

平成17年度 第1回公共事業評価専門委員会

議 事 録

平成17年6月10日

司会：出席者の状況について、事務局から報告をお願いします。

事務局：本日は、委員総数15名のうち11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項に定める定数を満たしており、委員会が成立することを報告致します。

司会：ここで本日の議事の予定について説明致します。次第に従いまして、議案第1号から3号までを審議していただきますが、予定では3時30分終了を目途にしたいと思いますので、宜しくお願い致します。

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ので、高橋委員長に議事進行をお願いしたいと思います。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致します。

議長：ご指名をいただきました高橋でございます。宜しくお願い致します。事務局からもお話がありましたが、この制度が平成10年から公共事業再評価審議会という名称で導入されましたが、その後公共事業評価専門委員会ということで変更になっておりますが、今年で8年目になります。引き続きご協力賜りますよう宜しくお願いします。評価制度は県民ニーズへの対応、効率的な県政の推進、説明責任の徹底という観点から果たす役割は非常に大きいものであると認識しております。改善事項につきましては事務局から説明がありましたが、昨年も再評価に加えまして、新規評価、継続評価、終了評価が加わりました。これからの審議にあたりましては、原点に立ちかえりまして、事業の進捗状況、社会情勢の変化、費用対効果の分析、コスト縮減、代替案の可能性、諸々評価項目を踏まえまして、審議に臨んでまいりたいと思っております。

本日は13件の新規箇所評価がありますが、その他今後の予定と致しましては、継続評価が46件、再評価が24件、終了評価が34件ほどあります。その間に真木ダムの状況報告が入ってくるのではないかと考えております。委員の皆様には引き続きご協力賜りますよう、宜しくお願い致します。それではお手元の次第に従いまして進めさせていただきます。議案1号ですが委員会の公開、非公開ということについてですが、委員長が委員会に諮って決定するというようになっておりますので、このことにつきまして事務局のほうから説明をお願い致します。

事務局：今回の議案につきましては、会議の公開基準に照らして非公開とするものがないと判断されます。

議長：事務局のほうから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がございましたので、公開として進めてまいりたいと思っておりますが宜しいでしょうか。ご異議がないようですので、本日の会議は公開として進めさせていただきます。それでは議案第2号の評価の実施状況に入ります。事務局のほうからご説明お願い

致します。

事務局：お配りしております、次第と書かれた資料の4頁目をご覧ください。こちらが今回審議いただきます総括表です。平成17年5月31日付けをもちまして、知事から当委員会に13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、諮問のありました新箇所13件について調査、審議を宜しくお願い致します。

議長：進め方と致しまして、始めに調査・審議の対象となっております新規箇所評価の選定会議が行われたわけですが、その結果についてご説明いただきたいと思います。その後委員の皆様から質疑・意見交換を行いまして、最終的に次回重点審議に残すべきものがないかをご審議いただくという進め方でまいりたいと思いますので、宜しくお願い致します。公共事業新規箇所評価選定会議の結果につきまして、ご説明をお願いします。

事務局：ただいまの資料の5頁目をご覧ください。こちらが平成17年度第1回公共事業新規箇所選定会議の評価結果一覧です。新規箇所選定会議は5月19日に開催されまして、建設交通部からは15件あげております。内容につきましては、都市計画課事業が1件、旧道路建設課の道路改築事業が3件、旧道路環境課の事業が5件、旧砂防課の事業が6件の計15件です。最終評価の結果、選定11件、改善して選定が2件、保留が2件です。評価理由等につきましては、各調書に記載されておりますので、説明はここでは省略させていただきます。本日は保留箇所を除く13件につきまして、委員の皆様にお諮りしたいということですので、宜しくお願い致します。

議長：本日新規箇所評価13件です。それではこの順番に従いまして、最初に都市計画課から内容についてご説明をお願いします。

都市計画課：都市計画課の街路班の有明と申します。本日は本田課長が緊急所用のため欠席致しておりますので、私のほうからご説明申し上げます。都市計画街路事業1件ですが、路線名は都市計画道路太田川口線です。場所は北秋田市、旧鷹巣町の中岱工区です。事業規模としましては延長が710m、幅員が18m、総事業費は7億円を見込んでおります。事業期間は平成18年度から21年度を予定しております。必要性につきましては、鷹巣中心部から高速交通拠点である、あきた北空港や、日本海沿岸東北自動車道あきた北空港インターチェンジへのアクセス道路の役割を担う幹線道路であります。歩道の未整備区間があり、通学児童の安全、安心の確保が急務であります。旧鷹巣町中心部においては、交通渋滞が発生していることから、バイパス機能も必要とされております。緊急性は、北秋田市の合併を支援する道路であります。現在事業中の県道鷹巣川井堂川線の中岱橋工区と南に接続することになりますし、北側におきましては市の施工であります、街路事業太田川口線と接することになります。2つの事業が平成21年度に完成した場合、当該工区がボトルネックとなり渋滞や交通事故の発生が予想されます。緊急輸送路である国道105号の代替路線でもあり、当工区の整備により都市の防災機能の向上が図れるものと考えております。効率性ですが、事業の費用便益比は2.29であり、効率性は非常に高いものと考えておりま

す。工事の発注の際にはリサイクル材、プレキャスト製品の使用等コスト縮減に努めるとともに、地域住民の協力を得ながら維持管理費、メンテナンスの削減も検討する予定です。当該路線の一部が市施工のため、その区間のコストも縮減されると考えておりますし、道路、街路事業全体が早期に整備されることにより、ルートとしての整備効果が早期発現されるものと思っております。県の新規箇所選定会議におきまして、幅員の検討という条件が付されておりますので、私共と致しましては、歩道を含みまず道路幅員について検討中です。以上です。

議長：都市計画課から1件についてご説明をいただきました。続きまして道路課から6件についてご説明をお願いします。

道路課：道路課長の中山でございます。新規事業6件について説明致します。インデックスで国道282号とありますが、そこをお開き下さい。路線名は一般国道282号で、箇所名は鹿角市湯瀬です。この頁の4枚目を見ていただきますと、新規要望箇所別調書添付図面となっております図面が入っております。湯瀬温泉の反対側の現道の部分、図面上では赤い部分でして、延長が980m、幅員が車道幅員で6.5m、総幅で12m、片側歩道の位置付けです。赤い線の下にJR花輪線が通っておりまして、大分きつい箇所におきます道路改築事業になります。引き続き次の頁に入ります。現在の状況ですが、幅員が狭いところで5、6mというところで、ここに冬場の写真もありますが特に大型車がすれ違いうことが出来ない状況下になっております。インデックスの国道282号の最初にもどっていただきまして、延長980m、車道幅員6.5mで総幅12mの片側歩道の道路です。事業期間として平成18年～21年までの4カ年を見込んでおります。総事業費は14.4億円です。2枚目に移りまして、必要性については十和田八幡平の観光道路ですが、最小幅員が5m、最小の曲線半径が50mという線形不良でして、歩道も無いことから、大型車のすれ違いが困難で事故率が153件/億台kmと、秋田県平均事故率の約3倍となっております。緊急性は、異常気象時の通行規制区間にもなっており、平行している東北縦貫自動車道弘前線が冬期間、年平均10回程度雪のため通行止めになります。そのために東北自動車道から現在の道路に約6,000台の車が流れてきます。このような状況の場所であり、特に高速道路の迂回路としての交通リダンダンシーの確保が急がれている路線です。鹿角市の公共下水道、湯瀬処理区が平成17年度から計画されており、この流末処理管等が、今回私共が計画しております道路の下に埋設する予定で、一緒に事業を進めたいという考えです。効率性は費用便益比が1.69と高く、この区間の980mを完成させることにより国道282号はほぼ概成するという場所です。

引き続き2番目の箇所について説明します。インデックスの野崎十字線です。路線名が野崎十字線、箇所名は平鹿町林崎です。4枚目に1/50,000の図面があります。東西に107号が走っており、赤色のバイパス線の下に平鹿町の中心部である浅舞地区が存在します。しかしこの林崎という場所ですが、107号から大雄方向に向かう現道沿いの箇所で、現在の最小幅員が4mという非常に狭い箇所です。その状況については、次の頁の写真を参考にしてください。前後には歩道もありませんし、小学生等は路肩の側溝部を歩いている状況です。最初に戻りまして、この箇所において延長1,860m、車道幅員6m、全幅で8.5m、歩道無しのバイパスを計画しようとするものです。事業期間は平成18年～22年までの

5年間、総事業費は10億円を見込んでおります。次の頁の必要性については、車道の最小幅員が4m、曲線半径の一番小さい部分で60mということで、通学路指定区間となっておりますが、歩道も無いことから歩行者が側溝上を歩いている状況にあるため、事故が多発しております。特に平成14年度におきましては、小学生の死亡事故も発生しております。日あたり交通量が4,684台と非常に多く、通過交通を排除する必要がある箇所です。平鹿、横手8市町村の合併に資する道路としても位置付けております。効率性は、事業の費用便益比が2.94と高いです。

次に3番目の箇所の説明をします。インデックスの改築大曲大森とありますがこの改築というのは間違いです。大曲大森羽後線です。箇所名は羽後町鶉ノ巣です。4枚目の箇所図を見ていただきますと、羽後町の北端に位置しまして、それを北上すると国道107号に達し、雄物川に達する場所です。図面が薄くなっておりますが、赤色部分の左側に雄物川の本線が流れているのを踏まえて、次の頁の写真を見て下さい。幅員が狭く5mで、この通り雄物川本線が狭小部としてぶつかる場所です。写真の一番上のガードレールの右側のほうが雄物川本線になります。ちょっとした大雨でも、度々増水しまして通行止めが生じます。1枚目にもどっていただいて、この区間については、延長1,620m、車道幅員6m、2.5mの片側歩道ということで総幅員が11mです。事業期間は平成18年～22年までの5年間、総事業費6.6億円を見込んでおります。この区間につきましては、大分増水等で冠水しておりますので、今までの事例では1983年～2004年までの間に8回冠水しており、昨年7月の台風時にも冠水しています。2枚目の必要性については、雄物川の水位上昇に伴い度々道路が冠水し通行止めになるという状況ですし、幅員が狭小で歩道も無いため大型車のすれ違いが困難な箇所となっております。緊急性は、道路側としてもネック区間でして、雄物川本線を管轄する国土交通省でもこの課題は解決しなければならないということで、平成18年からこの箇所の河川改修事業を国土交通省で同時着工することとなっております。予定として現在の道路を1m嵩上げし、更に川側のほうに道路を拡幅するという考え方です。その際に兼用工作物としての護岸と道路が一緒になるものですから、河川改修事業等の合併施行により約3.2億円のコスト縮減となる予定です。効率性は、合併施工等もあることから費用便益比は1.71で効率性は高いものと判断しております。

次に道路課の4件目です。インデックスの交安107号です。この箇所は一般国道107号、雄物川町東里という地区です。位置については4枚目を見ていただきます。位置図が不鮮明ですが、赤色部分の東里工区800m、平鹿町側のほうの町村界から雄物川町部分の箇所の歩道整備を行うものです。この前後につきましては、雄物川町部分が既に完成しております。平鹿町側のほうは18年に完成する状況です。この中に赤線部分の下に小と書いてありますが、現在、南小学校がありまして平成11年度まで旧里見小学校並びに、右側を見ていただき、至本荘の字の下に湯沢と緑色の字があります。この周辺に雄南小学校がありました。この小学校2つが11年度に合併した関係上、歩行動線が107号を通る状況下になっております。写真を見ますと側溝等の上を歩いていまして、厳しい状況下の箇所です。1枚目ですが、延長は残区間800m部分、幅員は片側2.5mの歩道をつけ総幅で10.5m、事業期間は平成18年～22年までの5年間、総事業費は9億円を見込んでおります。次の頁ですが、必要性では国道107号ということで、12時間交通量4,483台、日あたり交通量換算で

は5,300台の車が流れます。統合小学校の絡みで学童の歩行者数が80人と他の箇所にも多くなっている箇所です。効率性等は、過去5年間の事故件数1件ですが、平成10年度以降では5件発生しています。この区間の歩道設置は緊急急務ではないかと考えております。歩道事業ですので、ここに関してはB/Cの費用対効果は算出しておりません。

次に5番目の箇所について説明致します。インデックスの雪寒大森羽後と書いておりますが、大曲大森羽後線です。場所は大仙市丸の内です。4枚目をご覧ください。場所については大仙市、旧大曲市の箇所として、場所は仙北組合病院の角から下のほうに丸子川が流れており、大盛橋の部分までの区間370mです。写真がありますが、平成11年度段階で水が出るいわゆる消雪パイプが設置されていたところでしたが、施設が老朽化し現在は機能を果たしておりません。このため、このような雪溜まりの状況になっておりますが、写真の小学生の反対側の歩道については、平成14年度までに無散水施設の事業が完成しております。更に位置図上で申しますと大曲農業高校がありますが、そこから大曲中学校まで国道105号のタッチ部分までは前後区間は平成11年から着工しまして、赤の部分を除きましては完成しております。何故今までこれが遅れたかと申しますと、赤線部分の東側大曲市内の区画整理事業が現在進行中でして、セットバック部分も含めこれと同時に施工をしたほうが、今後ともコスト縮減を踏まえまして手戻りが起こらないだろうということで今まで待っておりました。1枚目に戻り、延長370m、幅員が全幅18m、歩道そのものはセットバック部分1mも含め3.5m、事業期間は区画整理事業とあわせて平成18年～19年までの2年間、総事業費は1.2億円を見込んでおります。次の頁で、この箇所につきましては旧13号という昔の幹線道路ですし、旧大曲市内の幹線道路として、交通量的には1日13,200台流れている箇所です。前後には無散水施設があり、この区間370mだけが設置になっておらないということです。緊急性は前後の部分の左側で土地区画整備事業が実施されており、施工時期を合わせる事情が発生しています。効率性は、セットバック1mと申しましたが、幅員3.5mの内2.5mについては私共道路側のほうで2.5m施工、残り1.5mについては区画整理側のほうで施工する予定となっております。

次に最後になりますが、インデックスの雪寒342号です。路線名は一般国道342号、箇所として東成瀬村狐狼化という地区です。4枚目の1/50,000の位置図ですが、図面の上、北側のほうに東成瀬村役場がありまして、赤丸印の部分が行いたい部分の箇所です。それは何故かと申しますと、下の現況写真が不鮮明ではありますが、それを見ていただきます。沢目がありまして、ここに若干ながら雪崩予防柵が左上に見えるかと思っておりますが、これらが今まで全部584基セットしてあります。しかし雪崩が起きた部分については、大きな沢がありまして、特にこの部分については雪崩予防柵では不相当だということで、スノーシェッドを計画しようとするものです。1枚目に戻りまして、事業内容は延長30mです。その中に幅10m、高さ4.7mのスノーシェッドを設けようとするものです。事業期間は平成18年～19年までの2年間、総事業費1.5億円を見込んでおります。当該区間につきましては、平成12年5月の連休後に除雪を行い、通行可能とさせておりましたが、当期閉鎖区間に雪崩が多く発生することから、雪崩対策を行うことにより4月下旬の通行がほぼ可能となりました。その結果この奥にある栗駒山荘、須川温泉等の観光客の売上雇用等が増加し、東成瀬村に大きな経済効果が生まれているのは事実です。次の頁ですが、必要性は平成13年4月に雪崩が発生し、沢部については雪崩の要対策箇所でありました。

平成11年から雪崩予防柵を584基施工して、出来る限り連休前の開通を行ってまいりました。しかし沢目部分の予防柵だけでは不適當ということで、今回スノーシェッドを計画しました。冬期閉鎖区間の期間を短縮するということになり、東成瀬村の経済効果が上がっており、村民の方々からは経済効果のみならず、早く開通することより気持ちも大きくなるという、良い面での言葉もいただいております。

以上道路課からは6件の説明をさせていただきました。宜しくご審議の程、お願い致します。

議長：続きまして、河川砂防課から残りの6件につきましてご説明をお願いします。

河川砂防課：河川砂防課長の佐々木でございます。砂防関係について、砂防関係は6件の内、5件が砂防で1件が急傾斜地崩壊対策事業です。始めに秋田県の土砂災害危険箇所とその整備率について簡単に説明致します。危険箇所については県内に3,272箇所があり、その内訳として、土石流危険渓流が1,692箇所、地滑り箇所が262箇所、急傾斜地崩壊危険区域が1,318箇所となっております。整備率については、16年度末で21.3%、17年度末で21.9%となる見込みです。あきた21総合計画の22年度目標として、この整備率を24.9%に目標を定めており、まだ低い整備率ということで今後もこの目標達成に向けて土砂災害対策を進めていきたいと考えております。

それでは今回出しております箇所について説明致します。6件とも集中豪雨等により土砂の流出、斜面の崩壊が発生した箇所とその危険性の高い箇所です。始めの4件について、これは通常砂防事業ということで、通常砂防事業とは荒廃した地域の保全、土石流等の土砂災害から人家、耕地、公共施設などの保全のための事業です。インデックスの小豆沢ですが、この事業は通常砂防事業です。事業種別はえん堤工です。施工場所は鹿角市八幡平小豆沢です。4枚目に航空写真がありますが、道路のほうでも説明しました湯瀬溪谷282号の沢の出口の旧道にあたります。米代川上流右岸に流入する土石流危険渓流で、事業期間平成18年度から21年度の4年間を予定しております。事業費は2.5億円で、砂防えん堤工2基を予定しています。この事業により保全される対象は人家20戸、公民館、JR花輪線、生活の基盤となっている道路です。この事業の要望理由として、平成14年度と16年度の集中豪雨により小豆沢上流域で山腹崩壊が発生し不安定な土砂となり溪流に堆積しており、これらの土砂が今後の降雨等により、土石流となって流下し保全対象に被害を与える危険性が大きいと、これらから人命・財産を守るため要望したものです。お手元のカラー写真を見ていただきますと、山腹崩壊と河床の堆積土砂、倒木状況が分かります。赤色でえん堤工の施工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範囲で、この中に人家、公民館等の保全対象があります。この他に通常砂防事業として3箇所ありますが、いずれも土砂流出、山腹崩壊による不安定土砂が同様の理由で人家に流れてくるということで、要望しております。

以降この3箇所については概略のみ説明させていただきます。岩脇沢ですが、事業名は通常砂防事業、種別はえん堤工、溪流保全工です。施工場所は北秋田市鷹巣七日市で、米代川水系小猿部川に流入する、土石流危険渓流岩脇沢です。総事業費は4億円で、えん堤工1基、溪流保全工213.5m、事業期間は平成18～21年度です。保全対象は人家17戸、県

道120m、耕地0.38haとなっております。

次に高田沢ですが、ここは事業名が通常砂防事業で、事業種別は砂防えん堤工、溪流保全工です。施工場所は南秋田郡五城目町富津内にて、馬場目川水系高千川に流入する土石流危険溪流高田沢です。総事業費が2.5億円で、えん堤工1基、溪流保全工が193m、事業期間は平成18～20年度で、保全対象が16戸、町道480m、耕地0.5haとなっております。

続きまして坊沢です。事業名は通常砂防事業で、事業種別は砂防えん堤工です。施工場所は大仙市中仙豊岡で雄物川水系小滝川に流入する土石流危険溪流坊沢です。事業費は2.5億円で砂防えん堤工2基、事業期間は平成18年度～21年度です。保全対象が人家16戸、町道200m、耕地2haです。4枚目の写真を見ていただきますと、現在17年度から事業しております、砂防えん堤が左側にありまして、右側の2基が今回あげている新規箇所です。その下に14年の豪雨で土砂が流出している写真があります。

次は、火山砂防事業として、この事業は火山地域における荒廃地域の保全、土石流、火山泥流、火砕流などの異常な土砂災害による、災害などから人命・財産を保全するものです。小砂利川、これが火山砂防事業でございます、事業種別は砂防えん堤工、溪流保全工です。施工箇所は由利本荘市矢島水上で、子吉川水系荒沢川に流入する土石流危険溪流小砂利沢です。事業期間は平成18年度から21年度の4年間を予定しています。総事業費は3億円で砂防えん堤工1基と、溪流保全工57mの施工を予定しています。この事業により保全される対象は、人家150戸、災害時要援護者関連施設を含み公共施設が4施設、この他県道などです。当溪流は平成10年7月の豪雨をはじめとする度重なる雨により、幾度となく溪岸浸食、崩壊が発生して溪床に多くの不安定土砂が堆積しており、今後の豪雨等により堆積した土砂が土石流となって流下し、保全対象に被害を与える危険性があるため、これらから人命・財産を守るために要望したものです。4枚目の写真をご覧ください。濃い青色で囲んだところが流域範囲として、これから流れてくる土石流で下の人家、市街地が被害を被る危険性があるということです。

続きまして急傾斜地崩壊対策事業です。戸沢というところでは、この急傾斜地崩壊対策事業は斜面の土砂の崩壊による災害から、防止施設を整備して人命・財産を守ることを目的にするものです。戸沢の急傾斜地崩壊対策事業ですが、事業種別として法枠工、施工箇所は湯沢市戸沢です。事業期間は平成18年度から22年度の5年間を予定しています。事業費は2.3億円で、施工延長が400mで法枠工が2,500㎡、重力擁壁が400mの施工です。保全対象は人家13戸と生活基盤である道路です。4枚目の写真をご覧ください。下の全景写真の中央部分が崩壊した箇所として、左上が土砂流出を防止するために設置した、仮防護柵です。青と黄色に囲まれた区域が、ほぼ急傾斜地崩壊危険区域として、赤が擁壁工を薄い赤色が法枠工を施工する箇所です。この事業の要望理由として、平成16年7月の集中豪雨により人家裏の斜面の一部が崩壊し、土砂が流出したこと。この斜面全体が不安定であり、今後の豪雨等により崩壊が拡大して、保全対象になる家屋に被害を与える危険性が大きいため要望しております。

以上が河川砂防課関係の新規6箇所です。宜しくご審議いただきたいと思っております。

議長：どうもありがとうございました。只今都市計画課1件、道路課6件、河川砂防課6件の計13件につきご説明をいただきました。事業期間として2年から5年という早期効果



の発現をねらった工事が多いという印象です。選定会議の最終評価も改善して選定というのが2件、残り11件が選定ということで評価されております。目的としましても快適・安全な生活、災害に強い県道づくり、交通ネットワークといった目的の工事になっておりまして、身近な効果の期待出来る工事という印象を持ちました。ご説明の中からご不明な点、ご意見等ありましたら早速お伺いしたいと思います。どの課の事業名でも結構ですので宜しくお願いします。小西委員どうぞ。

小西委員：工事全般に関してお伺いしたいと思います。17年度の新行財政改革プログラムの中で低コストで効率性の高い行政運営システムの確立とありまして、その中で県独自の計画をしようということで、秋田スペックの拡充を図るとありました。目標は17年が20%、18年度が30%、19年度が50%とありましたが、今日お話しいただいた事業の中でこれらのことが反映されておるのかということが一つと、今後秋田スペックというものがどのように生かされていくのかが1点、環境に関してですが生活環境文化部で、環境あきた創造課というのが出来まして、その中で公共事業環境配慮システムというのを実施するとありましたが、これが今回の各事業の評価にどのように連結されてくるのかをお伺いしたいと思います。

議長：秋田スペックと環境への配慮という点です。宜しくお願い致します。

建設交通政策課：一点目についてお答え致します。秋田スペックというのは、2～3年前から策定しておりますが、今後、新行財政改革の中で秋田スペックの範囲を広げたいということで、色々なところで応用出来るように検討しております。今までスタンダードだった山の中まで2車線の道路が必要かとか、そういった意味の場所にあった仕様、スペックを作りましょうというのが基本的な考えです。今回の例で申しますと、秋田スペックというほどではないかもしれませんが、野崎十文字の林崎というのも3つ目に提案しましたが、ここにはバイパス部分に歩道がついておりません。何故かと申しますと旧道路がありますので、その辺に集落がはりついておりまして、旧道の交通が少なくなった時に歩行者に使っていただくということで、歩道をバイパス部分にはつけないということにしております。そこでコスト縮減を図ったという、秋田スペックとは言えませんが、そういったコスト縮減を図ろうと考えております。バイパスに家がはりついてきて、歩行者が多くなってきた時には、そこにプラスしていこうという考えで、当座は必要ないという、一つ一つの現場にコスト縮減の思想を入れて工夫してやっていこうという考えです。全てのところに歩道が必要かとかということで当面歩道をつけなかったり、片側だけに勘弁してもらったりということで、工夫をしております。こういった範囲を広げていきたいという考えです。

議長：環境への配慮という点ではいかがですか。

河川砂防課：河川砂防課ですが環境に配慮ということで、ダムの場合には色々なタイプがありますが、前面にネット状のもので中に植生が出てくるようなタイプ、間伐材で型枠代わりにしてコンクリートが見えないようにしたりすることがあります。コスト縮減では残

存型枠と申しまして、型枠をそのまま堤体の一部として残してコスト縮減を図る、ダブルウォール工法と言いまして中に土砂を詰めて固めて、残土が出ないようにするというのもしております。

議長：小西委員よろしいでしょうか。

小西委員：今までは環境に関してはこちらのほう事業部でやられると思っていましたが、環境創造課というところで、公共事業を評価していくというようなシステムになっているということで、それが私共が評価する時に事業の報告の中の評価の案件の中にそれが評価値として何か出てくるのかどうか、全くそれは別個で環境創造課のほうで評価してそれを直に知事のほうにあげていくのか、そこあたりへんを私的にははっきりしなかったものですからお伺いしたいと思いました。

議長：総合評価の評点の中にそのようなものが折り込まれてくるのかどうかということですね。そこら辺いかがですか。必要性、緊急、有効、効率、熟度、判定となっておりますが。

建設交通政策課：今のところそういった公共事業の評価の中に環境方面は入れるという話はまだ私のほうではうかがっておりません。しかしISOの関係でうちの県がISOを取得しておりまして、例えばリサイクルの問題がありますね、建設副産物というコンクリート殻とかアスファルト殻がでるとか、そういったリサイクルの方面でISOの関係で委員会を作りながら検討していることは確かです。公共事業の評価には環境要素というのは今のところ入っておりません。

議長：石井委員どうぞ。

石井委員：今のことに関しては異議があるのですが、前回か農政環境とか環境の評価というのも入っていましたよね。従来の環境で何もやっていないのに何故満点なのかということをお私、質問した覚えがあります。環境というのは公共工事、土木のほうや道路だけではないでしょうが、公共事業一般に入っていないという意味ではないと思います。前は確か農政関係に環境評価で点数が入っていました。この委員会の中に環境の先生方も入っているわけですから、環境の評価に対する評価というのをある程度しないと意味が違ってしまう。事務局のほうに誤解がありませんでしょうか。公共事業一般ではないと思います。土木サイドではそうかもしれませんが、農政サイドではやっていた記憶があります。

議長：農政のほうで評価項目にありましたか。確認できれば、後でご回答いただいても結構です。

河川砂防課：建設交通部の話をしなすと調書については、秋田県全体で統一した様式だということで事務局のほうから話があると思いますが、それとは別に県でもISOを取得し

た中で環境配慮方針を定め、建設交通部でもそれぞれの事業ごとに、環境にどう配慮するかということは毎年調査しています。例えば、建設リサイクル、廃材をリサイクルするとか、エコマークのついた資材を使うとか、環境に影響の少ない工法を使うとかそういったことを個別事業ごとにチェックして、採点して県全体として環境に対する配慮がどうなっているかということで、毎年見直しをして環境に対して取り組んでおります。

農林政策課：農政関係の評価、ほ場整備事業などでは周辺への影響ということで、100点のうち5点をそれに充てております。評価システムの中でも環境への評価ということがされております。環境配慮システムとの関係ですが、直接は関係なく公共事業の評価はこちらの基準をもって、環境配慮は環境配慮システムをもって評価しているという形になっております。

議長：それは具体的にはどういう表現になっておりますか。

農林政策課：周辺への影響ということで、周辺への影響が大きい、小さい、ないという形で評価しております。

議長：石井委員いかがですか。先ほど村木さんがおっしゃられたISOを取得して配慮しているということですが、事業ごとにどうなされたかということは特に表現されてはいないわけですね。

河川砂防課：この評価基準の中にはそういった項目は入っておりませんが、それとは別に毎年事業をやって、その事業についてどのように環境に配慮していくかについては、環境配慮のほうの別のシステムで事業ごとにやっているということです。

議長：関連して何かご意見ありませんか。環境の問題が出ておりますが、特に評価項目としては具体的にここに上がっておりませんが、ISOを県で取得しているので、実際はやっているのだということですが、そこら辺をもう少し記述していただいても良いのかなと感じます。

黒川委員どうぞ。

黒川委員：評価基準に関して質問ですが、それぞれの事業に対して、必要性、緊急性、有効性、効率性、熟度というので、最終的な判定が100点満点の何点かでなされているのですが、それぞれの事業に全部が違うわけではないですが、必要性、緊急性それぞれの5つの項目に対して合計点が違うものがありますが、必要性でいえば20点満点の評価があったり30点満点があったり、熟度に関しては10点と15点のもの20点のものあって、10点と20点では倍ということになりますので、この重み付けがどのようにされるのか教えていただきたいです。

事務局：評価の観点につきましては、資料2の7頁をご覧いただきたいと思います。新規

箇所評価の観点につきましては、基本方針としてア～オにありますように、必要性、緊急性、有効性、効率性、熟度というものを観点にして評価するということになっております。評価の配点につきましては、例えば、土木事業であれば道路、砂防、公園事業と事業種別の特徴が種々あります。農林事業についてもほ場整備、農道等色々な事業の特徴がありますので、配点については各事業種別の特性を踏まえまして、評価により優先順位を付けられるような評価の配点になっておりますので、各重み付けについては各事業課のほうで特徴付けを行って配点を設定しております。

議長：石井委員どうぞ。

石井委員：一覧表の時に満点に対して満点に対して何点かということを書いてあると分かり易いのですが、少し見づらいので出来れば次回から30点満点の20点とかそのように書いていただければ良いと思います。

議長：松富委員どうぞ。

松富委員：先程の野崎十文字線でコスト縮減で歩道を造らないと言われましたが、バイパスですから旧道路があるためそちらを使用するので良いということでしたが、高速ではないですから、そこに道路があれば歩くのではないのでしょうか。そうすると子供に対して危険ということで、必要ではないかと思いますが、そのあたりの意見を一つと、評価の仕方ですが事業によって重みが違うというのは良く分かります。それは宜しいかと思いますが、例えばその中で効率性というのがありまして、そこで計画交通量というのがあります。道路改築事業ですと1,000台未満で得点が0です。最初のほうで街路事業これですと4,000台未満ということで、そこで未満であっても得点が入っているという形になっておりますが、このあたりがアンバランスではないかと思いますがそのあたりをお願いします。

建設交通政策課：野崎十文字線の歩道のことについてご説明致しますが、田んぼ、山の中を歩行者数が減るとい現象は実際にあります。今まで山の中でも規格のとおりということで両側に歩道をつけていましたが、これはかなり無駄っぽいという話でした。野崎十文字線につきましては、沿線にはりついているのは旧道のほう、現道のほうですので歩行者は極端にそちらのほうに偏ってわざわざバイパスを遠回りして行くことはないだろう、というのが実感としてあるかなということです。新しいバイパスのほうに町のほうでは将来的に市街化しようという計画があるやに聞いておりますので、田んぼから宅地に変わってくれば当然歩行者も発生するだろうということがありますので、そういった土地利用の状況を見ながら追加的につけていっても良いのではないかとというのが考え方です。

重み付けの話ですが、事業種別によって・・・。

松富委員：重み付けは分かりました。ある道路を3段階に分けていて未満、何台以上、その中間がありまして、ある道路の事業は未満の場合はゼロで、ある別の事業の場合は3点とついています。未満であればやはりゼロではないでしょうか。そのあたりのアンバラン

スを聞いております。

建設交通政策課：これは道路の持っている性格で、事業により交通量に対する考え方を变えてあります。と言いますのは、先程色々なところで3,000台とか4,000台と話してありますが、普通の一般県道、主要県道の一部は大体3,000台ぐらいの交通量です。1,000台を下りますと、たまに車が通る程度というのが実際でして、道路課に関しましては一般の県道を扱っているわけですが、そちらは生活道路を1,000台未満、幹線道路といわれるものを1,000台以上という扱いをしております。

松富委員：私が言っているのは例えば重要度に応じて1,000台未満と付けたり5,000台未満という分け方をすると思いますが、歩行者が多ければ1,000台未満とかと数値は少なくなってくると思います。そういう数値は良いと思います。しかし未満とつけておきながら一方ではゼロで、一方は得点があるというのは、評価システムがおかしいのではないのでしょうか、ということです。

都市計画課：都市計画課です。私共のほうでは、100点の持ち分配点をどのように配分するかということについて、道路サイドとは違うかもしれませんが、街路関係のほうでは一番に短期に整備効果の発現の大きいものから事業化するという大前提から考えまして、費用便益の高いものの配点を私共のほうでは最高で15点と配分しております。沢山の項目を街路では設けておりますが、更に高い配点を考えているのはまちづくりの観点で、D I D地区内の事業であるかどうか、電線類地中化計画があるかどうか、バリアフリーの計画があるかどうか、というようなまちづくりという観点のほうに重み付けを増しております。勿論、道路ともだぶりますが、重要拠点とのアクセスは交流促進につながり、ひいては市街地の活性化につながるという観点からそういうものも配点を最高であれば5点と、最高で5点とか3点とか沢山の細かい部分の項目を設けておるとというのが、都市計画街路の考え方でこの表を作りました。

松富委員：ありがとうございます。小さな事ですから時間をとってとも思いますが、納得しておりません。

議長：ありがとうございます。澤口委員どうぞ。

澤口委員：教えていただきたいのですが、道路課関係で交通安全施設等整備事業以下3件については、効率性の評価でB / Cの計算がないのですが、何故ないのかということをお伺いしたいです。

道路課：通常B / C、費用便益比につきましては、バイパス等の改築事業系には算定の式があります。それはどのような中身かといいますと、在来の道路が拡幅、路面性状等が良くなった際の指数としまして、例えばそのバイパスが短縮になるとすれば、走行時間短縮便益、2つめとして走行経費の減少便益、交通事故減少便益と大きく分けて3つの便益を

プラスオンします。これがいわゆるBになります。交通安全事業、雪寒事業等につきましてはそれらの車の走行云々では現在ある道路には歩道だけ、添加する。雪寒事業ですと一部のネックの箇所にはスノーシェッド等をやるということで、通常の流れる車に関しての便益部分が出てこないということで、改築事業系以外については便益計算をしていないという実態になっております。

澤口委員：計算が得意な手法を使いB / Cを計算しており、すごい計算方法をするのだなと思いますが、何故この事業だけ、どうしても計算しきれないということでしょうか。

道路課：計算しきれないということではなくて、これに関しては一つの現在の道路を質の向上だけの部分がありまして、維持補修的な部分なものであるということで、計算というのは確定になっていないのが実態です。

澤口委員：計算が難しいので、簡単にはB / Cでプラスにはならない、ある部分だけとって計算するからですね。だと思えますが、それにしてもそれならそれで認めれば良いと思いますが、例えば交通安全は交通事故の件数で評価しますよね、交通事故は沢山あちこちで出ると思いますが、いまいち素直に受け取れないといいますが、多くのものがB / Cで計算していてというのは私の感想です。国でそうやっているのということかもしれませんが。難しくとも必要ではないかと思えます。

議長：今の国の基準にないということで計算されないということでしょうか。

道路課：国の基準にもありません。

議長：澤口委員はそこら辺は必要だろうということですね。

澤口委員：何かいるのではないかと、ご都合主義的な評価ではないかと。若干言い過ぎかもしれませんが。ふと感じました。

議長：今後の参考に聞いておいていただければありがたいです。後でご回答をいただきたいと思えます。はい、佐藤委員どうぞ。

佐藤委員：歩道について質問と要望を一つずつ致します。野崎十文字線の説明で歩行者数が増えたら歩道をつけると、土地利用の状況に合わせてという話がありまして、交安107号のところの目標値、歩道整備率を見ますと目標値が38%になっておりまして、これは他の事業の道路整備率の目標値60%、70%、82%に比べるとかなり低い目標値になっています。先程のご説明のようなB / Cの問題、維持補修の部分だからということで、この歩道の整備率というのはずっと低い目標値のままでいくのか、これをもっと上げていくという考えはあるのかということをお聞きします。要望については通学路、主に小中学生が対象だと思いますが、高校生の自転車通学の際の横断歩道などの設置といったことも含めて幅広

く対策を講じていただけたらと思います。

議長：関連したご意見他にありませんか。折田委員どうぞ。

折田委員：佐藤委員の発言に関連して申しますと、ここにあげられた道路の中で都市計画道路と最初の説明、事業費が7億、次が一般国道282号の14億と、この2つについては、歩道について効率性等で考えなさいということで、必要最小限に押さえるという記述がありまして、今おっしゃられた十文字線の場合はそういうコメントは使わないで、そのまま最初の計画案が通っているという感じがしました。私が危惧するのは、歩道が歩行者がいるかどうかという観点だけではなく、歩道は除雪する時の堆雪帯になるだとか、景観構成になるだとかという多分に他の効果を生み出す要素があるので、そういうことも加味していただきたいというのが一点、事業費を削減しなければいけないというのは重々理解出来ますが、事業費を切り詰めたがために当初目標とした目標まで達成できない、100としたものが80ぐらいで我慢するというところにいくのか、いくと心配なわけです。もう少し多面的に見ていただいて、代替案があるのは仕方ないですが、お金のために切り詰めるということはもう少し検討していただきたいというのが一点であります。それが今の佐藤委員に関連しますが、ついでにもう一点だけ申し上げます。砂防関係ですが、事業費の関係で事業年数が3年～4年なのは、このような手段をとらないと出来ないのかということが良く分かりませんが、その辺も含めてというのは3年、4年の時に、佐々木課長のご説明ですと人命とかに危険性があるということで、その3年間という事業期間にその危険性というのはないのかどうか、事業費の関係でそうせざるを得ないのかということを含めてご質問させていただきます。

議長：堆雪効果とか、人命の点での質問ですがいかがですか。

河川砂防課：砂防の分からでよろしいでしょうか。

おっしゃるように3、4年の全体事業費の中で、各地でやっておりますので、1箇所あたりの配分の事業が少なくなりますが、初年度の場合は用地、委託設計とかで相当時間を費やしてしまいます。危険性があるのですが、ダム全体が完成しなくとも少なくとも、本堤なんですが一番大きい部分からやっていきますので、あれが河床よりあがれば2年目あたりか後半になると全体の高さが完成しなくとも、ある程度の高さまで上がればその分の土石流に対する部分ですが、効果は発現されると思って、なるべく早くやるようにはしていますが、そういう見方でやっております。砂防については以上です。

議長：もう一つのご質問のほうはありますか。

道路課：佐藤委員のほうからご質問がありました歩道の整備率の目標値38%、セットとして低いのではないかとご指摘の件につきまして、ご説明させていただきます。秋田県内で管理する道路として3,300kmありまして、その内通学路指定並びに歩行者数の規定として40人以上の箇所について当面必要な箇所がどのくらいかを出したところ、3,300kmの

内の38%と出ております。財源にも限りはありますので、ある程度の目安をセットしておかないと、それを下回るものについては今回、次回の話ということにしておりましたので、今回は38%とセットしております。それに対して現在はどこまで達成したかというのはここに出ておりますが、35%までできております。残り3%は従前から残っている箇所です。ということになります。

議長：佐藤委員宜しいでしょうか。

石井委員：砂防ダムとか時間がかかりすぎるのではないかという話ですが、道路の場合もそういう短い距離にしては長年かけるなあというイメージがありました。用地買収もありますからそういうこともあると思いますので質問をやめまして、もう一つ河川砂防のほうで16年度の災害の復旧で今回出たのは分かりますが、14年度というのはこれはどういう意味でしょうか。14年度のものが出てきているというのは、もっと前に出ていなければいけないのに何故今回なのかなと思いました。

河川砂防課：おっしゃる通りですが、一度で出た場合もありますし、見つけるが遅い場合もあります。山奥の山腹崩壊とかで発見したのが次の年とかといった場合もあります。長年積み重なって徐々に拡大していく場合もあります。その中で一番危ないものを選ぶということで、ちょっと古いですがそういうものもあります。

議長：羽田委員どうぞ。

羽田委員：論点が前に戻ってしまい恐縮ですが、公共事業評価にあたりましてB/Cということ議論されてきましたが、重要であることは当然ですが、それだけではなく色々な観点から評価すると言う意味で、必要性、緊急性という観点から総合的に評価していくというやり方は結構だと思います。そういう意味で大事なことは、この中の重み付けが大事だと思ひまして、お尋ねしたいのですが、必要性の観点で小さいところだと20点、大きいところ35点という配点があったかと思ひます。この5つの観点は標準配点みたいなものがあり、それからのある範囲の幅というのは決められているものなのか、それとも各事業ごとに完全に事業をやる主体のほうに任されているものなのかをおたずねしたいです。総合的に判断しているわけですが、余りにもその差が大きすぎますと5つの観点から総合評価するという意味が薄れてくるのではないかという気もします。

事務局：配点の基本的な考え方としましては特に設定しておりません。事業の特徴を生かした配点ということになっております。

河川砂防課：河川砂防事業は事業の性格上、災害発生の危険度に主眼を置くということで、必要性、緊急性そういったところに重点的に配分するというので、考えております。これは河川砂防事業の特性から、そういったところに重点を置いているという考え方です。



議長：この評点表について色々ご意見が出ておりますが、どういう過程でウエイトとか配点とかというのは所管の内部の協議で決まるのか、どういう過程で決まってくるものでしょうか。

事務局：評価手法につきましては、条例、基本計画、マニュアル等で設定しております。評価の基準につきましては、観点が設定されておまして、その重み付けについては各課で異なるものとなっておりますが、中身については全庁的な判断があつて、各所管する部局、管内で事業の特性を生かしたもので設定しております。昨年も外部評価の部分という質問もありましたが、昨年の先生方のご意見も踏まえまして各事業課のほうで透明性が分かるような、事業特徴を反映させるような評価基準を設定しております。

議長：小笠原委員どうぞ。

小笠原委員：大きく言えば評価基準の評価の話にはなるとは思いますが、車の台数、歩道と街路で私も松富先生のように納得出来ない部分がありますので、確認と言いますか、意見を述べさせていただきます。最初の太田川口線、ここは街路事業ということで計画交通量は今後増えるかもしれないが一日で4,000台未満という計画交通量になっておまして、街路事業ではこれでは3点という点数になるわけですよ。歩道、これは評価の考え方が変わるからということかもしれませんが、歩道で107号線ですか。一般国道107号線の歩道のところを見ますと、歩道では通学路でみますと通学路以外ですと12時間の交通量で1,000台以上、通学路になりますと1日500台以上で点数が5点とかつくわけですが、例えば街路事業になっている太田川口線でも鷹巣小学校が近くにあるわけで、歩道という見方をすれば結構点数が変わってくるとか、同じようなことですが、評価のあてはめかたを変えると点数が変わってくるような気がやはりしてしまいますが、評価の重み付けや見方がそもそも違うと言われればそれまでですが、一般的に見ますと納得しがたいところがあると思います。意見です。

議長：同じく松富委員どうぞ。

松富委員：もう一つの例ですが、砂防事業と急傾斜地のほうでどう違うかということ。人がどのくらい被害を受ける家屋数をどのくらい対象にしているかといった場合、急傾斜地ですと9戸以下、10戸以上20戸以下、20戸よりも多い、それで点数を分けていますよね。これは今度砂防事業のほうではそれが5未満、5～20未満、20以上という分け方をしていますよね。数値が違いますよね。同じ人命とかそういうものを対象にしておきながら、何故違うのか、あるところは確かに急傾斜地のほうが大きくて対象家屋数が多いかもしれませんが、別のところであつても少ないところだつてあるはず。そうすると同じ人命、同じ家という考え方でいけば、同じ基準で評価されて良いはず。そこが恣意的に数値を決めているように見えます。

河川砂防課：砂防と急傾斜地の関係ですが、土石流の性格と急傾斜地崩壊の対策と規模と

いいですか、一回発生した場合は致命的なということで。

松富委員：ケースバイケースではないのですか。

河川砂防課：砂防のほうでは降雨確率を100分の1ということでとっておりますし、急傾斜地のほうは雨量確率が低くとっているということもあって、与えるものが違うということでその辺は違えてはあります。

松富委員：以上ということでは共通視点です、そこが共通していて何故途中が違うのか。

建設交通部：部としては、事業種別の違いとしか整理できないと考えています。

松富委員：そう言われたら仕方がないですね。そのあたりが一貫性がないというか。道路課にも同じことを言いたかったのですが。

建設交通部：都市計画街路事業と道路事業の違い、将来のまちづくりという観点から考えると、街路事業は交通量の少ないものについてもある程度点数を与えると。道路については将来は土地利用が図られないというD I Dとか、まちづくりという観点から交通量の下のものについては、点数を与えていないというのが現実です。

松富委員：それは見えます。しかしそれで良いのでしょうかということです。できるだけ統一したほうが宜しいのではないかとこのことを言いたいのですけど。

建設交通部：100点満点の必要性、緊急性などの観点の中で、どれを重みをつけるのかというのが一番難しいです。羽田先生がおっしゃるとおり最初から35点のところもあるし20点の箇所もあります。砂防などは生命・財産とか、緊急性というのを若干ウエイトを高めています。東北6県も評価をしていますが、似たりよったりと4部門についてはだいたい合っています。事業種別によりまして急傾斜とか、地滑りとかの議論になると、何人とか数値の区切りについて、若干温度差があるような感じです。統一をとっていただきたいというお話ですが、これについては非常に難しいかと。事務局で検討させますが、正しい値が出るか、先ず検討してみたいと思います。

議長：清水委員、前回この評価基準について何かご意見があったように記憶しておりますが、お考えはありませんか。

清水委員：今の話はむしろ質と量との議論ですよ。傾斜地のところは高齢者がいますよね、1戸あたり一人とか二人とかしか住んでいない。道路の場合は1戸あたり10人が住んでいる場合がありますよね。戸数で議論したほうが良いのか、人数で議論したほうが良いのか、こういうのがありますよね。もっと端的に言えば、もっとシビアな言い方をすれば、どういう年齢層の人がそこに住んでいるのかということのほうが、また評価基準が入ってくる

かもしれません。それは非常に難しい問題だからあまり議論はしないで、どこかで切らないといけない部分がありますから、事務局でこう決めたとさえすればそれで良いですよ。

まず、それはそれとして3点申し上げたい。一点はB/Cの一覧を作してほしいです。延長が何mで、幅員が何mで、コストがいくらでベネフィットがいくらだと、B/Cができないものは今日は入っていないのですね。不能なのか、B/Cが出せないのか、B/Cが低い0.1いくつかで意味がないのか、0.1とか0.2になってしまうのか、そこら辺の基準がないから良く分かりません。B/Cの一覧表を作ってもらったら見やすいので、私の注文です。

二点めは安全、安心、快適、美しい国土構築が定図だと思っております。その中には澤口委員がおっしゃったように定量化ができるものと定量化できないものがあります。定量化できないものはそれで良いと私は思っています。国の委員会にも行ってきましたが、定量化できないものについては、付加的に項目を書いて下さいと、環境ではこういう問題に配慮できますとか、定量化はできないがこういう効果はありますとか、ということを記述で良いので書いてもらえれば、我々B/Cだけで議論するわけではないので、安全、安心、快適、美しいということさえ、美しいとか快適性などというのは評価出来ないわけです。そういうものがB/Cは低いが一覧表の中に箇条書きで入っていれば、国のものは全部一覧表を入れてもらっております。箇条書きでどういうことが定性的に考えられるか。出来たらそういうものを入れてもらえれば。委員の先生方はそれを見て判断されるわけですから、決して定量化で例えば先程の歩道の話も出ましたが、歩道は造ることがお金がかかっても安全、安心のためにとっては良かったのだと。だからB/Cは低くなったのだという説明でも良いわけです。そういうものが一覧表で分かるものを作ってもらえれば、非常に有り難いということで、出来たら次回から半頁でも小さいものでも良いですので、定量化できないもの項目について、あなた方は第一次査定のところで行っていただくわけですよ、必要性、緊急性ということで。これを上手くまとめてもらって、B/Cはこれだけ、こういう定量化できないものは定性的に議論したというものを付けてもらえれば有り難いと思います。これが二点め。

三点めは一番のコスト縮減というのは工期を短くすることです。1.5億円のものを2年間かけて1.5億円かけるかどうか、1年1億でやっしまえば50%のコスト削減できます。あなた方はそれを2年をかけてやるわけです。そのためにどれだけコストが多くかかっているかということです。慣れておられるので、設計図を書きながら分かるはずですよ。そうすればコスト縮減をするということの一番大きなものはリサイクル材料を使うとか、色々考えているが、一番のコスト縮減は工期縮減することです。1.5億円、2億ものを4年間かけたらどれだけ余計にコストがかかっていますか。そこら辺のことを考えて、だからといって重点的にやっしまっ、やれないところが3年後になるということがありますよ。それは当然私も分かっています。それは分かっていますが、1.5億円のものを2年間かけてやったらどれだけコストが多くかかるかということです。例えば、そのことを考えた場合にコスト縮減を考える時期にきたのではないかと、これでもそういうことをやろうとしていますよね。如何に工期を短くすることによってコスト縮減されるかということ。計量化していますよね。それら事業をお持ちでしょう。そういうことをこれから考えていく必要があるかもしれません。何十億とかかるものが5億以上のものについては、工期が4年

3年かかるのは仕方ありませんが、たかだか1億や1.5億円のを2年間かけてやったら、その間に事故が起きたらどうするかという話が起きてきますよね。そういう意味でそこら辺のところもこれから検討すべき時期に来ているのではないかと思います。この回答は結構ですから検討していただだけませんか。宜しくお願い致します。

議長：大分多方面からご意見が出ましたが、何かもう一つ言っておきたいことなどありましたら、ご発言いただきたいと思います。よろしいでしょうか。いろいろ、ご意見、要望出ましたが私がメモした中では環境の点をどう評価するかということで、新規事業の場合も評価としてはないですが、こういう点を配慮したという記述が必要ではないかという意見があったかと思います。歩道の整備についても、何らかのB/C評価が出来ないのかというご意見がありました。あわせてバイパスの場合の歩道不要というあたりに関してのご意見がありました。当面は旧道を歩行者が主に通るだろうということで、バイパスの歩道は不要だというお答えでした。その点もあわせてご検討いただきたいという意見です。

評価基準についてはこれまで沢山ご意見いただきましたが、個別のケースごとに千差万別なわけですが、今ひとつ評価基準が委員の皆様にはまだすっきりしない面があったように思いますので、これから事業評価にあたってできるだけそこら辺のウエイトをどうしたのか、どういう理由でこういう配点になったのかを丁寧に説明、今後していただければ有り難いと思ったところです。

最後に清水委員のほうからB/Cの一覧表を出してほしい、定性的なもの、定量化できないものは記述で良いのでそれを書いて欲しいというご注文でした。後は工期縮減が最大のコスト縮減という、きつい注文だと思いますがそこら辺も併せてご検討いただくということをお願いしたいと思います。何か最後にありますでしょうか。

石井委員：真木ダムですが、新聞を賑わしているいろいろな情報がありますが、はっきりしたことが分からないので・・・。

議長：今の13件を締めましてからということで、13件につきまして次回に重点審議として残すべき事業がありますか、ありましたらご指摘下さい。注文、ご意見出ましたが、可として宜しいですか。ありがとうございました。ご説明いただきました13件については可とするということで締めたいと思います。石井委員どうぞ。

石井委員：真木ダムに関して新聞でもいろいろ報道されて、こちら少し関係したものですからやきもきしてしまして、どういう段階で、専門委員会にかかるものなのかという、初めから中止という段階でこちらにきてしまうものなのか、先に新聞記事のほうで先行していて我々はどのような立場に立てば良いのかということが良く分からないので、見通しがありましたら県のほうからご説明願いたいと思います。

河川砂防課：このことについてはある一定のところまで目途がつくところで説明したいとは思っておりましたが、前から委員会にかかっている案件ですので、そういうことで現在の状況についてご報告したいと思います。新聞でもご存知の通り知事が2月議会でダムの建

設中止を前提として、地元、国への調整に入る旨を表明しております。

理由ですが、三位一体改革によって地方交付税、国庫補助制度の見直し等が不透明ということもありまして、大型新規事業の着手に見通しが立たないということ。あるいは、玉川の水を含めた他に水源を求めた場合のほうが早期に水道供給が可能なこと。その背景には、地元から早く水道が欲しいということがある、このようなことでございます。こういふことがあって、知事はダムの建設中止を前提としつつ、ということで表明しております。これを受けて3月に知事、関係部長が地元でダムの経緯を説明に行っております。地元大曲、太田で住民説明を行っております、ここでは特に上水道の水源についての議論が多く出ております。特に玉川の水に対しては、旧太田町の町民から抵抗感を示す意見が出ております。このようなこともありまして、ダムに変わる治水対策、上水道水源、維持利用の確保といった代替案を作らなければいけないということで、大曲市と県とでプロジェクトチームを作って検討していこうということで、このプロジェクトチームについては立ち上げの準備中です。この1年でもって目途をつけて、この代替案についての住民の合意を得たいと思っております。代替案について住民の合意を得られる段階で、公共事業の専門委員会へ計画の見直し等について諮問したいと思っておりますが、そういうことでこの6月補正予算に調査費を計上して議会に諮ることとしております。この1年間で代替案をつくるというのはかなりきついわけですが、住民から是非ダムの方向を心配しておりますので、その辺の計画について代替案を作りながらこの後この委員会でも諮っていききたいと。年内にはそういう方向に考えておりますので、宜しくお願ひしたいと思ひます。

議長：次回のこの委員会には6月の補正を踏まえて、代替案について委員会に諮ると。

河川砂防課：次回となればきついと思ひますので、この委員会に諮る時期としましては年度内出来るだけ早くということでお願ひしたいと思ひます。

議長：よろしいでしょうか。ありがとうございました。その他特にご意見がないようであれば議題の3の次の日程につきましてお願ひします。

事務局：冒頭のスケジュール表でご説明申し上げました通り、次回の専門委員会につきましては、8月下旬を目途に開催したいと思ひます。中身としましては再評価、継続箇所評価です。追って日取りが決まりましたら委員の皆様にご連絡さし上げますので、宜しくお願ひ致します。

議長：その他何か事務局で何かありますか。

事務局：本日の議事録につきましては、作成の上、委員の皆様にご後日配布致します。本日の内容を踏まえまして、答申案をこちらで作成し、再度委員の皆様にご諮って了解を得たいと思ひます。その答申案がまとまり次第、知事に答申致します。宜しくお願ひ致します。

議長：本日はどうもご協力を賜りましてありがとうございました。これもちまして、本

日の委員会を終了させていただきます。ありがとうございます。