

平成19年度第2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19年6月9日(土) 13:30～16:40
場所 ラ・プラス青い森 2階「カメラア」
出席者 青森県公共事業再評価審議委員会委員
委員長 小林 裕志 北里大学 獣医学部 教授
委員 岡田 秀二 岩手大学 農学部 教授
委員 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 監事
委員 長野 章 公立はこだて未来大学 システム情報科学部 教授
委員 長谷川 明 八戸工業大学 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 関部長、五十洲政策調整課長 ほか

県土整備部 清藤次長、佐々木整備企画課長、小野道路課長、
小山河川砂防課長、大日向港湾空港課長、成田都市計画課長 ほか

内 容

1 開 会

司会（五十洲政策調整課長）：御案内のお時間となりました。ただ今から、平成19年度第2回青森県公共事業再評価審議委員会を開催いたします。

《会議成立報告》

司会：本委員会の会議は、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、委員の半数以上の方々の御出席をいただくことで成立となりますが、本日、10名全員の方がおみえでございますので、この委員会が成立いたしましたことをまず御報告申し上げます。それでは、これ以降の議事につきましては、小林委員長にお願いいたします。

《基本的事項の確認》

小林委員長：皆様、こんにちは。第2回だそうですが、本日は詳細審議のところをやりたいということでございますので、どうぞよろしくお願ひしたいと思います。

それでは、内容に入る前にいつもの通りでございますが、基本的な事項ということで、1つ、本委員会は、運営要領に基づいて公開とします。2つ、審議の内容については、整理され次第公表縦覧に付します。その際、各委員からはチェックを受けます。3つ、委員会終了後のマスコミ取材は、委員長に御一任お願いします。

《配付資料の確認》

小林委員長：それでは、詳細審議ということになる訳ですが、最初に事務局から、資料確認していただけますか。

事務局：お手元の次第のついてますホチキス留めの資料の、最後のページの「配付資料一覧」を御覧になりながら、クリップ留めの資料を御確認ください。

まず、「配付資料一覧」の太字の部分が本日の配付資料でございます。上の方から順に資料の説明をいたします。

最初の「平成19年度公共事業再評価対象事業、一覧、位置図」は、第1回委員会で整理番号10番から12番までの事業が今年度の再評価対象事業から除かれたことにより事業数とか位置図の修正等を行ったものでございます。

次のクリップ留めの右上に、整理番号「H19-6」と付されている再評価調書と「H19-9」と付されています再評価調書は、ともに河川改良事業です。

修正内容につきましては、河川砂防課から説明します。

河川砂防課：河川砂防課でございます。それでは、修正・差し替えということで説明したいと思います。整理番号の6番と9番の差し替えがございます。

どちらもほぼ同じ内容ですが、まず6番の方で、調書の3枚目、右上に(3/3)と書いてありますが、その下の所に「3 対応方針(事業実施主体案)」とありますが、その「評価理由」欄でございます。

前は「近年、局地的豪雨等による甚大な浸水被害が県内各地でうんぬん」ということで、県内全体のことを記述していましたが、他の河川と本来同様に記述すべきことだったので、ここにあるように他の河川と同様「治水安全度が低く、度々浸水被害を受けていることから、相米川沿川住民の生命財産を洪水被害から守る本事業は、継続して実施する必要がある。」という記載に修正したいと思います。

それから、もう1つが、整理番号の9番、鳥谷川でございます。

これも調書の(3/3)で同じ「3 対応方針」の「評価理由」の中ですが、全く同様に「治水安全度が低く、度々浸水被害を受けていることから、鳥谷川沿川住民の生命財産を洪水被害から守る本事業は、継続して実施する必要がある。」という記載に修正させていただきたいと思います。以上でございます。

事務局：続きまして、整理番号「H19-15」の再評価調書の修正内容は、本日の議事(1)の中で都市計画課の方から説明がございます。

以上の審議資料につきましては、差し替えをお願いします。

続きまして、整理番号「H19-1」の再評価調書は、前回、説明を保留いたしました道路事業の調書と添付資料でございます。この資料につきましては、お手元のファイルの1番に追加してくださるようお願いいたします。

そして、1番下の「資料4」でございますが、これは本日の議事(1)の第1回委員会における質問事項に対する回答で使用する資料となっております。

以上で配付資料の説明を終わります。

小林委員長：ありがとうございました。よろしいですね。

2 議 事

(1) 平成19年度第1回青森県公共事業再評価審議委員会における質問事項に対する回答について
小林委員長：それでは、前に委員の方から質問をしたもので資料の4ですか。

一冊のファイルになっていると思うんですが、前回の委員会で各委員から質問されたことについて、担当課の方でそれに対する回答を準備してくれたそうです。

どうぞ、資料の4を使って御説明をお願いします。

《資料4 質問事項回答書1ページ》

道路課：それでは、資料4の質問事項一覧をめぐっていただきまして、1ページから説明させていただきます。

まず、1枚目です。今回審議されている道路事業全てに該当する質問です。

質問事項としましては「道路事業の実施においては、需要を増やすという視点が足りないように思える。地域振興が交通量の増加に結びつくことから、道路事業を行う際には地域振興の観点が重要と思われるが、道路事業と地域振興との関わりをどのように考えるか伺いたい。」

小林委員長：長野委員からだね。

道路課：長野委員からです。

回答です。第1回委員会において御説明のとおり、無償で自由使用という道路の特性上、道路事業者が地域振興を図り交通量を増やす等の直接的な行動は実施していないものの、利用のしやすさや安全上の工夫をしたり、工事中及び完成後のPRなどを通じて交通需要の拡大に努めております。しかし、このことが直ちに交通量増加につながるとは言い難い面があります。

また、国土交通省が概ね5年ごとに発表している交通量推計値の最新の見直し結果によれば、県全体の平均伸び率は、平成11年から平成42年を推計した1.04となっており、前回12次フレームの平成11年から平成32年を推計した平均伸び率1.42より低くなっております。

この交通量推計値は、地域の人口動態などを反映させるものであることから、本県において将来的に交通量が大きく増加することは考えにくい状況にあるといえます。

しかしながら、人口減少や過疎化等が進む地域にあっても、必要最低限の社会資本整備とし

て、道路整備が必要であることは事実であり、逆に社会資本の整備が地域振興を後押しする場合もあり得るものと考えています。昨年度の委員会意見の附帯意見の中で求められた公共事業評価の手法の再検討とは、まさにこうした状況を踏まえたものであると理解しています。

県においても、道路事業と地域振興との関わりをより明確にするため、従来は考慮されていなかった観光便益・地域振興便益等の地域振興上重要な効果が積極的に評価されるよう、昨年10月には「道路整備事業における県独自の費用便益分析実施要綱」を策定し、県単独の道路事業に対して今年度から適用を始めています。

《資料4 質問事項回答書2ページ》

道路課：続きまして、これも道路全般ですが、「事業の進捗状況の評価基準において、事業の進捗がないのに評価をAとしている判断と、整理番号14番の港湾事業における評価Bとの違いについて伺いたい。」

回答です。事業の進捗状況の評価基準において、区分「A」は、「事業の進捗が概ね順調で、計画どおり実施できるもの。または、事業の進捗に遅れがあるが、阻害要因の解決が容易であり、ほぼ計画どおり、実施できるもの。」とされています。

当該事業は、平成15年度の財政改革により休止工区とされたものですが、これまで、県単独事業の休止工区を補助事業へシフトする事等により、順次休止工区の解消が図られており、当該事業においても、今後計画的に整備を進め、事業進捗が図られることから「A」と判定したものです。

なお、今回審議されています青森港改修事業については、今後も放置艇の数と民間マリーナの収容能力の状況を見極めた上で整備を検討するものであり、着手までに一定の期間を要することから「B」と判定したものです。

《資料4 質問事項回答書3ページ》

道路課：次に「道路事業になぜ休止工区が多く存在するのか伺いたい。今後、円滑な事業進捗が図られる理由を伺いたい。」

回答です。休止工区が多い理由としましては、今回再評価を受ける道路事業が着手された平成10年当時の国の方針は、バブル崩壊後の景気対策として公共事業費を拡大する方向で推移していましたが、平成14年度から公共事業の大幅な抑制が始まり、県単独事業においても、これまで優遇されていた各種起債事業に対する交付税の割合が大幅に削減されました。さらに、平成15年度における県の財政改革に伴う予算の大幅な削減により、補助事業に比べて県負担が大きい県単独事業に多くの休止工区が生じたものであります。

今後の事業計画については、これまで休止工区の解消にあたっては、地域住民の用地協力や、住民の期待度等を考慮し、進捗率の高い工区を優先されて補助事業にシフトし、完了後は新たな休止工区を組み込み実施する方法等により、休止工区を段階的に削減してきました。今後も同様の方法により、休止工区の削減に努めることとしております。

小林委員長：ありがとうございました。以上の回答が道路課、道路建設に関わる部分ですが、いかがですか？長野委員、岡田委員、このような回答をいただきましたが。

長野委員：1ページの回答の2と3のところで、やはりちょっと反映して欲しいな、ということがあります。

国が、国土交通省が将来推計をして、その数値で費用対効果を出しているというような2と3の回答なんですけど、やはり、青森県で地域振興なり、そういう施策がたっているのであれば、国の推計値を見て、見直すとか、もっと増えるとか、あるは、もっと減るとか、そういう判断が一段階必要なんじゃないかなと思いました。この回答を見て。

小林委員長：5番に書いてあるように、私達の要望も入って、去年、県独自のB/Cの要綱を作りましたよね。そういう中にも反映されるとよりいいですね、という話ですが。

岡田委員の方はいかがですか？よろしいですか。

《資料4 質問事項回答書4ページ》

小林委員長：それでは、4ページ、河川改良の話。河川砂防課、どうぞ。

河川砂防課：河川砂防課でございます。4ページの河川改良事業についてです。

整理番号の7番と8番、蟹田川と六枚橋川についてです。長谷川委員からの御質問でした。

質問事項として、「同じ工期の事業であるが、事業の進捗に差がある理由を伺いたい。」ということになっております。

回答としましては、上の方に表がありますが、簡単に御説明します。

蟹田川と六枚橋川の採択年度、これはここに記載されているとおり、平成4年度で同じであります。

それから、終了予定年度につきましても、平成25年度ということで同じになっております。

主な工事内容としては、築堤掘削4,000mが蟹田川で、六枚橋川の方は築堤護岸700mほどになっております。

事業の進捗ですが、蟹田川が43.4%、六枚橋川が84.9%となっております。

そして、この事業進捗の差についてでございますが、六枚橋川は人家連担部の改良事業であるため、家屋移転を伴う用地補償を重点的に進めてきましたことから進捗が図られています。

これに対しまして、蟹田川は主に農地を流下する部分の改良事業であります。用地補償を除きますと六枚橋川と同程度の投資をしてきたのですが、事業量が非常に多いこともありまして、結果として進捗率に差が生じてきたという理由でございます。以上です。

小林委員長：よろしいですね。

《資料4 質問事項回答書5ページ》

小林委員長：それでは、今度は港湾空港課かな。ヨットハーバーの話だな。どうぞ。整理番号14番ですね。

港湾空港課：5ページお願いします。「1番、放置艇が係留されている区域とその状況を伺い

たい。2番として、CVM算出にあたり、どのようなアンケート調査を行ったか伺いたい。」

1番についてですが、放置艇が放置されている区域とその状況は、平成18年度における実態調査によりますと、7ページの平面図を一緒に御覧ください。この中で赤が放置艇で青が収容施設を示しています。

港湾区域内の砂浜、船揚場、階段式護岸、防波堤付け根などの水際に陸揚しているもの97隻、船揚場や護岸の前面水域に係留しているもの8隻、河川区域の護岸に係留しているもの106隻となっております。

なお、放置艇の定義としては、適正な保管施設以外の場所に放置されている、海洋レクリエーション用プレジャーボートや漁船登録されていない遊漁船を放置艇としています。

これらの放置されている区域は、一般公衆が自由利用するための公共用地であり、また、本来が防災目的や漁業用の目的で設置した公共物であることから、私的用途のプレジャーボート類を保管するための使用は許可できない区域となっております。

放置艇は、公共物の適正利用の支障や秩序の低下、異常気象時の二次災害などに繋がるものであることを考えて、所有者の責任で、適正な保管場所に保管されるべきものと考えております。現在、青森港においては、既存の民間マリーナ等にまだ余裕がある状況ですので、まずは、そちらの施設等に移動してもらうことが第1であると考えております。

2番です。当事業は、放置艇を対象として簡易な係留施設を建設するボートパークと位置付けていることから、便益は地域環境便益、放置艇解消に伴う地域環境向上の価値のみを見込んでいます。ボートパークと類似した機能と便益を持つものとしてマリーナがありますが、マリーナは、係留施設とクラブハウス・給水・給油・修理施設等の利便施設が一体となったものをいい、この場合は地域環境便益の他に交流レクリエーション便益も見込むことができますが、この点が、ボートパークとマリーナとの違いになっています。

当ボートパーク事業の地域環境便益の算定にあたっては、CVM、仮想的市場評価法アンケートによることとし、放置艇が最も多い堤川の背後地域住民に対して、地域環境を向上させるため放置艇解消事業に支払っても良いと考える金額をアンケート調査しました。そのアンケートの内容は、下記のとおりです。

事業の概要説明。事業による効果の説明。事業整備への関心度、期待度の質問。支払い意思額の質問。支払い意思の理由に関する質問。回答者の属性に関する質問。

次、6ページお願いします。

アンケート配布数は、堤川を中心とした半径4km以内の背後地域に900枚を配布しております。

実回収枚数は296枚、回収率32.9%となっております。

誤認、誤解など異常データ排除後の有効回答数は165枚です。

データ分析の結果、支払い意思額は一世帯当たり2,949円となり年間便益額は2,123万円となっております。

アンケートの具体内容については、9ページ、10ページ、11ページ、12ページに示し

ております。

小林委員長：これは、後ろの写真が、放置されている船の写真ですね。こんなふうに放置されていると。これは違法行為だそうです。それから、その次がアンケート用紙の実物ですね。

長野委員、よろしいですか。ありがとうございました。

《資料4 質問事項回答書13ページ》

小林委員長：それから、もう一つ、田中(正)委員から。どうぞ、回答してください。下13ページですね。

港湾空港課：13ページお願いします。「公共マリーナの整備により、民間経営の圧迫を懸念する意見があるとのことだが、県による事業実施の必要性を伺いたい。」

従来から、青森港では、港内の河川も含みプレジャーボートの放置艇が多く、安全面や治水、環境保全など管理上の問題を抱えており、放置艇問題は青森港の水域全体の課題となっています。また、平成12年の港湾法の改正でも、秩序維持のため放置艇規制が規定されるなど、社会的な要請も高まっています。

このような中、港湾管理者である県としても、放置艇の解消にはプレジャーボートの受け皿を増強して、放置艇をこれに誘導する必要があるとの考えから、平成15年度、当時の既存マリーナ収容能力の不足分を補完するため、放置艇収容緊急整備を目的とする当事業に着手したものです。

計画時の考え方としては、民間マリーナの運営や経営に影響を及ぼさないよう、当施設の収容規模は民間マリーナの収容可能量から溢れる分、50隻とし、構造は簡易な係留施設、浮き桟橋としています。ただし、その後の現場着工については、放置艇と既存収容施設の能力に変動があることを考慮し、保留しているものであります。

なお、県の放置艇対策の取り組みとしては、平成16年度から、港湾、河川、漁港関係課による庁内連絡会議を設置して、実態調査の精度を高めるための一斉調査を行っており、また、一層の対策強化のため、平成18年度から港湾においては、指導文書の貼付け、所有者の特定調査、また、河川においては、具体的施策の取りまとめ、指導・河川維持管理の強化、不法係留をさせない環境づくり等に取り組むなど、ここにきて、放置艇を取り巻く情勢が変化してきています。

このため、今後、河川区域からの移動艇数や民間マリーナ入り込み数の推移など追跡調査を行うことにより、放置艇の動向は向こう3年程度で見通せるのではないかと考えており、関係者との調整を図りながら、平成22年度を目途に対応方針を決定したいと考えております。

小林委員長：田中(正)委員、いかがですか？そういう回答ですが。

これは、御案内のように、各委員におかれては、もう既に御承知していると思うんですが、整理番号14番は、県の対応方針は「平成22年度を目途に決定したいと考えています。」と書いてありますが、前回の御提示は、「継続」ということでここに示されている訳ですね。

後で議論しましょう。

《資料4 質問事項回答書14ページ》

小林委員長：続いて、整理番号15番、三沢の道路ですね。どうぞ、14ページです。

都市計画課：それでは、整理番号15番の3・4・3号中央町金矢線道路改築事業の質問に対してお答えします。

最初に田中(誠)委員からの「エクストラード橋とはどういうものか伺いたい。」との御質問です。

当初、計画していたエクストラード橋は、プレストレストコンクリート橋の形式のひとつで、主塔と斜材により主桁を支える外ケーブル構造による橋梁形式です。外観的には、青森市のベイブリッジのような斜張橋に似ていますが、主塔が低く、斜材の角度が水平に近いのが特徴です。

これに対し、今回採用することとした鋼橋は、一般的な9径間連続鈹桁橋で、橋台・橋脚の上に鋼材からなる主桁を渡し、その上にコンクリートの床版を打設するものです。外観的には、シンプルで軽さのイメージを受け、また、主桁に耐候性鋼材を使用することで落ち着いた色合いになり、また、腐食にも強くなります。

この比較については、エクストラード橋は、15ページのパースを見ていただければ分かると思います。それから、16ページに今回採用される9径間連続鈹桁橋のパースを掲載しております。

《資料4 質問事項回答書17ページ》

小林委員長：もう1つ、私がお尋ねしたことも回答してください。

都市計画課：続いて、小林委員長から「東北新幹線開業に伴う、効果や便益をデータとして示して欲しい。」とのことでしたが、新幹線開業による七戸駅からの発生交通量は1日3,500台と推計されていることを確認していますが、新駅から三沢方面への数値は判明できず、当該事業地での交通量の増加については定量的には算出することはできませんでした。

八戸～新青森間開業後の5年後には北海道新幹線の開業も予定され、また、三沢市と新幹線を結ぶ新しいパッケージの開発など、新幹線開業により交通量が増えることは予想されるものの、現時点では、その便益を考慮することは過大評価にも繋がり兼ねないことから、B/Cについては従来どおりの国土交通省で公表しているマニュアルに沿ったものとさせて頂きたいと思います。

また、再評価調書の新幹線開業に係る文章表現は一部修正させていただきたいと思います。

その修正内容は、19ページの「社会経済情勢の変化」の項目の「適時性」の欄の中の最後の方ですが、三沢市中心部より新幹線駅が存する七戸方面に至る「交通アクセスの向上」を「広域ネットワークの構築」を図る必要がある、という記述とさせていただきたいと思います。

同じく、次のページ、20ページの「3 対応方針」の項目の中の「評価理由」を読みますと、地元からの要望も強く、また、鉄道により分断されている市街地の交通アクセスの向上、「特に」を「更に」に修正させていただきまして、平成22年には東北新幹線八戸～新青森間

の開業が予定され「ることを踏まえ、」これを挿入させていただきます。新幹線駅が存する七戸町へ至る「交通アクセスの向上を図る必要があることから」を「広域ネットワークを構築するため」、継続して事業を進め事業効果の早期発現を図る、ということに訂正させていただきたいと思います。

《資料4 質問事項回答書2 1 ページ》

小林委員長：もう1つですね。武山委員からの。

都市計画課：武山委員からの御質問であります、「歩道の設置の考え方（両側片側、幅員）について伺いたい。」とのことでしたが、両側片側については、道路構造令に「自動車の交通量の多い第3種又は第4種の道路には、自転車歩行者道を道路の各側に設けるものとする。」とあります。

また、市街地の道路であり、道路の両側に既に家が張り付いていること、自動車交通が多いことから歩行者の交通安全を確保する必要があること、また片側に集約した場合には不公平感も生じることから、両側歩道としています。

幅員構成については、道路構造令で自転車歩行者道は3m以上とされています。今回は、事業地付近に複数の学校があり、通学路にもなるため、自転車が2台と歩行者が2人安全にすれ違える3.5mを基本幅員としています。一般部とトンネル部はこの基本幅員を採用しております。

ただし、一般部は道路標識等の設置のため必要となる路上施設帯0.5mを加えた4mとしております。

また、橋梁部については、橋梁の両端部に駅方面と連絡する斜路を計画していること、さらに経済性を考慮し、道路構造令で規定されている最小幅員の3mとしております。

以上でございます。

小林委員長：整理番号15番の三沢の道路について田中(誠)委員、武山委員よろしいですか？

このパスが出ていますが、前の方が当初計画のエクストラロード橋で、後ろの裏の絵がこっちの方に直したいと。これでどのくらい金、安くなるんですか？

都市計画課：約15億円ほどです。

小林委員長：15億円くらい減になるんですね。

都市計画課：はい。

小林委員長：後ろの16ページのような橋になると。これは、三沢の駅の前の古牧温泉の駐車場の上をこの橋が通る訳です。それで、東北新幹線問題はちょっと書けないと。

《資料4 質問事項回答書2 2 ページ》

小林委員長：最後に、長谷川委員からB/C全般についての話ですね。どうぞ。

事務局：それでは、長谷川委員から「費用対効果分析について、当初計画時にB/Cが算定されていない事業の評価をどのように行ったのか伺いたい。」という御質問がございました。

回答でございます。平成19年度公共事業再評価対象の12事業のうち、「道路改築事業」及び「河川事業」の10事業が、当初計画時に費用対効果分析を行っていない事業となっております。

「費用対効果分析の要因変化」の評価基準は、県が定めた「公共事業再評価に当たっての点検・評価基準」では、費用便益比を計画時と比較し、A・B・Cの3段階に区分することとしています。

このため、当初計画時に費用対効果分析を行っていなかった10事業については、現段階では評価を定めた基準がないことから、県としては、これら事業の評価に当たり、費用便益比が1.0を超えていることを以ってA評価と判断したところです。

しかしながら、こうした状況に対応できるよう評価基準をより明確にする必要があることから、今後、「公共事業再評価に当たっての点検・評価基準」の見直しについて、庁内関係課と協議し、その検討結果を来年度の再評価に反映させたいと考えています。以上です。

小林委員長：よろしいですか？

長谷川委員：はい。

小林委員長：前回の本委員会で「いろいろ調べてください。」とお願いしたことを御丁寧にありがとうございました。

《質疑応答》

小林委員長：何か追加してありますか？はい、どうぞ。マイクをお願いします。

田中(誠)委員：それでは、改めて詳しく読ませていただきまして、いくつか質問事項がありますので、質問いたします。

まずですね、整理番号の1番から14番なんですが、その「事業費」の「計画」というのがありますね。「事業費」の「計画」が19年度まで全て空欄になっております。1番から14番まで。これは、なぜそうなっているのでしょうか？というのが1つです。

2つ目は、整理番号2番から4番まで。1番もそうかもしれませんが、ちょっとそこは点検していないので、2番から4番までですが、県の単独事業になっております。

ところが、「事業の進捗状況」の説明のところに、結局、事業休止になっていたんだと。そして、補助事業へのシフト、県単独事業から補助事業へのシフト等から平成20年度からこの事業展開が可能になる、というような説明がされている訳です。これは2番から4番まで全てそうです。

それで、2番から4番までは、特に2番の場合は、国道4号の代替道路でもあるというような説明がされていますが、実際、これらは県単独事業、県が100%支出する訳ですよ？

これらの事業は、国庫補助事業へシフトされたのではないのか？という質問なんです。

要するに、国庫補助事業へシフトされたということで、これらの事業が可能になったという説明ですけれども、依然として、県単独事業であるというような書き方をしている訳です。そこに矛盾といえますか、分からないところがありましたので質問させていただきます。

それから3つ目ですけども、整理番号3番の夏泊公園ルートですね。他にこのような工事を要する箇所がないのか？ということなんです。あるとすれば、その工事をどのように計画しているかというのが、3つ目の質問です。

4つ目は、整理番号12番なんですけど「事業の進捗状況」の説明のところ。ほ場整備事業への「創設換地精算金」の支払い、ここを説明していただきたい。

もう1つ、5番目です。整理番号15番です。15番は三沢ですよ。そのところに「筆界未定地」というようなことが、確か書いてあったと思います。15番目の「事業の進捗状況」の「問題点・解決見込み」の中に、「筆界未定地」という言葉があります。用地取得にあたり「筆界未定地」と、この言葉を説明していただきたいということです。

小林委員長：以上でよろしいですか？

田中(誠)委員：はい。

小林委員長：用語の説明もありますけど、御質問の順番で答えていただければ。1番目は何でしたか？

田中(誠)委員：1番目は、整理番号の14番目まで全てですけど「事業概要」の「事業費」の「計画」というところが全て空欄になっている訳です。19年度まで。整理番号15番目の三沢は出ているんですよ。その他のものは、全て19年度までが空欄なんです。そこはどのようなことなのかということです。

小林委員長：調書ですね。どうぞ。

事務局：事務局からお答えいたします。委員にお配りのこの緑の資料集の後半の方に、記載要領がついております。地区の一覧表の後に平成19年度公共事業再評価資料集というのがございまして、その20ページになりますが、調書の書き方を記載している部分です。20ページですね。その20ページの上の部分に「事業費欄の記載例」ということで、記載例を示して、書き方を御説明している部分がございます。

小林委員長：田中(誠)委員、分かりました？ちょっと、どなたか傍にいて、そのページ開いてやって。下ページ、20ページのところだから。

そこにサンプルが出ているんですよ。そこに解説が載っていますから。

それで了解しましたね。それでは次、どうぞ。

事務局：それで、その説明の中に、16年度の計画の事業費の欄のところをさして、年次計画を定めていない場合、「計画」欄は、小計欄及び合計欄のみの記載で可、「実績」欄は、年度毎欄も含め全て記載、というふうに説明しております。

つまり、事業によっては、年次計画を定めない事業もあるという前提で、そういう事業に対しては、こういった空欄にするけども、小計欄及び合計欄は書きますよ、というようなことで記載させていただいております。

田中(誠)委員：はい。分かりました。

小林委員長：次、どうぞ。次は、道路課がいいのかな。どうぞ。

道路課：まず、補助事業と県単事業の棲み分けなんですけど、まず、道路といった場合に、国

道と県道があります。

国道の中にも直轄国道と補助国道というのがありまして、直轄国道に関しては国の方で事業を進める事業です。例えば、国道4号のどこか悪い所があった時、直すのは国の方でやります。補助国道という、通常三桁国道、101号以上の国道になってきますけど、それについては、国の補助はもらうんですが、県が事業主体となってやる事業になっております。

県道につきましても、国の補助をもらってやる場合、国の補助で事業を行います。公共事業と県単事業の棲み分けなんですけど、ですから、国道だからといって補助事業という訳ではなくてですね・・・。

県土整備部次長：ちょっと質問の内容を確認させていただきたいんですけど、調書にある「事業方法」のところには「国庫事業・県単独事業」とあるのに、県単に丸がついているのに、下の方では補助事業シフトする、補助事業といっているんだから、これが合わないんじゃないか？という質問、理解でいいんですよね？そういうことですよね？

田中(誠)委員：はい。

県土整備部次長：それは、ここに書いてある今回のものは、現在、単独事業としての再評価の事業をやっているものですから、そういう形で提案しているんですが、今後は、実施する時には補助事業にシフトする、という形でこの調書は単独事業の方に丸がついているということなんです。

ですから、実施、これから、例えば、19年度から金が入ってくる、事業を再開する時には、補助事業にシフトするという意味で、ここにそういう表現になっておりますので、現在自体は単独事業なものですから、単独事業の方に黒丸がついているということで表現させていただいております。

田中(誠)委員：それなら分かります。

小林委員長：それから、4番目の質問の整理番号12番のことですが、これは、第1回の会議で、10番、11番、12番はもうやらないと、本委員会では、という話をしたので。

でも聞きたいということであれば、すぐ説明できるなら説明してください。言葉の説明です。12番の調書のところにある、「創設換地精算金」というのは何ですか？ということです。

河川砂防課：整理番号12番の山王川、調書の後ろの方に山王川の航空写真などもついておりますけど、河川等ほ場整備の事業、タイアップしながら一緒にやってきたんですが、当然、河川の川幅とか広がりますので、その分を水田の方が先行しているといいますが、形をつくるのに先行して全部やっているんですが、その後追いで用地の清算とかしていく性格のものだと認識しているんですが、その支払いを今年やって、山王川は終了という形になっています。

ただ、御質問の趣旨が「創設換地清算金」ですか。その制度そのものについてということであれば、ちょっと勉強不足で申し訳ありませんが、次回改めて。

小林委員長：これは、きちんとした公式的な用語なんですか？

河川砂防課：そうです。

小林委員長：いいですか？田中(誠)委員。

田中(誠)委員：はい。同じ用語の説明で、整理番号15番の「筆界未定地」は？

小林委員長：用語の説明で、整理番号15番の担当の方、「筆界未定地」という言葉、教えてくださいということですか。

都市計画課：「筆界未定地」とは、短く言えば隣接地との土地の境界が確定されていないということです。この場所は、まだ国土調査が入っておりませんで、昔のままの公図なものですから、隣り同士の境界がはっきりしないということでございます。よろしいでしょうか。

小林委員長：ありがとうございました。他にいかがですかね。

田中(誠)委員：もう1つですね、夏泊公園のルートですね。他にこのような箇所がないのか？あるとすれば、どのような計画なのか？ということですか。

小林委員長：ごめんなさい。夏泊やっていませんね。整理番号3番ね。その文章は、どこにあるんですかね。

田中(誠)委員：文章はないです。

小林委員長：それは、調書の(3/3)のところの「代替案」というところに検討したのが書いてあるじゃないですか。検討案が。比較ルートで代替があるかどうかやったけど、ないと。いろいろとこっちの方がベターである、という話ですよ。

(2) 平成19年度公共事業再評価対象事業に係る県対応方針(案)の説明について

《対応方針(案)の説明(整理番号1番)》

小林委員長：それでは、今日、新たに追加されました整理番号1番、これちょっといろんなことがあってこちらに諮るのが遅れたということなので、最初からやってください。どうぞ。

道路課：整理番号1番の松代町陸奥赤石停車場線深谷町工区について御説明いたします。

小林委員長：今、大きなプリントを渡すそうですから、図面の大きいのがお手元に。

道路課：今、A3版でお配りしている資料は、資料の中の3ページにあります図面を拡大したものです。ちょっと説明が複雑なので、こっちめくったり、あっちめくったりというのも何んですから、それだけちょっと右手の方に置いてもらって、資料、調書を見ながら説明等いたしますのでよろしくをお願いします。

まず、調書のうちの参考資料の2ページを御覧ください。位置的なところの御説明をいたします。位置図の中の中央下に緑の実線で、弘前岳鱒ヶ沢線が表示されています。

この路線は、弘前市から弘前公園、岩木神社、嶽温泉を通過して中村川沿いに下って行って鱒ヶ沢町に至ります。

松代町陸奥赤石停車場線は、茶色の実線で表示していますが、この弘前岳鱒ヶ沢線の松代町を起点といたしまして、西に行きまして種里町に出て、赤石川沿いに下って、五能線の陸奥赤石駅に至る延長17.41kmの県道、一般県道です。

このうちの黒実線で表示しています深谷町工区第一期工区延長3,170mが今回審議される工区です。

当初、当工区の交通不能区間1.3kmと松代町の区間まで、深谷町から松代区間も合わせ

まして6.4kmが交通不能区間でありましたが、まず、松代町から深谷町でタッチします赤実線の町道山子黒森線までの区間の交通不能区間の解消を図りました。引き続き平成10年より当該工区に着手しております。

この事業の目的は、交通不能の解消と弘前・岩木山、平成9年に開設されましたミニ白神や種里城址からくろくまの滝、赤石溪流や西海岸へ繋がる観光道路の形成、さらに沿線集落の生活道路としての活用を図ることとして整備を進めてきました。

次にA3版の拡大した図面をご覧ください。

現在、黒実線部分の 期工区3,170mの整備を進めていますが、この工区が完成したとしても、これにとりつく林道、県道は、全幅で3mの砂利道であり、1車線道路であります。

当初目的を図るためには、 期工区延長4,190mも完成させなければならないところであり、全体事業費も両工区を合わせますと55億円の事業費を必要とするところであります。

しかし、今回、審議されています他の道路3事業と同様に、現在、休止工区を余儀なくされているところであります。

このような状況にあって、原生林の樹木を伐採することなく、延長約3kmの遊歩道を配置したミニ白神は、現在、年間2万人の利用者がおり、特に、秋の紅葉シーズンに多くの方が車で訪れています。

しかし、これに接続する町道山子黒森線は、全線概ね1車線道路であることから、大型バスは松代町から入って、また来た道を帰るしかなく、せっかくの観光客を何とか種里城址やくろくまの滝へ誘導したい地元の思いを叶えることができない状況にあります。

さらに、沿線の住民の生活道路であります町道山子黒森線の交通量の増加による安全性への問題などの解消のため、早期の再開と完成を要望されているところであります。

このような状況を踏まえて、今回、町道山子黒森線の2車線拡幅及び一部バイパス案を、図面でいいますと、当初の黒から赤に計画変更を提案するものでありまして、これからの説明は、当初計画と変更計画の比較の形で説明いたしますが、その前に当該地区の状況について写真で説明いたします。参考資料の5ページをお願いします。

図面に記入されています番号と写真にあります番号がリンクされております。

黒の につきましては、現在、 期工区において460mが完成されている所であります。図面で行きますと、赤紫で塗られた所になります。供用開始されまして沿線の農作業には利用されている状況であります。

黒の 、 が幻の県道、交通不能区間であります所の写真となります。

続きまして、黒の 、 については、 の方が集落のある方で、 の方はこれから林道の方に入って行く道路になって、人家連担部は舗装されていますが、このような幅で益々狭くなっております。

続きまして、赤の になります。これは、町道山子黒森線と県道の松代町陸奥赤石停車場線がぶつかっている所の南金沢町地内の所の写真でございます。手前は県道で、この細い道路が町道山子黒森線になっていきます。

赤の は、こういう1車線道路であります、ここは人家が結構はりついていまして、路線バスが1日3往復ですが通っている所であります。

町道山子黒森線につきましては、赤の 、 、 、 で分かりますが、深谷町、細ヶ平、黒森町にそれぞれ数十軒の人家がありまして、沿線それぞれに田んぼとか畑などが耕されている状況であります。

それでは、次に調書に基づいて説明いたします。

資料の1ページからとなりますが、全体計画は、計画延長が3,170mで、期工区を合わせると7,360mです。

車道幅員は5.5m、全幅で7mで、全体事業費は37億3千万円。期工区も合わせると55億3千万円であります。

変更計画については、全体延長6,680mで、幅員の変更はなく、全体事業費は26億2,400万円で計画しています。

事業の進捗状況につきましては、平成10年度に事業着手し、公共事業費の大幅な削減を背景に平成17年度から事業休止となったものです。現在、進捗率は8%であります。変更計画については、全てこれからの作業となることから、今後の進捗の阻害要因が把握されていない状況にありますので、Bと評価しております。

社会経済情勢の変化につきましては、鯉ヶ沢町からミニ白神からの観光ルートの確立と、沿線住民に対する利便性、安全性の向上のため、早期の完成を要望されており、現在、代替道路として利用されている1車線道路の町道山子黒森線を県道認定し、整備することによって、早期の完成も可能となることから、Aと評価しております。

費用対効果分析につきましては、平成10年度の県単独事業であるため、当初計画の費用対効果分析は行っておりません。ここに記載されております再評価時の値は、変更案によるものです。「道路整備事業における県独自の費用便益分析実施要綱」を基に算定したところ、1.41となり、A評価としております。

コスト縮減につきましては、当初計画は急峻な山地部を通るルートであることから、大土工や構造物に膨大な予算が必要となり、変更案の町道の拡幅と一部バイパス案による整備の方が約29億円削減されることから、A評価としております。

評価に当たり特に考慮すべき点につきましては、地元から整備促進の要望があり、早期完成が求められているところであります。環境においても、変更案は町道を有効に活用できるため、周辺に与える影響は少なく、計画にあたっては、環境への影響について専門家からアドバイスをいただいて進めていくこととしていることから、A評価としております。

以上のことから、当該工区の目的を達成するためには、今後、期工区の実業34億円と期工区約18億円を投入し、整備を進めなければならないことから、同じ機能を持つ町道の改良によって代替させた方が、費用面、期間面、環境面で大幅に有利ですので、県の対応方針としましては、今回、「計画変更」としております。以上です。

小林委員長：はい。ということで、「計画変更」というのが県の方の方針だそうです。

(3) 詳細審議地区の選定について

小林委員長：実は、いろいろ聞きたいこともあると思うんですが、これから詳細地区のことをやっていくんですね。私が事前に説明を受けて、これは詳細審議地区に入れるべきだというふうにもう私が思っているんです。

だから、他の詳細地区をどこにするかということも含めて、その中で詳細審議地区に入ったら、そこで一緒にやってもらえばいいし、詳細地区でなくてもいいよというのであればやりますが。

《委員長私案の説明》

小林委員長：そのために、前例にしたがって、私がどういう観点で詳細審議地区を選んだかというのをちょっと配ってもらえますか。

私の「私案」ということで、これは、何を根拠にやっているかということ、毎年、沢山の審議案件の中から、詳細に意見交換して判断をするということのために、詳細地区を選ぶ時の1つの根拠にしているものでございます。

選定する観点というものはですね、ずっとこの課題を、今年12課題を見ていって、まず進捗率というのがありましたね。それが低いもの。

それから、途中で事業費が大幅に増加しているもの。

それから、途中でB/Cが大幅に減少しているもの。あるいは、1.0以下となったもの。

それから、環境問題として、希少野生動物、あるいは植物などへの配慮が必要なもの。

その他、他と比較して事業量が大変大きなもの。それから、担当課の方で自発的に自己点検して、点検結果にBとかCとかの判定がついたもの。それから、今年度の予算が保留となって、実際に事業が一旦お休みするもの。

というふうなことを毎年、本委員会としては、これを原則としてずっと選んでみている訳ですね。

なお、去年までの例でいいまして、次のような場合は、詳細審議の対象としなかったということで、御参考までに。

今年、来年中に事業が完了するもの。さっき言った部分はそうですね。

それから、地滑りのような人命・財産を守る上で、これは至急やるべきであるということ。

それから、下水道というライフラインの問題。これも生活に不可欠なものになる。

これらは、詳細審議しないで担当課の提案、考えのとおりやっていたということなんですね。1枚めくっていただけますか。

色塗りでお出ししてあるんですけども、そういう観点から申しますと、さっき言いました5つの視点から申しますと、この15事業の一覧表の中でですね、ミカン色に塗った所が引っ掛かってくるんですね。

ただ今、追加で発表された整理番号1番。それは、計画変更、それから事業の進捗とか、かなりあると。

整理番号2番、3番、4番は、進捗率が遅れていますねと。

整理番号9番、これは予算が今年は保留されていると。

整理番号14番は、これも予算保留で今年はやらないと。担当課の判定が、B判定が続々出ているというのが14番ですね。

それから、整理番号15番、これもB/C、当初の2.15がかなり下がって、1.86まで下がっていますということです。何といても突出して総事業費がデカイということなんです。

そういうことで、一応、過去の基準から見ると、この色を塗った7地区が引っ掛かってくるんですね。

ですが、よくよく、先程の話の説明、追加回答などを見ましても、例えば、この整理番号2番、3番、4番の道路事業というのは、進捗率が問題になっているんですが、これはさっきの資料で、冒頭の資料4の説明のところで、進捗率の回答が出ていたと思うんですけど、そこでさっき読んでもらいましたよね、進捗率。私、委員長から聞いている訳ですが、こういうことですからということなんで、これはいいかなと。

それから、整理番号9番、これも予算が保留になっていますが、河川改修の工事の中での一環だから、まあいいかなと。

《詳細審議地区の選定》

小林委員長：今、ここで各委員の御意見をいただきたいのは、私としてはですね、詳細審議、今からお願いしたいと思っているのは整理番号1番、14番、15番の3地区を、これからちょっと集中審議したいという御提案なんです。いかがでしょうか？よろしいですか。

それでは、ちょっとお休みもらうかな。ちょっとお休みして、今、2時40分ですか。じゃ、3時からにしますか。

長過ぎる？10分でいい？そうですか。何か事務局が一生懸命信号を送っていますので、10分の休憩ということで、今の整理番号1番、14番、15番の詳細審議に入りたいと思います。

北島委員：質問なんです、それ以外ですね、詳細審議地区から外れた場合はどのようになるんですか？

小林委員長：それは、今、休憩後に最初にお諮りしようと思ったんですけど、今日、結審したいと思っています。担当課の方針どおりに、本委員会としては、担当課の方針を指示するという結論をしようと思ったんですけど、休憩終わった後に。

北島委員：去年は、いくつくらい、何件くらい詳細審議地区があったんですか？

小林委員長：ちょっとすいません、事務局。

事務局：昨年度は、対象事業38件のうち9件、10件、そのくらいの詳細審議地区の割合でした。

小林委員長：少な過ぎる？

北島委員：少ないということではないんですが、もともと母数が少ないんで。

小林委員長：母数が去年よりもずっと少ないんで。北島委員、何かこれをやろうと言ってくればやりますよ。

北島委員：私は、ざっと見ただけで、全部中身がよく分かっている訳じゃないんですけども、詳細審議から外したら自動的にそれでよしとするっていうのはあまり、私個人としては、あまりやりたくないと思います。

小林委員長：じゃ、どれにします？どれがいいですか。

北島委員：委員長提案の先程の観点から、整理番号1番から4番までと9番と14番、15番というのを出されたんですよね？

それで、外された理由というのは何うことはできますか？整理番号2番から4番、それから9番。私、ちょっと今、はっきり聞いていなかったのかも。

小林委員長：整理番号2番、3番、4番につきましてはね、さっきの資料、冒頭に今日説明いただいたですよね。

資料4という今日使った資料の2ページかな。2ページですね。その所に進捗率の問題でさっき回答してもらったとおりなんですけど、「事業の進捗が概ね順調で、計画どおり実施できるもの。または、事業の進捗に遅れがあるけども、阻害要因の解決が容易であり、ほぼ計画どおり実施できる」というふうなことで、進捗率そのもののパーセンテージはちょっと低いけども、この今の基準からいうと、Aという判断をされているということなので「いいんじゃないですか。」という言い方です。

北島委員：そうすると、整理番号1番は？

小林委員長：整理番号1番はまず、かなりの設計変更ですから、これはちょっと今日パツと聞かされたんで、これからちょっと集中的にいろんなこと、意見交換をしたいから「詳細ですよ。」という、そういう意味。

それから整理番号14番は、今、申しあげましたように、そのところにB判定、B判定って、担当課がこんなにB判定しているし、それから予算保留で今年もやらないと、さっきのお話だと20何年までやらなくてもいいんじゃないか、という話もある。これもちょっと意見交換しておいた方がいいかなと。

それから、整理番号15番は、ちょっと事業費がかなりデカイんで、ここもちょっと「詳細にもう1回見ましょう」と。

そういう観点で御提案申し上げたんです。

北島委員：それは分かりますけども、整理番号9番を外されたのは？予算が保留になっているにも関わらず「よし」というのは？

小林委員長：入れますか？あまり他意はないんですよ。実は、河川事業が1個も入っていないなというので、川をちょっとやってもいいかなと。じゃ、入れましょうか？

北島委員：私も何といいますが、やはり河川というのは、そういう事業自体のあり方というのを考える意味でも。

小林委員長：そうですね。全然、逆りませんよ。

じゃ、河川ということで、河川グループの中から1つということで、改めて御提案申し上げますが、整理番号9番もインクルーズして、1番、9番、14番、15番という4地区について、ということで。

どうぞ、長野委員。

長野委員：委員長の提案に対して、別の見方をちょっとしていたんですけど、その見方に大体入るんですけど、先程、北島委員のおっしゃった整理番号2番、3番、4番、9番というのは、今後、この取扱いをちょっと勉強するためにもということで、ずっと休止していて、今度復活するんですね。

2番、3番、4番、9番ともそうで、今後こういうのが、休止のところ復活する案件が出た時のためにこの委員会で押さえようかと思えます。

小林委員長：じゃ、9番でやりましょう、その話。

長野委員：どこか休止から復活する所を、1番もそれになるのかどうか、1番は計画変更なんですね。ということと、観点として整理番号15番が、ちょっと私の言っていた交通量と地域の振興で交通量が増えるのを加味する、ということで15番なんかは是非入れて欲しいなと思っていました。

あと、去年も出てきたんですが、CVMで評価するというのはですね、いつもまゆつばのような感じがしてですね、アンケート取って「これだけ効果があります。」というのが。地域住民が3千円も年間払うかな？と思ったりもして。

この勉強をしたいという感じで、概ね、整理番号1番、14番、15番はいいんですが、整理番号2番、3番、4番、9番の休止から復活する取扱いみたいなことで、どこか入れていただけると。

小林委員長：9番入れますから。田中(誠)委員、どうぞ。

田中(誠)委員：整理番号7番の進捗率43.3%、それから額が10億ですか。非常に多いんですね、というようなことで、入れてもいいのではないのでしょうか？

小林委員長：別に私はこだわらないんで、全体を見て、時間配分を考えながらやっているだけですから、いいですよ。

田中(誠)委員：見てみるということでいかがでしょうか？

小林委員長：はい。分かりました。それじゃ、もう一度整理します。整理番号1番、7番、9番、14番、15番を詳細審議地区にしたいと思えます。

(4) 詳細審議地区以外の地区に係る委員会意見の決定について

小林委員長：それ以外の、今読み上げた1番、7番、9番、14番、15番以外の所については、県の、事業主体の対応方針を支持するという結論をしてよろしいですか？

(「はい」の声)

小林委員長：結論をつけたということで。

それじゃ、3時から再開して詳細審議をやりたいと思います。ありがとうございました。
ちょっと休憩しましょう。

(休 憩)

(5) 詳細審議地区の審議

【整理番号1番 道路事業/松代町陸奥赤石(停)線深谷町】

小林委員長：よろしいでしょうか。まず、今日お示しのありました整理番号1番、さっきずっと説明していただいたんですけど、もう一度このデカイ地図、図面を見ながら問題点を整理したいと思います。

当初のこの道路工事はですね、道路改良事業は、この大きな図で見っていますが、黒い太い線の所をやりたかったと。これを 期工事と 期工事に分けてやりたかったと。

それで、 期工事はアバウトで37億円、 期工事はアバウトで18億円、トータルで当初55億の予算で約7,360mをやりたいということでした。

それで、今、担当課に確認したら、黒い線の所に 、 、 、 と黒いのがあってしょう。これがさっき担当課がお話になった写真の黒いやつですよ。調書の下ページ5、5ページ、よろしいですか？田中(誠)委員、よろしいですか。写真あるでしょう。

そのの がこの地図の で、立派な道路ができていますよね。これ、どの位完成したかというのと、この写真に写っている所が約460mだそうです。もう既に完成しましたと。

この道路を作るにあたって用地買収とかもしましたので、その総経費がアバウトで2億7千万円くらい使って、この の部分ができましたと。

でも、写真の 、 、 、 を見てのとおり、特に 、 なんかはもう全くの道路の新設になるんですけど、そういうふうな現場の写真を見てお分かりのように、いろいろやった結果、止めましよう、この考えを。

そして、赤い方に切換えましようよと。何故、赤い方かというのと、この赤い方は、次に今度、同じく写真集の下7ページの所に赤丸の 、 、 とありますように、現在、既設の道路があるそうです。

から の所は、新しく点々と作るにしても、ほとんどがこの写真にありますように、狭いけれども道路があるんだということで、現在この写真で見るとような道路の拡幅工事が中心になって、道路幅を広げるというところで全く新しい所を掘削、開発してやるという所は、ほんの一部ですから、こっちに変更したいと。

そうすると、この赤い路線に計画変更すれば、総経費で26億円で収まると。

当初、55億円が26億円で収まるし、それから、自然環境に対する問題も含めたり、いろいろ、先程縷々説明いただきましたけども、そういうことから考えて、担当課としては、調書の1番最後、対応方針のところにありますように、総合評価では、「計画変更」という形で

ここに御提示したという次第であります。私の説明でいいですか？

ということで、どうぞ、御意見を。詳細審議でございますので。長谷川委員、どうぞ。

長谷川委員：趣旨といたしますか、それから計画変更の内容も十分把握できたかと思えます。

そうしますと、黒の路線の地域に、もし住んでいるとか、そういうふうな使われているということは、写真の などを見ると、現実には車が通れないような、通れるのかもしれませんが、ちょっと難しそうな写真なんですけど、住民といたしますか、居住している人達の状況などは？

小林委員長： 、 の写真がそうですよね。「こもりまち」っていうのかな？この集落は。

長谷川委員：この辺には集落はないんですか？という質問です。

小林委員長：どうなんです？この と の写真を見ると、誰かいるんじゃないですか？

道路課：小森町という所が 、 にありまして、ここには集落があります。この人達は、種里町に出てくれば、基本的には県道に出てこれますので、小森町から上流といたしますか、山側の方には集落はないです。

小林委員長：ということだそうです、長谷川委員。

田中(誠)委員、どうぞ。

田中(誠)委員：工事を変更するということは、要するに小森町から黒森町への通行といたしますか、これは不可能になる訳ですね。

そうしますと、赤石溪流を通りまして、くろくま温泉、くろくまの滝、そして西目屋まで行くんですよ。この道路は非常にひどい道路で、私も行ったことがありますけど、大変なんですよ。

ところが、白神、くろくまの滝というのは、観光地といたしますか、これから観光地として拓くべき場所なんですよ。そして、そこの小森町から黒森町で道路がないということになると、ミニ白神とくろくまの滝、これが直接繋がってこないという不便があるんじゃないでしょうか。

小林委員長：いかがですか？その辺。

道路課：確かにですね、黒い実線の方ができますと、黒森町から黒実線で行きまして、小森町を経由して種里町に出まして、それから茶色い実線で下の方に行きます。これがくろくまに行く道路ですから。

確かに若干の、この赤実線で行って山子において、又下においていくのは、若干の迂回感はあるんですけど、ただし、この黒実線ができるまでとなりますと、 期工区、 期工区が完全にできるまでずっと通れない状況が続きますものですから。

若干の時間的な延長はあるものの、これで代替ができると判断しております。

小林委員長：どうぞ。

田中(誠)委員：ミニ白神、要するに観光地といたしますか、かなり人気があってですね、そして、白神それからくろくまの滝、小さいくろくま温泉というのがありますけどね、これが、直接繋がっていけば観光ルートとして拓けてくる訳ですよ。お金は掛かる、お金は抜きにしてね。

そのことを鯨ヶ沢の町民達は要望していると。観光地としてこの辺を拓きたいから「是非、この道路を」ということで要望している訳なんで、ある意味では不便になるんですよ。金は

掛からないけども、不便になるという面があるので、ということなんです。それだけの話ですけどね。そういうことが不便になるという面があるなど。

それから、ミニ白神と種里の光信の墓ですか？それが皆繋がって、黒い道路で行くと皆繋がってきますので、観光地としては非常にいい。観光道路としてはよくなる訳ですね。お金は掛からないんでしょうけども、そういう面が一方ではあるなという感じがいたしました。

小林委員長：はい。他にいかがですか？長野委員、どうぞ。

長野委員：こういうのは、なかなか行政の方からは出し難い変更で、非常に評価したいとは思っているんですが、今まで投資した所が無駄にならないのか？というところだけちょっと。

小林委員長：2億7千万。

長野委員：それをちょっとお聞きしたい。

道路課長：既に、2億7千万ほど投資している訳ですが、この辺につきましても、路線全体のバイパスの可能性ですとか、概略の設計ですとか、あるいは、先程説明しましたとおり460m区間の改良工事、舗装工事、全てやっておりますので、所要の効果を発揮しているものと考えてございます。

小林委員長：丸々2億7千万の捨て金ではありませんよと。結果は出ましたということね。

道路課長：それから、先程のミニ白神から小森町を經由して、種里町あるいは赤石溪流の方の交通アクセスが非常に不便なままで続くのではないかと、という話でございましたが、確かに、建設計画した当時は、黒を作ることによってミニ白神から種里、くろくまの滝、赤石溪流ということで最短で結ぶということで計画した訳ですが、平成10年以降の様々な行財政事情から、早くできる方法、安くできる方法という検討をここ3、4年考えてございまして、その結果、黒もいいんですが、町道を最大限活用しながら、安くかつ早くという、こういう選択をした訳でございます。

そしてまた、赤を使った場合でもですね、山子と種里の分だけが若干追加になる、延長増になるような形になりますが、この分については、せいぜい整備済みの県道ですので10分掛かるか、掛からないかということで、若干の不便はかかりますが、その辺は容赦願いたいということで我々は考えてございます。

小林委員長：それは、課長が考えているだけじゃなくて、地元も了解なんではないですか？

道路課長：はい、そうでございます。

小林委員長：そういうことだよな。

どうぞ、武山委員。

武山委員：先程のB/Cの話がちょっとよく理解できなかったところがありますので、現行計画と変更した計画のB/Cの比較を行っているのか。その値はどうかという点。

あとは、ここはミニ白神の側ということで、かなり貴重な自然とかあると思うんですが、どちらにしても環境アセスはやらないということにはなるんでしょうけども、環境的な視点で比較みたいなものがされているのか。

小林委員長：いかがですか？環境問題です。

道路課：環境問題につきましては、今、この審議会におきまして変更が可能となった時点です。道路設計から再度はじめまして、環境への影響についても検討しながら、計画を練っていきたいと思っております。

B / Cの観点につきましては、当初計画の方については、先程も説明しましたが、10年に着手しております、このB / Cのチェックはしていませんでした。

今回、本来であればあれなんですけど、この変更計画にだけ特出しまして、B / Cを検討しております。

小林委員長：1.41ね。

道路課：はい、そうです。

小林委員長：武山委員、よろしいですか？

武山委員：B / Cが全てではないんですけど、多分、費用が随分変わった、安くあがるということなんでB / Cでいうとですね、現行計画はかなり低くなっているのかなと。

小林委員長：そうだろうね。そうだと思います。

武山委員：そのあたりの概略の値が分かれば、また比較もしやすいのかなと。

小林委員長：当初はやっていないからね。時代が時代だったから。

武山委員：よろしいです。

小林委員長：後でもしあれだったら、参考までに教えてくれればどのくらいB / Cが上がったというのも分かっていいですね、というお話ですから。

道路課：はい、分かりました。

小林委員長：私としては、本委員会としては、県費をいかに安くできるかというのが1つと、それから、地域の方々が早期完成を、あらゆる事業がですね、早期完成を望んでいるということも合致していると。

それから、新しく作るのが、全くの開発というか、新設じゃなくて、殆どが現在ある道路の拡幅、幅を広げる程度だということで、こっちの黒い線が全く新しい道路を山の中にバンバン拓いていくのに比べれば、今ある道路の幅を広げるということだから、いずれきちんとした進捗をみながら環境評価はするんでしょうけども、少なくとも、この設計変更はウエルカムだというふうに思っております。

そこで、御提案ですけど、本件は、整理番号1番は、担当課のお申し出のように「計画変更」という形でよろしいですか？ありがとうございます。

【整理番号7番 河川事業 / 蟹田川】

小林委員長：それでは、次、整理番号7番をお開きください。

河川事業として、整理番号7番と9番があがったんですが、先程、御提案のありましたように、7番については、金額が10億ですから、突出してデカイということもあるので「精査しましょう。詳細審議しましょう。」ということでございます。

調書をもう一度復習しましょうか。10億ですね。そして、進捗率が半分くらい。

まず、工事の内容を、一覧パッと見ると、後ろの方に写真がありますね。蟹田川の写真が。ここの河川改良だそうです。

北島委員、何かどうぞ御発言。北島委員じゃなかったっけ？ここやれって。田中(誠)委員か。田中(誠)委員：別に問題点があつてって意味ではなくて、一応見ておいた方がいいのではないかということ。

小林委員長：金額がデカイからという意味でしょう？これはですね、デカイのは、あの時説明を受けたように、3ページにある標準断面をこんなふうにして、後ろの写真にあるような氾濫状況を直したいということですね。

内容を見ていただくと、金の掛け方が、築堤工で4億7,900万ということだそうですから、そういうことになりますね。それから、期間は平成25年ですね。

県の対応方針としましては、蟹田川沿岸住民の生命・財産を洪水被害から守るためであるということで「継続」したいと。よろしいですか？それじゃ、7番は県の提案どおりと。

同じく河川事業で9番をちょっと見ましょう。

北島委員：すみません。よろしいですか？

小林委員長：はい。7番？はい、どうぞ。

北島委員：この写真で見た限り、全長が4kmですか。要するに堤防を作ることですね、簡単にいうと。

小林委員長：そうですね。

北島委員：写真で見た限り、この川はあまり大きそうな川でもないんですが、蟹田川。

その堤防が結構、この金額から見て結構大掛かりな堤防を作られるとも思われるんですが、最近、ダムとか堤防とか、簡便な工法といいますか、作るという手法もとられていますが、そういう代替案というのは考えられたのか、ないのか。

小林委員長：代替案、ページ(3/3)というところ。ダム案、良好なダム適地がない。遊水地案、広大な土地を必要とするため、金が掛かり過ぎるということで、この堤防を作ると。

北島委員：堤防というのは、やはり10億というのは、このくらいの川の、何級河川か知れませんが、これだけ4kmの堤防を作るのに、やはりこのくらいの金額が必要とされるんでしょうか？

小林委員長：ということなんでしょうね。

北島委員：もっと、そういう工学系の詳しい先生がいらっしゃったら。

小林委員長：それはもう、当然そういう人達のプロ集団が設計して、最適なものを選んでいるというのは、大前提でこの話が出ているんですよ。

北島委員：そうですけど。最近、もう少し安くて簡便な、こういうダムとか堤防とか作るというような。

小林委員長：一般論としてはね。ただ、この現場については、私はそう思って信じて疑っていないんだけど、そこまで言われちゃうと。何か弁解します？河川課長、いるんですか？

北島委員、もう1回整理しておきますけど、下ページ3、平面図あるでしょう？蟹田川ずっ

と海に注いでいる時にですね、海からしばらくの間は、災害復旧助成事業という別な事業で河川改修していて、今、この事業でやるのは、その上流側の4 km、4,000 mなんですね。そして、1番この度心配なのは、JRの鉄道の橋の所。津軽鉄道と言うんですか。津軽線と言うんですか。それを後ろの4ページの写真を見ると、黄色く染めてあるでしょう？川に、黄色く。その部分をやるという話ですね。

この工法はベストな工法でありますか？という委員の御指摘ですけど、河川課長。

北島委員：私、素人ですから分からないんですけどね。

小林委員長：河川課長、どうぞ。プロだそうです。プロなんですよ、あなたは。

河川砂防課長：プロというか。この河道の改修はですね、現在の河川改修の基本であります2割の勾配で築堤していこうと。

自然に河道なりに、河道に沿った形で、ショートカットをせずして、やっていこうというようなことで、今、計画しております、この大きさとか築堤の高さにつきましては、計画降雨というか、そういう雨の状態からこういう幅、そして高さを決めて進めているものでございます。

特に、最近14年、ここに調書にもありますが、17年にも水害を被っております、地元の蟹田川と地域づくり協議会というようなことで、地元の市町村が協議会を設立して、整備の促進を強く要望しているところでもあります。

計画としては、そういうような形で進めさせていただいております。

小林委員長：という御説明でございます。よろしいですか？

北島委員：もう少し。過程の問題なんです、多分、こういう図面とか、計画を立てられる時、ハードな計画を立てられる時に、シンクタンクとかに頼んでやられたのかと思いますが、その際に、いくつかそういうプランといいますか、企画とかなさったのかどうか。

河川砂防課長：この手の改修につきましては、私共の方が法線と実際の計画降雨計算をしております、シンクタンクそのものには、今の蟹田川については頼んでおりません。

北島委員：じゃ、マニュアルどおりにやられた訳ですね。

河川砂防課長：はい、そうです。

北島委員：疑問といいますか、金額等、それ実際に分からないんですけども、最近、そういうダムとか堤防とか、必要以上に過度な大きいといいますか、なるべく簡便にという。

小林委員長：適正かどうかという話ね。

前に議論が出ていたと思うんですが、河川改修事業は大体20年単位で、当初計画した人達は皆死んでしまうんですよ。孫子の代になってから完成するという、その手の事業ですから。

この辺の特徴は、税金の使い方として根本的な問題としてね。

河川改修というのはそういう、その間において、飛躍的な技術の改良とか何かがあれば積極的に国交省は採用して、学会なども相当応援しているということだと思いますけどね。

とにかく長いです、河川改修は。20年単位でしょう？

河川砂防課長：そうですね。大体20年くらいです。

【整理番号9番 河川事業/鳥谷川】

小林委員長：それでは、同じく河川改良の整理番号9番。北島委員、よろしいですか？9番に入って。整理番号9番を御覧ください。

中泊の鳥谷川です。これは、やっぱり予算規模が非常にデカイ、12億です。それから、ごたぶんに漏れず、河川事業の長期で27年かかってやるそうです。どうぞ。

長野委員：休止から復活させる事例として、ということで提案させていただいたんですが、理由をちょっと読んでみたら、これだけの理由で休止させていた、休止した時の理由をちょっと知りたかったんですが。

その理由が改善されたから今回再開するという筋書きかな、というところで休止する理由をちょっと見てみると・・・

小林委員長：予算保留の理由を教えてください。

長野委員：いや、それは調書に書いてありまして、これだけの理由かな？ということで、調書の1ページ目の説明のところ、新堤を盛土してから3年程度落ち着かせた上で、旧堤を撤去すると。その旧堤の撤去に取りかかるための事業ですね。

工法上の理由で休止になっているので、それがそのとおりなのかどうか？ということと、他に理由は無かったのかな？ということだけです。

河川砂防課長：今、この説明書に書いてありますとおり、ここの土壌というのは、プレロードというか、重みをかけて築堤をまず作った上で、3年程度寝かせると。

それで落ち着いた段階で、その内側の堤防を掘削していくというようなことですので、これは3年、私ども大体ルールとして見ながらやっているものですから、どうしてもこういうふうな状況が生じます。

小林委員長：純粹に技術面でございます、ということでよろしいですね。

河川砂防課長：はい。そうです。

小林委員長：他にどうですか？9番。田中(誠)委員、よろしいですか？河川事業を代表して7番、9番を取り上げているんですけど。

それでは、これはそういう形で技術論的に盛土した所の安定を見計らってから、次のステップに入るといって保留しておりました、という理由なので、担当課の原案どおり「継続」ということでよろしいですね。

【整理番号14番 港湾事業/青森港本港地区】

小林委員長：それじゃ、次に入ります。整理番号14番。はい、どうぞ、田中(誠)委員。

田中(誠)委員：いくつか疑問があるんですね。まず、プレジャーボートの放置艇が減っていますよね。平成17年、18年というふうに減っております。

小林委員長：下ページ5に棒グラフで出ていますね。

田中(誠)委員：それですね。そして、保管余力隻数というんですか？これが放置艇数を上回っている、余力がですね、上回ってきている、ということがまずある訳ですね。

そして、様子を見て検討していきたいということなんですが、民間のものと公共のものが並存している訳ですね。民間のマリーナですか？それを使いますと高くつく、というようなことがあるんですね。

県の行財政改革というのを見ますとね、私も行政改革の委員なんかやっていますが、そういうできるだけ施設を指定管理者制度ですとか、あるいは民間委託といったようなものに切換えてきていますよね。

ですから、これからそういうマリーナを更に作るかどうか、というのではなくてですね、まず公共のものと民間のものが並存している訳ですから、公共のものを民間に払い下げるとか、民間に委託するとか、どれを使っても同じ料金で使える、といったような形に、この際、思いきってやるべきではないか、という感じがするんですよ。

これからの様子を見て、その上でまた作ったらどうか、というような判定らしいんですけども、そうではなくて、思いきって民間の方に委託するとか、民間に払い下げて料金を同じにするとか、そういう形にしていくというのがですね、むしろ、行政のあり方になってきているんじゃないか、という感じがしますので、非常に疑問点といえますか、そういうものを持ちながらですね、ここの部分を読ませていただいたということでもあります。

小林委員長：という趣旨だそうです。委員の趣旨はそういう趣旨です。

こういうものは、公共事業でやるべきじゃないんじゃないかと。むしろ、思いきって、今これは「休止」というのはこのカテゴリーにはありませんから、「中止」の欄に丸をつけて、そして「全部こういうものは民間にやらせたらどうだ。」というような御発言なんですが。

前回、田中(正)委員も発言されてたようで、はい、どうぞ。マイクをどうぞ。

田中(正)委員：道路とか橋とか港湾というものと違って、ごく一部の方々の、ある意味、回答にいただいた、所有者の特定調査とか、あるいは、具体的施策の取りまとめとか、指導・河川維持管理の強化とか、不法係留をさせない環境づくりに取り組めば、ある程度、これというのは自助努力でできることだと思うんですね。

そういう実績が、過去の資料から見ると推し測られるので、是非、私としても、そういうことにいちいち税金を使わずに、はっきり言って休止して民間ともうちょっと努力をしながら、今、田中(誠)委員がおっしゃったような形でやっていけば、これは別にそこまでする必要のものではないんじゃないか、と私は前回からそういうふうに感じてはありました。

小林委員長：はい。他の委員の方々、いかがですか？

どうぞ、北島委員。

北島委員：私も同じような意見といえますか、疑問を持っていたんですが。

これは、維持管理費となっていますけど、これはプレジャーボートの費用とかそういうものは徴収なさるのかどうか。

それから、環境の便益ですか、これがかなり減っていますが、再評価の時点で。これはどうしてなのかということをお聞きしたいんですが。

小林委員長：担当課、どうぞ。

港湾空港課：マリーナの公共と民間の考え方なんですけど、青森県としては民間でできるものは民間にということで考えております。

青森のベイブリッジの下に公共の施設がありますけれども、これは当時の放置艇対策ということで整備したものです。現在も、港湾の維持機能を保つために、放置艇を撤去するという目的で動いております。

その放置艇の行き先を確保するために、ポートパークというものを考えました。

それで、最近の調査の結果、民間の方でまだ余力があるということですので、今現在、事業を保留している状態です。

今後とも、民間の方で余力がある限りは、うちの方で新たに整備するということはないです。

それから、今やっているのは、河川区域もそうですが、港湾区域からも放置艇の追放というものを順次進めております。

あと、維持管理費については、これはプレジャーボートの係留費のことでしょうか？

北島委員：いわゆる、そういう、維持管理にはですね、ボートの所有者から何らかの料金を徴収されるのかどうか。人件費とかも掛かっているのかどうか。

港湾空港課：これは民間もそうですし、県の施設においても料金はいただいております。

北島委員：そうすると、先程の民間との競合という話にも関連するんですけど、それはどのようにお考えになっていらっしゃるのか。実際にそういう需要があるんですか？民間より安くなさっている訳ですか？

港湾空港課：安くしている訳ではないんですが、実際問題、民間さんの方は料金もバラバラでして。青森県の料金なんですけども、今のポートパークについてはまだ決めていませんけども、ベイブリッジの下にある施設については、船舶の長さ1mにつき月額2,016円というふうに条例で定めております。

それから、あと民間との比較というのは、ちょっと複雑でできないんですが、一例として、長さ6メートルの船舶の年間使用料で言いますと、県施設では146,152円となります。

民間マリーナの方では、施設の違いはありますけれども、24万から29万円程度というところと、大きさに関係なく5万から15万程度というところもあります。

北島委員：いわゆる環境の便益が減少したというのは、どのような理由があるんですか？

港湾空港課：このB/Cに関しては、当初、支払い意思額について、2年ほど前に行っておりました、八戸でポートパークをやってまして、その額を使用しておりました。

それに堤川周辺の世帯数なんですけども、当初は町内単位で集計してまして、今回500m圏内ということになりまして、若干世帯数も減っています。その関係で、便益が下がっております。

北島委員：改めて先程からでてます公と民の関係なんですけども、需要はあるんでしょうか？県のそういう施設に対して、使いたいという。

港湾空港課：利用者のアンケートというんですか、そういうのを行いますと、県で作ってほしいというのがあります。

理由としては、県の方が「安い」というんですけど、県としては、民間に余力があるうちは、安いだけで県に集まってきてもらうのも困りますので、民間さんの方を優先して、そちらで足りなくなったら、県で作りたと思っています。

小林委員長：その辺の悩みがちゃんと文章にでてるよね。「住民ニーズ・意見」というところに、民間より安い金で公共のやつを作れと、しかし、公共マリーナを開設することによって民間を圧迫してはいけません、と書いてあるから。

長谷川委員：よろしいですか？

小林委員長：はい。

長谷川委員：この事業の目的がですね、今の放置艇とかそういうふうな、どちらかというところ今の現状を改善したいというようなこともあるかもしれませんが、県民の基本的な、これからの将来とか、そういう意味では、私達の青森県は、海岸線が非常に長い県という、海岸に恵まれていて、海洋性レクリエーションと書かれていますが、そういうものの健全な発展というのが、非常に重要なテーマですし、そして、それが私たちの色々な意味での暮らしを豊かにする、ということに繋がっていきけるかと思うんです。

その時に、こういうプレジャーボートなどが係留する施設等をどう提供するか、ということについて、民間がやれるということであれば民間が積極的に推進していけばいいでしょうし、ただ、例えば、公園に駐車場が無ければ実際に車で来る人も来れないよとか、周辺の道路に車を停めて非常に困ると、あるいは住宅街に車を止められて困っているよ、というふうなことに對して、それは公園を作った人に対して、何ら管理の中で関われないよ、という訳にもいかない、という視点も考えていかなければいけないと思うんですね。

その意味で、今回選ばれている方針はですね、民間のマリーナの動向を見極めて、検討していくと、だから平成19年保留とし、ただ対応方針は「継続」なんだ、という考え方は、極めて妥当だというふうに私自身は思います。以上です。

小林委員長：他の委員の方々いかがですか？

長野委員どうぞ。

長野委員：これは、公共でやる理由は、河川域とか景観に悪い所のやつを、たぶん、県の担当課が、いずれの日か強制執行するという予定があるんじゃないかと。ここは「どいてくれ」と。

強制執行するためには、受け入れる施設がないとなかなかできない。受け入れ施設もないのに「どいてくれ」とは。

放置艇といっても持ち主がちゃんといてですね、その辺の関係を今言う訳にはいかないのかもしれないですけど、この公共施設作ってもですね、この放置艇をそのままに、現状にしておくのであれば、誰も公共施設に入ってこないはずなんです。

ですので、景観上悪いと、あるいは河川の安全上悪い、だから、いずれの日か「これ強制執行しますよ。」というその辺の感じ、感じでいいです、なかなか言えないと思いますが。

もう一点は、先程、民間でこれやるべきだという話、なかなか民間もやらないと思いますんで、維持管理あたりを民間の方に委託することが考えられるんですけど、その二点について

ちょっとお伺いできれば。

港湾空港課長：それでは、一点目からお話します。実は、平成16年の4月にですね「不法係留船等対策庁内連絡会議」というものを作っています。

この中で、メンバーとしましては、河川砂防課、港湾空港課、それから水産振興課、漁港漁場整備課、これらの課が一斉にですね、調査を実施して、放置艇の実態を把握することを目的として作った連絡会議でございます。

この中で、今までのやってきた内容といいますと、皆様も御存知のように、河川砂防課の方では、沖館川それから新城川、こちらの方で放置杭撤去とか、堤川の放置杭の撤去、それから、そういうことをやっています。

それで、港湾の方としましては、一応、18年度から引き続き、撤去指導とか所有者の確認、それらのものを行っておりまして、19年度も引き続き、撤去指導と所有者の確認それから放置艇の台帳整理、これらのものを現在行っています。

今後は、放置艇禁止区域の設定を陸域にも広げていってですね、20年からはいろいろ監督処分等のことを随時考えております。

それから、漁港区域につきましても、いろいろやっています、いわゆる許可制度の導入とか、そういうものを漁港の方は検討しているみたいでございます。

それから、民間への維持管理につきましては、実際、公共のものが出来た時点で、いわゆる指定管理者とか、そういう方向に当然検討する用意は、もし作ったとしてもですね、ありますし、今後のいわゆる管理については、当然そういう形で、管理が移行していくものと考えてございます。以上でございます。

河川砂防課長：今、長野委員からありましたように、この一点、強制執行のために、この施設を作るということではありませんので。

私ども今、堤川、沖館川を含めまして、まず、第1にやっていることは、不法に係留されているものをまず撤去していくと。それは、その船の船主がわからないと、不明だということで、まず、放置杭を去年撤去しました。

今年は、その撤去したところに、ブイとかロープを張りまして、係留させない環境づくりということで、今進めようとしております。

次に、順次それを下げていく訳ですけども、それと並行して、今不法係留している船に対しても、船主の名前がわかっておりますので、その人達にお願いして、こういう理由で、川に対して洪水時非常に危険だと、住民の皆様にも迷惑がかかっている、ということ随時お願いしながら移動・撤去をお願いしている、というようなことで進めさせておりますので、よろしく御理解ください。

田中(誠)委員：2つの質問をいたします。事業費が2億円ということですね。そして、様子を見て、作るか作らないか、とにかく「継続」だと。

作る場合もあり得るし、作らない場合もあり得ると、そういう見解だろうと思うんですけど、そのようなものとしての事業、これは許されるものなんではないかな？予算は盛って、作らな

い場合もあるし、作る場合もあるというような、そういう形で予算を盛っていくということが許されるのかどうか、ということが一点であります。

2つ目、民間経営者との関係がどうしても問題になると思うんですね。ですから、民間経営者との話し合いというものをもっと徹底させてやると、それで一元化すると、そういう方向にまず、話を持っていくということが大事ではないかと思うんですが、この二点についてお聞きしたいと思います。

港湾空港課：事業の「継続」についてですけど、この事業については、先程も申しましたけれども、あくまで放置艇の收容先を用意してから、港湾の環境というんですか、そういうのを、維持を保つために、放置艇の撤去をしますよと、そういう趣旨で動いてまして、15年から動いていました。

それから、その後、民間さんの方で余力がでてきましたので、国とも協議して、もう少し余裕を見ましょと、それで、民間もこれから、この規模を維持していくんだったらいいんですけど、17年当時廃業している施設もありますので、そういう危険性もあるということで、もう少し様子を見ようということにしています。

小林委員長：いやいや、今の質問はね、そういう考えで「予算をリザーブしておいてよるしいのか？」と聞いているんだよ。何にも仕事していないのに。

港湾空港課：予算はリザーブしてません。その都度、単年度ごとに予算計上してます。

小林委員長：じゃ、これは、見積で2億と書いているだけで。そういうことなんですか？

港湾空港課：はい。全体事業費が2億でありまして。

小林委員長：現在までには、最初の年に2,800万使っているというだけで、今のところ、投資したのは2,800万であって、それ以降の予算措置は全くないのね？

港湾空港課長：そうです。

小林委員長：だそうです、田中(誠)委員。だからこれ、やらないんですよ。やらないんですよ。

やる時はですね、どっかに書いてあったけど、やる時は検討するんだから、やるかやらないかをそこでもう一回検討するということなんで、さっき長谷委員がお話されてたように、ここで「中止」ということになっちゃうと、そういう話題にすらのぼんなくなっちゃうから、一応「継続」という形で、お金も予算も一切かかんないで、こうやって置いて「ほっといてくれませんか」と。

そうしないと、2,800万が捨て金になってしまって、責任が出てくるから、やった人の。

岡田委員、どうぞ。

岡田委員：そうすると国との関係はどうなるんですか？

小林委員長：それ聞きたい。33.3%国費が入ってる。

岡田委員：それと「統合補助」というのは、これは何ですか？

港湾空港課：「統合補助」というのは、施設の有効利用を進めるとか、弱った施設を強化する、というふうな事業に使われております。

それと今の使われた2,800万についてですけど、まだ国との・・・。

県土整備部次長：今の補助制度のことなんですけども「統合補助」というのは、県に、使う重要度に応じて県に配分していいよと。例えば、「青森港なら青森港に1億あげますよ」と。

その中で「県の管理者としてどこが重要ですか。重要な所にどんどん注ぎ込んでください。」というふうな形でありますけど、実はその中の、その全体の計画は、これ、これ、これ、というように認められている訳なんです。ですから、その中にこれが1つ入っていると。

ですから、ただ、今、先程から説明していますように、まだこれについては、重要度が実は煮詰まっていないということで、事業としては、着工してから長くなっていますので、継続評価はしていただくんですけども、事業として必要に応じた時に、改めて、それは検討してやる時はやりますよと。

将来的にこれ必要が無くなれば、計画の中からも解除してしまうと。そうなるともう、ぜんぜんやれなくなる、という形なんです。

ただ、今は、先程から説明していますように、民間の動向を踏まえてですね、実際やる時はその中で、必要な時にやると、あるいは民間がどんどんどんどんこれから整備していくと、うちの方はやらなくても、集積がでてきますから、その場合には、計画上からカットしてしまって、もう完全にやらなくなります、ということなんです。

ですから、統合補助というのは、そういう形で今、地方自治体のやりたいことに全部重点配分しなさいよ、ということが任せられている部分がありますので、そういう形で統合補助自体としては、予算はあるんですけど、ここには今のところ0だというようなことになっている訳です。

岡田委員：町村もこれ出すことになっているんですよね？

小林委員長：そうですね。

岡田委員：どうですか、いっそのこと。全体の整備に関わる補助か交付金か、みたいなそんな話ですよ、地域が持つ。

この事業そのものは、これから先、よっぽどお金持ちが増えるっていう、青森には特殊に増えるんだ、という見通しが無い限り、だんだんこの放置艇も少なくなっているようですから、思い切った決断をしたらどうでしょうね。

小林委員長：はい、北島委員。

北島委員：この放置艇対策ということはわかるんですけども、目的はわかるんですけども、そもそも、なぜ放置艇が放置されているのかというのは、これはお金払いたくないから放置しているんじゃないんですか？

小林委員長：我がままですよ、我がまま。

北島委員：それだったら、公共の施設を作っても、結果は同じですよ。

実際に、民間のそういった施設がある訳ですから。民間でも採算に乗せようと思えば乗せられるような施設はできる訳ですよ。本当に必要な道路とか港湾とか、さっき言われましたように、ちょっと性格が違う訳ですよ。

それで実際に放置艇対策といっても、お金を払うのが嫌だから放置しているというふうな状

況だったら、公共で多少安く作ったって、実際にその問題が解決できるのかどうか、ということもまず疑問がありますし、実際に民間のマリーナが8か所ある訳で、民間だって採算ベースに乗せられるような事業だったら、別に公共がやらなくても民間でやってもらったらいいんじゃないか、というふうに思いますが。

小林委員長：いや、そうですよ。この棒グラフに出ていますように、余裕があるから金は使わないというんですね。

「だったら止めちゃって」というのもどうも。御発言のされていない濱田委員、日景委員、いかがですかね？

何か、私がここで皆さんの意見を聞いているとそういうふうに聞こえて、長谷川委員は「何も使わないんだからいいんじゃないかねえの？」って感じだけでも。どうも長谷川委員が少数派じゃないかなと思って。

御発言のなされていない日景委員、濱田委員、どうぞ御発言ください。

日景委員：何かもう他の委員の方がおっしゃってくださるので十分かなというふうに思いまして、特に発言しなかったんですけど、やはり、公共事業としてこれはどうかな？というふうに感じますね。

やっぱり受益者がかなり限定されているというところがとても大きいですし、それから、今、北島委員もおっしゃったように、やっぱりそのお金の問題で、というのも多分そうだと思いますし、例えば、監視員をというお話もありましたが、それは結果的にまた税金をそのために投入することになりますし。

そういうことを考えて、かつ、この進捗状況といいましょうか、考えるならば、今この決定を下す時期かなというふうに、決断する時期かなというふうに思います。

小林委員長：濱田委員、どうぞ。

濱田委員：私は別にありません。

小林委員長：「ありません」って、「ありません」っていうのは困るんですよ。委員なんですから、イエス・ノーを言ってくださいよ。委員というのは、そういう責任を持っているので。

濱田委員：私は、これは「中止」した方が良いと思います。

小林委員長：じゃ、ノーね。

濱田委員：民間がまだ余裕がありますからね。

小林委員長：分かりました。

はい、長野委員、どうぞ。

長野委員：私の方は、放置艇対策ということで、ちょっと意見を述べたいと思うんですけども、民間で全部施設を作って、その放置艇が全部収容されれば、それはそれで済むんですが、ずっとここ20年、30年進まなくて、先程行政の縦割りがありまして、お答えになった河川の方は、河川区域はちゃんと管理体制があるから排除しますと、それで済むんです。

排除された人はどこへ行くかというのと、今度は港湾区域、漁港区域に行く。そこでも排除される。

結局は、何か施設を作らなきゃいけないということで、それが公共事業としてペイするかどうかは別にしてですね、別にしてじゃなくて、今、それが議論になっているんですけども、何らか公共も排除するという法律が4、5年前にできたんですけども、それに対応して収容する施設もないといけないんじゃないかという趣旨で、これは休止というか継続みたいな休止みたいな形で出て、こういうのは「要らないよ。」というのは、私は1つの放置艇対策のですね、平成12年にできた法律に対して、ちょっと、反対、後ろ向きになるような形なんです、何かここですっぱり切るといえるのは、ちょっと問題が多いんじゃないかなと思います。

ちょっと、いい事例であるかどうか。駅前に自転車があって、勝手に置いてたら撤去されるんですけど、だけど、自転車の人達は、ちゃんと自転車置場がないと、やっぱりどこかに置いてもらう訳です。

指定された自転車置場というのが駅前には大体あって、変な所に行ったら強制執行で取り上げられるという、そういうことでやられて、駐車場もそうなんですけど、その収容する場所がないとですね、あるいは、それは民間の自転車置屋さんが昔駅前にありましたけども、そういうので「民間に任せればいいのか。」というのも1つの方法かもしれませんが、なかなか、今はお金が掛かるやつには民間は進出してこないということもあって、スパッとここで切った方がいいのかどうかというのは、せっかく放置艇対策ということで進んだところがあるので、問題かな、という意見なんです。

小林委員長：はい。ありがとうございました。

はい。田中(誠)委員。

田中(誠)委員：大事なことは、民間の経営者とですね、もっと話し合いをすることが大事だと思うんですね。

例えば、公共でまた2つ作るということに対しては、民間経営者の立場からすると望ましいということではないのではないかと、という感じがするんですね。

公共施設の方に停めると、比較的安いというのであれば、民間経営者の経営を圧迫する形になる訳です。

ですから、民間と公共の両方があるということは、まずうまくないので、したがって、民間ベースに考えて、そして今、公共のものが2つあるということですが、その経営も民間に委託する、といったような感じで、これは結局、最終的には民間経営という形に向うべきだと思うんですよ。

そして、いろんな問題点は、民間経営者との話し合いの中で、例えば、どうしてもこういう問題があるという場合に、それを両方で解決していくとか。時にはどうしてもお金の方でやらなきゃいけないとか。いろんな問題点が出ると思うんですよ。

ですから、基本は、やはり民間経営者との話し合いを密にして、最終的には民間が経営するという方向に向っていくべきではないか、という具合に私は思います。

小林委員長：武山委員、どうぞ。

武山委員：これも必要であれば公共側が作るということは、全く問題ないし、正しいと思うん

ですけども、その必要の度合いというのが、どうも今は低いのかなと。

今の段階でこれを「継続」にするかというところの十分な情報がないのかなと思いますけれども、もしこれを復活というか、事業再開するとした時に、フリーハンドというか、事業課の方で進めることができるような状態になってしまうのかですね、「継続」とした場合に。

そこがもし再開するのであれば、ここの再評価のところにもまた話が出てくるということであれば「継続」でもいいと思います。

そうでなければ「中止」にして。中止しても、全く駄目ということではないと思うんですね。小林委員長：どうぞ、担当課で何か話が。

港湾空港課：民間のマリーナにアンケートを行っているんですけど、8社ありまして、この民間圧迫だというのは2社なんです。あと6社については、放置艇対策として有効であると、民間営業にも支障はないということで、整備して欲しいというのが6社ありました。

県土整備部次長：先程から「継続」という話がありましたけども、私どもの「継続」というのは、この中に「休止」というのがこの事業にないんですよね。ですから、心は「休止」なんですよ。そこがちょっとないものですから。

今、武山委員がお話したようにですね、「再開する時にもう一度ここにかけなさいよ。」ということで、勿論それはもうそういうことになりますし。

ですから、そういう私どもの選択の無いということがあって、そういう意味の「継続」になっていることも御理解いただければと思います。

ですから、この委員会の中で「再開の時にもう1回かけてね。」ということになれば、それはそういう形になると思いますし、先程から申していますように、民間に余力のある場合においては、これは実際、私どもは着工、着手しないと。

そういう時には、私どもの計画が、それがどんどん続いていくという見通しが立てば、この計画は多分無くなる、という判断をしております。

ですから、今の場合は、まだそういう見極め、先程申しましたように1回廃業した所もありますので、今後、そういう見通しをつけたいために、今のところ本当は「休止」に付けたいんですが、そこに無いものですから「継続」になっているということを御理解いただきたいと思っています。

小林委員長：そう思っていました。そう思っていましたというのは、多分、担当課の方は、そういう気持ちなんだろう、というふうに思っていました。

それで、今の次長さんのお話の逆説的にね、もし「中止」というふうな判断をしてしまったら、今のお話は再浮上するということは絶対あり得ないんですか？

県土整備部次長：非常に難しくなると思います。計画をまた最初から作り出すことになれば、今度、補助制度からも取っちゃいますんで、補助の枠の中から取っちゃいますんで、それを、つつこむということになれば、今の補助採択上からは、非常になかなか困難な手続きが出てくるということです。

小林委員長：そうか。国の補助事業に採択をされる時に非常に困難だという話ね。

県土整備部次長：そうなった場合に、補助事業ではなく単独事業という形になる可能性も残るということになります。

小林委員長：だから、安全弁として「継続」のままほっぽり出しておいたらどうかというのが、担当課のお考えのようですけど。

長谷川委員、どうぞ。

長谷川委員：こういうプランを公の方も持っているというふうなことを維持しておくことが、民間のそういうふうな運営されている方に対しての話の場にも是非参画して、この放置問題を皆で考えましょう、という田中（誠）委員のお話はですね、もっともだと思んですけども、そういうふうな時も、「こういう案を今保留していますよ。」というふうな中で、「中止」ではない形をとっておいた方が、効果的な、いわば対策に繋がっていくんじゃないかとも思うんですけど、その辺は、少し考えていただければと思いますけども。

小林委員長：これね、制度の、そうなんだよね。「暫くお休みしましょう。」と言いたいところなんだと思うんですよね。でも、そういう選択肢がないというんだから。

難しいですねって、濱田委員に「イエス・ノー言え。」と言って、私がイエス・ノーを言わないのは駄目で、言わないといけないんですけど。

私は、気持ちとしては、一旦止めてですね、止めて、そして、そういう必然性があるって、必要性が、需要が出てきた時に復活ということでもやりたいなと思うけども。

さて、その選択が「継続」というところに丸を付けないと、そういう選択肢が無いんだということになっちゃうと、これはやっぱり「継続」といふような所のマークのところになっちゃうのかなと。

ちょっと何となく理不尽だな、という感じがするんだけども。やっぱりしょうがないのかな。
田中（誠）委員：継続というのは、平成21年度までということですか？

小林委員長：そうですね。というのは、この国の統合補助というのが、国が33.3%、青森市が16.7%ってあるんでしょう？県が50%かな。

これでやっている統合補助という青森港改修事業が、21年度で切れるんでしょう？総予算2億で。そういう話なんですか？

港湾空港課：いえ、そういう意味ではないです。当初の計画としては、平成15年度から平成21年度の期間で整備するという予定でした。

今、これを休止していくと、国との相談によりますけども、もし整備再開となった場合には、そこからまた3年なり5年なりの工事期間が必要になりますので、伸びる形になります。

小林委員長：そういうことなんですか。私はまた、全然そう思っていなかったよ。

事業名が青森港改修事業という統合補助という、国の33.3%の補助事業が21年度まで2億円できて、それをさっきの次長の説明だと「何に使ってもその県で御自由にどうぞ。」というのが、21年度までだと思っていたんだけど、そうではないのね？

このプレジャーボートの船着場を作るのが21年度という話？

港湾空港課：当初は15年から21年の間で整備するという予定でしたけれども、今、16年

から休んでおりますので、新たに始まった場合には、また3年なり5年なりの整備期間を要します。

小林委員長：それじゃですね、分かりました。それじゃ、ちょっと委員長提案しますが、意見書にこういう意見を付けたらどうですかね。

再発というか再着手する、さっき武山委員が言ったようなことを整理して喋っているんだけど「もし着手するような場合には、必ず委員会で検討すること」とか。それまでは「継続」という言葉しかないから、「継続」という言葉に乗っかるけども、「やらないこと」と。やらないとはっきり書きますよ。

だけど、カテゴリーからいうと、「休止」というカテゴリーがないので、「継続」という提案に乗るけども、「やらないこと。やる場合には、必ず委員会にかけること。」こういう文言を付けたら、笑っているけど駄目？姑息に過ぎる？

はい、濱田委員どうぞ。

濱田委員：現地調査をしてからね、そして民間のマリーナの方とね、いろいろお話をしてから決めた方がいいと思います。

小林委員長：なるほど。

濱田委員：今、ここで言ったって、民間がどのくらい余力があるかということがわからないでしょうね。

小林委員長：それは、十分ここにあるんじゃないかと。このデータじゃ足りませんか。棒グラフのデータとか。

濱田委員：私が見た限りではね、民間の方はもっと少ないと思いますよ。

小林委員長：少ないって何がですか？

濱田委員：放置艇の方が多くてね、民間はいくらでも受け入れることができますよ。

小林委員長：そういう意味ね。

濱田委員：放置艇は、いくら県で作っても出るんですよ。金を払いたくないんだから。だからいくら県で作っても、堤川とかそういう所からいなくなるということですよ。

小林委員長：モラルの問題だね。

濱田委員：金額のことをいうとちょっとあれですが。

小林委員長：不法駐車が無くならないのと同じだ。

濱田委員：うんと安い、年間8万円くらいの所があるんだもの。それでも持っていけないんだもの。

小林委員長：濱田委員の提案のようにですね、現地視察というか、視察っていてもこんなの何もない所を見てもしょうがないんだけども、要するに、向こうさんの、民間の方とか関係者等の意見なんかも直接我々委員会が聞くという、何かを、1つプロセスをしてから結論を出したらどうですか？という提案がされましたが、いかがですか。

はい、どうぞ、北島委員。

北島委員：その際だったら、やはり放置艇で放置している人達の、この船の所有者の意見とい

いますか、やはりそれも聞かないと。実際に、多少安い公的な施設があったら、そこで料金を払ってきちんと放置しないようにするのかどうか分からないじゃないですか。

むしろ、そうすると放置艇対策ということだったら、ペナルティの料金を課すとかね。駐車違反みたいな。むしろ、そちらの方が有効なんじゃないんですか。

受け皿としたら、やはり、私は民間で多分大丈夫なんだと思いますよ。

ただ、お金を払いたくないから放置しているという状態だったら、やっぱり、その状態に対して何か施設を作る、施設を作っても、公共の施設であっても、やはり料金は徴収する訳ですから。無料だったら皆無料の所に行きますよね。かなり安い所だったら、その公共の方を全部使うじゃないですか。

やっぱりお金を払いたくないという船がある訳でしょう。その現状というものを把握すべきで、実際に、お金払いたくないから船を持たないという人も中にはいるでしょうし、払えないという人もいるでしょうし、やっぱり、もし払わざるを得なかったら、そういった法に則るという人もいるでしょうし。

その辺りの現状が、もう少し見極めたいですね。実際どうなっているのか。その放置艇が、何故放置された状態になっているのかと。

小林委員長：どうぞ。

濱田委員：県の施設はまだ空いていると思いますよ。だから現地を見て、そして結論を出せばいいと思うんですよ。放置艇はいくら言っても動かないんだもの。県としては何回もやっているでしょう、今まで。

小林委員長：いかがですか、他の委員の方々。

岡田委員、どうぞ。

岡田委員：私は、やっぱりあれですね。困った人のために公が手を差し延べて、おんぶに抱っこしてあげるという、これはやっぱり通用しない時代だと思います。

そういう意味では、まさにペナルティ論が出ましたけども、やっぱり、そっちの方向に動いている気がしますし、県民は、多分、それを望んでいると思いますね。

そういう意味では、今のような意見がどんどん出てきていますから、私はもうズバッと「中止」の方向でいいと思います。

そうしませんと、そもそもが公共海面を自由に使っていいよということで、それに車庫がないような、それを面倒見てあげるという、こういう公の状況には、財布の状況には明らかになりませんよ。

小林委員長：長野委員、どうぞ。

長野委員：ここで議論されているようなことが、平成12年にあった訳です。国全体として、放置艇をどうするんだと。

良い例が駐車場と同じなんです。民間の駐車場があって、皆が不法駐車するから、公共で駐車場を作るという話とほぼ同じなんですけれども。

事業をやるかどうかは別にして、放置艇対策というもので河川、漁港、一般海岸、港湾、こ

れを含めて皆で放置艇を無くするためには、ここに収容する、使用するという事が出てきた事業であるということで、取りかかるか、取りかからないかは別にして、多分、ここで話、現場に行って話をすると「施設がないじゃないか。」というのが、多分向こうの放置している人から出てくるはずなんです。

不法駐車している人が「ここに駐車するな。」と言ったら「駐車場が無いじゃないか。」という議論が出てくるのと同じようなものだ。

そういうことをちゃんと、もう1回、ここでそういう議論になるのであれば、現場を見て決めた方がいいんじゃないか、というふうに思います。

それと、放置艇対策をやる時に、この放置している人達とやり取り、行政当局とやり取りする時に、こういう施設の用意があるんだ、というのは1つのカードであるんで、これもなしに「どけ、どけ、どけ」という話はなかなか済まないということで、カードを持つかどうかという議論でもあると思います。

小林委員長：田中(正)委員。

田中(正)委員：車がレッカーされるように、そういう不法に停まっている船をレッカーする場所を例えば県で作って「レッカーしますよ」と。貴方が全然言うことを聞かないと「しますよ」と。

ただし、ここに置いてある間のいついつまでにきちんと停泊する手順をとって、ちゃんとどこかに入れるというのであれば「ここから出して戻しましょう。」みたいなためのポートだったらいいんですけど。

貴方がどこにも入れないのは「高いから嫌だ。」というので「ここに入れてください。」というのは、やっぱりちょっと違うと思うんですね。

やっぱり、許可も、全部船のそれも取り上げて、返して欲しかったら「ちゃんと入れなさい」と。それまでは「ここで預りますよ。」のためのそれだったら納得いくんですけど。

ここにもあるから「安い方に入れてください。」というのは、ちょっと違うような気がしません。

やっぱり、本人のマナーというか、そういう意識の問題というのは、県で税金を使ってやったから直るとは、私もちょっと思えないものがあります。

岡田委員：駐車スペースが無くても買えちゃうんですか？

港湾空港課：はい。

岡田委員：そこが問題ですね。

小林委員長：遅れているんだ。今は車買えないでしょう。ところが船は買えるんだそうですよ。

今、私は、さっきから濱田委員の提案に対してちょっと躊躇しているのはね、そんなのに聞いてもしょうがないだろうという気持ちがあるんですよ、まさしく。

だから、執行、行政は執行すればいいんでという形で、受け皿と田中(正)委員がいいことを言ったけど、受け皿として置くけども、駐車料1日に、もしレッカーで引っ張って行ったらば、なんぼ取られるんだったか。何万だか「取るぞ」と。金払わないと「返さないぞ」とかいうく

らしいことをやるという姿勢がないと、公共事業というのは成り立たないんじゃないか、ということ認識させることが非常に重要だと思うんだけど。

さっき、長野委員がおっしゃっているように、カードとしてね、そういう用意もあるから、ということも1つの作戦としてはあるのかな、とは思っただけど。

現地でヒアリングしても、いわゆる公共事業のヒアリングと、これは全く意味が違うと思いますよ。従来、我々がヒアリングしていた、現地入りして現地調べるといった意味とは。意味が違いますよ。

濱田委員：いや、それは違うのはわかるけどね、そこ行って見ればいいじゃないですか。それに、委員長ね、公共のマリーナがね、いっぱいなのか、空いているのか、それも県の方から確かめた方がいいんじゃないですか。

小林委員長：いやいや、別に見に行くのは反対している訳じゃない。見に行くのは構わないんだけど。

濱田委員：行けるのであればね。

小林委員長：分かりました。ちょっと、ここ5時に「必ず出てください」と言われていますから、終らないといかんで、この問題は預りましょう。

預りましょうというのは、現地を見て検討するかどうかの改めでの提案を最後にします。

【整理番号15番 街路事業/3・4・3号中央町金矢線】

小林委員長：もう1つ残った整理番号15番に入らせてください。これは、道路の話ですけど。これはですね、15番は、金額が非常にデカイですね。それから、もう一度、15番の差し替えの調書を見ていただければ分かるんですけど。105億という。

それから、B/Cがですね、当初、これは私達がやったの何年でしたっけ？再評価やったの。事務局：14年です。

小林委員長：14年でしたか。5年前の14年だそうですが、その時にやった時は、2.15というふうにB/Cが出ていたのが、この度、もう1回計算し直したら1.86というふうに結構下がっていますね、という辺りから「詳細審議でしょう。」ということで、御提案申し上げるんですけど。どうぞ、意見交換。

場所とか様子は、この後ろの下ページ、4ページ、5ページ辺りの写真でおわかりですね。

要するに三沢のJR東北本線の上を跨ぐような形で、さっき綺麗な橋の絵が、こればかりじゃないんですが、その前後のトンネル掘りもやっているんですが、1番の目玉は、さっき追加して出てきた16ページの、こういうふうな橋が古牧温泉の上にかかっているという、こういうやつです。

それで下ページ、4ページにありますように、その鉄道の右と左をトンネル掘って結んでということになる訳ですけど。これについてはどうですか？

はい、武山委員、どうぞ。

武山委員：前回、歩道の件について質問させていただいて、今日、回答をいただいて、一般論

としてはいいかなと思うんですけど、やはり、今、事業費が苦しいということで、橋梁とかトンネル区間については、片側しか歩道を付けていない場合もあるというところで、そういう議論があったのか、無かったのかという点。

あと、トンネル、橋梁、トンネルと続く間に一般部というか、平坦で両側にその施設がはり付く部分があるのか。なければ、橋梁トンネルの部分については、片側でいいんじゃないか、という気がするんですけど。

小林委員長：経費節減からね。今のような見解も確かに1つの見解なんですけど、いかがですか担当課？これは都市計画課か。どうですか？今の武山委員の御指摘、分かったでしょう？

都市計画課：これはですね、道路構造令で、先程説明した内容のとおりなんですけど。

小林委員長：いやいや、それは知っていて、武山委員はプロなんですから。そういうことを授業で教えている人が言っているんですよ。そういう教科書的な話を聞いているんじゃないか、青森県のために努力しているんですよ、今。

県としては、経費節減でそこまでやったっていけないんじゃないの、ということを行っているんだから、いや、それは武山委員がどんなに理論を言っても「法律的に無理です。」と答えればいいですよ。そうじゃなかったら、どんどん出ますよ。「そんなに金使わなくてもいいんじゃないの？」って。

都市計画課：ですから、先程、不公平感もあるし、人家連担部でもあると。それと、駅に繋がる道路でもあるし、小中学校・高校もあると。そういう周辺環境にありますので、両側歩道という選定をしております。

小林委員長：片側にしても違法行為ではないのね？法律的には問題ないんですね？ニーズの問題だけだ、今の貴方がおっしゃっているのは。ニーズ上、両側歩道がいいと言っているんでしょう？法律的には問題ないのね？

都市計画課：そうですね。

小林委員長：じゃ、議論は展開しましょう。

武山委員、そう言っているんだけども、どう思う？

武山委員：実際、福島県とか福島市とか、歩行者が少ない場合には片側としています。

小林委員長：どんどんどんどん、こういう意見が出てくるんですよ。武山委員は、全国区で展開しているんですから、同じような工事。

武山委員：それで、小学校・中学校は、ここを跨いで通わないのかな、という気もしますのでその辺りを。

小林委員長：あのね、貧乏県を助けるために、物凄くいい提案をしているんですよ。

武山委員：歩行者の数との必要性でそういう議論がなかったのか、全くなかったのかという点。

小林委員長：比較検討して、両方に歩道がなければならぬという必然性はなんですかと。「説得力ある説明をしてください。」というのが武山委員のおっしゃっている、土木工学の専門家の意見ですよ。どう？そこまで勉強しているの貴方。

都市計画課長：歩行者の考え方なんですけど、構造令的には、基本的には両側ということが原則

として謳われております。

その原則を崩す場合には、先程、武山委員がおっしゃるように、極端に歩行者数が見込めない場合ですとか、遠隔地にあつて既にその歩行者動線が途切れている場合などについては、委員おっしゃるように、集約した形で、やむを得ない場合は片側という選択肢がございますが、今回の現場につきましては、当課といたしましては、先程、お話申し上げましたが、小学校の学区につきましては、そういう遠隔地というのはございませんが、中学校以上につきましては、かなり学区というのはエリアが広く、その部分についての歩行者については、確実にあるという判断です。

小林委員長：判断というのは、何かデータを取っているんですね？

都市計画課長：基本的には、学校の方のデータがございますので。今日はちょっとお示しできませんが。

小林委員長：いや、持っていればいいんですけど。

都市計画課長：はい、ございますので。

小林委員長：武山委員、そういうことだそうです。いいですか？了解したそうです。

他にいかがですか？この三沢の道路の話。

それでは、これも担当課の御提案というか、方針どおり「継続」ということで。

これは、23年度は伸びるということはないですか？順調ですよ？

都市計画課長：今のところは。用地問題等ございませんので。

小林委員長：予定どおり23年で完了ですね。

都市計画課長：計画年次でいけると思っております。

小林委員長：それでは、対応方針「継続」でよろしいですか？

北島委員、どうぞ。

北島委員：武山委員の意見とちょっと違って、むしろ歩道は、ちゃんときちんととって欲しいという方だったんですけどね。

先程の御説明で、自転車と歩道というのを同じ場所にとということだったんですが、最近の動向を見ても、自転車と歩道というのは分ける方向にあると思うんですが。私もそちらの方がやはり安全といいますかね。

小林委員長：どうですか。ここ、この現場。自転車の取り扱い。

都市計画課長：自転車・歩行者道という形で、基本幅員3m50cmです。

北島委員：そうですね。ただ、これから作られる道路でありますし、最近、やはり自転車による事故といいますかね、歩行者に対する事故が多いということもありますし、ここは多分、自転車の量が多いんじゃないかと思うんですけども。

これを分けたりすると、やはり予算的にはかなり厳しいものがあるんでしょうか？

都市計画課長：今、自転車と歩行者の分離という議論が国レベルでもいろいろされているということは承知しておりますが、ただ、セパレーツにする場合のですね、具体的な対応の方針までは、今のところ明確に示されていない。検討はする必要があるということで、我々も認識し

ておりますけれども。

ただ、この現場に関しては、いわゆる通学生の自転車というのが大部分ではないかというふうに考えております。

したがって、幅的には自転車と歩行者が安全に、双方が安全に通行できる幅を確保するという観点で先程御説明させていただいております。3 mもしくは3 m 5 0 c mということで。

ですから、今のところ明確に歩行者と自転車を分離するという考えには立っておりません。北島委員：私、弘前市にいますけど、3 m 5 0 c mというのは、多分、私の大学の近辺でもそうだと思うんですが、結構ぶつかったりして事故があったりする場合もある訳ですよ。

3 m 5 0 c mというのは、ゆとりがあるというふうなことをおっしゃいましたが、私は自転車と歩行者が一緒だからそんなにゆとりがあるというふうな幅でもないと思うんです。例えば、4 mくらいにして、色分けするとか。

この辺りの状況というのはよく分かりませんが、歩行者、自転車が結構、双方とも、歩行者があって、自転車があって、先程通学とおっしゃいましたが、結構多いような場合だと、いずれにしても、これから作られる場合だと、やはりそのように都市計画の話ですから、事前に先手をうってやられた方がいいんじゃないかと思えますけど。もしそれで予算とか、あるいは面積的にかたがつくのであれば。

都市計画課長：この自転車と歩行者の問題というのは、そもそもの原因は道交法にあるということで、道路交通法の中では、自転車は車道を通るということのルール化が徹底されていないということが背景にございまして、その自転車の利用者が車道の交通量が極端に多い場合などは、自らが危険を感じるということで、歩道を頻繁に通行するというので、道交法の中で車道の原則通行禁止が打ち出される見込み、というふうには一応理解しておりますけど。ただ、成案については、まだきちんと諮られていないはずですので。

今、北島委員のおっしゃるように、先手というお話も理解できますが、今の3 m 5 0 c mを更に拡幅する必要というのが出てくるでしょうし、費用対効果の部分での検証も再検証が必要になるということもございます。

どうしても、確実に構造物で分離するということになると、今より幅員は明らかに広がるということにもなりますので、そこについては、事業課としては、そこまでの検証は今のところは考えておりません。

北島委員：3 m 5 0 c m程度あれば、ここの、この地域の特性、交通量からみて、そう事故も起こらないだろうというふうに想定なさっている訳ですか。

都市計画課長：はい、そうです。

小林委員長：そのうち、歩道を走ってぶつかって事故を起こして、また訴えられたりして。

道路管理者、県は何やっているんだと。そういうことを訴えられて、論争でもならない限り、こういうのは直らないんですよ。

ということで、これは「継続」という原案提示のとおり、ということによろしいですか？

ありがとうございました。

(6) 現地調査地区の選定について

小林委員長：それですね、一応、予定どおり全部やって、今4時半ですからあと30分しかないんですけど。

先程の整理番号14番につきましてはね、スケジュール御記憶だと思うんですけど、1年間のこの委員会のスケジュールで次回、今日の資料にはスケジュールなかったんでしたっけ？

前回渡したのか。どこかにスケジュール、委員の方々の手元にあるのかな？今日はないの？

7月の下旬にですね、28日ということになっていますけど、現地調査ということではあるんですよ。

私としては、今年のテーマを見て、あえて現地に行くようなこともないな、と思っただけですが、今の議論をずっと総括してみますと、この14番については、現地、遊びのポートがどうやって置いているのか見る、という濱田委員の意見だから、見ない、という理由もないし、どっちみち、知事に対する答申書、意見書の取りまとめの打合せとかいろいろあったんで、7月の28日は皆さんの手帳に多分「会議」と書いてあったと思うので、そこを使ってですね、幸いすぐ側の青森駅の、さっきの平面図を見てもその港の所ですから、見ましょうか？

そして、部屋に戻って、取りまとめをどうするかということを一応、夏だし海を眺めて、遊び人がこうやって税金を食いつぶしているんだという実態を見てですね、結審しましょうか、という御提案ですけど。

28日に、海水浴はしませんので、普通の格好でいいですけど。

事務局、ちょっと、1時間もあればいいんじゃないかな。人の話を聞くというのは、私は意味がないと思いますよ。私なんか言っちゃいますから「あんた自分で金払いなさいよ」と。「税金何だと思っているんですか」と。

だから、そういう話じゃなくて、いっぱいあちこちに捨ててある船があるというのを見て、また審議しましょう、という程度でいいと思うので、グルッと見て、1時間くらい潮風に吹かれてですね、頭を冷やして、そして審議に入るといっただったら、スケジュールもそんなに大幅に変えることないでしょう。ちょっとそのへんで御検討。

どうしても意見を聞きたいって、私勝手に喋っているけども、どうしても意見を聞きたい、誰かの意見を聞きたいという御意見があればあれですけども。

北島委員：県の方で、動向といいますか、それをちゃんと、それなりの調査とかをしておいてくだされば、私は別に直接意見を聞かなくても結構です。何故放置しているのかということ。

小林委員長：ヒアリングじゃなくて、行かなくてもいいって言うてるの？

北島委員：いえ、別に。

小林委員長：やっぱり海に行きましょうよ、夏だし。

濱田委員：どうせ行くのであれば、しっかり皆見た方がいいと思います。放置している所、民間のマリーナも。

小林委員長：車でずっと、海岸通りずっと歩けるんでしょう？ここ。

濱田委員：いやいや、これだったら結構離れているでしょう。民間のマリーナとかね。

小林委員長：ずっと、あの海辺のところ、我々皆マイクロバスか何かで。

濱田委員：いやいや、1時間じゃとても見れないと思いますよ。

小林委員長：そうなの？そうですか。

濱田委員：公共のマリーナも、公共の施設も見た方がいいと思いますよ。

小林委員長：はい。そのへんちょっと事務局、濱田委員、随分詳しくそうだから。濱田委員とよく相談しながら、長野委員、どうぞ。

長野委員：申し訳ないんですけど、CVMの実感として、去年のやつも海岸事業で、海岸環境でCVMで費用対効果なんぼと出たんですね。是非、その分もCVMというのはこういうもので、費用対効果を出しているというのを実感できますので、その説明もお願いできれば。

もう1つは、今日、調書が出ています。もう1つは、次回のやつで、先程から言っているんですが、放置艇対策というものが、平成12年で、どうしてこういうのが出てきて、公共でこういうものを整備するという事業になっているのか、というその経緯も説明していただければと思います。

小林委員長：他に、せっかく、7月28日に集まって見に行くとするれば、他に何か御注文があれば。今、北島委員の注文と長野委員の注文というか、事前にこういうものを準備してくださいというのが出たと思うんですけど。他に何かあれば。

それじゃですね、あとは時間配分とかを御検討いただきながら、濱田委員の意見によれば全部見ろということですから、全部の地区を見れるように、どういうふうに流れるのかな。動線がどうなるのか私はよく分からないので。ちょっと事務局で検討してもらえますか。

事務局、どうぞ。

事務局：今、青森港の現地調査ということで決まりましたけども、ちょっと確認させていただきたいんですが、資料の4の7ページを御覧いただきまして、青森港放置艇の位置図。

小林委員長：平面図がありますね。

事務局：はい。全部見るというのは、この浅虫の方から全部、1つ1つ確認するというではないですね？

小林委員長：そうじゃなくて、自動車でバーと歩けていうんでしょう。私よく、イメージが湧かないけども。

私は、もうこんなの皆、同じようなものだから、1か所どこか見ればそれでいいと思っているんだけど、濱田委員から「全部見ないと分からない。」と言われたら「はあ」と、私は全然分からないから、海のことは。

濱田委員：私の言っていることは、公共のマリーナとね、県でやっている所の。

小林委員長：公共のマリーナってどこですか？「西船だまり」ってところですか。

濱田委員：はい。そことかね、民間のマリーナも2か所とかね、それ以外に放置艇の置いている所を見た方がいいんじゃないかと思うんですけどね。

どうせ見に行くのであれば、そうした方が良くと思います。

小林委員長：堤川に75隻と書いてありますね。事務局、分かった？相談してくださいよ。

事務局：はい、分かりました。案を作って、後でまた御相談いたします。

小林委員長：それではですね、本年度に関しましては、整理番号14番の青森港改修事業というのだけ1件残して、後は担当課の御提案のとおりということで、本日決定したということで、発表したいと思いますが、よろしいですか？

ありがとうございました。追い出される前によく終わりました。

それでは、事務局どうぞ。お返しします。

(7) その他

事務局：それでは、事務連絡が3点ほどございます。

まず、一点目ですが、今お話にありました次回のですね、委員会の開催につきましてですけども、そうすると、7月28日の土曜日は、14番の港湾事業の現地調査を行いながら、その取りまとめ等々も行うということで、スケジュール、これからいろいろ調整させていただきますので、後ほど御連絡させていただきます。

それから、2つ目ですけども、審議内容の公表、縦覧についてですけども、本会議での配付資料、それから議事録につきましては、事務局の企画政策部政策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しますので、御了解のほどお願いします。

それから、3つ目、最後でございますけど、システム検討委員会の開催のお知らせですが、7月7日土曜日、これは予備日にしていましたが、この時にシステム検討委員会の開催を予定しておりますので、開催案内等々詳細につきましては、後日改めて御案内いたしますので、よろしく願いいたします。

3 閉 会

司会：それでは、これもちまして、本日の委員会を閉会とさせていただきます。

長時間にわたり御協議、ありがとうございました。