

平成18年度 第1回公共事業評価専門委員会

議 事 録

平成18年 7月21日

平成18年度第1回公共事業評価専門委員会議事録

■日 時 平成18年 7月21日(金) 13:00～15:00

■場 所 ふきみ会館

■出席者

○秋田県公共事業評価専門委員会委員

委員長	折田 仁典	秋田工業高等専門学校教授
委員	木村 一裕	秋田大学工学資源学部教授
委員	小西 知子	あきたNPOコアセンター理事長
委員	佐藤 照男	秋田県立大学生物資源科学部教授
委員	進藤 利文	(財)秋田経済研究所 専務理事・所長
委員	松橋 雅子	M's 設計室

○秋田県

大嶋建設交通部長、篠田建設交通部次長、増田建設交通部参事、檜森道路課長、
佐々木河川砂防課長、藤田河川砂防課流域防災監 他

■内 容

- 【1. 開会】
- 【2. 建設交通部長あいさつ】
- 【3. 委員長選任及び委員長職務代理者の指名について】
- 【4. 委員長就任あいさつ】

以上 略

【5. 出席状況の報告】

司 会： 有難うございました。続きまして会議の成立について事務局から報告をお願いします。

事 務 局： 本日は、委員総数10名のうち6名が出席しておりますので、秋田県政策等の評価に関する条例第13条第3項に定める定数を充たしており委員会が成立することを報告いたします。

【6. 議事】

司 会： 本日の議事は15時終了を目途にしたいと思いますので、よろしく願いいたします。ここからは議事進行を折田委員長をお願いいたします。

折田委員長： それではこれから議事に入りたいと思います。それでは次第にしたがい会議を進めますが、まず最初にお手元にございます次第の6番目議事(1)評価概要の説明を行いますので、まず事務局の方から説明をお願いしたいと思います。

事 務 局： それでは事務局の方から説明をさせていただきます。次第の6番(1)の評価概要の説明ですが、評価制度の概要説明、平成18年度評価制度の改正点、今年度のスケジュール予定について次第の後側に添付してございます参考資料の1から4番を用いながら説明させていただきます。失礼ですが座りながら説明させていただきます。

まず参考資料1の4ページをご覧くださいと思います。評価制度の位置付けといたしましては、政策・施策・事業の評価については秋田県政策等の評価に関する条例により政策評価委員会が設置されておりますが、その中で公共事業の評価につきましては公共事業評価専門委員会において実施することと規定されております。4ページの中程に公共事業箇所評価とございますが、この内容について今後専門委員会にて審議していただくこととなります。

新規箇所評価、継続箇所評価、終了箇所評価と大きく区分されますが、新規箇所評価につきましては、1億円以上の新規事業について審議していただくこととなります。

継続箇所評価につきましては、継続評価・再評価と2種類ございますが、継続評価につきましては、5億以上の事業で、着手時から2年経過したもの、また、一度継続評価を受けてから3年経過したものについて審議することとなります。なお、今年度から、新規着手から3割以上工事費が増加しているものについても、2年の経過を待たずに直ちに審査していただくという規定が加わってございます。

再評価につきましては、公共補助事業において、建設交通部を例にすると、採択後5年未着工である場合や10年以上継続している事業について審議していただくということになってございます。

終了箇所評価につきましては、10億円以上の工事につきまして事業完了後2年経過した

後に、その効果が適切なものかどうか審議していただくこととなっております。

参考資料1の6ページをご覧ください。新規箇所評価が必要な背景といたしましては、公共事業は性格上、着工すると事業途中での中止が困難な場合が多々ございます。したがって、着手前に厳正な評価を行う必要があるということでございます。

新規箇所評価について簡単に説明させていただきますと、まず最初に所管課長の一次評価を実施いたしております。これは自ら評価でございます。この評価結果を受けまして、総合政策課長の二次評価を実施します。これは政策的な観点から見てもらうということになっております。その後、財政的な観点から財政課長の意見を踏まえ、知事・副知事・出納長などで構成される新規箇所選定会議で最終的に県意見として選定・保留を判断し、その結果を公共事業評価専門委員会、今回の本会議に諮問させていただくという流れになっております。この審議いただいた結果を知事の方に答申いただきまして、それを各事業に反映いたしまして、今後、公共事業の予算要求の説明資料ですとか、検討資料として活用していくという方向になってございます。

評価の観点についてですが、お手元のファイリングされた評価調書の2ページ目、A3版の評価概要一覧を見ていただければと思います。評価の観点につきましてはA3版の資料の中程にあります評価内訳の観点、必要性、緊急性、有効性、効率性、熟度という項目がございますが、この観点に基づいて評価を行っております。配点100点に対して評価点がいくらであるかという評価手法となっております。ここで若干触れておきたいのですが、評価内訳の配点について各事業によって重み付けが違ってございます。例えば建一新-1の、必要性30点に対しまして建一新-5、河川砂防課の場合で行きますと必要性が20点となっておりますが、これは各事業の特性によるものでして、当然、道路事業は必要性の着眼点、河川砂防事業につきましては崩落等の危険等々、緊急性の観点に重きが置かれるということで、各事業特性を適切に評価できるように配点しております。

続きまして、平成18年度における主な改正点ということで、参考資料2をご覧ください。評価制度の改正点につきましては、参考資料2のとおりでございますが、主なものを説明させていただきます。まず、継続箇所評価の対象について、当初の段階から全体事業費が3割以上増加した事業については経過年数要件に拘わらず、その年度の継続評価の対象とすることが今年度から新たに加わっております。その他、判定基準についても類似事業間での評価基準の見直しですとか、進捗率または進捗状況の取り扱い、環境配慮への事項についても新たに盛り込んでございます。これらは平成17年度の委員会でも出された意見を受けた改正したものでございます。

参考資料2の2枚目に農林部の各事業ですとか、建設交通部の各事業の必要性、緊急性等の重み付けの表を参考に添付しておりますので、後ほどご覧ください。

最後になりますが、スケジュールについてですが、参考資料3に基づき説明したいと思います。参考資料3の右側の公共事業評価専門委員会についてですが、今年度3回の開催を予定してございます。第1回については本日、新規箇所8箇所につきまして審議していただきます。次回、第2回評価専門委員会といたしまして9月上旬を予定してございますが、この際は再評価・継続評価について建設交通部のみではなく、農林水産部についても

審議していただくこととなります。第3回評価専門委員会につきましては11月の中旬に農林部、建設交通部の終了箇所評価についてご審議いただくこととなります。事務局から概要の説明は以上でございます。

折田委員長： どうも有難うございます。それでは今のご説明に関しまして何かご質問等ございましたら、お受けいたします。佐藤委員お願いします。

佐藤(照)委員： それでは、確認の意味もありまして2、3お伺いします。1点目は参考資料1の1ページで先程説明がありましたが、それぞれ新規あるいは継続・終了評価等によってその対象となる事業費がアンダーラインされております数値、経過年数について従来と特に変わっていないと考えてよろしいのでしょうか。

事務局： 変わっておりません。

佐藤(照)委員： それから2点目は、特に新規箇所の評価の観点についてそれぞれの事業によって重み付が違うというのは当然のことで良いと思います。しかし、先程最後の方に文言として環境についての配慮をするという表現がありましたが、これは具体的な点数化はされていませんよね。

事務局： 環境の配慮につきましては、昨年も委員を始め、いろいろな意見がありましたので、特に環境に配慮すべき事業について評価項目の中に入れて点数付けをしておりますし、評価調書の中に特に環境に配慮した事項を記載するというも行っております。

佐藤(照)委員： 分かりました。

折田委員長： その他、ございませんか。それではまた最後の方で、時間があればお伺いすることいたします。それでは、次の事項に移りますが、事務局よろしいでしょうか。

続きまして議案第1号の評価の実施状況を議題といたしますので、事務局に説明をお願いします。

事務局： 委員の方々のお手元に配布しました諮問文書の2枚目に審議箇所総括表が添付されてございますが、平成18年7月21日付けで知事から当委員会に8件についての評価に関する調査、審議が諮問されております。つきましては、諮問のありました8件の事業について調査、審議をよろしく願いいたします。

折田委員長： それでは今、ご説明がございましたように、これから8件につきまして審議することとなりますが、県が実施しました公共事業新規箇所選定の結果について、説明願います。説明の後に議論する訳でございますが、時間がございませんので、8件のうち4件を説明し

ていただくことにいたします。審議は8件全ですることになります。最後に、皆様方の意見をまとめることとなりますけれども、まとめ方としましてはその事業が可であるか、それから議論がまとまらない場合は継続審議か、あるいは事業そのものがダメだという事であれば否と、選択肢は3つになろうかと思えます。それでは、資料に基づいて事務局からご説明をお願いします。

事務局： ファイリングされております評価調書のA3版資料をお開き下さい。表の一番右側に最終評価の結果一覧表があります。新規箇所選定会議が5月15日に開催されております。道路課4件、河川砂防課4件の計8件について、最終評価の結果、選定8件となっております。評価理由等については調書に記載されているので、説明は省略させていただきます。本日は8件につきまして委員の皆様にお諮りしますので、よろしくお願いします。

折田委員長： それでは、資料に基づいて行いますが、まず最初に新規箇所について、道路課2件について担当課よりご説明願いたいと思えます。

道路課： 道路課長の檜森でございます。どうぞよろしくお願いしたいと思います。説明の方は座ってさせていただきます。先程、議長の方からご説明がありましたように道路課4件、今回は対象になっておりますけれども、そのうち時間の関係で2件をご説明させていただきたいと思えます。

まず、4件のうち2件を抽出した理由でございますけれども、先程お開き願いましたA3版の資料の8件の箇所評価一覧表をご覧ください。左から3つ目の枠の事業名のところを見ていただきますと、上から国道特殊改良第一種事業、次も同じ、3番目と4番目が地方道路交付金事業ということになっておりますが、内容としましては1番から3番までが道路改良事業でございます、事業名は違いますが内容は改良事業になっております。それから4番の地方道路交付金事業、これにつきましては括弧書きで雪寒と書いておりますとおり、これは雪寒事業でございます。ひとつだけ雪寒事業がございますので、4番の事業を抽出させていただきました。その他3つは改良事業でございますけれども、その中でも一番上の国道103号の鹿角市関上、ここにつきましては十和田八幡平国立公園に繋がる観光ルートという位置づけ、あるいはまたそこに生活する生活道路でもあるということから、3つの改良事業のうち1番の事業を選択させていただきました。以上の1番と4番について説明させていただきたいと思えます。

それでは新規箇所の1枚目、1ページをご覧ください。国道特殊改良第1種事業でございます、路線名が一般国道103号、箇所名が鹿角市関上でございます。1の事業の概要のところを見ていただきます。まず2行目でございますが、事業の規模でございます。延長が1,760m、幅員はW=6.5m、この6.5mというのは車道の計画幅員でございます。括弧で11.25m、これは路肩並びに片側に歩道を計画してございますので、それらを全て含んだ全幅員です。ちなみに現道の幅員は車道幅員が5.5m、全幅で7.0mという旧規格で一次改築しているところでございますが、非常に狭いということでございます。総事業費です

が、9億円の予定でございます。3つ目の欄の事業の立案に至る背景のところの説明させていただきますけれども、この道路につきましては十和田八幡平国立公園の観光に資する道路機能を持っているということと、生活道路でもあるということで大変重要な幹線道路になっております。しかしながら、現在この線形設定した区間については幅員が5.5m未満ということと、急カーブの連続していること、それに歩道がないという状況から、大型車同士のすれ違いや、歩行者の安全な通行に支障を来しているということから、人身事故も含めて多数事故が発生しているという状況にあります。そうしたことから地域住民あるいは円滑な交通確保という観点から、早期に安全性を確保する必要があるということです。特に後の方の5ページ目ですが、冬期間の雪の状況で安全な通行を確保する必要があるということで、今回提案したものでございます。次に2ページ目の必要性のところでございます。先程申し上げましたが、主要な幹線道路であり、線形不良・幅員狭小ということや、事故率が80件/億台kmと非常に高いということがございます。次の緊急性のところにつきましては、評価点は5点と低い訳でございますが、3ページの緊急性の観点のところを見ていただきますと、県の主要プロジェクトに該当するというような評価項目には反映されない部分もあり、若干低い点数になっております。次の有効性につきましては同じく3ページの方をご覧くださいと、第二次緊急輸送路に指定されているということがございます。あきた21総合計画の中では2施策以上に該当するということがありまして、14点と高くなっております。それから効率性のところでございますが、これは2ページの方を見ていただきますと、費用便益比が2.05となっており、内訳は6ページの方に記載されております。分かりづらい面がございますが、ルールに則って計算しております。それから2ページの効率性の2つ目の○を見ていただきますと、歩道側の路肩を1.5m通常とっているところを半分の0.75mとしており、当初の計画段階でコスト縮減を図っていることを含めまして、評価点は30点ということでございます。合わせて判定としましては80点でIランクということで、私共としても是非この事業を実施したいということで、提案しております。

続きまして4番目の秋田昭和線でございます。こちらの事業名としましては地方道路交付金事業（雪寒事業）でございます。路線名が秋田昭和線、通称、横山金足線と言われている道路であり、箇所が秋田市手形山でございます。事業の概要ですが、事業の規模は、延長が670m、車道幅員が9.0m、全幅員21m、幅員の内訳は括弧書きで記載しているとおりでございます。6ページに、標準横断図を記載しております。これには3車線書いていますが、現在は2車線ということで、1車線を増やすという計画でございます。総事業費は、3億円でございます。3つ目の事業立案に至る背景のところでございますが、この路線につきましては委員の方々も多数利用されていると思っておりますけれども、この道路は市内の環状道路という位置付けで整備されたものであり、市街地の交通分散や秋田自動車道、三次医療施設へのアクセス道路として大変重要な路線でございます。また沿線の宅地化も非常に進んでおり、最近ではショッピングモール等も整備されまして、非常に交通量が多くなっております。この区間の前後である、サンパークから外旭川、中央道という秋田の南側の方に繋がっている区間については4車線ですが、今回事業区間につきまして

は現在2車線ということがございます。現状としましては位置的には秋田高校のグラウンド上方、水道山の方から下ったところですが、途中で秋田高校側からの市道の接続もされているという場所がございます。急勾配7%を超えるような勾配もあるということと、最近、外旭川・飯島工区の完成供用等があり、非常に交通量が増えた結果、渋滞区間として1.2km位、交通通過時間としては11分という慢性的な交通渋滞が起こっています。交通分析をしてみますと、秋田高校の水道山側から下る方向が非常に交通量が多いということがありますので、計画としては、現在の2車線道路の幅員を確保しながら、坂の上方から下る方向を2車線、上り方向を1車線にする3車線化の計画でございます。通常の幅員を変えずに3車線化するという事は、ライン処理だけで出来る訳ですが、大変急勾配という現況でございますが無散水消雪を現在の車道部分から両側の路肩部に拡げ、3車線分の無散水消雪を実施して冬季交通を確保するという内容でございます。これにつきましては一部今冬の2月に、1車線増やした状態で実験もしておりますが、無散水の施設がないと非常に段差等が出来るということがありまして、今回事業を提案しております。ちなみに5ページを見て頂きますと、一番下の2枚の写真がその時の状況でございます。それぞれの評価点を見ましても非常に高いと思っております、評価合計で80点、ランクIということで私共としましては是非ともこの事業を着工したいと考えて提案したところでございます。どうぞよろしくご審査をお願いいたします。

折田委員長： どうもありがとうございます。それでは引き続きまして、河川砂防課の方の2件、説明をお願いいたします。

河川砂防課： 河川砂防課長の佐々木でございます。よろしくをお願いいたします。砂防関係につきましては4件を今回提案しております。そのうち砂防事業が3件、総合流域防災事業の雪崩対策事業が1件の計4件でございます。説明の前に始めに秋田県の土砂・雪崩災害危険箇所等の整備について若干説明させていただきます。土砂災害危険箇所につきましては、保全人家戸数が5戸以上の土砂災害危険箇所として、県内に3,272箇所あります。そのうち土石流が1,692箇所、地滑りが262箇所、急傾斜地が1,318箇所となっております。これらの整備につきましては平成17年度の末で21.9%という整備率となっております。県のあきた21総合計画の22年度の目標として24.2%、約24%の整備率に持っていきたいということで、今、土砂災害対策を進めております。また、雪崩危険箇所につきましては同じく危険箇所が1,630箇所あります。これにつきましても対策済み箇所は14箇所と非常に少ない箇所でございますが、その危険箇所の立木の状況などを考慮しながら緊急度の高いところについて整備しているという状況でございます。

今回計画した新規箇所は、雪崩対策が1箇所、砂防事業が3箇所と申しましたけれども近年の集中豪雨、これまでの豪雨などによって土石流が実際に発生したかその徴候があったような箇所、あるいは雪崩についても同じように雪崩が起きたかその徴候があったような緊急性の高い箇所について4箇所、今回計画しております。そのうち雪崩対策事業としまして、昨年、一昨年と非常に大雪で雪崩が人家まで押し寄せてきたという八森下工区、

砂防事業につきましては昨年の8月豪雨で県道まで土砂が流出して非常に影響が大きかった、男鹿の大坂台沢の砂防事業、この2件について内容を説明させていただきます。

それでは始めに総合流域防災事業雪崩対策事業の八森下1号についてであります。建一新5というところの1ページをご覧くださいと思います。この総合流域防災事業といえますのは、国と県と一緒に県内の同一流域内でハード対策とソフト対策を一体的に、かつ包括的に行いまして、水害や土砂災害などの防災対策の整備を進めていくものでございます。今回はこの対策事業の中で雪崩対策を行うものでございます。事業種別としまして雪崩対策工、路線名等は八森下1号、箇所名は由利本荘市矢島八森下で、旧矢島町の中心地であります。事業概要ですが、事業期間は平成19年度から22年度の4年間を予定しております。総事業費は3億3,000万円を予定しております。施工延長であります400mを予定しております。工事内容としまして雪崩防止柵工が686m、グライド防止柵工が400m、鋼繊維吹付工が2,700㎡を予定しております。事業の立案に至る背景でございますが、当該地区は平成16年から18年の豪雪で斜面から雪崩が発生し、家屋に雪が押し寄せております。斜面上部の樹木等が豪雪等でまばらとなり、今後の降雪でこれまで以上の雪崩災害の発生が懸念されております。当雪崩危険区域は人家が49戸、生活基盤道路そして通学道路としての市道があり、これらを守るために早急に対策工事を実施する必要があることから、平成19年度新規事業として計画したものでございます。5ページをご覧ください。5ページの写真は斜面に亀裂が発生して損壊まではなかった所でございますが、家屋まで雪崩が押し寄せている状況のものでございます。その上の図面でございますが、矢島小学校と矢島高校が高台にありまして、その下に人家が張り付いております。薄い色で塗ってありますところが、雪崩発生時に影響のある範囲でございます、赤の線が通学路となっている市道でございます。一番右下のところは斜面の状況でございます。高さが概ね25m位という高さの斜面でございます。また斜面に高さがあることから、長くて30m以上という斜面の長さとなっております、雪崩防止柵工も2段で計画したところもございまして、施工の延長よりも施設延長が長くなっております。次に、2ページをお開き願います。当課並びに総合政策、財政の各課の評価についてであります。当課では評価観点項目の必要性、緊急性、有効性、効率性、熟度ということで、点数の内訳が3ページにございますが、これらの観点で評価したところ事業箇所としての評価点が84点という形で、優先度が高く事業の実施は妥当であると判断しております。また、総合施策・財政の各課では当該地区は平成16年度・17年度の雪崩が発生している雪崩危険箇所であり、また豪雪地帯でもあることから人家49戸や通学路、並びに生活道路となっている市道への災害発生が懸念されるため、早急な整備が必要であると評価しております。以上が八森下の説明でございます。

次に砂防事業の大坂台沢について説明いたします。建一新6をお開き願います。事業名は通常砂防事業で、事業種別は砂防堰堤工であります。路線等名は大坂台沢、箇所名は男鹿市船川港字女川で日本海に注ぐ溪流でございます。事業の概要であります。事業期間は平成19年度から21年度の3年間を予定しております。事業費は2億円で、高さ8m・堤長22.5mの砂防堰堤1基と、溪流保全工107mを予定しております。この事業の立案に至

る背景でございますが、平成17年8月の男鹿市を襲った集中豪雨により、上流部の土砂が下流域に流出し被害は下流の人家や生活道路である市道、並びに男鹿半島観光アクセス道路である県道男鹿半島線まで及んだものであります。また、流域内には土砂が堆積していることから、今後の豪雨により再度災害の発生が懸念されております。人命・財産を守るために計画したものでございます。この事業により保全される対象は、人家が19戸、生活基盤道路となる市道・観光アクセス道路となる県道男鹿半島線でございます。事業費の内訳及び事業内容でございますが、全体事業費が2億円で国庫補助は補助率5割の1億円でございます。初年度の19年度には測量・設計・用地補償などを実施予定であります。2年目は残った用地補償や工事を進めまして3年で完成を図ることとしております。5ページをご覧ください。ビデオ撮影したのから洪水流出状況を写真として出したのが左側にあります。沢側から海の方を見ている状況でございますが、県道に流水と土砂が流れ出たという状況でございます。それと右下の2つの写真は山腹崩壊と溪岸侵食状況写真でございます。そしてその上の写真が航空写真でございます。この航空写真には堰堤と溪流保全工の位置を示しております。黄色の扇状の範囲が土石流の到達する想定範囲でございます。この中に人家19戸と市道・県道がございます。赤い色で塗ってあります砂防堰堤工、それから溪流保全工が中程に書かれてございます。以上が概況でございます。次に2ページをお開き願います。当課並びに総合政策・財政の各課の評価についてであります。評価点項目の必要性から熟度まで3ページにより評価しました。その結果、82点ということで優先度が高く、事業実施は妥当と考えております。また総合政策・財政の各課は、当該溪流は平成17年8月の集中豪雨により山腹崩壊が進み、土砂が一部流出し人家や道路に被害が発生している、流域内には崩壊や侵食により土砂が堆積しており、今後の降雨などにより再度、災害の発生が懸念されることから早急な整備が必要であると評価しております。以上が大阪台沢の事業内容であります。

この他、通常砂防事業の高鼻沢と火山砂防事業の十二ノ沢の2箇所についても同様に土砂流出や山腹崩壊により不安定土砂があり今後の豪雨により再度、災害の発生が懸念されており土砂災害から人命・財産を守るために新規箇所として計画しております。尚、火山砂防事業は火山地域における土砂災害等から人命・財産を守るということであり、通常砂防事業との違いは火山区域にあるかどうかの違いでございます。尚、火山砂防事業の補助率は55%と通常砂防よりも5%高い補助率となっております。以上4箇所が河川砂防関係の新規箇所でございます。いずれも土砂災害あるいは雪崩災害から人命・財産を守るために計画したものでございます。どうかよろしくご審議下さいますようお願いいたします。以上で説明を終わります。

折田委員長： どうもありがとうございました。ただ今、建設交通部所管8件のうち道路が2件、それから河川砂防2件の計4事業についてご説明がございました。これから質問等、ご意見を賜りたいと思いますのでひとつよろしく願いいたします。なお、今の4件だけではなくて資料に載っている他の事業につきましても、ご質問等ございましたらまとめて受けたいと思いますので、よろしく願いします。

ご意見いかななものでしょう。どうぞ小西委員。

小西委員 : 道路の一番最初の国道103号です。2ページ目の中で効率性というところで、先程ご説明の中に経費削減、コスト削減ということで、路肩を縮小するというお話しがございましたが、秋田は雪国であるということや、除雪の問題も考えると路肩はあまり狭くしないで欲しいというのがあります。例えば車がすれ違って自分の方に寄ってきた時に、逃げる場所という大変ですが、ある程度の路肩があれば、何か安心してそこを歩くことが出来るのではないかと考えてみますと、必ずしもこういうところではコスト削減をしなくても、むしろ安全・安心の方を採っていただいた方がよろしいのではないかと思います、いかがでしょうか。

道 路 課 : 確かに、18年豪雪では非常に一気に大量の雪が積もったということで、通常の除雪で追いつかなくて、排雪が常時必要な状況になったということもございました。そうした状況を考えると確かに委員がおっしゃるとおり、やはり出来るだけ、堆雪幅といいますかそういう所を確保しておく事が非常に大切だということも感じさせられた訳です。逆に雪寒事業ということで堆雪幅を確保するという事業でもございます。このところにつきましてはやはり幅を拓けるといことは田んぼとかそういう所だと充分、委員がおっしゃられたとおりに確保の方が宜しいかと思えますけれども、ただやはり人家連担の場所ですと、補償費がその分だいぶ高がついてしまうということがございますので、やはり現在の情勢を考えると雪につきましては、やはりただ除雪するのではなくて常に状況を見ながら排雪というものも組み入れながら対応していくということで、取り敢えず事業の実施に当たってはコスト削減の観点からも出来るだけ補償物件が少なく早く事業の効果を出したいという事もございまして、この区間につきましては縮小したという状況でございます。

折田委員長 : よろしいでしょうか。いかがでしょう、その他ございますか。松橋委員。

松橋委員 : 今、道路のお話しが出ましたので今回、挙げられた4つの全体についてということよりも、県道、市道、町道、国道そういった自治体それぞれの役割があると思うんです。ですから県としては安全性、効率性もそれぞれ考えていくということで、道路幅を確保したり歩道を確保したりということを、安全面を考えて子どもさんの通学路、そういったものも考えての計画だと思います。今回初めてということで私もちょっとその意味で質問というよりも、考え方としてこういう考えもあるのではないかとということで申し上げますと、道路を出来るだけカーブを少なくして効率的に早く目的地に着くようにという計画もこれはひとつだと思えますが、先程から堆雪の話をしておりまして、除雪をされた時の雪をどこに捨てるかという問題からすると、必ずしも真っ直ぐにする事だけが除雪の効率を良くするという事ではないと思うんですね。民家が集中する場所はやはり出来るだけ歩道もあり、堆雪する場所も考える訳ですが、その民家と民家を繋ぐ若しくは山の中を走る県道等に関しては、かえって田んぼの中を走る時は真っ直ぐにしないでカーブを少し作りながら、雪を道路から寄せて田んぼに落とすとか、溜めておく場所がちゃんととれるような、

ただ真っ直ぐにしてしまうと寄せるだけで脇に溜まってしまうんですが、それも少し道路から外してカーブを造ることによって雪を寄せられる場所が増えていくとか、そういった考え方も多分出てこようかと思います。そういうのは各自治体の小さな市町村ではやっておられるかと思うんですが、現在ある形状の道路でも考え方からすればカーブがそれ程きつくないものは無理して真っ直ぐにする必要はないんじゃないかと思います。ある意味、公共工事の見直しも真っ直ぐにする事だけにこだわらず、これからはもう少しそういう見方があっても良いのではと思いました。

道 路 課： 通常、雪の状態を考えない状況、夏ですけれどもこれについてはやはり走行性を考えると、出来るだけ直線の方が望ましいということがございますけれども、実際、そういう事で従来は出来るだけ真っ直ぐにと取り組んできたのも実態でございますが、近年はやはり今ある施設をどれだけ有効に活用してコスト削減を図っていくかという観点で、今回の道路につきましても出来るだけ現道を使うという考え方で進めて設計をしております。そのカーブを使って雪をためるというお話しでございますが、旧道が一部カーブのきつい所を少し緩いカーブにすると。これは基準に沿ってやるわけでございますが、そうした場合、どうしても現道を有効に活用した場合でも残るケースがございますけれども、そういう所については出来るだけ歩道部を広くする、或いは路肩部を広くする或いはまた場合によってはバスの停留所、バスが止まれるような形で有効活用するという視点で進めておりますので、そういった意味でいろんな形で私共も工夫しながらやっておりますので、またさらに私共の気づかない点がありましたら、また委員の方々からも様々なご意見をいただければありがたいと思います。よろしく願いいたします。

折田委員長： ありがとうございます。松橋委員よろしいでしょうか。他の委員の方、木村先生。

木村委員： 黄色いファイルのA3の事業一覧でちょっとご質問したいんですけども、1つは道路の4番目の秋田昭和線。手形山のところですが、3車線にされるということで3車線というと一般に変則的になりまして、路線名は分かりませんが手形陸橋はリバーシブルをやっていますけれども、そういう渋滞対策としての運用の仕方を固定してしまうのかどうかこれが1つ。後はこれはB/Cは出さないものなのかどうかということですね。それから、もう1点ですが、道路の3番目のところに最終評価の所にコメントがありまして、これを拝見しますと歩道を設置しない箇所については今後検討するということですが、この具体的な設置をしない箇所についてこの中にも交通安全の観点でいろいろ書かれていますが、どういう状況なのかちょっと詳しく教えて頂けないかということでございます。よろしく願いいたします。

折田委員長： 道路課長お願いいたします。

道 路 課： まず1点目の4番目の事業、手形山の雪寒事業でございますが、手形陸橋の手形山崎の

ところにつきましては12時間、半日単位で車線数を変換してやっておりますけれども、手形山の今提案している箇所につきましては、そういう例えば朝と夕方で見えた場合の車の動きを見てみますと、通常は通勤の場合が多いケースだと当然、朝夕で逆転するということが考えられますけれども、この場所につきましては朝だけではなくて日中あるいは夕方についても、要するに秋田高校側の方から道路として下っていく方向、こちらの方が交通量が多い、つまり、私共として考えているのは、時間によって変更するのではなくて常時道路として下っていく方向を2車線にして反対側の上りの部分を1車線ということで考えております。それからついでに申し上げますと、先程延長を700くらいと申し上げましたが、その前後でライン処理、要するに急勾配の所は無散水消雪ということで、機械的に雪を融かすんですけれども、勾配が緩くそういう設備が必要でない所、例えば広面のショッピングモール辺りから南側については平坦ですので、あの辺りは車線のライン処理だけで3車線にするという事で考えております。それから3番目の事業のところでも少し聞き取りにくい点がございましたので申し訳ないですが、もう1度お願いいたします。

木村委員： 一番右の欄に最終評価というのがあって、このコメントの中に歩道の設置しない場所について今後再検討する、あり方を再検討するということが書かれていまして、それが交通安全の観点とかもありますので具体的にどういう状況かということを知りたいと思っております。

道路課： そうすればこの事業の調書、建一新3を開いていただきたいと思います。4ページをご覧くださいますと、地図が載っておりますが赤の点線で書いている所が、今計画しているルートでございまして、それに平行した形でS字型に載っている道路が現在の道路でございまして、これは北側の方に延長にして2/3程が、現道の方が当然狭いからバイパスということで考えている訳ですけれども、現道に家が張り付いているということで、こちらは現道を歩道代わりに使って貰うということで、バイパス部分につきましては歩道がないということです。ここで斜めに交差、現道と新しい道路が交差する訳ですけれども、その南側につきましては橋も含めて今の現況を取り壊して実施するということがありますので、こちら側については歩道をつけるという計画になっているということでございまして、コメントの欄につきましては現道を使える部分については歩道がいらぬという計画になっているのですが、この辺りについては地元の意向を踏まえてあり方を再検討した方がいいのではないかとご意見をいただいたところでもございまして、これにつきましては今後地元の方と再調整をしていきたいと考えております。

折田委員長： もう1点。B/Cの計算はないんですかというお話が出たんですが。

道路課： 手形山工区のB/Cは、一応計算上は17.57と非常に高い数値が出ております。この事業は結局、先程申し上げましたように3億円という事業費のほとんどが無散水消雪の施設ということで、当然、用地買収なり路面を拡幅するなど他の境界ブロック等を含めた施設

の更新がないということがございまして、コスト的には非常に安くしかも効果としては非常に大きいという現れだと考えております。

折田委員長： 木村委員よろしいですか。その他ございますか。今、道路の方のお話しですけれども、河川砂防の事業についてでも結構です。佐藤照男委員どうぞ。

佐藤(照)委員： それでは河川砂防課の方から順不同になりますけれども、最初に雪崩対策の点、大変それは重要だと思いますので是非やっていただきたいと思うんですが、あわせて先程の地形を見ますと大分急傾斜ですよ。そうすると雪崩だけではなく今のような集中豪雨等々の場合の地滑り、あるいは土石流等についてどう配慮されているのか、あわせて一括してそのような対策を講じられる考えがないのかどうかという事が1点目です。それから2点目は男鹿の箇所だったと思うんですが、これも毎年のように、かなり集中豪雨がある度に、あの周辺が通行止めになっている気がしております、もっと抜本的に何か対策を打てないものかという気がする訳ですね。災害が起きてから、その処理だけにどうしても追われてしまう。これは予算上の問題があってどうしようもないと思うんですが、男鹿の問題だけじゃなく全域に、先程1千何箇所くらい危険な箇所があるという話がありましたので、この数日來の西日本の豪雨による災害を見ても分かりますように、大変な状況になっておりますので、県内の土石流の発生箇所等々のハザードマップといものが一応県としてどの程度把握されて出来上がっているのか。もしあるのであれば私共に何らかの形で開示していただけないものかということが2点目です。

それからあわせて、全体についてちょっとこれは私の認識不足かも知れませんが教えていただきたいのですが、予算、事業費のところについてこれはいずれも新規事業ということですが、そうしますとこの事業費と期間は調書に記載のとおり実施されるということですが、ここに挙がっている予算という、概算要求といいますか、これから予算化するための目安の数値なのか、あるいはもうこの予算額でやっていけるという意味の数値なのか、ちょっと分からなかったもので、新規ですから多分これから了解になった上で予算要求にあがっていくと私は考えているんですが、それでよろしいのかどうかという点、それから最後に、それぞれ3番4番に各課長の意見が2つ並んでいますが、どちらの意見も大体同じ視点で書かれているように思うんですが、それはそれでよろしいんですけれども、少なくとも財政担当の課長の方から見た場合に、こういう事業が妥当かどうかというのを財政的な見地からのコメントがないように思うんですが。これは後程出てくるものなのか、この時点ではこの事業の必要性とか緊急性から必要だという視点だけでよろしいのか、その辺りをちょっと教えていただきたいと思います。以上です。

折田委員長： 大きく4点あったと思います。河川砂防課長お願いします。

河川砂防課： 最初の雪崩対策事業でございますけれども、この箇所は矢島のお城跡の周りの所ござ

いまして、急傾斜地として法面保護をやった箇所でございます。かなり古い急傾斜地の対策事業でございまして、その当時は雪崩対策も一緒にやるという制度がなかったものから、ただのコンクリート吹き付けで整備した箇所でございます。それを今回、コンクリート吹き付けの補強と雪崩の対策となる柵を設置するという事業です。これは雪崩対策ですが、先程、佐藤委員からの質問の土石流などに対してはどうかという意見でございますけれども、先程言いましたように、ここは城跡という事で、上方がほとんど開発されている場所で舗装されている箇所等が多く、側溝等によく排水処理されておりますので、この場所に限りましては今の土石流対策は特別やる必要はないという事でございます。

次に2点目の県全体において危険箇所が約3,200箇所もある中で、災害が発生した後の処理ではなく、事前にやる考えはないのかという話について、また、ハザードマップがどうなっているかという話しについてですが、これにつきましては確かに約3,200箇所もあって20%前半という整備率、非常に遅れている整備状況でございます。これについては財政事情等もありまして、なかなか進んでいない状況ということでございます。ただ、危険箇所の定義と申しますか、例えば危険箇所のうちひとつは溪流であって斜面の角度が3°である、人家が5戸以上であるなど、一定の条件があって約3,200箇所が挙がっておりますけれども、木の生えている状況など必ずしも全てその約3,200箇所について今すぐ対策をやらなければいけないというような危険箇所ではないということで、緊急性の高いところからやっているという状況でございます。それでも整備は進んでいないという現状です。しかし、そのまま手を拱いている訳ではなく、ここは危険箇所ですということを住民の方々にお知らせするために、ハザードマップまで作れば良いのですが、今盛んにをやっておりますが、取りあえずここは危険だという事を平成13年、危険マップ、箇所図を各市町村に配布して、急傾斜の危険箇所、雪崩の危険箇所、あるいは土砂災害・土石流の危険箇所だというような危険箇所の箇所図としては全県に配布しております。ただ、住民の方々がそれを全部把握するまで徹底されてはなかなかないと私は感じております。昨年、その同じ内容の危険箇所を県の美の国のインターネットで誰でも見れるような形で掲載しております。見ていただければ、自分の家が分かる位まで図面が拡大されますので、危険箇所はこれで認識できると思います。そういう事で危険箇所については今、さらに詳しく調査してハザードマップが出来るように、避難場所も特定出来るような作業をしております。これをもう少し進めていけば市町村でハザードマップが作成できるという形になっていくと思います。そういうことでハードの対策が進まない分、少しでも避難出来るような形でソフト対策を進めているという状況でございます。

次に調書に載っている予算について、概算なのか、この予算額でやっていけるのかという話しですが、これは相当詰めた予算でございまして、実施設計までの細かいような積算ではございませんが、概ねこれでいけるという位のかかなり根拠のある予算で、これで財政に当たっても大丈夫だという予算額になっております。それと最後の財政課長の意見、これについてはちょっと私からコメントは差し控えさせていただきます。

折田委員長： どなたか、お答えできますか。

事務局： 財政課の意見についてご説明申し上げます。まずその前に新規箇所評価のフローとしまして、参考資料1の6ページをご覧頂きたいと思います。公共事業箇所評価実施フローということで、このページの左側に新規箇所評価がありますが、所管課長が評価を実施し、その後、総合政策課長、財政課長の意見を踏まえて最終評価をするという流れになってございます。このA3の横に書いているのが実際の意見でございますが、この意見を出すにあたっては、まず総合政策課と財政課のヒアリングを受けて、その後、総合政策課と財政課が現地に行って、この事業の必要性とか緊急性などの観点から現地を確認してございます。現地を見てからの意見というのがまず1点目でございます。それと予算的な話でございますが、公共事業予算につきましては、ある程度部局で編成しておりまして、部局の中で精査するというを行っております。ここで新規箇所が8件上がっている訳ですが、その前段で箇所10数件程あったんですが建設交通部内で必要性とか緊急性を考慮した上でこの8箇所を選定したということで、予算的な話は、部局の中で吟味して事業を集中と選択の観点で選定しているということです。財政課の意見もある程度、コスト縮減等の観点も含まれるのですが、所管部局に任せるとというのが現状でございます。

折田委員長： 佐藤委員、よろしいですか。

道路課： 先程、河川砂防課長から事業費の動きはないかということで、かなり精度が高いという話しがありましたが、私の方からも、若干コメントさせていただきたいと思います。私共も予備設計をやった結果に基づいておりまして、相当精度は高いと考えておりますけれども、道路の場合はやはりいろいろ川があつたりということで、構造物関係が多く出てきております。今回の3件の中では特に二ツ井森吉線につきましては、3番の1ページを見ていただきますと全体の事業費としまして13億円ですが、その一番下の欄の事業内容のところを見ていただきますと、橋梁がうち7億円ということで半分以上が橋梁、これに現在の橋の撤去費用9,000万円というのも入っておりますけれども。これにつきましては詳細設計等が今後入りますと、若干動きが変わってくるということもございますので、精度がどの程度かと言われますと割合というのはなかなか示しづらい所もありますが、そういう大きな構造物がある場合はやはり若干の変動はございますということ、申し添えたいと思います。

折田委員長： そうしますとここに上がっている数値は、例えばこの委員会でもって可と評価された場合、これから予算申請をなされる訳ですね。その時に今、佐藤委員のご質問は予算申請をする時にこの数値と随分変わることがあるのかと言うご指摘が、そう大差はない数値がここに出ているということですね。いかがなものでしょうか、ではそういうご理解をお願いします。他にご意見ございますか。ご質問でも結構でございますが。進藤委員、いかがなものでですか。

進藤委員 : 結論から申し上げて、私自身もこの4箇所については鹿角は恐らく通ったと思いますけれども、他の3箇所は自分自身通ったこともあるし見たこともあり、利用もしております。そういう意味で申し上げますと、緊急性、あるいは必要性ということでは事業目的が大変適切であると思います。是非、新規案件として実施すべきだと思います。そこでちょっと意見ですけれども、冒頭説明があったと思いますが、この評価の方法についてです。これは国土交通省などの決まりがあるのでしょうかけれども、各観点別評価項目ということでそれぞれ分類がされている訳ですが、必要性の観点とか緊急性の観点というのは言葉としては区別しなくても、必要度のより高いものが緊急性とも思いますし、その辺を分かりやすくという意味で分けたんでしょうけれども、見方によってはちょっと分かりにくいというか、ダブっているのかなという感じがします。もちろん有効性は当然必要だと思いますし、効率性というのはB/Cということで分かるんですけども。それからこの熟度と読むんですか、ニーズとか県民とか市民とか議会とかの要望が強いものが熟度が高いとありますけれども、もう少し普通の言葉がないのかなと思っておりました。以上です。

折田委員長 : いかがでしょう、今の最後は熟度の話です。これは言葉がちょっとピンとこないということですが。何かコメント出来る方いらっしゃいます？
住民のニーズの話じゃないかと今のお話は。建設交通政策課長お願いします。

建設交通政策課 : 建設交通政策課の増田でございます。非常に言葉が専門用語であるというご指摘、もっともだと思います。ただ、これにつきましてはこういった土木事業につきましてのひとつの術語ということでございまして、例えば我々にとってあるいは全国、日本の中でこういう事業をするにあたっての共通用語でございまして、何卒ご了解いただいた上で是非解からない言葉についてはこの場で結構でございますので、どんどん質問をいただきたいと思います。また、会議が終わった後でも構いませんし、我々事務局の方にお問い合わせいただきましたら電話あるいはお伺いいたしまして、ご説明の方はさせていただきたいと思います。また、この観点等も基本的には国土交通省なりとすり合わせた形にしてあると思います。また、この会議も毎回尺度といいますかこの観点あるいは点数の重み付け等が非常に議論になるんですけども、これはまず我々が用意させていただいた物差しであると考えていただきまして、何卒それを利用して事業の中味の方を是非ご判断いただきたいと、これはこちらからのお願いでございますが、よろしくお願ひしたいと思います。

折田委員長 : 進藤委員、如何でしょう。今のご説明ですけれども。いろいろ言われたとおり毎回、この尺度などは、この観点の他に別な観点があるのではという議論が出されます。

事務局の今のご説明、建設交通政策課長のご説明があったように、大体列挙された項目で、出来るだけ客観的な評価をしてみようという試みだと思います。ですから、環境なども元々数値化されたものが出るのであれば、本当はそれが取り入れられればベターなんだろうけれども。出来る限りというところの文言だと思います。何かご意見ございますか。

進藤委員 : 分かりました。新一建-4の手形山の件ですけれども、個人的には、利用時間の関係もあり、渋滞を体験したことはございません。しかし大変な渋滞であることはお聞きしておりますので、本件の3車線化、消融雪設備については良いと思います。

本件に隣接しております、トンネルにつきまして利用者の立場から質問といたしますか、お願いなんですけれども、特に冬なんですけど、トンネル内の凍結に対するスリップ事故の危険性を感じます。実際追突したというお話も聞いていますので、これについて今現在、何らかの対策というか計画があるんですか。

折田委員長 : 道路課長お願いいたします。

道 路 課 : 手形山トンネルにつきましては確か今冬も7台か8台位の多重衝突が確かにありました。昨年度、16年度の冬も事故があったということで、17年度事業としましてトンネルの中にグルーピングという縦の溝を掘りまして、これによって氷がタイヤの圧力がかかることによって割れるということで、凍結防止の対策を行っております。もちろんトンネルの出入口付近は一定の延長で融雪装置も設備が整っておりますし、それからトンネルの中程に1箇所、”マキエモン”という機械を設置しております、これが自動的に気温に対応して凍結防止剤を散布するという機能をもっております。それからトンネルよりちょっと北側の登った方の秋田側、水道山に近い方に、これも入口付近の凍結を防止するという意味で、”マキエモン”を設置しております。そうしたことで相当程度軽減されていると判断はしております。それに加え、常時パトロールしながら融雪剤の散布も行っているという状況にありますので、これ以上となると非常に費用対効果の点でも、融雪装置を全部付けるという大変なことかなと考えております。ある程度はもうやはり運転マナーに期待する所もかなり多いのではと思っております。というのも、やはり最近スタッドレスタイヤになってから10数年になる訳ですけれども、スタッドレスタイヤになった事で除雪のサービスレベルを大分あげてきてはいるんですけれども、一旦溶けると夏と同じ感覚で走ってしまうということで、日陰で凍結していた箇所などでの事故が非常に多くなってきているということもございます。その辺りは、やはり運転手のマナーによるところも大きいのではと考えます。夏と同じ様な環境で態勢を整えるというのは、やはり難しいという状況があります。今、ご指摘いただいた手形山トンネルについては、そういう形で出来る限りの対策の方はとっておりますので、ご理解いただきたいと思っております。

折田委員長 : いかがですか。

進藤委員 : 理解出来ました。気を付けて運転します。

折田委員長 : その他に何かございませんか。小西委員お願いします。

小西委員 : 全体的な質問なんですけれども、参考資料1のところでも公共事業箇所評価の概要についてというのがございますが、その中程の2ですね。評価の対象という事で災害復旧、維持修繕に関わるものは対象外であると思いますが、ライフコストを考えなければいけない時代に入ってますので、やはりここもある程度の評価というのは必要じゃないかなと思うのですが、この維持管理、ライフコストはどこかで場所は違うかも知れませんが、評価するところがあるのでしょうか。

折田委員長 : はい、今のご質問、どちらがお答えできますか。お願いします。

事務局 : 公共事業の箇所評価から維持、災害復旧を除く理由ということでご説明・ご回答いたします。やはり災害復旧につきましては緊急性が高いということで、評価している時間というのでも厳しいものがありますので、まず対象としていないのが現状でございます。ただし、被害の大きいものに関しましては事業の緊急性等も考慮しながら、事業を選択しているのが現状でございます。あと、維持修繕のライフサイクルコスト等に関しましては、道路課の方で橋梁の維持修繕であればアセットマネジメントということで、評価とは別になりますが、システム等の研究をやっております。やはり今後、厳しい財政状況の中で、「造る」から「使う」という考え方がありますので、そういう検討もしております。

折田委員長 : いかがでございましょう、よろしいですか。他にご意見。どうぞ松橋委員。

松橋委員 : 2つ程。1つは質問なんですけどもうひとつの方が意見と言いますかお願いします。先程、進藤委員が、予算の事業費の目安で、どれ位の精度があるものかという話をされましたが、たまたま私が住んでいる地域の案件が1つここにありますので、ちょっと先程地図を見せていただいて思いましたけれども、例えば建一新一3の森吉二ツ井線のところなんです、こういう道路事情によって様々な事業が、橋梁もあれば道路もあるということでした。ただ、公共工事ですので道路のことではあるんですけども、今、県の教育委員会の方で県立高校の統合の問題、そして自治体では小中高の統合の問題があります。確か合川地区の小学校がこれから、現在4つある学校を1つにすると私は地元で聞いておまして、まだどこにどうなるというのは全く計画はない訳ですけども、それによって若干、子ども達の通学路の計画が変わる可能性があると思われまして。緊急度を重要視して今、この道路の計画を立てられると思うんですが、今後そういった子ども達の通学路の変更があり得るものに関しては、必ずしもこうでなければいけないというのではなくて、是非地元の住民を加え、地元の計画と住民の皆さんの考え方を基にさせていただきたいと思っております。

参考までに以前、森吉町の方から聞いたんですけども、国道が街中を通っていて、子ども達の通学路に歩道をまず国の方で造ってもらった。ただし、除雪は地域の住民がそこを除雪するという計画で造られた国道なんです。それで歩道も出来ました、それで子ども達がそこを通っております、ところが冬になると雪が積もって除雪はそこに隣接する住民が行うという約束であったものの、高齢化に伴いまた移転に伴って空き家が目立ち、そ

の空き家のところは除雪が出来ず歩道が途切れるような現状なんです。実はこの冬もありまして歩道があるのに途切れて危険度が高いという状況があり、これはどっちの役割という話しになったこともちょっと地元の人から聞いておりました。せめて県は、県民のためにそういった地域の方々の声を聞いて是非、それに適切な工事をしていただきたい。それによって工事費が動くことは県民は納得できるのではないかなと思いますので、是非お願いしたいと思います。

もうひとつは先程の建一新5の雪崩防止のところ、1つどうしてもお聞きしたいのですが、進藤委員が言った熟度の話しなんですが、ここに建一新5の方には地元住民の事業に対する意識は高く合意形成がされる見込みであると記載があります。また、建一新6には、地域住民からの要望があり合意形成がされる見込みであるという両方、評価点が8点になっております。例えばこの意識は高くというのは、どういった形でその意識を受け止められているのか、その辺りをちょっと知りたいのですが。また、7、8の方はしっかりと住民に説明会が行われているように書いておられましたけれども、地域住民の説明会は、私も地域でよく行きますが、なかなか来て欲しい方に来ていただけないままに、説明会が開催されたなど、既成事実だけが残るようなことが多々見受けられますので、今後この熟度の部分の8点の所に関しては、出来ればこのような危険度が高い所であるからこそ地域の人に理解して貰うという努力は、是非実行していただきたいと思います。現状でこの意識は高くという解釈は、どのような形で住民意識を受け止められているか教えていただければと思います。

折田委員長： それでは大きく2点ございました。最初は道路課長の方からお願いいたします。

道 路 課： 市町村合併あるいはそれに伴う学校の統合等に関連して、通学路となっている場合の歩道の取り扱い・整備・方針ということかと思えます。これにつきましては当然、統合等によって通学路の区間や路線が変わってくることは充分考えられます。ですからそれにつきましては特に統合だからということではなくて、やはり地域が主体となって考えた結果、必要であるという形で要望をいただいた場合は、当然、私共としましては、それを充分踏まえた形で計画し、対応をしていくということで、考えております。それから歩道の除雪については、正直なところ行き渡っていないと思っております。全部を綺麗にするというところまでは能力的、予算的にも立ち行かないということがありまして、地域の方をお願いしているというケースもございます。特に今冬では車道の除雪がめいいっぱいということがありまして、地域のPTAの方々が中心となって3学期の始まりに合わせて、歩道除雪に取り組んでいただいたというケースもあります。それにつきましては、これから地域の皆さん方に、どういった形で協力いただけるのか、その辺りも含めて、限られた財源の中で、一番有効な手段を使いながら、18年豪雪を契機に、市町村の皆さん等を含めてこれから検討して参りたいと思っております。確かに機械的なこともございますし、様々な問題がございますので、大きな課題だと捉えております。

折田委員長： よろしいですか。続いて河川砂防課長お願いします。

河川砂防課： 熟度のところでの地元の合意形成に関してですが、建一新5、6について説明します。去年、一昨年辺りの災害を受け、新規事業として挙げておりますが、地元で説明というところまでは実施していない事業がございます。これについては、地元の市町村からの要望の段階で、自治会の代表の方々が入っておりますので、我々は、合意形成がなされる見込みという判断で「要望があり」としております。その他については、様々なかたちで事業説明など行っておりますので、合意形成がなされていると判断し、「意識は高く」としております。実際に我々が地元へ乗り込んで直接やり取りしている中で判断するものと、今お話ししたように、代表者の方々から要望をいただいて事業化していくものということで、「要望があり」と「意識は高く」という微妙な使い分けをしております。来年度確実に事業実施可能という予算的な確保がなかなか難しい今の時代において、地元の事業説明会というのは不確定要素の多い今の段階では、非常に難しい訳です。この辺りが非常に悩ましい所でございます。そういう意味では是非、役場（市町村）には、要望書だけではなく、地元からの強い意見を貰いたいということで地元の意見や声を判断するようにしております。

松橋委員： なぜそれを申し上げたかと言いますと、熟度という位ですので、この工事が終わるまでの所が熟度ではなく、それを活かす所から始まるような気がいたします。それぞれの意識が熟して行かなければ、その声というのは活かされないのではないかと思いますので、地元で説明会を十分にすることにより、必要性も理解しますし、住民は、自分たちに何ができるのか、自治体は何ができるのかという役割がハッキリすると考えます。先程の除雪の話も地域連携が生まれるのではないかと思いますので、熟度の評価というのは手前の評価よりは、その後の評価も大切ではないかと思いました。

河川砂防課： もっともな意見だと思います。そういう意味で、ハードに関しては非常に地元の方々が期待する方と反対する方と両方いる訳ですけれども、先程言いました、ここは危険だと周知する説明会。これは今、どしどしやるようにしています。ということはそこでもって理解いただければ、何としても施設が必要である、あるいは施設は必要ないという意見が生まれてくるということで、今、特に砂防関係については、ソフト対策として、振興局職員、本課職員自らが、地元に出向いて危険箇所の周知を図るようになっております。

折田委員長： ご理解できましたでしょうか。どうもありがとうございます。まだお時間ございますので、他の委員の方で何かご質問等ございましたらお願いします。今の8件の事業だけではなく、秋田県が進めている公共事業全般についてのご質問でも結構です。考え方などを聞きたいというお話しがあれば、よろしいでしょうか。

それでは、最初、冒頭に申し上げましたように、今日、ご説明があった4件。審議の対

象になるのは全部で8件でございますけれども、この場でもってお答えしなければいけません。お答えは言いましたように、この事業の対応は可であるというご意見、それからもう少し話し合いを続けた方が良いのではないかとこの継続審議するもの、それから事業そのものが不可、という選択肢は3つですが、この8件の事業についていかがなものございましょう。今、お聞きしたところ、これはうまくないのではないかとこのご意見はなかったんですけれども。

では、申請のございました8件の事業を可としてよろしいですか。それでは、出席の委員の先生方の総意でもって対応を可といたしましたのでよろしくお願い申し上げます。

これで審議は終了いたしましたので、以上で議案第1号の審議は終わりということにいたします。続きまして議案第2号の次回開催日について事務局から説明をいただきます。

事務局：事務局から次回日程について説明させていただきます。今回は9月の上旬を目途に、再評価及び継続評価について実施したいと考えております。追って日程等の調整をさせていただきます。決定次第、今回のように委員の皆様にはご連絡差し上げたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

折田委員長：日程についてよろしいですか。ではご了解いただいたことにいたします。それでは最後、その他ですが何かございますか。

【7. その他】

事務局：本日の議事録につきましては作成の上、委員の皆様には後日お配りいたします。本日の内容を踏まえまして答申案を事務局で作成いたします。委員の皆さんの了解を後程得た上で知事に答申させていただきます。以上です。

折田委員長：どうもありがとうございます。それでは最後に部長の方からお話がございますのでお願いします。

大嶋部長：今日は熱心なご審議を大変ありがとうございました。承りましたご意見はいろいろ今後の施策に反映するように、我々も努めて参りたいと思います。ひとつだけ最初、冒頭、小西委員から幅員、路肩を縮小するのはいかがなものかということでご意見がありましたけれども、私、つたない図面を書かせていただきました。これは最近のまず予算不足に対して、我々が例えば道路事業について、このような取り組みをしているというご紹介をさせていただきたいと思っております。

現状と書いておりますけれども、昭和40年代位に造った道路は全幅員が7m位で、要するに車道は5.5mの2車線ということで、まず大型車が交差できる道路というのを昭和40年代位に造った訳です。それ以降、段々世の中が進歩して平成のバブルの頃までは、今度道路というものにすごく理想を追い求めて、両側歩道それから路肩も昔は75cm位であったものが1m50cm。車道も5m50cmではなく片側3m、全幅6m、場合によっては6m50cm

というのもあります。このように広い道路を理想として造り、中には田んぼの中に何でこんなに立派な道路を造ったのだと言われたこともありました。しかし私たちは良いものを造ろうと、一時こういう理想的な道路も造りましたが、今日、非常に予算的な成約、実際公共事業が激減している中で、交通安全とか交通需要から考察して、やはり道路は造らなければいけないということで、修正案を考えております。例えば、集落の張り付き方にもよりますが、歩道は片側だけにしよう、路肩も1 m50cmではなく1 m位にしよう。ということで、まず現実、予算化できる対応として修正案も考えているということでございます。それで我々がこの議論の中で路肩を縮小したというのはこの1 m50cmを1 mに修正したというのが、路肩を縮小したということでございまして、現在の今ある現状の75 cmよりさらに低くするというのではなく、計画の中で縮小したということで、現在ある道路よりはまず立派に造ろうということでございますので、そういう意味では小西委員のご意見は我々、計画の中で反映していくことが出来るのではないかと考えています。最近の予算不足、ここにも書いておりますけれども、あまり広すぎますと用地補償費でとても予算的についていけなくなっています。特に街中ですと家1軒が何千万円もしますので、こういう身の丈にあった設計をしようということで、こういう計画が最近広くさせていただいている背景でございまして、少しこの辺りをご説明させていただきました。

折田委員長： どうもありがとうございました。小西委員のご質問に対する部長自らの補足説明でございました。それでは、最初課されました議案の方は全て終了いたしましたので、それではこれをもって、本委員会を終了したいと思います。どうもご苦勞様でございました。