

平成19年度 第1回公共事業評価専門委員会

議 事 録

平成19年 7月10日

平成19年度第1回公共事業評価専門委員会議事録

■日時 平成19年 7月10日(火) 13:30～16:00

■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	片野 登	秋田県立大学	生物資源科学部 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	佐藤 万里子	南部男女共同参画センター	アドバイザー
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

【農林水産部】

黒子農林水産部次長、川原農地整備課長

【建設交通部】

佐々木建設交通部次長、檜森建設交通部次長、加藤道路課長、
萩野河川砂防課長、山内港湾空港課長、柴田建設交通政策課政策監、
塚田道路課政策監 他

■内 容

【1. 開会】

【2. 農林水産部次長、建設交通部次長あいさつ】

【4. 委員長あいさつ】

以上 略

【3. 出席状況の報告】

司 会： それでは、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7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いたします。

司 会： 本日の議事は、16時終了を目途にしたいと思いますので、よろしくお願ひします。ここから議事に入りますが、折田委員長には、議長席にお移りいただき、議事進行をお願いいたします。

折田委員長： それでは、次第にしたがい会議を進めます。最初に、「評価制度の概要」など事務局より説明をお願いします。

事 務 局： 事務局から評価制度の概要について説明いたします。

評価概要ですが、参考資料の1ページ1番に評価制度の仕組みがありますが、公平性、透明性が今後さらに求められること、厳しい財政状況の中、事業の適切な選択を行わなければいけないことなどから、平成14年から条例化され、事業の新規着手前、継続期間中の適正な執行などを目的に各担当課が自ら評価を行い、公共事業評価専門委員会の審議を経まして、予算要求の反映、同種事業への対応などへ活用しております。

公共事業箇所評価の対象ですが、今回審議いただきますのが農林水産部の継続評価と再評価、建設交通部の新規箇所評価となりますが、継続評価につきましては、総事業費5億円以上で着手後2年、継続評価を受けた後に3年経過している公共事業を対象としております。再評価につきましては、各省庁実施の評価内容とリンクして行われているもので、事業経過5年などの国庫補助事業のみを対象としております。新規箇所評価につきましては来年度事業化予定の総事業費1億円以上の公共事業を対象として行っております。この新規事業につきましては、各所管課長の自ら評価の他に、知事、副知事などで構成されている「新規箇所選定会議」にかけまして、県の意見として今回評価委員会へお諮りしているという流れになっております。その他に終了箇所評価がございますが、内容は資料をご覧くださいと思います。

3頁記載の評価の観点ですが、必要性、緊急性、有効性、効率性、熟度という項目について各事業毎に点数を配分しており、その点数を下に評価しております。さらに環境などの視点も取り入れ総合的に評価しております。詳細については各事業調書、今回調書の各箇所資料内に点数表がついておりますのでそちらをご参照下さい。

続いて昨年度からの改正点など説明いたします。4ページをお開き下さい。今年度調書に反映させる改正点ですが、大きく2点ございまして、一つ目は(1)①、③のような記載内容を工夫していくこととしました。2つ目、(2)

については、別添資料4の10ページをお開き下さい。各評価基準、適正な評価ができるように見直しておりますが、別添資料4の黄色く色づけしてある部分について、B/C（費用対効果）1.0未満、1.0以上の2区分に統一しております。従来、B/C数値に差をつけておりましたが、国の事業採択基準が従来のB/C1.5以上から1.0以上と見直されておりますので、国の事業採択基準との整合を図った方がより評価内容、審議内容、公表にあたっても分かりやすいであろうということで見直しさせていただいております。その他各事業において適切な評価基準に変更しており、11ページから16ページに各事業の変更対照表を添付しておりますのでご参照下さい。

続いて17、18ページ、A3の折り込みがありますが、昨年度の第3回委員会において終了評価について委員からご意見いただいております。従来、住民のアンケートとB/Cの見直しで概ね評価しておりました。これについて有効性、効率性のみでの評価で良いのか、事業効果の算定基礎要因の変化や、環境の変化などについて評価する必要があるのではないかとご意見をいただいております。それに対する県の対応ですが、それが17ページ左側の新様式に意見を含めた形で反映しております。大きくは社会情勢の変化、課題、環境の変化などについてコメントで対応させていただくこと。事業効果の要因変化は、視覚的に分かりやすくなるように、当初計画と終了評価時の最終計画を、数字で対照できる形で作成する様式となっており、例えば便益の欄を見ていただきますと、当初見込んでいた交通量が将来最終的には増えたのか、減ったのか、またそれにより金額的にはどうなったのか、これが視覚的に捉えられる形としたことで提案させていただきます。今後の調整については参考資料の5ページ後半に記入がありますが、意見があれば、再度調整、確認などの行為を、9月上旬までに完了し、委員意見、我々の意見を含めて最適な様式で11月開催予定の終了評価に臨めればと考えております。

最後になりますが、今年度のスケジュールですが、参考資料の6ページをお開き下さい。右側に今年度評価専門委員会のスケジュール予定を記載しております。内容についてはご覧いただければと思いますが、特段説明を申し上げたい部分は、第2回について幅広く予定をとっております。これは当県の都合になりますが、9月に県議会が始まり、10月に入りますと秋田わか杉国体が開催されますので、9月25の週を委員会開催予定日にできなければ、10月の後半にずれ込んでしまうことが予想されます。事務局としても先に送るということではなく、9月25日、26日あたりで調整できればと考えております。本日の委員会が終われば早速調整に移らせていただきたいと思いますと考えておりますのでよろしく願いいたします。長くなりましたが、事務局からの概要説明等以上でございます。

折田委員長： ありがとうございます。評価制度についてのご説明がございました。特に後半の終了箇所の様式についての改定のご説明がありましたが、佐藤照男委員からのご提案に対し、事務局の方で案を作ったという経緯があります。た

だいまの説明について、質問等はありませんか。

佐藤(照)委員： 昨年、第3回で意見をお話しさせていただきましたが、今回の新様式を参照し、大変事後評価が良く分かると思います。環境の変化、社会経済情勢の変化、問題点等を下に記述する形で、皆さんにお知らせすることは非常に分かりやすくなったということ、B/Cのところも具体的にどのように変化しているかも分かり大変よろしいと思います。もし可能であれば、事業が終了し、その事業効果の発現状況がどうであったかは、新様式で分かりますが、その後、作られた施設をどう管理していくか、かつ利用しているかが分かってきますと、公共事業の意義がさらに一般の方にご理解いただけるのではということ、これからは作ったものをどう維持管理していくかというメンテナンスを含めたものまで記述ができれば、さらに良い評価になるのではないかと思います。それが類似事業にどうフィードバックしていくかや、効果発現のためにどうフォローアップしていくか、好事例として他の地区への紹介としてどのように活用されていくかというところまで出来ていけば終了評価として素晴らしいものになるのではと考えております。大分良くなりました。

折田委員長： ありがとうございます。修正することがありましたら事務局の方でご検討願えればと思います。

続いて、議案第1号「評価の実施状況」を議題とします。事務局の説明を求めます。

事務局： お手元に配布しております諮問文書をご覧ください。平成19年7月6日付けで、知事から当委員会に諮問がなされております。つきましては、諮問のありました20件について、調査・ご審議をお願いいたします。

折田委員長： 知事からの諮問がでております。それでは、諮問のありました20件の事業について、調査・審議を行います。はじめに農林水産部所管箇所について実施状況を説明していただき、その後、質疑、意見交換を2時30分過ぎまで予定しております。休憩を挟み、建設交通部案件について、県で実施した新規箇所選定会議の結果を説明していただいた後、農林同様の手順で進行いたします。時間の都合上、県からの説明箇所は、農林水産部が10件のうち2件、建設交通部が10件のうち5件、合計20件のうち7件の説明とし、諮問箇所に対する審議時間を多く取りたいと思います。会進行方針について皆さまよろしいでしょうか。

案件について審議していただいて、県方針が妥当であれば可、そうでなければ不可、少し時間をかけて審議した方が良い場合は、継続審議と選択肢は3つになります。審議結果は、最後に皆さんにお諮りしたいと思います。それでは、農林水産部農地整備課から説明をお願いします。

農地整備課： 農地整備課の事業2件についてご説明いたします。青いインデックスの農一継一7、手倉・相内端地区について説明します。本件については事業の中止についてお諮りするものです。資料3ページ、横長の図面になっています。右下に小さくて見にくいかと思われませんが、黒い細線が現況線として不整形な区画が錯綜している状況がお分かりになるかと思います。本地区は60haほどの未整備地区でここに関係農家80戸が入り組むという、しかも農道もほとんど無いために他の人の農地を通して耕作することを余儀なくされるような、営農関係が極めて劣悪なものでした。そのようなことから生産基盤の整備と合わせまして、農業生産法人を立ち上げ、それを核にして地域農業の再編を図ろうという構想の下に平成17年度に事業採択されたものです。しかし事業の実施段階になり、同意を見込んでいた6名の方、図面で着色して表示してありますが、どうしても同意を得る事ができないということでありまして、事業の実施を断念せざるを得ない状況となったものです。その経緯につきましては、2ページの前段にも記載してありますが、2の表で地区の推進協議会では仙北市長に対してその旨を申し得まして、昨年10月には仙北市長から県にその旨の届出がございました。県では農林水産部の事業計画審査会におきまして、事業中止はやむを得ないものと判断をいたしましたところ。国におきましては、事業採択後3年を経過しても着工が見込めない地区につきましては、原則中止と指導しておりまして、当委員会でご審議をいただきました上でご承認いただければ、土地改良法に基づく事業廃止の手続きを行いまして、本年度中には国の廃止承認を受ける予定で進めたいと考えております。

次に同じ青のインデックスですが、農一再一1をお開き下さい。合わせまして本日配布しておりますA3カラー版の図面がお手元にあるかと思いますが、これを合わせてご覧下さい。A3版の資料ですが、本地区では平成14年度から事業を実施しておりまして、主要工事の整備が概ね目途がつかしました今年1月から3月にかけて農事組合法人と集落営農組織が相次いで設立され、この2組織と4名の認定農業者で地区面積の半分の営農になるという体制が確立されました。この6月には担い手を一定規模以上の認定農業者や集落営農組織などに絞って、経営の安定を計る品目横断的経営安定対策に認定農業者1名を除く全てが加入しております。資料の左下に担い手の経営面積が地区の過半の91haになっていること、主な品目が水稲と大豆であること、右上の方にはこれらの担い手の経営する農地の利用集積状況図を示してあります。農一再一1の2ページ2にも書いてありますが、自己評価点は18年度時点の評価であります。合計で78点、ランクⅡとしておりますが、内容を反映しますと、有効性のポイントが大きく上がりまして合計も84点とランクもⅠになる見込みです。本事業は将来の農業生産を担う効率的で安定した経営体を育成し、その担い手が地域の農業の中心的役割を果たすということも目的としております。認定農業者や集落営農組織に対し本対策への加入を積極的に促進してまいりました県としても、本地区はモデル的な地区と考えて

おります。このようなことから判定を継続としました。以上が農地整備課関係の説明です。よろしくご審議下さいますようお願いいたします。

折田委員長： ありがとうございます。ただ今、農林水産部所管10件のうち2件について説明がありました。説明箇所限定せず、農林水産部諮問箇所に対して、なにかご質問ございませんでしょうか。佐藤万里子委員お願いします。

佐藤(万)委員： 2件ほど質問させていただきます。事業廃止のところですが、地域コミュニティが低下していくなかで、今後もこういった事例は考えられるのではないかと思います。その対策あるいは廃止の判断基準を、設ける必要があるのではないのでしょうか。この臨時総会へ出席した人たちは、廃止について同意ということですが、代替案と言いますか、その地域の今後の農業をどのようにしていくかというビジョンが必要ではないのでしょうか。

……★テープ反転★

(もう1点は環境への配慮とコスト増のバランスについて)

農地整備課： (大半の人が農業の改革は必要という認識。若手の担い手が特に必要。こういう地区こそ坊沢地区のようなモデル地区的な環境を支援したい。) 引き続き市町村と連携しながらフォローしていきたいと考えております。第2点目です。ほ場整備の中の水路の環境配慮についてのご質問かと思いますが、最近環境に対する県民の関心も高まっておりまして、農業以外の人からみればできるだけ自然のままに保って欲しいという意見がありますし、一方で農業生産者にしてみますと、効率的な営農を図るためにはそこは維持管理が最小で済むようなほ場整備をして欲しいという意向がありまして、この調整をどのように図っていくかが大きな課題と考えております。どのようなレベルで取り組まれるかという話をしておりましたが、これは地区の状況に応じてレベル、度合いは変わってくると思っております。絶滅危惧種の魚が発見された地区では地区の全域にそれが生息するために、一箇所に現況のままの水路を残してそこに移設をして他のところは効率的な整備を図るけれども、その区域を済み分けて保存を図ろうという、一般県民と生産者の考えを折り合わせるという試みも行われております。県が一律にルールを決めるのではなく、地域の実状に応じて調整が図られるものだと思っております。先ほどうちの次長から農地・水・環境保全向上対策について挨拶で触れておりましたが、この対策はこれまでは農地、農業水利施設については、農業者がもっばら行うものだという考え方でございました。特に農村地域においては、農業をやる人が高齢化している、リタイヤする人も増えていて、環境を守るといって、営農を継続することがままならない状況になっております。国ではそういうところに着目しまして、農業以外の人や非農家と農家が合同で維持管理、農地、農業水利施設の維持管理をする方策はないかということで、

先ほどの制度を立ち上げまして、全県で農地の面積にしますと、15万haほど農地がありますが、その約4割相当を対象に700組織が農家と非農家、参加人数ですと約15万人ほどが動員してそうした保全活動に取り組もうという流れになってまして、そうしたことで環境に配慮した取組を行うと言う状況になっております。以上です。

折田委員長： よろしいでしょうか。佐藤万里子委員お願いします。

佐藤(万)委員： 事業廃止の箇所については良くある個人の思いと、組織、集落地域との関連性を考えさせられる事業廃止ではないかと思っておりますので、何とかこの地域の人たちが何らかの形で農業で頑張っていこうと、生活の糧を得られていくような方策を是非探していただきたいと思っております。ありがとうございます。

折田委員長： 今のご意見に関しても結構ですし、別のものでも結構ですが、他にご意見ございますか。私の方から、佐藤万里子委員の意見に関連して追加的にご質問したのですが、ほ場整備に関しての方で絶滅危惧種がいれば配慮するとお話しがありましたが、これは、ほ場整備をなさる前はそういう調査は必ず実施するものでしょうか。

農地整備課： 計画時点で調査をしまして、その有無を確認してから事業計画を立てる段取りにしております。

折田委員長： 全て、ほ場整備の時は環境調査をして、生物がいるかどうかとか、確認してから実行するわけですか。

農地整備課： ほ場整備に限らず、水路の改修等も含めて溜池もありますが、そうした事前調査を行います。

折田委員長： もう一点、同意しない方が何人かいらして、事業は実行できないというご説明がありましたが、事業立案するときに熟度という観点から、事業を立案する前に住民の方々、直接利害を関係する人たちに、この事業は実施して良いですかという同意は取らないのでしょうか、それともある程度あれば発車してしまうのでしょうか。

農地整備課： 事業を行う前に事前調査として3年程度基礎調査を行います。権利関係の調整だとか、事業計画にかかる所見等の確認調査をするということとして、この間将来の営農を見通した調整も合わせて地域の中で行っていくということです。

折田委員長： 私が不思議だと思ったのは、第三者が見て整備していただければ自分達も助かるだろうと思ったけれども、そこに相反してそういうことにまかりならんという人たちもいると、そうするとこういうことは多くはないというご説明でしたが、これから先も沢山の利害関係者がいるようなところで事業を展開しようと思えば、何人かの方が反対なされるとすると事業は中止ということになっていくとなれば、案を作る、潰れると繰り返すとなかなか上手くいかないのではないかと。それは少ない場合は事業を実行するとか、そういうものがあるのかも知れませんが、その辺のことについて聞きたかったものですからご質問しました。

農地整備課 地元の熟度ということでしょうか。基本的には個人の所有地を扱う事業ですので、100%が望ましいということには間違いはないですが、ただし今回のように基礎調査の段階で配分、現在地と新たな換地の調整とか、権利関係の調整があります。やるのは望ましいのですが、そうした権利関係の調整でもつれるというような、地域が狭ければ狭いほどそうしたケースで破綻する場合もあると聞いています。今回の場合はそういう見極め、6名の方は事業に賛同できないと地元の方は思っていなかったということですが、我々には見えない何かがあったのかも知れないと思われまます。

折田委員長： 建設交通部の案件とは違いまして、個人の資産に関わるものが多いでしょうからご難儀なさると思いますが、良く分かりました。皆さんいかがでしょうか。進藤委員をお願いします。

進藤委員： 農地関係の公共事業の場合、所有地の工事をすることに関して個人負担が発生するということはあるのでしょうか。また、一般的なことですが、公共事業評価専門委員会での説明案件ですが、今回は農林水産部が10件中2件、建設交通部は10件中5件ということですが、説明箇所の抽出基準というのはあるのでしょうか。10分の2、10分の1、最低1件説明すれば良いなど、あるいは本当は全部なのだけれども、時間の関係で記載の通りということになるのか、その辺を説明していただきたい。といいますのは、説明箇所が少なすぎると思います。今回のように中止という異例な案件について当初案内と違う説明箇所となっていることなど（当日会議前に農一継一8→7へ差替）、その辺も説明していただきたいと思えます。

農地整備課： 1点目については、事業にかかる農家個人の負担額のことでしたので、この事業につきましては、国庫補助事業として国が50%を負担し、県が30%、残り20%を地元が負担するということになっております。地元と申しましても市町村と農家個人の負担割合につきましては、市町村の裁量で決まる部分です。多くのケースは市町村が10%、農家が10%を負担しているケースが多いです。

事務局： 2点目の説明箇所抽出については事務局の方から説明させていただきます。抽出については特段の決まりはありません。本来は全ての箇所において説明を差しあげて、審議いただくことが望ましいわけですが、どうしても会議時間というものが現実的に発生してまいりますので、説明箇所を限定し、審議時間を多く取り、全ての事業についてなるべく闊達なご審議をいただきたいということで、ある程度注目されるであろう事業などを、各課で判断いただいて説明箇所を限定しておりますので、ご了解いただきたいと思います。今回の中止案件について当初送った内容と違うというのは、すみませんがケアレスミスでして何卒この部分も含めてご了解いただければと思っております。

折田委員長： 他にございますか。片野委員お願いします。

片野委員： 調書の中に事業の立案に至る背景で、営農コストを図るという表現が随分でてきていますが、営農コストを図るという言い方は意味不明です。農一継一七でいいますと営農の低コスト化を図ると表現しています。これだと意味が分かりますが、営農コストを図るという表現だと私には理解できません。

農地整備課： 大変申し訳ありません。何箇所か当方のチェックが足りなかったために、このような箇所がありまして、現在の箇所につきましては、委員のご指摘の通りでして、その後段にも育成を図る必要となっているという意味不明の表現もありまして、これは育成を図る事が必要となっている、ということで、当方のチェックが不十分でしてそのままだしてしまったことによるミスだと思います。この場をお借りしてお詫び申し上げたいと思います。どうもすみませんでした。

片野委員： それから裏面ですが、所管課の自己評価のところ、有効性のあたりだと思います。現場発生土、資材の有効利用すると書かれています。確かに有効利用、耐久性もあるので全部が全部とはいきませんが、有効利用というのは素晴らしいことだと思いますが、実際どれぐらいの資材が有効利用として再利用できるものか教えて下さい。

農地整備課： これも地区によってケースバイケースということになるかと思っておりますが、先ほどの未整理地区であれば起伏が多く、窪地に大量に土砂を埋めなければならないといった時に、耕土をはがして基盤土をそこに運んでいき、基盤の部分で一旦整正、均等を図った上で表土を戻すという事が現場発生度の有効利用という書き方になっております。中には個人で資材を調達して整備をしているケースもありますが、そうした資材で残存化が期待できるものについては、有効活用を図ると、この表現は必ずしも十分な表現になっておりませんが、そういったイメージで捉えていただきたいと思っております。

片野委員：主として発生土の利用ということと考えてよろしいですか。

農地整備課：区画整理、整地工が主体になる事業ですので、そのように捉えて貰ってもよろしいかと思えます。

折田委員長：ありがとうございます。小西委員お願いします。

小西委員：今と同じ場所ですが、農一継一八の事業推進上の課題ということで、埋蔵文化財の問題がありまして、設計を見直すということが出ています。そうなりますと経費の掛かり増し、予算の見直しと工期の延長はあり得るのでしょうか。

農地整備課：これも地区によってケースバイケースだと思われれます。事前に教育庁におきまして周知の文化財ということでマップがあります。それは必ずしも精度が高いものではなく、こういう範囲にこういうものがあるという程度の周知の遺跡という分もあるかと思っています。それにつきましては、詳細調査を進める段階で範囲を確定して、当初考えていた範囲が変わる場合も、縮小、拡大するというケースもでてくるかと思っております。例えば発掘をして、重要度の度合いによってそれをそのまま残すのか、埋め戻しても良いのか、傷をつけないでその上に盛土をしてそこを保存するのが望ましいというケースもでてくるかと思えます。同じ地区の中にあっても起伏のある所に存在している文化財であれば、文化教育庁との話の中で柔軟な対応をしていくケースがありますので、ここに書かれている農一継一八につきましては、それは傷つけずにその上に盛土をして保存するのが望ましい、という判断に基づいてこうした対応をしたと考えております。

小西委員：工期に関しては、延長しなくてもよいということですね。

農地整備課：ここにつきましては、予定通り事業期間のところで標準6年と考えておりますが、そのために特に事業工期に遅れがでるという状況にはなっておりません。

折田委員長：まだ時間がありますが、他にご意見、ご質問ありますか。松橋委員お願いします。

松橋委員：事業に対しては特に意見はないのですが、坊沢地区のA3版のものが手元に渡されましたが、担い手への農地集積状況平成19年予定というので、農業法人、集落営農などと割合が色で示されていますが、白い所はこれからそういう所に参加する人たちのところなのか、個人でやっておられるところなのか説明をお願いします。

農地整備課： 見方としましては、個別経営ではあるのですが、委員が言われるように、将来的にこうした組織に組み込まれる可能性を持っている区域でもあるという言い方が可能かと思っています。現在の19年度時点の集積状況は進行形だと考えていただければと思っています。

松橋委員： 何故それを聞いたかと申しますと、ほ場整備は、公共事業として相当大的な金額が投資されます。これが完成した後は地域の住民が担うことになるわけで、人手がここに関わっていきますが、昨今経済状況が厳しく、農業を営む人たちの生活もとても厳しい中で、地域の農協関係と自分たちがこれから組合を作っていくことや、土地改良区など様々な組織との調整があり、思ったほど上手く行かないところもあると話が聞こえてきております。今回の農林水産部の審議箇所のひとつが、ほ場整備ですが、説明箇所以外の県内全体に同じような課題があると思いますが、高齢化により次の後継者の育成というのが公共事業同様、大事だと感じています。

農地整備課： 大変貴重なご意見を拝聴したと思っています。秋田県は農業に従事する人だけではなく、全国でもまれに見る高齢県になっております。その進度も極めてスピードが速い中で、今後委員のご指摘にありましたように農業をどのようにしていくかという課題は県にとっても大きな課題です。そういうことで秋田県は水稻を基幹とするということで進めておりますが、そこを進めるにあたり生産基盤の整備は重要であるということで、平成22年まで整備を要する面積が12万haほどと見込まれておりますが、その76%をこういった事業で取り組もうという事で進めております。委員からご指摘のありました白地のところはどうかという話になったときに、様々な状況があるかと思いますが、例えば現状の機械がまだ使えるとか、まだ跡取りは期待できないけれど自分は動けるといふところもこの白地の中には状況としてあると思っています。仮にリタイアする時に整備が進んでいないほ場であれば誰が変わって耕作してくれるのかというあたりで、県としてもこういった整備を通じて組織の育成は重要だと考えまして、進めているところです。大変貴重なご意見をありがとうございました。

折田委員長： 松橋委員が言われたご質問、ご提案を含めて、手元に配られた資料の白い部分が課長のご説明によると、いわゆる認定農業者というか、法人が耕作の方に従事するという、すなわち色が沢山塗られてくればくるほど、利用効果は認められると思ってよろしいわけですか。そういう方向で整備されるわけですか。

農地整備課： そのように考えていただければよろしいかと思えます。

折田委員長： 私の方から質問したいのですが、進藤委員からのご質問と関連しますが、

ほ場整備は単純に電卓でもってお金と整備の面積を割り算すると1haあたり1,500万円から2,000万円程度かかる勘定になります。箇所による高い、低い構造物の関係もあると思いながら見ておりましたが、1haあたり1,500万円ぐらいかかるとすれば、その1割は個人が負担するということになるのでしょうか。

農地整備課： そのように考えていただいてよろしいと思います。

折田委員長： そうすると、150万円を投資して自分の代で田の整備が終わり、後継者が誰もいないという状況は、個人にとって莫大な出費ですよ。10haあればその10倍ですから。そうすると後継者の問題は結構大きい問題だと思います。

農地整備課： 全くその通りだと思います。個人負担に掛かる事業に対してどのように償還を払っていくかという部分ですが、様々なパターンがありますが、20年で支払うと、元金は公庫資金を借りて、しかも無利子資金を活用できるというメリットもこの事業でして、150万円を一気に払うというのはなかなか大変な話ですが、これを20年で割り返しますと、大体年間7千円程度ですので、自分ができなくなった時に償還金が支払える範囲にあるかどうか、という部分も出てくるかと思いますが、7千円程度であればそれを払ってもこうした付加価値の高い取組で間に合うという担い手が出てくるという状況、そこを表裏の関係として捉えていただければよろしいかと思っています。

折田委員長： よく分かりました。ありがとうございます。他にご意見ございませんか。休憩を挟んで建設関係のご説明をいただきますが、もし何か言い忘れたことがあればその場でも結構ですので、一応前段の農林の部分はこれで終了としたいと思います。2時40分まで休憩したいと思いますのでよろしく願いいたします。

(休憩)

折田委員長： それでは建設交通部の方に移ります。まず最初に県が実施した新規箇所選定会議の結果について、ご説明していただいてそれから各箇所についての審議ということにしたいと思います。建設交通政策課からお願いします。

建設交通政策課： それでは建設交通政策課から新規箇所選定会議の結果についてご説明いたします。新規箇所の評価にあたりましては、事業を行います部、今回は建設交通部でございますが、その部の意見だけではなくて、総合政策課長の二次評価並びに財政課長の意見を取り入れた評価を行いまして、知事・副知事・出納長などで構成されます新規箇所選定会議において審議した結果を、この評価専門委員会にお諮りすることになってござ

います。本日、当委員会に諮問いたしております新規箇所10件の選定会議結果についてでございますが、お手元の箇所一覧表、青いインデックスの建設新規と書かれている部分をお開きいただきたいと思います。新規箇所評価の概要一覧が2枚ついてございますが、建一新-1から建一新-10までを選定会議にかけてございます。この選定にあたりましては特に事業費削減等の配慮、地域振興・産業振興への寄与の度合、また危険性などの判定から審議いたしまして、最終評価の結果は10箇所全て選定ということになってございます。詳細な意見内容は一覧表に記載してございますので、説明は省略させていただきたいと思います。建設交通部から簡単でございますが、選定会議の結果につきましてご説明をいたしました。以上でございます。

折田委員長： どうもありがとうございます。今、A3版が2枚つづりになった新規箇所選定会議の結果についてのご説明をいただきました。これについては質問ございますか。それでは道路課、河川砂防課、港湾空港課の順序で箇所説明いただきます。

道 路 課： それでは道路課の方からご説明いたします。休憩中にA3版の縦紙を配布していますので、ご覧いただきたいと思います。建一新-1から4の4箇所をここにお示ししております。県北の方から国道101号、国道285号。県南の地方道の橋梁で、大威徳橋と申します箇所が1箇所。それから県南で国道108号、秋ノ宮工区と、国道が3路線と地方道1路線を新規箇所として提案してございます。今回は、この中から国道285号の中津又工区、大威徳橋の2箇所をご説明したいと思っております。

まずはA3版にて、国道285号の全県土に占める路線としての性格ですが、国道7号から五城目町に接続しておりまして、県山岳内陸部を通過し、旧鷹巣町、旧大館市から国道103号に到達するという、県北の鹿角市から秋田市への短絡ルートでございまして、国道7号の代替路線としての位置付けもでございます。また、県内の高速交通路線と幹線とのネットワークの関係から申しますと、本年、日本海沿岸東北自動車道が旧鷹巣町のあきた北空港ICまで延伸されております。国道285号は、全体的な長いトリップで幹線道路の役目を果たしながらあきた北空港ICや、五城目八郎潟IC、とも直結するルートとして位置付けてございます。建一新-1の中津又工区についてでございますが、この工区の地図を4ページにお示ししております。延長2kmの区間を新規要望箇所としてあげております。1ページの概要ですが、国道285号につきましては幹線ルートとしての位置付けを確保するために、これまでも計画的に道路の改良、狭隘箇所の解消など進めてきたものでございます。立案に至る背景を申し上げますと、短絡ルートでありながら屈曲した線形、それから地形上の制約から冬場の路面凍結等により非常に交通の難所になっていること、また大型車の混入率が多く、交通量の観測結果7,280台/日の

うち大型車がその2割を占めるという非常に大型車交通が多く通過する区間でございます。これらの背景から、まずは交通の機能の確保として、道路機能や交通安全を確保しながら屈曲した線形、狭隘箇所など道路の改良をしたいということが第1点。それから、この路線は防災計画上の緊急輸送道路に位置づけられておりまして、事業目的に示してありますが、緊急輸送物資や異常気象時の連絡ネットとして確実な機能を確保する必要があることから、この区間を至急改良したいという2点を今回の改良目的にしております。事業期間は、平成20年から27年ですが、日本海沿岸東北自動車道で今回延伸になりました鷹巣ICや北空港IC等の開設が、明示はされておきませんが、平成20年度後半という話を側聞しております。高速交通ネットワークを確保するためにはICとの開通時期を合わせ、網としての機能を担保する意味では計画的な改良に着手したいということも、今回の緊急性の要因にしております。事業費の内訳ですが、全体事業費を24億円と見込んでおり、区間内トンネルについては、前後改良を合わせ延長2kmを改良したいという提案をしています。必要性、緊急性などによる評価結果、81点の評価となっております。以上が国道285号中津又工区の工事背景と概要でございます。

つづいて建一新4についてですが、県南部の旧角館町に位置する場所でございます。路線名は一般地方道白岩角館線ということで、この箇所図を4ページに記載しております。位置的な特性ですが国道105号と主要地方道を結ぶ道路を茶色で表示しております。1ページをお開き願います。当該区間につきましては、通学路線であるということ、集落、玉川を通過する路線であるという地形的な特性がございます。さらには、計画内の橋梁については、昭和37年に完成の老朽橋ということで、コンクリートの劣化等、機能低下が著しいという点検結果を得ております。またこの事業の起工のタイミングとしましては、玉川の広域河川改修事業が同時着工しておりまして、今回の老朽橋対策、橋梁幅員が狭いということ、通学路線であることから、前後道路と合わせ改良するという計画になっております。橋梁に関して言いますと、公共事業の整備手法として事業を合併で施工することによりまして、この事業の双方メリットとして事業効果を相乗的に発現するという見地から、双方の金を事業負担割合で進めるという整備手法をとっております。即ちコスト削減が見込まれるという事業選択手法上のメリットも併せて実現したいということで提案しております。事業期間は平成20年から24年の5カ年、総事業費10億円ということで橋梁部分190mの老朽橋対策、前後の道路を併せまして780mの事業を新規箇所として提案しております。なお、評価等の内訳は3ページのとおり、評価点78点の評価をしたところでございます。以上、概要説明を終わります。

折田委員長： どうもありがとうございます。続いて河川砂防課からお願いします。

河川砂防課： 河川砂防課から説明します。よろしく願いいたします。それでは私の方

は河川改修事業が1件、通常砂防事業が2件、急傾斜地崩壊対策事業が1件、地すべり対策事業が1件の計5件となっております。このうち本日は昨年18年7月の豪雨を起因といたしまして発生した2件につきまして、ご説明したいと思っております。

まずはじめに建一新5の豊川でございます。1ページをご覧ください。事業種別は広域河川改修事業、路線名は馬場目川水系豊川、箇所は潟上市船橋でございます。豊川は八郎湖に注ぐ県が管理する2級河川、馬場目川の支川でございます。川沿いには古井川大久保停車場線という県道がございます。本区間は、川幅が狭小でかつ河道の蛇行が激しい区間でございます。沿川には小学校や幼稚園等を始めとして船橋集落など宅地建物がございまして、過去から大雨の度に家屋浸水や県道通行止め等の被害を発生してきました地区となっております。このような豊川でございますけれども昨年7月3日の豪雨によりまして、近年10年間で最大の浸水被害が発生しております。5ページが浸水状況の写真でございます。6ページが氾濫・浸水区域並びに浸水家屋などを表しておりますが、床上浸水の家屋は赤着色となっております。当区間は昨年の洪水時に県道の冠水が約20時間とほぼ1日に渡りました。また改修経緯ですが、槻木地区の直下流、6ページの地図左端の橋下流ですが、これにつきましては改修済みになってございまして、昭和36年の八郎潟干拓流入河川改修事業を始めといたしまして順次改修を進めてきた所でございます。今回諮問の当区間は、未改修部分というところがございます。4ページへ戻っていただきまして改修計画等がございますけれども、右下の方に断面図を載せてございます。現在の川の位置が載っております。現川幅の約2倍から2.5倍位という計画川幅になります。ただし、緑色の点線と実線の間がございますけれども、既設の護岸がありますが、それを利用して左岸側に寄せるといった計画になってございます。事業費9億円で、豊川橋より上流800mの区間を来年度から24年度までの5年間で昨年の7月豪雨と同様の豪雨に対しても、浸水被害が無く安全に洪水が流下できるような断面で、考えてございます。

次が建一新9の泉台の地すべり対策事業でございます。事業箇所は、男鹿市船川港泉台でございまして、5ページに位置図を載せております。男鹿市の中心部になってございまして当該地すべり防止区域には市役所等も含まれてございます。当該地区につきましては過去より地すべりの発生する危険性が高い地区として、地すべり指定地となっております。事業の立案に至る背景といたしましては、昭和35年に現在の市役所周辺に地すべり指定をいたしまして平成3年に保量川右岸側、地すべり地帯の中央を流れている川の区域を追加して対策工事を実施し安定を確保してまいりました。しかし、平成18年の豪雨後に泉台地区の空積みブロックに亀裂、また保量川の左岸側で土砂の移動が見られたことから、緊急に調査を実施したところ地下水位が高くなっているために、地すべり土塊が不安定になって危険な状態になっているということが判明してございます。なお、現場には周辺住民への注意喚

気を図るために、地すべり監視装置とサイレンを設置したところであります。亀裂状況などは4ページの資料をご覧ください。今回の調査により不安定な地すべり土塊がもたらす被害区域には人家70戸、生活基盤道路や通学路としての市道もあります。さらに保量川の氾濫被害も懸念されることから早急に対策工事の実施が必要であると判断いたしまして、来年度の新規事業として要望するものでございます。5ページのA3版の資料を見てくださいと、この地すべりに対応したブロックを表示してありますが、対策が必要なブロックといたしましては赤矢印にあるIブロックとXIブロックが表示されております。また対策により保全される人家が丸数字にて表示されてございます。保量川沿いの水色の着色範囲が浸水想定範囲となつてございます。事業概要でございますけれども平成20年度から平成24年度の5カ年を予定してございます。最後の1年は対策工事による変位等がないかどうかの調査確認が主体的となります。実質工事期間は4年ということで考えてございます。総事業費が3億4千万円、保量川右岸側に集水井1基、集水ボーリング42本、井桁擁壁工300㎡、鋼管杭26本、左岸側に頭部排土工3,360㎡それから横ボーリング300mを予定してございます。事業にあたりましては市街地であることから、周辺環境、騒音、振動等に配慮しながら安全を損なうことなく実施することといたしまして、観測結果による事業計画の見直しを行う等、コスト縮減にも配慮しながら早期に安全度を高めて、地域住民の皆様へ安全な住環境を確保してまいりたいと考えてございます。よろしく申し上げます。

折田委員長： どうもありがとうございます。最後になりますけれども港湾空港課にご説明いただきます。よろしく申し上げます。

港湾空港課： それでは建一新10の重要港湾整備改修事業について説明させていただきます。4ページを見ていただきたいと思います。カラー版の図面になっておりますが、この事業は秋田港の飯島工業用地、この図面でいきますと右側の中程に秋田湾産業新拠点という名称で現在呼んでおりますが、その北側に位置し番号で示している1番の飯島7.5m岸壁、それから2番の泊地7.5m、3番の埠頭用地、4番の新北防波堤、5番の臨港道路を対象とする事業でございます。これらの施設整備は、飯島工業用地に立地予定でありました製紙会社の進出断念により、平成13年6月15日に開催された平成13年度第1回秋田県公共事業再評価審議委員会で事業休止となったものでございます。休止理由といたしましては秋田港の将来的な物流空間としての飯島地区の必要性はあるが、具体的な利用計画が定まるまでは休止にしたいというものであります。ところで秋田港は近年、国際コンテナ貨物やフェリー貨物を始め、取扱い貨物量が大幅に増加しておりまして、休止となりました平成13年度から18年までの5年の間に、取扱い貨物量は1.3倍にコンテナ貨物は1.5倍に、フェリー貨物は2.2倍になるなど、著しい伸びを示してございます。特にコンテナ貨物の取扱い量はこの図面の左側上方に記載してございますが、20フ

ィートコンテナ換算量でこの単位をTEUと言っていますが、前年度比で20%増ということで5万1千個となっております。この個数は東北では仙台塩釜港に次いで2番目、日本海側においても新潟港、伏木富山港に次いで3番目に多い取扱量となっております。また、今月17日からは新聞でのご案内のとおり、現在釜山港まで運行しているコンテナ航路の一部を中国天津新港まで延伸させるという計画になってございまして、今後ますます増大することが予想されてございます。今年4月からは車輛を運転したまま船内に出し入れ出来る設備を有するR○R○船によるロシアとの中古車輸出試験寄港も始まっておりまして、新たな国際定期航路の可能性も高まっているところでございます。しかしながら、コンテナ貨物を取り扱っている大浜地区やフェリーが接岸する本港地区などの埠頭容量が不足しており、埠頭の再編や新たな埠頭の整備が求められているところでございます。また今年の4月には東北経済連合会より、仙台塩釜港、新潟港とともに、秋田港が極東アジアとの地理的有利性を有しているということで、重要戦略港湾としての機能強化が必要だという提言を受けているところでもございます。これらの情勢変化に対応し、物流機能を強化して高度利用を図るため県では昨年2月に港湾計画を改訂してございます。具体的には、まず現在、大浜地区と外港地区の2箇所を取り扱っているコンテナを外港地区に集約したいということでございます。それから本港地区に現在フェリーが発着しておりますが、そこで一般の貨物も取り扱っておりまして、フェリーヤードが不足している現状でございます。そこを、フェリー貨物の専用埠頭にしたいということでございまして、これらの貨物の取り扱いは、コンテナシフト後の大浜地区と新設する飯島地区埠頭にシフトするとして、港湾計画を変更しているところでございました。これらの埠頭の再編にあたりましては外港地区埠頭の静穏度を向上させ、稼働率を高めることが必要でございます。左上の上から2番目の表に、青い棒グラフと赤い棒グラフがありますが、この青い方は大浜地区への船の発着、それから赤の方は外港地区への船の発着回数を表しております。外港地区が非常に少なく、大浜地区のおよそ7分の1くらいの回数にしかならない状況でございます。この理由といたしましては外港地区の静穏度が低いために定期的な運行が難しく、荷役効率が落ちるという観点から利用率が少ないということでございまして、この静穏度を高めるために、今年度から直轄事業として外郭施設等の事業着手をしているところでございます。それから飯島工業用地につきましては秋田湾産業新拠点という新たな名称で企業誘致を積極的に図ろうということで、副知事をトップとする全庁的な利活用検討会議を立ち上げておりまして、インターネットや経済専門誌活用による情報発信、個別企業に対する誘致活動等を実施しております。また、知事によるトップセールス等の積極的な企業誘致活動も展開しているところでございます。今回の事業として実施する新北防波堤や飯島地区岸壁の整備によって、一般貨物・R○R○船にも対応出来ることが可能となるとともに、秋田湾産業新拠点のセールスポイントにも繋がるものであり、他県との競争に打

ち勝ち県全体の産業振興を図る為にも早期整備が必要と考えてございます。
5ページにはこれらの……

……★テープ反転★

(5ページは完成予想図。事業期間は平成20年度～平成26年度の7年間) ……としております。よろしくご審議下さるようお願いします。

折田委員長： どうもありがとうございました。ただ今、建設交通部所管の案件10件のうち5件についてご説明をいただきました。これから4時頃までを目途に審議していただきますが、先程の農林と同じように別段ご説明いただいた箇所のみならず提示されている別の案件につきましてももしご意見があれば、何でもおっしゃっていただければと思います。道路、砂防、港湾と3課のご説明がありました。小西委員をお願いします。

小西委員： 建一新10について、ただ今ご説明いただいた港湾の件ですけれども、秋田県の活性化のためにはこの港湾整備というのは欠かせないという緊迫した状態であろうかと思っております。この工事が早期に完成されることを本当に願っているところでございますけれども、港湾に荷物が着くのは非常に嬉しいことなのですが、それが大型トラックなどに積まれて各方面に行く訳ですけれども、港湾からの道路網整備というのは大丈夫だとお考えでしょうか。それとももっともっと整備しなければいけない問題がこれから出てくるだろうとお考えでしょうか。

港湾空港課： 港湾とのアクセス道路は非常に重要な役割を果たしていると考えてございます。今回事業の休止理由となった製紙会社の立地の際にも、アクセス道路に関する議論が色々ありまして、5ページの図面で言いますと横断道路といいますか、海の中にトンネルを造って、飯島工業用地まで繋がるような道路の整備計画を策定しております。さらに、飯島地区から北インターへ向かう大浜上新城線という路線が都市計画決定されております。これらの道路計画については、先程の製紙会社が進出断念したという経緯もあり、整備は今のところ進んでいない訳ですけれども、いずれ企業の動向等を見ながら当然整備しなければいけないものだと考えてございます。それから9月15日には秋田中央道路が開通する予定になってございますけれども、これまでは、秋田港から北インターに向かうためには、新国道を通って行かなければいけないという状況でございましたが、秋田中央道路が開通しますと県庁の前を通過して秋田中央道路を経由して秋田中央インターに繋がる役割を果たせるのではないかと期待をしているところでございます。いずれにいたしましても現在のままでは国際貿易港としてのアクセスは不十分だと考えております。

折田委員長： よろしいでしょうか。その他に何かございますか。どうぞ佐藤万里子委員をお願いします。

佐藤(万)委員： 昨年、高度利用推進港湾に格上げされたということを聞いておりまして、産業振興の面からも大変期待されていると思います。先日、新聞に函館税関の物流動向調査というのが載っておりました。県内の生産額、海上貨物よりも航空貨物の方が輸出額が上回っているというものでした。そういった面で先程、いろいろな取り組みのご説明をいただきましたけれども、コンテナにもフェリーにも力を入れている、企業誘致もされているなどのご説明がありましたけれども、整備と一緒に港湾環境を活用できる企業の育成など、こういった産業面での支援が必要かということも一緒にご議論していただけたらと思います。以上です。

港湾空港課： 高度利用推進港湾に格上げされたというお話がありましたけれども、実はまだ見直しはされておりません。秋田港が利用促進重点港湾に指定された経緯は、平成13年、平成14年頃のデータを基に平成17年に指定されたという状況になってございます。今年度、国の方において見直しがなされるという予定になっておりますが、平成17年以降の推移を見ますと先程説明したように平成13年に比べ貨物取扱量等も順調に伸びてございますので、高度利用推進港湾に指定される条件は揃っているのではないかとということで、引き続き要望活動を行うことにしてございます。ただ、平成17年に利用促進重点港湾に指定された時点でも貨物取扱量は伸びているという状況や、指定の根拠データは古いものだということで、東北地方整備局から高度利用推進港湾と同等の取扱いはいたしますという話をいただいたところでございました。それから港湾の企業の育成、企業の誘致等につきましては、県で専門に担当する部署もございますので、そちらの方と連携を取りながら一生懸命進めてまいりたいと思います。ありがとうございました。

折田委員長： いかがですか。よろしいですか。どうもありがとうございます。その他、何かございますか。今、港湾についてお二人の方がご質問なされた訳ですが。道路や砂防の関連についても質問があればお願いします。佐藤照男委員どうぞ。

佐藤(照)委員： 秋田港については、私も頻繁に通ってまして、ここ数年コンテナの利用がどんどん増えてきましたよね、それに対してあの辺りの整備がちょっと遅れているなという感じていたものですから、今の整備計画を聞いてまして、これが実現されますと効果が非常にあると思っておりました。それと併せて、小西委員からもありましたように道路の整備計画の方も大変気になっていたのですが、先の説明で大体様子が見えてきたので、まだまだ遅れている気がしますので、秋田の看板的な非常に重要な事業になると思っていますので、整備を是非進めていただきたいと思います。

それから道路課の案件です。国道285号ですが、これもよく利用してお

りますが、大変便利になってきたものですから、国道7号線の利用も当然多いとは思いますが、国道285号の利用度も随分上がってきていると思います。ところがここについても一向に遅れている状況を感じております。最近随分改良されている印象を受けますが、特に冬期間に走行する場合の危険性など、まだ解消の必要性は感じます。ただ事業期間がどうしても長いですよね。これは予算的なものの制約があつてのことだと思いますが、この部分も是非進捗を図っていただいて、道路の環境整備をやっていただければあの辺りの住民にとっても大変プラスになると思います。

最後に、災害に関連することで気になることがあります。昨年も発言させていただいたんですが、最近特にこの温暖化の影響なのかは分かりませんが、集中豪雨的な予想を絶する雨量が日本各地であり、当然、秋田も例外ではなく起こる可能性がある、いつ起こってもおかしくないと思っておりますが、この男鹿半島周辺の男鹿街道もよく毎年のように豪雨があります。そこで気になる点は、泉台において豪雨被害のあつた日から工事着手が2年後となっております。被害があつてから1～2年間は、どのようにして対応しているのでしょうか。調査中なのか応急対策済みなのか、その辺りが見えて来ませんでした。いずれにしろ人命や財産については早めに対応しないと駄目ではないかと感じていることと、併せて県内各地で地震や集中豪雨などが発生した場合のハザードマップなどの危機管理対策はどのような状態かということです。一般県民にとってどの程度、秋田県というのはどういう所だという危険度を知らされているのかどうか。県民が本当にそれを理解しているのかどうかということで、もっともっと広報など周知策をとらないと、突発的な集中豪雨が起こると大変危険だという心配がありますのでお願いします。是非事業も進めていただいて我々県民の生命や財産を守る意味で実施いただければと思います。

河川砂防課： ご指摘ありがとうございます。まずひとつめの現状ですが、昨年の泉台の変状が見つかった件につきましては、その既設の集水ボーリング等がございましたので、すぐ洗浄等をやっております。ただそれでも地下水がちょっと下がらない部分がございますので、今回の新規ということで立ち上げさせていただきました。建一新9の1ページを見ていただければお分かりになると思いますが、工事費的には平成20年度が300万円あげてございまして、本格的には平成21年度から始まります。豪雨による被害確認後、平成19年度に県単費で一部対応してございます。また調査も進めておりますので、当面の対策はとっております。それからハザードマップでございまして、これは、現在、直轄を入れた5河川のハザードマップが秋田市、由利本荘市、二ツ井など含め出来ております。今後、判断調査的な部分について、平成20年までに県で作りますので、その内容について市町村と連携を取りながら、市町村が作成するハザードマップ作成のお手伝いをしていきたいと考えてございます。マップが必要な対象河川が27河川ありますので、これから時期を

見ながらやっていきたいということです。

それから3つ目の雨の情報についてですが、雨量・水位情報については、美の国あきたネット内の防災情報から見られるようになってございます。それともうひとつ、最近北九州で土砂災害警戒情報というのが出されたという報道など聞かれたことがあると思います。これは大雨警報が出ている段階でこれ以上の雨が降ることによって、土砂災害が起こりうる危険があるという段階での情報提供が、去年から全国的に始まっております。秋田県はこの情報を9月1日から気象台と連携しながらやっていきたいと考えております。大雨警報時に、1時間ないし2時間後に土砂災害が起こる危険性があるという時に、市町村並びに地区、9市町村くらいが対象になると思いますけれども、警報を出すことになっております。8月については、検証や気象台との連携などの必要性から調整期間としておりますのでご理解いただければありがたいと思います。よろしく申し上げます。

折田委員長： 道路課長何かございますか。国道285号のお話がありました。

道 路 課： ご指摘のとおり、事業期間がかかりすぎるというご指摘があるところですが、許す限りスピードアップしていきたいと思っております。まさに今、公共事業の選択と集中という作業をやっており、財政という制約がある現状の条件の中で努力したいと思っております。

折田委員長： 道路課長に併せてご質問します。道路の事業を見るとほとんど8年など事業期間がかかります。これは予算の問題かそれとも技術的な問題なんですか。

道 路 課： ご紹介しますと、新規箇所選定会議の際にも関係部署からご指摘をいただきまして、従来事業の過去実績を見ますと大体30億円くらいが事業費規模の平均でございまして、30億円を下回る事業は大体早いものでは5ヵ年位で完了しています。100億円位の巨大プロジェクトは別にしまして、後は7年～8年位経過をしております。振り返ってみますと、公共事業というのは予算の色分けをしますと、県の単独費で行っている場合と国の国庫補助金を貰っている場合がございます。どうしても財源の節約の観点から、効果的な財政投資をしたいと考えると、単独予算ではなく、補助事業等で実施できる状況を優先することになります。そうしますと事業のトレーディングといいますか、県単での実施期間は事業の進捗が遅くなり、国庫補助事業等で位置付けられた事業は重点的に投資が出来るということが、地方自治の運営上そういう展開にならざるを得ない状況があります。そうしますと初期の県単実施の2年から3年くらいはやはり事業投資が小振りになるということや、調査や用地買収も含めての期間となりますので、結果としてこういう対応スパンになります。実質の工事期間は、大体5年から3年程度を目指しているところでございますし、なるべく集中的にやりたいというのは我々も目指しており

ますので、どうかご理解いただきたいと思います。

折田委員長： どうもありがとうございます。進藤委員お願いします。

進藤委員： ただ今ご説明いただいた建設交通部5件ですか、いずれも必要性はありますし、目的もハッキリしていますので、ぜひ計画どおり進めていただきたいと思います。質問はひとつですけれども、最後に説明がありました港湾事業について、4ページの図と6ページ、7ページに分かりやすい図がついておりますが、今回の工事は4ページに埠頭、道路、岸壁などいろいろありますが、これが工事の対象ですよ。例えば7ページの利用者の声のところを見ますと、大浜のコンテナ埠頭を将来、外港コンテナ埠頭の方にシフトしなければならない、コンテナの3段積みで限界などと書かれていると思うんですけども、これは将来この部分にも手をかけないといけないけれども、当面、4ページの新北防波堤も含めた5項目の工事を継続してやっていくということなんでしょうか。私自身は港には頻繁に行っていますし、大分昔にコンテナ船の誘致で釜山など回ったり、仕事として行った経緯もあるので、港そのもののことについてはある程度知っているつもりですけれども。いろいろな図面が添付されていて、主体がどこなのか分からないので教えていただきたい。それからもうひとつ関連して質問すると、もし5項目の工事内容だとすれば、この事業の中で一番お金の掛かる項目は、海の中に造る防波堤が一番高額なのでしょうか、その辺りも教えて下さい。以上です。

港湾空港課： おっしゃるとおり、添付資料が多くてちょっと紛らわしかったこともあるかと思いますが、事業の内容といたしましては最初に説明いたしましたように4ページに白抜きに書いてある5つの箇所についての事業でございます。その後のページについては港の再編や埠頭の整備が必要などの補足的なものを添付したと考えていただければ結構です。ですから、繰り返しになりますが4ページに書いてある白抜きに書いてある1番から5番までの事業が今回の対象ということでございます。それから工事費がかかるのはやはりこの新北防波堤のところの、補助施工区間と書いている区間416mの部分が圧倒的に8割位のお金を占めている状況になってございます

折田委員長： そうしますと、今の4ページの右下にある事業費を記載している表の①～⑤の合計が64億円というのと、総事業費28.7億円と合わないのではないのでしょうか。

港湾空港課： 総事業費は、今後の事業費が平成20年度から平成26年度分28.7億円ということでございまして、平成3年度から平成13年度までに実施した分を加えると約64億円になります。

折田委員長： そうすると、従来の事業費も全部併せると60数億円かかったことになるということですか。分かりました。ありがとうございます。他に、片野委員お願いします。

片野委員： 道路のことでちょっとお伺いします。事故率が出ておりますが、50件／億台k m。1 km毎の事故数のデータベースみたいなものが出てくるのでしょうか。ちょっと教えて下さい。

道 路 課： 事故率の概念としては、1万台の車が1万km走った時点で事故の発生する確率のことをまず概念として持っていただきたい。例えば今回の改良の区間ですけれども、今の国道285号の中津又工区というのは全体の延長が今2 kmですが、この中で事故が実際発生している箇所の起点と終点を結びますと、事業区間の2 kmではなく、事故区間の例えば1.5 km位になるんです。そうしますと1万km、通常は1万kmで1万台走るのが標準ですが、この区間においては1.5 km区間を必要な交通量が走った場合には、どの程度の事故率が確率としてあるかという見立てなのです。ちなみに秋田県内を見ますと、大体平均が40件／億台k mですので、中津又の50件／億台k mというのは県平均より少し高めだということでございます。

片野委員： 分かりました。ということは各道路の事故件数というのは毎年把握されているということですね。

道 路 課： 我々が把握しているのは、届出があった事故に対する統計によるもので、実際の発生と届け出での統計というのは必ずしも一致しないかも知れませんが、公安委員会の統計を採用しております。

片野委員： それとですね、改修の理由として線形不良のため交通事故が多発しておりという記載が結構ありますね。線形不良と書きますとこれは施工者の責任だということを言っているような感じになりませんか。

道 路 課： 表現がどうも内部の技術者同士に通用する言葉で書きすぎておりますが、計画で平面、縦断にもいろいろな基準がありまして、道路法で定めている道路構造基準法、道路構造令で決められております。走らせる車の量と速度を設計上与えた場合に、必要な構造基準として、例えばカーブの場合は普通の円を想定していただきたいのですが、半径どの位をもってして、構造上適合する設計であるかということを規定しています。この場合の線形不良といいますのは、本来あるべき設計基準と合致、適合性されていないという意味の線形不良でございます。決して施工者の話ではありません。旧来施工されたものが、今現在走っている車の状況など情勢の変化により、計画設計上満足しない線形になっているということです。つまり状況の変化ですから、道

路の利用状況から想定する不良という意味の判定でございます。

片野委員：私もそう思うんですね。現基準では不良に該当してしまうということだと思います。ただ線形不良と記載すると、どうしても施工した時点で線形不良のものを造ったのかという印象を与えかねないような危険もあると思いますので、表現が適切でないのではないかとこの感じがしました。

道路課：今後、理解が得られるように表現を工夫したいと思います。

片野委員：河川の豊川の件ですけれども、既設護岸を利用して施工されるということで、私も八郎湖流入河川等を調査しておりますので、嬉しいと思うんです。洪水を起こす危険があるので改修される訳ですが、河道をそのまま利用するあるいは護岸をそのまま使うということで十分に洪水回避の機能が果たせるかどうかというところが心配なのですが、その辺りをご説明いただければ。

河川砂防課：豊川の4ページ右下に断面図がございます。その次のA3版も重ねて見ていただければわかりますが、河川の右側の方に県道が走っております。そちら側については家屋が張り付いていますので、右側については今ある護岸をそのまま使います。河床もいじらずに、今の環境をあまり変えずに、河積が足りない部分を左岸側の方に広げまして、断面を確保するという計画でご理解いただければと思います。

片野委員：分かりました。ありがとうございます。もう1点教えて下さい。例えば、建一新一7ですけれども1ページ目の下の方ですが、全国的に見て平成18年7月に発生した長野県岡谷市の土石流災害にあるように、土石流災害によりハード・ソフト一体となった砂防施設設備が急務となっているという文脈がちょっとわからないです。土石流災害にあるようにハード・ソフト一体になっているから土石流災害で被害者が出たのかと読めないこともないですよ。

河川砂防課：すいません、今年度8箇所の避難訓練などを実施しております。それがソフトなんです。しかしハードも行う必要があるという意味の書き方です。お話のように誤解を与えるような形で申し訳ないです。後で訂正するようにいたします。

折田委員長：少し表現の方をご検討願えればと思います。県内で地すべり、あるいはそのような危険箇所というのは県内でどの位あるものでしょうか。お分かりになれば教えて下さい。

河川砂防課：地すべりが262箇所です。土石流が1,700弱箇所、急傾斜が1,318箇所、ト

ータルですと3,272のうち、18年度末で22.3%が対策済みでございます。ただし、危険の程度がございますので、基準に該当する箇所がその位あるということで、工事が必要な箇所とすれば順次兆候が出た場合に対策をとってございますので、全部必要かどうかという話はまた別の話になろうかと思えます。それと先程言いましたソフト的な対応も行っておりますので、そういう箇所については避難訓練とか各危険箇所を周知しながら実施していきたいという形で考えてございます。

折田委員長： 先程の佐藤照男先生と関連した質問をさせていただきましたが、すごい箇所数があり、予算がいくらあっても足りないと思いながらお聞きしておりました。さて、他にご質問等ございますか。どうぞ松橋委員。

松橋委員： 河川のことです。少し教えていただきたいと思えます。建一新5の豊川のことですが、先程の河川の改修の方法が川幅が2倍以上広がるというお話は良く分かりましたが、図面がすごく見づらく、A3版の図面の川の中に宅地が2件あるようですが、これは移転される訳ですよ。河川外にある宅地も色がついてますが、これは移転しないのかも知れませんが、今年の豪雨でここが水害になったということで、それ以前に水害実績があったのかどうか。年々雨の量が凄く増えているということも含めて、2.5倍の幅にすることで安全性は保てるという設計になっていると思うんですが、今回はこの区間が冠水したということで実施されると思えますが、この後ここを工事するにあたって上流にまだ問題が残っているかどうかという調査をされているかがひとつと、河川工事は、結構長い期間やられますよね。自然型の河川ということだと思えますけれども、工事期間中に想像し得ない量の雨が降った場合や、そういう場合の対策というのはどのように考えて予算を採っておられるのか、土木に関しては多分途中の災害などをどの程度想定されておられるのか教えていただければありがたいです。

河川砂防課： まず1つ目でございます。災害実績ですけれどもこれは4ページの右上に浸水実績表を記載してございます。昭和62年、平成10年、平成14年、平成18年ということでございます。これは過去10年では3回、昭和62年を入れますと4回という実績となっております。もう1つは上流の区間をどう考えるのかということですが、実は上流も氾濫はしています。しかし被害対象が家屋ではなく田んぼです。どうしても採択基準的に言いますと、宅地などがないと採択が厳しいという全国的な例がございます、田の場合、例えば取水期に7時間程度、水の中に浸かれば結実しないなどの話がございます。上流部は現在まで、そういう事例は無く、護岸もついていますので、川の断面は狭いのですが、決壊等はしておりませんので、現段階では、今回諮問の800m区間を補助事業ということで手を挙げていきたいと考えてございます。実際の計画につきましては、豊川は、10年に1回位の降雨時に発生するであろう、

洪水流量を対象にした断面を考えてございます。これが4ページの下の表にございます。現況断面が毎秒20m³の流量、計画が10年に1回の降雨で算出される洪水流量毎秒55m³という形で、流量で2.5倍が必要であるという形で計画されてございます。工事中の雨でございますけれども、例えば、ブロックを積む場合、河川の水がブロック部に流入しないよう、土砂などで締め切る必要があります。その締め切りの高さの計画は、当然水面より高くする必要があります。その計画は1年に1回の降雨規模の時の河川水位を対象とします。委員が言われるのは計画を超えて来る雨が降った場合どうなるのかという話だと思いますが、そういう雨が実際に降った場合であれば、やはり計画の見直しが必要になってこようかと思えます。ただ、今言いましたように、過去の降雨状況を見ても、今回の平成18年の雨が最大でありますし、下流との断面の整合もとれますので、少なくともこの船橋の集落については家屋浸水という状況は無くなるという形で計画が立てられております。

松橋委員 : ありがとうございます。先程の何故上流の話聞いたかといいますと、実は国交省の米代川の委員会に行った時も同じような話がありまして、河川の側に宅地が張り付いているので堤防を高くしなければいけない、川幅を改良しなければいけないという話があるわけですが、移転などが発生した場合は都市計画とも関係すると思えます。移転が生じた場合にやはり出来るだけ危険のない場所を想定して移転先を検討すると思えますが、ここから私見が入りますが、今、町中に空き家が凄く多く、例えばそういうところを行政が課同士の連携で土地利用や地域再生の観点から移転先として検討してはいかかと思えます。個人の財産ということやコミュニティの崩壊という課題はありますが、今回は2件の移転だと思えますけれども、新築ということだけではなくて町を活性化する意味ではそういうことも含めて、検討してはいかかでしょうか。また、どこまでも冠水したから川を直すということであれば予算がいくらあっても足りないということなので、考え方としては人命に危険があるということ認識しました。以上です。

河川砂防課 : 説明が抜けているところがございまして、6ページをご覧ください。委員が言われますように2件は移転対象になるかと思えます。細かい計画が出てくればもう1件該当するか否かという状況です。ただし、1つは空き家の話につきましては、当然権利者個人の考え、市町村の考えがありますので、用地交渉と言いますと、市町村と連携を図りながら進めてまいりますので、ひとつよろしく願います。後は、都市計画との連携の話ですが、一応計画のある所については当然連携は図ってございます。計画のない所については、物差し事態が存在しない状況になりますので、何を根拠にという部分が非常に厳しいので、計画のある箇所については説明が可能ですがという対応になるかと思えます。先程、道路の大威徳橋でもありましたように、道路、河川での計画や工程など、関係課との連携は当然、調整を図っておりますのでご理

解していただきたいと思います。

折田委員長： どうもありがとうございます。予定しておりました4時に近くなりましたが、何か他にご質問がありますでしょうか。よろしいでしょうか。ご意見がないようであれば、冒頭に述べましたように、可とするか、否とするか、継続審議とするかという3者を選択しなければいけません。いかがでしょうか。今日、この席に出てきた案件につきまして否というのはいかがでしょうか。よろしいですか。では継続審議もよろしいですか。ということは全て可ということで。それでは今、お聞きになられましたように全部今意見が出まして、意見を集約すれば農林水産及び建設交通部の方で出された案件、全てが可ということで決定となります。これで、ご案内のありました議案の第1号終了ということになります。それではそれ以降を事務局の方でよろしく願いいたします。

事務局： そうすれば議案の2、次回の開催日についてということで、冒頭スケジュールの関係でもお話ししましたが、9月の25日、26日辺りを次回の開催日とさせていただきたく、今委員会終了後、直ちに調整の方に入らせていただきたいと思いますので、よろしく願いしたいと思います。

その他ですけれども、本日の議事録を起こしまして、委員の皆様には後日配布いたしますので答申案を含めて皆様の了解を得た上で、ホームページ等で公開して行きますのでよろしく願いいたします。以上です。

折田委員長： どうもありがとうございます。今日はこれで全て終了ということになりました。どうもご苦勞様でございました。

－ 終了 －