

議長：ただいまから第3回目の公共事業評価専門委員会を開催したいと思います。

開催にあたりまして、委員総数10名のうち9名の方々に出席いただいておりますので、秋田県政策等の評価に関する条例第13条第3項に定める定足数を満たしていることを報告いたします。本日の委員会は、16時に終了という予定でしたが、15時30分終了を目途に進めさせていただきたいと思いますので、よろしくご審議お願いいたします。

それでは次第に従いまして会議を進めてまいります。審議に入る前に、委員会に諮問のあった事項等について事務局の説明をお願いします。

事務局：事務局から説明申し上げます。

事前に委員の皆様へ配布しております文章のとおり、平成25年1月18日付けで、知事から当委員会に諮問がなされております。事前に皆様にお配りした資料の中に「公共事業箇所評価の目的及び対象」がありますので、ご覧ください。

この度の諮問案件は、資料下段の網掛け部分、終了評価であり、県が実施した公共事業の有効性等の観点から、適切な維持管理や利活用の検討を行い、同種事業の計画・調査等に反映するため、委員の皆様から広く意見をいただくことを目的とするものです。評価対象は総事業費10億円以上の事業で、事業終了から2年経過した日が今年度にあたる事業となっております。諮問案件は計15件で、うち農林水産部の終了箇所が6件、建設部の終了箇所が9件となっております。

また、11月に開催されました第2回委員会や議事録の確認等に皆さまから頂戴した意見については、事業の実施や委員会の運営等に可能な限り反映してまいりたいと考えております。すぐには対応できないことや、何らかの理由で実行できないこともあるかもしれませんが、今後も皆さまからの忌憚のないご意見をお願い致します。

もう一点、改めてお願いがございます。議事録の作成のため、内容を録音させていただいておりますので、ご発言の際は何卒マイクをご使用いただき、名のってからご発言いただきますようご協力をお願い致します。事務局からは以上です。

議長：ありがとうございます。それでは先程ご紹介いただきました15件につきまして審議を行いたいと思いますが、まずはじめに農林水産部関係について審議を行い、その次に建設部関係について審議を行うという順序で進行してまいりたいと思います。県からの説明は農林水産部6件のうちの1件と建設部9件のうち5件でございます。

農林水産部所管事業についての審議に入りたいと思います。農地整備課の説明をお願いします。

下山農地整備課長：農地整備課所管の公共事業終了箇所評価対象事業は、経営体育成基盤整備事業6箇所でありまして、その中で総事業費の最も大きい富根地区について説明いたします。

インデックスの農一終一01をお開き下さい。「1.事業概要」の表の上段の事業の背景及び目的ですが、本地区は秋田県北部に位置し東西に流れる米代川沿いの二ツ井盆地西部に開けた水田地帯です。現状は10a区画に整備されておりますが、区画が小さく地区内水路は用水路排水路兼用の土水路で漏水が著しく、農道は狭小で交通・運搬に支障を来しており、維持管理や営農に苦勞してきました。このため、ほ場の大区画化や農地の汎用化を行う本事業の実施を契機として、意欲ある担い手に大規模な農地の利用集積を図り、低コストで付加価値の高い水田農業の確立を目指すものです。次の事業期間の欄ですが、終了評価では平成10年度から平成22年度までとなっており、前回より2年延長し事業

規模は424ha、事業費は最終②の欄で8,677,000千円で前回と比較し増減②－①の欄で328,000千円の減となっております。事業内容の増減で区画整理が10.7haの減となりました。コスト効果対比較では、費用便益の終了評価のB/Cは1.13で前回と大きな変化はありません。目的達成率の指標名評価箇所における担い手等の農地集積率ですが、目標値 a 251haに対し実績値 b 252haで達成率  $b/a$  は100.3%であり、地区面積の約59%を担い手や新たに設立された農業生産法人に集積しております。目標どおり農地集積が進んでおり、集積率は県内の平均的水準となっております。右の欄の把握の時期は、平成24年3月です。次に下から3段目の自然環境の変化ですが、工事中は一級河川米代川に泥水を流さないよう、濁水防止対策を実施するなど環境に配慮し、自然環境は維持されております。社会経済情勢の変化では、「ふるさと秋田元気創造プラン」の中核事業として戦略作物の産地づくりと一体となったほ場整備の推進を重点的に進めております。事業終了後の問題点及び管理・利用状況では、事業を契機として設立された農業生産法人1人と、個人担い手の認定農業者24名によって地区面積の約59%が利用集積され、大型機械の導入により効率的な営農が展開されております。

次のページの裏面をお願いいたします。住民満足度等の状況については、受益者と非農家を対象にアンケート調査を実施しており、その結果③満足度の状況では労働時間の短縮で76%、ほ場の乾田化で67%、維持管理の節減で82%が効果を感じております。なお、ほ場整備事業全体の満足度は61%となっております。上位計画での位置付けですが、元気創造プランでは戦略作物などの産地づくりと一体となったほ場整備の推進を図るとともに、集落型農業法人への農地の面的集積をはじめとする多様の支援を行うこととしております。関連プロジェクト等と前回評価結果等の指摘事項はありません。

次に「2. 所管課の自己評価」の有効性ですが、住民満足度は高く、また、事業の効果も農地集積の目標達成率が100.3%でありA評価としました。効率性については費用便益比が1.13で1.0以上となっており、A評価としました。総合評価については、有効性、効率性ともA評価ですので、「妥当性が高い」のA評価としました。なお、地区内では枝豆、ウド、大豆、ネギなどに取り組んでおり、稲作との複合経営が進展し、事業の効果が発現されております。

最後に「3. 評価結果の同種事業への反映状況等（対応方針）」ですが、経営体育成、担い手等への農地集積、経営規模拡大、コスト縮減、環境配慮などに積極的に取り組み、地域農業の目指す姿に応じた基盤整備と、戦略作物の産地作りを推進していきます。3ページは事業概要となっております。4ページはアンケート結果となっております。5ページは費用便益比を計算したものです。6ページは農地集積や営農などです。以上で富根地区の説明を終わります。

議長：ありがとうございました。ただ今農林水産部所管事業について説明をいただきました。

それでは全体の質疑に移らせていただきますが、説明箇所限定せずに農林水産部の諮問箇所に対しまして、ご質問、ご意見ございませんでしょうか。

松渕委員：2ページの住民満足度のところのパーセンテージですが、労働時間が76%、乾田化が67%、維持管理費82%と非常に高い満足度ですが、全体では61%と低くなっています。何が低い評価で、上の個別評価と比べて満足度が低いのか気になりますので教えていただけますか。

下山農地整備課長：これは今回の事業につきましては、労働時間だとか、維持管理だとか乾田化だとかこういったものは、非常に高い評価を受けておりますが、満足といたしますと今の農業情勢、例えば転作に対する助成だとか、米価の状況、全体を考えるとほ場整備だけでなく、農業政策全体として考

えると満足ではないという状況だったと思われます。

松渕委員：分かりました。ほ場整備全体という括りで何故低くなるのか疑問でしたが、農政に対する注文ということで、そちらのほうに活かしていただければと思います。

議長：他にございませんでしょうか。

工藤委員：農一終一01から農一終一06にありますアンケート調査、概要のところ、「7.整備後の農村風景をどう思いますか?」という問いがありますが、その中で荒廃物がなくなり景観が良くなった、と全体で20%から40%ぐらい答えているようですが、これらに関連して質問させていただきます。

土地改良事業というのは土地の生産性、労働生産性の向上ということがメインだったと思います。新しい理念が加えられても良いのかなと思ったのですが、農村整備の計画、実施にあたって、今後留意していく必要があると思う事は、修景美化ということでないかと、農村の美しさを理解する必要があるのではないかと、ルーラルアメニティと言いますか、農村に生活することの快適性をどう保障していくかとか、新聞でも都市から農村に人が来ると、そう意味で環境整備を含めたマスタープランなどを作りまして、それに基づいて事業を実施していくことも良いのではないかと思います。そして魅力ある農村を作っていく、農村整備に臨むこととして発言をさせていただきました。お考えがありましたらよろしく願いいたします。

先程建設部の次長さんからもご挨拶の中で、公共事業を進めていくんだと、そういうお話しでございました。国では、緊急経済対策15ヶ月予算として切れ目のない経済対策を実行することで、景気浮揚を図ると報道されておりました。国の補助金の決定を考えますと、決定通知も5月前後になるのかなと、そうしますと冬期間とか4月から5月の端境期に発注できるという事は非常に良い事でございますし、景気対策として取り組んでいただきたいと思っております。第2回委員会の際に予備費で3月に契約することも考えていきたいというご意見もございました。非常に土地改良事業が今回は国の予算で多くついております。県内経済の早い回復を図ることも必要だと思いますし、工事の平準化を図ることにもなります。国の予算に対して先程進めるということでしたので、この委員会の第1回開催時でも提案されておりました、新規の土地改良事業などを前倒しして、加速されていくことで検討されているのかどうか、あわせてお考えをお願いしたいと思います。

それから農一終一01から農一終一06にもありますアンケート調査実施概要の「4.農業の将来展望」について、「あなたは農業を継続しますか?」の問に対して、一部委託で継続というのが多いわけですが、農業全体に言えることですが、心配していることはこれから高齢化などで、大量の農業者が急速にリタイアすることが見込まれるのではないかと、我が国の農業がまったなしの状況にあると、国際化が進展する中で、新規営農の促進とか、水田の汎用化、農地の集積、集落営農の組織化などによって農業の担い手対策をしっかりと進めていくことが重要ではないかと思っております。秋田県としてこれらの取り組みなどにどのようにされているのか教えていただければと思います。よろしく願いいたします。

下山農地整備課長：大変ありがとうございます。たくさんありますけれども、1つ目は修景とか美化、アメニティということでございますが、これは、ほ場整備もさることながら、土地改良事業は非常に幅が広くて、例えば都市との格差を無くすためには、我々は農業集落排水事業ということで、農村集

落の下水道などに力を入れてまいりました。その結果、農村であっても都市部と遜色のないようなアメニティと申しますか、環境が整いつつあるのかなと考えております。

2つ目の環境についてですが、ほ場整備をやる場合は、県の絶滅危惧種だとか、そういったものも常にチェックしなければなりませんので、環境情報協議会という会を開いて、県だけではなく、いろいろな専門家に集まっていただいて、環境について審議していただくという手順を経て事業を採択しております。今回15ヶ月予算ということで、切れ目ない予算をいただきました。特に今回助かるのは、年度内に発注できるということで、ほ場整備の場合は特に面工事をやった後、つまり区画整理をやった後に、転作をしなければいけません。そのためにはできるだけ8月中に面的な工事を全部でかして、農家の方々が転作をしなければいけません。そういう面で3月に発注すると春の一番良い時に発注できますので、きれいな工事ができて、しっかり転作もできるし、さらに早く終われば例えば、ソバなど食べられるものを作れるという状況になります。ちょっと遅れますとどうしても牧草だとか地力増進作物だとかになります。できるだけ早くやることによって、単価の高いものも作付できるという事です。来年度ほ場整備を計画している区画整理の地区につきましては、全て今回の補正で対応できますので、3月に発注できるということで、農家の方々も大変喜んでおります。

アンケートの4番、担い手の対策で苦労しているわけですが、我々のほ場整備も経営体育成という形で推進しております。そういった意味で大きな一つのテーマとしてほ場整備をやっているわけです。我々の場合は区画整理をすることにより、いろいろな権利があったものがご破算になり、権利を再構築していく中で、法人を作ったり、農地集積を図ります。田んぼのところと畑を集積しますと水の利用方法など効率的にできます。担い手対策として、高齢化で人がいなくなっても組織化をすることで、大型機械を導入してある程度人が少なくてもできます。雇用をたくさん生むためには水田だけではなく、戦略作物とか人をたくさん必要とする、単価の高いものを作っていくことが必要です。人もある程度減らしながら雇用も増やしていくということで、我々の事業は動いている状況です。

工藤委員：ありがとうございました。ほ場整備は農業基盤整備事業の目玉事業という事で、農家の歴史にとりましては、エポックメイキングなことではないかなと思いますので、今後とも努力していただければと思います。大変ありがとうございました。

議長：今の最後の4ページのアンケートで、一部委託で継続というのがありますが、一部委託というのは誰に委託するのでしょうか。

下山農地整備課長：ほ場整備の計画の中では担い手を決めまして、その方々に農地集積とかやっていくわけですが、農業機械の中で一番高いのがトラクターとコンバインです。自分のところでコンバインが使えなくなったとなれば、作業を部分的に委託するということがあります。農協さんでそれぞれの地域ごとに、この地域の代掻きはいくらだとか、料金のある程度定めておりますので、自分の機械も考えながら一部を委託するという方々が増えております。最終的には農業をできなくなるという方々もやれるだけ、体が持つだけやる、機械がある分だけ農業を続けたいという意向の方が随分多いので、そういった方々のアンケートがここに現れている状況です。

議長：分かりました。ありがとうございました。他にございませんでしょうか。

永吉委員：6つの事業のアンケート調査の結果を見せていただいて、概ね農家さんも非農家さんも良いという評価をされているように思いますが、インデックスの農-終-02の4ページ、6番、8番もそうですが、ここに非農家さんの結果を見ると他の5つの事業よりもかなり評価が低く見えます。これは何か原因があるのか、もし分析されているようであれば教えて下さい。

下山農地整備課長：アンケートの絶対数が少なく4名しか回収ができていなかったということもあります。私共もいろいろ地元から受ける評価としましては、若美北部は集落の道路が物凄く狭い所です。ここを我々のほ場整備事業によりまして、3ページ目をご覧くださいと分かりますが、標準区画図、標準断面図の所で、道路の断面が7mになっております。これだけ広い道路は普通我々はなかなか造りませんが、集落のバイパス的な意味合いもございまして、集落から物凄く強い要望がありまして、大きな道路を造りました。集落の皆様方からは大変喜ばれていると我々は考えております。

議長：よろしいでしょうか。他にございませんでしょうか。

他にあるかもしれませんが、最後に時間がありましたら全体としてお受けすることにいたしまして、次に建設部関係の審議に移ってまいりたいと思います。

都市計画課、道路課、河川砂防課の順に説明をお願いします。

吉尾都市計画課長：都市計画課所管終了事業についてご説明いたします。

インデックスの建-終-01をお開き下さい。説明箇所は都市計画道路横山金足線、飯島北工区です。今回、都市計画課が所管する諮問箇所はこの1箇所だけでありまして、秋田都市圏における主要な幹線道路でもあることから、説明箇所といたします。

事業の概要についてご説明いたします。資料の3ページをお開き下さい。図面がついておりますが、これは秋田都市圏における都市交通マスタープランの骨格道路網を表しております。3つの環状道路と放射型の道路網を目指すマスタープランとなっております。環状道路は茶色で表してありまして、その外側へ伸びる破線が放射道路を表しています。横山金足線はオレンジ色で示していますが、市街地環状道路と放射道路の一部になってありまして、本路線の開通によりまして市街地中心部への交通の集中を分散することができて、周辺交通の渋滞緩和、市街地南北と中心部間の連携強化が図られて、都市内環境が改善されると期待しております。4ページをご覧ください。左上の赤で示しているところが当該工区飯島北工区2,325mです。下の写真の①②のとおり、横山金足線は飯島北工区の供用前までは行き止まりの道路でした。平成22年8月の供用によりまして一連で走行が可能となりました。開通後は③④の写真のように利用されております。次に5ページをご覧ください。横版の図面ですが、横山金足線は延長21kmの都市計画道路です。桜工区の着手から始まりまして、赤色で示しているのが飯島北工区の完成までで、一連で19.5kmの走行が可能となっております。左下に標準横断面を示しておりますが、車道部分は4車線、歩道は片側4mとなっております。全幅24mで整備しております。

1ページへお戻り下さい。中ほどの事業効果の要因変化及び発現状況ですが、事業期間は平成10年から平成22年までの13年間となっております。総事業費は前回71.5億円としていましたが、終了時では63億円となっております。前回の予定よりも8億5千万円ほど減額となっておりますが、主に工事費において予定よりも安価に終わることができました。金額の主なものとは軟弱地盤対策において安価な工法に切り替えて施工したことです。費用便益ですが、前回評価ではB/Cが6.2で今回終了時では7.4となっております。この工区が供用することによりまして、並行する国道7号、国道13号や新

国道などの交通量が減少しまして、当工区の将来交通量が20,200台に増加するという解析結果から、B/C7.4という高い効果が得られるとなっております。目標達成率ですが、都市計画道路については都市計画道路整備率を指標としております。目標値は全国の都市計画道路整備率の数値を採用しています。実績値は秋田県内の都市計画道路整備率の実績値です。達成率は97.5%となっております。

一番下の事業終了後の問題点及び管理・利用状況についてですが、当該工区供用直後と2年経過後を比べると交通量が1.4倍になっております。アンケートの結果や将来交通量の予測などから国道7号、国道13号の交通量を分散することができる道路が整備されて、高い評価を得ております。また開通後の効果として並行する国道7号、国道13号の事故件数が開通前後と比べると37件減少したという結果も出ております。

2ページをお開き下さい。住民満足度等の状況についてですが、対象者は一般県民ですが、地域住民と横山金足線の利用者、路線周辺に立地する事業所を対象にアンケート調査を実施しました。満足度の状況ですが、飯島北工区を含む本路線の整備に対して、道路利用者で82%、地域住民で88%が満足またはやや満足と回答しておりまして、当該工区の整備が利用者満足度の高い事業であったという評価を得ております。アンケート結果は6～7ページにまとめております。

6ページをご覧ください。1のアンケート調査の概要では回収率や配布回収方法などをまとめております。2の交通量の推移について飯島北工区では2年経過後1.4倍に伸びております。3の整備効果は7ページですが、飯島北工区の開通に伴いまして、運転に対する負担の軽減効果を9割以上が実感しているという結果です。4の事業に対する満足度は8割以上の利用者から満足、やや満足と回答しておりまして、満足度は高くなっております。5の事業所等からの評価ですが、目的地までの時間短縮や道路幅員が広くなりまして、運転が楽になったなど、整備効果を感じている企業が多かったことが分かりました。バス会社では並行している新国道などのバス路線について、燃料費の節約があったことや、事故の危険を感じる機会が少なくなった、など並行する道路の安全性を感じるという回答も得られております。

2ページにお戻り下さい。所管課の自己評価ですが、有効性についてはアンケートの結果から住民満足度の状況はA評価、事業の効果については指標の達成率が97.5%と100%に達していないことからBとなりまして、評価結果はB。効率性はB/Cが1以上でA、総合評価はBとなっております。本路線と並行している国道7号等の混雑が緩和され、高い満足度が得られたことから当該事業は概ね妥当であると判断しております。評価結果の同種事業への反映状況ですが、今後も事業開始前の予備調査や設計段階での現場の把握、実施、詳細設計における適正な事業費の把握に努めまして、コスト縮減に関しても積極的な取り組みをして効果的な事業執行を図るようになっていきたいと思っております。

以上で都市計画課の説明を終わります。

議長：ありがとうございました。

それでは次、道路課からの説明をお願いします。

阿部道路課長：道路課は4箇所を終了評価箇所ということであげておりますが、そのうち国道特殊改良一種事業、地方道路交付金事業の事業費の一番大きい鷹巣川井堂川線の中岱の改築の2件についてご説明します。

はじめに建一終一02をお開き願います。事業名は国道特殊改良一種事業です。路線名は国道342号、箇所名は東成瀬村岩井川です。3ページをお願いします。国道342号については秋田、岩手、宮城と

3県にまたがる広域幹線道路として、特に国道342号の県境付近については3県に隣接している栗駒山もありますことから、観光道路ということでも機能を果たしている路線です。事業の区間については赤線で示しておりますが、岩井川バイパスとして延長は3,280mです。標準断面図については2.5mの片側歩道付きで全幅が11mです。

1ページにお戻り下さい。事業の目的等について1つは、広域観光ルートの道路であるということと、岩井川地内の道路は大型車のすれ違いができないという幅員狭小区間があり、国道342号の上流部については成瀬ダムという事業をやっておりまして、それに伴いこの342号が大型車がかなり通る事が予想されました。そのため重車両が通りますが、その安全確保の2点の機能強化を図るということで、道路整備に着手したものです。事業費の内訳の内容は、前回評価の段階では17億9,300万円、最終として17億8,300万円で1千万円ほど事業費が減となっております。前回の評価B/Cでは、1.4ということでしたが、今回の終了評価については1.2となっております。これについては道路関係全般に言えることですが、1つが自動車交通量の減、費用便益の算定に伴う原単位の改定がありまして、若干ではありますがB/Cが前回よりも下回っている状況です。その下の自然環境の変化については、法面の緑化等によりまして、周辺自然環境への調和を図っている状況です。この区間については一部がバイパス、一部が現道拡幅という道路になっておりますが、なるべく地形の改変を抑えるということで、現道拡幅部分も採用した道路構造となっております。

事業終了後の問題点及び管理・利用状況等については、5ページをお願いします。岩井川工区の整備効果ですが、アンケートを実施しており対象者は一般利用者、地域住民、観光事業者、地元事業者です。その結果利用頻度、目的等については約4割が国道342号を生活道路、約3割が観光用道路として利用しています。この事業に対する満足度については、「満足している」、「概ね満足している」を合わせますと約9割が満足しているという高い評価を得ております。6ページをお願いします。岩井川工区の整備効果ですが、幅員が狭小で大型車のすれ違いができないという状況でしたが、改良後は走りやすくなった、すれ違いがスムーズにできるようになった、災害に対して安全・安心な道路が形成されたという回答が約8割となっており、かなり安全性向上については高い評価を得ております。その他道路利用者の意見として、まだ改築の要望とか、冬期の安全確保に対する要望も寄せられている状況です。

1ページにお戻りいただいて、事業終了後の問題点、管理・利用状況ですが、アンケート結果を見ましてもかなりの地域住民の方々が満足している状況で、安全性についてもかなり改善されているという状況です。2ページをお願いします。住民満足度の状況については、アンケートの内容の通りです。走りやすくなった、すれ違いがスムーズにできるようになったということで、かなり高い満足が得られております。所管課の自己評価は、有効性についてはアンケート結果から8割が走りやすくなったということと、9割が満足しているという状況でしたので、A評価としております。事業の効果については、県管理国道の改良率の目標に達しているということですので、これについてもAという評価です。効率性は、費用便益比が若干前回と比べまして下回った部分がありますが、1以上ということで妥当であったということでAの評価をしております。総合評価は地域住民の利便性の向上、安全確保、住民の満足度も高いということで、本事業については妥当性が高いと評価できると考えております。

次に県一終-03をお願いいたします。地方道路交付金事業です。路線名が鷹巣川井堂川線、箇所名が北秋田市鷹巣中岱です。3ページをお願いします。位置図ですが、真ん中の黄色の網掛け部分が鷹巣中心部です。緑で表示しているのが県道です。その中に①の矢印があり、写真の位置を示しており、

これが現在の鷹巣橋です。②が赤の実線で示している区間でして、道路事業としては900m、市の街路事業、県の街路事業の同時施工の状況です。

1 ページにお戻り下さい。事業の目的等は、鷹巣川井堂川線については、国道7号線を起点として上小阿仁村の国道285号に至る幹線道路となっております。近くには大館能代空港、大野台工業団地等もありまして、経済活動等を支援する重要な路線です。このような施設がありますが、現道と言いますと、かなり旅行速度も低く、現道幅員も狭いという状況で、鷹巣市街地の交通混雑解消と空港高速等へのアクセスの向上を図るために事業着手したものです。事業費の内訳内容では、前回評価段階では49億7千万円、最終的には41億6,500万円で、約8億円ほど事業費の減となりました。コスト比較については前回のB/Cをみますと2.6です。今回改めて終了のB/Cを出しますと1.03で、自動車交通量の減と原単位の改定とそばに鷹巣橋と新しい橋の西鷹巣大橋の2橋がありまして、こちらの市街地での交通の分担の比率にも関係すると思いますが、交通量も減っているということに加え、市街地で交通が分散してしまうという影響から1.03という状況です。自然環境の変化についても、法面等については緑化により自然環境への調和を図っております。また橋の取付護岸については、自然植生の繁茂が期待できる多自然型護岸構造とすることで、従来の水生生物の生息環境についても配慮しました。

事業終了後の問題点、管理・利用状況はアンケートを実施しており、5ページをお願いします。アンケート対象者は地域住民、一般道路利用者、企業、学生も通学路等で使用していますので、学生にもアンケートをお願いしました。結果をみますと、利用頻度、目的等については回答者の半数の方が日常的に利用している状況から生活道路としての利用が多いのが現状です。満足度は、「満足している」56%、「概ね満足している」32%でこれについても約9割の方が満足という評価です。これは企業通勤、その他についても同様の結果です。6ページをお願いします。整備効果については、「走りやすくなった」、「移動時間、通勤時間が短縮した」というのが各々トップを占めておりまして、かなり安全性も向上して、定時性、速達性の確保ができたという結果です。その他5番目の道路利用者の意見としては、冬期交通が安全になったという意見の一方で、雪対策をお願いしたいという要望、他の同じ路線の他の工区の改良をしてほしいというような要望も寄せられております。

1 ページにお戻り下さい。事業終了後の問題点及び管理・利用状況ですが、アンケート調査からしても移動時間の短縮、隘路区間の解消による安全性の確保が整備効果として挙げられております。問題点等については特に指摘はされておられません。2ページをお願いします。住民満足度等の状況ですが、アンケートの結果により、「走りやすくなった」、「移動時間が短縮した」と評価が得られております。所管課の自己評価ですが、有効性については①住民満足度の状況では、回答者全体の9割が「概ね満足」という結果でしたので、A評価としております。事業の効果についても計画通りの県道改良率の目標に達しているということですので、これについてもA評価としております。効率性についても、前回よりも若干B/Cは下回っていますが、1を上回っている状況にあり妥当であるということでA評価としております。総合評価についてもAとAですので、A評価で、住民満足度もかなり高いということですので、当事業は妥当性が高いという総合評価としております。以上です。

議長：ありがとうございました。

引き続きまして河川砂防課からお願いします。

齋藤河川砂防課長：河川砂防課の平成24年度公共事業終了箇所評価についてご説明申し上げます。



今回終了評価箇所として河川関係事業2件、砂防関係事業2件、計4件のご審査をお願いしております。このうち各事業の総事業費が高い箇所となっております、砂子沢ダム建設事業と急傾斜地崩壊対策事業の蒲田地区の2件についてご説明申し上げます。

はじめに砂子沢ダム建設事業についてご説明いたします。建一終-06の3ページをお願いします。砂子沢ダムは県北部の小坂町に位置しておりまして、一級河川小坂町の支川にあります砂子沢川に建設された多目的ダムでございます。1ページをお願いします。最初に事業背景及び目的ですが、本事業は小坂川の昭和40年代の集中豪雨を契機として、小坂川総合開発事業の一環としてダム計画が立案されたものです。目的として下流地域小坂町を洪水から守るための洪水調節機能、鹿角市小坂町の水道用水の安定的な供給、また渇水時には安定的な水を流す河川の流水の正常な機能の維持等を目的としております。事業期間は昭和60年から平成22年までの26年間で総事業費は216億円となっております。事業規模はコンクリートダム本体や放流設備等となっております。堤体積が283,000m<sup>3</sup>、総貯水量865万トンです。前回評価時の平成18年度時点と比較しても内容の変更点はありません。次にコスト効果の比較です。前回評価時の平成18年度時点と比較して、事業費の変更のないことからB/Cは同様の1.48となっております。また、費用対効果の算定内容は6ページに示しております。

1ページに戻っていただき、目標の達成率は事業進捗率としており、100%となっております。次に自然環境の変化です。当該ダムでは猛禽類調査をダム建設中から完成後までの間に平成23年まで実施しております。クマタカ等の猛禽類の行動圏調査や繁殖状況について調査しております。また魚類等スナヤツメ、カジカ等についてもダム建設前後に産卵行動等のモニタリング調査を実施しております。調査結果としては、猛禽類、魚類等とも大きな変化はなく、建設による影響は軽微なものと確認されております。次に社会情勢の変化ですが、記載のとおりです。事業終了後の問題点及び管理・利用状況等ですが、ダム運用開始以来管理は良好に行われております。また昨年度夏において県内ではダム河川で渇水状況が続きましたが、砂子沢ダム流域では特に問題は発生しませんでした。下流域で安定した水道用水、農業用水を確保しております。

2ページをお開き下さい。住民満足等の状況ですが、受益者を対象にアンケート調査を実施しております。アンケートはダム建設事業により、治水効果等が向上する下流の自治会及び小坂町の住民を対象に町の広報と同時配布により自治会33地区を対象に行っており、このうち有効回収率が719で改修率は約40%でした。アンケートは「治水効果」、「渇水」、「風景」、「今後の要望」の4項目について行いました。評価は「良くなった」、「幾分良くなった」、「変わらない」、「その他」、「無回答」の5段階で評価していただきました。アンケート調査結果については、記載のとおりですが、工事に対する安心感については約7割の人が安全性が向上したと感じており、渇水についても約8割が満足しております。風景についても概ね肯定的な意見となっております。今後のダムに望む事では、観光利用や発電の実施など沢山のご意見をいただいております、今後の利用について大変参考になるものであります。

2ページにお戻り下さい。上位計画での位置付け、関連プロジェクト、前回評価結果等につきましては、記載のとおりです。次に所管課の自己評価ですが、有効性については住民満足度の状況に関しては、アンケート結果を受け治水、治水等満足度が高く、事業の効果でも計画通りに事業が実施されたことから評価をAとしております。効率性ですが、事業の経済性の妥当性については、費用便益比は1.48となっております評価をAと判断しました。以上から総合評価はAと判断しており、事業の妥当性は高いと判断しております。

最後ですが、評価結果の同種事業への反映状況ですが、設計及び調査段階での現場の把握や、実施

・詳細設計における適切な事業費の把握に努めながら、コスト縮減に関しての積極的な取り組みをしております。

続きまして、急傾斜地崩壊対策事業蒲田地区についてご説明いたします。建一終一08の3ページをお開き願います。蒲田地区は由利本荘市の旧由利町に位置しておりまして、一級河川子吉川の支川であります鮎川の右岸側にある急傾斜地崩壊対策箇所です。

1ページをお願いします。最初に事業の背景及び目的です。当地区は土砂災害が多発している地域であり、特に平成14年7月の豪雨では人家裏の斜面崩壊で家屋半壊の被害が出ております。当地区を横断する溪流についても荒廃が著しく、土砂の発生源となっていることから、砂防事業と一体となった総合的な防災工事を行うものです。保全対象施設としては、人家が24戸、耕地は0.2ha、市道が700m、公民館1棟です。事業期間は平成4年から平成22年までの19年間で、総事業費は11億8千万円となっております。事業規模は擁壁工及び法面工となっております、それぞれの事業量は記載のとおりです。前回評価時の平成18年度時点と比較いたしますと、工期が1年延長されており、事業費も増額となっております。理由としては現地形状の精査により、現場吹き付け法砕工の増加によるものです。

次にコスト効果の比較です。前回評価時の平成18年度時点と比較して、B/Cは1.25となっております。減少しております。工事費の増額と算定単価の変さらによるものが主な要因です。なお、費用対効果の算定内容は5ページのとおりです。1ページに戻っていただき、事業の達成率は土砂災害整備率として97.5%です。次に自然環境の変化です。平成23年6月に発生した豪雨においては、付近を流れる鮎川が氾濫しましたが、当地区は土砂災害が発生しませんでした。また、可能な限り植生を行うことで自然環境への配慮を行っております。社会情勢の変化としては、ゲリラ豪雨が多発しており、土砂災害のリスクも高まっており地区全体の防災意識の向上も不可欠です。事業終了後の問題点は法面は概ね安定しているものの、一部亀裂があるなど今後の維持管理が挙げられております。

2ページをお願いします。住民満足度の状況ですが、蒲田地区の受益者を対象にアンケート調査を実施しております。アンケートは郵送で配布し、郵送で回収しております。6ページをお願いします。アンケートの概要ですが蒲田地区の受益者を対象にしており、有効回収世帯数が23戸、回収率は95%です。アンケートは安全性、環境、景観、その他の4項目で行っております。アンケート調査結果については記載のとおりですが、事業による安全性については9割以上の方が向上したと感じており、環境についても約9割の方が良くなったと感じております。風景については否定的な意見もありましたが、概ね肯定的な意見となっております。その他自由意見ではコンクリートの景観について、或いは以前よりU字溝の水が増える、などの意見もいただいております、今後の維持管理や事業展開にも参考になっております。

2ページにお戻り下さい。上位計画での位置付け或いは関連プロジェクト、前回評価結果等については記載のとおりです。次に所管課の自己評価ですが、有効性については住民満足度の状況に関してアンケート結果を受け、安全性、環境、景観とも満足度が高くなっております。事業の効果については、達成率が97.5%となっていることから、評価をBとしております。効率性ですが、事業の経済性の妥当性については、費用便益比が1.25となっております、評価はAと判断しました。以上から総合評価はBと判断しており、事業は概ね妥当であると判断しております。

最後になりますが、評価結果の同種事業への反映状況等ですが、設計及び調査段階での現場の把握や、実施詳細設計における適切な事業費の把握に努めながら、コスト縮減に対しても積極的な取り組みをしていくこととしております。以上です。

議長：ありがとうございました。

ただ今建設部所管事業の中の5件について説明がありました。これらについて質疑に移りますが、説明箇所だけに限定せず、諮問箇所に対して質問、コメントがございましたらご発言いただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

嶋田委員：建一終一01の横山金足線ですが、これができたことで大分良くなりましたが、完全には完成していないと言いますか、つながっていないのでしょうか。この中で他の道路の通行量が少なくなったという評価があるようですが、特に港湾の道路に関して土崎から朝混んでいる状況です。

これとは関係ありませんが、港から高速道路までの路線について、トラックの事業者として港から運ぶ場合、3ページに書かれているインターチェンジへの路線はトラックが通りづらいところではないかと、高速道路にもう少し通りやすく、大型トラックが通れるような道路の計画をお願いしたいと思っております。

ここに書かれていることとは違いますが、笹子トンネルの崩落事故のお話がありました。秋田県の仙岩トンネルについても、同じように天井板が下がっている状況で、運転手さん達は「あそこは怖いね」と言いながら、「ヘルメット被って通ろうか」という話もあるようなところで、その辺の整備状態についておうかがいしたいところです。

秋田空港の駐車場の整備について書かれておりますが、あれができた事で非常に助かっているわけですが、この前の猛吹雪の時、あそこの駐車場に入っても室内でありながら横が空いているので、雪が入ってきていて、止めるところがなく非常に苦しんだ経験もありました。

新しく空港から秋田市内に出る道路の中で、特に橋の上で猛吹雪で全然見えなくなり、特に橋の上は風が強いこともあって動きがつかなくなったということがありますので、その辺について教えていただければ有り難いと思っております。

吉尾都市計画課長：横山金足線はまだ全部できていないのではというお話ですが、建一終一01の5ページの図面をご覧ください。横山金足線は都市計画道路全長21kmで都市計画決定されております。今回の開通によりまして19.5kmが一連で通れるようになり、後1.5kmが未整備として残っております。図面の左側に赤の破線がありますが、未整備区間として1.5km残っております。横山金足線に関しましては、県と秋田市で覚え書きを交わして、ここについては県、ここについては市ということで、役割分担をしております。右下の枠で囲んだところに赤とか青、黄色で塗っているところがありますが、青で塗っているところは市の道路事業で実施したところです。一番左側が白抜きになっておりますが、覚え書きで市で行うこととなっております。いつ頃やるかということはまだ具体になっておりませんので、ここの交通量の推移をみながら実施しましょうというお話になっております。

港湾道路のほうが混んでいるというお話ですが、具体的にこの道路ができたことによって、他の道路がどのように変化しているのか、そこまで定量的な調査は入れておりませんので、具体的なことは言えませんが、横山金足線ができる事によって港湾道路、大浜付近の港湾道路も減少するというような計算結果にはなっております。現実委員からは混んでいるというお話がありましたが、今後見極めていきたいと思っております。

秋田自動車道と港湾を結ぶ道路についてのお話もありました。この件に関しては議会でもそのような問いがありまして、平成23年の12月議会で知事が答弁してありますが、その繰り返しになるかもしれませんが、秋田港と秋田自動車道のアクセスについては重要なことだと県は捉えております。その機

能を持つ道路として委員からも出た大浜上新城線というのが、長い間整備について検討してきていますが、あの道路が住宅密集地を通るということと、国道7号を立体で横断するという技術的な問題も多々ありまして、早期の整備は難しいのではとされておりました。秋田商工会議所等からは大浜上新城線に限らず、アクセスを解消するようなことを考えてくれないかという要望もありまして、秋田港秋田天王線経由で東側に行って国道7号に接続する、いわゆる北部道路を道路課の所管でつくっております。その北部道路の延長上にある国道7号から横山金足線へは、市道中野笠岡線と北部道路をあわせて県と市で協力して平成28年頃完成を目途として、現在施工しております。これができますと秋田天王線を経由して横山金足線に接続し、秋田自動車道へある程度スムーズなアクセスができるのではないかと考えておりました、その推移を見極めながら次の段階へと考えたいと思います。

阿部道路課長：国道46号の仙岩トンネルの天井板のお話しですが、ここは国土交通省のほうで管理しております、この前の笹子トンネルの事故があったから、管轄としては秋田河川国道事務所ですが、そちらで点検をしました。若干天井板が古いようなものがあったらしいのですが、特に交通に支障となるような状況には至っていないということをお聞きしております。

空港の立体駐車場ですが、冬になれば開口部から雪が吹き込んでくるというお話しでしたが、それについては北側の入口についてはネットを張っていますが、南側のほうと言いますか、そちらについては消防法の絡みがありまして、開口部を覆う事ができないということになっていまして、吹き込んだ雪については人力で除去している状況ですので、ご理解いただきたいと思っております。

もう1点、空港道路の橋の上の件ですが、橋の上については風が吹いたりしますと凍ったりしますので、県でも冬期除雪していますが、例えば交差点の周りだとか、橋の上とか凍るような箇所について凍結防止剤等を撒いてスリップの防止に努めるという対応はしております。また吹雪くところにつきましては、防雪柵の必要な箇所については付けているつもりですが、100%ご利用者の方に満足のいくような結果になっているかどうかということもありますが、対応できる箇所については今後も対応していく状況です。

嶋田委員：空港の駐車場は人力とおっしゃいましたが、小さな機械で除雪はできないのでしょうか。この前の時は特にだったと思いますが、飛行機も離発着できないような日で、どこも車を止められないような状況でしたので、それは県の管轄かどうか分かりませんが。

佐藤道路課政策監：吹き込んだ雪の処理ということで小さな機械でも入れてできないかというご提案ですが、現実的にはお客様の車が止まっている状況の中で万が一ぶつけてもということもありまして、現状では人力で対応しております。ご提案の小さな機械でできないかという事は今後検討してみたいと思います。

議長：よろしいですか。

今年は異常で、平年と比べると非常に低温でして、雪の量はこれまでの想像域を超えているという状態ですから、今お話しいただきましたような点についても経験として今後改善の方向に進めていくように努力していただきたいと思っております。他にございませんでしょうか。

工藤委員：道路整備についてコスト削減などのことも含めまして、発言をさせていただきます。

現在、道路整備にアスファルト舗装を実施していることが普及していると思っております。それは高度成長期以降アスファルト舗装は交通量の増加に対応いたしまして、道路網を早期に整備するという事で、安価にしかも短期間で施工できることからだとも思っております。最近道路で9割の使用率を占めますアスファルトに変わってコンクリート舗装を導入する例が増えていると、原油高でアスファルト舗装が高騰いたしまして、割高だったコンクリートとの価格の差が縮小してきたことやコンクリートの耐久性が再評価されていると、その他コスト面、維持費、補修費などもアスファルトよりも安いと、ただ舗装工事のスピードについてはアスファルトの3分の1程度と10年前後で補修が必要となるアスファルトに比べまして、コンクリートは3倍から5倍も長持ちをするため、長い目でみればコンクリート舗装のほうが3割安いとの試算も出ているようです。国のほうも整備する高速道路や国道では今年度は20%がコンクリート舗装になる見込みだそうです。ただ地中に電気やガスの配管が多い道路では掘り返すのが難しいコンクリートについては、適さないし、走行時の騒音、振動も大きくなりがちで、こういうことでコンクリート舗装は高速道路、地方幹線道路を中心に進められるようでございます。照明効果が高いとの理由でトンネル部分などで主に採用されていることもあるということで、状況を説明させていただきました。

質問に入らせていただきますが、秋田県といたしまして、国の補正予算や平成25年度予算などでバイパスや幹線道路などの整備にアスファルト舗装と比較して、長所短所あるようですがこれからコンクリート舗装の実施を一部の地域とか、徐々に検討されていくのかお尋ねしたいと思います。私の記憶ですと数年前に二ツ井森吉線の「たたらトンネル」の実績はあるようですが、今後のことも含めまして、よろしく願いいたします。

阿部道路課長：コンクリート舗装の件ですが、確かにコンクリート舗装についてはアスファルト舗装に比べて耐久性は良いという状況にあります。前であればアスファルトのほうが安くてコンクリートは高いという状況でしたが、この頃は単価の差が縮まっている状況です。県では今のところコンクリート舗装で施工しているものについては、一つは耐久性ということもありますので、トンネルの中をコンクリート舗装で施工している状況です。

今後については、コスト比較もありますし、場所の制限、市街地であれば騒音の問題もあるという状況にもなっていますので、その辺りを見極めながら今後コンクリートの施工区間を増やしていくのかについては、今後の検討課題だと思っております。

議長：ありがとうございました。

それでは他に、先程ご説明いただきました建設部関係の5件以外でもよろしいですが。

山口委員：建一終一02、03の道路関係ですが、便益のところでは自動車交通量の減によってという理由もあると書いてありますが、自動車交通量の減というのは当初計画なり、予測した量より減ったのか、現況で減ったのか、これはどうなっているのでしょうか。

阿部道路課長：交通量については、道路交通センサスということで交通量を計っております、そのデータを元に将来交通量を予測するという状況です。前回の評価時に用いております道路のセンサスデータは平成11年に計った交通センサスのデータを使っておりまして、その時は11年を基準にしまして平成32年の交通量はどうなっているかということで推計しております。今回使っておりますのは、

平成17年のデータを元にしまして平成42年の交通量がどの様になっているかということで、推計しております。それを見ますと推計のデータ、各々平成32年と平成42年がありますが、それで見ましても全体的に交通量は下回っている状況にあります。現況についても当初の現道の交通量をみましても、若干前回より交通量が減っているところもある状況です。

山口委員：市街地の場合はバイパスなり何なりつくって増えるということはあると思いますが、郊外とか奥のほうに行くと直にそれがかかってくると、人口が減っていますから交通量も次第に長期的には減っていくと思いますが、そういう傾向として予測値としてもそのようになったという理解でよろしいですね。

阿部道路課長：その通りでございます。

山口委員：ありがとうございます。

議長：他にございませんでしょうか。

松渕委員：2点教えて下さい。道路で改良率という指標名が出てきますが、県管理の国道改良率の目標が93%で県道の方が70%ですが、多分これは管轄している長さに影響するかと思いますが、毎年率が見直しされるのかをお聞きしたいのと、土砂災害のところの指標名で危険箇所の整備率がありますが、目標値が24.4%で率だけみると不安なのですが、これも相当な箇所があるということだろうかと思いますが、これも毎年見直しされて徐々に上がっていくという理解でよろしいのでしょうか。その2点をお願いします。

阿部道路課長：道路の改良率の件ですが、改良済みの延長については道路課で「みちづくり計画」を持ってしまして、その中で平成何年については何%ということで推計したものを元に使っております。年ベースでいきますと1%から2%の進捗率という状況になっております。

齋藤河川砂防課長：土砂災害の危険箇所の整備率について、県内の土砂災害は危険箇所が現在8,000箇所ありますが、そのうちに公共事業ということで対処しているのは3,200箇所あまりあります。

毎年鋭意進めてきてはおりますが、現在ハード面で対応しているのが平成24年3月現在で779箇所着手しております。ということで、かなり数が多く年間の整備率の目標は掲げておりますが、それに目標を定めて進めており、最終的には3,200箇所全てを改良したいのですが、まだまだ財政上、予算関係の準備が整わないということで現在このような状況になっております。

松渕委員：当然危険度に応じて優先順位を付けてやっているという理解でよろしいですね。ありがとうございました。

議長：他にございませんでしょうか。

阿部委員：建一終一06の砂子沢ダムに関して、他の件に関してもいえることですが、所管課の自己評

価の有効性に関してですが、評価の元になっているものが住民満足度ですね。それで砂子沢ダムの場合はアンケートの回収率が39.99%と私から見たら非常に低いパーセンテージになっています。道路課のほうですと60%以上の回収率である程度それで判断していいのかなと思いますが、この辺の回収率で40%以下だと判断できかねるかなと、何か線を引くというパーセンテージはあるのでしょうか。

それともう一つの質問はよく見てみますと、どのようにアンケート用紙を住民世帯に渡しているかということですが、町の広報紙にくっつけた形で渡した場合には回収率が低いように思われますが、砂子沢ダムの場合は全部が1,798世帯に小坂町のほうからアンケート用紙、広報と一緒に配られたということで、そのうちの39.99%しか回収されていないという、アンケートの内容をみてまた回答を見ますと、結果に対する質問がありますが、まだ一度も砂子沢ダムを見た事がないという人が5人に1人、5世帯に1世帯あるということで、景観がどのように評価されているか、それを判断するにあたってこんなパーセンテージではどうなのかなということを疑問に思いましたので、教えていただければうれしく思います。

齋藤河川砂防課長：砂子沢ダムのアンケートの仕方ですが、この目的はお話ししましたが、3ページに概要図があります。アンケートの配布先ですが、一つは洪水調節が大きな目標でして、そのエリアがこここのところ真ん中辺に上に矢柄平があり、御山橋がありますが、最終的に御山橋までの間、そこまでが砂子沢ダムの治水効果が現れるということで、この間についてこの周辺の自治会にアンケート、もう一つはこのダム上水道も目的にありますので、治水と合わせて小坂町のエリアということで配布しております。広報と同時に配布したということですが、この中に全戸ではなくて全体の中で、配布しておりますが、40%がアンケートとしてどうかとご質問だと思いますが、さしたるこのアンケートを行うにあたり基準等は作っておりませんでした。回収がそれでどうかということですが、全部で1,798のエリアに対して700ということで、4割ですので、これが少ないという考えもあると思いますが、これで意見を集約したと我々は捉えました。回答についてもこのような結果になっております。見た事がないという意見もあったようですが、一部の意見ということでそのような意見もあったかと思いますが、環境等これからまだ完成して1年2年ということですので、これから上流について一つのダム湖という観光面のプラス面もありますので、そのようなことで我々ダム管理者としてはPR等を行いながらダムの効果、存在感を周辺の皆さま、県内の皆さまにお伝えしていきたいと考えております。

阿部委員：どうもありがとうございました。住民の関心度が非常に低いのかなという疑問が湧いてきたので質問させていただきました。

議長：他にございませんでしょうか。

日景委員：道路についてですが、大概が自治体と自治体、エリアとエリアを結ぶということで県からの予算で改修もしくは新規に作ったりしているだろうと思いますが、その中で場所が近いので、3番の鷹巣の道路の件で、空港のほうから鷹巣駅前に抜ける道路で昔はすごく細かったのですが、国道105号線のほうのバイパスができた時に大分そちらのほうに交通量が流れて、こっちがあまり混雑しているという意識がありませんでした。真っ直ぐ駅前のほうへ抜けていますが、駅へ抜ける道路として今後利用が期待されるものなのか、駅のほうへ抜けたところで実際シャッター街のようにになっている商

店街があり、それについて自治体、つまりこの場合は北秋田市と都市計画等々について何か将来的に素敵なプランがあったりするのでしょうか。その辺教えていただきたくお願いします。

阿部道路課長：この路線につきましては、西鷹巣大橋ができる前は市街地と連絡する道路は郊外ですと、国道105号の東鷹巣橋、市内に近いところだと鷹巣橋ということで、鷹巣橋についてはかなり交通量も多いという状況でして、前回でも約6,000台程度の車が通っている状況でした。ここの区間がさらにバイパスということで整備ということですが、この路線についてはかなり冬も現況の鷹巣橋については幅員も狭いし、車の量も多いので渋滞もするということと、通勤通学の方も通られる状況になっておりまして、ここを通過してさらに空港、大野台のほうの団地へもアクセスする交通量があるということでしたので、それらの混雑解消等とアクセスを強化することでさらにもう1本バイパスのルートとして、直接中心市街地を通らなくてもスムーズに連絡できる道路を整備したという状況です。

吉尾都市計画課長：都市計画の観点からですが、シャッター通りの状況になっているというお話ですが。

日景委員：補足すると後半のアンケートのほうでこの道路を使っている人が日常生活における買い物、通勤通学等というところがメインだったので、買い物等々になるとどうしても国道105号線のほうのスーパー、大きなショッピングモールのところがメインになりがちであろうと思ったものですから、駅前周辺の開発等々も含めて何かプランがあるのかなと思ってお聞きしました。

吉尾都市計画課長：おっしゃるとおり元々鷹巣の駅前には病院もございましたが、それが移転してしまったということで、随分人通りが少なくなっている感じがします。加えて東側に国道105号の東バイパスの近くに大型小売店舗がいくつか立地して、そちらに商圈が移っている状況です。北秋田市としましては、完全に商圈をそちらに移すという考えでは必ずしもなく、駅前には駅前で一つの拠点として捉えておりまして、それはそれとして生かしていきたいという考え方は持っております。

如何せん病院もないという状況の中でどのようにしていくかということですが、県内の全体の他の都市でも同じことですが、将来的に人口も減少する中で、できるだけ市街地は広げない、いわゆるコンパクトシティといいますが、広げないで外部の拡大を抑えて、その上で再開発なりできるだけ郊外に出た都市機能の中に持っていきたいという考え方を持っております。具体的には鷹巣の駅前で再開発事業をやるとかということは動いてはおりませんが、そうした方向性の中に将来のまちづくりを考えていることは間違いありません。具体的な説明ができなくて申し訳ありません。

日景委員：ありがとうございます。

議長：町の中心部の空洞化は秋田だけではなくて、東北地区いろいろなところで問題となっています。そういうことを考えながらまちづくりを進めていくというのは大変重要なことだと思います。今後そういう観点からもまちづくりを進められるということですので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

他にございませんでしょうか。先に説明いただきました農林水産部のほうも含めまして全体的にご意見などございましたら、ご発言いただきたいと思ひます。



工藤委員：急傾斜地崩壊対策事業が提案されてますが、関連して発言をさせていただきます。

急傾斜地帯の土地基盤整備を実施することがこれから要望される地域があるのかどうか、或いは実施する地域があるのか、そういったことを含めて教えていただければ。例えば、そうした場合にはひと区画の取り方とか、山よりの湧水処理とか、道路、用排水路の構造、配置の問題など、技術的な困難性が伴います。こういったことを含めて山間地農業振興対策と言いますか、仮定のようなお話しで失礼ではございますが、教えていただければとよろしく申し上げます。

齋藤河川砂防課長：急傾斜地崩壊対策事業の今の考え方ですが、建設部はあくまでも人家、要援護者とかそういったものを擁護するという趣旨で事業の対策を行っております。エリアといいますか、その中に守るべき人家が5戸以上とかそういったものところを、急傾斜地と指定しておりますので、それを拡大して田んぼとかというところまでは建設部では考えておりません。

下山農地整備課長：中山間地帯の農業振興ということをお話ししますと、私共のほうも地すべり地帯については、農林水産省の補助事業がありますので、その中で対策をとりながら農地を守っていくやり方もします。さらに秋田県では100億円基金ということで平成23年からやっていますが、その中で戦略作物をたくさん作るために、3つの大きな柱を作りました。その中で中山間地帯は耕作放棄地が今後問題になっていくという状況になっておりますので、あまりお金をかけないで、大型機械が入れて耕作ができるという状態を作ろうということで、中山間地帯の整備を進めているところです。

工藤委員：ありがとうございました。

議長：他にございませんでしょうか。

それでは予定の時間に段々近づいて来ましたが、意見が大体出揃ったということですので、この辺で意見の集約をしたいと思います。

本日、各委員から出されました意見は今後の業務を行う上での参考としていただくものとするということで、その上で本日説明のございました県の対応方針を「可」と決定してよろしいでしょうか。

議長：特にご意見もないようですので、県の対応方針を「可」とするものと決定いたします。

それでは以上で審議は終わりにしたいと思います。ありがとうございました。

司会：加賀谷委員長におかれましては、長時間にわたる議事進行お疲れ様でした。

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、ご確認いただいた後で県のホームページに掲載させていただきます。

委員の皆さまには、今年度3回にわたる委員会にご協力をいただき心から感謝申し上げます。本当に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ます。お疲れ様でした。