

7 議 事

(1) 議案第1号

委員長の選出について

司 会 それでは、これから議事に入らせていただきます。議事の進行は条例第 13 条第 2 項の規定により、委員長が議長となつて行うこととなっておりますが、委員長が決まるまでの間、暫時議事進行役を務めさせていただきます。

本日の議案第 1 号委員長の選出についてお諮りをいたします。

当委員会の委員長は、条例第 12 条第 2 項の規定によりまして、委員の互選により定めることとなっております。本日ご出席の委員の皆様から、委員長の候補者をご推薦いただきたいと存じます。どなかたご推薦いただけませんかでしょうか。

松富委員 高橋庄四郎前委員長がよろしいかと思いますが、いかがでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

司 会 ただいま高橋委員を委員長に推薦するご発言がございまして、異議なしの声がございました。ご異議ないようでございますので、当委員会の委員長を高橋委員に決定させていただきます。

早速ではございますが、高橋委員長には議長席にお移りいただき、これからの議事進行をお願いいたします。よろしくをお願いいたします。

議 長 ただいまご指名いただきした高橋でございます。大変僭越には存じますが、せっかくのご指名ですので務めさせていただきますと思います。

平成 10 年に本公共事業再評価システムが導入されましてから、4 期目となるわけでございますけれども、この間委員各位皆様にはいろいろご協力ご指導賜りまして、厚く御礼申し上げたいと思います。

平成 14 年に専門委員会が設置され、また今回評価制度の改善というようなことで、改善後の初めての委員会になるわけでございますけれども、皆様の活発なご意見、ご審議をよろしくお願いいたしたいと思います。

なお、一層この改善後の委員会が透明性、あるいは公共事業の効率性につながりますようご祈念して、あるいはお願いして、簡単ですがあいさつにいたしたいと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

(2) 議案第2号

委員会の公開または非公開について

議 長 それでは早速でございますが、議案第 2 号に入らせていただきたいと思います。

ます。

委員会の公開または非公開についてでございます。規定によりますと、委員会の公開または非公開については、審議会等の会議の公開に関する指針に定める基準に基づきまして、委員長が委員会に諮って決定すると、こういうことになっておりますので、まず最初に事務局のほうからこのことに関しまして、ご説明いただきたいと思います。

事務局 では、事務局のほうから説明いたします。

今回のお手元の議案につきましては、会議の公開基準に照らしまして、非公開とするものがないと判断いたします。

議長 ただいま事務局の説明どおりでございますが、会議の公開基準に照らしまして、非公開としなければならない議案はないという説明でございましたので、公開で進めたいと思いますが、よろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

議長 ありがとうございます。それではご異議がないようでございますので、本日の会議は公開をもって進めさせていただきます。

(3) 議案第3号

評価の実施状況

公共事業新規箇所選定会議の結果について

議長 それでは議案第3号でございますが、評価の実施状況に入りたいと思います。事務局のほうから説明をお願いいたします。

事務局 では、また事務局からご説明いたします。

平成16年度第1回公共事業評価専門委員会次第、この冊子の2ページ目に総括表がございます。今年の5月28日付けで知事から当委員会に、この20カ所が諮問されてございます。この20カ所といいますのは、今回建設交通部だけでございまして、新規箇所が19件、再評価の1件につきまして調査審議をお願いいたします。

ここでちょっと皆様に謝罪ということでご報告したいんですけれども、再評価の1件、これ都市公園なんですけれども、本来ならば昨年度やるべきところだったんですが、ちょっと事務局の不手際から昨年度実施できませんでしたので、なんとか今回実施させていただきたいと思います。どうかよろしくをお願いいたします。

議長 ということでご了承をお願いしたいと思います。

それでは、これから諮問のありました20件の事業につきまして、調査審議を進めてまいりたいと思いますが、はじめに今回から新たに調査審議の対象となりました、新規箇所評価の前段の、県で実施されました公共事業新規箇所選定会議の結果につきまして、ご説明いただきたいと思います。それが終わりましたから、関係課ごとに新規箇所評価、

あるいは再評価の実施状況を説明していただいて、質疑、ご意見をいただくと、その中から次回重点的に審議する事業を抽出してまいりたいというふうに思いますが、よろしくございますでしょうか。

〔「はい」の声あり〕

議長 ありがとうございます。それではそのように進めてまいりたいと思います。

それでは早速はじめに、公共事業の新規箇所選定会議の状況につきまして、ご説明をお願いいたします。

事務局 それではまた事務局のほうから、選定会議の結果についてご説明いたします。

この会議次第の5ページ目に、平成16年度第1回公共事業新規箇所評価結果一覧表というのがございますので、そちらをちょっとご覧になっていただきたいと思います。

これは5月14日に実施されまして、建設交通部からは22件上げております。内容につきましては、ここにございますように、下水道事業が1件、道路改築事業が2件、あと道路環境課関係の事業が10件、砂防課関係の事業が8件、港湾空港関係の事業が1件と、計22件でございます。

この中で、道路環境課所管事業、番号でいきますと9番、12番、13番、これにつきましては、今回新規でやるには問題があると。その理由はここの選定会議の意見というところを書いてございますけれども、たとえばきめ細かな除雪でもって対応することによって、事業は今回は見送るべきだと。あるいは事業計画内容を再度検討して、事業は見送るべきだということで、この3件が今回は保留ということで、新規着手は見送りになっております。

具体的には、秋田八郎潟線、これは五城目町の町村というところの雪寒事業、地方道路交付金事業ですけれども、道路を拡幅して除雪幅を確保すると。あとは12番、13番につきましても同じような事業でございまして、秋田雄和本荘線の雄和町、あるいは大内町の箇所でございます。これに関しましては、以上の理由によりまして今回は見送りと。

もう1件の同じ雪寒関係の国道ですけれども、鳥海町の事業につきましては、認めはしませんが、ちょっと事業箇所についてもっと縮小すべきだと、必要最小限の事業箇所ですべきだということで、改善して選定という条件になっております。

ですから、22件のうち3件が見送りと、19件が選定ということで事業はしてもいいということで、今回はこの19件につきまして皆さんにお諮りしたいと思いますので、よろしくをお願いいたします。

議長 ありがとうございます。

これまでは表面に公表されてこなかったこの選定会議の内容につきまして、ただいま説明をいただきました。部内の1次、2次評価につきまして、知事をはじめとしますこの最終選定会議、これでしぼられた19カ所が今回新規箇所として上ってきております。

それについて概要いま説明をいただきましたが、このままご了解いただくことになりませんが、何か確認しておきたいことございましたらお伺いしたいと思います。ただいまのご説明でよろしゅうございますでしょうか。

選定会議そのものについて、何かご確認とかご質問ございますか。もし特にないようでございますれば、次に進ませていただきたいと思います。

新規箇所評価(19件)について

議 長 それでは、新規箇所につきまして、調査審議を行いたいと思いますが、最初に下水道課所管の1件につきまして、ご説明をお願いいたします。

米谷下水道課長 下水道課の米谷でございます。私のほうからは、公共下水道県代行事業についてご説明させていただきます。

まず、この県代行事業でございますが、これは過疎町村の中で、まだ下水道に着手していない、そして供用していない、そういった市町村の中で、技術的にも財政的にも困難である、そういった場合県が補助する制度でございます。平成10年度から始めてございます。いままで6町村がこの制度を利用しまして供用開始してございます。

1ページのほうに戻りまして、今回審議していただくのは、南外村の南外処理区でございます。その場所でございますが、2枚めくりますと図面が入っているかと思いますが、ちょうど南外村役場でございますが、南外村役場を中心にして、秋田自動車道と国道105号に挟まれた区間でございまして、主要地方道の神岡南外東由利線に沿った沿線上の場所でございます。

今回代行でお願いするのは57.5haでございます。幹線の延長が4,050mということでございます。事業年度については、17年から21年までの5年間ということでございます。総事業費が12億6,000万、国庫補助率が2段で書いてございますが、これは環境工事は50%の補助率でございます。55%と書いてありますが、これは主に処理場に関する補助率でございます。

そんなことで、今回提案させていただきましたが、実は南外村については、平成15年度に基本計画策定を行ってございます。いままでなぜ遅れていたかということでございますが、上水道工事を優先していままでやってございまして、ようやくその上水道工事もめどがついたということで、来年度から着手したいということでございます。

ちなみに、私どもの下水道でございますが、全県で60町村が下水道計画を持ってございます。そのうちまだ着手していないのがこの南外村だけでございます。そのうち55町村が供用開始してございまして、そのうちの先程お話ししましたとおり、6町村がこの代行制度を使いまして供用開始しているということでございます。

1ページのほうに事業費の内訳が書いてございますが、全体の事業費が12億6,000万、

財源内訳を見ていただければおわかりかと思いますが、国庫補助費を除いた単独分を県と村が折半するというような制度でございます。

次のページを見ていただきたいんですが、所管課の1次評価で必要性から観点いろいろ書いてございますが、必要性については、広域的な公共用水域の水質改善を図る必要があるということで、先程お話ししましたとおり、過疎代行の15条で規定する要件に合致するというので、今回事業を実施したいということでございます。

それから、緊急性でございますが、先程もお話ししたとおり、まだ下水道をやってないのはこの市町村のみでございます。それと、村の上水道の取水口がこの処理区の下流にあるということ、それから、この村だけでなくほかの西仙北町だとか雄和町、秋田市の4市町村、全部で取水口数が5カ所ございますが、そういった上水道の水源が雄物川にございまして、その上流にあるということで緊急性があるということでございます。

私どもでは、21 総合計画を立てているわけでございますが、平成22年にこの下水道、それから農水省でやっております集落排水事業というのものもあるわけでございますが、それから環境省でやっております合併浄化槽もあるわけですね。これを合わせまして、平成22年度に80%にするという目標で、いま現在進めてございます。そんなことで、緊急性もあるということでございます。

それから、費用対便益の件でございますが、便益の計算では、計画区域内の排水処理を浄化槽によって代替整備した場合の、耐用年数内における設置費と維持管理費の費用を、1年あたりに換算してございます。

それから、費用については、この建設費と維持管理費の費用を1年あたりに換算しまして、B/Cが1.223になってございます。

それから、先程評価一覧の件でご説明ございましたが、専門委員会に対する意見についてでございます。私どものこの公共下水道については、代替案のトータルコストを比較検討することとして選定というご意見をいただいております。

下水道課といたしましてはこの意見に従いまして、今後実施されます詳細検討の中で、より一層のコストダウンを図るべく検討していく考えでございます。具体的には整備コスト及び施設完成後の管理コストの縮減については、汚泥処理処分の取扱いが大きなポイントとなるかと思っております。

たとえば、近隣の既存の下水道施設との連携だとか、そういった可能性も検討しながら、効率的な施設計画の検討を実施しまして、トータルコストの縮減に努めてまいりたいと思っております。よろしくひとつご審議くださいますようお願いいたします。

議長 どうもありがとうございました。

続きまして、道路建設課さんからご説明をお願いいたします。

佐藤道路建設課長 道路建設課所管の2件について、ご説明申し上げます。

最初に、男鹿琴丘線の百川工区についてでございます。インデックスがついていると思いますので、お聞き願いたいと思います。

事業名が、地方道路交付金事業でございます。事業の期間は、平成 17 年度から 25 年度まで 9 年間を考えております。総事業費は 19 億 7,000 万円ほどでございます。国の補助率ですが、5.5 / 10 でございます。延長が 3,800 m、幅員が 6.0 (8.5) m でございます。

これについて少しご説明申し上げますと、6.0 m というのは車道の幅員でございます。(8.5) m というのは、路肩を含めまして、道路として活用する部分の全幅という意味でございます。8.5 から 6.0 を引きまして 2.5 m を 2 で割って、両側に路肩の部分をつけるといって、片方が 1.25 m になります。道路構造令では路肩が 75 cm なのですが、秋田県の冬期の状態を考えまして、75 cm に 50 cm の堆雪帯を付加することによって、冬の交通を円滑に確保しようとするものでございます。

事業の背景でございますが、この道路そのものは、若美町から男鹿の市街地へ通勤とか通学とか通院とかということで、日常生活を支える道路となっております。また、皆様もご存じと思いますが、寒風山への入口になっておりまして、この観光地へのアクセス道路ともなっております。しかし、この区間そのものはバス路線でもあり、かつ通学路でもあるにもかかわらず、非常に道路が狭くなっております。また、歩道も現在ございません。

こういう背景から、毎年交通事故が起きている状態でございます。地域の住民の安全を確保する意味からも、早くこの地域の道路を改良したいということで、着手を要望するものでございます。

また、この地域は、男鹿と若美町の町村合併を支援する道路でもございますので、そういう意味からも意味あるのかなと思っております。合併の法定協が平成 16 年の 3 月 24 日にできておりまして、これらが進むことによって、この道路もそれらを支援できるのではないかと考えております。

事業の目的は、先程申し上げましたように地域づくり、それから、住民の生活環境の確保、また、冬期交通の安全性を確保する意味からも、大変重要ではないかなと思っております。

次のページをご覧くださいと思いますが、先程申し上げましたように、必要性、また緊急性につきましては、ご理解いただけるのではないかなと思っております。

費用便益が、次のページを見ていただきたいと思いますが、中程より下の部分に B / C が 1.57 というふうに書いてございます。委員長から B / C について簡単に説明をというお言葉がございましたので、簡単に道路についてですが、ご説明申し上げたいと思います。

B / C の B というのは、ご存じのようにベネフィット、便益でございます。C はコストでございます。建設費でございます。B / C を算出するに当たりましては、ある年次

を基準年としてとらえております。これは評価年とわれわれ言うておりますが、一般的には事業を着手した年、これを基準年にとっておりまして、道路整備が行われる場合と、それから、整備が行われない場合、それぞれについて一定期間の便益、それから費用額を算定して出すものでございます。

この一定期間というのは、道路の場合は 40 年でございます。40 年というのは、道路としての価値が、これから使われて 40 年後にはいろいろ環境が変わって、ということで、リミットを 40 年にしているものでございます。

それらのコスト及び便益について、お金に換算できる項目を選び出しまして、それらの算出額の比をとるものでございます。この値が 1 より大きく、なおかつ数字が大きくなれば大きくなるほど整備する価値があるといえますか、効果的に道路が使われるということの意味するものでございます。

その費用を算出するに当たりましては、走行時間の短縮によるものとか、走行経費の減少によるものとか、それから交通事故の減少、こういうものをお金に換算して便益を出しまして、また、コストと比をとることによって、その事業の相対的な評価をしようというものでございます。

以上、費用便益比につきましては、そのような考え方でやっております。これが 1.57 ですので、われわれとしましては、より効率的に、また効果的につくられた道路が利用できるのではないかなと思っております。

それから、2 番目の余目工区についてご説明申し上げたいと思います。

これも地方道路交付金事業でございまして、路線名は耳取後三年停車場線でございます。事業の期間につきましては、平成 17 年から 22 年まで 6 年間を考えてございます。総事業費が 10 億 5,000 万円でございます。これも先程と同じように国からの補助率が 5.5 / 10 でございます。延長が 700 m で、幅員が 6.0 (11.0) でございます。これは車道幅員が 6.0 m、その両側に 1.25 m ずつの路肩をとりまして、なおかつ歩道として 2.5 m を付加してございます。トータルしますと 11.0 m でございます。

この事業そのものの背景でございますが、この道路そのものは、横手市の北部及び仙南村南部の沿線集落の日常生活を支える道路でございまして、大変重要な道路になってございますが、ボトルネックといえますか、この部分 700 m のみが非常に道路の狭い状態になってございます。

また、この道路そのものが通学路になっておりまして、通学児童の安全が非常に阻害されている状態であります。また、冬の交通もままならないような状態となっております。また、この 700 m の間には大戸川という川が流れておりまして、そこに現在 50.1 m の橋が架かってございます。その橋の幅員が 3.6 m と非常に狭い橋になっておりまして、また、昭和 34 年の建設の橋でございまして、非常に老朽橋となっております。

これらをかんがみまして、できるだけ地域の住民の方々の安全を確保するという意味

からも、この事業につきましては早期に着工したいと考えております。

また、これも6市町村の合併協議会の合併を支援する道路であると考えてございます。この法定協が平成16年の1月13日に発足してございます。

この事業の目的、背景になるものは、いまお話し申し上げたとおりでございます。次のページをご覧くださいと思いますが、必要性、緊急性、これらにつきましてはご説明のとおりでございます。この費用便益でございますが、1.28になってございます。こういう意味からも、整備することによって地域住民の貢献できる道路と考えております。

道路建設課からは、この二つの路線につきましてご説明申し上げました。以上でございます。

議長 ありがとうございます。

続きまして、道路環境課さんからご説明いただきたいんですが、7件ございますが、中身が歩道関係と凍雪害防止の二つに分かれるようですが、代表的なところをご説明いただいて、あとほかポイントをご説明いただくとか、そこらへんちょっと時間のほうを勘案しながらご説明をお願いしたいと思います。

虻川道路環境課長 はい、わかりました。それではまず最初に、特定交通安全施設整備事業からご説明したいと思います。

これは、国道285号の五城目町五城目地内と、国道105号の鷹巣町七日市地内の2カ所の歩道設置についてご審議いただくものでございますけれども、この2カ所のうち国道285号の歩道につきまして、若干補足説明させていただきます。

まず、事業箇所でございますけれども、事業評価調書の4ページ目のカラーコピーをご覧くださいと思います。事業箇所につきましては、五城目警察署前の国道285号と県道の変則交差点から、上小阿仁村方面に500mぐらい行ったところであります。

事業の概要としましては、事業評価調書の最初のページに書かれてございますように、事業区間は平成17年度から平成20年度の4カ年でございます。事業費としましては、総額で4億4,000万となっております。事業の規模としましては、延長が508m、歩道の幅員は2.5mを計画してございます。これは道路の北側、警察署側に設置するものでございます。

事業の必要性、緊急性につきましては、資料のとおりでありますけれども、特に2ページ目の上段の特記事項に書かれてございますように、12時間交通量としましては1万1,414台、歩行者は144人と多く、毎年事故が発生している状況にありまして、またさらに周辺につきましては、歩道の連続性がないといった状況もございます。

こうしたことから、早期に事業に着手し、歩行者の安全を図りたいということで、今回ご審議いただくこととしております。

残りの国道105号の歩道につきましては、資料のとおりということで、説明は省略さ

せていただきます。

次に、雪寒地域道路整備事業でございますが、今回2カ所のご審議お願いしてございます。

その前に、雪寒地域道路整備事業といえますのは、若干ご説明いたしますと、積雪寒冷地特有の雪対策に関わる事業の総称でございます。除雪や雪崩防止策、あるいは融雪溝などの設置のほか、道路の幅を広げて除雪した雪を堆積するスペースをつくる、こういった堆雪幅を確保する事業などがございます。今回ご審議いただくのは、こうした事業のうち国道105号と108号の2カ所でございますが、これは堆雪幅を確保する事業でございます。正式な事業種別としましては、凍雪害防止事業というような分類になってございます。

105号の事業について、若干ご説明させていただきます。まず、位置関係でございますが、評価調書の4ページ目にカラーコピーで示されてございます。ここでおわかりのように、場所は西木村の潟野というところでございまして、事業箇所の終点側の交差点から右側の県道を5kmほど行ったところが田沢湖でございます。この区間につきましては、冬の観光ルートとしても重要な地点となっておりますけれども、現状は写真でおわかりのように、大型車同士の交差が難しく、道路が狭く除排雪が難しいということで、さらにバス路線でもあることから、道路を拡幅しようとするものでございます。

事業の概要としましては、最初のページの評価調書に書かれておりますように、17年度から21年度の5カ年を予定してございます。事業費は総額で6億7,000万円でございます。事業の規模としましては、延長が1,320m、両側に1.5mの堆雪帯を設置するもので、評価点としましては90点となっております。優先度が高いと判断して提案してございます。

次に、もう一カ所の108号の堆雪帯の設置計画につきましては、資料のとおりであり、省略させていただきますが、今後事業の規模等をいろいろコスト縮減を含めて検討していきたいと考えております。どうぞよろしく申し上げます。

次に、3番目の方式としまして、地方道路交付金事業でございますが、この交付金事業と申しますのは、県道や市町村道を対象にしまして、一定の地域において、地域の課題に対して様々な種類の事業が実施可能となるように、昨年からつくられた新たな制度でございます。道路の改良から補修、歩道設置、あるいは雪対策などの事業を行うことが可能な事業の種別であります。これが交付金整備事業でございます。

したがいまして、さきにご説明したような特定交通安全事業や雪寒地域道路事業のような、これらは補助事業でございますが、こうした補助事業のように個々に国の審査を受けることがありませんで、地方が主体的に判断して事業を行える制度となっております。

道路環境課では、今回この交付金制度に基づきまして、3カ所の新規事業を提案させ

ていただきました。このうち象潟矢島線につきましては歩道設置でございます。角館六郷線と神岡南外東由利線につきましては、道路の両側に 1.5 m の堆雪帯を設置しようとするものでございますが、その緊急性、必要性、事業規模などについては、資料のとおりであります。

以上、よろしく申し上げます。

議長 ありがとうございます。

それでは、続きまして砂防課さんからご説明をお願いいたします。

芳賀砂防課長 砂防課です。よろしく申し上げます。砂防課関係については 8 件で、砂防が 6 件、地すべり 1 件、急傾斜地 1 件です。

はじめに、土砂災害危険箇所と整備率について簡単に説明します。危険箇所については、県内の 3,272 箇所あります。内容は、土石流が 1,692 箇所、地すべりが 262 箇所、急傾斜地が 1,318 箇所であります。この整備率については、第 2 期実施計画で 17 年 22.4 %、22 年度 24.9 % の目標を設定しております。現在 15 年度までの整備率は 20.8 %、16 年度の整備率については 21.6 % となる見込みであります。しかし、まだ低い整備率でありますので、第 2 期実施計画の目標達成に向け、土砂災害対策を進めたいと考えております。

それでは、今回要望した箇所についてでありますけれども、砂防事業については、14 年度、15 年度で集中豪雨により被災した箇所、地すべり対策事業は 15 年の 12 月から 16 年の 1 月にかけて地すべりが発生した箇所、急傾斜地崩壊対策事業は、既設コンクリート吹付工が老朽化し、剥離、ひび割れなどがしている箇所を要望しております。

それでは、個々について説明します。資料の 14 番をお願いいたします。

まず、通常砂防事業でありますけれども、この事業の目的は、後背地域の保全及び土石流の土砂災害から下流部に存在する人家、耕地、公共施設等を守ることを主たる目的としている事業であります。

それでは、14 番の事業が通常砂防事業、事業種別が砂防えん堤工、及び取付護岸工、路線名は一級米代川水系仁鮎沢、施行箇所については、山本郡二ツ井町仁鮎、これは米代川の左岸に合流する溪流であります。

事業の概要で、事業期間についてでありますけれども、平成 17 年度から平成 19 年度の 3 年間で予定しております。総事業費が 1 億 8,000 万、事業規模でありますけれども、砂防えん堤工 1 基、取付護岸工 50 m を予定してございます。

この事業をやることによって保全されるもの、保全対象でありますけれども、これについては人家が 19 戸、町道が 280 m、耕地が 0.15ha あります。

この事業の要望理由、必要性、緊急性でありますけれども、この仁鮎沢は土石流危険溪流として位置づけられておりますけれども、まだ未整備の溪流であります。平成 14 年の 8 月 4 日から 5 日にかけての集中豪雨で、溪床内に堆積した土砂の流出により下流の流路が埋塞し、町道が冠水する被害が発生しております。

この状況については、お手元に配付しておりますA4版のカラー版をご覧ください。砂防計画えん堤については赤印で印を付けてあるところではありますが、それと、黄色で囲っている部分、これが土石流の危険区域であります。それから、青で明示している区域、これがこの溪流の流域であります。あと下の写真などは、その土砂流出による冠水状況等の写真であります。これが平成14年8月4日から5日の集中豪雨で被災した状況であります。

この流域には、まだ溪岸侵食、山腹崩壊箇所、また倒木もありますので、集中豪雨の場合再度土砂災害の発生する恐れがあることから、早期の対応が必要で、17年度新規要望するものであります。ほかの砂防事業5カ所についても、同様の理由で要望しております。

次に、資料の20番をご覧ください。事業名地すべり対策事業でありますけれども、この目的は、地すべり防止施設等の新設を行うことにより、人家、公共建物、河川、道路等の公共施設、その他のものに対する地すべり等による被害を除去し、または軽減し、民生の安定に資することを目的とする事業であります。

地すべり対策事業でありますけれども、事業種別は集水井工、路線名は一級河川米代川水系であります。箇所名は二ツ井町麻生地区であります。これは米代川左岸に合流する溪流であります。

事業の期間は、平成17年から18年の2カ年を予定しております。総事業費は1億5,000万円であります。事業の保全対象でありますけれども、人家、耕地、農道、橋梁等であります。

それでは、配付しておりますカラー版の資料をご覧ください。ちょうど中ほどに砂防堰堤貯砂量、その下にちょっと見づらいんですが、既設砂防堰堤（H7完）と書いてありますけれども、このすぐ横にありますのが、既設の砂防堰堤であります。地すべり発生箇所については、赤丸で囲った区域が地すべりを起こしている状況です。その下にあるのが滑落崖、被災状況であります。

また、この区域で黄色の着色している部分、これが土石流危険区域、土石流の氾濫区域を表したものであります。

それでは要望理由ですが、これについて説明します。この弥九郎沢は平成4年3月砂防指定地に指定し、平成3年から7年で砂防えん堤工などを施工済みであります。貯砂量は3万2,000m³であります。このえん堤上流約100m地点で、平成15年の12月から平成16年の1月初旬にかけて、右岸の斜面が融雪により滑落しております。

これについては、奥行きが100m、幅が110m、崩壊土砂が6万4,000m³と推定しております。滑落の大部分は砂防指定地内で発生し、また、直接代謝式に影響していることから、この部分の対応は今年度砂防事業で実施します。しかし、滑落した背後にさらに大きな地すべりブロックが確認されています。滑落した場合15万5,000m³と推定し

ております。

また、この部分は砂防指定地内であります。再度地すべりが起き、降雨により土砂流が発生した場合、既設えん堤の容量3万2,000 m³では防ぐことができなく、下流域に災害をもたらします。そのため新たに地すべり区域を指定し、早期に対応するため、平成17年度新規要望するものであります。

次に、急傾斜地崩壊対策事業であります。資料の21番であります。

まず急傾斜地崩壊対策事業の目的であります。急傾斜地崩壊防止施設の設置を行うことによって、急傾斜地の崩壊による災害から国民の生命を保護し、もって民生の安定と国土の保全等に資することを目的とする、こういう事業であります。

それでは、その急傾斜地崩壊対策事業であります。事業種別は法枠工、箇所名は鹿角市三の丸地区であります。事業期間は平成17年から22年、この6年間を予定しております。総事業費は2億5,000万円、事業規模は延長500m、法枠工7,500m²であります。それから保全対象は、人家62戸、あとは国道あるいは市道の保全対象としております。

それでは、カラー版をご覧ください。中ほどに平面図がありますけれども、非常に見づらいんですが、赤い線で囲んだ部分がこの急傾斜地崩壊危険区域であります。それと、赤で着色した部分が、モルタル吹付工施工済みの箇所であります。青の着色部分が、まだ未施工部分であります。あと、下に貼ってある写真は、クラックの状況とか、モルタル吹付の剥離状況であります。

それでは、要望理由について説明します。この三の丸地区は、昭和44年11月急傾斜地崩壊危険として指定し、モルタル吹付の対策工を一部区間で実施しております。対策工として実施したモルタル吹付工にクラックや剥離が多数確認されており、また、未対策箇所にも土砂崩落や立木の倒壊が見られます。

このままの状態では、今後の豪雨、融雪等の影響により斜面崩壊の恐れがあることから、早急な対応が必要で、17年度新規要望するものであります。

以上が砂防課関係であります。よろしく願いいたします。

議長 どうもありがとうございました。砂防課さんから8件についてご説明いただきました。

それでは続きまして、港湾空港課さんから1件につきましてご説明をお願いいたします。

佐藤港湾空港課長 港湾空港課の佐藤でございます。

資料の一番最後から2つ目に能代港というのが出ていると思いますが、それによって説明をさせていただきます。

この事業名は、重要港湾改修事業ということで、私どもが道路を管理しております臨港道路でございます。3枚目にカラーコピーがあると思いますが、この道路の真ん中に大森橋というのがございます。この橋は、事業の概要の中の3番目の事業の立案に至る

背景で、昭和 53 年に完成した一等橋でありますけれども、26 年経過いたしまして、その状態を私どものほうで調査させてもらいましたら、老朽化が著しいということで、14 年から詳細にわたって調査をしております。

それによりますと、5 枚目の大森橋橋梁調査結果ということで、カラー版でちょっとぼやけているところがあると思いますが、原版を持ってきておりますので、後でまた必要であればお見せいたしますが、大抵ひび割れ、錆の発生、それから鉄筋が浮いているとか、それからシューザーのところは、はっきりいえば腐っているというような状況で、非常に劣化が著しく進行しております。緊急な対策が必要であるということからこの事業が始まっております。その対策といたしましては、現状のままで補修ができないのかということが一つ、それから、新しく架けるのがいいのかというのが一つ、で、新しく架けるとしても、なるべくお金を少なくする方法がないのかというのを、いろいろ考えていたところであります。その結果といたしまして、橋梁の架替延長、これがもともと 77 m ございましたものを、最小限の 24.5 m でもできるのではないかとということで、それを検討いたしまして、全体事業費 3 億円で今回新規事業としてお願いしております。

77 m でなぜ 24 m が出てきたかということに対しましては、4 枚目に側面図、平面図等ございます。この側面図と平面図の真ん中に航路幅 19 m というのがございます。これは前のページのカラー版を見ていただきますと、風の松原と工業用地との間に水路がございまして、ここはプレジャーボートの暫定係留をしているところであります。このプレジャーボートのいま 1 隻ある最大幅が 3.8 m ございます。この 3.8 m の 5 倍、19 m を確保するということが、一番プレジャーボート関係の人たちとの話し合いの中で、1 台ずつすれ違っても、なおかつ 3.8 m ずつ両側から離れる、なおかつ船同士が離れるということで、これが最低限の幅でなんとか交差ができるということから、まず 19 m を決定いたしまして、その後橋長にいきますと 24.5 m というところで、これが最小限のお金でやりますと 3 億円でできると。

他の工法を比較いたしますと、上部工の電気防蝕工でいきますと約 4 億円、それから、現況を 5 cm ばかりハツリまして、その断面を修復しながらやると 7 億円ばかりかかります。それから、77 m そのものを新しく架け替えて、なおかつフッ素樹脂でコーティングするというような形になりますと、6 億円ばかりかかるというようなところから、一番最小限のもので 3 億円というところを提案しております。

なおかつ、評価調書の後ろのページ、1 次評価ということで私どものほうで評価しておりますけれども、必要性に関しましては、先程言いましたように劣化が激しいということから、臨港道路の交通量も約 4,000 台ということ、それから緊急性に関しましては劣化の進行が加速期にあるということから、お願いしております。

それから、有効性に関しましてですが、この橋梁がなくなるといった場合、約 4 km 迂

回することになります。この4 kmの考え方に関しましては、大森橋がない場合、101号の能代大橋までの距離と、それから能代火力のエナジウムパークのあたりを通りまして、7号へ行って101号に行くような、そのルート比較をいたしますと、約4 km迂回になるというところから、まさに能代市街地の混雑度にも影響を与えると。

さらには効率性の問題なのですが、B / Cのところでは、先程道路建設課長のほうからお話ししたように、費用便益につきましては、道路関連と同じような考え方をもちましてやりますと、B / Cが12.9と著しく高いというような形で評価しております。

私どものほうからの説明は以上で終わります。

議長 長 どうもありがとうございました。

以上、新規事業箇所につきまして、19件ご説明いただきました。

再評価(1件)について

議長 長 最後に、再評価になりますが、都市計画課所管の1件につきまして、ご説明をお願いいたします。

本田建設交通部参事 参事兼都市計画課長の本田でございます。よろしくをお願いいたします。

さて、私のほうからは、都市公園事業の再評価につきまして、お手元の資料の最後にお付けしております、再評価調書に基づいてご説明させていただきます。

今回議論していただきますのは、都市計画事業として国庫補助を受け、整備してまいりました、雄和町にございます県立中央公園でございます。

皆様ご存じかと思いますが、改めて事業概要から簡単にご説明させていただきます。

まず、事業期間につきましては、昭和52年から平成19年までの31年間、総事業費は206億でございます。事業目的といたしましては、県民の多様な活動に対応できる公園の整備でございます。加えて現在平成19年の秋田わか杉国体に向けまして、会場としての整備を進めておるところでございます。

具体的には、2枚めくっていただきますと、カラーのページに現在国体関連で改修しております箇所並びに全景、加えて今回平成16年度に改修を予定しております、メインでございますが、陸上競技場の写真を付けてございますので、ご覧いただければというふうに思います。

戻りまして、事業費内訳につきましては表のとおりでございますが、再評価時に計画時よりも40億ほど増えてございますが、これにつきましては、国体公園関連施設整備などによる増分でございます。

事業の経緯といたしましては、昭和50年に都市計画決定をし、昭和52年にファミリーピクニックゾーンなど順次開園してきておりまして、現在132.6haを整備済みでござ

います。

進捗状況といたしましては、ここに述べさせてもらっております全体面積というのは、保全すべき手をかけない区域を含んでおりますので、すべて整備するという意味ではございませんで、この表の囲みの中の右上に整備面積と整備予定面積の比を出しておりますが、これによりますと、約 99 %は計画どおり整備が進んでいるという状況でございます。

また、長期継続の理由につきましては、公園面積が広大で需要規模が大きく、また、今回の秋田国体に向けて整備期間が設定されているということもございます。

1枚めくっていただきまして、これらを踏まえまして私どもの自己評価といたしましては、必要性については、当然県民のレクリエーション拠点としての役割に加えまして、平成 19 年の国体に向けての施設会場としての整備の必要性、緊急性があるものというふうに考えております。

また、有効性につきましても、この大規模な公園としての特性をかんがみまして、非常に有効なものであると考えてございまして、現在年間利用者数が 50 万人程度と、かなり多くの方々に利用してきていただいているということでございます。また、施設特性からして、天候に左右されない整備がされているなど、通年利用が可能ということございまして、本県のスポーツ振興に果たしている役割は、極めて大きいというふうに考えてございます。

効率性におきましては、指標として B / C をお示ししてございます。これにつきましては、次ページに内容をお示ししておりますので、これらを用いてご説明させていただきます。

この算定の考え方につきましては、国が示しております大規模公園の公園施設費用対効果分析手法マニュアルというものがございまして、その考え方や貨幣換算のための減退などを用いて計算しているということでございます。

結果としては B / C は 1.52 となっておりまして、投資に対してそれ以上の効果があるというふうに考えてございます。具体的な効果につきましては、公園を利用することにより、県民が直接感じる効果でございます直接価値と、公園を整備することにより間接的に発生いたします環境改善や防災なども、間接的価値に分けて考えてございます。

簡単にご説明いたしますと、直接価値の算出に当たりましては、国のマニュアルにのっとりまして、広く使われております旅行費用法という概念を用いてございます。この旅行費用法と申しますのは、公園を訪問する際に移動する費用や時間をかけても、なおその公園を使いたいと、それだけの価値がその公園にあるというふうに考えまして、公園の価値を評価するという方法でございます。

したがって、多数の県民に利用していただくほど、また、遠くのほうから来ていただくほど、この効果が高く出るものでございます。

また、間接価値につきましては、CO²の吸収でございますとか、洪水調整、地下水涵養やトイレなどの災害応急対策施設の確保を貨幣換算して評価したものでございます。

直接価値におきましては、現在多数の方々に利用していただいております、その直接効果を算定し、754億程度、間接価値におきましては約27億程度ということでございまして、これらを現在価値化したしまして、総費用と比較することによりB/Cを算出しているということでございます。

さらに戻りまして、コスト縮減につきましては、できる限り再生材料や二次製品の使用を進めるとともに、公園整備の計画の中で再利用と申しますか、残せる部分はうまく活用していくということを進めておりまして、そういう意味でコスト縮減も図りながら、事業の進捗を図っておるところでございます。

また、熟度につきましては、当然事業も収束しておりますので、地域の状況としてはもう十分熟度が高くなっておりまして、事業進捗についてもすでに十分進んでおりまして、平成19年度までに必要な整備を進めていきたいというふうに考えております。

したがって、私どもの自己評価といたしましては、継続をぜひともさせていただき、事業期間内までに必要な整備を進めたいというふうに考えておるところでございます。

以上、よろしくお願いたします。

議長 どうもありがとうございました。

以上ご説明いただきましたとおりでございます。今回から、新規事業の事前評価ということで、本日の案件は19件、新規事業箇所についてご説明いただきました。公共下水道に関連するものが1件、それからバイパス1次政策に関するものが2件、それから歩道拡幅に関するものが3件、凍雪害防止に関するものが4件、それから砂防に関するものが6件、それから地すべり急傾斜に関するものが2件、あと港湾に関するものが1件と、以上19件新規案件についてご説明いただきました。あと再評価については、都市公園ということで、ただいまご説明いただいたとおりでございます。

これらの新規案件につきましては、知事をトップといたします選定会議でしぼり込まれた、妥当とする新規案件ということで係ってきているわけでございますけれども、なお、この場でいろいろご審議をまたお願いしたいというふうに思います。

一括して、いかがでございましょうか。どれからでも結構でございますが。折田委員、いかがでございますか。

折田委員 それでは、個別の中身に入る前に、表の見方等について若干教えていただきたいことがありますので、申し上げます。

まず1点目は、道路の評価項目の細別、いろんな項目がたくさん書いてあって非常にわかりやすいんですが、これはどのようにしてここに取り入れられたのか、経緯があれ

ば教えていただきたいこと。

それから、その中で客観的に点数がちゃんと打てるものもあれば、非常に表現が曖昧で、たとえば「社会情勢変化による」というところは、どなたがどのような基準で5点とか、あるいは10点とか付けられたのかということが2点目の質問でございます。

同様に、有効性というものの評価も、どなたがどのような観点からやられたのかなということも、わかれば教えていただきたいと思います。

それから、国の補助率が、道路の場合何か中身によって補助率が違うようなんですが、これももしわかれば、こういう事情だと高いとか低いとか教えていただければと思います。

それから、B/Cの値が書いてあるものと、数値が打ってなくて、何点というふうにもうすでに記入してあるものがあるんですが、これは何か理由があるのかどうか。たとえば最初にあった道路には、ちゃんと1.なんぼと打ってあって、あとの災害のほうになると打ってないとか、そのへんもしあれば教えてください。

参考までに、道路の安全のほうですと整備なさるときに、これ歩道と書いてあるんですが、具体的には歩道をどのようにして、あるいは車道をどのようにしてというのがわかれば教えていただきたい。理由は、もし歩道を整備なさるときに一緒に車道もなさるのであれば、コストが安くつくのであれば舗装を、オーバーレーンというんでしょうか、あれもしていただければ、私どもでいま研究をやっている、救急搬送において、路面の悪化が患者と車両に対して非常に悪いはずをするというのがわかってございまして、もし歩道を整備なさるときに車道もいじるのであれば、オーバーレーンの値段が予算におさまれば、一緒に整備なさるときわめていい道路に出来上がるのではないかなというような気がいたします。

最後ですが、最初の下水道というのは、極端な話私、B/Cの計算ってほんとに必要であるかぐらい緊急性があるしろものだと思っております。ちなみに、B/Cを算出されておるようですが、下水道のBというのはどのようなものが入るのか、もしあれば教えていただきたいと思います。

ちょっと長くなりましたけれども、以上でございます。

議長 ありがとうございます。6項目全般にわたるご質問ですが、全部の所管に関係することと思いますが、どうぞどちらからでも結構ですが、ご回答いただければありがたいんですが。

最初の道路効果、項目と評点の仕方ということで、これが1番でございます。2番目が、有効性は誰がどう評価されたのか、あと補助率の違いが3番。B/Cの記載あるないの違い。道路の安全の点、最後に下水道のBの件というようなことですが、どちらからでも結構ですが、ご回答、ご説明をお願いします。

佐藤道路建設課長 一番最初の評価点につきましてご説明申し上げたいと思います。

一番最初に、この評価をする際の、今回の公共事業箇所評価についてという2ページ目のところに、事務局のほうから説明ありましたが、この評価の点数そのものは全国的に統一されているものではないんです。これは、各事業がより公平に透明に評価できるように基準をつくり上げて、点数を割り振りして、それを集計したものがトータルとして出てくるような形になってございます。

というのは、それは各事業によっていろいろと統一的にものを計ることはできませんので、道路改良は道路改良としての評定点の点数の割り振りをしてございますし、項目もそういう形で列記してございます。道路改築であれば道路改築で同じ尺度をもって点数を積み重ねていって、同じ基準のもとでどの工区がどれだけの点数になるかというような判断材料の一つとしてしているものでございまして、この点数が秋田県としては高いほど、改良するに値するものであるとわれわれ考えてございます。

ただ、一概にこの点数が高いからといって、即事業に結びつくというような形にならないものもございまして。というのは、評定点が高いにもかかわらず、なおかつ地元との調整とか、そういう熟度がまだ達していないものもございまして、そこらは随時判断しながら事業に向かっているというのが現状でございまして。

この評定点につきましては、細分にわれわれ細目をもってございます。それをここで一つ一つご説明申し上げるのは時間的に大変でございまして、それは後ほど必要であればご説明申し上げたいと思います。よろしいでございませうか。

議長 あわせて有効性の評価という点が2番目に上がっていますが。これは1次評価ということで、所管で評価されたということによろしいですか。

佐藤道路建設課長 そのとおりです。有効性につきましては、この項目もわれわれ細分してございまして、その中身を見ていただければご納得いただけるのではないかなと思っておりますが、そこらは説明するには少し時間を要しますので、結果のみを見ていただければと思います。

議長 3番目に、補助率の違いというご質問がございましたが。

佐藤道路建設課長 では私のほうから。これは、国から補助をいただいて事業をおこす場合に、事業ごとに国からの補助の率が決まっております。それはわれわれ勝手にいじることのできるものではございませんので、それに従って事業を行うという形になってございます。

議長 あと補助率のところ、5.5 / 10 とか 1 / 2 という表示の方法も、これは一定の表示の仕方があるわけではございませうか。

佐藤道路建設課長 いえ、そうではございません。小数点が付く場合は / 10 という書き方をします。5 / 10 イコール 1 / 2 と読み替えていただければと思いますが。

議長 いろいろ混ざっているようですが。

佐藤道路建設課長 これは統一事項ではございませんので、中身があつていればそれで

ということでございます。

議長 あとB/Cの表示の点が4番目にご質問ありましたが。

事務局 B/Cの表示につきましては、確かに折田先生ご指摘のとおり、定量的に書いてあるものと書いてないものがございます。B/Cにつきましては全国統一の基準がございます。道路環境課に関しては、はっきり言いまして、改築事業と異なりまして、全国統一基準のB/Cの算定方法が現在確立されておりませんので、独自にやってみますと、かなりまたいろんな問題がございますので、B/Cにつきましては、そのような基準がないものはあえてつくらないと、誤解を招くということがございまして、たとえば先生のご専門の駅前広場につきましても、B/Cを本当は出せばいいんですけども、現在のところ統一化された基準がございませんので、事業をやる際には必要性とかそういう観点から判断しまして、B/C等の定量的な評価は、基準がないものはあえて出しておりません。そういうことでございます。

議長 ありがとうございます。あと5番目に、歩道、車道一緒にやったらという、私、専門的なことわかりませんが、そこらへんの何か補足説明ございますか。

虻川道路環境課長 歩道設置事業で車道部分と段差があるような、そういう意味なんですか。たとえば道路改良事業であります。当然車道、歩道一緒に改良事業をやるというそういう事業がございまして、道路環境課の事業の場合は、基本的に歩道設置で現状の道路幅員の脇に、歩道ないものですからやるというような、そういう趣旨でございますけれども、ただ、路面の段差とかそういう問題については、事業によってそういうまずいようなところはないように、すり付けとか何とかは十分やるようになっていまして、やらなければいけないというそういう方向で、工事は進めているつもりなんですけれども。

折田委員 事業名目によっては手を付けられないというか、歩道は歩道しかできないわけですね。

虻川道路環境課長 歩道設置の採択基準とかございまして、現状の幅員がたとえば2車線確保してあって歩道がない場合は、歩道設置の必要性があれば、歩道事業として立ち上げます。そういう状況はそれぞれにありますけれども、いずれにしろ、段差とかはそういうことがないように、事業のできる範囲内でそういうのは解消すべきだし、解消しているつもりでありますけれども。

折田委員 旧道に残った部分、現道部分、それは歩道をつけるときに一緒にやれないですかという話です。交付金事業でやれないか。

虻川道路環境課長 事業によりましては、先程ご説明した交付金事業につきましては、柔軟な対応ができるようなそういうシステムにはなっておりますので。

折田委員 やるといえば可能性はあるわけですね。

虻川道路環境課長 可能性はあります。いずれにしろケースバイケースで判断していく

ことになると思いますけれども。

議長 折田委員、よろしゅうございますか。

折田委員 はい。

議長 あと下水道のBについては、先程南外処理区でご説明ありましたが、なお補足ございますか、ここのB/C詳しく。

米谷下水道課長 はい、実はあるんでございまして、私、最初にお話ししましたが、便益の計算を、たとえばいまこの事業区域の中を浄化槽でやった場合、そうした場合の浄化槽の耐用年数内におきます設置費と維持管理費の費用を、1年あたりに換算した値がBでございます。

具体的にいいますと、当然浄化槽をやりますと、その前段に、浄化槽というのは清水を側溝に流すわけですから、その側溝の整備費と、もちろん臭いがしますから、蓋付きの側溝の整備費、これが設置費でございますが、当然長くなりますと泥上げの問題がありますから、それが維持補修費としてかかってくるわけです。

これが生活環境の改善効果でございますが、もう一点は便所の水洗化ということで、まさに浄化槽に置き換えた場合どうなるのか、もちろん浄化槽の本体の金もございまして、設置費もございまして、それと当然汚泥が出ますと、その処理費もございましてね。そういったものを諸々全部計算して出した数値でございます。

厳密にいいますと、そのほかに公共下水道の場合ですと、一般家庭だけではなくて、公共施設だとか事業場も対象にしているわけですね。ですから、そういったものもお互いに出してございます。

それと、もし観光施設がありますと、それについても水洗の効果を出すようにしてございます。今回は南外村の場合ですと、観光施設がないということでそれは上げてございませませんが、そんな具合になっております。

そのほかもっと詳しくお話ししますと、水質保全の問題があります。それから、浸水の防除の問題もあります。その他あるわけでございますが、そのへんは今回計上してございませぬ。以上で1.22になるということでございます。

議長 どうもありがとうございました。そのほかございますか。佐藤委員、どうぞ。
佐藤委員 公共事業費が年々削られて厳しくなっているというのを、この5月の選定会議の評価結果からも感じております。いままでいろいろご説明いただいたのを聞きまして、やはり下水道整備ですとか、通学路の歩道整備、あるいは冬期間の交通の確保、それから、自然災害への対策復旧というのは、もう生活に密着していますので、何よりも最優先させていただきたいと思っております。

その上で、ひとつ質問させていただきたいんですけれども、コスト削減についてなんですが、国土交通省がこの10月から、道路の舗装や改修、それから護岸工事を対象に、その工事方法については契約方法が民間企業に任せることを決めたと聞いております

し、段階的に自治体のほうにも広げていきたいというふうなことを聞きましたけれども、県としてそれに向けての対応ということが検討なされているのかどうか、あるいは県単独の事業についても、そういったことが今後あるのかどうか、その点お聞きしたいと思います。よろしく願いいたします。

議長 関連したご質問はございますか。それではただいまの佐藤委員のご質問に対するご回答よろしく願いいたします。

小玉建設交通部長 今年度より国におきましては、ユニットプライスということで、ある程度のコンパクトにできるものについては、原単位である程度価格を決めて、それを業者にやっていただくということの、試行ということでおそらく今年の10月から国交省では始まる予定です。

ただ、この試行をやるためにも、かなりのデータベースを必要としますので、われわれ県一つとしてそのデータベースまでつくれるかということ、非常に難しいハードルがございます。そのためにも、まず国が試行していただきまして、データベースをある程度県に転換できるような方法が必ずあると思いますので、おそらく近い将来だと思います。

そうなりますと、われわれ建設交通部のほうについても、そういう対応でコスト縮減を図っていきたいと考えてございます。

議長 佐藤委員、よろしゅうございますか。

佐藤委員 はい。

議長 そのほかございますか。羽田委員、どうぞ。

羽田委員 それでは、私のほうから二、三教えていただきたいことがございまして、個別の下水道、いまお話ありましたけれども、南外処理区の問題なんですけれども、先程お話ありましたとおり、下水道自体は非常に整備が必ずしも十分じゃないものですから、これは当然やっていただいて結構だと思うんですが、先程のお話ですと、南外村では単独公共下水道を選ばれているというお話でしたし、そうなりますと、処理場を作らなくちゃいけないと。

その処理場は、この3枚目の地図を見ますと、多分このピンクの住宅地域の中の下流のところに浄化センターというのがありまして、多分ここで処理されて櫛岡川に放流されるんでしょうか。先程のお話ですと、下流方向に上水道等の取水口が5カ所ぐらいあるというようなお話でしたけれども、なるべく処理してきれいにすることは当然なことなんですけれども、なるべくならば処理場の位置は最下流に持って行って、影響ないような形にしておくのが望ましいかなというような感じでしたもんですから、そのへん若干ご説明いただければと思ひまして。

議長 ただいまのご質問いかがですか。

米谷下水道課長 最後のほうの意味がちょっとわからなかったもので、もう一度お願いします。

羽田委員 多分処理場は、ここの地図で申しますと、浄化センターというところで処理をされるんですね。

米谷下水道課長 はい。

羽田委員 その後それを櫛岡川へ放流されて、あと雄物川へ入っていくという形でしょうか。

米谷下水道課長 はい。

羽田委員 何か上水道の取水口が下流の方向に何か所かあるというお話でしたけれども、そのへんに対する考慮といいましょうか、それはどうなのかということで、あと右側のほうには緑色の地区がございまして、これは将来計画ということになっているかと思うんですが、そのへんの下水は、やっぱり最初の想定されております南外浄化センターで処理されるということなのか、そのへんちょっとわからなかったものですから、よろしくお願いします。

米谷下水道課長 まず1点目でございますが、ここの処理場に放水基準に見合ったDOD、15になりますか、そういった水質基準を全うするような放流水を放水するというような計画でございまして、ちょうどこの櫛岡川のちょっとした下流に、実は南外村の水道の取水口があるということでございます。

そのほかに、これが結局雄物川に流れるわけでございますが、雄物川にいきますと西仙北町だとか秋田市のほうで上水道の取水口として使っているということでございます。

それから、グリーンの件でございますが、これは全体計画の中に入れてございまして、もちろん現在5カ年でやる赤の計画が終わりますと、次期2期工事としてグリーンの計画に入るといような予定でございまして、処理場は全体規模を勘案した能力で今回やらせていただくということでございます。

議長 よろしゅうございますか。そのほかいかがでございますか。松富委員、どうぞ。

松富委員 いっぱいあるんですけど、教えてください。

まず最初下水道のほうからいきますけれども、これ900人ぐらいを対象にしている、12.6億かかるということで、大体1人140万ぐらいなんですけれども、過去に6町村ぐらいたやられているということなんですけれども、それに比べて平均的に高いのか、同じくらいなのかというのが1つと、下水道に関してはもう一つございまして、費用便益のほうで、費用を計算されておまして、1年間当たりで大体1億1,300万というふうになっております。

予算が先程言いましたように10何億ということは、耐用年数は10年しか考えてないのかということが2つ目なんです。これは下水道です。

それと、道路のほうなんですけど、耳取後三年、これは前の道路に比べて、たとえばこ

れですと 700 mしかやらないのに 10 億、ところが、その前の道路は結構長い距離なのに 19 億とかいうふうになっております。そして、用地がたくさんあって高いのかなと思ったら、それでもなさそうだと。なぜ同じ工事のような感じがするんですけれども、たとえば幅員とか違うかも知れませんが、何か単価が倍ぐらいになっているような気がするんですね。これが 3 つ目です。

それと、きょう結構意外と問題になっていることなのかも知れませんが、105 号線と 108 号線で、知事のおられるところの評価では、108 号のほうは「改善して選定」というふうに書いてありますけれども、その理由というのがどういうことなんでしょうか。

というのは、105 号のほうは用地費が非常に高くなっている。全体に占める割合ですね。ところが、108 号のほうは用地費はそうではない。ということは、工事費がいっぱいかかっている、そちらのほうで改善ということなんでしょうかということですね。

それと、まだあるんですけれども、最後に簡単に言いますが、能代港なんですけれども、橋なんですけど、一番最初のものを見ますと、平成 12 年から 15 年の 4 年間で 17 % 貨物が増えている。ところが、これ将来予測ということなんでしょうけれども、同じ 4 年間でいまは 322 万トンでありながら 450 万トン、いわゆる 39 % 増えていると、同じ 4 年間で倍以上増えていると、この根拠は何なんでしょうか。そのあたりを答えていただければと思います。

議長 松富委員から 5 件、ただいまのご質問につきましてご回答、どちらのほうからでしょうか。

米谷下水道課長 では下水道課のほうから。まず第 1 点の、前の 6 市町村の実績と比べてどうかというお話でございますが、実はこの県代行工事の採択基準というのは、処理面積を大体 50ha 前後をめぐりして考えてございます。過去 6 町村やっておりますが、大体このへんの処理面積の範囲で考えてございます。実績がそうでございます。

人口的に見ましても、ほぼ 1,000 人前後といえますか、そんな感じの事業をやっております、特にこの事業だけが突出しているというわけではございませんでして、平均的な数値かなと思います。

それからもう一点、B / C の先程 B のお話はしましたが、C の件について、費用のことについてお話がございましたが、これについては、管渠とそれから処理場について、それぞれ耐用年数が違うわけではございまして、たとえば管渠の場合ですと、今回 85 年という年数をとってございます。それから、通常いまやられているのは、50 年から 120 年というようなスパンで考えてございまして、その中間値をとりまして 85 年という計算をしております。

それから処理場についても、土木建築もございまして、電気設備もあるわけではございますが、土木建築については 60 年、それから電気設備については 25 年、それぞれの耐用

年数に、これ事業をおこしますと当然起債が伴いますから、その起債に伴う利子率を換算いたしまして、換算係数を掛けまして、実際の年当たりの費用を出していることになります。

これは設置費の件でございますが、それから維持管理については、これは3省、国交省と農林水産省と環境庁の統一のマニュアルがございまして、たとえば管渠でいきますと、年1mあたり80円の維持管理費がかかることになってございます。それと、処理場でいきますと、計画汚水量、これも日最大の量でございまして、それをもとにした関数計算がございまして、その結果から導き出してございます。

これは先程言いましたように、3省の統一のマニュアルに従って出した数字でございます。

松富委員 ひょっとしたら私が間違っているのかも知れませんが、この数値を見る限りにおいては、いまのご説明ですと、利子と申しますか、そういうものも含めてのお金だというふうになりますね。

米谷下水道課長 そうですね。

松富委員 そうすると、今度便益のほうは、同じような対象期間での便益というふうな考え方というふうな考えてよろしいわけですね。

そうすると、一番最初のページの単価はあまり関係ないということになっちゃうわけですね。あの12億円ぐらいのお金から、たとえば年間1億1,000万かかるというふうに勘定しちゃうと、やっぱり10年というふうな感じになっちゃうわけですね。ですから、最初の建設費は関係なくて、その後の利子を払うとかなんとか、そういったもので計算しているということですね。

米谷下水道課長 そうですね。耐用年数当たりの、年換算でいってますから。

松富委員 わかりました。

議 長 あと108号の改善ですか。

佐藤道路建設課長 道路改築、バイパスの件についてお話し申し上げたいと思うんですが、やはり道路のあり方と申しますか、道路の周りの環境が大分違います。というのは、百川、男鹿のほうは、田んぼの中に盛土をして道路を通そうという計画です。で、ここには大きい構造物ほとんどございませぬ。盛土そのものもそんなに高くないんです。メーター約50万ほどのお金になってございます。

耳取後三年のほうは、家屋連たん部分を通っていく関係がございまして、また、700mの中に50mの橋梁がございまして、それから、この橋梁を施工する際に、橋を架ける場合に川との関係がいろいろありまして、洪水がきてもなおかつその洪水を阻害しないような橋を架けなければいけないんですが、この堤防のすぐそばに民家が何軒かございまして、橋をあまり高く架けますと、その民家への出入りが非常に制限されます。家に入りにくいような構造になってしまうものですから、桁高を大分低くしております。

そういう関係で、普通の橋を架ける場合よりも、お金をかけて桁高を低くしてごさいます。そういう道路をつくる環境が両者では大分違いまして、耳取後三年のほうはメーター 150 万のお金になってごさいます。約 3 倍ほどです。

それから、用地の面でも、家屋連たん部分を通っていきますので、やはり田んぼの値段と住宅地の値段では差が出てきますので、こういう値になると思います。ただ、実際にこれから施工する際には、このお金をできるだけコスト縮減を図りながら、無駄のない形で施工してまいりたいと、こう思っております。

以上です。よろしいでしょうか。

議 長 松富委員、いまの説明よろしゅうごさいますか。

松富委員 ありがとうございます。

議 長 あと 108 号の改善と能代港でしたか。

虻川道路環境課長 道路環境課ですが、105 号と 108 号の堆雪幅について、若干ご説明申し上げます。

先程委員のほうから、用地費の問題をおっしゃられましたけれども、まず用地とかお金の問題の整理ではなくて、108 号につきましては、いま私どものほうで提案しましたのが、延長的には 2.5 km 提案いたしました。

それで、この 2.5 km については、ちょっと長いんではないかというような議論がごさいまして、状況から見て当面は必要最小限、緊急にやらなければいけない区間をしぼり込んだ上で、まず事業化すべきであろうというような、そういう議論の中で整理されてごさいます。

したがいまして、いま事業評価の意見として、施工延長の区間を縮小した上で実施すべきであるということでもありますので、事業化としましては、まずこの 2.5 km 区間のうちの一番状況として緊急性のある区間にしぼりまして事業化しようということ、そういうふうにごさいます。

必要なところというのは、片切り、片盛りのような形で、いま現道の幅員が 7 m 前後しかごさいませんので、大型車のすれ違いが困難で、片方で交通安全のガードレール関係で、除雪の幅がどうしてもとれないような、そういう箇所にしぼり込みまして事業化しようということ、いま検討しているところでごさいます。

以上ですけれども。

松富委員 別の疑問が湧くんですけれども、たとえば 105 号のほうは 1,500 m で、工事費は 7,100 万、ところが一方のほうは 2.5 km でたかだか 1.7、8 倍ぐらいで 6 億。たとえば両側をつくと片側をつくとありますけれども、備えている設備も若干違うのかも知れませんが、それにしても、ちょっとこの差が大きいなと思って、このあたりが削減できるのかなというふうにごさいます。印象を受けたんですけれども、そのあたりはいかがでしょう。

虻川道路環境課長 お金については、大体の実績ベースで考えまして、土地の利用の状況とか、それから工事の盛土の高さがどれぐらいあるか、そういうことも含めまして、大体これぐらいの概算工事費であろうということで、ここに計上してございます。

それで、額がどうのこうのと言う前に、どちらが緊急性が高いのか、そこらへんの見極めと、延長的に全部事業化するのが妥当なのか、部分的に手を早くつけるべきところから事業化すべきか、そこらへんを含めましていろいろ検討した結果として、108号については延長を縮小してもよろしいのではないかという、そういう議論の中で整理された話でございますけれども。

松富委員 わかりました。私はちょっとこの意味合いがわからなかったので、質問させていただいたということでございます。

最後に能代港お願いいたします。

佐藤港湾空港課長 能代港に関しまして、450万トンという目標値なんですけど、これは平成4年の8月に能代港の港湾計画というのを立てまして、そのときの状況から、GDPとか、それから人口の増減等々かんがみまして、目標値として450万トン上げたものです。

平成12年から15年の数字で275万2,000トン、322万6,000トンというのは、これは実績値でございます。なぜ平成12年をとったかといいますと、平成10年から12年の平均値が約270万なんです。平成10年は263万4,000トン、平成11年が286万3,000トン、平成12年が275万2,000トンでありまして、ここらへんを見ますと、平均的に270万トンということで、平成12年をこのときには書かせていただきましたが、平成15年の数値は、書かれているとおり322万6,000トンという取引の量ということで、実績として書かせていただいたわけです。

ほかの説明をさせていただきますと、能代港の場合ほとんど能代火力の石炭が9割ぐらい占めています。それ以外に民生品と申しますか、増えているのが原塩、融雪剤として使う塩なんですけど、これがこの頃増えています。さらに金属くずも取引量として若干伸びています。それから、ロシア製材の部分も輸入品として増えていますし、それから、砂利・砂などの青森からの輸入量、隣からやってくる量が増えています。この頃経済の活発化等からかとは思いますが、こちらのほうの民生的なものも増えています。

以上で説明を終わりますけれども、一応先程申しましたように、平成4年当時のことなので。

松富委員 わかりました、B/Cの12.なんぼですから、別に問題はないんですけれども、過去の4年間で17%なのに、これからの4年間で39%、倍以上伸びるといのは、いまの経済からしてどう考えておられるのかなという疑問だったわけです。

それともう一つは、いま気がついたんですけれども、把握の時期というふうにありますけれども、港湾だけは将来を把握対象としているわけですね。あとは全部16年4月

とか、3月だとか、これまでのもので評価していますよね。いわゆるここでいうところの実績で評価されていて、これだけは将来予測的な感じになっていますね。それは港湾だけそれが許されているということなんでしょうか。

佐藤港湾空港課長 これは平成15年の推計ということで、去年の時点での推計で約4,500台の車がありまして、もともと平成14年の時点で、

松富委員 すみません、これは平成19年4月に把握の時期と書いてあるんですね、この表は。だからこの数値が間違っているんでしょうか。これだけ間違っているんですね、もし、そしたら。

佐藤港湾空港課長 そうですね、これは平成15年4月ですね。

松富委員 将来予測は15年から18年となっていて、18年度の終わりだから、19年3月で4月にやるのかなと私は思っていました。

佐藤港湾空港課長 すみません。これは把握の時期ということで、16年の4月の段階で、15年度の実績値なので、数字の間違いじゃないかと思いますが、すみません。

年間の取扱品目の統計をとりますのが、年度末から16年4月の段階なので、多分これ6と9の間違いかと思えます。すみません。

議長 どうもありがとうございました。小林委員、お願いします。

小林委員 意見を述べさせてもらいたいと思います。砂防課所管の事業についてです。

個々の一つ一つについてどうこうという問題ではありません。大変これはこれなりに必要であり、いろいろ検討の上こうなったということについてはいいんですけども、一面見方を変えますと、山に降った雨、これが風化をし、それから侵食し、土砂を運搬し、そして堆積すると、これ自然の摂理と申しましょうか、当然のことといいましょうか。

そして、それに伴ってやはり災害という。ですから、災害防止は大変重要ですが、一面長い目で見ますと、そういう降った雨が最終的に海に流れ出すまでの間に当然起こることですね。そこにあまり人工物を、安全のため、安全のためといって入れていきますと、いわゆる自然環境保全等々、最近生物多様性保全とかいろいろあります。そういうことです。

安全は大変必要でありながら、一方やはりこの秋田の21世紀の農山村のあるべき姿というふうなものも描きつつ、その両方をうまく整合性のあるような形でやっていただきたいと思えます。

以上です。

議長 大変貴重なご意見ありがとうございました。澤口委員、どうぞ。

澤口委員 では1点だけお伺いしたいんですけども、1次評価結果の一覧表を見させていただいてますと、雪寒事業が非常に厳しいと申しますか、保留といったようなことで出ているんですが、これは県として雪寒事業に対して、その実行に対して厳しく考え

ているのか。

と申しますのは、1次評価を見てもかなり高い評価値出ているんですが、われわれいま保留のものを見てないので何とも言えないんですけども、たまたまこういうことになっているのか、それとも従来あまりこの事業をやってないので、過去の予算シェアというか、そういう規模が小さいからこんなことになっているのか。どうしてこういうことになってきたのかということをお教えいただければ、ありがたいです。

虻川道路環境課長 今回落選した理由といたしますか、たとえば町村工区とかいうところは、この堆雪帯事業でやるのがいいのか、あるいはもっと別の整備手法があるのか、そこらへんを今後もうちょっと見極める必要があるのではないかとというような、そういう状況もございまして、残念ながら落選いたしました。

それから、道路の除雪方法について、もう少し工夫する余地があるのかないのか、そこらへんもいろいろ議論いたしまして、今回はちょっとあれなんですけれども、そういった他の整備手法とか、そういうこともいろいろ考えて、今後どういうふうに対応していくか、ちょっと時間を貸していただきたいというような、そういう感じになってございますけれども。

以上ですが、よろしいでしょうか。

議長 井上委員、どうぞ。

井上委員 砂防については、まさに小林先生と同じ意見です。これから本当に十分検討して、先程も生物多様性言われましたけど、全くそのとおりだと思います。

それから、公共下水道のほうですけれども、もうこれも時間がないので、先程の松富先生のような議論というわけにいきませんけれども、900人受益者で12.6億円、ある意味で少し多いんじゃないかというふうな言われ方をされましたけど、やっぱり下流のほうで、たとえば30万の秋田市民が雄物川の水を飲んでいるわけですから、下水道についてはやっぱり、何か相当下水道の整備率が悪いというのを、別の委員会で聞いたことがありますけれども、そういう意味では全体を考えたらやっぱり900人でも、どんどんやってほしい。

先程説明のほうで、50haとかいう面積も出しましたけど、そういう意味ではやってほしいなというふうに思います。

それから、あと1点ですけれども、先程言い忘れましたが、評価の配点といたしますか、これ説明すれば長くなるということですが、説明しなくともよろしいですから、この方法でこれからはずっとこの委員会をやるとしたら、どんな基準でこういうふうに出すかという、そういう表をやっぱり委員のほうに示してもらえたらなというふうに思います。もちろん守秘義務とかあれば、それはこちらは守りますので。

以上です。

議長 ありがとうございます。小西委員、何かございますか。

小西委員 先程国道 105 号の件について、ほかの委員のほうからご質問ありましたので、特別なことございませんけれども、これでもやはり用地のほうで 70 % くらい工事費に占めているということで、どういうことなのかなと思って伺ってありました。

それで、建物とかある場合は、建物移転費とかで用地のほうのお金がかかるのはわかりますけれども、よくいいます土地を公的なものに売ったことによって、その方が非常に利益を受けるということで、その周辺の利益を受けない方がとやかくおっしゃるといような、いろいろな問題もあると漏れ伺っておりますので、そのところは透明な形でやっていただければうれしいと思います。

それから、歩道の件ですけれども、申し訳のようにちょこっと歩道を付けて、歩道付けましたよというのが秋田では非常に多いんです。ところが、その歩道は自転車も通れないような歩道が付いている場合も、間々郡部に行くときございます。

それから、この 105 号に関しては、バリアフリーということが出ておりましたけれども、歩道のバリアフリーはではどういうことなのかということで、バリアフリーで道路を斜めにした場合に、逆に車が歩道のほうに寄ってくるということもございます。それから秋田の場合は雪の問題がございまして、除雪車が道路からかきりと歩道ができているときは、その線に沿って除雪してきまして、その山が歩道に山盛りになってしまって、歩道を歩く人たちがやむを得ず道路のほうに下りてきて歩くといような問題も出ております。

そういうことも踏まえまして、歩道を付けるということに関しては、地域の方と検討していただいて、地域の方の住みやすいような、安全が確保できるような歩道づくりをお願いしたいと思っております。

以上でございます。

議長 ありがとうございます。先程の井上委員の配点についての資料と、いまの小西委員からの貴重な意見ありましたが、コメントありましたらどうぞお願いしたいんですが。

虻川道路環境課長 用地費の問題については、先程土地利用の形態とか言いましたけれども、簡単に言いますと、宅地の中に歩道とか堆雪帯をつくらなければいけないといような、そういう状況がございすれば、用地費は当然高くなります。用地買収についてはきちりいろんな基準がございまして、その中で用地買収しておりますので、ご懸念の点はないと思っております。

それから、歩道関係については、ご不満もいろいろ全体的にございますけれども、まずその一つ一つを解消していくよう、これからも努力していきたいと思っておりますので、よろしく願います。

議長 関連して、用地の買収については、地元に対して何かキャップを示して、のべつまくなし青天井で上がっていくということはないですね。そこらへんの対策はある

わけですね。

虻川道路環境課長 用地の単価については、公共補償基準要綱にのっとって算定してございます。それから近傍類地の取引価格をベースとしまして、用地買収単価というのは決定されますので、そこらへんはご心配はないと考えてございますけれども。

議長 大分時間が押してしまいまして、大変失礼いたしました。

最後に、本日欠席されている委員から何か特に意見が出ておりますれば、最後にご説明いただきたいんですが。

事務局 では、きょうご欠席の石井委員から FAX が届いておりまして、読まさせていただきます。

「今回の 20 件につきましては、すべて可と考えます。継続してください。」というふうな内容のものが届いております。

議長 ありがとうございます。

まだまだご質問、ご審議すべき点があるかと思いますが、時間もまいりましたので、ここらへんで次回に重点審議として残すべき事項がありますかどうか、お伺いしたいと思います。

新規案件 19 件と、再評価 1 件につきまして、今回で審議よろしいということであれば、これで終わりたいと思いますが、なお次回もう少しこの事業については重点審議したいということがあれば、おっしゃっていただきたいと思うんですが、いかがでございしますか。折田委員、よろしゅうございしますか。

折田委員 私はいいと思います。

議長 皆さん、よろしゅうございしますか。どうぞ。

松富委員 これ写真だけなんですけれども、中央公園について、整備のほうは 99.1 % 進んでいるということですが、ということは、費用のほうも大体そのぐらい使っていて、今後そのぐらいしかかからないと、残り 1 % ぐらいしかかからないというふうに解釈してよろしいんでしょうか。整備状況はこうだけれども、費用のほうはもっともっとかかりますよということなんでしょうか。

本田建設交通部参事 正確に申し上げますと、99.1 % は整備済みのところを上げておりまして、その整備済みのところをリニューアルするところも 99 の中に入っておりますので、そういうような意味では、残りの事業が 1 % ということではございません。

ただ、事業量のピークはもう過ぎておりまして、今後かかるのは、数十億のレベルでございまして、そういった意味でおっしゃるような、のべつまくなしに広がるようなことは全くございませんで、19 年までには整備、必要な額だけ投資させていただくということでございます。

議長 ありがとうございます。

それでは、次回に重点審議として残す案件がないとすれば、19 件の新規事業の事前

評価について、並びに1件の再評価については可とするということで閉めたいと思いますが、よろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

議 長 ありがとうございます。

それでは、以上をもって第3号議案の審議を終わります。

(4) 議案第4号

次回開催日について

議 長 第4号議案の次回の開催日について、事務局のほうからありましたらお願いします。

事務局 では、事務局から次回についてご説明しますが、冒頭に説明しましたように、8月の末あたりをめどに、今度は再評価、それと継続評価の一部を実施したいと思います。追って日取りが決まりましたら、また皆さんのほうにご連絡いたしますので、どうかよろしくお願いいたします。

議 長 ただいまのご説明のとおりでございますので、よろしくお願いいたしますと思います。

8 その他

議 長 それでは、次に次第8というふうにあります、何かございますか。

事務局 また事務局からですけれども、きょうの議事録につきましては、作成のうえ委員の皆様にお配りいたします。また、先程委員長がまとめていただきましたけれども、きょうの内容につきましてはすべて可ということで、答申案としてこちらで作りまして、また、皆さんのほうに意見を伺いますので、その節はよろしくお願いいたします。以上です。

9 閉 会

議 長 長時間にわたりましてありがとうございました。

それでは、これもちまして本日の委員会を終了いたしたいと思います。大変どうもありがとうございました。

(午後3時50分 終了)