

平成 18 年度第 2 回青森県公共事業再評価審議委員会 議事録

青森県企画政策部政策調整課

日 時 平成 18 年 6 月 4 日(日) 13:25 ~ 17:20

場 所 ラ・プラス青い森 2 階「カメラア」

出席者 青森県公共事業再評価審議委員会委員

委員長 小林 裕志 北里大学 獣医畜産学部 教授

委 員 岡田 秀二 岩手大学 農学部 教授

委 員 北島 誓子 弘前大学 人文学部 教授

委 員 武山 泰 八戸工業大学 工学部 教授

委 員 田中 誠 公募

委 員 田中 正子 青森商工会議所青年部 20 周年記念事業室長

委 員 長野 章 公立はこだて未来大学 システム情報科学部 教授(欠席)

委 員 長谷川 明 八戸工業大学 感性デザイン学部 教授

委 員 濱田 勝雄 公募

委 員 日景 弥生 弘前大学 教育学部 教授

青森県

企画政策部 関部長、石崎政策調整課長 ほか

農林水産部 中島理事、田中農村整備課長、
竹内漁港漁場整備課長、久保沢総括副参事 ほか

県土整備部 葛西理事、八木橋整備企画課長、
菊池道路課長、山崎港湾空港課長、小野都市計画課長 ほか

内 容

1 開会

司会(石崎政策調整課長): お忙しい中、ご参集いただきましてありがとうございました。

ただ今から、平成 18 年度第 2 回青森県公共事業再評価審議委員会を開催します。

開会にあたりまして、今回初めてご出席いただきました、田中正子委員をご紹介申し上げます。

田中(正)委員: 田中でございます。よろしくお願いいたします。

会議成立報告

司会: さて、本委員会の会議は、青森県公共事業再評価審議委員会運営要領第 2 第 2 項の規定によりまして、委員の半数以上の出席が必要となりますが、本日は 10 名中 9 名にご出席をいただいておりますので、当委員会が成立しますことをご報告申し上げます。

これからの議事進行は、委員会設置要綱の規定に基づき、小林委員長にお願いをいたします。委員長、よろしくお願いいたします。

基本的事項の確認

小林委員長：皆様、こんにちは。本日も盛り沢山でございますので、どうぞよろしくお願いいたします。早速始めさせていただきます。

毎度のことでございますが、はじめに確認事項でございます。

本審議委員会は、委員会運営要領に基づきまして公開といたします。審議内容につきましては公表いたしますが、その前に各委員からの了解をいただいて公表いたします。委員会終了後の報道機関の対応は、委員長にご一任ください。よろしくお願いいたします。

審議の進め方

小林委員長：それでは、本日の進め方について確認させていただきます。

まず、前回 37 地区のうち、1 か所、整理番号 34 番の港湾事業の七里長浜港につきましては、1 回目に間に合わなかったということで、今日の最初に担当課からご説明いただきます。

そして、本日のメインでございますところ、37 地区から詳細審議地区の選定ということに入らせていただきます。

詳細審議地区を選びましたら、残りの地区については、本日の委員会をもって県の対応方針（案）に対する本委員会の見解を決定したいと思っております。

それから、詳細審議地区の中から、現地調査地区として、7月 30 日の第 4 回目に予定されております現地調査の地区を選んでいただきたいと思いますと考えております。

以上、ご了解をお願いしたいと思います。

それでは、最初に整理番号 34 番どうぞ。担当課の方でご説明ください。

2 議事

(1) 平成 18 年度公共事業再評価対象事業に係る県対応方針（案）の説明について

対応方針（案）の説明（整理番号 34 番 港湾事業(七里長浜港)）

港湾空港課：それでは、整理番号 34 番、七里長浜港改修事業でございます。

地区名は七里長浜港で、鯉ヶ沢町において実施しております。予定工期は、平成 3 年度から 23 年度まで。総事業費は 80 億円となっております。

この事業は、津軽地域総合開発の拠点港として着手されておまして、津軽地方の開発地域から発生する物流需要や、環日本海時代を迎えた沿岸諸国との貿易や、国内からの港湾貨物に対応するため、物流港湾としての整備をしております。

主な内容としまして、防波堤 730m となっております。

事業の進捗状況につきましては、進捗率 83.6% となっております。事業進捗上、阻害要因はなく、A 評価としております。

社会情勢の変化につきましては、日本海対岸諸国との交流が近年益々盛んになってきておりまして、国内外の物流拠点として、また交流拠点として利用者および地元市町村、並びに七里長浜港利用促進協議会等から要望されていることから、A評価としております。

費用対効果につきましては、再評価時、抽出審議事業のみ費用対効果分析を行っております。当事業は該当しなかったため、費用対効果分析を行っておりませんが、今回実施しまして、1.16 となったことから、A評価としております。

コスト縮減、代替案の検討状況につきましては、港内静穏度向上を目的とする整備は、防波堤が一般的でございまして、消波ブロックの規格も最も経済的なものを選定しているところから、A評価としております。

評価にあたり、特に考慮すべき点につきましては、港湾利用者、地元市町村から防波堤の整備・促進を要望されており、また、海中工事には、水質汚濁防止に努めていることから、A評価としております。

以上のことから、県の対応方針としましては、継続としております。

ここで、第1回保留させていただきまして、第2回へと審議案件が伸びた理由についてご説明させていただきます。

まず、七里長浜港の防波堤、今回の再評価では防波堤 730m という計画になっておりまして、この事業効果、効率性から利用が集中する春から秋にかけての静穏度を 97.5%以上の確保を当面の目標として計画延長 730mとしております。今後も、当面の目標に向けて引き続き整備促進を図ることとしております。

また、近年、冬期間の波浪等によりまして、航路及び泊地の漂砂、漂砂というのは漂う砂ということでございまして、その漂砂の埋没が顕著でありまして、緊急な課題となっております。航行船舶の安全確保、維持管理費の低減など、恒久的な埋没対策としての対策、検討及び事業化が急務となっております。

この状況を踏まえまして、県は、防波堤、埋没対策としての防砂堤をも含めた効率的な事業計画を検討したわけでございます。

その内容としましては、現在進めております防波堤の残事業の効率的な整備の検討。それから埋没対策による新規の防砂堤の事業、効率的な整備検討。年間事業費に伴う地元負担金の調整。各事業の優先度など、検討するものがかなりございまして、この対応に時間を要したため、今回の開催の説明となったものでございます。

委員の皆様には、ご迷惑をかけたことにつきまして、深くお詫び申し上げます。

以上、七里長浜港の説明でございます。

質疑応答（整理番号 34 番）

小林委員長：ありがとうございました。

ただ今ご説明のように、竣工予定が 23 年度でございます。80 億円ということで、フォーマットに従ってそれぞれ自己点検しましたところ、ご覧のようにA、A、Aという評価でござ

いますので、県としましては継続にしたいということでございます。

何かご質問ございますか。

どうぞ、長谷川委員。

長谷川委員：よろしいでしょうか。

事業が 58 年に着手して、平成 9 年からは供用開始ということで、利用実績があるようでございますが、その利用の実態と申しますか、県が計画された際の予定の利用実績というものに対してどうであったかということと、現在も引き続き観光クルーズ船の寄港地としても活用されているということですが、これも予定とどのような対比にあるかということ。

そして、今後の利用に関しての計画等について、どのような状況になっているのかご説明いただければ幸いです。

港湾空港課：まず、貨物量でございますが、完成後 20 万トンから 30 万トンという形で当初は設定しております。

現況としましては、大体平均 5 万トンございまして、若干低迷しているという状況でございます。

今後としましては、先般、地元及び港湾利用者、それから利用促進協議会と十分調整させていただきました。その中で石灰石というものが非常に有効であるということが将来とも見込めるという状況となっております。

この石灰石の利用と申しますと、どういうことかと申しますと、まず、生コンクリートがございまして、その骨材に通常の、普通であれば砕石を使っております。ところが、当地区及び弘前地区におきまして、その骨材が段々不足していると。特に、西北五につきましては、ほとんど皆無な状態だと。そして、一部では、骨材として石灰石を使っているという状況でございます。この石灰石というものは、平成 14 年国土交通省から、いわゆるアルカリ骨材反応に対応したものを使いなさい、という指導がなされております。そのアルカリ骨材に対応したということで、石灰石が相当有効であるということが分かったわけでございます。

この石灰石というのは、まず比重も重い。それから、セメント量も軽減できるということで、生コンクリートには非常に有効であるということが検証できたわけでございます。

その関係から、今後も相当需要が望まれるということを考えておまして、今後は大体、45～46 万トン、石灰石ではありませんが、石灰石と申しますと 42～43 万トンくらいは増えるということで、地元企業、それから利用者からのアンケート結果からもそういう形の経緯を踏んでおります。よって、今後も十分見込めるという形になっております。

それから、クルーズ船の話でございますが、ほぼ毎年 1 回来ております。このクルーズ船、17 年の 7 月にも来る予定でしたが荒天で来れなくなりましたけども、世界自然遺産白神山地のクルーズというのが大変好評で、毎年 1 回来ることになっております。

また、本年も 7 月に日本丸が来る予定となっております、今後も需要が相当伸びるものと考えております。

以上でございます。

小林委員長：どうもありがとうございました。

よろしいですか。

濱田委員、どうぞ。

濱田委員：年間の入港船ですね。何隻か知りたいんですが。

それから種類、どんな船が何隻くらい利用しているか。

港湾空港課：9年から供用開始しておりまして、貨物船が34、客船が1と調査等もございまして、39隻ございました。ちょっとピークの所を見ますと、16年度貨物船が50隻、客船がその時は来ておりません。それから、調査船舶が5隻ありまして、55隻ございました。

昨年度は、ちなみにトータルで47隻でございます。

小林委員長：要するに、後背地といいますか、港の後ろにある内陸部の産業が活性化することの見通しが立っているということで、公共投資をしたいということだと思いますが。

ほかに、どうぞ、田中委員。

田中(正)委員：青森港の方も大型客船バースが今度寄港できるようになったと伺ったんですが、こちらの方はよく日本丸、先ほどご紹介があったように日本丸が停まっているんですが、今後やはりそういう観光のことも考えると、更に利用度は望めるものと、先の予定としては考えていらっしゃるのでしょうか。

港湾空港課：はい。青森港も先般、海外のクルーズ船も入ってきておりまして、6万トン級ですが、今後は、更なるクルーズ船が増えるものと思っております。

勿論、七里長浜港も将来的には2隻、ないしは年間3隻あたり、それが望めるというふうに考えております。

小林委員長：それは、観光課とかでそういう施策があるかどうかでしょう。県として、そちらの方にも誘導して、大型の観光船を持っていくような計画があるんだとか、ないんだとかという話をしないと。港湾空港課がそんなことをやってもしょうがないじゃないの。

港湾空港課：はい、申し訳ありません。

うちの方でも、七里長浜港の利用促進につきまして、アクションプランも策定しておりまして、積極的にポートセールスをしながら、また、観光局と連携を図りながら対応してまいりたいと考えております。

小林委員長：ありがとうございました。

実はこの後の詳細審議が相当大事なんで、この地区はどうしましょうかね。さらに何か深く、もう少しQ&Aやりましょうか。それとも、これはこれで了解したということで、一旦おいておいてよろしいですか。

北島委員、どうぞ。

北島委員：先ほど、石灰石の需要が将来増えていく見通しをもっているとおっしゃいましたが、ヒアリング結果から推計して、45万6千トンですよ。そして、過去が平均5万トンですよ。

過去10年以上の景気などを見てもみますと、長期ではかなり景気というのも上向いてきたと

ということで、今後、平成 29 年ですか、45 万 6 千トンになるのが、10 年後くらいに 10 倍近くになると。これは、ヒアリングなされたというご説明ですが、もう少し物流といいますか、貨物量の予測のデータといいますかを説明してください。こういった企業に対してヒアリングをなされたかも含めて。

例えば観光客の不足でも物流の不足でも、結構過大な予測を立てるわけですよね、通常は。ですから、日本の景気の将来を見ても、これだけ物流が増えるというのは、私個人的にはちょっと分からないんですが。

小林委員長：それでは、分かりました。これは、詳細審議の方に回しましょう。今の問題は、背景いろいろ、先ほど私は説明を聞いた時に、後背地とか、後ろの方の原石などの発展が認められるというデータがあるからということだったんだけど、北島委員はもうちょっとそこを詳しく見せてもらわないということだったので、ちょっと準備しておいてください。後ほど、詳細審議に入りますから。担当課、お願いします。

整理番号 32 番 地方特定道路建設整備事業（清水川滝沢野内線滝沢）の補足説明

それから、詳細審議に入る前にもう 1 点、実は各委員のお手元に、5 月 19 日付けの各委員会、第 1 回でいろいろ質問事項がいろいろ出されまして、それに対して担当課の方で回答書ということで、全 42 ページにわたる回答書がお手元に配布されていると思います。それをいちいちやっている時間はありませんけど、ただ 1 つ、38 ページをご覧いただきたいと思います。

道路課です。整理番号 32 番、青森市の清水川滝沢野内線滝沢。ここについて、長野委員からの交通需要に対する対応状況を説明してくれということに対して、ここにずっと書いてありますが、回答の下の方になお書きがありまして「なお、平成 18 年 5 月 24 日に当該工区で交通量調査を実施し、当日資料を配付する予定である。」となっております。

各委員のテーブルの上に補足資料ということでペーパーが出ていると思います。

それじゃ、道路課、ここの部分を補足してください。

道路課：交通量調査の結果についてでございます。実施日は、今申し上げましたとおり、5 月 24 日に行っております。これは、5 月 18 日まで冬期間の交通閉鎖ということで通行止めでございますので、その関係で 24 日に行いました。

結果についてでございます。上り、下りということで表示しております。上りにつきましては、滝沢から大和山方面への通行。それから、下りにつきましては、大和山から滝沢方面への通行ということで、各車種別で数値を計上しております。

乗用車、上りが 17 台、下りが 36 台でトータル 53 台。バスについてはございません。それから小型貨物車、上りが 27 台、下りが 37 台、合わせまして 64 台。普通貨物車、上りが 44 台、下りが 47 台、トータル 91 台ということで、合計で 208 台となっております。これにつきましては、交通量の調査は、朝 7 時から夕方 7 時まで、12 時間交通で実施いたしまして、夜間の部分につきましては、車種別の昼夜率をかけた結果として、ここに計上しております。

ちなみに、乗用車の昼夜率は 1.21、小型貨物車につきましては 1.19、普通貨物車について

は 1.13 という昼夜率をかけて計上されております。

以上でございます。

小林委員長：ありがとうございました。

いちいちドライバーに聞くわけにはいかないんでしょうけども、乗用車って何のためにやっているんですかね、ああいう山の中に。山菜採りでしょうか。

道路課：多分、山菜採りか、散策という交通だと思っております。

ちなみに、208 台のうち、153 台が、裏の方に図面がございますが、丁度、当該工区の真ん中あたりに砕石場というのがございます。こちらの砕石場の車が頻繁に出入りしているということで、この 208 台のうち 153 台がこの砕石場の運搬車両でございます。

したがって、その他、ここをずっと通過している車というのは、僅か 55 台程度ということでございます。

小林委員長：なるほどね。

いずれにしましても、これは、この地区につきまして、整理番号 32 番につきましては、担当課の方で中止したいという原案が出されておりますので、ちょっとこの後詳細審議する必要があるだろうと思われまますので、そちらで詳しく質疑をしてみたいと思います。

ありがとうございました。

(2) 詳細審議地区の選定について

小林委員長：それでは、本日のメインでございますが、ただ今の補足説明なども受けながら、それとお手元の各委員からの質問事項への回答書、これを見ながら、詳細審議地区を選んでいきます。

実は、私の方で事務局と打合せをしながら、詳細審議地区をどうやって選んだらいいかということで、各委員の方に事前に照会しております。そして、それぞれの委員のお考えのもとに、自分はこういう所がいいんじゃないかと、やってみたらどうだというふうなご意見をいただいております。

それから、昨年までのやり方の中で、私の方で一応、これまでの委員会の中で、こういう基準で詳細審議地区を選んでおりましたというのを作っております。ちょっと、各委員にお配りいただけますか。

(資料配付)

今、追加資料、席上配付でございますが、一枚目が 37 地区のうち事前に各委員の所に詳細審議地区をどういたしましょうとお尋ねしたところ、各委員から黒丸がついた所がその回答です。

それから、一番右端に、委員長私案ということで二重丸がついています。

私の方でどういう基準でこれを選んだかというのは、実はその裏、一枚めくっていただけま

すか。このような観点で詳細地区を選ぶと、この二重丸になってまいりますという所でございます。

まず「選定する観点」ということでございます。進捗率が低い。それから、事業着手の当初に比べて、今日再評価の時点で事業費が大幅に増加している。それから、同じようにB/Cが大幅に減少している。あるいは1.0を下回ったものと。それから、4点目としましては、環境問題でございます。希少の野生動植物などへの配慮が必要なものは慎重に審議すべきではないかと。その他として、事業費総額が相当大きいものと。あるいは、担当課の方で自己点検された結果、その中にBとかCという判定がついているものと。それから、これは今年度はなかったんですが、過去においてありました例、つまり、県の方で諸般の事情で当該年度の予算を保留しているもの。そんなものは詳細審議地区にしよう。

ただし、下に書いた3つは、これは優先的に事業を進めるべきなのではないかということで、詳細審議の対象とはしていないということです。

まず、翌年度にこの事業は完了する、これはもういいでしょうと。それから2つ目は、人命財産を守る上で、緊急にどうしてもやらなければならない。例えば、地滑りとかという防災事業というのは、優先順位をつけなければならないので、ゴーサインでしょうと。それから3つ目には、下水道、これも生活に不可欠なものであるからということで、この3つの事業については詳細審議の対象としないようにしました。

ということで、もう一度1枚目の資料、全体の表を見てまいりますと、このようになってきているわけです。

それと、先ほど申しあげました42ページに渡る質問事項回答書を参照しながら、何を選んだらいいかということでございます。なお、岡田委員と武山委員は、この今日の会議のやり取りの中から選ぶんだということで、事前には出されておりません。

数が多けりゃというわけではないんですが、大体目安としては10地区以下に絞らないと時間の関係でとても詳細に審議をやっていられないということで、いろいろ考えてみましたが、ちょっと候補の地区、申し上げてよろしいですか、私の方から。

まず整理番号7番でございます。7番は3人があげております。それから、整理番号9番。これも3人が言っています。それから25番、26番、28番、32番。整理番号34番については、このお手元の資料で0人となっていますが、今日県の説明を聞くまで0人だと思っていたんですが、今、北島委員から大事な質問が出てきたので、これもやっぱり取り上げるべきかと思えます。34番もそういうことですね。それから36番ということで、全部で8地区をこれから少し詳細に審議していこうかなと思うんですが、如何ですか。何か、もっとこの地区もやった方がいいんじゃないかとか、ご意見があったらもう少し増やしてもいいんですが。

一応、私の原案提示でございます。ご発言お願いします。

どうぞ、北島委員。

北島委員：一応、皆さん、何かおかしいというか、問題を感じられたので、候補にリストアップされたんでしょうから。今もれた地区でも選んだ先生がいらっしゃるわけですね。それで

その先生方の、どうしてこれを選んだのかという、対象としたのかということをもつて、それで質問に対して納得のいく答えが出ればそれを外すということで、委員長の原案でよろしいのではないのでしょうか。

小林委員長：ありがとうございました。

ほかに如何でしょうか。そのようにしましょうか。よろしいですか。

それでは、今日、長野委員がどうしても欠席だということで、かなり詳しく事前レポートを頂戴しております。それで、ちょっとご披露申し上げます。

長野委員については、整理番号1番は、B/Cが1.08ということで、ギリギリのところということなので、詳細審議したらどうかというご意見でした。

それから、整理番号3番については、長野委員としてみれば事業進捗率がちょっと遅いんじゃないのかなということで、検討が必要とおっしゃっていますね。

それから、整理番号17番。やはり進捗率で、全体の進捗率が36%、年次毎で見ても75%でちょっと遅いんじゃないかということで、詳細に審議したらどうですかと。

整理番号27番につきましては、これもちょっと進捗率が遅いかなということですね。27番は、実は私もいれたんだけど、先ほどの基準からいくとB判定が原案の中にあるんで、と思ったんですが、他の委員があまりいないのでいいかなと思っています。

あと最後の37番ね。整理番号37番は、やはりB/Cが1.03ということで、非常に効果が薄いんじゃないかということでどうかということでした。

以上が、本日欠席の長野委員のご意見でございます。

では、北島委員からいきますか、この表に従って。12番にお一人だけ丸がついている、その理由をご説明ください。

北島委員：これは、費用対効果の要因変化の所なんです。そこで気になったのが、漁獲物付加価値化の効果というのは、当初7億円から0になっているわけです。そして他方で、労働環境改善効果と、それから生活環境改善効果というのが、当初はこれは見積もっていなかったのかどうか分からないんですが、かなり増えて、結果としてB/Cは1.37から2.08になっているんですが。特記事項の所で、道路を追加したことによりB/Cが変動したと書いているんですが、これの根拠というものが、私はこの特記事項だけ読んでいたんだけどちょっとよく分からなかったということなんです。

まずどうして付加価値化が0になったのかというのが分かりませんし、そもそもこの事業の労働環境改善効果ならびに生活環境改善効果というのは、もともとこれは計算しようと思えばできたと思うんです。

それから、ほかの案件ですと、労働コスト、単価が低くなったので、減っているというのがほかの事例は結構多いんですが、この場合、どうしてこれ0から急に増えたのかというのは、この説明だけではちょっと納得いかない所がありましたので。

小林委員長：なるほどね。担当課の方、北島委員の話をずっと聞くから回答を準備してください。

では整理番号 16 番は如何ですか。

北島委員：これは、国立公園ということもありますが。

これ、まず見てみますと、小奥戸の方は、進捗率がまだ 0 % なんです。改善効果とか削減効果というものをそれぞれについて計算はなさっているんでしょうけども。それぞれについて、小奥戸やそれぞれの場所の便益というものを計算なさったの上での数値なのか、あるいはまとめたものなのか。地理的な感覚はよくつかめないんですが、先週私質問しましたように、漁業組合の合併とかいう動きもありますので、かえって施設というのは、これはかなり近接した場合ですが、最近漁師の方でも車をもっていらっしゃる方は多いでしょうし、様々施設を造るにしても、まとめた方が効率的ではないのかというふうにも思われたわけです。

その場合、それぞれ独立して造った場合と、まとめて造った場合の費用便益というものを計算してもらって、それから B / C を分析してもらった方が良かったのではないかと。

それから、今からそれを見直しできるのであれば、しかもかなり近接してまとめて、奥戸だけにした方がいいのではないかというふうに思われたんです。

小林委員長：はい、ありがとうございました。

次は整理番号 10 番に田中(誠)委員が出されてます、どうぞ。

田中(誠)委員：資料を見ました。そうしますと、漁船の隻数とか組合員数が後継者不足等の影響により減少傾向にあると。このグラフが示すように減っているんですね。漁業関係の方の人数が減っております。それから、少しずつですが、漁獲高といいますが、そういうものも減っている感じがしましたので、これは、廃止というよりは見直すということが必要なのではないかと思いましたので、そこに丸をつけました。

小林委員長：それから、田中(誠)委員、あとは整理番号 19 番ですか。

田中(誠)委員：整理番号 19 番につきましては、陸揚げは平成になって他港に依存していると。ほかの港を使って陸揚げをしているといいますが、そういうことが書いてありましたので、これは検討する、再検討する必要はないのだろうかと思いましたので、そこに丸をつけました。

小林委員長：はい。それから、整理番号 29 番、道路事業ですね。

田中(誠)委員：整理番号 29 番は、進捗率が良くないわけです。平成 22 年に完成ということですが、全体計画の 37.9%、年次計画 53.1% という具合で、進捗率が非常に低いわけです。そういう意味で再検討の必要があるのではないかと思いました。

小林委員長：はい。最後に整理番号 37 番、三厩の下水道はいかがでしょうか。

田中(誠)委員：整理番号 37 番ですね。確かに下水道は不可欠ですし、特に今、市町村合併が済みまして、合併した地域に不均衡になっているという面があったりしますので、これは道路とかいうものと並んで整備する必要があると思うんですが。

ただ、地元の負担率が非常に高いんですね。これは、こういう下水道関係はそういう具合になっているのかもしれませんが。30% 台というように負担率が非常に高いものですから、これは一体どうなっているのかなと。

そして、むしろこういう事業は、これから、特に下水道の整備はこれからさらに推し進める

べき課題の1つだろうと思いましたが、この際、再検討して、そしてほかの事業にも影響を及ぼせればなという具合に思いまして、それでそこに丸をつけました。

小林委員長：ありがとうございました。

長谷川委員は整理番号13番、16番が入っていますね。どうぞ。

長谷川委員：私の方は、先ほど委員長の方からありましたような、進捗率が低いとか、それから事業費が大きい事業。それから、費用対効果の点で、幾つかの仕様にBが出てきているというようなことを選ばせていただきました。

今回、少し皆さんとずれている整理番号13番と16番は、水産基盤整備事業の中から、やはり何点かが調査の対象に、詳細審議の対象になってしかるべきではないかという視点で、この中で進捗率が低いということと、Bという評価を受けている項目があるということから、この13番と16番を選ばせていただいております。

以上です。

小林委員長：今、ご指摘がありましたように、漁港漁場整備課所管の事業が20地区もあるんで、当然、その中から幾つかは詳細に審議しなければならないだろうとは思っていたんですが。私の方としては、先ほど申し上げましたような整理番号25番とか26番とか、そういうものが入ってくるから、そこで今の人的というか、後継者の問題も含めてやろうと思ったんですが。どうでしょうか。

北島委員の言っている整理番号16番の所で、もう少し詳しくやりましょうか、どうですか、皆さん。

岡田委員：16番は詳細審議が必要と思います。

小林委員長：それでは、整理番号16番は入れましょう。

このくらいでいいかな。どうですか、その中でまたいろいろ詳細に見ていくということで。私、委員長の立場で、時間の振り分けも考えながらやらせていただきたいと思いますので。

(「いいです」の声)

それでは、ということで、全部で9地区について詳細審議をさせていただきたいと思うので、担当課の方、よろしいですか。

(3) 詳細審議地区に係る審議について

【整理番号7番 県営海岸環境整備事業/十二湖】

小林委員長：それでは、まず整理番号7番について、詳しく入っていきたいと思います。深浦町の県営海岸環境整備事業。

特に質問の内容がB/C、先ほどの漁港の話と似たようなことだと思うんですが、北島委員の問題提起です。それから、将来出来あがったものの管理の話で田中(誠)委員の方から。

そのへんのことも含めて、委員の質問のポイントを抑えながら補足説明をしていただきたいと思います。

と思います。その上で詳細審議したいと思います。

簡単をお願いします。どうぞ。

農村整備課：まず最初に、北島委員の方から出ております質問についてご回答申し上げたいと思います。

十二湖地区でございますが、費用対効果の地域アメニティ効果をCVMで算出しているけども、年間利用者3万人の根拠を教えて欲しいというような主旨かと思えます。

回答につきましては、本事業の地域アメニティ効果で想定している3万人の内訳は、まず1つは夏場、7、8月になりますが、一般海水浴、これが2万7千人。2つ目は、サンタランド白神サンセットビーチ祭り。これは、8月ということで3千人。3つ目としては、ミニトライアスロン大会、これは7月を予定していますが200人など、近隣の市町村のイベント等の実績を参考に利用者を見込んでおります。

海水浴の2万7千人については、本地区に隣接する既存の森山海岸がございます。この森山海岸の平成5年度の、平成5年度というのは、当初計画時点ですが、平成5年度の海水浴客数が4万人という実績をもとに、施設規模により算定しております。

また、当初計画時点における、平成5年ですが、旧岩崎村への観光客数が年間約69万人ということで、そのうち、7月から8月、夏場には、大体年間の50%程度以上ということで、35万人の観光客数となっております。

本地区は、サンタランド白神、十二湖の入口に位置するということから、3万人は妥当な数値と考えております。

なお、近年の観光客数を調べてみますと、平成12年度は年間82万人。平成16年度は、93万人となっております。年々増加している傾向にあります。

つづきましてもう1点十二湖地区についての質問内容ですが、水辺環境整備効果の説明において、『広く都市住民等への「憩いの場」、「やすらぎの場」等を提供できるなど、水辺環境が保全創設される効果である。』と記述されているが、地域アメニティ効果との違いを説明したいという主旨の質問かと思えます。

回答でございますが、水辺環境整備効果は、水辺や公園施設を波浪による侵食から保全する効果であり、突堤と親水護岸の整備の要する経費をもとに算定しています。

一方、地域アメニティ効果は、整備された水辺と公園施設で、安全に海水浴や各種イベント等を開催することにより得られる快適性を現す効果をさします。この効果算定にあたっては、従来の土地改良経済効果では、確立された手法がないため、CVMの手法により支払意志額から算定しております。

もう1点、田中(誠)委員の方から質問がありましたのでご説明申し上げます。

主旨は、深浦町が全く事業費を負担していないのに、深浦町の計画に入れ、管理しようとしているという質問の主旨に対する回答でございます。

海岸環境整備事業により築造された施設のうち、離岸堤、突堤、護岸などの海岸保全の効用を兼ねている施設については、海岸保全施設として、海岸法により県が管理をすることとされ

ております。

また、その他の施設の管理については、地方公共団体が行うことで、事業実施要領に規定されております。

本地区については、事業計画策定の平成5年に、町と県が協議した結果、公園等の環境施設について、利用上、適切な管理が期待できる深浦町が管理することで協議が整いまして、町と県とで管理に関する覚書を取り交わしております。

以上、3点についてお答えいたしました。

小林委員長：ありがとうございました。

質問をされている田中(誠)委員、ただ今の説明でいかがでしょうか。

田中(誠)委員：全部で92の港があるということですが、この深浦町、旧岩崎村、これはかなりあるわけですが、ほとんどが町管理なんですね。市町村管理が全部と言っていい位多いんですよ。ほかの所はそうじゃなくて、県の管理がかなりあるんですが、何故、ここだけ市町村管理になっているんでしょう。1つ、2つは県が管理するという港があっても良いように思うんですが、このへんは如何でしょうか。どうぞ。

農村整備課長：委員がお尋ねの92の港というのは、漁港のことでございます。ここに今、ご説明しています県営海岸環境整備事業と申しますのは、漁港の整備ではなくて、農地に関連する海岸の整備になります。

田中(誠)委員：ということは、質問にはあたらないということなんですね。はい、分かりました。

【整理番号9番 地域水産物供給基盤整備事業/十三】

小林委員長：それから、次は整理番号9番、十三地区です。

それで、各委員からどういう点を更に質問したいかというのは、委員からここで問題提起というか、委員から更に補足説明してもらおうことにします。

この整理番号9番につきましては、田中(誠)委員、長野委員、それから私ということですが、私は先ほど申し上げましたように、B/Cが当初よりも減っていますねと。21%くらい減少していますね。B判定です。いいんですかそれで、というのが理由です。

田中(誠)委員はいかがでしょうか、どうぞ。

田中(誠)委員：十三につきましては、私自身、しょっちゅう個人的にも行くんですよ。そうしますと、シジミ貝が圧倒的ではないかという感じがするものですから。魚といっても、どのくらい採れるのかという、そういう印象がほとんどないものですから。しかも、十三というのは、シジミでやはりこれからは活かしていくべきではないかという漠然とした考えをもっているもので、この十三に52億円という巨大なお金をかけて良いものかどうか、検討するの必要がないだろうかという、一種の印象という感じで、それに丸をつけてわけです。

小林委員長：では、担当課どうぞ。

漁港漁場整備課：田中(誠)委員の今のシジミ貝の陸揚げがほとんどでないかということですが、十三漁港における漁獲量は、平成16年度、全体で1,013トンございました。このうち、シジ

ミ貝が 973 トンで、全体の 96%であります。以下、カレイ、ヒラメ、タラなどの日本海での漁獲は 40 トンに留まっておりますが、近年の中では、平成 11 年度に 131 トンの陸揚げがございました。

また、岩木川の河口の波や埋塞による水深不足。それから、冬期間の水面の凍結などの悪条件下の中で、漁業者が精一杯頑張っているということでもあります。

こういった悪条件を払拭して十三地区の漁業者が有効に日本海側の漁場を活用して、県民に安定した水産物を供給するためには、日本海側の漁港の整備が不可欠だと考えております。

完成すれば、これまでのシジミ貝の供給を維持したままで、日本海の新鮮な魚介類を供給できる体制が整うこととなります。

以上です。

小林委員長：B / C についてはいかがでしょうか。

漁港漁場整備課：それから、B / C についてですが、策定時に一時間あたりの漁業者の労働単価が 1,545 円から 1,379 円に減少したこのために、B / C が 1.64 から 1.29 に減少しております。

小林委員長：労働単価の計算根拠が下がったということですね。

漁港漁場整備課は、先ほど来申し上げていますように、整理番号 8 番から 27 番まで沢山あるんですね。それで、実は今、個別に田中(誠)委員がだされたほか、お手元のペーパーでも出ていますが、総論的というか、全体的な話として、岡田委員や武山委員もいろいろ書いてあるんです。それを代表してというか、そのへんのことを 9 番や 16 番あたりでやることになるのかと思いますので、どうぞ。一般論も含め担当課の方にいろいろお尋ねください。

武山委員、どうぞ。

武山委員：送ってもらった資料を見て、幾つか気付いた所があるんですが。例えば、奥戸ですね。これは、詳細審議に入るかと思うんですが、40 億円近くのお金をかけて、年間の陸揚げの金額が 2 億円程度しかないという。別にそれは 40 億円に対するリターンを求めているということではないんでしょうけども。ほかとのバランスでみて、佐井もちょっと低いんですが。その陸揚げ金額が随分少ないんじゃないかと思います。

あと、漁業者一人頭で割ってみると、50 万円くらいにしかならないので、ここは。ほかは 300 万円と言っているんですが。どうも、必ずしも全員が同じように漁業にあたっているかどうかという所はあるんですが、大体、どういう目安で、ある程度ちゃんとした漁港を作ろうとすれば、何十億円掛かるのは分かるんですが。その漁業者との比率を見た時に、ある場所については、ちょっとお金をかけ過ぎているのかなという気がするような所があって、そのあたりの判断をどういうふうにつけておられるかというあたりを少しお聞きしたいと思っていました。

小林委員長：今の質問は、岡田委員から出ました、どうやって 1 種だとか 2 種だとか漁港整備の 카테고리 を決めているんだ、という話とも関連してきますね。

先ほどの北島委員の質問のように、同じ中で 2 つ漁港もあるしという話、この間も出ていたと思うんですが、そういうことなども含めて、今までの委員の質問に対してご回答ください。

漁港漁場整備課：我々漁港漁場整備課では主に沿岸漁業を対象として整備しております。その中で、沿岸漁業の特性というのは、古来、沿岸は付きと申しまして、自分の前、集落の前沖で操業すると。よそへ行けば喧嘩になるということで、自分の前沖を中心に操業しているという、そういう意味で、地先に漁業権というものを免許しております。

そういう中で、先ほど委員申されましたように、漁業、漁港をまとめて、1カ所に集約する方法は確かにあるんですが、漁港という水揚げの機能を考えますと、今、目の前にある漁港ではなくて、集約した漁港まで、例えば車で20分で行けるとします。そこから船を出して自分の地先に戻る。沿岸漁業といいますと、大抵は3t未満の小さな船です。車で20分かけて集約した漁港に行って、自分の地先に戻るのは、おそらく1時間以上掛かります。往復で2時間以上。こういうことが、燃料の消費量だとか、あるいは漁労時間の確保とか、生活ができない、生産性が非常に落ちるといった問題がございます。

また、沿岸漁業の場合、多くは家族労働、あるいは地元の集落の近隣の労働に支えられております。つまり、出漁前、帰港後、多くの女性達の支援で成り立っていると言っても過言ではございません。

この女性達も、出港、入港ごとに車で集約した漁港に行っていると、その人達の労働時間も非常に増加すると。それを支援する女性の拘束時間も非常に長くなっているということで、漁村自体の生活環境が成り立たなくなるというおそれがございます。そういう中で、県としては漁業者を守るため、集約するよりも集落ごとに漁港を整備した方が、非常に効率的だと思っています。

ただ、集約すべき所は集約しなければならないです。それは、例えば、流通の関係とか、あるいは加工だとか、冷凍施設だとか。そういうものは集約しなければならない。要するに、集約しなければならない所と分散すべき所。それぞれそういうものを考えて整備していかなければと思っております。

小林委員長：分かりました。分かりましたというのは、やっぱり、何回も繰り返しますけど、地区数20地区ということで、たまたま再評価という5年の区切りで切っていくと今年多くなったということは理解できるんですが。

各委員からの質問にもありましたが、全体的に全地区を通して漁港漁場整備の県としての姿勢。全地区にわたっての法的根拠とか。それから、田中(誠)委員のように十三地区に52億円という話とか。

いろいろあって、やはり各委員で意見交換をしたいと思うんですが、その前に、一通りずっと、今、詳細審議地区になった所を審議した上で、もう一度全体的な漁港整備のあり方についての審議にもう一度戻りたいと思うので、各事業別の各論の話の先に進めていきたいと思いません。

整理番号9番はそういう説明だということで、意見がいろいろあるんでしょうけど、後でまた審議しましょう。

【整理番号16番 地域水産物供給基盤整備事業 / 奥戸】

小林委員長：次は整理番号 16 番ですね。

先ほどの北島委員のお話、こういう問題指摘はあったということをご理解いただけたと思うんですが。ほかに、16 番について何か発言ございますか、各委員の方から。

長谷川委員、どうぞ。

長谷川委員：資料で提供いただきました港勢の推移という奥戸地区のお話なんです。質問事項回答書の 29 ページに図がございまして、漁獲高がいろんな状況があって非常に変化するというのわかるんですが、例えば、漁船の隻数というのが、最近非常に多くなったり、変化しているといえますか。

その前に比べますと、非常に増えておりまして、ほかの地区は一時期増えていたのに減るとか。このへんは、その奥戸地区の特別な理由とか、どういう状況か教えていただければと思います。

小林委員長：どうですか。この船の数というのか、ほかの地区と傾向が違う要因は何でしょうか。

漁港漁場整備課：よくは分かりませんが、ここは磯根漁業といいまして、沿岸のアワビとかウニ、あるいは海草類をとる漁業と、一部沖合いで刺し網とか魚をとる漁業。要するに、本当に小さな船の所です。特に、磯根漁業というのは、その年によって海草が水温が高くて生えなかったり、そういうことが起ると、それを食べるアワビとかウニの生産にも影響が起るといことで、整理番号 16 番の資料に載っていますとおり、漁船隻数以上に水揚げ量が大きく変化する所でございます。これは、今言いましたように、自然の影響で、こういうことによって、漁船というのは登録しているんですが、5 年に一度検認する時に水揚げが少なくなると回復するまで出稼ぎに行ったり、一時的に船を廃船したり。登録しなかったり。そういうものの繰り返しでおそらくこういう上がり下がりがあるんだと思います。

小林委員長：上がり下がりといいますが、私もこれ注目しているんですけども、後で一般論の方で話せるかな。良い状況じゃないかと思うのね。人が増えている辺地というか、過疎地という中では、人間が増えている非常に稀なる港じゃないでしょうか。そこを重点的に取り上げて、だから公的資金を導入して、もっと励め励めと前向きにもっていくとか何とか。

まあ、これは総論ですから、総論の所で。今の各論については、担当課はそういう認識だということによろしいですか。

はい、引続き整理番号 16 番についてどうぞ。

武山委員、どうぞ。

武山委員：大間というマグロかな、という気もするんですが。これはマグロが入っているのかどうか。陸揚げ金額を一人頭で割ると 50 万円くらいしかない。ほかと比べてすごく低くて、何か漁業の形態が違っているのか、マグロはここに入っていないのかなという気もしないでもないんですが、そのへん、今分かれば教えてください。

漁港漁場整備課：マグロはほとんど入っていません。

大間町の中で、マグロを主体に漁獲しているのは大間地区の方で、今申しましたように、奥

戸地区というのは、もう少し零細な漁業地帯でございます。

小林委員長：昆布とかね。

漁港漁場整備課：はい。

小林委員長：なるほど。ないそうです。

漁港漁場整備課：ないというのは語弊がありますが、隣りの大間地区に比べると非常に少ないです。

武山委員：それで、一人頭 50 万円程度の陸揚げで、ここは何とか生活できているんですか。ほかとはちょっと違うのかな、半農半漁でもないけども、そういう形態なのかなという気がするんですが。

漁港漁場整備課：奥戸は、委員がおっしゃるとおり、芋でも有名な半農半漁、隣りの大間は漁業地帯ですが、ここは半農半漁で一部出稼ぎというところでございます。

小林委員長：だから、この漁獲量プラスアルファの部分はかなりあるんでしょうね、ということが推測できます。

それから、北島委員がもう 1 つポイントを言っている環境問題についてはどうですか。担当課の方で何か解説あります。

漁港漁場整備課：下北半島一部は、下北半島国定公園に指定されておりますが、奥戸地区については、同公園の指定にはなっておりません。

小林委員長：はい、わかりました。

【整理番号 25 番 広域漁港整備事業 / 白糠】

小林委員長：それでは、次、整理番号 25 番にまいりましょう。白糠でございます。

まず、私は、何故ここを詳細審議地区にしたかということ、とにかく工事費が大きい。突出して大きい。それで、慎重にいろいろ吟味した方がよろしいですねと、審議した方がいいですねという意味でございます。

長谷川委員、どうぞ。先生もやっぱり事業費が大きいと書いてあるね。

長谷川委員：やはり、事業費が大きいことの理由として、質問事項回答書の資料で、総合的なことになってしまうかもしれませんが、漁船の隻数がうんぬんといっても、結局、小さな船から大きな船までがあって、その実態に合わせた整備かと思うんですが、それをうなずける説明といたしますか、そういうものを教えていただくと、この事業費が大きい理由というものが見えてくるように思うものですから、教えていただければ幸いです。

漁港漁場整備課：今のご質問なんですが、白糠地区は、漁港としては種別として第 4 種漁港という位置付けがなされております。

第 4 種漁港というのは、地元の漁船も勿論利用していますが、非常に陸路、海路ともに、非常に一般的には海路であれば難所のような所に位置しておりまして、非常にほかの港の船も非常に利用するという位置付けでございます。白糠のこの地区は、東通村と六ヶ所村、2 港を抱えておりまして、そこに外来船も入れるような形の漁港の安全性を確保するための整備を行っております。

事業費が大きくなった一番の要因は、出入港の安全性を確保するために、沖防波堤という非常に水深が深いんですが、そこに防波堤を設置することが一番事業費が大きくなった要因となっております。ほかの漁業全体を考えて、ほかの漁船の安全も確保するという観点から、整備を進めております。

以上です。

小林委員長：武山委員どうぞ。

武山委員：ほかの所をみると、市町村の負担というものが幾らかあると思うんですが、ここはどうなんですか。

広域漁港整備事業でも、例えば、次の三沢地区だと市町村 10%負担していますよね。

漁港漁場整備課：白糠の今の地区は、市町村の負担はございません。先ほど言いましたとおり、第一優先しているのは避難港という主旨からでございます。それは、不特定多数が安全に利用できるよというをまずもって目的としております。

それから、三沢に関しては、種別によって違うんですが、一般的に第3種漁港以下の漁港は10%。細かく申しますと、防波堤だとか、岸壁だとか、そういう施設によっても負担率が若干変わっております。それは、やはり、第3種漁港は全国展開であります、通常的安全性という観点ではなくて、経済的な観点からの負担率と考えております。

小林委員長：私、今この調書の方を見ているんです。それで、これでいいのかな、という端的な印象を持つのは、この調書の説明資料後ろに図面があるじゃないですか。この事業は、市町村としては東通村と六ヶ所村にわたっているわけです。白糠地区という地区名でありますけども、地区は実際は白糠、焼山、泊というふうに、非常に近接している所でそれぞれ港を造っている。その港の造り方は、平面図があるように、こういうふうなものを海の中に造っていく。

そういう内容の事業に対する説明としては、要するに漁業に対する投資と同時に避難港として位置付けられていると。例えば、調書の対応方針の継続の下の評価理由の所に、「本事業により、安全で快適な漁業地域の形成、生産労働効率化・近代化・担い手支援の効果が期待できる」と。それから、「本漁港は避難港として位置づけられていて、県外のイカ釣り船の利用も多く云々」。これはこのままの文章からすれば、1カ所の港で全部済んでしまう文章じゃないですか。

これは多分、前回もこんなことをいったんじゃないかなと思うんだけども、どうしてこんな近い所に3つも港を整備しなければ、この対応方針の評価理由に書いてあるものがまっとうでないのかということが、これ県民に説明できますか。

担当課の方、文章をお書きになった方、もう一度ちゃんと読んでくださいよ。この4行の文章で、だから白糠地区、焼山地区、泊地区の3カ所の港の整備が必要なんだというふうに、論理的に結びつきますか。

何故この飛び地というか、3カ所でなければならないのかという、必然性とか、そうすることがB/Cにおいて非常によろしいんだと。1カ所にまとめてしまうと、非常にコストが上がってしまって、経済効率もよろしくないんだと、環境保全上もよろしくないんだということ

で3か所が必要だという論拠が、ずっと読ませていただいているんだけど、何で飛び地3か所に港をバラバラに造る必然性があるのかということはこの調書から読み取れない、と私は思うんですが。

如何ですか、そのへん、担当課の方。

漁港漁場整備課長：白糠地区でございますが、委員長がおっしゃったように3つの漁港がございます。これは、東通村の白糠地区に1カ所。それから、六ヶ所村の焼地区と泊地区2つございます。

まず、泊地区、図面の一番右、一番南側の泊地区、ここは海岸線にへばりついたような、施設、船上場ございまして、かなりこの地区に密着した漁港という性格をしております。

それから、焼山地区、白糠地区、これは過去の整備経過と申しますか、この漁港が発展してきた経緯。いわゆる太平洋岸におけるイカ等の水揚げがかなり集まると申しますか、他県から漁船も含めまして、その量が上がる地区ということで、それぞれの東通村、それから六ヶ所村それぞれで成長してきた漁港でございます。

非常に山あいの狭隘な村と申しますか地区でございまして。この漁業を営んでいく上で、用地が非常に足りないといったような地形的なことございまして、いわゆる海側に展開をしていかなければならないといったようなことで、これまで整備をしてきております。

それで、平成14年にいわゆる漁場と漁港の一体整備ということで、この白糠地区にございます3つを1つの地区として整備を、それ以降進めてきておりまして、太平洋側の操業している漁船の一時的な避難といったような機能も持ちながら、一体的な地区というふうな捉え方をしまして、整備を進めているという状況になっております。

いろいろ、このここで水揚げされたイカの市場への搬出、いろいろ道路上の問題もございまして、非常に波の高い太平洋の気象条件の悪い所で、漁業者がいろいろやっておりますが、現在でも、いろんな意味でその漁業環境が悪いという状況にございまして、我々としては、漁業者の働く環境の条件整備、これをやはり進めていかなければ、なかなか担い手も定住しないというふうな思いもございまして、この辺を一体的に整備を進めているという状況でございます。

小林委員長：ありがとうございました。

今の説明でも私には分からない。何で3か所必要なのか。今のあなたの説明だと、1か所に集中してまとめてやった方が、ずっと効率的に良いんじゃないの。これは、集落の方々は反対するのは分かると思うけども。県はそのへんをどういうふうに判断するんですか。やはり、この集落は集落ごと、集落ごとに単独でやるという認識、交流させないということでしょうか。それは、山が確かにリアス式海岸か知らないけども、非常に断崖絶壁のような形になっているし、きついし、道路も大変だということで、道路の整備なんかも止めて、それぞれの村々、泊、焼山、白糠という所で、単独にここで生活すると。単独に物流すると。そういう観点だというふうな認識になっている。

漁港漁場整備課：港を造るために一番重要というか、これは費用の関係です。

防波堤を造る場合、例えば、水深が1m深くなると費用が倍かかります。これで、これを1

つにするとすれば、水深、今 10mの所に造っているのが、12m所まで行ってしまうと、余計費用が掛かると。

用地を造るにも、漁場をつぶして横にずっと埋めていかなければならない。そうするとまた費用が掛かる、環境にも影響する。

漁場にも、やっぱり家の前から出られないという不便な面があります。どちらかという、沿岸漁業がまずそういうことになっています。

例えば1か所、焼山にまとめたとして、白糠から車で20分か30分で来たとしても、漁場まで行くにまたそれから2時間とかかかります。一番大きいのは、費用の問題です。

小林委員長：わかりました。そうするとこのようなロケーションの立地条件の場合には、細切れに小さな漁港を沢山つくった方が、県費の支出は少なくとも済むという判断なんですね。

漁港漁場整備課：このような立地条件においては、そうです。

小林委員長：そう言ってくれば、一番話は簡単ですよ。なるほどね、わかりました。規模の大きいものが必ずしも良いというわけでもないわけだ。

私はわかりました。でも私と会話しているわけではない、委員会とやっているから、どうぞ、ほかの委員の方々。

どうぞ、北島委員。

北島委員：質問でも出したいと思っていたんですが、B/Cの、先ほどB/Cのことをおっしゃいましたが、いわゆる便益の方が労働単価が再評価時に低下しているにも関わらず、こうした削減評価と、それから労働環境改善効果が、2倍とはいきませんが、かなり増えているわけですよね。他方で、出漁日数が増加したというのは分かるんですが。増加した日数というのは、何%くらい増加したのか。それと労働単価の減少と。これだけ便益が増えるというのは、ちょっと私には、数字的に納得いかなかったんですが。

小林委員長：どうですか、そのへん。B/Cの話ですが。

漁港漁場整備課：委員ご質問の大きく増加した便益ですが、水産物の生産コスト削減効果、これは委員もお言葉にされましたとおり、出漁回数が増加でございます。これは2割増加しております。便益の方は2割増となっておりますが、大幅な上昇となっております。

北島委員：他方で、労働単価が再評価時に比べて低下しているということですから、コスト削減効果、あるいは労働環境改善効果というのは、それほど、むしろほかのケースでは再計算したら減っているわけですよね。それで、プラスマイナスということがありますので、例えその出漁日数が2割増加したとしても、この伸びというのは、私はちょっと中身的によく分からないんですが。

小林委員長：どうですか、そのへんは。

漁港漁場整備課：申し訳ございません。幾分お時間をいただければと思いますので。

小林委員長：わかりました。ではお調べください。

【整理番号 26 番 広域漁港整備事業 / 三沢】

小林委員長：それでは、漁港整備のもう1つ詳細審議地区の整理番号 26 番、三沢地区に入り

ましよう。

ここは、各委員からいろいろ出ています。田中(誠)委員、まずどうぞ。

田中(誠)委員：当初、利用漁船数を大幅に見込んだわけですね。それが、この実態を踏まえた数字にしたと。この大幅に見込んだという根拠、費用対効果が 1.72 から 1.07 に急激に下がったわけですが、それは、当初、この利用漁船数に大幅な増加を見込んだということなんです

これはどういうことから増えていくだろうということを想定したのか。そのへんの理由をお聞きしたいと思うんです。

これからの漁船の、利用漁船数の実態を踏まえた見込み、これからの見込みというものをどう考えているかということも加えてお願いします。

漁港漁場整備課：お答えします。三沢地区ですが、当初の外来船の見込みなんです、これは三沢漁港が外来船の利用が非常に多い漁港でございまして、三沢漁協の方に寄せられた利用したいとした隻数をカウントして計画いたしました。それで1日最大 409 隻を見込んでおりました。

しかし、実際にはこれだけの漁船を一時的に収容する、陸揚げさせてその漁獲物の処理を行うということは、時間的にも物質的にも対応しきれないということで、三沢市漁業協同組合では入港を断っている状況でございます。

今回は、現実的な姿に、対応可能な漁船数に見直したために、大幅に利用漁船数を減らしていることとなっております。

以上です。

田中(誠)委員：じゃ、今の実態の数がずっと維持されるということなんですね。

漁港漁場整備課：はい、そのように考えております。

小林委員長：質問事項回答書の 34 ページを見ていただけますか。棒グラフが出ているグラフ。これは、三沢漁港の話だと思うんです。陸揚げが確かに上がって伸び悩んでいる。これからは、船舶の大きさは伺い知ることにはできないですね。しかし、少なくとも、水揚げ量は一定を保っています。田中(誠)委員、こういうデータですね。

それから、長谷川委員、どうですか。

長谷川委員：私の方は、事業費が大きいことと進捗率が低いということ。それから、先ほどの B / C のことがございますが。今の同じ表ですが、34 ページにあるグラフの中で、ピークからずっと下がってきているということは伺えるんですが、それにしても、現在の港の状況の中で、様々課題がありながらも、その中で売り上げ金の総額が維持されているといいましようか、割合コンスタントになっている背景は、どういうことなんでしょうか。

つまり、ほかの港に助けてもらっているというふうに見ればいいんでしょうか。

小林委員長：そのへんいかがでしょうか。どういうふうに理解すればよろしいですか。

漁港漁場整備課：お答えします。三沢は、イカがほとんどの漁港でございまして、もちろん、地元の主たる漁業もイカですが。他港の船も三沢の漁港に水揚げすると。現在は、昼イカと申し

まして、昼に陸揚げするイカです。大概イカの場合は、夜に操業するのが普通なんですが、三沢は八戸とかとちょっと違った時間体でイカを陸揚げして、それで市場に出すというような形態をとっております。この形態は、今後も続けるというような形になっておりまして、他港の利用が、今、委員がおっしゃるとおり、水揚げの維持を図っているのが大きいかと思います。

長谷川委員：そうすると、ここに書いてある漁船隻数というのは、入港した船の数とかではなくて、三沢に所属している船の数とか、そういう意味をもっているんですか。

漁港漁場整備課：はい。三沢の漁港に所属する漁船数でございます。

小林委員長：データは全部そうなんですね。その港に出入りした船の数ではなく、その港を母港にしている、登録しているという数なんですね。

漁港漁場整備課：はい、所属の漁船数をカウントしております。

小林委員長：前回の時にもお答えいただきましたが、調書のB/Cを見ると、ベネフィットの部分で(1)番の水産物生産コストの削減効果が当初の115億円から58億円ということで、約半分近く減っているということで、大体1.07になったんですね。こういうことでいいんですかね。

それから、進捗率は前のページですが、前のページの事業の進捗状況を見ると、外郭施設と申しますか、これが30%ですね。年次計画でも66.8%だから、やっぱり遅れているんですね。これは、どうして遅れてきたんですか、今日まで。

漁港漁場整備課：事業実施に当たりまして、いろんな、事前の調査だとか、そういうものも今の計画の期間中に行います。それぞれ、その海域の調査だとか、そういうものも行いまして、それで設置する場所の事業の実施に入っていくわけですが。事前に調査期間だとか、そういうものが1年なり、1年数ヶ月なりかかりますので、その部分については、その整備に関しては、事業費を投資できないという事情もございます。

それから、三沢の整備にあたりましては、中の整備を主体に行っている状況です。思うように、事業費の投資というものの配分が、投資できる部分とできない部分がございます。これからは、基礎調査みたいなものは全部完了しておりまして、計画的に投資していけるというふうに考えております。

小林委員長：じゃ、これから加速度的に進捗するわけですね。

漁港漁場整備課：はい。そういうふうにやっていきたいと思っています。

小林委員長：よろしいですか。

ほかに、どうぞ、北島委員。

北島委員：労働環境改善効果で、私、多分質問項目を出していたと思ったんですが、これまずつえていますよね、かなり。この増えた原因は何かということと、それから、約22億円なんですが、他方で、三沢で22億円で、隣の八戸を見ても1億4千万円なんですね。漁港によって様々な事情があるんですが、いわゆる漁港の規模から考えても、どうして八戸で1億円ちょっとで三沢で22億円なのか。しかも増えていますから、どうしてそういう数字になるのかというのが分からなかったんですが。

しかもこれ、丁度、B / Cの値が1ギリギリなんで、これが増えなかったら1割っているんですね。ですから、そこのところをご説明願います。

小林委員長：計算上そうなりますね。どうですか、そのへんは。

漁港漁場整備課：お答えします。労働環境改善効果というのは、沖防波堤、三沢の方の沖合いの方に防波堤を設置しておりますが、その整備をすることで得られる出入港の安全性を確保することによる労働環境の改善効果を見込んでおります。

この効果は、三沢漁港を利用する漁船の乗組員を対象として算定しておりまして、当初は、年間、延べ4万7千人としておりましたが、現地調査を実施したところ、今回、6万4千人に見直したものです。この効果により、便益額が8億円ほど増加したということになっております。

八戸の方については、漁港の方は港湾施設の方に囲まれているような位置付けになっておりまして、三沢みたいに外郭施設、防波堤が一般的なんですけど、そういう防波堤の整備は実施しておりません。そのために、そういった防波堤の効果は見込めないということになっているかと思えます。

北島委員：分かりました。

【水産基盤整備事業全般】

小林委員長：一通りもう一度整理してみます。まず整理番号9番でしょう。それから16番、25番、26番ということで、漁港漁場整備課担当の中からピックアップして詳細に4地区を議題に取り上げながら、いろんな問題点が見えてきたと思うんですが。

ここで、次から道路課の事業になってしまうんで、道路に入る前にここで一旦締めて、青森県における公共事業の中の漁港整備ということに対する基本的なポイントというか、問題点とか、いろいろ整理しながら今後のことを考えてみたいと思うんですが。

実は、お手元に1枚紙が配付されていると思うんですが。タイトルが「男女別年齢別漁業就業者数の推移」というものです。これは、私が事務局にお願いして急いでコピーしていただいたものです。

実は、事前配付の質問事項回答書の中で、見てもらうとお分かりだと思うんですが、岡田委員の書いている所もそうですが、全地区という書き方で質問が出ています。それから北島委員がやっぱり全地区ということで。それから、武山委員、田中(誠)委員、長谷川委員も全地区になっていますね。

ということで、この漁港漁場整備課担当の仕事そのものについて、やはりいろいろもう少し全体的に、個別はあくまでも個別の現象論でございますが、その背景となっている青森県の漁港漁場整備に関する考え方ということで、担当課の方で大分資料を作っていただきました。それが23ページからになってくるわけです。

最初は、法整備がこのように変わりましたということです。24ページになって、平成13年から陸と海の中と両方を一体的に整備するようなのが、漁港漁場整備の今の考え方だということでございます。

それから、25 ページからは岩崎地区からはじまって、港々の陸揚げトン数、それから金額、そこに登録している船の数、その漁協の組合員のことをずっと書いてもらったんです。

これは、各個別個別の、地区別のものでまとめてありますが、その中で、私も質問させていただいたんだけど、青森県全体のことを知りたいと思ったところ、最後の 35 ページに出していただきました。

35 ページの上のデータは、県全体の話なんです。陸揚げトン数は相手が魚というか魚介類ですから、上がったり下がったりで、オレンジの棒グラフのとおりですね。それから、金額も水物といったら水物だけでも、この棒グラフのとおりです。こういうのは、金額はマーケット論理が入ってきますから一概に言えないにしても、働き手であるところの人間とか、それから、そこに登録している船はどうなっているんだということを心配して、この先あまりにも右下がりになっている所に少ない県費を投入するのは如何なものかというのが大前提にありましたので、これを見せていただきますと、水色の折れ線グラフが組合員なんです。それが、大体平成 14 年あたりからは横這いかな。下に概要が書いてありますが、漁船舶数は、緩やかな減少傾向で、組合員は、減少傾向から下げ止まりだということです。

私が前にちょっと発言した主旨は、将来展望で次の世代の後継者がどうなっているんだと。ご年輩の方ばかりで、これだけ公的資金を投入しても物が残って人間がいなくなったらどうなんだということでもちょっと心配していたことが、このデータじゃ見えないということで、急遽一枚紙の、年齢別に出したデータがありまして、これを出してもらいました。

平成 7 年から 15 年までのデータでございます。一番左側の小さいライトブルーといいますが水色、これが 24 歳までの本当の若者だそうです。これが、今平成 15 年のデータを見ているんですが、青森県全体で 259 人。

それから 25 歳から 39 歳までの一番のバリバリの方で 1,062 人と。これを足すと 1,300 人くらいで、しかもこの数は平成 11 年とか平成 10 年は多いけど、11 年からこの直近 5 年間くらいでは、次々と若者が新規参入しているということを裏づけているデータだと思うんです。

よって、このデータを見る限り、県費を投入、あるいは国費を、税金を投入して港の整備、漁港整備、漁場整備をやっても、後継ぎがないんじゃないかという問題はないかなと。青森県の漁村は、人に関しての年齢構成から見ると頑張っているかなということで、勿論この水産タンパクというか、水産物がいかに重要かというのは、これは承知のことで、敢えてここで議論することもない話でございます。

いずれにしても、そういう重要な国民の沿岸漁業としては、今後ともこの千数百名の若者が頑張ってくれるという背景があれば、先ほどから 100 億だの何十億だの、非常に大きな県費が入っていくわけですが。投入金額が多いということに対しては、かなり先まで、10 年先、20 年先くらいまでは投資して、基盤整備をしてやった方が、いろんな面でプラスかなという判断の資料になるかなというふうに、この資料を見て私は感じたところでございます。

さて、各委員で、その他、いわゆる漁港漁場整備という青森県の仕事、公共事業に対して全体的にいろいろ突っ込んだ議論があれば意見交換をしたいと思いますが、どうぞ、フリーに。

長谷川委員、どうぞ。

長谷川委員：様々な生産の向上とか、いろんな取り組みをしていただいて、漁場整備とか漁港整備をしていただいているわけですが、今の資料の例えば 11,000 人が漁業就業して、例えば水揚げが 600 億円となると、これを 11,000 人で割ると平均所得になるんでしょうか。

小林委員長：先ほど、武山委員からも似たような話、50 万円で食えるのかという話が出ましたが、そのへん、如何ですか。

漁港漁場整備課：単純には、そんな形にはならないかと思うんですが。

長谷川委員：そうですか。

私申し上げたいのは、つまり、結局私達はこういうふうな青森県で暮らして、そしてここ漁業に従事している方を中心にして、この産業が育成されれば、そこで最初に行われるのは、漁業関係者の方の所得向上というのが第一にあって、その上で、例えば納税とか、そういうふうなことにはね返ってきて、暮らし全体が豊かになる。そういうふうなことが基本的には次の世代も夢をもってこの漁業に向かえるということだと思えるものですから、その目標値として今、漁業に従事されている方の収入というのは、上昇しているものなのか、それともどういう状況なのかというのは、ちょっとコメントいただけませんか。

小林委員長：基本的に、農家の方では、センサス調査で、一種兼業、二種兼業とって、その人の一家の収入の中の農業収入が何%を占めるのかということを中心にデータとして出ているんですけども、漁業もそういうのあるんじゃないですか。漁家も、農家じゃなくて漁家の方も。収入の内訳。トータル収入もさることながら。

漁港漁場整備課：ございます。ただ、今手元の資料がなくて。

小林委員長：それは見せてくださいね。

この話をする時に非常に面白いのは、農家のデータと合わせるといいんですよ。一次産業のうち林業はいろんな事情があるから林業はおいておいて、一次産業従事者で農家と漁家とは、青森県の平均総収入があって、その仕訳は、農外収入がこのくらい、サラリーマン収入がこのくらい、農産物収入からこのくらいというデータが出ているんですね、ご存じだと思うんですけど。それと同じようなものに一緒に並べて、農家と漁家が両方見えるようにやると、陸の方の問題、海の方の問題が一挙に見えて審議するのに参考になるかなと思うので、そういうデータを後で見せていただければと思います。

漁港漁場整備課：分かりました。

小林委員長：では田中(正)委員、どうぞ。

田中(正)委員：私以前、少子化問題の会議に出た時に、農業の後継者よりも漁業の後継者の方がお嫁さんが来ないっていう、そういう仕事をしている方はすごく困っていらっしゃるという現実を見て、そういうことを考えると、果たして本当にこの後、後継者というのは大丈夫なのかなということ。やはり、一番の理由が農業よりも漁業の方が収入が少ないということだったんですね。ですから、そういう資料は、ある意味、後継者のことも如実に出てくるんじゃないかと思うんですが。

小林委員長：後継者の問題ですね。

どうぞ、岡田委員。

岡田委員：私も、前回、いろいろお話を伺ってみたいなと思ったのは、まさにものすごい額の投資が行われていて、その将来的な展望というのが一体どうなんだろうかなということでした。

委員長は、この一枚もののペーパーで納得されて展望があるんだなというお話なんです、私は、あんまりまだ納得できないんですね。

それは、先ほど漁港と漁場一体化ということで法律が変わりましたという話をいただきました。それにも関わらずB/C考えると、漁港の場合には、我が国と言った方が良いのか、北東北と言った方が良いのか、そこでは、個別に整備した方が安いんだという、ある物量的な数値でのお話はいただいたんですが、やはり、県民ないしは国民がこの水産業に期待しているところというのは、必ずしも整備だとかということよりは、むしろそこに生きている人々が上手に生きていくための基盤整備としてというようなものかどうか、それになっているかどうか。

そうであれば、今、長谷川先生がおっしゃるようにいいのかな、と思うんですが、どうやら、相変わらず個別経営というか、漁家一戸あたりのそういう枠組みでの生産形態というのが維持されているということを強くおっしゃっていて、一方では、漁港と漁場の一体的整備。

もう一方、一次産業で今、大変厳しいのは、まさにグローバルの中での価格競争ですね。その中での安心、安全を図りながら、マーケットとどう繋ぐかということ。農業の方では、まさにファームトゥーテーブルですから、ここまで一体化したところでの生産のあり様というのは、一体今後どうなるのかというのは、大変注目なんです。

生産の形態、それを担う所、そこでの技術開発だとか、技術革新を踏まえた形が、生産のあり様の所での担い手と、どうもミスマッチがあるような気がしてならないのが私の印象です。それは、大変漠然としているから、具体的に説明をいただければあり難いということなんです。

もう一つは、今お話の本当にそこで漁業を担っている人達が、今、県が依然として、私の言葉でいえば高度成長型の整備のあり様を願っているかどうか、要求しているかどうか。

どの調書にも全部地元の漁協と地元の人達のニーズということで、「聞いています」ということは書いてありますが、具体的に、例えば白糖の焼山においてはどうでしょう。こういう所がこの調書の中に明記されていない所の弱さというのは、やっぱりあるような気がするんです。特に、若い人達が本当に一戸一戸の生産主体として自立的にやっていくことを望んでいるか。このあたりについては、私、大変疑問に思っています。

それから、場所によっては農業と漁業一体化の形態が非常に多いんです。その通りだと思えます。しかし、一方では、私が聞いているところでは、あるいはお付き合いをしている若者は、やっぱりできれば、あっちもこっちもは大変煩わしいし、プロとしてやっていくのには、非常に競争条件として良くない。やっぱり專業かないしはそれに近い形態で、あるいは一戸一戸ができなければ、そうではない新しい、要するに資本装備も大変に大きくなりますから、自信が

持てない、一緒にやってくれるという形態でなければ、とてもとてもやろうなんて気にはならないよ、という話も沢山聞えてきます。

そういう中で、どうも委員長のようにストーンと納得がもう一つできないものですから、これだけのお金をつぎ込んで整備をする整備のあり方として、今後の生産と生活のあり様を踏まえた上で、本当にいいんだろうか。

先ほどの漁場漁港一体化でいきますと、法律ごとではそういう形にしたということは、漁港の所は、すなわち、むしろ、いわば食住一体化ではなくて、生活として切り離れたということも言えなくはないですよ。生産の所での漁港と漁場を一体化すると。そうすると個々に住んでいる所の、今は海岸線の漁港整備をしてきたんだけど、そこではむしろ生活論でやった方がどうかみたいなことも、裏にはあるように、私には見えてくるものですから。果たして良いのかな、というのを依然としてめぐえずにお聞きしておりました。何とかそこを打破していただけるとあり難いと思います。

小林委員長：ありがとうございました。まさに一般論的にそういうことですよ。

日景委員、如何ですか。漁港漁場整備の事業について。全体的な話で結構でございます。

日景委員：おっしゃるとおりだと思っっている伺っていたんですが。

やっぱり、将来的なことを考えていった時に、例えば、数日前の青森県の少子化の問題、1.25 ということで、47 都道府県で最も減少が大きいというデータが出ておりましたので、それは特に第一次産業に限ったとかそういうことではなくて、やっぱりどこでも今後起って、私は個人的にはもっと下がると考えているところです。

そうやってきた時に、青森県が第一次産業をどう考えるかというところと関連がすると思うんですが。やっぱり、女性の労働力ということを考える必要があるのではないかと考えているんです。その時に、今の漁港との関連で見た時に、女性の労働力がいただいたデータによりますと、それほど大きく下がっていないと。むしろ、割合的には増えている傾向にあるのではないかとと思うのです。

ですから、若者の育成もさることながら、女性の労働力をどういうふうに確保していくかということも、とても大きな問題はないかと思えます。

ところが、よその話になってしまって恐縮ですが、数年前に、商工政策課かな、何かの審議会では若者達の労働力をどうするか基本計画みたいなものを作った所に参加させていただいたことがございまして、どうもかなり、全てを分断して考えているんです。つまり、サラリーマンとか、そういうものしか視野になかったものですから。労働力と考えた時、必ずしも縦割りの、あるいは横割りのなというだけではなくて、総合的に考える。つまり、今みたいな世の中になると、例えば、漁業というのはかなりプロフェッショナルな域にあると思うんですが。やりたい若者もいるんじゃないかなと。そういう労働力開発を今後どういうふうにしていくかというところが、とても大きいように思えます。

併せて、繰り返しになりますが、女性の労働力に関していうと、そういうトレーニングはほとんどなされていない。つまり、漁業の中の女性の役割というのは、大方陸にいて、揚がって

きたものを仕分けをすとか。いろんな使ったものを洗うとか。そういう裏方的なものがどうもほとんどみたいなんです。そうではなくて、主力の形でどういうふうに取り込めるかということも、ここは考えていかないと、青森県が目指している大きなビジョンを達成するのは難しいのかなと考えます。一般的な話で恐縮ですが。

小林委員長：ありがとうございました。

田中(誠)委員、どうぞ。

田中(誠)委員：今造る漁港は50年耐用ということですから、50年後にまた同じような工事を繰り返すということになるんですね。やはり、時代は動いているわけですから、今までのそれを踏襲するというよりは、思い切って縮小する港、あるいは大きくする港、一挙に廃止するというところまでいかないんでしょうから、そういう柔軟性がもっと欲しいような感じがいたします。

それで、県では「攻めの農林水産業」とかいうことを言っておりますけれども、実際に水産白書ですか、新聞の解説を見るだけですけれども、魚離れが非常に進んでいるんですね、進んでいるということから、加工とか養殖とか冷凍とか、ソフトと言えは変でしょうけれども、そういう分野にもっと力を入れるべきであって、港は少々不便を感じても今までのような巨大なお金を投資するという時代ではなくなっていくのではないだろうかという感じがするんですよ。もっと思い切って縮小するところは縮小すると、将来は廃止するというところまでいくことが必要だと思いますね。

それから、やはり個人個人では出来ませんから、漁業協同組合が中核になって考えていかなければいけないわけですね。人口はこれから減っていくわけですね。どんどん変化していきますので、それに対応したやはり公共工事ということも考えていかないと、今までどおりと、高度成長下の流れをそのまま、国道みたいな感じでというようなところがまだ抜け切れていないのではないだろうか。もっと柔軟性をもって縮小すると、大きくすると。そしてあまりこういうものにお金を掛けないで、養殖とか加工とか、そういうものにむしろ費やしていくという方向にしていかなければいけないのではないかという感じを持ちます。

小林委員長：はい、ありがとうございました。

今の3人のご発言は、一つのポイントとしては、質問事項回答書の冊子の20ページに田中(誠)委員の質問に対する県側の回答が出ています。ここで3番のところ、ハード対策とソフト対策という言葉が出ておまして、ソフト対策の問題で から までずっといろんな事業が言われているのですけれども、具体的に先ほどの少子化対策とか女性の問題は、 は「漁村女性をつらつライフ事業」と言うんですか、いろいろあるけれども、具体的にこれらがどういうふうな成果を現しているのかとか、こういうことをお示しいただければ行政サイドとしてはハード対策の他ソフト対策としてもやっているんですよということが具体的に見えてくるとは思うんですけれどね。

よってですね、後で7月の現場調査をどこにするかという問題が一つ出てくるんですけれども、実はこのソフト対策がどこまで功を奏しているか、実効を上げているかという先進事例と

してはいかがでしょうか。先ほどどなたかの委員の発言にもあったように、ある地域の過疎と
言われている人口が少なくなっているところの将来展望も含めてハードとソフトがうまくかみ
合って公的資金の導入がこれほどうまくいっているんですよと、一つの先進事例と言うか、こ
ういう形で現在進行中でございますよということあたりを見せてもらえると、今、いろいろ
意見を出されたことに対する青森県行政側の一つの見解、施政方針が見えるかなという感じが
しますので、後で現場どこを見るかということにそのへんもちょっと頭に入れておいて議論
をしていきたいと思います。

それと、今の各委員のおっしゃっていること、皆それぞれ担当課ももっともだと思って聞か
れたと思います。もう一つ、私の方から、私の専門領域を兼ねて言いますと、いわゆるグロー
バルな話の一環でございますけれども、景観生態という言葉があるんですよ。英語でランドス
ケープエコロジーと言うんですけれども。

日本のように 360 度海に囲まれている、特に青森県の場合は岩手県、秋田県との県境だけを
除いてあと全部、4 辺の内 3 辺海でしょう。この海の沿岸部の景観が、今日、さっきから話題
になっているようにハードの整備、いわゆる堤防をこしらえる、何を整備するという形で、人
工構造物でぐるっと囲ってしまうということが、21 世紀の生物の多様性とか地球環境とかを
考えた時にどうなのか、そういうふうな沿岸部分の景観生態、これをランドスケープエコロ
ジーと言いますが、インターネットで引いていただくと、世界中の論文が出て来ますけど、
ランドスケープエコロジー、景観生態学と言うのですが、そのランドスケープエコロジー的な
視点から私達の次の世代の子供や孫の代にどういうふうな国土、郷土を残していくべきかとい
う論理が一つないと、50 年先に、さっきちょっと田中(誠)委員も言ったように、50 年先に、
何でこんなものを先人は造って、後始末、どうしてくれるのやということになって、生物がど
んどんいなくなってなんてことになって困るから、そういうランドスケープエコロジー的な
視点でとらえることも必要ではなからうか。

青森県のように 4 辺の内 3 辺が海に囲まれているこの沿岸部分の有り様、生物の多様性を
考えた有り様を考えた場合、どういうふうな沿岸整備があるのかというのが、これはやはりき
ちっと一つの考え方を整理しておいて、その上に立ってこの部分は人工構造物、この部分は自
然のままと、この部分は何々というふうな、そういうふうな色塗りをする必要があるのではな
いか。

それは林業の方ではかなり進んでいるんですよ。どこまでが人間生活に密着した林地で、ど
こから上は人間を排除、まあ排除はしないけど主として他の生物のための林地とか、色塗りが
非常に上手に林野庁の方はいっているんですけれども。そういうふうなマスタープランと言
うのかな、こういうの。

21 世紀の次の世代の人々に対する沿岸整備の有り様、一つのフィロソフィーですよ、ラ
ンドスケープエコロジー的な観点から見たというふうなことも、やはりこういう場でないと、
公共事業を審議する場でないとおそらくきちっと議事録に残ってこないのではないのかなと思
いますので、そういうふうなマスタープラン、21 世紀に先駆けてのマスタープランの観点、

それから先ほど言ったようにソフトの問題、ハードの問題、そういうものをトータルして、この20地区をみてみたい。

したがって、詳細審議しているのは整理番号9番と16番と25番、26番ですけど、このあたりでどこか集中的にやれば、私も大して勉強しているわけではないけれども、日本の沿岸を持っている地方自治体としては先進的な一つの提言がそこに出てくるのではないのかなというふうにも思うんですよ。なので、ちょっとそのへんを後でもう一度意見交換をしてみたいなというふうにまとめさせていただきたいと思います。

この後、道路事業とか県土整備部の事業に入りますので、ちょっとここで15分ほど休憩します。

(休憩)

【整理番号28番 国道改築事業/国道338号白糠バイパス】

小林委員長：それでは再開したいと思います。

それでは、道路課所管事業の詳細審議に入りたいと思います。整理番号28番ですね。

一覧表を見ますと、これは私の指摘ですが、進捗率が遅れているのではないかという話。それからB判定でございますね。B/Cが減少しましたからね、38パーセントほど下がっていると。

他に、長谷川委員もB判定有りということですね。

それから、あとは田中(誠)委員。どうぞ、田中(誠)委員。交通量が減少傾向にあるということですけど。

田中(誠)委員：それはそのままそこにありますように、将来交通量の伸び率が増加傾向から減少傾向へ転換したと。その結果、B/C1.87から1.15に下がっているわけですね。ですから、将来的に見ると、これは見直すということも必要なのではないだろうか。やはり検討することが必要なのではないかということなんです。

小林委員長：はい。

それから北島委員、どうぞ。用地買収の問題というのがあるけれど。

北島委員：これは用地買収が全然進んでなかったの。それからバイパスですよ、バイパスの位置と生活道路とかがちょっと離れているので、その関係もあるのかということも思ったんですけども。用地買収は、県の方の説明で解決されそうだと、見通しがつきそうだというお話ですね。

小林委員長：そうすると、住民ニーズの把握が十分かということですね。

北島委員：ええ。添付資料の3ページの地図を見ますと、生活道路からかなり離れているので、不便な人にとっては不便なのではないかと。道路の物流という観点からはバイパスを造ってしまった方が便利なんだろうけれども、それと用地買収がちょっと絡んでいたのではないかと思ったのですが、少なくとも用地買収に関しては見通しがついたということですので。

住民ニーズについては、ここのところで期成同盟というので、その意向があると書いてあったのですが、ただ、期成同盟とかいろんな地元の様々な組織とか会があるんですけども、その人達の要望というのは必ずしも住民全体の要望とは限らないわけですよ。他の案件を見ましたら、大体 98%のアンケートをしたと書いていますけれども、この場合はその期成同盟と言いますかね、そのみの要望があるというふうには書いてなかったので、果たして住民ニーズがあるのかどうかということに関してちょっと疑問を持ったことと、それから先ほど他の先生方もおっしゃいました、いわゆる道路の交通量が減少傾向にあるということなので、これ将来的にはB / Cも 1.0 を割る、現実的には割る可能性も高いのではないかと思いますので。

小林委員長：それから、岡田委員からは環境影響への配慮についての対応ということで、これはよろしいのかな、これで。質問事項回答書の 36 ページに、こういうふうな対応をしていますと書いてあるけれど。

岡田委員：私としては現場を見せてもらえるといいなと思っていた一つです。

小林委員長：なるほど。はい。それじゃ、どうぞ道路課。今、各委員からそういう質問だそうでございますので。よろしく願いいたします。

道路課：ご説明申し上げます。まず進捗率が悪いという点についてでございますが、3ページの図面を見ていただきたいのですが。事業としては平成 62 年から事業をしております。ちょうど、今、1期工区で事業を展開しておりますのが左側の方の 3,830mというところなんです。今回私どもでバイパス計画をしている区間というのは現道の高さとは比べますとやはりかなり高い位置、地形が海側にずっと傾斜しているという地形のところでございます。どうしても部落を避けるというバイパス計画になっているものですから、現道に対していきますとかなり標高の高い位置をバイパスが通るという形態になっています。

その関係で、このバイパスへ入り込める道路というのがちょうど工区境のところには1本ございますが、ここが程度の大きさの車が通れる場所というところが1ヶ所と、途中で細い道路が2ヶ所ほどあるのですが、なかなか工事用車輛が通れるような状況にないということがございまして、どうしても北側の方から片押しでの工事施工という状況になってございます。しかも、現在まで進めている区間には5橋の橋がございます。これは各沢部になっているのですが、この橋を順次架けていって、現在ちょうど赤く塗られていますが、18年度事業箇所のところまで来ていると。参考までに申し上げますと、62年から4年ぐらいまで、平成4年くらいまでが設計関係や一部用地買収という形で入っております。一番北側の橋になりますが5年と6年で9号橋、それから7年と8年で8号橋、9年~11年で7号橋、11年~14年で6号橋、17年から5号橋の鳥ノ沢橋という橋の下部工をやっていると。どうしても片押しになってきている関係で、事業費を大きく付けたからといってなかなか工事の進捗を大きく図るという状況になかったという点がまず一つございます。

それから、割合でいきますと、どうしてもトンネル費用、それから橋梁工事費用が非常に大きいものですから、今回の進捗率の中でいきますと残事業費が 68 億ぐらい残っているのです

が、その内 1,237mのトンネルが約 39 億円ほどかかります。それから、まだ未着手の大明神沢橋というのが3億8千万ほどかかると。それから、今着手しています鳥ノ沢橋も4億6千万ほどかかるといふことで、どうしても大きな事業費のかかる案件が残っているという関係で進捗率が非常に悪くなっているという状況でございます。

それから、住民ニーズの話でございますが、資料の方に期成同盟会とか、様々な資料の方に列記しておりますが、一番大きな道路の性格と申しまして、半島を循環する道路に指定されております。下北半島地域は 338 号と 279 号というのが半島全域を両方の路線でカバーしているという状況の中で、338 号という路線だけを見ても、一次改築、いわゆる二車線化されていない地域ということで見ると、この白糠バイパス部分だけが残っているという状況でございます。そういった意味では、やはり、時間は掛かっておりますが着実にともかくバイパスを整備して、道路の整備を進めていくというようなことで今回継続というような評価をしております。

それと、時間が若干遅れたという点で申しますと、共有地が先ほど言いましたように 1,000 名を超えるような共有地があるということで、それも 15 年度に組織づくりをして、今年の3月に本申請したということで、そういった手続き的な関係もございまして事業そのものがかなり、進捗率が悪いという状況になっております。

それから、交通量の伸びの話でございますが、ここに書いておりではございますが、B / C が 1.15 という形になっておりますのは、どうしても交通量に起因している部分が非常に大きいものですからこういう形になっております。元々交通量の予測というのは国土交通省が将来的な交通の伸びを示すフレームという形で順次整理をして公表してきていたのですが、12 次までの交通フレームと申しますのは、どうしても人口増でいきますとちょっとご紹介申し上げますと、12 次フレームの交通量の伸びを算定した際に、1999 年の青森県の人口が 151 万人ほどで想定しております。2,020 年の予測をしているのですが、これが 137 万人ということで、かなり人口が減少するということは想定しているのですが、実際の 12 次フレームの数値を見ますと、H32 年 / 11 年という数字で見ますと、青森県全域で 1.42 という交通量の伸びを示しております。この関係というのは必ずしも人口の減少が車の保有台数の減少につながらないと、様々、核家族化であったりとか、1 家族当たりの保有台数のセッティングとか、様々なことがあるかと思いますが、12 次フレームの段階まではやはり人口が減少すると予測をしている割には交通量を伸ばしていたという経緯がございます。公団の民営化等の議論の中で、やはり交通量の予測が非常に甘いのではないかという議論がございまして、国土交通省も今回の 13 次フレームにつきましてはその点をきちっと考慮した形でフレームの伸びを示しているということで、H42 年 / 11 年でいきますと、青森県全域で 1.036 ということで、ほぼ横ばいという結果になっております。

ただ、下北地域に関しまして申し上げますと、下北地域に関しましては 12 次フレームで 1.363 なんですけど、13 次フレームでいきますと 0.896 ということで、マイナス 0.467 と大幅に減少しているということで、資料の方で説明いたしましたけど交通量が約 34%ほどどうしても

減少してしまうという傾向で、B / Cにつきましてはこんな結果になってきてしまうという状況でございます。

小林委員長：はい、ありがとうございました。

道路課：あと、環境の方ですが、岡田委員の方から前回の質問にございましたが、環境への配慮ということで、こういった項目でチェックされているかということでございます。

地域別の環境配慮指針というところでまいりますと、森林の保全と活用ということでここにチェックを入れております。これは保安林等を含みます山林地域につきましては、ほとんどをトンネルという形で設計しておりますので、こういった意味で配慮している。

それから、水域の保全と活用。この部分につきましても、隣の方にございますが、海岸線、結構景勝地の海岸線になっておりまして、当初の設計段階ではこの海岸線沿いにバイパスを造る計画にしておりました。そういったものを見直しまして、陸域の方にルートをふりまして、トンネル延長も長くして環境への影響を少なくしたというようなことで、ここにおいてもこういったチェックをしております。

それから、野生生物の多様性の確保という点にもチェックを入れておりまして、これにつきましては法面の緑化だとか、そういったことで様々、厚層基材吹き付け等の緑化を図る際には在来種を入れて、極力外来種が入らないようなことをしたりと。また、最近ですと間伐材のチップ化ということで、チップを厚層基材の基盤材に活用するなど、様々そういった形の物で対応しておりますので、ここでもそういうチェックを入れております。

それから、自然災害の防止に配慮した安全で快適な生活環境の確保というところでもチェックを入れておりまして、これは区分といたしまして土石流の関係、それから災害の発生に配慮した計画ということでは、先ほど申しましたように各沢部にはほとんど橋梁にしておりまして、砂防指定地等につきましては橋梁でまたぐという形で、直接そういった地域には余り手が入らないような考慮をしております。

それから、同様に災害にかかるものとしたしまして、地震に対応した設計ということで、今回計画、また完成しております橋につきましては耐震設計に基づいて設計しておりますので、そういったところでチェックさせていただいております。

それからもう1点、開発事業等における環境配慮指針への対応というところがございますが、こちらにつきましては項目がかなり多くございまして、1-1-1 でいきますと農地と緑地や植生の環境にかかわる環境配慮というところでは、安定勾配の切り土でいきますと45度の切り土法面を設計いたしまして、そこについては速やかに緑化を図っていくと。また、施工時においても極力流れ出さないような対策を講じながら施工工事をしていくというふうな配慮をしております。

それから、水系や水辺の変更にかかる環境配慮という点ですが、こちらにつきましては先ほど言いましたように流れ込んでいる沢部の水辺についてはほとんど手を掛けなくてもいいような形で橋梁にしておりますので、そういった意味で配慮しているという点でございます。

それから、重機関係につきましては、排ガス規制等の環境に配慮した機械類を使用すると。

また、土砂の流出や搬出、こちらにつきましても極力切り盛りのバランスを取りながら設計工事を進めるということにしております。

それから、廃棄物等の問題につきましては、できるだけ再利用できる物は再利用する、また舗装材につきましては再生材を活用する等、そういった形で十分配慮しながら工事を進める計画としております。

主な点で申しますと、そういったところでチェックいたしまして判定をいたしております。

小林委員長：はい、ありがとうございます。いかがですか、これで。

私からですが、今この調書全体の図面を見て思うのだけれども、ここ、原子力発電立地関連の法律によっていろいろなされているんだと思うのだけれども、さっきの交通量の話ですけどね、この道路に関しては、振興山村地域、過疎地域ではあるけれども特殊な立地条件であるという、そういうデータはないんですか、何か。原子力発電関連での。

道路課：開発に絡む交通量というのが、ちょっと個別の、特に東通の原発だとか大間の原発、それからむつの中間貯蔵等につきましては、特にそれらの開発に伴います開発交通というのを設定しておらないものですから、どうしてもそういったものがこの、我方で今想定しています交通量に加味、まあすることになるんでしょうけれども、どの程度入れ込むというのが非常に難しいと申しますか。

小林委員長：少なくともこのデータには反映されていないんでしょう。

道路課：はい。

小林委員長：私の質問は、反映されないで誤差の範囲でいいんですかという質問なんですけれども。そんな微々たるものだという認識でよろしいんですかと聞いているんですが。

道路課：誤差の範囲というふうに想定してよろしいかと思うのですが。

小林委員長：道路課としてはそういう認識でありますと。

道路課：はい。

小林委員長：ただ今、担当の方のご説明で、いかがですか、よろしゅうございますか。

【整理番号 32 番 地方特定道路建設整備事業 / 清水川滝沢野内線滝沢】

小林委員長：それでは、もう一つ道路があるんですよ。今度は国道から一転山の中に入るんですけど。整理番号 32 番。先ほどちょっと追加補足、交通量を調べてもらいましたけど。

これは前回の委員会、第 1 回目の委員会で県の担当の方から中止と原案提示されているんですけど、これについてやっぱり中止ということは大きな内容なので、ちゃんと吟味したいということでございます。

どうぞ、各委員、ご発言があれば。先ほどの交通量の追加調査の結果から言うと、もうほとんど山菜採りか何かの人が乗用車で入ってくるぐらいで、後はこの手前の工事現場に貨物車とかダンプカーかトラックが行っているという程度の交通量ですねというお話ですよ。

どうですか。濱田委員、どうぞ。

濱田委員：この事業の中止の理由ですね、国道 4 号線の代替機能について確保されたということですがね、どういうふうに確保されたのか。また、14 年度以降、平内町からの要望が無く

なったということもあげておりますね。これを詳細に教えていただきたい。

現状では平内町から青森市の浅虫を通して青森に来るには、夏場はしばしば交通渋滞を起こしている状態ですね。代替道路が無いためだと私は思っているのですが。それに、14年度前後して、特別な情勢変化があったのかということも知りたいと思います。

それから、質問の理由としては、14年の8月11日11時30分頃平内町の土屋において小規模な土砂災害がありました。この時は大きな事故ではなかったために半日ぐらいの通行止めで終わって、みちのく有料道路を無料開放したということもあります。そのためには、あと8.8キロを整備されれば利用価値も出てくるのではないかと思うのですがね。

それからもう一つ。用地が取得してあるということですがね、これを中止としたら、この用地はどういうふうになるんですか。それで、これは県の歳入に入るのか、そのままにしておくのかということです。

以上です。

小林委員長：はい。代替というふうに出ていますけどということですが、まずそこからどうぞご回答を下さい。

道路課：前回の委員会でもご説明申し上げましたが、当該道路の整備につきましてはあくまでも国道4号の緊急時における代替道路の確保という意味合いで事業が入った経緯がございます。

もちろん、その時期と申しますのは国道の整備につきましてもまだ整備が十分でなかったという背景がございます。現在の国道の整備状況を申し上げますと、うとうトンネルにつきましてはもう完成しております。あそこは地滑りが発生いたしまして、一時止めるという事態にもなったのですが、そういったことで新しいトンネルを掘って完成しておりますし、現在土屋地区のバイパスにつきましても現在整備をしております。来年度でちょうど沖出しをしている区間、今橋を造っておりますが、その部分が完成をするという状態になっております。そういった意味では、4号線の安全面、防災上の改善が相当向上しているという観点を踏まえた時に、代替え道路がいらぬということではございませんが、今、これをすぐに峠超えも含めて清水川滝沢線野内を整備するという状況ではなくてきているのではないかという意味合いで今回中止という形を取らせていただきました。

ただ、この中止ということにつきましても、将来的に100パーセント絶対やらないということではないと私どもは理解しております。状況、状況、様々な状況変化の中で、それを整備しなければならない、また整備するような状況になった場合には、場合によってはそういったことも考えなければならない時期というのはいくらでもあり得るというふうには理解しております。

そういったことで、今回とりあえず中止という状況ではございますが、将来的に全く整備をしないということではございませんし、また、今、砂利道ではございますが当然通行車輛がございまして、そういった意味では法面の崩落だとか、それから場合によっては災害、それから路面の維持管理等、日常的にやられなければならないもの、また災害等への対応等につきましてはそれなりにきちっとやっていくという方針でございまして、あくまでも2車線で大規模な改築は行わないという意味合いでございまして、そういったことで御理解をいただければ

と思っております。

それから、用地買収につきましては、実は全て国有林でございます。保安林がかぶっておりまして、水源涵養保安林がかぶっておって、保安林解除をして有償で買い受けを終えております。今回の審議会にあたる前に林野庁サイド、それから保安林解除手続き等を進めました林政課と事前にある程度買収した用地につきまして何かしら問題が発生しませんかということで事前にいろいろ調整させていただきました結果、国有林、林野庁サイドについてはもう売り払った案件ですので、全くその部分に関しましては特にどうこういうつもりはありませんというお話でした。

それから、保安林解除につきましても、手続きをもう終えておりますので、そういった意味では特に今、そちらサイドからどうしなさいということとは言えない状況ですということでございます。ただ、幸い、この2キロ区間の用地部分につきましては木の伐採はまだ終えておりません。

したがいまして、状況といたしましては保安林が現地には保安林と称される形で林地があるという状況でございますので、将来的に、先ほど申しましたように活用という点が来た場合においては取得用地の中でまた検討するということもあり得るのかと思っておりますが、現時点で取得した用地買収について問題が生じているような状況にはない状況でございます。

小林委員長：よろしいですか。はい、どうぞ。

濱田委員：平内町からなぜ要望が出なくなったかということですね、14年以降。その前はこういう、14年前はこういうふうな要望が出ておったかということを知りたいのですが。

道路課：平内町側からの要望についてでございますが、実は平内町で県の方に重点的に要望している路線というのが他にも路線としてございます。

まず一つ目は、夏泊半島を一周いたします夏泊公園線という路線がございます。それから、その路線と増田浅虫線という、今回のルートのちょっと内側になるんですが、浅虫ダムのところに来ている県道ですが、増田浅虫線という路線と今回の清水川滝沢野内線という3路線が過去においては要望が上がってきておりました。ただ、なかなかこういった経済情勢の中で、私どもが進めている事業もかなり年々減少しているという状況の中で、平内町としてもそういったところを理解していただきまして、第一優先は夏泊公園線をとにかく整備して欲しいと。これは観光という面で非常に大きなファクターがございますので、そういった意味ではプライオリティーを付けますとどうしても夏泊公園線が1番と。それから、2番目としては増田浅虫線、こちらにつきましては浅虫ダムが完成した時期に一部付け替えということで一部工事を行った背景もございまして、そういったところの路線の整備も上がってきているという状況で、この3路線のプライオリティーの中でいきますと清水川滝沢野内線というのはどうしても3番目にならざるを得ないのではないかというふうな地元の考え方がございまして、15年度以降この清水川滝沢野内線につきましては重点という形での要望が来ておらないという状況でございます。

小林委員長：はい、ありがとうございました。他にございますか。

【整理番号 34 番 港湾事業 / 七里長浜港】

小林委員長：それでは次に整理番号 34 番。これは先ほど、今日初めて説明されて、いくつかの質問が出たので詳細審議に入れましたけれど。北島委員、もう一度ご質問ありますか。さっき一番最初にいろいろご発言されていた内容ですけれど。

北島委員：物流のことだったと思ったんですが。いわゆる貨物量の推計で、10 年後の平成 28 年に 45 万 6 千トンと言いますか、今の 9 倍強ですよね。になると、これまでの平均の 9 倍強になるとというのは、ちょっと過大なように思われるわけです。様々な経済状況、青森県の今後の企業立地もあるでしょうし、あるいは様々な需要もあるんでしょうけども。

このヒアリングの結果から推計というふうに先ほどご説明がなされましたが、そのヒアリングの、企業のヒアリングと言いますかね、それがどこまでこの推計値を見積もるのに、どのような企業に対してどのようにこのヒアリングをなされたのか。この推計の妥当性について、ちょっと先ほどのご説明を聞いた限りでももう一つ納得がいかなかったということだけなんです。

小林委員長：後ろにある内陸部の石灰岩を中心としたそういう産業の会社というか、そのニーズというのは。

北島委員：それは他方で、他の地域から持ってくる、例えばもっと南の方の岩手県とか、場合によっては日本の南の方からですね、話を聞いた限りではバナナだって南の九州の方から持ってくるというようなことがあるようで、それで弘前の市場に来るという話も聞きましたけども。

例えば石灰石のようなものでも、国際的な物流を考えますと他の地域の港湾に一旦荷揚げして、そこからトラックで持ってくるということも内陸の企業ですとそちらの方が効率的であるというふうに、まあそのような企業の判断もあるかと思うのですが。

小林委員長：はい、そのへんの判断はいかがですか。

港湾空港課：石灰石と今回提案しております防波堤の延伸の必要性に絡みましてご説明させていただきます。

現在、七里長浜港、背後圏域の生コンクリート企業がございまして、いわゆる生コンクリートの粗骨材として砕石を使用しているわけがございますけれども、平成 14 年国土交通省アルカリ骨材反応ということで、対策ということで、やはりそれに対応した骨材の使用を義務づけていると。そういった中で、アルカリ骨材の反応に対応すべく骨材が当地域、いわゆる西北五及び弘前地区、弘前地区にはまだ砕石場が沢山ございますが、ただその骨材がだんだん減少化しているということで、西北五についてはもうほとんど皆無の状態という形になってございまして、やはりコンクリート協同組合の方では骨材は石灰石に転化したいというふうな意向を持ってございます。

また、石灰石の運搬につきましては、現在尻屋岬港、それから北海道の上磯地区、それから八戸港の背後にも石灰石がございまして、これが十分活用できるという形になってございまして、事実、17 年度 2 万 1 千トンの実績があるわけがございますが、これは尻屋岬港から入ってきているものでございます。

それから、港湾利用者、いわゆる石灰石を利用している、搬入等をしている利用者からでございますけれども、やはり七里長浜港、やはり防波堤が短いために安定的な荷役が出来るようになれば搬入をもっと増やしたいというふうな意向を持ってございまして、静穏度早期確保についてそういう要望がなされております。

このため、七里長浜港の静穏度確保するために防波堤の整備をしているわけでございますが、更なる延伸をしていただきまして、大型貨物船によるコスト縮減が可能であると。現在2千トンで入ってきておりまして、やはり静穏度が確保されれば5千トン、いわゆる運賃には2.5倍ほど、2倍ほど軽減ができる。よって需要も高まるという状態になってございます。

それで、弘前地区及び西北五生コンクリート協同組合ではその転換分として40万から45万が見込まれるというふうに試算してございます。

我々も、先ほどの将来推計のお話なんですけれども、17年度生コンクリートの各社から実績調査をさせていただきました。その中では西北五地区では9社、弘前地区では9社、計18社がございまして、将来の伸び率でございまして、経済の状況、緩やかな回復傾向とありますけれども、伸び率は考えてございまして、17年度の実績生産量、それから砕石から石灰石に徐々に転換すると試算してございます。その結果から石灰石約43万トンという形になってございます。それで、最終的には約46万トンということなんです、現実には約46万トンという数字が出てございまして、それは平均的に横ばいというふうに推計してございます。それから、石材の方も6千トンあるわけでございますが、これも今後横ばいというふうに推計しまして、トータル45万6千トンという形で推計してございます。

それからヒアリングの方法でございまして、まず協同組合、弘前地区、それから西北五地区の組合の方からいただいてございまして、石灰に転換するのは重々見えているということで、40万~45万という数字が出てございます。ですから、うちの方もまず43万トン、平均的な数字ではございまして概ね妥当な形だと思っております。

それから、石灰石の搬入方法という話でございまして、現在尻屋岬港から来てございます。それから北海道の上磯地区からも出ております。それから、今現在七里長浜港には入ってございせんが八戸港の裏にも入ってきています。これは秋田県の方にも搬入しているという形もございまして、七里長浜港もその途中にございまして、十分活用できるのかなと考えてございます。

以上でございます。

北島委員：ヒアリングの結果というのは、いわゆる弘前地区と西北五地区のコンクリート協同組合、つまり業界の方の見積りに依拠したということですね。

港湾空港課：はい、そうです。

北島委員：そうですか。県の方としては、この地域のこういった関連の企業と言いますか工場の集積が進むというふうには見積もっていらっしやらないわけですね。

港湾空港課：そうです。やはり、今の経済状況、緩やかな回復傾向となつてございまして、かなり伸ばすのは危険と考えてございまして、生産量、17年度の実績生産量がそのまま石灰

石に転換するという形の推算をしてございます。

北島委員：18 社とおっしゃいましたが、18 社はそういった、まあコンクリートの製造の工場ですか。

港湾空港課：そうです。

北島委員：その見積もりが今後、その企業の見積もりに対してどうのこうのというのは、ちょっと私も言いにくいんですが、10 年後に約 9 倍になるということですよ。企業の見積もりをそのまま鵜呑みにしてもいいのかどうかというのはちょっと疑問に思いますけれども。

その企業というのは、10 年後日本の企業は長期的な視野に立つと言われますけれども、最近はどうでもないと思うんですよ。結構、やはり 2 年、3 年で予測というのは変えてくると思うんですよ。この 10 年後の話を、企業の見積もりをこのまま妥当な予測であるというふうに、それで県の方がそれに基づいて事業計画を立てていいのかどうかというのを私はちょっと疑問に思うのですけれども。

港湾空港課：うちの方としては、ヒアリングはあくまでも参考です。基本的に砕石が無くなっているのは現実でございまして。ですから、うちの方でやはり 17 年度の生コンの生産量を調査いたしまして、それから、それが骨材、生産量に基づく骨材の使用量を分析いたしまして、それが転換するという形で試算してございます。あくまでも企業ヒアリングをそのまま鵜呑みにしているわけではございません。

小林委員長：鵜呑みではございませんということですね。

田中(誠)委員、どうぞ。

田中(誠)委員：石灰石とか砂利とか、大型観光クルーズということで詳しく説明を受けたわけですが、津軽地域総合開発というのはそういうことだけなんでしょうか。もう少し壮大な計画があるんじゃないかという気がするんですよ。と言うのは、最近あの辺の市町村長さん達が中国の大連を訪問するとか、いろんなことをやっているわけですね。そういう中国との交易とか、もう少し壮大な計画の下での港ではなかったかなという感じがしているのですけれども。そこは私の勘違いでしょうか。

小林委員長：いかがですか、そのへん。

港湾空港課：基本的には津軽総合開発の物流拠点として位置付けられた七里長浜港でございまして。基本的には沿岸州ですね、やはり環日本海を考えた物流拠点港として考えてございます。その実績としまして、平成 16 年中国からも砂も入ってございますし、その過去にはロシアからも砂等が入ってございます。よって、14 市町村、津軽ほとんど全域に近いんですけれども、そこから発生する物を物流拠点にし、さらに企業立地も進めましょうというような形になってございます。

小林委員長：こういう、いわゆるインフラ整備と後ろに控えている産業界の育成との連携をどう取っていくかということ、地域振興の一環だと思えるんですけれども、少なくともこの 18 社は陸送してトラックであちこちから原材料を持って来るよりも、港から揚げて持ってきた方が経済的にいいということで、それがイコールこの辺の地域振興につながるという県の判断だと

は思うんですけどね。

北島委員：住民ニーズなんですけれども、港湾利用者、それから地元市町村から整備促進を要望されているということなんですけど、私、この七里長浜港というのを何年か前に見に行ったことがあるんですけども、そのちょっと隣に漁港、港湾があったと思うんですよ。そちらは漁業の方が利用されていると思うんですけどもね。その隣に今度七里長浜港のこの大きな大きな港湾があって、その時は県の方は何を搬入しようかというようなことを言っておられたと思うんですけども。

私ね、確かに利用って、先ほどのご説明を聞いて一定のニーズがあるということは分ったんですが、その場合地元と言われても、これはどこの地域でしたっけ、鰯ヶ沢ですよ、鰯ヶ沢というとな主な産業は多分漁業だと思うんですけども。観光船にしてもクルーズ船が着くと言っても多分観光客というのは白神の方に素通りしてしましまして、それで漁業というのは、鰯ヶ沢のセメント工場だって鰯ヶ沢にあるんだかどうか分かりませんが、そうすると私、地元のニーズという観点から見て、これはどう考えたらいいんだろうかというふうにも思うわけですけども。

小林委員長：これ、具体的に地元のニーズのリサーチって、どういう手法なんですか。ここに書いてあるけど。

港湾空港課：基本的には七里長浜港利用促進協議会というのが 14 市町村ございまして、その事務局、まあ弘前市とか鰯ヶ沢町とかになっているわけですけども。そういう形から防波堤の整備促進という形で毎年毎年要望を受けてございます。

小林委員長：やっぱりね、この地区のこの港に関しては、実は整理番号 36 番の尻屋岬港、ここも同じような話で、後ろに産業が控えているというところで、その業者のためにもこれが必要だということで、そういう利用者からの要望によってと言うけど、利用者って業者じゃないの、業者っていうか民間企業のために公的資金を導入していいのかという話は、それに対してはあの時の 36 番の説明については、そこに住んでいるあそこの地元の住民達に非常に交通が安全になるとか、通学路確保とか、いろいろ住民のためにも便利になるからいいんじゃないのということで、そうですかということでこれ 36 番は終わったと思うんですけど。

この度の、今の整理番号 34 番については、そこの住民というのが、18 社の生コン業者さんだけのためのということだと県民に対する説明、説得性はいかがなんでしょうかね。

港湾空港課長：先ほど、七里長浜港利用促進協議会の方から要望がありますということだったので、協議会というのは県ももちろん入っていますし、町が事務局になっていまして、鰯ヶ沢町ですね、その他関係する市町村も入っているんです。あと港湾の利用者も入っています。主にその利用を拡大していこうという目的でもってそういう協議会を作っています。そういうところが中心になって県内外に七里長浜港の PR、利用促進して下さいということであちこち PR に歩いているんです。

そういう行く先々で、やっぱり七里長浜港は冬場静穏度十分確保されてないと、冬場も利用したいんだけどやっぱり冬場利用できないので、なかなか使いづらいなあと。利用したい

という気持ちは相当あるところもあるのですが、そういうことで県内外に対してPRをしているところをごさいますて、要望という意味からいけば、そういう県内外にPRしている先々でそういうことをよく言われている状況でございます。

小林委員長：はい。そういうことで、この促進協議会というのは実はいろいろ、いろんな意味に使われるわけだけれど、皆がこれに全員そうしましょうということになっているという理解をしてくれという担当課のお話だということですね。

【整理番号 36 番 港湾事業 / 尻屋岬港】

小林委員長：最後です、整理番号 36 番の今の尻屋岬港、今私がちょっと先走って発言しちゃったけれど、ここについてもB / CがB判定ですよということとか、あと需要推計に問題という北島委員の疑問、港湾の住民ニーズ。この辺の話がさっきの話だと思んですけど。

田中(誠)委員からは、目標取扱貨物量の見直しが大きくB / Cが大きく減ったということですね。いいですか、じゃあ担当課の説明を聞きましょうか。どうぞ、36 番でございます。

港湾空港課：委員長始め、田中(誠)委員から、いわゆるB / Cが半分に減りましたよと。この理由をお聞かせいただきたいというような内容でございます。

前回、再評価と比較しまして輸送費の削減便益が減少したため、それに伴いましてB / Cが減少しております。前はどのような形だったかということをご説明しますと、当該防波堤、事業が実施されず、港内静穏度が悪い場合代替港として大湊港を利用し、企業まで陸送することを想定していました。陸送費用が削減される基として、いわゆる便益推計してございました。これは現実的に大湊港から尻屋港に代替港として利用実績があったわけでございます。

今回、どのような形かと言いますと、尻屋岬港が悪天候時で静穏度が悪い場合、代替港を利用しないで、いわゆる悪天候を去るのを待ってから尻屋岬港を利用というような形になってございます。これまた近年、尻屋岬港では利用実態を踏まえた結果でございます。

今回のケースで輸送費用を削減便益を算出する場合、計上すべき陸送費用の2分の1とすることというふうにマニュアルで定めてございまして、これに基づいて便益を算出したところ、前回から減少しまして、これに伴いB / Cが半分ほど減ったというような状況でございます。

よって削減便益でございますが、実態に則して試算したという形でございます。

小林委員長：これは(1)番の輸送費用削減便益の70億円ぐらい減ったという意味でしょう。

港湾空港課：そうです。それから、需要推計ということで、ニーズの話に合わせて説明させていただきます。2社だけの企業ヒアリングということで、根拠は乏しいのではないかという内容と伺っております。目標貨物の推計に当たりましては2社のヒアリング結果に基づいて企業ヒアリング2社の他、他の社にも実施してございます。近年、利用実績を踏まえてもこの2社が主たる荷主でございまして、他の企業の実績は少ないということもございまして、今回ヒアリングの対象とした企業は需要予測推計とした利用実績のある2社に加えまして、地元3社、計5社となっております。これらの地元企業は東通村を中心としまして、荷役の仲介業者が含まれてございます。当該地域の物流に精通している企業でございます。この企業からヒアリングしたところ、今後も現在の利用実績である2社以外あまり需要は見込めませんと。将来的に

もなかなか発生するものではないという結果を得てございまして、結論的に申しますと、今回の利用実績である2社の需要推計を行っておりまして、その結果は概ね妥当であるというふうに判断してございます。

それから住民ニーズの話でございまして、内容的には工業港としてだけではなくて一般住民が利用できるような港湾整備に努めるべきではないかということでございます。現在、尻屋岬港の利用は背後に立地する企業となる製造業の原料移入が主となってございまして、工業港としての色合いが濃いものとなっております。周辺一帯は国定公園である尻屋崎もあることから、観光地ともなってございます。この観光地を含めまして、住民の憩い、休息する緑地等の施設整備は地元にとっても有益なものと推測されておりますけれども、尻屋岬港の立地状況を考えますと、かなり急峻でございまして、緑地の施設整備のための用地の確保が極めて困難な状況となっております。しかしながら、今後は住民の意見を踏まえまして、一般住民が足を運びやすいような港湾空間の整備について、その必要性も十分踏まえながら検討してまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

小林委員長：ここの地区は道路の側に民家があって人が住んでいるじゃないですか。この人達は半農半漁なんでしょう。この人達の船着き場というのは家の前にあるんですか。

港湾空港課：周辺には、確か漁港がございまして、多分写真には写っていないのですが、写真の右側の方に漁港があります。

基本的には漁業を主体的に農業関係もやっているのではないかと推測されます。

小林委員長：と申すことでございます。どうぞ、濱田委員。

濱田委員：昨年1年間の船舶の利用状況ですね、それから小型船の避難状況も知りたいと思います。

それから、大体今まで24億円ぐらいかかっているわけですね。これからは大体1億5千万円ぐらいずつかかるわけですね。最後には30億円近くかかって、これからはね、全部で50何億円かかるわけですね。

それがこの、業者と言えればちょっと言葉は悪いですが、2社のためにこんなに費用をかけていいものかということが、私から見れば考えるわけですね。そのへんも2社じゃない、あと地元の3社もあるということをさっき話してましたけれどね。そうじゃないと思うんですよ、この2社のためにこんなに金をかけていいかということが私の思うところなんですよね。

小林委員長：これは、さっきも話した整理番号34番とも同じことで、社会的インフラ整備ということで税金で整備をするということで地域振興に結びつく、企業のための便益を図って地域振興に結びついて、それがイコールその地域に住んでいる住民の生活基盤を安定させるという、この論理構造がありますよね。そういう一つの、そのために大手の企業さんと言うか、あるいは生コンさんでもいいけれども、そういうところのためにインフラ整備をすることが引いては地域住民の経済安定に結びつくんだという、そこら辺をちゃんと説明責任、行政側が説明しておかないと今の濱田委員の疑問は解けないと思います。

実は前にもちらっとお話ししたと思うんですけど、この地区は曰く付きと言うか、因縁付きの地区でございまして、添付資料の3ページに綺麗な写真があるじゃないですか、航空写真が。写っている企業がこの2社なんですよね。右側の方に「防波堤(西)」って書いてあるでしょう。この当たりから右の方にバイパスを何年か前に整備したんですよ、道路課で。その時も、その道路は誰のための道路なんだと、ダンプカーがばんばん走って危ないとか、冬積雪がすごく通れないという議論があって、それで実はここ現地調査で行ったんです。そうしたところ、この写真に写っている大手企業の2つに、実は下に、さっきちょっと話しました海辺に暮らしておられる住民の方々がほぼ全員がここに従業員で勤められて、その利益を受けて生活が成り立っている。そしてもちろん、細々ながら漁業もやっているという実態があって、やっぱりこっちの方にバイパスを造ってくれないと自分の町の中にダンプカーがどんどん入ってきて、そのダンプカーが入って来るな来るなって反対運動、企業城下町って言うちょっと大げさだけど、そんな雰囲気があるというのを我々がそこを見ましてやはりこれはこのバイパスを整備してやることによって皆が、皆というのは企業もだけれど、この地域にお住まいの、戸数としてはそんなに沢山ではないけれども、その家は非常に便益を被るという形で現地検討の結果GOサインを出しました。一昨年に現地調査に行ったところのバイパスの話でございます。

今度はそれが港になってきたわけですよ。そうすると、今、濱田委員が言っていることが県民感情だということになると、これはなかなか問題が深い。それはイコール、先ほどの北島委員が何回も質問されている整理番号34番の生コンさんの企業の問題にもそういうことがある。これは全て県の姿勢なんですよ。地域振興をどう捉えるかという問題に関わっていくので、一担当課が答えられる話ではない。企画政策部長、知事とよく相談をして答えて下さいという話になってくる話ですけど。

(4) 詳細審議地区以外の地区に係る委員会意見の決定について

小林委員長：5時になりますけれども、そういうことも含めてこの詳細審議の中で是非ここを見たいという意見も出て来ましたけれども、どういうところを現地調査しましょうかという案件に入る前に、その前に議事進行上お伺いします。

本日話題になった詳細審議地区、もう一度きちっと言いますけれど、整理番号7番、9番、16番、25番、26番、28番、32番、34番、36番。

したがって、この9地区を除いた残りの28地区につきましては、県の対応方針案というふうに私達に提示されているのですが、そのとおりに承認してよろしゅうございますか。残りの28地区については。

(「異議なし」の声)

小林委員長：ありがとうございました。それじゃあ詳細審議地区以外の28地区については、

県の対応方針どおりということで決定します。

(5) 現地調査地区の選定について

小林委員長：さて、詳細審議をやってきた結果いろいろ問題点が明らかになりました。それで、今後のこの審議会の進行とも関わってくるわけですが、予定では既に各委員にお示ししてありますように今月下旬、6月の24日に第3回が予定されていて、そして7月の末に第4回で、そこは現地視察ということになっているんですが。

どうでしょうかね。今のインフラ整備と受益者の関係の問題も含めて、委員長としてご提案申し上げますけれども、今年はこの漁港漁場整備課の課題になっておりますところの整理番号8番から27番までの中の今詳細審議をやった9番、16番、25番、26番の中から現地調査地区としてどこかを選びながら、先ほど話しましたハードの問題、ソフトの問題、それからランドスケープエコロジーの問題、そして今の受益者ニーズと言うのかな、それに対する県費の投入のあり方の基本的な考え方とかいうのを、現場を見て、そこでいろいろ行政サイドの回答を聞きながら、また私達の意見交換を含めながら、審議したい。

そして、詳細審議の結論をどうするか、附帯条件を付けるか、あるいは根本的に県の姿勢に対してストップを掛けるかとか、そういうことにつきましても現場を見せていただいて、今諸々のテーマを出しましたけど、そういうテーマについての意見交換の後にこの9地区につきましても最終回答を出したいというふうな段取りではいかがかなと思うのですけれど。

そんな段取りでよろしければ、さて、どこを舞台にしてそういう議論を展開しましょうかということで、実はお手元に青森県全体の事業位置図という図面をお配りしていると思うんです。それで、その図面にちょっとマーカーで印を付けていただきたいんですよ。まず整理番号7番でしょう、深浦ですから7番というのがありますね。それから9番、9番は五所川原市の下。それから16番、大間ですね、下北半島の突端ですね。それから25番、東通。それから26番、おいらせ町。それから28番、これ道路事業ですね。それから32番、これは中止したところですね、平内町のところですね。それから34番が今の七里長浜でしょう。それから36番が尻屋岬港。

さて、どうですか。そこに行って何をやるんだという課題はずっと私がお話しましたが、そういうことをフィールドを見ながらやりましょう。

1日日帰りコースですよ。各委員の日程調整が非常に難しいので、1泊は無理だと思えますので、日帰りになります。青森から日帰りすると、東と西というわけにはいかないんです。どっちにしますかね。

私の考えをご披露していいですか。私はね、整理番号9番どうか。担当課に申し訳ないけれど。その理由を言いますと、これ、後ろにシジミという青森県特産の海産物を産する湖が控えていて、この地図を見て分るとおり、日本海側の七里長浜のところに突堤を造って、堤防を造って、新しく港を造りたいという要望ですよ。こういう公共投資というのは、本当に21世紀に向けて正しいんだらうかということですよ、いろんな意味でソフトもハードもフィ

ロソフィーも含めて、いろんなことを現場で考えるのにはいい地区ではないのかなと、あくまでも私個人が思っているというだけでございますけれども。

いかがですか。それだったらこっちの方がいいというのがあれば、どうぞ。

(「いいんじゃないですか」の声)

小林委員長：ただ、9番につきましては、はっきり申し上げて庶民のたまり場なんですよ。小さな零細の漁村とか農村のたまり場、対象はね、相手方は、34番の七里長浜港は、大企業なんてほど大企業じゃないかもしれないけれども、少なくとも県に対する圧力団体になれるぐらい力を持っている企業が後ろに控えている、それから36番もそうだけれど。ただ、そういうところと話し合ったところでどうかなという感じもします。非常に難しいんですけれどね。いかがですかね。そんなにあっちもこっちもいけないんですけど。

北島委員、どうぞ。

北島委員：私はどこでもいいですけども、初めてなんで。ただ、委員長のそういった推薦の案件ですと、先ほど言われましたランドスケープの評価、それが主眼になりますよね。現地に行った場合。

小林委員長：そうなんです。これからの公共事業のあり方はそうだろうと私は思っているのです。

北島委員：それも大事だと思いますけれど。

小林委員長：特に沿岸部分に関してはね。

北島委員：ただ、私、この地区は詳細審議の必要はないと、OKにしたもので。

小林委員長：でも、それでもいいんでしょう。そういう視点でも。

武山委員、どうですか。

武山委員：そうですね。私も特にここという所はないので。

小林委員長：対案ございませんか。どうですか、よろしいですか。

もしそれでね、いやあ、それはやめてこっちにしましょうよという強い意見が無ければそういうふうなことにするとしてですね、そして実は今6月ですから、7月まで、まず2ヶ月の間に相当無理難題を私申し上げているんですよ、行政サイドに。多分、行政マンは設計図を作ったり積算したりすることが本命の課ですから、事業課ですから、かなり企画政策部の方が刺さってこないと回答できない部分も出てくるんじゃないかと思って、相当準備が大変だと思うんですね。例えば、沿岸部分における21世紀の開発のあり方なんていうのは、これは大変ですよ。多分、何かのひな形によるというのは無いと思います。沖縄はやっていますがね。沖縄は島国ですから、沖縄もあの沿岸部分が潰れたら県がパーになるので、相当テコ入れをすると思う。後はちょっと、本州では私は知る範囲ではちょっと。かなり先進になると思うので。

それと、あと現地に行ってどなたと接触をして、どういうヒアリングをさせていただくかというところですね。この9番の場合ですと、組合の名前はなんて言うんですか。

漁港漁場整備課：十三漁業協同組合です。

小林委員長：で、それはシジミもやっているし、この港をやってくれというのも両方その組合で、受益者代表としてはそれでいいのかな。

漁港漁場整備課：はいそうです。

小林委員長：それと、あとソフトの問題なんかで、この辺でNPOが何かで盛んにそういう地域振興、過疎地をどうやったら活性化するかなどということを一生命やっておられるグループというか、NPOでもいいけど、何かあるんですか。

受益者は非常に簡単で分りました。それと、私が申し上げているそういう景観生態的な視点で、将来こういう沿岸開発をどうするかなどという話をできる人。ちょっと私も調べてみますけど、ちょっと大変かな。

私のこれまでの経験でイメージを今言うと、ただ現場を見に行ったらつまらないですよ。ただ十三湖を見て、長い橋があってシジミを捕っているなど。こちらの方に堤防を造って漁港を造るんですね。それで現場に行くと、組合の幹部の方々が是非欲しい、是非欲しいと陳情しますから、それで終わりです。今までのパターンはそうですね。それじゃあなと、わざわざあそこまで行ってもなという感じもするんで、もうちょっといろんなメンバーの方が一堂に会して多面的にグローバルにいるんな意見交換ができるという場になって欲しい。そのために2ヶ月間あるなという意味で申し上げているので。

北島委員、どうぞ。

北島委員：委員長が言われるランドスケープエコロジーの観点でしたら、七里ヶ浜港の方も、いわゆる綺麗な海岸線に大きな港湾を造っているということで、そのランドスケープエコロジーの分析には適当なんじゃないですか。そういう側面もあります。

小林委員長：34番の方もね。

どうですか、そのへん、皆さん。

長谷川委員：先ほども、港を整備するという目的と言いますが、その背景も異なっていますから、そういう意味でも、いわば一人ひとりの公共のあり方とか、そういうふうなことを見てくためにも対比的に二つを見るというのはいかがでしょうか。

小林委員長：私、距離感、バスで移動する時の距離感が分らないけど。9番と34番、二つ大丈夫ですか。

政策調整課長：両方は厳しいかもしれませんがね。

小林委員長：ずうっと見ていって、どこか1ヶ所でまとめて話をするということだったらいいですか。

政策調整課長：イメージ的なことはなかなか申せませんので。例えば北海道の函館や岩手から来る先生もいますので、ちょっとプログラムを作ってみます。朝早いとか皆さんにもご負担もかけるわけですので。ただ、両方の関係者というのはちょっと厳しいかもしれませんがね。

小林委員長：なるほど。34番になるとはっきりしていますよね。18社のコンクリート組合でしょう。それから同じくそれに全く無関係の一般市民というか一般の方々ですよね。つまり企業城下町にならない人達、いっさいそれから利益を被らない人達でしょう。それと今のような

ランドスケープエコロジーというか景観生態とか。それから後は若い人達って、これいるんですか、34 番に。若い人達が村おこしでこんなに頑張っているという、そういうグループのリーダーの人とか。

事務局、後ほど各委員にどういうヒアリングをしたいかというのを聞いていただけますか。郵便か何かで。それで、各委員からこういうのと出たら、それをちょっと私と相談しながら。特にランドスケープエコロジーになると、ちょっと専門家を連れてこないとまずいかなという感じもするので、だから今ここで突然言われても各委員からこの人を呼んでこいというのは出ないと思いますので、なるべく早い機会にこれを集めて下さい。それを集計した上でまた相談しましょうか。

政策調整課長：じゃあ2ヶ所見て、1ヶ所で意見交換をやるというくらいであれば。

小林委員長：ということで、一応今日はそういうことでシナリオを事務局の方をお願いするということでよろしゅうございますか。

そしたら、その結果も踏まえて、もう一回繰り返しになりますけど、本日の詳細審議について賛成、一部修正、一部修正というのは付帯意見という意味ですけど、あるいはダメと、原案ダメという判定を、それを見た後にするという事にしましょうか。

どうします、メールか文書のやりとりで6月24日は会議を止めますか。7月30日対応、それで出来るかな。仮に6月24日集まるとなると、どういう審議内容なんだろう。テーマとしては。

事務局：現地調査の対象まで全部決めていただきましたので、6月24日にもしやるとすれば、本日の詳細審議地区についてもう一回やることになります。

小林委員長：それはあれじゃないの、青森からどうせバスで行くとき、バスの中で勉強して行ったらいいんじゃない。

事務局：したがって、出来れば6月24日予定したものを取り止めていただいて、7月30日に現地調査に入っていた方が我々事務局にとっても、人選とかいろいろな面についてもいろいろな人を調べられる時間が出てきますので、そういうふうをお願いしたいと思います。

小林委員長：事務局もそう言っているので、予定にありました第3回目を端折って、その間文書のやりとりとか何かやりますけれど、整理番号9番と34番の現地入りをお互いにやりとりの中で準備するという事でよろしゅうございますか。

それでは6月24日は止めということで、次回は7月30日に開催しましょう。

本日予定されていた内容は以上ですね。それではちょっと20分ほど予定時間をオーバーしてしまっただけですけど、本日の審議はこれで終了ということで、事務局にお返しいたします。

事務局：私の方から、今、現地調査ということで6月24日は取り止めて7月30日の現地調査をするという方向でいきますので、よろしくお願ひいたします。行程とか地元の関係者と意見交換という話については今日のご意見を踏まえて事務局で調べ、委員長と相談の上で、後日文書で連絡したいと思いますので、よろしくお願ひします。

また、今日の審議内容の公表と縦覧についてでございますが、本会議での配付資料、議事録

については例年同様事務局である政策調整課の方で縦覧に供することとしております。また、評価調書及び議事録は、これまでどおり県のホームページにも公表いたします。議事録の公表に当たっては、事務局で整理した後委員の皆さんにご確認をいただいた上で公表したいと思いますので、ご協力をお願いいたします。

以上でございます。

3 閉会

政策調整課長：これで全部終わりでございます。ありがとうございました。これからのことについて、ご希望があれば何なりと私どもに言って下さい。人を呼んで欲しいとか、こういう資料を用意しろとか、できるだけことはやりますので、よろしく願いしたいと思います。

本日はどうもありがとうございました。以上でございます。