の調査とか、そ

ういもの併せて、その方法がお金が掛かるお話になると、やり方が色々工夫があるかと思ますから、それはその組織が考えていかれたらよろしいのではないかと、私は思ます。小林委員長：じゃ、責任を持って管理するための組織体制の中の任務の1つとして、そういうモニタリングのことも考えてくださいねという話を入れましょうかね。

ほかにご意見、どうぞ、長野委員。

長野委員：モニタリングもそうなんです、よく考えると全部ちゃんと計画して、あとフォローするのは当たり前で、それをちゃんとやってくれよというのは、ここの地区だけではないと思うんです。だから、全体に入れて、強いて言うのであれば、特にとかという形になるんじゃないかと思うんです。

それから、費用対効果も逆の意味で、このB/Cというのは、もう少し見直した方がいいんじゃないかという、青森県としての審議委員会がやるのであれば、地域振興としてのどういう効果があるのかということの指標などであるべきじゃないかということで、これは全体の話になってしまうんですが。個別に出すよりは、全体で出すのがいいんじゃないかという感じを持っています。

小林委員長：今の後段のくだりは全体でいいと思うんだけど。

私が申し上げているのは、誤解されちゃったかなと思うのは、深浦町が何とか委員会というものを作るじゃないですか。その委員会の任務の中に、モニタリングもするようにとインクルーズしたようなそういうふうな意見書を書いたらいかがかなと、そういう話なんですよ。

ですから勿論、公共事業は金を使っているんだから、全部最後までモニタリングするのは義務なんですけど、私が申し上げているのは、深浦の何とか管理組合の、名前知りませんが、何か作った、そこにそういう義務を言っておいた方がいいのかなと、そういうご提案だったんですけど。というふうにご理解いただければと思います。そうすると、北島委員の意見もインクルーズされるかなと思うんですが。

どうでしょうか、ほかに。個別の問題についてですが。

個別については、そんな所でよろしいでしょうか。

はいどうぞ、北島委員。

北島委員：尻屋岬港の案件ですけども。

なるほど、石灰石を運び出すという所で、ある一定の使い道といいますか、ニーズはあるのかもしれませんが。これは港湾使用料というのは、多分、結構規格化されているかと思うんですが。やはり、本来はこういった港湾を使う企業が本当の港湾の費用を負担するべきなんですよ。受益者負担の観点からは。勿論、そういった東通村への財政的な収入といいますか、勿論メリットはあるんですが。けども、やはりそういった費用便益だけではなくて、受益者は誰かということをもう1回考え直す意味でも、やはりこの尻屋岬の港湾の実際に今後使う顧客といいますか、それが広がっていくのかどうか。あるいは行政も広げるような努力をしていくのかどうか。そのあたり、努力というのを皆がもう少し、もっと関連の産業を、石灰石を掘り出すだけでなく、作っていくという努力というものも期待したいと思います。港湾を作る以

上は。

小林委員長：で、何んですか、言っていることが分からない。

北島委員：要するに、この港湾を作って、特定2社プラス地元4社だけでなく、受益者がそれだけだったら、やはり受益者というのは、そこのそういった企業2社プラス4社に限られるわけですよ。ですから、そういった港湾を作って、それで本来だったら受益者負担でその企業がもう少し港湾使用料を上げるとかで、負担をすべきなんです。もしそういうことが出来ない、制度上出来ないのであれば、関連のそういった企業を育てていくとか、育成していくということを考えるべきではないかと思います。

小林委員長：という意見を盛り込めというんですか。それはまた新しい提案だ。おっしゃっている意味が分かりました。

北島委員：それから、石灰石というのは、石灰石採掘だけじゃ今後5年、10年後、20年後には需要はどうなっているか分からないんですよ、国際的に見た場合。

小林委員長：北島委員の言っている意味は分かりました。

北島委員：それと、これをもっと全体的な意見に広がるんですが、先ほど、ちょっと話していたんですが、実際、下北には、先ほど大湊との比較というのがあったんですが、もう一つ、六ヶ所港湾というものもあるわけですよ。結局、そういった六ヶ所と尻屋との競合関係になるわけですよ。物流港湾ということであれば。

小林委員長：分かりました。分かりましたという意味は、賛成しましたという意味じゃないですよ。北島委員のおっしゃっている内容が分かりましたということであって、それは、港湾空港課の方のさっきのレポート、資料7番のレポートの冒頭に、そういうことが書いてあるんじゃないですか。

北島委員：六ヶ所との関係は書いてないと思います。

小林委員長：六ヶ所との関係は書いていないけど、この尻屋の港の政策的な位置付けというのは、まさにそういうことで、

北島委員：地方港で、全国7位ということですよ。

小林委員長：全国順位はどうでもいいんだけど。要するに、県の政策として、最大の物流拠点港にするという政治目的を挙げて、そのために全面的にこれをやっているんじゃないんですか。というふうに読むんじゃないの。

北島委員：それはそのようにおっしゃいますが。そうすると、先ほどの鰹ヶ沢はどうなんだという話にもなって、その都度、その都度、個別の案件が出てきたら、やっぱり県の政策の目標して最大の物流港にするというのが、あっちにも、こっちにもあるということは、六ヶ所もそれは地方港ではないかもしれませんが、いわゆる下北半島に隣接する所に物流港湾があるわけですよ。やはり、そういった競合とか棲み分けということも考えられると思うんです。勿論、最初の所期の段階の計画の段階において。作ってしまったからではなくて。

六ヶ所とかと競合すると、あるいは棲み分けすると、そのあたりも含めて、物流計画、県全体のですよ。港湾の計画の中で、地方港の中ではそういった最優先課題、じゃ、鰹ヶ沢はどう

なんだということを私は逆に聞きたいですけども、県の方に。

実際に、それがそういった最優先事業だとおっしゃるのならば、それはそれで結構ですけど。じゃ、それは六ヶ所との関係はどうなるんだということを私は逆に聞きたいですけど。

小林委員長：どうですか、その辺は。

私は今、委員長があまり委員長の意見を先に言ったらまずいのかも。私は、北島委員の言っている趣旨のことは、私の委員会の答申書の附帯意見として書く内容じゃないと思って聞いているんだけど。

今の質問に対して答えてください。政策的にそれはやっている話なんです。その枠組みの中で、今、答えようとしているんですが。

北島委員：物流港湾として、優先的に取り組みというふうにおっしゃっているんだったら、じゃ、六ヶ所の位置付けはどうなるんだということ。

小林委員長：どうなるんですか、質問です。北島委員の質問です。六ヶ所との競合はないんですか、というご質問です。どうぞ。

港湾空港課長：六ヶ所のそもそもの位置付けは、歴史が古く、昭和の40年代の始め頃、石油関連企業を立地して、石油コンビナートを作ろうということからスタートしたわけでございます。ところが、世の中の経済状況とか社会の情勢が非常に変わってしまいまして、立地が出来なかったということに現在に至っております。今は、原子力のサイクル企業が立地している状況でございます。

それに伴いまして、あそこは使用済み燃料の搬出等が主になっているわけでございまして、そういう意味で、ある意味、それに特化したような利用をしている状況でございます。

北島委員がおっしゃっているのは、もっと港湾の利用者を増やしてくださいということだと思うんですが。

北島委員：それは、港湾利用者を増やすには、やはり競合関係というのがあるかと思うんです。近場の物流港湾との。一方は地方港湾、一方は、六ヶ所は地方港湾じゃないですよ。六ヶ所だって物流港湾ですよ。結構、距離的にも東通と六ヶ所は近いわけですよ。近くはないですか。

港湾空港課長：近いというほどでもないんですが。

北島委員：1時間以上掛かりました？

港湾空港課長：1時間は掛かります。白糠のバイパスもまだ出来ていませんし。

北島委員：バイパスできたら、ですから、そういったバイパスも含めての計画だと思うんですが、全体的な物流計画だと思うんですが。実際に、そういった船で、こういったいろんな物を持ってきたり、搬入したり搬出したりする場合は、競合関係があるかと思うんですよ。その場合、どこまで見通しを立てられるのか、その競合関係の中でその県が一方は尻屋というものを物流の最優先の重要港湾とすると。そうすると、六ヶ所の位置付けの中で、どのようにそういった物流の予測を立てられているのかどうか。あるいは関連企業の誘致だって、六ヶ所だった誘致したわけですよ、工場を。

小林委員長：いや、そうは言っていないんじゃないんですか。

港湾空港課長：私の回答まだ途中で、六ヶ所の方だけお話ししましたが、六ヶ所はそういうことでいろいろな事情がありまして、そういうことになっています。

港湾を開発する場合、作る場合、それぞれの背後の企業、あるいは立地を予定している企業等がヒアリングをやって、こういう企業は将来こういう生産を予定している。あるいは、こういう企業がどここの港の背後に立地したいというヒアリングをやって、港の計画なりをして整備していくわけです。

それぞれの港の利用の仕方があるわけございまして、尻屋と六ヶ所の場合は、全く性格、物流港湾という大きな意味からいけば同じですが、扱うものが全く別なんですよね。ですから、例えば、石灰石をむつ小川原に持ってくるという利用の仕方は、始めから考えていないんです。北島委員：じゃ、お聞きしますが、尻屋は石灰石だけに限ると思われているわけですか。

港湾空港課：現状は、ああいう場所が場所ですし、背後にそういう資源が非常に豊富な場所でございますので、現在の岸壁の状況、防波堤の整備の状況も含めて、石灰石を採掘して、それを搬出、あるいはあそこでセメントを作ってセメントを出すということに、今は限定しております。将来また、新たな企業が立地して、別な生産活動が始まれば、それにまた見合ったようなものの整備はすることはありますが。現在は、企業だけに特化しているというところです。

長野委員：この費用対効果を見てもらうと、尻屋岬をかわして、船ってというのは、いくら港が近くても、岬かわすかどうかで全然違って、便益も全部これは殆どが避難になっているんですよ。尻屋岬のこっちにあるのと、太平洋側にあるのでは、全然、避難とか何とかの効用というのは全然違ってきて、今日の追加資料でも、参考資料2に荒天時の避難ということで4億円あげているわけです。

地元としては、企業立地というのを問題にするのも大切なんですが、尻屋岬というのは、全国的に避難港というふうに指定されていて、岬のこっちにあるのと、太平洋側にあるのでは、全然違う。こっちに、陸路が近いからこっちの港は要らないだろうという話にはならないので、地元じゃないんですが、多分、この尻屋岬の費用対効果などの積算なんかみると、1番大きいのが避難になっているんで、そういう避難港としての位置付けでという所があるんじゃないかと思いました。

北島委員：じゃ、逆に、避難港だったら別に防波堤を延長することはないですよ、避難港だけだったら。これは、防波堤を何故延長するかというと、静穏度が上がらないと上昇しないと、なかなか石灰石の搬入とか、ほかのセメントの搬出とかに支障をきたすということで、防波堤を延長するということになったんじゃないんですか。避難港だけだったら、別に今のままでもいいわけですよ。

小林委員長：そういう認識なの？

北島委員：私はそうじゃないかと。

小林委員長：私は全然そう思っていなかったけど。

平成 33 年度までに、そういうふうな確立をしないと、物流拠点もできないし、避難にもな

らないというふうに、私は理解したんですが。

北島委員：だったら、今のままでいいんじゃないんですか。

小林委員長：今のままだったら、避難港にならないんでしょう。

北島委員：今のままだったら、避難港にならないんですか？

長野委員：私、この資料、追加資料の費用対効果分析説明資料の6ページ目を見ているんですが、防波堤、ウィズアウト時、ウィズ時で便益が4億円あるという。これが1番の最大の効用だと説明資料になっているので、県の。

小林委員長：堤防ができればでしょう。堤防ができれば、こうなんでしょう。

長野委員：とっているんですが。多分、そうだと思うんですが。

港湾空港課：担当課の方からお答えしたいと思います。

費用対効果の便益は、今、長野委員がおっしゃったとおり、防波堤の整備をして97.5%ということで目標にしていますが、今、80%ですが。できるだけ静穏度を高めることによって、輸送便益以外にも、防波堤の海難回避便益、これが尻屋の場合は非常に大きくなっております。それで6ページの部分で比較しても分かるとおり、年あたりの費用は、4億円という回避便益がありますので、長野委員がおっしゃったとおりのことでございます。

小林委員長：分かりました。

私、混乱してよく分からないのは、北島委員は何を附帯意見として、どういうことを書けとおっしゃっているのが分からない。

北島委員：ですから、受益者がその避難港というのは、実際に避難というのは、過去にどのくらいあったんですかね、1年に、平均で。

小林委員長：だからここに出ているじゃないですか。それはこのデータのどおりでしょう。6ページのデータのどおりじゃないですか。この程度がなければ、4億円助からないんですよ、金でいえば。命は知らないけども、というふうに読むんじゃないんですか。

北島委員：実績で、その避難する船というのは、1年あたり何艘くらい

小林委員長：私はそういうことは知らないけども、それは、何かそういう専門家の中の学会か何か知らないけども、そういう所で方程式があって、それに打ち込んでやると、こういう結果が出てくるんであって、このどおりになるかどうかという議論は、ここでしてもしょうがないでしょう。

北島委員：過去の実績がないと、そういった予測も出来ないわけでしょう。

小林委員長：でしょうね、恐らく、思いますよ。学問的な裏付けが全部あって、このデータを作っているんで、勝手にある担当課が数値を出しているんじゃないと思いますよ。それぞれの専門学会が全部バックについているんじゃないんですか。

北島委員：その尻屋岬港で実際に避難した船というのは、平均でどのくらいですか。

港湾空港課：はい、お答えします。

報告しますと、平成7年からデータがあります。平成7年で25隻、平成8年で38隻、平成9年で57隻、平成10年で41隻、11年で25隻、12年で20隻、13年で30隻、14年で10隻、

15年、16年はございませんでした。平均すると、25隻になります。

小林委員長：そういう過去の実績から何か知らないけど方程式に入れて計算すると、4億という金のはじめますということなんです。

北島委員：すいません、じゃ、ちょっと伺いますが。避難した場合に、幾らか費用を払うんですか。

小林委員長：私は全然分からない。担当課、どうなの？

北島委員：私は、受益者負担のことを言っているんですが。前回、反対したのは、やっぱり特定の企業のみが便益が得ると。それはおかしいんじゃないかということと言ったんですが。この場合は、避難港として使われる、それが便益だというふうにおっしゃるのであれば、避難港は幾らか払うんですか、避難した場合。

小林委員長：難破船が金を払うかという話ね。

港湾空港課：避難した船は、別に払うことはございません。ただ、今、便益として計上したのは、避難した場合に、船舶が損害を受けたり、補償したり、いろいろなことが生じてくるので、そういう被害額を積み上げまして、今回の場合は年あたり6.1隻避難するという考え方で整理して4億円が出ております。年あたりです。

北島委員：これは、別に青森県だけの船とは限らないわけですよね。

港湾空港課：そのとおりでございます。

北島委員：これは、青森県が47.5%、市町村が12.5%出しているわけですよね。そのあたりの受益者負担というのは、ちょっと公共事業である以上は考えるべきじゃないですか。公園だってそのように、地価が上がった分は受益者負担ということを行っているわけですから。

長谷川委員：それはお互い様でしょう。

北島委員：お互い様になるんですか。

長谷川委員：だって、岩手県だって青森県の港を使う場合があるでしょう。

小林委員長：ちょっと待ってください。議論がそういう議論をする場じゃここはないですよ。それは、そういう考え方もありますね、さようでございますね、ということで、長谷川委員の言っているような考え方もさようでございますね。命は金に替えられない、さようでございますね、っていう話であって、今、言っているのは

北島委員：分かりました。私が便益が、避難に使われて、これは公共事業である以上は、特定の市町村が受益者と言われますが、必ずしもそうではないと思うんです。やはり、特定の企業と避難する船なんですよ、受益者というのは。ですから、公共事業というのは、基本的に受益者負担なわけですよ。それは、岩手県は岩手県にしる、青森県の船が避難したら払えばいいわけですよ。

小林委員長：それは貴方がそう思うだけであって、法律がそうなっているかどうか。そんなことを今、ここは議論しませんよ。私の委員会は。

北島委員：いや、でも、公共事業というのはそうでしょう。公で作った場合でも、アメリカだったら、だって、ニューヨークのセントラルパークを作った時でも、地価が上がるから周り

の地主、土地所有者がちゃんとシェアリングしているわけですよ。

小林委員長：ですから、皆分かってやっているわけですよ。法律に基づいて。

北島委員：ですから、この場合は、法律がおかしいし、それは、やはりこの場合は受益者負担というのを考えていくべきで、それが出来ないのであれば、出来るだけ受益者を分散させる、そのようなことをこの尻屋の場合は、やはり集中していると思うんですよ。避難を除くと。特定の企業に。そういう意味でも、関連企業の誘致というか、そういうことを考えるべきだと思います。でないと、これは、特定の企業の、避難を除いてお抱え港湾ということになりますから。

小林委員長：で、さっきから私が貴方にお尋ねしているのは、どういう附帯意見を書けていうご提案をされているんですか、ということを知っているんです。

北島委員：ですから、受益者を拡散させるということです。その意味で、関連企業の誘致、特定の2社だけではなくて、その港湾が必要で、その2社のためだけに港湾を作るわけではないでしょうね。あるいは、避難、年10隻でしたか、10何隻でしたか、そのためだけ、避難港だったら国がやれば、作ればいいわけですから。国が100%出せばいいわけですよ。どうして地元が出すんですか。

港湾空港課長：委員長。

小林委員長：はい、どうぞ。

港湾空港課長：利用者を増やしてくださいという意見のようですが。県内の港湾の利用の促進につきましては、鯉ヶ沢も含めて、青森、八戸等々、これまでも利用について県内の企業、あるいは関東の方とか、県外に行って、国内だけでもないんです。外国まで行って利用促進についてポートセールスをしております。これからも、勿論、それは続けてまいります。

小林委員長：分かりました。

そうすると、北島委員のご意見は、この個別の附帯意見の中に、もっと受益者を増やすような努力をなささいという指摘を

北島委員：私としたら、個人的には本来は、こういう公共事業というのは、受益者が事業というのを、応分を負担すべきだと思うんです。だけど、この場合、使用料というのは600万円でしたか、かなり私からみると少ないように思うんですよ。600万円で何十億の港湾を作るわけですよ、使用料年間、全社ですよ。6社で600万円ですよ。

小林委員長：田中(誠)委員、どうぞ。

田中(誠)委員：ですから、ほかの地域に比べて、ここは大きい企業であれば2社と、あとは地元の4社ですか。それだけに使われているという可能性がある。ですから、もっと広く下北全域とか、特に格段にここはいろんな企業を入れるとか、広範囲に利用できるような施策といえますか、対策を特にとっていただきたいと、こういう附帯意見をつけるということについて、私は、賛成いたします。

小林委員長：ちょっと待ってくださいね。取りまとめる立場からいうと、どうしますからね。今の意見をもし入れるとすれば、そんなに青森県が物流拠点港として最大の重きをおいている

のであれば、その政策目標に合うように一層の努力を望むというふうな、そういう書き方になるのかな。ですか。言い方としては。

長谷川委員：今のお話は、基本的に特定の港だけのお話じゃなくて、港の整備の根本的なお話をされていることですから、全体の意見として、そういう、折角作られたいろんな様々な施設が有効に利用されましようという願いを、例えば、深浦の事例でも出されたように、同じ意味を言っているのですから、港に関してということであれば、今回は3つの港がその対象になっているわけですので、3つの港に対して、そういうふうな意見を附帯していく方が、どちらかという、特定の港だけという問題ではないように、私自身は感じますが。

北島委員：私、これ、だけど、例えば、七里長浜港もそんなに肯定的ではないんですが、それでもやっぱり、受益者が結構拡散していると思うんです。弘前市、地元にはあまり利益はないと思うんですが、逆に私は。

だけど、この尻屋の場合はかなり特定の企業が受益者であると見れるわけです。ですから、やっぱり、そういった特定の受益者のお抱え港湾というふうな、そういった位置付けというのを無くすためにも、本当にこれはメリットがあると、この港湾を作るとは、そういったメリットがあるということであれば、やはりこうやって関連産業の誘致とか、そのへんに積極的に取り組んでいただいて、もっと受益者を増やしていただくと。セメントと石灰石だけではなくて。やっぱりそうすべきだと思います、これを作る以上は。

小林委員長：ほかに意見、どうですか。

今の2社のため、2社のためというのは、実は私も気になっていて、前の前でしたか、質問しましたよね。そしたら、港湾事業というのは、そういうものですよと言われましたので、私は、はあ、私の気持ちとは違うけど、法律がそうなっているんじゃないかなと思って聞いていたから、もうこの議論はやってもしょうがないというか、港湾というのはそういうものなんだと、港湾事業の公共事業のやり方としては、それが悪いと言われたら法律を直せばいいんであって、今、法律の中で法治国家でやっている以上は、この議論をしてもしょうがないんで、むしろ、今の北島委員が盛んに主張されていることを取り組むのであれば、県の施策を遂行しなさいという、この一文に尽きるかなと思っているんだけど。それ以外の書きようはないんじゃないんですか。2社のため、なんていうことじゃなくて。

北島委員：ですから、受益者をもっと増やすと。

小林委員長：ですから、ここに書いてあるじゃないですか、そのことは。

北島委員：受益者が偏っているんで、もっと増やすということをお願いしたいということです。

小林委員長：ですから、そういうことの主張を取り入れると、私が整理している、最大の物流拠点港に相応しいような方向の展開、受益者を増やすということをお考えくださいね、ということを書けと言っているんでしょう。

北島委員：ただ逆に、やっぱりセメントと石灰石の2社中心だけだと、やはりこの事業自体の存在意義が問われるかと思うんです。

小林委員長：ですから、そういうことのご心配を受けて、再度、物流拠点港に相応しいように

ユーザー、受益者を増やしなさいというふうには書けばいいんでしょう。

北島委員：はい、結構です。

小林委員長：そこを聞いているんですよ、問題は。

で、長谷川委員はちょっと違って、その意見は、この 36 番の尻屋岬港に書かないで、港湾事業全体の所に移して、そこで総論的に書いたらいかがですか、という提案を長谷川委員はしているんじゃないんですか。

そのところ、いかがですか、ほかの委員の方々。どうします、ここは。附帯意見を書くということは書くだけと、どういうカテゴリーで書こうかしら。

全体的な話は、当然、港の話はこれだけ議論になって、数も多いからだということもあるんだけど。沿岸部の問題については、附帯意見を書くべきだということで、後で提案しようと思ったんだけど、その提案の中味の趣旨は、環境問題のを中心に書こうと思ったんだけど、今のような議論になってくると、そこに環境問題ともう 1 本の柱である経済というか、物流とか、そういうことのベネフィットの問題にも触れなくちゃいけないかなということで、私が今手元に、これから喋ろうと思った内容を、北島委員の意見を取り入れて直そうかなと思っていたけど。そうではなくて、個別で 36 番の所に今のようなことを書いた方がよろしいですか。各委員の意見をいただきたいけど。

長野委員、どうぞ。

長野委員：この港湾の整備の目的が、便益額を見ると、避難港の整備じゃないかなと。岸壁というのが、荷役、何社のためのという話になると思うんですが。ちょっとそのへんの港の整備目的みたいな所が明確じゃないから、今のような所が出てくるのかなと思ったんですが。

費用対効果の所からみると、目的は防波堤整備するのは、荒天時の避泊水域を確保するというのがあるのではないかと考えているんですが。

ということで、ぶり返すようですが、結論的には、そうであれば便益の所で出てきている 6 ページのその前のページの 5 ページの所で、輸送コスト縮減というような所が会社のためになっているんで、別に書く必要はないんじゃないかなというところですよ。

受益者をどんどん増やして、ためになる公共事業にしましょうというのは、一般的というか、全体に言える話ではないかと思えます。

小林委員長：どうぞ、田中(誠)委員。

田中(誠)委員：ただし、最大の物流拠点港であると。全国でも 7 位となっていると。しかも、北海道、東北、関東にかけての経済圏域を有していると。こういう文章があるわけですね。勿論、避難港としても重要なんでしょうけども、その辺にかなり県として強調している部分もあるわけです。それで、ほかの地域に比べて、ここは特定の企業に限られているという面があるわけです。そうしますと、やはり、何と申しますか、公共事業ですので、もっと広くこの港を扱えるような、特にこの場合は必要だと思います。

ですから、ここは個別に、全体的に書くのもいいんですが、そうすると、強調というのが非常に薄れてくるんですね。ここの部分は特にそれが必要だと思いますので、もっと交易にとか、

企業の誘致にもっと積極的にとか、そういう部分をここに書くことは必要ではないかと思いません。

小林委員長：ほかの委員、いかがですか。今、2つに分かれてしまっているけど。

濱田委員：これは、さっきから避難港、避難港といいますが、この尻屋の港は、どこに避難するんですか。100トンから500トンとなっているでしょう、船がね。どこに入るんですか。写真でいきますとどこですか。16年の10月撮影の写真でみますと。

港湾空港課：泊地水域になります。岸壁と防波堤の中、泊地といいますが、その水域に。

濱田委員：例えば、500トンの船が、この岸壁、防波堤というのは、どの辺に着けるんですか。何故、今、これを質問するかといいますが、ここに5千トンとか、大きいセメントタンカーが入れば、ほかの船が避難できないというんですよ。何故といいますが、私、これ、船の所有者から聞いたんですが。尻屋に行ったら、ここに錨泊した場合でも、タンカーが入ってくるから邪魔でしょうがないと。岸壁の前の方に着ければ着けれないと。そういう言われたことがあるんですよ、聞いたことがあるんですよ。どこにこれ、避難港、避難港と言っていますが、どこがそうかなということなんです。

それからもう1つ、ピーク時は何隻であったか、沢山ありますよね、避難船がね。17年度は1隻もないでしょう。やっぱりそういう、誰も避難しなくなっているわけですよ。そういうのも、やっぱりしっかり考えていかないと、ただこの2社のための5千トンの船が入るからということでなく、避難なら避難港らしく、もっとしっかりしたあれを作らないと駄目じゃないかと思うんですが。

例えば、500トンの船がどこへ避難したら着けるんですか、岸壁。5千トンだの、2千トンのタンカーがいたら。そういうこともちゃんと、資料が出ているんですか。

港湾空港課：委員長。

小林委員長：どうですか。今の質問。

港湾空港課：基本的には、確かに専用岸壁があるわけですが、2社の。それで、基本的には荒れている時は殆ど係留しているでしょうし。防波堤と1号岸壁って分かりますでしょうか。その避難水域に3隻ないしは4隻という形で泊れるようなスペースがあります。

濱田委員：ただ、ここに泊れるといいますが、お宅さん達、ここへ荒天時に船が避難したことがありますか？

それともう1つ、段々避難船が17年度は1隻もないでしょう。そうふうなことは、結局避難が出来ないから誰も入らなくなるわけですよ。

小林委員長：いや、今、ここに至って濱田委員が非常に重要なポイントですよ。私の整理は、先ほどの整理は、2つありましたよね。1つは県が最重点港に、物流を最重点港にしていますが1点。もう1点は、生命、船の生命というか、避難のために非常に重要な、この2つの意味でこれはゴーサインですね、という話しているんだけど。

その一方の避難、避難といって、避難はこの紙に書いてありますように、昭和26年から避難港を受けて、先ほども読んだように最大50隻とか、今言ったように、17年はゼロ。かなり

の幅はあるけど、平均して 20 隻くらいの船が避難しているというけども、濱田委員の指摘は、避難なんか出来ないんじゃないかと。ここの岸壁のここに 2 社のための船が入っていたら、避難している船、着ける所がないんじゃないかということに対する質問はどうなっているんですか。そここのところは。

港湾空港課：基本的に過去にも実績ありますし、3 隻ほど水域ということで避難水域を確保しておりますので。また実績もありますので、十分に避難港として有意義に使われています。

濱田委員：そう言われましても、段々避難船、船が少なくなっているわけですよ。それに 17 年度がゼロということは、そういうこともあるから、誰も入らなくなるんですよ。まして、ここにタンカーが着いたりしていれば、ほかの船が入ってくれば邪魔だから駄目だと言うらしいんですよ。そういうのも、お宅さん達は、ただここで話をしているけども、実質、そういう船の所有者から聞いたことがありますか。

港湾空港課：そういうトラブ的なものは、あるのかも知れませんが、そのへんは海上保安部と調整しながら進めていきたいと思っています。

濱田委員：委員長、トラブルがあるかという、そういうあれじゃ駄目ですよ。さっきの、最初の戻りますが、この 220m と 200m ですか。これ以外はやらないということですね。

小林委員長：さっきそう言ったじゃないですか。

濱田委員：やらないということですね。委員長はそう言ったけど、こっちはそういう説明じゃなかったでしょう、最初は。

小林委員長：でも、言い直したじゃないですか。課長さんがちゃんとそのとおりですと言い直したですから。

濱田委員：そうしますと、確認しますが、あと無いということですね、尻屋岬港は。

小林委員長：でしょうね。

濱田委員：それでいいですね。

小林委員長：さっきの話ですよ。この後、ずるずるずるずるエンドレスでいくのですか、ということに対して、私がそういうことはありませんよって言ったら、ありませんと言ったのだから、濱田委員の懸念はそうないですよ、という話をしているんですよ。

港湾空港課長：今のところは全くありません。

濱田委員：今のところって、そういう答弁はないでしょう。大体、委員長、考えてみても分かるでしょう。この静穏度が 90 何%ものが 70 何%しかないでしょう、完成しても。誰が見ても分かるでしょう。委員長、これ見て分からないですか。私みたいに素人でも分かるんですよ、これを見れば。

小林委員長：濱田委員、お言葉ですが、だったら、議論を戻すような話ですが、先ほど、ここを継続するか中止するかいった時に、どうしてその段階でもうちょっと濱田委員の意見を主張して欲しかったですね。そうしたら、この議論は非常に重要な議論なんで、各委員から一人ひとりもう 1 回ちゃんと聞いて、本当にやりますか？止めますか？という話になりますよ。

濱田委員：いやいや、私が言うのは、さっきから北島委員と同じで、避難港、避難港と皆言っ

ていますよね。それに対して話が出たから、私が、これはあと無いですかと確認したんですよ、今。

小林委員長：そしたら、今の確認じゃ駄目。

濱田委員：まあいいけど、委員長がそういう確認をして無いということで確認するのであればいいですよ。

小林委員長：私は、だから、今のご説明、担当課の説明しているとおり、業者、この2大業者が自分の会社のために船がついていても、避難するスペースは確保していますというから、そうですかって受けているんですが。そこは。

そこがもし駄目ですねって、避難できませんよねっていうことになったら、話は全然振り出しに戻ってしまうんで。そこは、担当課の方、よろしいんですね、そういうことで。そういう認識で、私は継続でよろしいのですね、というふうに諮っているんですが。

港湾空港課長：先ほども避難の水域が確保できるかどうかという件ですが。先ほども答弁いたしました、防波堤の中に避泊できる水域があるということでございます。

ちょっと委員長勘違いされているところがあるかもしれませんが、避難する時は岸壁に着かないで、水域に係留するという形で避泊します。

小林委員長：そうか、囲まれている、堤防で囲まれている所に波が静かなここに置いておいてもいいわけだ。

港湾空港課長：岸壁に着けてしまいますと、船が岸壁にぶつけられて岸壁を壊したり、船が壊れたりということになりますので。

小林委員長：分かりました。

そうすると、この写真の囲まれている中で、パーッと船が逃げてくるから、今、濱田委員のご心配のことはございません、という回答と理解していいんですね。濱田委員、それでいいんですか。そういう理解で。

濱田委員：私は、それで了解するとか、理解するとかじゃないんですよ。逆に、500トンくらいの船がここに2隻くらい入ったら、全然、この船なんて入ってこれないでしょう、他の船は。岸壁に着くより悪いと思うんですよ、この狭い水域だったら。それは、港湾空港課の方でしっかり分かると思うんですよ。

それは、私が言っているのは、実質ここに避難しようと思った船が避難できなかつたと、避難したいけど、そういうふうなあれがあるということですよ。

小林委員長：そういう事実があるということをご指摘されているわけだ。

濱田委員：そうそう、ここでその船の持主を言ってもいいんですが。船の持主から聞いているんですよ。船の乗組員からも聞いているし、私は。

小林委員長：なるほど。そうすると、さっきから私が申し上げている二本柱の1つの避難港という大きな意味のやつは、それはこのような設計内容、工事内容では崩れてしまうのではないかということですよ。

さて、どうしますかね。北島委員、どうぞ。

北島委員：今、濱田委員が言われたのは、結構、私は重要だと思うんですよ。

実際に、ここに「必要性」の所で新たな5千トン級の岸壁を必要可能、効率的な取扱うんぬんかんぬんで、これはセメントとか石灰石とか運ぶための5千トン級の船が、スムーズに移送ができるようにということで、これは整備される、それが必要性と書いていて、ここは避難ということはここに書かれていないわけですよ。

実際に、5千トン級の船がついていんで、避難できないということになれば、B/C、コスト、ベネフィット、費用便益分析だって変わってくるわけですよ、実際に避難できないわけですから。避難の便益が無くなるわけですから、あるいはかなり減少するわけですから。

やっぱり、そういう実態に則して我々は評価しているのかどうか、ということは、やはりこういうふうには認識しています、だけではなくて、実態に則して本当に、避難ができるのかどうか。

小林委員長：困りましたね。私は非常に困りましたねというのは、私達委員は、こういう担当課が出されてこのデータに基づいて審議しているんだけど、お二人の、濱田委員と北島委員の言っているのは、この6ページの4億円というこの便益の論拠が怪しいというふうなことをご指摘されるとすれば、これは審議できないですよ。こういうことを言われちゃうと。担当課としては、このところは何か弁解していただくとか、いや、それは誤解ですとか。これこれこういうことで、断固そういうことはありませんとか。はっきりその辺はしていただかないと、各委員の責任において、先ほどゴーサイン出しましたけど、この議論は、出された資料、年4億円ベネフィットが出ますよという資料そのものに、お二人の委員が、実はその時に言って欲しかったけど、まあいいや。

ここでそういうことを言われたらば、出されたデータな疑義がありという委員発言が記録に残ってしまうと、そのまま継続だの中止だのという判断はできないということなっちゃいますけど、どうします？

長谷川委員、どうぞ。

長谷川委員：今、お話があるのは、現在、防波堤の工事が途中の状態になっている段階での避難の機能としての一例をお話いただいていることであって、これに対して、今、それぞれ計画である長さの防波堤が整備された後のお話をしているわけではないんじゃないでしょうか。

だから、今、避難港としての役割を果たせないから、1隻も無かったという事例をお話になっているのであって、だからこそ、避難港としてこの整備を進めますよ、というふうにお話いただいているわけですから、その点、少し、誤解のないようにして、整理された方がいいんじゃないでしょうか。

小林委員長：いかがですか、濱田委員。

濱田委員：前は避難船が沢山いたでしょう。今は無くなったということは、どういうことなんですか。

小林委員長：年変動があるんじゃないんですか。

濱田委員：年変動があるというけども、1隻も無いということは、17年でしょう。

長谷川委員：つまり、避難港としての機能を果たせない状況にあるというふうに理解するのが、今の濱田委員のお話は最もでないでしょうか。

ほかの方の港の方が、避難港として適しているのか、あるいはその辺がもう既に避難せざるを得ない状況であれば、航行さし止めるなりの対応をしているのか、分かりませんが。事実は避難港として使われていないと。最近は、というお話だったでしょうか。それは、機能として不十分であるということを書いていらっしやるのではないかと私はと思いますが。

だからこそ、整備すべきというふうに理解していかなければいけないと思いますが。

小林委員長：田中(正)委員、どうですか。

田中(正)委員：これは、そういう事実がもっと専門的な所から、知っている方とかそういう方から聞いたら、あったよと。担当の方にそういうこともあるから、そういうことも含めて、今後一層の努力とポートセールスもして、受益者を増やすという、そういう意見ということで、また戻る話ではないと思うんです。そういうことも、事実もあるんだよということだと思いたすが。

さらに、やっぱりこういうことが意見として一杯出てくるので、ここの港に関しては、特別に何か附帯意見をつけた方がいいのかなという気がします。

小林委員長：ほかにいかがですか、ご意見。

濱田委員、どうぞ。

濱田委員：そうしますと、内航船が 1,313 隻も入っているんですね、17 年度は。私の所にある資料では。それで避難する船がゼロということはおかしいんじゃないの。

小林委員長：ですから、濱田委員のおっしゃっているような事実があったので、だから、一生懸命作れというふうにもっていくんじゃないの、というのが長谷川委員とか田中(正)委員の言っている趣旨じゃないんですか。

濱田委員：それでなくても、1,313 隻が内航船が今でも使用しているんですよ。データを見れば。全然、これも半分くらい 500 隻とか 600 隻であればいいけども、1,300 隻もあるっていうんでしょう、1,313 隻もあるっていうんでしょう。

小林委員長：どうしますかね。このデータ、この事実をどう考えるんだという問題提起をされているわけですよ。

北島委員：だから、私がさっきから言っています、誰のための港湾かということなんです。今のところ、この必要性からみても 5 千トンのセメントとか石灰石とかなっていますが。先ほど、じゃ、便益は避難の方が多んじゃないかというお話でしたが、だったら附帯意見として避難港にも応分にそういう入港されるというか、使わせるという。また、港湾を拡張して、防波堤を拡張して、避難港がまだ使えないという状況だったら困りますので、避難港も十分、避難したいだけの船は入港させると。そのような附帯意見を付けたらどうですか、じゃあ。邪魔になるから来ていないということは困ると、そういうことにすればいいじゃないですか。

濱田委員：私もそれでいいと思いますよ。かえて、セメントですか、2 社の方にそういうふうな指導をしていかないと、ほかの船、この 2 社のためにほかの船が避難できないという状態

になれば、そういうふうなことがあれば、入ってから、入港してから出て行かないと駄目になっちゃうわけですね、ほかの避難船が。

小林委員長：分かりました。

それじゃ、今、ご意見をいただいたようなこと、具体的に申しますと、第1点は、最大の物流拠点港であるから、一生懸命セールスして、どんどん、この2社だけでなく、下北半島全域、あるいは県全域の便益になるように尽くせ、努力せよというのが1点。

もう1点は、避難港としての役割を十分に果たすように配慮しなさいとか。文言は後で考えますが、この2つを附帯意見として、この整理番号36番には付けるということによろしいですか。

ありがとうございます。

それじゃ、個別の話はちょっと時間を取りましたけどそのようなこととしまして、最後ですけど全体的な話としては、私の方ではこんなことを考えていたんです。

まず1つとしては、公共事業評価の手法について。手法。

ちゃんとした文章はこれから練りますけど、この見出しの中で言いたいことはですね、青森県の、具体的にいいますと下北半島のような人口減少のところでは、社会資本の整備は必要なんだけど、現在のようなこの評価の仕方、現在のいわゆるB/Cのやり方では、その地域振興の必要性は過小に評価される傾向がどうしてもでできますよね。

で、今後本県のような、人口減少が予想されてそして過疎化が進行するという中でですね、社会資本整備、俗に言うインフラ整備ですけど、何か別の評価手法が必要なんではなかろうかということで、今後のですね、どうしようかな、公共事業再評価においては、地域振興策とか、過疎対策とか、そういう総合的な施策、それと公共事業のあり方みたいなことを、事務局の方で検討してくれませんかというふうな公共事業評価の手法についてという内容の総論的な附帯意見、これが第1点でございます。

それから2つ目ですね。今最後まで議論が展開されていまして沿岸部の問題でございますけれども、沿岸部のいわゆる産業振興とかは1番目に言っているんで、2つ目の方ではですね、沿岸部の公共事業の環境への配慮ということをや附帯意見につけたいと思います。

つまり、三辺が海に囲まれた青森県にとっては特にですね、海岸の景観とか生態系保全とかは次の世代につないでいく必要がありますので、これまでのような経済効率論だけではなくてですね、環境の視点から、その沿岸部のいわゆる生態系とか、そういうことに対して専門家の意見を聞くような、そういうふうなことを積極的に検討してくれませんかということ。

特に、このあたりはどうか、砂浜部分、海浜部分については、流砂のいろいろな影響のことも、こないだの現地調査の時の先生がいろいろ懸念を表明されていたので、ああいうことについてはきちんと専門家、学識経験者による事前評価あるいはモニタリングというものも検討してくれませんか、という意見。

この2つが、全体的な知事答申の附帯意見として案を作ってみたのですがいかがでしょうか。  
長野委員：ちょっと用事がありまして5時に失礼しなきゃいけないので、先に意見を言わせて

いただきます。

1 番目は大賛成です。ぜひ入れていただきたいと思います。北島委員の言う、B / C で個別にやるとか、そういうのも含めてですね、評価の仕方というものをですね、盛り込んでいただきたいと思います。大賛成です。

小林委員長：他にどうですか。日景委員どうぞ。

日景委員：よろしいと思うんですが、2 番目のところでですね、ちょっと教えていただきたいんですが。私たちが一番最初にいただいた公共事業再評価調書というのがありますね。このフォーマットというのはこれで決まっているのですか。

小林委員長：今まではこれでやってきたんです。直せっていうのでしたら、そのためにフォーマットを直しましょうと具体的に附帯意見に書いてもいいと思います。

日景委員：そうしますと、2 番を踏まえてですね、「環境影響への配慮」というところがありますね、そこのところを少し修正を加えていただければと思うんですけどいかがでしょうか。

小林委員長：という意見をつけましようかね。検討してください。そう思いますね、総論的な話よりも、もうちょっと各論の書き方にした方がよろしいと思いますので。

それで事務局ですね、最初の1 番目の方、この評価の手法についてという点についてはいかがでしょうか。

政策調整課長：実はですね、昨年度の交代された委員がおられた再評価委員会においてもですね、この辺のところはやはり議論になっていたようです。

それで公共事業の評価ですが、青森県においては事前評価、継続評価、及び皆様のご参画をいただいている再評価、となっている訳でございます、終わってから全く評価がいらぬのではなくして、終わってからの評価もやることによって、プラン・ドウ・スィーというサイクルが確立すると考えております。

昨年もそういうようなご指摘があったと私も聞いておりまして、そういうことから、今年度においてはですね、事後評価を試行的に取組んでいくということにさせていただきます。

そしてその後ですね、私どもだけで事後評価ということではなくてですね、まあこれは仮でございますが、「青森県公共事業評価システム検討委員会」これを今後立ち上げまして、年度内に立ち上げましてですね、その検討委員会での意見を踏まえながらですね、事後評価という試行を組み込んで公共事業評価システム全体を検討してみたいなど。

結構タフな仕事にはなるかと思いますが、今年度の委員の皆様のこういった議論を聞くに及んで、ますますこのようなところのチェックが大事なかなと思っております。

その中で、今のようなことが検討できればと思っております。

小林委員長：そうすると、仮称でしょうけどこの事後評価システム検討委員会では、先ほどの日景委員からのご意見も検討されるのでしょうか。

政策調整課長：事後評価を試行する際にですね、全体も含めて検討するために「公共事業評価システム検討委員会」という名前ですけど、立ち上げる。事後評価だけをやるというのではなくして。

小林委員長：手法についての検討だからすごくいいと思うんだけど、その時に、システムを見直すという中で、いま日景委員のご発言のようにですね、もう何年って使って、10年近く使っている個別調書の書き方、いま、日景委員はこれの5番目の「環境影響への配慮」の所を指摘しているんだけど。それ以外にも、ちょっと見直すなんてことも、当然そこで有り得るんですね。

政策調整課長：当然取組まなきゃいけないということで考えております。

小林委員長：その辺も記録に残ると思います。

じゃ、こんな内容でよろしいですか。

どうぞ、田中(誠)委員。

田中(誠)委員：先ほど、継続か中止か、この2つしかない、実質的には、ないということでしたが、計画変更という評価もあるわけです。それで、例えば、1番最初の会議で、ここは計画変更をする必要がないかということとを討議して、それにつきましては、計画変更に基づいたまた提案をします。それは、県の方に作ってもらって。そういう何か計画変更も可能なような状況というものを作れないものかと思うんですが、どうなんでしょうか。

小林委員長：じゃ、その辺もちょっとシステム検討、全体の手法を見直すんでしょから、一緒にその辺も見直していただけますか。検討のテーマとしては入れてください。

政策調整課長：意見がどうまとまるかということになりますが、これとそれとは別にして、やれる所はやらせていただきます。

我々も最終的には、あるべき論ではなくて、決めたらそのシステムに乗せていかなければいけないということ。どちらが正しいかを含めて、オプションの1つとして当然検討することになるかと思います。

小林委員長：岡田委員、どうぞ。

岡田委員：附帯意見の文言としても結構なんですけど、今の新しいシステム検討委員会。そこで是非検討項目に加えて欲しいと思うことを2点申し上げたいと思います。

1つは、県のこの事業、あるいは県レベルでの検討ということになるんですが、実際に、先ほど来、ずっと議論があるように、この事業を受け止めて利用し、そこをまさにこの地域力に変えていく、そこは現場というか、地域そのものですよね。そういう対象に下りた所の視点を考えていく。すなわち、どういうことかということ、行政縦割りをズバッと横に貫いて、地域に落とし込んだレベルでの視点、ここからある整理というものを是非行なって欲しいと、これが1つです。

もう1つは、18年の7月という文章で、私共青森県が目指す将来像という文章をいただきました。これは、大変良くできているなと感心しております。その中に書き込んでいる重要な一つは、公共事業はプランありきではない。実施の過程における市民参加、要するにガバナメントからガバナンスへという今言われている、その内容を私達やりますということを宣言しております。公共事業において、今後のシステムの中で、このガバナンス化というものをきちんとスケジュール化して欲しいと思います。

そうすると、かなり、それでも私は難しいなと見ていますが、少しずつ、少しずつ、地域のための公共へと、これが歩み出せるのかなと思っておりまして、是非、お願いしたい。

小林委員長：ほかにご発言ございませんか。

それでは、予定の時間でございます。最後でございますが、今、最後のあたりの議論は、本当に重要な中味で、どうしようかなと思っていたんですが。たまたま、政策調整課の方では、システムという名前の下に、もう一度根本的に全部見直してみようという動きもあるそうでございますので、それへの課題も申し上げて、お願いしたいと思っております。

今日、ここでお話しした内容の中で、特に、知事に対する答申書を提出するにあたっての附帯意見の部分については、ただ今、私がずっと言葉で喋ったようなことをペーパーにおこして、そして、各委員のお手元に1回お送りします。それで、添削いただいて、それをもって正文化して、知事答申に替えたいと思っておりますので、もうちょっとよろしくご協力ほどお願いしたいと思います。

長いこと、どうもありがとうございました。

### 3 閉会

司会：今回、最終回でございますので、閉会にあたりまして事務局をありがとうございました、企画政策部でございますので、山口次長から挨拶を申し上げます。

企画政策部次長：企画政策部次長の山口でございます。

本日は、休日にも関わらず、委員長はじめ委員の皆様、本当にありがとうございました。

しかも、長時間にわたって濃密なご議論をいただいたこと、本当にありがとうございました。

今回も含めて、これまで5回に渡りまして、委員会を開催させていただいたわけですが、事務局が至らない面もありまして、多々ご迷惑を掛けたと思いますが、委員の皆様のご協力によりまして、本年度、最後の取りまとめができることになりました。本当にありがとうございました。

今、ご検討いただいた内容につきましては、委員長お話のとおり、11月初旬を目途に知事の方にご意見として提出していただくよう考えております。

いろんなご指摘をいただいた事例につきましては、事業実施部と協力しながら、その辺はご意見を踏まえながら、事業を実施してまいりたいと考えておりますので、今後とも、ご指導、ご協力、よろしくお願いしたいと思います。

また、今、課長の方からもお話ししましたように、全体的見直しについても、今年度後半から委員会を立ち上げまして、検討に入りたいと思っておりますので、またご意見を賜る機会もあろうかと思っております。今後とも、よろしくお願いいたします。

どうも長い間、ありがとうございました。

事務局：毎度のことで申し訳ありません。今日の審議については、議事録になりますので、皆さんの所に確認した上で公表したいと思いますので、よろしく申し上げます。

ありがとうございました。