

平成20年度 第2回公共事業評価専門委員会

議 事 録

平成20年10月28日

平成20年度第2回公共事業評価専門委員会議事録

日 時 平成20年10月28日(火) 13:30～16:30

場 所 秋田県庁議会棟 2階 第二会議室

出席者

公共事業評価専門委員会委員

委員長	進 藤 利 文	(財)秋田経済研修所 専務理事・所長
委員	片 野 登	秋田県立大学生物資源科学部 教授
委員	佐 藤 悟	秋田工業高等専門学校 准教授
委員	高 橋 真由美	公募委員
委員	館 岡 美果子	農家民宿「果夢園」経営
委員	長谷川 キクノ	秋田県美容生活衛生同業組合 副理事長
委員	松 橋 雅 子	M's 設計室主宰

(委員長を除き五十音順)

秋田県

【農林水産部】

川原農林水産部次長、長谷部農山村振興課長、村上農地整備課長 他

【建設交通部】

中山建設交通部長、佐々木建設交通部参事兼下水道課長、村木都市計画課長、小嶋道路課長、山内港湾空港課長、小野建設交通政策課政策監、小林河川砂防課流域防災監 他

内 容

【1.開会】

【2.建設交通部長あいさつ】

以上 略

司 会 審議に入ります前に、第1回専門委員会において評価基準に関するご質問がありましたので、事務局からこの内容について説明させていただきます。

事 務 局 第1回委員会で、定量的な評価基準でない、いわゆる定性的な基準に係るご質問等がございましたので、補足説明をさせていただきます。公共事業評価の根拠条例であります、秋田県政策等の評価に関する条例の運用としましては、評価指標は定量的なものを基本としてございます。数値に置き換えることが馴染まないもの、無理に定量化することで結果が分かりにくいものとなる可能性があるもの、そういったものにつきましては、定性的な指標を適用することが適当という運用としております。

このような定性的な指標を適用する場合には、評価の背景となる事実、そういったものを説明し、客観性の確保に配慮することが重要とされております。この考え方は、政策評価に関する標準的ガイドラインということで、平成13年の国の連絡会議了承の趣旨を踏まえたものとなっております。現在の条例の運用としましては、定量的でない評価基準につきましては、判断基準の根拠となった背景、様々な事実の説明を加えることで補っていくことが当面の運用となりますので、ご了解いただきますようよろしくお願いいたします。

司 会 本日の委員会は、16時30分終了を目途に進めさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。ここからの進行は、進藤委員長にお願いいたします。

進藤委員長 進藤と申します。よろしくお願いいたします。あいさつ等は省略いたしまして、早速審議に入りたいと思っております。諮問のあった事項について、事務局の説明を最初をお願いいたします。

事 務 局 お手元に配布いたしました文書の写しのとおり、平成20年10月27日付けで知事から当委員会に諮問がなされております。先ほどの部長あいさつにもありましたとおり諮問案件は36件となっております。なお、継続箇所実施評価後3年目に当たり、評価基準点の確認を行ったものは、建設交通部所管事業の4件です。前回の継続評価からの増減が5点以上となった箇所はありません。評価基準点の確認につきましては、インデックス「点数一覧」の様式7-1、「点数確認一覧表」以降をご参照ください。以上です。

進藤委員長 ありがとうございます。本日は36件について審議を行いますが、はじめに農林水産部の新規箇所4件、建設交通部の新規箇所2件について審議いたします。休憩をはさんで、建設交通部の継続箇所30件について審議するという手順で進行いたします。県からの説明は、時間の都合上新規箇所について、農林水産部4件のうち2件、建設交通部2件すべてとし、継続箇所については、建設交通部30件のうち9件と、計13件について説明をお願いしたいと思います。な

るべく質疑等に充てる時間を多く確保したいと思います。この抽出につきましては、前回の委員会で説明があったとおり、各事業メニューのバランスに配慮しつつ、事業規模の大きな箇所を優先的に抽出したものです。よろしいでしょうか。それでは農林水産部の所管事業についての審議に入ります。農山村振興課から順次説明をお願いいたします。

農山村振興課 農山村振興課の長谷部でございます。農山村振興課が所管します新規箇所評価4地区についてご説明を申し上げます。いずれの地区もほ場整備事業でございます。事業名は農地集積加速化基盤整備事業です。ほ場整備事業は、小さく分散した不整形な農地の拡大、用水路や排水路、農道などを総合的に整備するもので、水田農業の生産性や、効率性の向上はもとより、農地の利用集積促進、農業生産法人等の高度な農業経営体の設立など、活力ある農業、農村の実現に大きな効果があるものです。また、農業、農村が抱えております担い手不足や集落機能の低下、耕作放棄地の発生防止にも大きな効果があるほか、農地の汎用性を向上させ、本県農業の課題である稲作偏重の農業経営からの脱却に欠かせない事業となっております。

こうした考えのもと平成21年度の新規地区の選定をしました。地域の担い手となる法人等の育成・確保、農地の集積率の向上、地域特性を活かした新規作物の導入、さらには経営の多角化の促進などという観点から、具体的な基準を設け、その熟度から選定をしたものです。今回の4地区は将来の営農構想が明確に描かれて地元関係者の意欲、熱意が極めて高く、地域の特色を活かした新たな営農展開が十分に期待できるものということで、選定したものです。

4地区の中から横手市の宮田地区と潟上市の天塩地区の2地区について概要を説明させていただきます。はじめに宮田地区ですが、インデックスの農-新-1の5ページをお願いします。当地区は、横手市の西部、旧大雄村にあります。かつては水稻多収技術で天皇杯を受賞するほか、生産調整にはホップの生産による複合経営を実践するなど、先進的な農業地域として活躍してきたところですが、近年米価の低迷、高齢化の進行による担い手の不足等、厳しい状況にあるほか、ほ場が10a区画という小区画で、労働効率が悪く労働時間の割には収益性が低いということなどから、ほ場整備事業を進めようとしています。

事業の概要ですが、9ページにA3カラーの資料がありますので、それでご説明したいと思います。本地域は受益面積が83ha、総事業費11億2千万円を予定しております。営農計画では担い手の減少や、高齢化等の進行が著しいことから、今回のほ場整備事業を契機とし、農業生産法人を設立することを目指しております。将来的には農業生産法人2法人、担い手農家3戸で受益面積の71%を利用集積するという計画となっております。農業生産法人では、水田直播の新技术を取り入れ、徹底した労働力削減に努めながら、その余剰労働力を地域特産である、「陽みつば」や加工用トマトの「シシリアンルージュ」の生産規模を行い、収益性の高い特徴のある複合経営を行うということにしております。ちなみに、地区の写真を2ページに参考までに載せておりますので、

ご覧ください。現況のほ場が一番上の数字で、老朽化している上に水位が高く、転作はなかなか難しいという状況です。一番下が新規作物、「シシリアンルージュ」という加工用トマトです。

1次評価の説明をいたします。2ページをお願いします。1次評価につきましては、必要性、緊急性、有効性、効率性、熟度の5つの観点から、実施しております。100点満点で評価しております。具体的な評価に際しましては、3ページに具体的な項目毎に点数化してそれぞれの観点から評価しています。

はじめに、事業の必要性ですが、この事業は、あきた21総合計画における位置づけでは、基幹産業である農業の将来を支える農業者の育成・確保ということで、ほ場整備は県の重点課題として大きな役割を担っていることから、位置づけは高いものになっております。受益面積は13haであることから3点。労働生産性の現状は、ほ場の形態が10a区画と生産性が良くない未整備区域ということから、5点とした結果、必要性については、15点中13点という評価にしております。

緊急性についても同様に具体的な項目に沿って、点数化をしております。本地区は1次整備からかなりの年数が経過しており、水路をはじめ老朽化が進み、維持管理経費が年々増加傾向にあるということ、60歳以上の農家が4割程度と高齢化の進展が顕著になっております。また、関連事業としては、用水改良を目的とした国営平鹿平野地区が施工中でして、それとの一体的な施工により、効果が期待されることなどから、20点中16点としております。

有効性については、ほ場整備は地域活性化の起爆剤となるものであり、市町村計画においてもその期待度は高いものとなっております。事業による具体的な効果では、早くから地区の営農構想について座談会方式で話し合いが持たれ、具体的には品目横断的経営安定対策の参加割合が受益面積の60%以上と、高い数値となっているほか、この地区においては、積極的に直播栽培等の新技術に取り組みながら、余剰労働力を活用して、収益性の高い新たな複合作物を導入して、ブランド化を目指すなど、地域一体となった活動に取り組むことになっております。環境面におきましても、農家のみならず、地域住民や学校関係者等で構成する地域環境検討委員会を設置しまして、蛍などの保全に地域で取り組むとしております。そういうことから、この点につきましても30点中28点という評価をしています。

効率性については、費用対効果、コスト縮減、事業費単価で評価項目となっております。この地区はB/Cが1.62、10a当たりの事業費も1,349千円と県平均の1,559千円を下回っていることなどから、15点中13点という評価をしています。

熟度の観点は、早くから集落の将来のあり方に危機意識を持ち、一丸となって取り組もうとする積極的な姿勢は、横手市や地元JAの熱い支援を得ることとなり、農業経営に苦慮している、他地域の模範となるものと考えております。また、同意状況も100%同意となっていることから、20点満点と評価しています。以上のことから総合評価は合計で90点で、判定ランクは優先度がかなり高

い」と評価しています。

次に天塩地区についてご説明します。インデックスの農 - 新 - 3の5ページをお願いします。位置図があると思います。本地区は潟上市の西部に位置しまして、八郎潟調整池に面した平坦な水田地帯です。八郎潟干拓の周辺干拓地として整備された地域でして、低地で地下水が非常に高く、天王地域で取り組んでおります大豆のブロックローテーションに参加できないという状況にあります。米価の下落、高齢化の進行等により、地域農業の将来に大変不安を抱えている地域です。

天塩地域の事業の概要については、9ページのA3カラーで説明いたします。本地区は、受益面積が118.4ha、総事業費が14億6千万円を予定しております。営農計画ではほ場整備事業を契機として、農業生産法人2組織を作るということで、そこに面積の67%を集積するという計画になっております。事業を契機としまして、農地が汎用化されることにより、集落単位での大豆ブロックローテーションにも参加が可能となりますので、スケールメリットを低コスト農業を推進し、良質大豆の採種圃、大豆を使った食品加工など、独自産業などにも取り組むという意欲を示しています。参考までに天塩地区の写真を7ページ、8ページに載せておりますが、7ページの方のほ場の状態を見ていただければお分かりかと思いますが、干拓した所です。水位が高く水田以外には利用できないというほ場の状況です。これを大豆等の畑地にもできるように改めるものです。

評価の方を説明します。2ページをお願いします。評価については、ここでは特に特徴的な点について評価の説明をしたいと思います。この地区についても宮田地区と同様、5つの観点すべてにわたり、高い評価となっております。特に効率性の観点においては、既存道路配置を活かした区画割りや、水路配置の工夫などに低コスト化を図っておりまして、10a単価が国の示す200万円を大きく下回っております。B/Cについても、4ページにあります。2.20ということで高い数値となっております。高い評価をしております。

熟度の観点は、早くから事業を推進する協議会が組織され、事業説明会を多数行うなど、事業内容が周知され、地域一体となった事業化推進の意欲が極めて高い地域です。以上のことから総合評価点は88点で、判定ランクは優先度がかなり高い」と評価しています。

他の2地区についても、ほぼ同じ様な状況です。評価についてはそれぞれ88点、92点ということで、すべて判定ランク、優先度がかなり高い事業、という評価をしております。以上が農山村振興課所管の新規事業についての説明です。よろしくご審議くださるようお願いいたします。

進藤委員長 ありがとうございます。ただ今、所管4件のうち2件について説明がありました。他の2件についても若干の説明がございましたが、説明箇所限定しないで、農林水産部の諮問箇所に対しまして、ご質問・ご意見等を賜りたいと思います。どなたかおりませんか。佐藤委員ございませんか。

佐藤委員 4件の評価項目の細別につきましておたずねします。4件とも、全く同じ細別をふっておりますが、これはこのやり方で特に問題ないということでしょうか。

農山村振興課 事業の特性をつかみながら、細目を分けてやっていますので、私どもとしてはこれが適当な評価と考えております。

松橋委員 何度かこの委員会に出て、以前もほ場整備の案件がありまして、その審議の中でも話されていましたが、今回4つ出されていて、すべての事業目的の中に概ね6割減の作業効率の改善を図るとありますが、これは基準があるのでしょうか。ほ場整備をすることによって6割を目途とするとか、そういった基準があるのでしょうか。他で既に始まっているところもあると思いますが、この目標は達成されているのかどうかを教えていただきたいです。

農山村振興課 「あきたのほ場整備」というパンフレットの10ページをご覧ください。ほ場整備の効果とありまして、農業生産性の向上というのがあります。労働時間で農業生産法人の場合63%短縮、個人農家の場合54%短縮と、生産費の縮減につきましてもそれぞれ38%という効果があります。このようなものを基準に60%の削減を目指すという目標を立てております。実際にこのような効果が現れているということですので、ご理解をいただきたいと思っております。

進藤委員長 次にまいりたいと思っております。建設交通部の新規箇所に入りますが、道路課、港湾空港課の順に説明をお願いします。

道 路 課 道路課の小嶋です。道路課所管事業で今回ご審議いただく案件は、新規箇所評価1件です。建-新-10の1ページをお開きください。事業の概要であります。道路改築事業として、一般地方道秋田北空港西線、北秋田市小ケ田地内において、事業期間が平成21年から平成27年までの7年間、事業費25億円、延長1,060m、車道幅員6.5m、全幅員が9.5mで計画しております。4ページ、5ページをお開きください。小ケ田工区的位置図と計画概要図です。

4ページの位置図をご覧ください。小ケ田工区は秋田北空港の西側にございます。周辺の道路状況ですが、ページの左側茶色の太線が供用開始している日本海沿岸東北自動車道です。二ツ井白神インターまでできておりまして、そこから紫色で示しているのが国道7号として、これに接続しております。ページ右側には、空港の北側に北空港インターチェンジの予定地がありまして、茶色の太い点線で工事中の日本海沿岸東北自動車道が東側へ伸びております。紫色で南北に国道105号を示しております。秋田北空港西線は国道7号と空港を結ぶようにして、黄色の線で示しております。このように秋田空港西線は秋田北空港へのアクセス道路として、また、一般国道7号と一般国道105号を短絡する

ルートとして重要な路線です。平成20年代後半には、現在工事中の日本海沿岸東北自動車道の秋田北空港インターチェンジの供用開始が予定されております。このため、本路線は高速インターへのアクセス道路として、高速ネットワークの一部を形成する路線として、一般国道を代替える重要な位置づけとなります。

5ページの計画概要図をご覧ください。赤い色で示している点線が計画路線です。黄色の線が現在供用されている道路でして、秋田内陸縦貫鉄道が黒い線で南北に走っております。茶色の点線で囲まれているのが、伊勢堂岱遺跡の範囲です。黄色で示している現道の問題点としまして、急勾配の区間が約330mあります。旧カーブの箇所が4箇所、内陸線と踏切で平面交差しているということが現状の道路状況です。こういう点が安全確保や、高速ネットワークの形成上大きな支障になるということで、伊勢堂岱遺跡の直近を通過する赤い色の点線のルートで、線形の改良を行い、内陸線とは立体交差し、2車線でのバイパス整備により現道の機能強化を図ろうとするものです。

評価の内容ですが、2ページをお願いします。当課の1次評価としては、高速交通拠点を結ぶ重要路線であること、日本海沿岸東北自動車道と一体として供用開始させる必要があること、緊急輸送道路に指定されており、防災計画上重要であること。費用便益比が2.5と高いこと。地域からの要望があることなど、必要性はもちろんのこと、緊急性、有効性、効率性、熟度の項目において高い評価点を得て、トータルで88点とランク という評価をしております。

次に総合政策課長による2次評価と財政課長から意見をいただいておりますが、総合政策課長の2次評価は、当路線は日本海沿岸東北自動車道と国道7号を結ぶアクセス道路として重要であり、事業実施は妥当である。ただしルート上の遺跡調査を十分に行い、事業に手戻りを生じさせないことというように評価されております。財政課長意見は、交通量が増加するのは日沿道が接続するまでの一定期間であり、それに25億円かけて整備するのには疑問があるという意見でございます。

その評価と意見についてですが、伊勢堂岱遺跡の直近を通過することにつきましては、文化財保護法に基づき文化庁などと調整を十分行うということにしております。整備効果に疑問があるという点につきましては、当該事業と日沿道が同時に事業着手した場合を仮定しますと、当該事業は7年で完成し、通常、高速道路は20年かかります。その差13年についての費用便益分析をしますと、便益比は1.3となりまして、十分な効果が得られるものと考えております。説明は以上ですので、よろしくご審議願います。

港湾空港課 続きまして港湾空港課関係について説明させていただきます。港湾空港課長の山内です。建 - 新 - 11の秋田港コンテナターミナル整備事業について説明いたしますので、5ページをお願いします。秋田港では近年国際コンテナ貨物やフェリー貨物をはじめ、取扱い貨物量が大幅に増加しております。平成14年から19年の5箇年間にコンテナ貨物は1.4倍に、フェリー貨物は1.8倍になるな

ど、著しい伸びを示しております。平成18年からはコンテナ貨物の取扱量が、20フィートコンテナに換算した単位で5万TEUを超え、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番目の取扱量となっております。さらに昨年4月からは車を運転したまま船内に出し入れできる、船舶によるロシアとの中古車輸出試験寄港も始まっており、今年7月にはロシアとの船会社との間で定期航路就航に関する覚書を締結し、ロシアとの新たなコンテナ航路就航の可能性も高まっております。

このため産業経済労働部との連携のもと、シベリア鉄道の利用を視野に入れた、シーアンドレール構想の実現に向けた取り組みを行っているところであります。これらの情勢や過去の実績から、コンテナ取扱量は、平成32年には実入りコンテナで6万TEU、空コンテナを含めると10万TEUに達するものと推定しております。8ページをお願いします。しかしながらコンテナ貨物については、大浜地区と外港地区と2箇所で行っておりますが、現有施設の面積が狭く、貨物の取扱量が限界に達しております。

フェリーターミナルの本港地区では、砂や採石等のバルク貨物も扱っているため、新車や貨物トレーラーの待機が生じるなど荷役業者や、利用企業から早急な埠頭の再編や新たな埠頭の整備を要請されております。コンテナ貨物の船舶への積み降ろし機械のスピードが遅く、荷役効率が悪い等の苦情も船主から寄せられており、機能強化による高速化が求められております。これらの情勢の変化に対応し、物流機能を強化するため、大浜地区のコンテナヤードは外港地区に集約し、本港地区はフェリーや旅客線の専用ターミナルとする。また砕石や金属屑のバラ積み貨物は大浜地区、飯島地区で扱うように平成18年に港湾計画を改定したところであります。

また、外港地区の静穏度を向上させるため、平成19年度から国直轄事業により港内消波施設の整備を行っており、23年度には完成する見込みとなっております。新たなコンテナターミナルの面積は、これまでの5.8haから2倍強の13haに拡大するものであり、これにより10万TEUの取扱いが可能となるが、今回はこのうち早急に整備が必要な10haを整備する計画としております。コンテナターミナルの整備により6ページの左下に記載してありますように、平成32年には、粗付加価値額の合計で65億円の効果が見込まれ、新たに970人程度の雇用を誘発する他、年間4億円程度の県税収入が見込まれるなど、地域経済の波及効果も大きいものであります。新潟港や伏木富山港などの日本海側の各港においても、対岸貿易をにらんだ港湾施設の整備を進めており、成長著しい中国やロシアとの貿易の拡大による県全体の産業振興を図るため、他港と連携を取りながら、かつ整備に遅れを取らぬよう早期に国際コンテナターミナルを整備する必要があると考えております。このため、極東ロシアに近いこと、港湾と鉄道が近接している秋田港の優位性と特徴を活かし、シーアンドレール構想と一体となった国際コンテナターミナルを整備するものであります。

7ページをお願いします。整備計画といたしましては、1期計画10haを平成23年度までに整備することとし、2期計画3haについては、取扱貨物量の動向

を見ながら検討することにしております。右側に示している配置図ですが、上段が1期計画であり、下段が2期計画を含めた全体計画となっております。1期計画においては、コンテナヤードの舗装のほか、管理棟、コンテナの積み降ろしを行うガントリークレーン、青果物の害虫駆除を行う薫蒸施設などが含まれ、総額34億6千万円と試算しておりますが、実施にあたっては舗装盤の再利用など一層のコスト縮減に努めてまいります。

また施設の配置計画につきましては、荷役業者と十分調整の上、効率性が高く使い勝手の良い施設になるように計画してまいります。鉄道延伸に伴う鉄道積替施設はコンテナターミナルの東側に近接して設置できるように検討しております。8ページを見ていただきたいのですが、そもそもシーアンドレール構想というのは、これまでほとんどコンテナ貨物や運搬荷物がトラック輸送になっているものを、鉄道を利用して直接ターミナルに乗り入れることができないかというものであり、鉄道と船との連結した一貫の輸送形態を作るということです。これによりまして、鉄道は陸送に比べてCO₂の排出量が8分1程と言われておりますので、そういう環境にも配慮したものであるということで考えておりますが、現在の鉄道は大浜地区のところまでしかありませんので、その鉄道を新しく外港地区に設置を検討しております、国際コンテナターミナルまで延伸させて、こちらのターミナルと一体ものを作るという考えです。7ページに示した図面で鉄道積替ヤードまで鉄道が入ってきて、ここで荷物を積み替えるような施設を計画しています。

2ページをお願いします。国際コンテナターミナルの整備は秋田港の機能強化に必要な事業であり、1次評価点も日本海側における北東アジアとの国際物流拠点としての重要性が増していること、増加している外貿コンテナの貨物に早急に対応が必要であること、費用便益比も2.6と効率性が優れているものであるということで、1次評価点としては98点をつけています。よろしくご審議願います。

進藤委員長 ありがとうございます。ただ今、道路課所管の新規箇所、港湾空港課所管の新規箇所についてそれぞれ説明をいただきました。質疑、意見交換に入りたいと思います。どなたかご質問等ございませんか。

港のコンテナヤードのことですが、鉄道の延伸について7ページの整備計画を見ているのですが、大浜から延伸する事業費、事業内容はどこを見れば分かるのですか。

港湾空港課 この部分については今回の事業対象としてはございません。これはまた別事業で立ち上げたいということで、現在検討中というところです。

進藤委員長 分かりました。

長谷川委員 鉄道の部分は検討中と言いますが、大体の構想はあるのでしょうか。

港湾空港課 基本的に鉄道で大量に荷物を運ぶことができます。航路で直接ロシアへ運ぶことによって、今ですと日本からロシアのモスクワとかへ運ぶ場合には、スエズ運河を通して船で運ぶのですが、大体45日くらいかかって運んでいます。鉄道を使いますと、ロシアまで行かして、シベリア鉄道を経由しますと約25日くらいで到達できるということです。納期の短縮ができるということで、注目されております。この構想で秋田港をさらに発展させるため、レールで運ぶという形を何とか実現させたいということで検討しています。

長谷川委員 それはテレビで見ました。それはいつ頃になる計画ですか。

港湾空港課 ただ今検討中というところではあります。実際の実施に当たっては、ロシアとの定期航路が今現在ありませんので、定期航路を作らなければならないということがあります。また、荷物を集めなければいけないということもあります。鉄道で運ぶ場合に現段階では、日本から直接船で運ぶよりもコストが割増という状況でして、コスト縮減を図らなければならないこともあります。さらに、今申し上げたように鉄道の延伸という課題もあります。これらの課題を解決するために、商工会議所とも一緒になって協議会を作り、その中で一つ一つ課題を解決しながらと考えておりまして、今の段階でいつ頃と申し上げられるものはございません。

長谷川委員 分かりました。そのような構想があるのであれば、なるべく早めの実現をお願いしたいと思います。

進藤委員長 本事業については他の港との競争もありますので、予算、費用対効果のほかに、財政上の課題もあると思いますが、是非優先的にやるべきだと個人的には思います。

関連してもう一つだけ質問したいのですが、ガントリークレーンは1基10億円となっていますが、この価格の相場がどのようなものが、説明いただきたいと思います。

港湾空港課 ガントリークレーンというのは、一つ一つの港に応じた受注生産になります。どのようなものを作るかという仕様を決めて、それに基づいて製作することになりますが、価格については各県でガントリークレーンの整備をやっていきますので、それらの例を参考にしました。

進藤委員長 分かりました。

佐藤委員 道路改築事業につきまして教えていただきたいと思います。財政課長のご意見と総合政策課長の意見が2つありまして、これらへの対応方針の中にコスト

縮減に努めるという表現があります。具体的にどのようなコスト縮減をお考えでしょうか。

道 路 課 コスト縮減につきましては、いろいろなルートと比較をしたところでした、一つは全部遺跡の下をトンネルで通過する案ですとか、上空を橋で飛ばす案ですとか、そういうものを比較した上で、現在のルートを選んだもので、コスト比較のほか、周辺に与える影響も含めて、内陸線をアンダーパスで行くと形を選んだ経緯があります。

佐藤委員 何となく分かったような感じがいたしますが、北秋田市と言いますと文化財が出てくるところでして、掘ると何か出てくるのだそうです。掘って何かが見つかるとう工事がストップする。非常にお金がかかるという話を聞いたことがあります。文化財保護法に基づいた調整という言葉で表現されていますが、もし出た場合、ますますお金がかかる問題なのではないかと思えます。事前調査の結果でもあればよろしいのですが、どのような対応をされる予定でしょうか。

道 路 課 現在、文化財担当の方と打合せをしております、実際には発掘調査を工事着手前に行いまして、何か出た場合は文化庁の指示にもよりますが、記録を残して保存するという対応もあると思えます。その辺は今後文化財担当から指示を受けて、確認をしながら進めていきたいと思っています。

片野委員 バイパスのことでおうかがいしたいと思えますが、秋田内陸縦貫鉄道というのは、存続がまだ決定されてない線ですよ。その段階で踏切の立体交差をやると書いてありますが、それは存続が確定してから考えてもよろしいのではないのでしょうか。立体交差をしなければならないというのは、必然的、合理的なのか、その辺のお話しをしていただきたいと思えます。

道 路 課 我々がルートを検討するに当たりまして、現在あるものについてはそれを一つの与条件として検討をしているのが実態です。そういう意味では現在の内陸線はあるという前提で検討しております。もしそれが無くなったとすれば、それはアンダーパスではなくて、縦断上についての再検討が出てきます。ルートについてはこういう直近の遺跡にかからないようなルートが一番合理的なものであると考えております。

進藤委員長 内陸縦貫鉄道との絡みでいくと疑問が残るようなところもありますが、その辺と緊急性、必要性から見て一番近くにお住いの松橋委員はどのようにお感じですか。

松橋委員 委員としての発言とすれば、片野委員がおっしゃったように、存続が決定し

たというものではなく、地元では阿仁部の方々の足が確保されるということで、住民こぞって存続するための活動はしております。しかし、秋田県全体の経済的疲弊もありまして、財政的な投入をしていかなければいけない中で、それだけを求めても良いかどうかは、委員としての判断はすごく難しいと思います。

実際に道路の傾斜がきついことは普段通っていて感じておりますし、友人もここで冬にスリップ事故を起こしたりしておりましたので、急傾斜とカーブのきつさに関しては、若干私も危険性はあると思っております。ただ、今急がなければならぬかということ、そこは一住民としての気持よりは、委員として全県的に見るべきだろうと。そこで総合政策課長や財政課長の意見が付されて、これから進められるということで選定が決まったのだと思っておりました。

また、断面横断図が出るまでどういう状況なのかさっぱり資料で分からなかったもので、私もこの断面図を見てようやくアンダーパスの意味が分かったのですが、今日ご出席の委員の方々がこれを見て本当にご理解できるか、地域の方々もそれがどのような形なのかということは、分かりにくかったかなという感じはします。

計画が21年度は調査設計ということで、用地買収も含めてここ1～2年は実質的に動いていくというものではないようですので、もしかすると途中に変更もありうるのかなという想像はしておりました。委員としてはそのような考えを持ってお話しをうかがっておりました。

道 路 課 秋田県の高速度道路の状況をご説明しますと、計画路線が360kmあります。現在供用開始しているのが、その77%の約280kmです。どちらかということ、県北の方が整備が遅れておまして、鷹巣大館道路、大館西道路の一部は供用開始されておりますが、大館から小坂までの区間が事業中でして、二ツ井白神から北空港ICまでがまだどういう状態になるのかというのが不透明なのが現在の状況です。そういう意味でこの路線については現道を強化することで、道路ネットワークの中に組み込んでいくことにより、大きな効果があるものと判断し、事業を進めようとしているところです。

高橋委員 コンテナターミナルを整備することによって、経済効果が期待されるということは、資料を見て分かりました。自分としては秋田湾を整備することも一つですが、秋田湾の景観や環境も考えてほしいと思います。

港湾空港課 秋田港につきましては、現地に行かれた方はお分かりだと思いますが、埠頭と荷物を置くところと道路との間が手狭な状態にして、乱雑に鉄くずなどがあったり、碎石などもあり青いシートが被さっていたりとか、景観上確かによるしくないというのは事実でございます。それらを踏まえて埠頭を再編し、外港の方を使うこと、また、飯島地区国内物流ターミナルと書かれたところに50haほど工業用地がありますが、こういうところも埠頭として使うということなどで、景観も良くなりますし、車の渋滞も防げるということになります。

進藤委員長 ありがとうございます。これからも環境や景観に配慮した工事を進めていただきたいと思います。

片野委員 秋田港に関してですが、荷物を鉄道で輸送するという構想でしたが、すべてが鉄道に回るわけでもないと思います。置き場所を広くすると同時に、陸送の部分のスピードアップ、その辺のことも考えていかないと上手く機能しないのではないかという感じもします。道路整備についてお考えがあればお聞かせください。

港湾空港課 鉄道が延伸されたからといって、鉄道に荷物が全部来るわけでもありませんので、大部分の荷物はトラックになると思っております。それを踏まえまして、大王製紙の工場が来る予定があった時点では、秋田港へ連絡する新しい道路の計画が2つありました。1つはコンテナターミナルを作る方と向浜地区を結ぶ道路の計画。もう1つの道路は大浜上新城線といいまして、現在の7号線の上を越えて行って横山金足線にタッチできるという道路の計画でした。これらの計画につきましては、大王製紙の立地が取りやめになったことを受けて、現状の交通需要から早急に整備するものではないだろうということで、現在事業を実施しておりませんが、計画としてはまだ生きております。

秋田中央道路が昨年9月に開通しましたが、実際に荷物を運ぶことになれば、県庁の前を通り、中央道路を通り、秋田自動車道にタッチするルート、泉の方を通り北インターにタッチするルートがあります。そのような状況であります。秋田港の荷物が今後伸びていくことを考えますと、今までのアクセスは必ずしも十分でないと考えておりますので、これらの状況を勘案しながら、今後の整備について検討してまいりたいと考えております。

進藤委員長 道路関係の計画があったという話でしたが、現在、秋田港関係ではアクセス道路の建設工事が行われていないということですね。いずれも計画段階での情勢の変化等で未着工という状況ですか。

港湾空港課 その通りです。

進藤委員長 それでは概ね意見が出揃ったようですので、ここで10分ぐらい休憩して再開したいと思います。

～休憩～

進藤委員長 それでは再開いたします。建設交通部の継続箇所の審議に入ります。順序としては、都市計画課、下水道課、道路課、河川砂防課の順に説明をお願いいたします。

都市計画課 都市計画課長の村木です。都市計画課所管の継続事業で今回ご審議いただく案件は、地方街路交付金事業 2 件です。このうち事業期間が長く事業規模が大きい川尻広面線についてご説明します。資料の建 - 継 - 1 です。路線名は都市計画道路川尻広面線、箇所は秋田市旭北寺町です。事業概要ですが、事業期間は平成 6 年度から 24 年度までの 19 年間、総事業費は約 54 億 3 千万円となっております。事業規模については、延長が 344m、道路の幅員は車道が 13m、歩道も含めた全幅が 25m です。

次に図面をご覧ください。赤で着色している区間が現在事業中の区間です。延長が 344m、幅員が 25m です。事業区間内には緑色で着色しているお寺や、大規模小売店などがあります。次に事業の目的ですが、この川尻広面線については、2 つの重要な役割を持っております。1 つ目は秋田駅東西を結ぶ幹線道路であるということ。2 つ目は秋田市の中心市街地の外側を回る都心環状道路に位置づけられているということです。こういったことから県では昭和 45 年から、川尻広面線全線について整備を進めておりまして、全体延長 5.2km のうち現在未整備となっているのは、この図面で赤く表示している区間、それと隣接する黄色で表示している区間、併せて 700m 区間を除いてすべて事業が完了しています。現在事業中の区間につきましては、広いところでも道路の幅員が 7m しかありません。歩道もないということで、この区間が交通のボトルネックとなっております。この解消のため現在事業を進めています。

次に 1 ページの事業費内訳についてご説明いたします。総事業費は計画時点の 44 億 2 千 3 百万円から、今回の評価時では 54 億 2 千 2 百万円と 9 億 9 千 9 百万円増額しております。その内訳は、工事費については安全で快適な歩行者空間の確保するため、電線を地中に入れる電線共同溝を新規に計上したことによるものであります。用地補償費については、大規模小売店関係の移転補償費、駐車場の移転補償費を増額しております。事業期間が長くなっている理由としては、用地交渉が難航したこと、こういったことに加えまして、大規模小売店側の事情で長期にわたって用地交渉に入れなかったことがあります。

現在の事業の進捗状況は、約 64% で大規模小売店関連の補償がまだ残っております。また、用地取得が完了した区間、延長約 85m につきましては、拡幅工事を一部実施済みでありまして、平成 24 年度の完成に向けて努力してまいります。

次に 2 ページをお開きください。所管課の自己評価ですが、都市内の交通円滑化やバリアフリー化に貢献するなど、必要性をはじめ、各観点で評価点が高く、事業継続は妥当と評価しております。説明は以上であります。よろしくご審議お願いいたします。

下水道課 下水道課長の佐々木です。下水道課からは流域下水道事業の 5 件を今回お諮りしております。秋田県の流域下水道事業は、秋田湾・雄物川流域と米代川流域の 2 つの流域がありまして、秋田湾・雄物川流域には、臨海、大曲、横手の

3 処理区がございます。また、米代川流域には鹿角、大館の 2 処理区、合わせて 5 処理区で現在事業を実施しております。5 処理区とも同様な内容となっておりますので、今回は代表として秋田湾・雄物川流域からは、事業コード建 - 継 - 3 の臨海処理区を、米代川流域からは建 - 継 - 6 の大館処理区について説明させていただきます。この 2 件を代表としたのは、それぞれの流域におきまして事業費が大きい処理区であるためです。

事業コード建 - 継 - 3 をお願いします。事業名は流域下水道臨海処理区です。箇所名は秋田市他 7 市町村となっておりますが、4 ページをご覧ください。その他の市町村は、男鹿市、潟上市、三種町、八郎潟町、五城目町、大潟村の計 8 市町村を対象としております。事業期間は昭和 51 年度から平成 32 年度までの 44 年間で、総事業費は 1,391 億円です。

事業規模は 5 ページにあります。日当たりの処理量が 24 万立米の終末処理場、全体計画で 4 基からなっています。4 ページの P と書いているところがポンプ場ですが、これは 29 箇所あります。赤く塗っているのが管渠延長ですが 127.3km。5 ページの右側に小さく赤く塗ってありますが、これが汚泥焼却施設全体で 3 基となっております。

1 ページにお戻りください。事業の概要ですが、事業の立案に至る背景としては、1970 年代に全国的な公害防止の気運が高まりまして、それを受け秋田県でも昭和 47 年に県内の公共用水地の水質環境基準を定めました。昭和 48 年度から 50 年度にかけて、各流域毎の下水道整備に関する調査をもとに、秋田県流域別下水道整備総合計画を策定しました。この計画に基づき、昭和 51 年度から流域下水道事業を推進しています。

次に事業の目的ですが、流域下水道事業関連市町村の下水道整備と一体的に進めることにより、トイレの水洗化と生活雑排水の速やかな排除、処理を普及することにより、生活環境の改善と公共用水地の水質の保全を目的としております。次に事業費内訳、事業内容は表のとおりです。次に、事業の進捗状況ですが、4 ページの管内図をご覧ください。左下に事業概要が記してありますが、平成 19 年度末までに事業費ベースで 69.5% の進捗状況です。管渠につきましては、赤い色の部分が完成しております。終末処理場は全体計画 240,000m³/日のうち、半分の 120,000m³/日の処理施設が稼動しております。焼却施設については、3 基のうち 1 基が稼動しており、現在 2 基目を建設中です。

次に事業進捗上の課題について説明します。1 ページにお戻りください。事業進捗上の課題としましては、供用開始してから 26 年が経過し耐用年数が来ている施設の改築更新が必要となってくることから、普及促進と改築更新のバランスを保ちながら事業を進捗していくことがあげられます。

次に情勢の変化及び長期継続の理由ですが、秋田県の下水道普及率は全国平均 83.7% に対しまして、まだ 74.5% と低い状況にあることから、今後も引き続き整備を進める必要があると考えております。

次に、1 ページ目下の事業効果把握の指標及び効果ですが、指標は下水道普及率としております。目標値 A は臨海処理区における、平成 19 年度末までの公

共下水道普及率の目標値であります。実績値Bは平成19年度末の実績値です。これを計算しますと達成率は102.1%となります。

次に自己評価ですが、2ページをご覧ください。必要性としては、流域下水道事業は下水道法第25条の規定により県が行うこととなっております。その他の評価項目から、ここは満点の15点としております。その他の項目については3ページの評価内訳をご覧ください。

次に緊急性ですが、市町村が実施している流域関連公共下水道の進捗に伴う流入量の増加に合わせて、それを受け入れる流域下水道施設の整備が必要であることから、そういう点からこの項目についても満点の25点としております。

有効性については、トイレの水洗化、生活排水の速やかな排除、処理により生活環境の改善はもとより、公共用水地の水質保全を図れる等からこの項目についても満点の15点としました。また、効率性については6ページの費用便益算定表を合わせてご覧ください。流域下水道は広域的に最も効率的に整備できるシステムであることから、満点の20点としております。B/Cはちなみに1.69となっています。B/Cについては、流域下水道で整備する水洗化と、個別処理である合併処理浄化槽でやった場合との比較です。その点でこの地区については、集合処理である流域下水道で整備した方がより効果的という評価となっております。

2ページにお戻りください。次に熟度に関しては、関連市町村との協議により、増加する流入量に対応した施設整備を進めておりますが、市町村の昨今の財政状況、整備をしてもなかなか接続しないという課題もあることから、5点減点の20としております。以上により評価点の合計は95点、ランクでいえばという評価をさせていただいております。今後の対応方針としては、引き続きコスト縮減に留意しながら自由を継続するとしております。

続きまして、大館処理区の説明をいたします。建-継-6をお願いします。事業名は、流域下水道事業で大館市1市による大館処理区です。4ページをお願いします。大館処理区は大館市合併により、大館市1市となっております。事業期間は昭和61年度から平成27年度までの30年間で、総事業費は227億円です。事業規模は5ページに書いてありますが、日当たり43,300m³/日の処理能力を要する終末処理場が一式、ポンプ場が4箇所、管渠延長が29.2kmとなっております。

1ページにお戻りください、事業の立案に至る背景と事業目的については、内容が臨海処理区と同じですので、説明を割愛させていただきます。事業費内訳は事業内容の表のとおりです。事業の進捗状況ですが、平成19年度末現在で事業費ベースで76.2%の進捗です。1条管はすべて供用しております。本節ポンプ場4箇所とマンホールポンプ5箇所も供用しております。終末処理場については、全体計画43,200m³/日のうち10,100m³/日の処理施設が現在稼働しております。全体計画では6基ありますが、そのうち2基が完成している状況です。

次に事業進捗上の課題については、臨海処理区と同様に供用を開始してから

16年が経過し、耐用年数がきている施設の改築更新が必要となってくることから、普及促進と改築更新のバランスを保ちながら事業を進捗していくことがあげられます。次に情勢の変化及び長期継続の理由ですが、この項目も臨海処理区と同様に秋田県の下水道普及率はまだまだ低い状況にあることから、今後も引き続き整備を進める必要があると考えております。

1ページ目下の事業効果把握の指標及び効果ですが、指標は下水道普及率としております。目標値Aは大館処理区における平成19年度末までの公共下水道普及率の目標値です。実績値Bは平成19年度末の実績値です。これを計算しますと達成率は89.2%となります。達成率100%を下回った理由としては、現在大館市の中心部である御成町の区画整理が進んでいますが、区画整備の進捗と合わせて整備を進めている関係が一つの理由です。財政的な面で当初計画とおり進んでいかないという理由から現在の実績は89.2%となっています。

次に自己評価について説明します。2ページをお願いします。必要性、緊急性については臨海処理区の理由と同様に、それぞれ満点の15点、20点です。有効性については、大館処理区においては、下水処理水の放流先の水質が横ばいであることから5点、汚泥の有効利用が計画段階ということで3点、計8点としました。効率性は費用便益等から、これも6ページに費用便益を書いてありますが、同じく計算しますと1.83となっておりまして、満点の20点をつけました。熟度に関しては、関連市町村の財政状況と水洗化率の向上という課題があることから5点減点の20点とし、評価合計点では88点でランクとしては としました。以上が下水道課の公共事業評価です。ご審議よろしく願います。

進藤委員長 ありがとうございます。続いてお願いします。

道 路 課 道路課長の小嶋です。道路課所管事業で今回ご審議いただく継続評価案件は7件です。このうち、説明箇所は建 - 継 - 9の国道107号本荘道路と、建 - 継 - 12の主要地方道大曲大森羽後線・大曲橋の2箇所とします。説明箇所の選定理由は、国道と地方道に分け、事業規模の大きい箇所を選びました。

それでは建 - 継 - 9の4ページをお願いします。国道107号本荘道路ですが、由利本荘市の市街地を東西に結ぶ幹線道路です。中ほどに略図を書いてありますが、左端の青線の縦に書かれているのが国道7号です。そこから右に入り、東に向かいまして、由利本荘市鶴沼から東へ進みJR羽越本線を立体交差し、由利本荘市松街道まで至る延長約2kmの国道107号幹線道路です。下の写真が現在の現道の混雑状況です。

1ページに戻ってください。事業概要は、国道道路改築事業でして、一般国道107号由利本荘市鶴沼鶴舞地内において、中心市街地の活性化、物流の効率化、日沿道本荘インターへのアクセス向上、安全な生活環境の確保を目的に、事業期間が平成11年から平成31年までの21年間、事業費110億円、延長2,000m、車道幅員が13m、歩道が4.5mで両側にありまして、全幅員が25mの道路に拡幅する計画で事業を実施しております。事業の進捗状況は、今年度用地買収が

57%になる見込みです。

評価の内容として2ページをお願いします。所管課の判定としては、現道では慢性的な渋滞が発生していること。市町村合併支援道路として、JRを立体交差する老朽橋を架け替える必要があること、緊急輸送道路に指定されており、防災計画で重要であること、費用便益費が1.8と高く、用地の進捗率が57%と事業の熟度が高いということ、特に地域間交流、連携を支える交通ネットワークとして非常に要請が高いということで、総合点で84点、総合評価としては事業継続は妥当であると評価しています。

次に建 - 継 - 12の4ページをお願いします。主要地方道大曲大森羽後線の大曲橋ですが、当該工区は大仙市大曲の中心市街地と国道105号を結ぶ大曲大森羽後線の一部をなして、雄物川に架かっている大曲橋を架け替えしようとするものです。位置図としては南側に大曲西道路がありまして、その北側に大曲橋があるという状況です。下の写真が慢性的に交通渋滞が発生している状況と、右側の写真は少し見づらいますが、老朽化が著しく危険な状況になっている写真を示してあります。

事業の概要は、1ページをお願いします。地方道道路改築事業として主要地方道大曲大森羽後線大曲橋において、物流の効率化の支援、地域づくりの支援、老朽橋架け替えを目的に事業期間が平成16年から平成27年までの12年間、事業費が83億円、延長1,334m、車道幅員6m、全幅員16mの道路に改築する計画で事業を実施しています。事業の進捗状況は、用地買収が85%完了しまして、昨年平成19年度から橋梁の下部工に着手しております。評価の内容は、2ページをお願いします。所管課の判定は、幅員狭小で冬季堆雪幅が確保できないこと、歩道がなく安全確保のため早急な整備が必要なこと、大曲橋は架設後70年の老朽橋であり、整備が早急に必要なこと、秋田自動車道大曲インターと大曲中心部を連絡するアクセス道路であること、費用便益費が2.06と高いこと、事業に対する地元の合意を得ており、用地買収、工事も順調に進んでいることなどから、必要性、緊急性、有効性、効率性の項目で評価点が高く、総合評価としては事業継続は妥当であると評価しています。今後は、引き続きコスト縮減に努め事業を推進してまいります。説明は以上です。ご審議をお願いします。

進藤委員長 ありがとうございます。続いてお願いします。

河川砂防課 河川砂防課です。本日は河川砂防課長が急用のため欠席しておりますので、私、流域防災監の小林が説明します。今回の河川砂防課所管事業でご審議いただく件数は、河川が11件、海岸が1件、砂防が4件の計16件です。このうち各事業とも全体事業費の事業規模等が大きいもの4件、河川が2件、海岸が1件、砂防1件をご説明します。

河川関係事業からです。いずれも洪水、浸水被害等から住民の生命財産を守るための事業です。最初に横手川です。事業コードは建 - 継 - 18です。4ページに横長の図面があります。上が北、下流側になります。真ん中の赤いところ

は横手の街の中心部になります。下の方が上流部の南側、上流の端がＪＲ北上線、国道の付近になります。上の下流側がＪＲ奥羽本線の鉄橋の部分になります。全体延長は6.12kmです。計画流量が約1,100 t / sとなっています。横手川については、湾曲しておりまして、河積が小さかったため頻繁に洪水が発生しており、特に平成13年8月には図面の上流側、下側の方で浸水被害が発生しました。それ以前にも昭和40年当時被害がありまして、その写真が図面の右側下側についております。これが昭和40年時点の浸水被害です。次のページには整備前と整備後、横手川の下流側の状況ですが、河積を広くして安全な状態にしています。

1ページをお願いします。事業目的は、昭和40年以降発生しております浸水被害の解消を図り、住民の生命と財産を守るためです。事業費内訳はトータル217億円になります。事業内容は、それぞれ築堤、護岸、河積を広げるための河道掘削等です。進捗状況は、20年現在179億、事業費ベースで83%です。推進上の課題ですが、市街地の中を通っているということ、田園地帯も通っていることで、色々な石積みの護岸とか、生態系に配慮して復元が可能なブロック等を使ってやっております。

長期継続になった理由は、市街地のため用地補償費が5割程度を占めており、それと事業費が大きいために長期化となっております。2ページ目、所管課の自己評価ですが、必要性については実際被害に遭っておりますので、地元からも強く完成を望まれているということで28点をつけています。緊急性についても同じです。その他、トータルで89点で、事業の継続は妥当であると考えています。引き続きコスト縮減等に留意しながら事業を継続してまいります。横手川については以上です。

続きまして、建 - 継 - 21、芋川です。4ページに横長図面があります。左側が由利本荘市街地の中心部、青く書いているのが子吉川です。合流している部分は黒くなって、上流右へ行くにしたがい緑になっている部分が芋川です。全体延長が15.3kmです。芋川については、蛇行が著しく川幅が狭く、河積が小さいため、毎年各地で浸水被害が発生しており、その是正と抜本的改修を平成元年から実施しています。この写真については、平成10年、14年の出水状況の写真です。次のページにも10年と14年の出水状況、一部改修が終わった区間がありますが、整備前と後と写真をつけてあります。整備された区間については、浸水被害は発生しておりません。

1ページをお願いします。事業目的、洪水被害を未然に防止するということです。事業費の内訳は、トータルは490億円です。事業内容、築堤、護岸工、樋管、橋梁等々あります。現在のところ進捗率は約81%となっています。事業の課題としては、予算の重点化はしていますが、他の緊急性のある川等々との配分があり、用地費も相当かかっております。そのため長期化し課題となっています。その理由が長期継続の理由となっています。

2ページ目をお願いします。自己評価ですが、緑の上流区間は未整備でして、そちらの方では被害が発生しておりますので、全体の早期完成を要望されてお

ます。必要性は高いということで30点になっています。右の評価基準によりまして、トータルで88点です。評価としては事業継続は妥当であると考えています。引き続きコスト縮減に留意しながら事業を継続してまいります。河川関係については以上2件です。

続きまして海岸ですが、建 - 継 - 26です。事業名は海岸侵食対策事業になります。位置は4ページをお願いします。縦長ですので、下地になっている図面は上が北です。上の拡大した図面は、右の方が北、左が南です。場所は、能代市浅内海岸になります。下に横断図がありますが、表面が海面下で海面より低く陸上から見えない、水面に潜った形の離岸堤です。人工リーフと称しています。海岸の背後には、能代市浅内地区に国で現在ロケットの開発に関する研究をしている、宇宙航空研究開発機構の実験場があります。後ろが風の松原ということで、地元の方々に利用されております。

このような中で、海岸の侵食が著しい場所として、最大年間5.5mぐらい後退した時期もあります。このため県では平成11年から24年の事業期間で人工リーフを2基設置することとしております。事業費はトータル14億円です。現在の進捗率は約8.8億円で、約63%、人工リーフの1基分は暫定的に完成して現在2基目に移っております。長期化の原因は、当該箇所は冬期間風浪が相当厳しい場所であるということ、施工期間が短いということ、事業費等の配分上、他にも緊急性のある箇所があるということ、そのような点から若干長期化しております。

2ページ目をお願いします。必要性については、実験場等公共的な施設があるということと、風の松原に隣接していて、それらの侵食を防止しなければならないということです。緊急性についても過去最大で年約5.5mの後退が発生しており、急いでやらなければならないということで、トータル的には79点で事業継続は妥当であると考えています。引き続きコスト縮減に留意しながら事業を継続してまいります。

最後が地すべり対策事業になります。建 - 継 - 29です。砂防関係事業の中の地すべり対策事業です。4ページをお願いします。雄勝郡東成瀬村の谷地というところで実施している、砂防の中の地すべり対策事業です。図面の説明からします。下に青く下地になっているのが成瀬川です。左へ行くと栗駒山へ抜けます。右へ行くと国道342号の岩井川というジュネスのスキー場がある近くです。右の方が北側、左が南側となります。成瀬川の左岸で地すべりが発生しておりまして、成瀬川を堰き止めると大きな災害になるということで、昭和46年から平成23年の事業を予定しております。地すべりの絵の中で赤く塗っている部分の左側が、地すべりの上を切り取って右側の赤い枠に盛って押さえて地すべりを防止するという工事を20年度にやることになっています。これまでは地すべりのボーリングとかトンネルを掘って地下の水を抜いて地すべり対策を行っています。

1ページをお願いします。東成瀬村の谷地地区というところですが、地すべりが秋田県で最大、全国的にも相当大きい規模で東西約1.3km、南北も約1km

に及ぶ大規模な地すべりです。融雪が多いとか大雨の時などに動き出しております。46年に着手して以来、融雪期で5cmとか10cmの変動がありまして、現在も事業を継続しています。事業の内容ですが、事業規模のところに書いてありますが、井戸が30基、出水ボーリング約24km、トンネルが800m、盛り土が50万立米という規模です。保全対象はこの下に集落がありますので、それらの人家、下流まで、地すべりが発生して川を堰き止めてそれが決壊しますと、相当下流まで影響を及ぼしますので、それらの人家等を含めて保全対象としております。事業費はトータルで50億円となっています。現在のところで80%の進捗率となっています。地すべり事業はある程度工事が進んだら調査して、それから安全性を確かめてやるということで、この地区は動いておりまして、昨年成瀬川にある護岸を20cm押し上げて、変状しておりますので、今やっている対策はそのための対策で、23年度までを期間としています。

2ページ目の自己評価ですが、古くから発生している地すべり、現在も融雪期に変動しておりますので、必要性としては20点、緊急性も同じです。トータルで85点、事業費継続は妥当であると、引き続きコスト縮減に留意しながら事業を継続してまいります。河川砂防課関係の継続事業の説明は以上です。ご審議願います。

進藤委員長 9件ということで、説明も長くなりましたが、ただ今の説明を受けた箇所について、あるいはそれに限らず建設交通部の諮問箇所に対しまして、委員の皆さんのご質問、ご意見を受けたいと思います。

館岡委員 一般的な感覚としては、事業計画が長いということと、事業費がすごく掛かっているということを感じました。私達秋田県民が安全・安心に暮らすために、これだけの費用が掛かっているのだなということを考えさせられました。こうしたことも公表されているとは思いますが、普通の人達はこれ程の金額がかかっているということを、どの程度知っているのか分かりません。自分達が便利に過ごすためにこれ位の費用が掛かっているということを、住民としてはもっと知っておくべきではないかと思いました。

進藤委員長 最初に説明のありました流域下水道事業では、秋田市周辺で44年間にわたり、1,391億円の事業が行われていました。安全・安心な県民生活のためということで、事業が継続されていて、評価委員会でも審議しているわけです。公共事業の公表については、かなり行われていると思いますが、説明いただけますか。

道 路 課 県全体の評価を行っているのが政策評価委員会です。この委員会は公共事業評価専門委員会です。政策評価全般については、総合政策課で所管しておりまして、総合政策課のホームページを見ますと、政策評価システムという項目があります。そこにアクセスしますと、この委員会に関するページにもリンクして、お手元にあるような調書が見られる仕組みになっています。

進藤委員長 他にご意見ございませんか。

片野委員 下水道事業についてお伺いします。継続事業ということですが、これから施設の老朽化等による改築更新が必要になってくるということで、お伺いさせていただきます。下水道の普及により、特に都市部での河川等の水質が良くなっているというのは、事実であって、環境に対する貢献度は非常に大きいものと思います。下水道で水質を浄化しているという水にやさしい事業であるという一方で、電気代のかかる事業であると認識しております。臨海処理区だけかどうかは分かりませんが、億を超えるような電気代が必要であると、反応を進めるためのプロアなんかを運転するのに相当電気代が掛かるように聞いております。そういう中でCO₂の削減等もあるわけですので、自然エネルギーの利用、風力の活用とか太陽電気がどうか分かりませんが、そういうことで電気代の削減、二酸化炭素を抑えるような展望、将来計画があればお伺いしたいと思います。

汚泥については、焼却処理をされているということですが、それについてもただ燃焼させて熱を放置しておくのも勿体ないような感じもいたしますので、事業所内で熱を有効活用できるような方策はないものかどうか、その辺も踏まえてエネルギー活用の点について、将来展望等、現在考えておられるようなことをお知らせいただければと思います。

もう1点は、施設の名称が秋田臨海処理センター、大館処理センターとなっていますが、例えば福岡市では水処理センターというような名称を使っています。東京都では水再生センターという名称を使っていますので、秋田でも秋田臨海水処理センターという名称にならないのかなと思っています。よろしくをお願いします。

下水道課 最初に風力発電などの利用についてお答えします。ご指摘のとおり相当の重油、電気等を処理に使っています。当初、風力発電の計画もございました。風力発電は天候、風の状況等により常に出力が変動するという難点がございます。特に電力系統への影響が大きく、下水道事務所のように24時間連続して稼動するような処理施設への影響が懸念されております。このために、現在東京電力におきまして、風力発電システムに蓄電池を併設しまして、常に電気の品質を維持するという実証実験が現在実施されております。こういう結果を待って私達も可能であれば、併設していきたいと考えております。風力発電の施設は8基ぐらいの構想ではありますが、予定はしております。

下水道の燃料消費を効率化できないかという検討も現在しております。消化槽というものがあまして、これから消化ガスが発生します。発生するのはメタンガスですが、これを更に燃料として使おうということで、2基目の焼却施設を作っております。その他に焼却施設から高温の熱が出ております。それを一度空気余熱機に戻しまして、また燃えるようにしてそれを焼却炉の中に循環

させて稼働しております。それによって直接使う重油等については、かなり低減されていて、熱についてはまだまだ利用されていない部分はありますが、利用できるものは利用し、コスト縮減を図っております。

名称については、私達も夢のない名称であるとの認識は持っておりまして、平成21年度から施設の維持管理を指定管理者となる民間企業に委託することにしております。それを契機に青森では水きらきらセンターとか、馴染みやすい環境に良いような名称にしておりますので、私達も21年度から公募等をしまして、何らかの名称を検討したいと考えております。

進藤委員長 片野委員の質問に対しては全部答えていただいたとは思いますが、他にございませんか。

佐藤委員 県の治水計画についてご説明いただきたいと思います。説明がありました2つの川ですが、治水計画は重要であるということは認識していますが、玉川と桧木内川、引欠川とありますが、不謹慎な話かも知れませんが、上流の方で治水計画を固め過ぎますと、昔ですと上流の方である程度水が出て、自然の湧水地のような形で下流を守るという考え方もあったかと思えます。上流で治水計画を進めますと、ますます下流の方の治水計画の水準を上げなくてはならない、いたちごっこみたいな形が見えてくるのではないかと思います。その辺の県の考え方はどのようなものがありますか。

河川砂防課 昔は横手川でも芋川でも狭いところではすべて氾濫して、それが一種の湧水池になっておりましたが、その代わり被害は発生します。それを防止するために全体的な河川計画を立ててやっております。桧木内川でも玉川でも狭いところがあります。基本的には河川は、下流から広げていくのが主流です。最初は全部氾濫する状態で、次に上流で氾濫するけれども下流で戻るという順番で、下流から順序にやっていきますと、最終的には延長が長くて期間はかかるのですが、逆をやるよりは遥かに被害が少ないことになる。下流の方は人家が密集している市街地が多いということで、下流から順次計画的にやっていくという計画を立ててやっております。物の無い場所であればよいのですが、人家人命が第一番、その次には耕作地等も大事ですので、その順番でやっていくと下流から順次進めていくというのが、河川計画上の考え方です。

進藤委員長 勉強になりました。他にございませんか。

松橋委員 下水道の方ですが、事業期間が長いと言うことで、何期かに分けてやっておられるようですが、一方で供用開始から16年経過して、耐用年数が経過している施設の老朽化による改築とか更新という話もあります。

住宅の建築をやっていると、一般住宅なので地域全体というものではないのですが、合併浄化槽とか色々見る機会があります。建物を造る時には、建物の

面積に対して浄化槽の大きさが決められていくのですが、私のお客様が大きなお家にお二人で住んでいて、その建て替えで大きな浄化槽をつけたところ、生活して使っている人が2人しかいないので、汚水が入っていかなくて、バクテリアが繁殖しないため、臭いが出てとても困っていたケースがありました。

流域下水道の場合、人口減少が進んできて、広い地域にわたっての下水道処理を考えておられて、当初計画であれば、人口何人に対してどれくらい、という処理計画をされたかと思います。今後人口が減っていった場合、果たして処理能力がこれで良いのか、更新によって新たな性能の良いものになっていくのかは分かりませんが、事業計画の30年というスパンがどこからどこまで終わるものなのか、良く分からないので、その辺の今後の計画も含めて教えていただきたいと思います。

下水道課 下水道事業の臨海に関しましては、44年間という長スパンになっております。秋田県が事業主体になって行っている流域下水道事業というのは、処理区がございまして、処理区をカバーする大きい幹線がございまして、幹線は色んな市町村を通るものですが、そこまで県の事業です。当該市町村が面的な整備をして、県が作った管につないで、初めてその機能を果たすということから、県が先行して整備するということが出来ません。市町村の進捗に合わせながら、徐々に伸ばしていき、更に流量が増えますと、2基目、3基目と増やしていくということになります。市町村がすべて終わるまで、県の流域下水道の事業も終わらないということで、どうしても事業期間が長くなります。

ご指摘のとおり、人口が事業を進めていくうちに減ってきておりますので、概ね10年に1回ずつ下水道等の整備構想の見直しをしております。流域下水道、公共下水道、農業集落排水、合併処理浄化槽と、集合処理でできるようなところは流域下水道、周辺部の面的な整備ができないようなところは個別処理の合併浄化槽という仕分けをしております。最近では、経済効果を考えますと、周辺部が人口減少しておりますので、実質的には個別処理が増えてきています。合併処理浄化槽というものは、個人が水質管理や法定検査を受けてやらなければいけないということから、それが大きな問題になっております。安易に市町村が個別処理に入らずに、例えば法定検査、定期点検が年に何回かありますが、それをきっちりやることを条件に県等も補助を出しております。

もう一つは、合併処理浄化槽は、規模、人数によって、五人槽とか七人槽とかがあります。これは常時住んでいる人を基準にではなく、例えば盆や正月など、大勢集まるような日の日当たり最大量を基準にしておりますので、普段の量は七人槽程度であっても、それ以上のものを設置する場合があります。平均では、最近では五人槽が中心になってきております。

松橋委員 お話を聞いて良く分かりました。意見というよりも現状についてです。北秋田市の旧鷹巣も、下水道化は進んできておりますが、最近建築業界の話ですと、経済的に厳しい状況になってきていまして、下水道に接続する工事をしな

い人がいるとのこと。お年寄りなどは寿命があるので、生きているうちはこれで良いと言う人もいるそうです。また、空き家が増えてきている現状もありますので、市町村の整備に合わせて県の方も進めていくということでしたから、事業が長期化する方向にいくのかなという不安があります。地域の現状としては、下水道工事を進めたいけれども個人は大変厳しい状況にあるということだけはお伝えしておきたいと思います。

下水道課 接続率の向上は、20年度の下水道課の一番の重点課題にしております。これまでどちらかというと、市町村の役割と認識でしたが、県も一体となって進めていきたいと考えております。接続されない場合、市町村の収入は上がらない訳ですし、下水道を造ることにより市町村の財政を非常に圧迫しております。公共下水道の接続率は、全国の下位から2番目です。各市町村は無利子の融資だとか、色んな対策をしておりますが、高齢化などがネックとなって進んでおりませんので、県でも他県の良い事例等を紹介しながら一緒に個別訪問をしながら、接続率の向上に取り組んでいきますので、どうかご協力をよろしく願いたいと考えております。

進藤委員長 どうもありがとうございました。やや下水道事業に質問等が集中していますが、もう一つ私から伺います。建 - 継 - 3の1ページに、事業費内訳・事業内容とあり、その事業内容のところですが、処理場、ポンプ場、幹線管渠とあります。この中で按分するとどれが一番お金がかかるものなのかお知らせください。

また、4ページの図面で赤い太い線が県の工事とのことで、細い赤い線は市町村でやる工事なのか、あるいは工事の内容の違いなのか、その辺を説明いただければと思います。

下水道課 4ページの図面から説明させていただきます。この図の上から3分の2程の真ん中に秋田臨海処理センターがあります。これから出ております太い赤い線が県がやりました流域幹線で、この線はすべて完成しております。

周辺部に細い線がありますが、この赤い線は市町村が公共下水道でやるエリアの範囲を示したものです。赤い線の内側については、市町村事業の公共下水道でやるエリア、その外側の周辺部へ行きますと農業集落排水等がありますし、さらに山間部に行きますと合併処理浄化槽という状況になっております。

また、全体計画に占める事業費内訳についてですが、1,390億のうち、約800億ほどが処理場で、管渠が430億ぐらいです。残りポンプ場が170億ぐらいとなっております。

長谷川委員 建 - 継 - 1の都市計画道路の川尻広面線ですが、これは平成6年から24年まで19年間の事業で、安全で安心な環境づくりということで、54億もかけてやっていると思いますが、進捗状況を見ると用地買収、移転補償が難航し、計画よ

り遅れているということが書かれてあります。19年の計画の中で、用地買収、移転補償が今なお難航しているのか分かりませんが、24年というともうすぐ終わるわけですので、私は先見の明がなかったのではないかと、もう少しやるところが沢山あったのではないかと思います。

また、用地買収とか移転補償なんかは今でも難航しているのでしょうか。路線価格とかどんどん下がっていますがそういうものはどうなっているのでしょうか。

都市計画課 事業を進めるに当たって、どの路線をやるかということについては、ここは秋田市ですので、秋田市とも色々相談しながら県市で優先順位をつけて進めているということです。通常、県道は県、市道は市ということになりますが、県市の境を越えて優先順位をつけて、県道であっても市が整備する区間とか、市道であっても県が整備するとか、そういったお互いの事情を持ち寄りながら、優先順位をつけて事業を実施しているということです。そういった中で、川尻広面線といいますのは、秋田市の駅の東西を結ぶ幹線であるということで、平成6年から事業に着手しています。現在、横町も未整備になっていますが、現在事業中のところが終わったら横町の方へ移っていきたいと考えております。

今回の事業は、大きく3つのブロックに分かれております。お配りした資料の右側が一般の住家がある部分、真ん中がお寺にかかる部分、そして長崎屋の駐車場の部分の3つに分かれています。事業の進め方としては、右側の住家のある部分から始めております。ここの部分の用地買収を終えて平成14年度には一部工事をしているということです。それと並行しましてお寺とも用地交渉をしており、お寺が平成15年から19年までかかって移転したということです。残るショッピングセンターの部分ですが、この会社が平成12年に会社更生法の適用の申請をしております。その手続きが終わったのが平成18年で、12年から18年の間は用地交渉に着手できなかったという事情があります。この間親会社が何回か変わりました、19年度になってやっと交渉できることになりました。お寺もかなり大きなものですし、大規模な小売店もありますので、時間は掛かるものとある程度予想はしていましたが、このような訳で予想以上に時間がかかってしまったということです。

一般的に事業を進めるに当たって、最近では区間を区切って進めています。できるだけ短い区間でやって短い時間に完成させれば、その分効果が早く上がりますので、事業区間も長くとらないように、効果が出るような区間を選んで事業をやっています。今回の場合は、長崎屋、お寺の部分は元々道路がありませんので、ここに道路を造った場合、この2つの区間だけでやめしまうと、広い所からきた車が次の道のあるところまでつかえてしまうということがありますので、横町との接続部分で上手く車を逃すため、今回は344mという区間を一括りとしたということです。事業の優先順位、事業区間のとり方については、市とも話し合いをしますし、評価の場でもご審議いただきながら、効率的な事業執行に努めてまいりたいと考えております。

長谷川委員 昔の久保田城の地図を見ますと、お寺はあるべきところにあるという感じで、つまり、お城があって一番最後の方にお寺があるということですよ。それを敢えてそこを車が通るからお寺をよけてまで、道路が必要だったのかどうか、私は疑問視をします。計画もあってできあがってますので、それはそれで良いのですが、お金の割に効率が悪いと思います。

都市計画課 今の件ですが、秋田市についてもおよそ10年に一度くらい交通量調査を実施しまして、将来の交通量を算定して、それに合わせてどういう道路の整備をするかということをおおまかに見直しをしながら進めています。ここは早い時期から駅の東西を結ぶ重要な路線だと位置づけられていました。中央道路、手形陸橋、川尻広面線の3本で駅東西間の交通を促すということの位置づけで、県でも昭和45年から整備を進めてきましたものです。そういったことでご理解をお願いいたします。

進藤委員長 古くから秋田市に住んでいて、特に駅の東側に住んでいる皆さんの意見ですと、この道路を通れるようになれば便利になるという期待は、大きいものがあるのかなと感じます。ただ、今ご説明あったとおり、お寺という問題とか特殊要因もあって、期間的に進まなかった時期もありましたが、私の聞いている限りでは、早く作ってもらいたいという道路の一つだと思います。総合評価では問題ないのですが、点数が辛くて81点となっています。

佐藤委員 色々拝見しまして、事業期間の一番長いものがどこかと探しておりましたら、一級河川の引欠川の54年というのがありました。昭和37年から平成27年まで、54年と申しますとかなり長い時間ですが、中流部の2 km程度を残して完成ということになっています。この50数年間の間に計画の見直しと申しますか、設計の変更とか、そういったものの必要性等が発生したことはありませんか。

河川砂防課 ご指摘の引欠川ですが、全体延長が12km近くあります。ほとんどの区間が蛇行していて、被害も出ておりますので、やるとすればこの全体をやってしまうといけないということで、河川の整備計画全体としてOKをもらっています。更にその中に優先的にどこからやるかということについては、基本的には下からやると、その次は被害が最近発生した場所を特定してやると、そういう順番で基本的には下流から、その次が被害が発生した場所からやるということで、確かに昭和37年から54年間ということで期間は長いですが、全体を整備したいと考えております。

これについては、こういった河川が沢山ある訳で、その中から被害が多くて優先順位の高い箇所を選んで予算配分をしていますので、集中的にここにだけ投資して、期間を短くすることはできないという事情もありまして、長くなっている状況です。

佐藤委員 もう一点、引欠川の件で気になったところですが、効率性を拝見しますと、 B/C の値が1.02という形で、かなりぎりぎりのラインにあります。文章の書き方ですが、経済的な効率性は高いとされていますが、果たしてこれが高いのかどうか、言葉の表現を直されたらどうかと思います。

河川砂防課 同じくらいで、高いと言えるか表現は難しいが、一応1は超えているということ。 B/C には色々な根拠がありまして、確かに1.02というのはぎりぎりということはおっしゃる通りだと思います。

佐藤委員 一級河川という形で引欠川があがっておりますが、法律的には国の管轄の河川でして、どこで県の事業となるのか、線引きを教えてくださいたいと思います。

河川砂防課 基本的に一級河川は国が管理するもので、工事も含めてすべてやることになっております。建 - 継 - 22の引欠川の4ページになりますが、縦長の図面の黒、赤、緑の線が一級河川の引欠川でして、その上の方に真横に米代川が入っておりますが、これが一級河川の米代川になります。国が管理する以外の区間、例えば、支川については県で管理しています。米代川の本線であっても国で管理しない、県で管理する部分もあります。上流の扇田橋の付近で、そこから上流が県、そこから下流が国と分かれております。雄物川、子吉川も下流から途中の区間までは国、そこから上流の方は県で管理するようにしております。

進藤委員長 人工リーフの事業についてです。能代の海岸には何回か行ったことがありますが、これは風力発電があるあたりですか。

河川砂防課 火力発電所よりだと思います。

進藤委員長 人工リーフという工法はかなり有効だとは思いますが、秋田県内、他の県でもよくとられる工法なのでしょうか。

河川砂防課 最近は景観等への配慮により、災害等の場合を除いて、ほとんど人工リーフで施工しています。県内にも岩城海岸とか色々ありますが、最近施工しているところは、全国的にもほとんど人工リーフ主体になっていると思います。

進藤委員長 海に浮かせるという感じなのですか。

河川砂防課 浮かせると言いますか、水面下になっていきますので、横から見ると全然見えません。4ページの図でいくとTP0.00というのが海面になります。そこからマイナス2mの深さのところがりーフの頭になります。水深2mのところにあ

りますので、波がくれば影になって見えます。

進藤委員長 高橋委員はよろしいですか。

高橋委員 建 - 継 - 1 の川尻広面線の事業のことで、資料を見て思ったのですが、事業目的の中で歩道のバリアフリー化が一つあります。快適な歩道づくりというのは分かります。無電柱化計画というのも記入されています。どういう進化したバリアフリー化を推進しているのか教えて下さい。

都市計画課 歩道のバリアフリーと書いていますが、従来は歩道と車道の間段差がありまして、車いすですと簡単に通行できなかったということで、歩道と車道の段差を無くすということが一点です。無電柱化というのは、通常道路には電柱が立ってそれに電線が張られるということになりますが、この区間については共同溝といいまして、歩道の中にU型側溝の大きなものを入れまして、その中に電線ですとか、NTTの線、ガス管、水道管を入れます。そうすることにより地上には電柱が無くなりますので、景観上に見た目が良くなります。また、電線などをメンテをするにしても、高い所からではなく、地上から維持管理できるということになります。

進藤委員長 それでは意見も出揃ったと思いますので、よろしいでしょうか。他になければこの辺で、当委員会としての意見を集約したいと思います。県の対応方針のすべてについて総合的に見て、対応方針を「可」とするという決定にしてもよろしいでしょうか。

それでは本委員会として、県の対応方針を「可」とするものと決定します。

以上で審議を終わりたいと思います。どうもご協力ありがとうございました。

司 会 進藤委員長におかれましては、長時間にわたり議事進行お疲れ様でした。その他としまして、次回開催予定等について、説明させていただきます。第3回の委員会につきましては、既に日程等について皆様にご紹介させていただいているところですが、事務局としましては11月25日から28日、この週で開催したいということで調整させていただきたいと思います。詳細な日程等決まりましたから改めてご連絡差し上げたいと思います。

また、本日の議事録につきましては、事務局で案を作成しまして、皆様にご確認いただいた上でその内容を確定しまして、県のホームページに掲載させていただきたいと思います。それでは、これもちまして本日の委員会を終了いたします。長時間ご議論ありがとうございました。