

平成 18 年度第 4 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 8 月 26 日(土) 13:35 ~ 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  
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 塩路理事、八木橋整備企画課長、  
菊池道路課長、山崎港湾空港課長、 ほか

内 容

1 開会

司会（石崎政策調整課長）：ただいまから平成 18 年度第 4 回青森県公共事業再評価審議委員会を開催いたします。

開会にあたりまして、7 月 11 日付けで県土整備部理事となりました塩路理事をご紹介します。

県土整備部理事：塩路でございます。

会議成立報告

司会：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でございますが、本日は 10 名中 10 名全員にご出席をいただいておりますので成立しております。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します。  
委員長、よろしくお願いします。

#### 基本的事項の確認

小林委員長：皆様、こんにちは。

本日、第4回ということになりますのでよろしくお願いします。

それでは、議事進行に先立ちまして、毎度のことですが、基本的事項の確認をさせていただきますと思います。

本会議は、公開とします。それから、議事録、審議の内容を記録するわけですが、それについては、事務局において公表します。しますが、その前に各委員の目を通していただくということを行ないたいと思います。

また、終了後、報道機関の取材は委員長にご一任ください、ということでございます。

それではよろしくお願いします。

#### 審議の進め方

小林委員長：第4回ということで、これまで3回開いてまいりましたが、今年度は再評価の対象件数として37件ございました。そのうち9件、37件のうちの9件を詳細審議地区ということにしておりまして、その9件を引きますと残りの28件、37件うちの28件については、県の担当の方の対応方針の通りという形で委員会意見を決定しております。

さて、その9件でございますが、本日、この9件について私達委員会としての結論を出したいと思います。それに先立ちまして、第3回、7月の最後でしたが、この9件の中から2件について現地を見せていただいて、それから現地の地元の方々と意見交換、いろいろ意見を聞きましょうということでもまいりました。日本海側の沿岸でございます、十三漁港と七里長浜港。

その時に、当日、生態学、景観生態学とかそういう生物学的視点での沿岸整備の問題、意見を聞きましょうということで、弘前大学の東先生に当日現地まで来ていただきまして、お話を聞いて、いろいろ委員としての考え方も深まってきたということでございます。

本日、この9件の結論を出すにあたりまして、事前に各委員から質問を出してもらいまして、それに対して、各方面からの回答をもらっております。

最初に、お手元の資料の4-3ですが、それにありますようにそれぞれの現地調査した所にお見いただいた関係者の方々に対する質問、それからその質問に対する回答ということが綴じております。本日、地元関係の方々がここに見えておりませんので、担当課の方から代読していただきたいと思っております。

それから、本日のこの詳細審議にあたって、追加の質問が4件ほど出ております。これが資料の4-4になるのかな。このあたりも担当課の方からペーパーが出ておりますので、まずこれを読んでもらいます。

そして資料の6、お手元の資料の6に先ほどご紹介した生態学関係のお話という形で弘前大

学の東先生のペーパーが出ておりますので、事務局の方でご披露していただきたいと思ひます。

こういう一連の資料をずっと読んでいただきまして、そして、その後でそれぞれ9件について個別審議をしたいという進み方にしたいと思ひますが、よろしいですか。

## 2 議事

### (1) 質問事項等に対する回答について

平成 18 年度第 3 回青森県公共事業再評価審議委員会（現地調査）の関係者への質問事項に対する回答

小林委員長：それでは担当課、どうぞ。資料読んでもらいますか。

漁港漁場整備課：よろしいでしょうか。

小林委員長：どうぞ。

漁場漁港整備課：それでは、資料 4 - 3 によりまして、五所川原市市浦総合支所の奈良勝義さんの回答を代読させていただきます。

内容は、十三地区について田中(誠)委員からの質問でございます。

1 つは「外海漁業により、どの程度の収益増をめざし、漁業全体の収益につなげようとしているのか。」ということに対する回答です。漁業協同組合から聞き取ったところによれば、年間 5 億円程度の水揚げ増を見込んでおりますが、魚種毎の収益については試算していないとのことでした。

また、2 つ目の「若者の漁業定着増が今後とも本当に可能か。若者の漁業定着増のための対策にどんなものがあるのか。」とのことでしたが、回答では、若者の漁業就業は、都市部において他産業に就業していた者が、後継者として十三地区に U ターンしているケースが増えていますが、五所川原市としては、都市部の他産業の経済情勢や地域出身者の個人的な事情等を的確に把握しきれないため、今後の見込みについては何とも言い切れません、ということです。

しかし、本年度も 2 名の新卒者、それから 1 名の地元の若者が新規に漁業就業しており、好調なシジミ漁業の維持や日本海での安定した漁業の展開によって、若手漁業者の就業は益々増加するものと考えております。

なお、現在建設中の漁港がそういった若手漁業者の働く場となることから、その建設に係る財政負担を継続することが、五所川原市としての若手漁業者への就業支援であると考えております。とのことでした。

小林委員長：これが整理番号 9 番ですね。次どうぞ。

港湾空港課：七里長浜港につきまして 4 点質問が出されております。

田中(誠)委員から、鯹ヶ沢町長への質問でございます。

質問内容でございます。「七里長浜港は津軽地方産業の発展に非常に大きな役割を果たすものと思う。しかしその港がもたらす夢、現状、今後の取り組みなど地域住民への情報の開示宣伝が非常に遅れているのではないかと。もっと積極的な開示、宣伝が必要に思われるがいかが

か。」との質問でございます。

回答でございます。

七里長浜港の状況については、七里長浜港利用促進協議会総会及び七里長浜港建設促進規制同盟会総会、ならびに七里長浜港利用促進後援会において、関係市町村、機関に対しまして情報の提供を行っております。

また、年1回発行しております「七里長浜港だより『港報』」においても、1年間の取り組みを紹介し、利用実績なども掲載しております。

そのほかにも、七里長浜港ホームページを開設しておりますので、七里長浜港利用促進協議会による船舶の助成金制度や七里長浜港の施設の概要などを広く紹介しております。

地域住民は、七里長浜港が整備されることにより、新たな産業立地の可能性を期待するところであり、港湾の利用率向上により新たな雇用の場が提供されることを期待しているところであります。

田中(誠)委員のご指摘通り、地域住民に対して今後は七里長浜港のホームページをより一層充実させるとともに、関係市町村、関係機関の協力を得て、情報の提供とPRに努めてまいりたいと考えております。

2点目でございます。

日景委員から、鯉ヶ沢町長への質問でございます。

「隣接する背後地に新たに開業を予定している企業がありましたらお知らせください。また、今後の見通しについてもお知らせください。」との質問でございます。

回答です。

背後地の企業誘致については、県や町等で組織する七里長浜港利用促進協議会によるポートセールスを実施しています。このポートセールスを通じ、津軽地域のリサイクル企業が七里長浜港を利用した事業を検討しているという情報を得て、連絡を密にしているところです。

事業の内容としては、青森近圏、及び北海道で発生した容器包装等のプラスチックを県内に搬入、圧縮、梱包したものをリサイクルや燃料としての取り引き計画のほか、パチンコ遊戯台を木枠、金属、非鉄金属、プラスチック等に分別破碎し、主に中国に資源として輸出するという事業計画です。いずれの計画も事業開始年度が近々に設定されていたため、港湾背後地の保安林の指定解除や農業振興地域指定等の法的規制の解除に時間を要することから、同港周辺の現在未利用地の建物を作業場として利用するという方針のもと、鯉ヶ沢町内を調査しております。町としては、作業場となり得る可能性がある建物の視察協力や先方からの依頼にもとづく情報提供等の協力を行なっているところです。

生コンクリートの粗骨材として石灰石の移入については、ストックヤードの確保が課題となっておりますが、港湾の背後地に所在する既存のストックヤードについても、西北五の生コン協同組合等のストックヤードとして利用できるよう、七里長浜港利用促進協議会の専門部会を通じて働き掛けをしているところです。

3点目でございます。これも日景委員からの質問でございます。

西北五生コンクリート協同組合副理事長への質問でございます。

1番、「現時点で『12月～3月までの入船不可』というお話でしたが、この七里長浜港港湾事業終了後は『入船可』になるのでしょうか。」

2点目、「また、お話中に『砂利などの一時保管場所が必要』ということでしたが、本港湾事業にはそれは予定されておられません。本事業、つまり七里長浜港防波堤の延伸では港の機能として不十分なのでしょうか。」との質問でございます。

回答、1番目の回答でございます。防波堤、南の整備計画延長1,180mは、当面の整備目標として利用が集中している春から秋にかけての静穏度、97.5%以上確保すると聞いております。冬季においても、防波堤を整備することにより、現状よりは静穏度が確保され、入船状況も向上されると思われま。

2番、今回審議の七里長浜港の防波堤の整備は、港内の静穏度の向上が目的となっています。一時保管場所については、岸壁背後に埠頭用地があり、保管場所として利用が可能となりますが、近接地に民間所有のストックヤードがあり、コスト的、効率的に有利なことから、七里長浜港利用促進協議会専門部会を通じて働きかけをしているところです。

最後の4点目、これも日景委員からの質問でございます。県土整備部への質問でございます。

「比較のために秋田・新潟港と七里長浜港の実態をお知らせください。」

港の概要としまして、新潟港は特定重要港湾として、国際貿易港であり、秋田港は重要港湾で日本海北部の物流拠点となっております。七里長浜港は地方港湾で、津軽地域総合開発の拠点港として整備するもので、港格が違っております。

また、港の背後圏も新潟港、秋田港は県庁所在地であり、工業、産業等の基盤も違い、港の性格が七里長浜港とは異なっております。七里長浜港は、建設用資材として砂利、砂、石灰石等を取り扱っており、近年は白神山地をはじめとする津軽地域の観光資源を活用した、大型観光クルーズ船の寄港地としても利用されております。

今後、国際航路の開設や国内における物流、観光面での機能の高度化に対応していくためにも、港の整備が必要であります。

新潟港、秋田港、七里長浜港を比較しますと、次のページになります。ここは、主なものを説明させていただきます。

新潟港、先ほども言いましたけども、特定重要港湾であると。秋田港は重要港湾であると。七里長浜港は地方港湾であります。それから、主要施設、これは岸壁を書いてありますが、岸壁としてトータルとして新潟港は55バースございます。秋田港は33バース、七里長浜港は2バースとなっております。

防波堤の延長でございます。新潟港につきましては、5,808m。秋田港につきましては、トータルで6,959m。七里長浜港が1,466m。

それから、貨物の取り扱い量、これは2004年版でございますが、総数として新潟港が約3,200万トン。秋田港が920万トン。七里長浜港が7万トン。

以上のように、特定重要港湾、重要港湾、地方港湾と、こういう形で違ってありますが、七

里長浜港につきましては、貨物の需要動向や地域の特性に応じた施設整備をと考えております。

以上、4点の説明でございます。

政策調整課：続きまして、日景委員からの質問でございます。

回答者は、弘大の東先生でございます。

質問内容といたしまして、「先日のお話を大変興味深く伺いました。そこで、公共事業を環境への配慮から中止した事例があれば教えてください。」ということございました。

回答でございます。

国や都道府県のホームページで調べたところ、公共事業の再評価により中止した事業は、平成11年度からこれまでのところ全国で362件あり、そのうち、中止理由に環境への配慮が関連するものは12件確認できました。

その概要は以下のとおりです。

内容につきましては、説明を省略させていただきますが、平成12年度は高知県の河川事業等9件。続きまして、次のページ、平成15年度徳島県のダム事業1件。平成16年度沖縄県の道路事業1件、17年度島根県の地域水産物供給基盤整備事業1件となっております。

以上です。

小林委員長：ありがとうございました。

平成18年度青森県公共事業再評価対象事業に係る質問事項に対する回答

小林委員長：それでは、引き続き、この資料の4-4で各委員からの追加質問についてどうぞ。

漁港漁場整備課：それでは資料4-4によりまして、濱田委員の質問について回答させていただきます。

1つ目は、「8番から19番までの事業全般について思うことは、係船岸や漁具保管用地などの不足の解消を目的に上げている例が多数あります。これまでに整備された漁港の斜路などが、遊漁船置き場や廃棄物置き場又は使用されていない状態がみうけられ、本来の利用されるべき目的で効果的に利用されているのだろうか」と疑問を感じるところであります。」とのことです。

漁港の斜路、船揚げ場のことですが、漁港の斜路や用地は元々漁業活動のみに使用されることを目的に整備されたものでございまして、遊漁船の利用を前提とした施設では勿論ありません。しかし、近年の海洋性レクリエーションの多様化により、遊漁船の係留、停泊の場所も国民、県民から求められていることもありまして、漁業活動に支障のない範囲で遊漁船も一時利用しております。

2つ目は、「いろいろな支援対策などを行っても、後継者が少なくなっているのが現状のようですから、さらに漁業従事者は減少するのだろうと思われれます。ですから、将来本当にどの程度利用されるのだろうと、そんな風にも思うのですが、このことについての見通しはいかがですか。」とのことです。

漁業従事者については、今後も減少していくものと考えております。そのため、漁港の施設規模の根拠である利用漁船隻数についても、同様に減少するものとして予測しており、必要な

施設量を決定しております。

以上です。

道路課：続きまして、同じく濱田委員からの質問についてお答えいたします。

質問内容ですが、清水川滝沢野内線の滝沢工区について、「中止後の未整備・未舗装部分の管理及び整備について」でございます。

回答ですが、当該路線の未整備、未舗装区間は、再評価対象箇所 2 km を含み、約 8.9 km あります。この区間の管理については、先般の交通量調査の結果の通り、ある程度の交通量もあり、日常行なわれている路面の整正や路肩の除草など、維持管理を継続するとともに、法面崩落などの危険箇所については、事前に対処し、安心、安全な道路の確保に努めてまいります。

今後の当該工区の整備については、社会情勢や経済状況の変化により、整備の必要性が生じた段階で検討してまいります。

港湾空港課：続きまして、整理番号 34 番、濱田委員からの七里長浜港についての質問でございます。

質問内容。うちの方で 4 つにブロック分けさせていただきました。

1 番目として、「防波堤延長 730m 工事終了後の港内の静穏度は 1 年を通じて保てるのか。また冬期間の波浪及び漂砂の埋没を防げるのか。」

2 点目として、「冬期間の避難港として使用できるのか。」

3 点目、「中国及びロシアから何をどのくらい輸入しているのか。また、輸出はできないのか。」

4 点目、「今後の七里長浜港の整備計画について知りたい。」ということでございます。

回答でございます。

1 番と 4 番につきましては、整備関係のお話ですので、ここは総括して説明させていただきます。

防波堤南 730m の整備は、当面の整備目標として、春から秋にかけての静穏度、97.5% を確保することとしており、冬季においても、防波堤を延伸することにより、静穏度の向上が図れるものと思われまます。現状と整備した場合の静穏度は、下表のとおりとなっております。

この算定表を見ていただきたいと思ひます。防波堤延長と書いてあります。この 618m というのは、現在、今、できているような状態の位置になります。図面でいきますと、黒線の終点部になります。730m というのが、今回の再評価の終点部にあたるわけでございます。そして、通年という所を見ていただきたいんですが、港湾の基準によりますと、通年で 97.5% を確保するという形になっております。各々、89.2%、92.3% と目標値に至っておりません。

ただ、今回の整備は、春から秋を目標としておりまして、この 730m の所の欄を見ていただきますと、97.7 というところで、97.5% を確保しております。

そして、冬期間を見ていただきたいんですが、どちらも 70 台、70% 台になっておりまして、やはり日本海側の冬は相当厳しいということがご理解いただけると思ひます。

730m の整備をしますと、現状より 5% ほどアップしまして、整備効果があると考えており

ます。

本文の方に戻っていただきますが、また、漂砂等による航路泊地の埋没は、既存の資料や今後の漂砂状況を調査し、防砂堤等の対策工法についても検討してまいりたい。

以上でございます。

それから、2点目、冬期間の避難港として使用できるのかということでございます。当港は避難港として指定となっておりますが、荒天時に小型船舶の避難のため停泊することは十分可能でございます。過去にも避難船舶の実績がございます。

3点目として、中国及びロシアから何をどのくらい輸入しているのか。また、輸出できないのか、との質問でございます。

輸入実績は、下表の通りとなっております。ロシアにつきましては、砕砂が12年度でございます。5,500トンとなっております。

また、中国につきましては、砂でございます。13、14、16年度と34,000トンほどとなっております。

また、本年9月中旬にも中国から砂5,000トンが入るという形になっております。

輸出につきましては、津軽地域の農産品等を主体に、可能性の検討及びポートセールスに努めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

政策調整課：続きまして、濱田委員からのご質問でございます。

質問内容といたしまして、「今回あげられている事業を全般的にみると、漁港漁場整備はほぼ10年以内の計画、これに対して農村整備や道路建設整備は20年から30年間の長期計画になっています。

県財政事情があることでしょうか、30年間の計画中には社会経済情勢の大きな変化に見舞われることもあり、個々の事業でその変化に対応することが意外に難しいように思われます。ですから、県負担分の限られた予算の中では、比較的短い期間ごとに県全体の事業の組み合わせを、横断的に選択していく工夫があってもいいのではないかと、そんなことを感じました。」ということございました。

回答でございます。

公共事業が長期間に及ぶことで、その間の社会経済情勢の変化等、事業を取り巻く状況変化が考えられ、こうした状況変化に柔軟に対応するため、県では平成10年度から公共事業再評価を実施しているところです。

すなわち、事業採択後一定期間を経過した後も未着工である事業、事業採択後長期間を経過している事業等の評価を総合的に行い、必要に応じてその見直しを行うほか、事業の継続が適当と認められない場合には、事業の中止等を行うことにより、公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図っております。

また、加えて、平成15年度からは、事前評価、継続評価を実施し、特に事前評価については、副知事をキャップとする公共事業事前評価会議を設置し、部局を横断した総合的視点で実

施予定箇所の優先度を検討することで、事業の選択と重点化を図っております。

以上です。

小林委員長：ありがとうございました。

平成 18 年度第 3 回青森県公共事業再評価審議委員会（現地調査）の関係者からの参考意見

小林委員長：それから、東先生の参考意見も読んでもらおうかな。資料の 6 ですが。

政策調整課：それでは続きまして、資料 6 に基づきご披露いたします。

弘大の東先生からの参考意見といたしまして、「環境に配慮するために大幅に計画を変更した事例は少なからず存在します。

近年の県内では、例として、十三湖北岸の農道計画があげられます。現状で国道が尾根筋を走っている区間で、北岸に沿うように片側 1 車線の舗装された農道が計画されましたが、アセスメントの結果、計画地区は十三湖湖岸に残る貴重な環境であることが明らかになりました。それを受け、現道のない区間の道路敷設は中止、現道の整備も規模を縮小し、車両一台が通ることのできる程度とし、各所に野生生物に対する配慮を行ないました。非常に画期的な判断であったと思います。

七里長浜の現状は、砂浜の浸食が著しく、砂浜の後退、波消しブロックなどによる浸食防止対策等々、本来の景観・生態系が著しく損なわれる過程にあります。この海岸で卓越している南から北に運ばれる漂砂の遮断が、その主要な要因の一つと考えられますので、長浜の南端に位置する七里長浜港に関しては、漂砂の遮断を防ぐための抜本的な対策を検討する必要があります。」

以上でございます。

小林委員長：ありがとうございました。

以上、各委員からのご質問に対して担当課の方で整理してもらったものを一括して読み上げていただきました。

## （ 2 ） 詳細審議地区に係る委員会意見の決定について

小林委員長：ただ今から、こういう新しい報告なども手にしながら、個別に 9 件のことをやっていきたいと思います。

資料の 4 - 4 で、濱田委員から、最後に全般に係わることで、5 ページですか、資料 4 - 4 の 5 ページで言われていた、この 10 年とか 20 年とか 30 年というご指摘が、まさにこの国が、青森県もそうですが、日本国全体の公共事業が、別名時のアセスというふうと呼ばれておりますこの再評価は、日本国中で今、それぞれの所でやっていますが、ポイントは何でこんなに長くかかるんだということ、まさしくご指摘のとおり、そんなに、30 年もやったらそのうち皆担当者死んでしまうし、作ったものが何の役にも立たないのに税金使っていいのかという、これを時のアセスといいます。このポイントが 1 点です。

それから、2 つ目のポイントは、環境問題ですね。人間の便利さ追求、人間のわがままのた

めにほかの地球上の生物に対して、悪い影響を与えて、人間がそんなにおごってしまって地球は人間の物となってしまって良いのかということで、そういう視点で見直そうと。

要するに時間が掛かり過ぎるという点と、ほかの生物、生き物に対して地球の皆のすみかだという観点の環境問題。この2点から、この再評価をやって、青森県も先駆的にやっています、今年で10年くらいなのかな。かなり、一番のキーというか、何でこんな審議会をやっていくかというところのやり取りなので、こういう総論的なことも頭に入れつつ、私共の合意で詳細審議地区9件を選びましたので、それについてご審議をお願いしたいと思っております。

それで、議事進行上、お手元の9件の資料、ずらっと一覧表を見ていただければわかりますが、9地区のうち、道路が2つあるんです。

道路は28番、東通と六ヶ所の通称国道338号のバイパスでございます。この話ですね。それからもう1つは32番、青森の清水川の道路建設でございます。

この2つを先にやりたいと思います。

#### 【整理番号32番】

小林委員長：2つですが、整理番号32番の方は、ご案内のように担当課、いわゆる道路課の方から細かく事前に説明いただきましたように中止したいと。現時点で中止したいという原案提示でございまして、本委員会としては、中止した後のメンテ、今現在、車が山菜採りか何か、そういう時にチョロチョロ通っているんで、道路のメンテナンスをどうするんだというふうなことで詳細審議地区にしたということで、先ほど、そういうのはやりますよと、事故が起きないような手当はいたします、という点が1点あります。

それから、万が一、地域住民がまたそこに集落ができたり、いろいろと社会環境が変われば、その時にはもう一度整備するということも有り得ますよというふうな意見が、本日読み上げられたと思うんですが。

ということなので、いかがですか。32番の青森の道路建設については、県対応方針の中止ということで、本委員会としても同意したいと、委員長としては思うんですが、何かご発言ございますか。こういうふうなことで、時代が変わればまたそれなりに見直したりいろいろするというをおっしゃっているんですが、よろしいですね。

それでは、32番は県の対応方針通り中止というふうに、本委員会の決定をしたいと思いません。

#### 【整理番号28番】

小林委員長：さてもう1つの道路、これがなかなかややこしいんで、整理番号28番ですが、白糠のバイパスです。詳細審議、今日まで引きずってきた最大のポイント、理由は、調書をご覧いただくとわかるんですが、B/Cが当初の1.87から1.15というふうにかなり落ち込んでいるんです。担当課、道路課の方としてもBというふうに自分で自己評価しているんですが、どうでしょうか、ここのところは。

どうぞ、意見交換したいと思えますが、整理番号28番でございます。

長谷川委員：委員長、よろしいでしょうか。

小林委員長：どうぞ。

長谷川委員：白糠バイパスは、非常に工事期間が長い、これからも、調書では平成 29 年度終了予定というふうにして、かなりの時間を要するという事となっているわけですし、それから、先ほどもありました B / C が小さいというようなこともあります。そもそもこの地域周辺で行なわれている道路事業全体の B / C、これまでの委員会でも非常に小さいながら継続実施いただいております。現在の白糠バイパスの課題、幅員が狭い、急カーブ、急勾配、そしてそこにおける生活者の安全性の確保という課題を超えるためには、引き続きこの事業を継続していただくことが適切かというふうに思います。

以上です。

小林委員長：私からちょっと、道路課にお尋ねしたい、確認したいんですが。

当初の測定の計画の交通量、これが今日 34%ほど減少しているというふうな調書です。これが、今、話題の長谷川委員がおっしゃっている B / C 減少の一番の要因になっているわけです。この計画交通量というのが、ここまで減少した、で、将来はどうなるんですか。どんなふうにかこのへんは評価されているんでしょうか、ちょっと教えて欲しいんですが。

道路課：お答えいたします。

計画交通量の 34%ほど減少したことが B / C 1.87 から 1.15 という減少した理由でございますが、これについての将来展望をどのように考えているかという内容かと思っております。

回答の方でございますが、計画交通量の将来展望につきましては、第 2 回委員会で申し上げたように、下北地域の将来交通量の伸び率が、前回の第二次フレームが 1.363 であったのに比べて、第三次フレームで 0.896 に減少したことが要因でございます。現時点では、このフレームデータを使用することが妥当であると考えております。

また、交通フレームにつきましては、概ね 5 年毎に見直しされておまして、その時点で社会情勢の変化や大きな開発に伴う開発交通を見込むなどの作業が行なわれるものでありまして、今回この段階で特別な要因を加味して将来交通量を独自に算定するという事は困難ではないかと考えております。

国道 338 号と 279 号は、下北半島地域の半島縦貫道路として位置付けられているとともに、相互にカバーし合いながら、幹線道路のネットワークとして機能を果たしております。

当該区間は、338 号の路線の中でも、特に狭隘な箇所となっております。バイパス整備の必要性は非常に高いものであると考えております。

本バイパスの整備促進は、白糠地区はもとより、下北半島地域全体の地域振興に大きく貢献するものであると考えております。

小林委員長：正直に計算すると、このように下がってしまうんですよということですが。実際、下北半島の地域振興、半島振興という観点、それに場所が東通、六ヶ所と、どちらも原子力で国の拠点になろうという選択をする方向に動いているような所でもあるし、今、委員から整備という形で、このバイパスを直しておきたいと。ですから、正直に B / C をそのまま入れると B 判定ということになってしまうけども、半島振興、地名、東通、六ヶ所という地名から考え

て、先取りしてインフラ整備をしておきたいということで、当局としては、道路課としては、継続という原案なんですね。

いかがでしょうか。田中(誠)委員、どうぞ。

田中(誠)委員：交通量の伸びが減少するということですが、半島縦貫道路ということと、原子力発電施設等立地地域振興特別事業だというようなことで、その必要性というものはわかるわけです。その2つを合わせますと、結局、原子力関係の道路としての比重が高くなるのではないかという具合に考えられるわけです。その場合に、費用の負担ということについて考え直すということは出来ないのでしょうか。

例えば、東北電力さんとか、東京電力さんとか、そういう所に幾らか負担してもらおうとか、そういうことは出来ないものなのかという、単純な疑問なんです、いかがでしょうか。

小林委員長：どうぞ、お答えください。

道路課：今のご質問ですが、当該地域は、先ほど委員長が申しましたとおり、確かに北側に方に東通原発、南側に方に六ヶ所開発地域という状況にはございますが、今回のバイパスに隣接した形で、そういった原子力施設があるわけではございませんので、直接、そういった機関から予算をいただいて作るというような性格の道路にはならないと思っております。

東通の原子力発電所が今立地されております地区は、そこにも国道 338 号というのが走っておりますが、その地域はまさしく原子力発電所で道路に関わる部分が出てまいりましたものですから、そういった箇所については、電力サイドからの予算でバイパスを整備したという所もございますが、当該地区に限りましては、そういった状況にないということで、通常の補助事業で進めるしかないというふうに考えております。

小林委員長：とは言いつつ、正直に計算したらどんだんどんだん交通量は減って行って、寂れてしまう所に 90 億円の税金を投入して良いのかという、県民に対する説明が今一説得力が足りないんじゃないかと思えますね。

それで、これは後でまた議論が出てきますが、今年度のビッグ 1、突出して 25 番の白糠の漁港整備が 153 億円という、とてつもない巨額の公的資金の導入をしているんです。実際、今、手元の調書を見て、こういう港の整備、そしてただ今の 28 番の道路、バイパスの整備という、こういうことが一体化して社会的インフラを整備することによって、後で総論の所で出てくるんですが、過疎化しているというか、人間が少ない所にどうやって次の世代の若者を誘導してくるかというための先行投資であるみたいな、そういう論理性で、道路課と片一方は漁港漁場整備課ですか行政の担当部署は別々なんだけど、県民という立場でみれば、今、この絵を見ているんですが、この調書の図面にバイパスがあって、ここに港が点々となっていて、こういうのが全部まとまってどんだんどんだん右下がり寂れていく所に金を投資するというのではなくて、将来展望が明るい方向に向かって公的資金の導入がされているんだよというふうな、そういう論調に、データのねつ造をはいけません、そういう思想的な展望に上手に説明をするのは、どういう場面で説明しましょうか、何か我々の附帯意見なのかな。どこかに、ちょっと後で総合的な所で、この今話した 25 番の 150 億円の漁港整備、28 番の 90 億円の道

路整備というのがうまく、あそこの過疎地域、遅れている地域を振興していくために、公共投資というのが必要なんだという、そういう論理性を持たせたら良いかという話をちょっと委員会として、最後に総論的なまとめの段階でもう一度議論はしなければいけないと、私は思っております。

どうぞ、長野委員。

長野委員：私は委員長の見解に賛成なんです。

白糠バイパスの実施地区をみると、ずっと漁村の所を抜けている狭隘な道路を、今はバスも通れない、離合できないという状況を解消するためにバイパスを作ると。

一方、白糠漁港の方を見れば、その住んでいる所の地区の事業をやる。

これは、本当は公共事業は縦割りじゃなくて、総合的な計画でこの地区をどういうふうの開発、振興するかというものの基に、こういう道路があって、漁港があると、本来そういう意味で事業があるんです。今の公共事業はそうじゃないから、道路は道路でやって幾ら掛かる、漁港は漁港で幾ら掛かると計算しています。本当は、これらは全部地域振興のために整備がされて、道路だけのB/Cじゃなくて漁港だけのB/Cじゃなくて、地域全体としてのB/Cを計算すべきです。そういうふうにしないと、物凄くいびつな形の、道路が出来ます。ここは駄目で、その区間だけ整備されなくて、バスも利用出来ないという形が出てきたり、漁港は漁港で、全然B/Cが駄目だから、漁港だけ作らなくて、今度は狭隘な道路を解消するために立派な国道が出来てしまうという形になるんで、地域全体としてどう整備するかを考える必要があるのではないかと思います。

小林委員長：ありがとうございました。

ということで、ご提案、私からのご提案としましては、この地区につきましては、28番地区につきましては、県の提案通り継続ということではあるけども、附帯意見をちょっと後で考えて意見調整をしたいなという形でいかがですか？というご提案を申し上げますが、いかがでしょうか。

よろしいですか。

岡田委員、どうぞ。

岡田委員：委員長、一見きついんですが、何か優しく最後は落ち着いちゃうんですけど。

私、長野さんの意見ですよね、正論だと思います。これから、地域振興なり、地方の問題を考えるその主体というのが、今までは国家であったり県であったりということなんです、やっぱり地域が少し出てくる。そこでの独自の的方法論というのが、やっぱりきちんとこれまでとは違う形で明確になってくるということが、今後の青森全体の開発ですとか、振興だとか、そういうことにあたって非常に大事ではないかと思っております。

そういう意味で、この事案は大変良いきっかけになるような気がいたします。公共事業、まさに縦割りで、地域がないがしろと言えれば叱られますが、そういう側面がかなり強かったですね。そういう意味では、今回、これをきっかけに、勿論、この問題を委員会として放置して良いということではないと思っておりますが、やはりこの地域の振興ということから、方法論と

していかげなものかということで、選択肢があるならば、やはりまったでしょうね、おそらく。それが無いとすれば、何か良い方法を、やはりちょっと時間を掛けても当局と一緒に、再度検討するという、そういう機会を作ってはいかがかなと。委員長、大変一見きつそうで、最後は優しくなるものですから、そこは踏ん張って欲しいなと思っております。

小林委員長：はい、わかりました。

取りまとめの立場から言うとそういうことになってしまうんですね。

今の調書の一番最後に、今、岡田委員がおっしゃっているように、選択肢はないんですよ。継続か中止しかないんですね。計画変更というのは、これは計画を全部やり直すという意味ですから、代替の計画が出されて、それに対してイエスかノーかという判断で、ここは今、その場ではないんで、そうすると選択肢としては、事務局が出している原案に対して継続か中止かと。中止というのは、意味がまたちょっと違って来るんですよ。岡田委員も長野委員も私も言っていることは同じような、恐らく殆どほかの委員の方々も、地域振興、青森県のようなこういうふうにインフラ整備をどうしたら良いかという、人間が減っていく所の、という中で考えたいんだけど、個別に対しては、一応、委員長としては、イエスかノーかを本日ここで結論を出せといわれると、今、提案申し上げたように継続という形でご提案はしますが、但しという、但しから後ろの所で今、長野、岡田両委員が言われたようなことをどう盛り込んで、知事答申に書くかという相談を、後段で、後でやりたいと思ったんです。そういう意味なんですが、

どうですか、ほかの委員の方々。

武山委員、どうぞ。

武山委員：これは、残事業で道路の方だけ見ると、B/C、そこそこは出ているんで継続してもいいのかなという気はするんですが。

これは、このまま続けていくと、また、そのうち再評価に掛かりますよね。その際に、例えば、今のやり方の中で、途中途中で供用できないかとか、あるいは本当に、あそこは難所としてトンネル作らなきゃということだとは思いますが、そちらから先に手を掛けるよりは、逆に第2工区の方からやった方が、むしろB/Cが高くなるかとか。

あるいは、港と合わせて話をすると、港の方でも移送施設ということで道路を作ると。バイパスになると、町が廃れてくる場合もあって、そういうことを考えると、やはり計画の見直しというのがある段階では必要かなと、そういう気が強くします。

小林委員長： そういうふうな意見書を出すということですか。

武山委員： ですね。

小林委員長： 議論を整理しますと、とにかくこの委員会の任務は、イエス、ノーの決着をつけなくちゃならないですね。私は今の議論は、どういう意見書をつけながらイエスというふうな決着にしますか？というご提案をしているのであって、よって、いろいろそこを考えましょうということで、しかし、いやもう中止だということがあれば、中止の方に大きく議論を踏み込んで、何故中止ということを知事答申にしなければならぬかとか、そういう議論をしたいんだけども。どうもそういうことではない、システム、公共事業の縦割り、さっきから出ている

のはこういう話なんで、継続か中止か、どちらを選ぶんだ、二者択一、1つしかないぞと言われたら、まあ継続ですね、というふうに言っているんですよ。

どうです、そのへん。じゃ、結論は後にしましょうか。もうちょっと港の方もやって、その上で結論、今日中に出せばいいんですから。どうぞ、北島委員。

北島委員：やってしまった方が、また後だったら忘れてしまうんで。

小林委員長：そうですか。

北島委員：ちょっとよろしいですか。

この進捗率なんですけど、これは27%ですよ、事業費ベースで。さっきから私この図を見ているんですけど、これは、27%、3割弱かなとか。平成18年度改修済みと補修済みを合わせて4分の1くらいしか距離にしたら進んでいないと思うんですよ。ここの所、用地買収が進んでいないという所、問題点としてあって、事業費ベースで27%お金を使っていて、そして、この実際の工事の進捗率というのは、本当に27%進んでいるのかどうかということ、私そこところは疑問で、これから予算が膨らむんじゃないかという気もするんですよ。そして他方で交通量が減少していくということになると、今のところそういう附帯意見をつけて、継続というふうに言ってもいいんですが、私としては、やはりこれは休止ですね。

小林委員長：休止というのはないんです。だから、やり方が非常に私、悩むのはそこなんです。お休みしてちょっとゆっくり関係者で考えましようと言いたい。でもその選択肢がないんですよ。

北島委員：これは、地元の理解も本当に得られているのであれば、これはどうして用地買収が進まないのかなと思ったり。どんどんどんどん用地費が高くなって行って、それで進捗率から見て、何となく予算が膨れ上がりそうな気がするんですよ。そうすると、B/Cというの、1.0を割るんじゃないですか、あと5年のうちに。

小林委員長：どんどん下がるだろうと。

北島委員：そうすると、ここの所でゴーと言った、継続と言ったものの責任というものは問われないんですかね。

小林委員長：ですから、そこはちゃんと今言ったように、附帯意見というか、意見書という形で、そのへんをどういうふうにか本審議会としての責任を果たす必要があるなという認識は持っています。

ただ、結論を出せという、今のこの制度、この審議会の規則によると、イエスかノーの二者択一しかないんです。その中で、今、我々がどういうふうに責任を、審議会としての責任を取ったらいいかというあたりのご相談をしないとイケないですね。

北島委員：私も、この写真を見ると、必要性はあるのかなと思いますよ。なるほどバスも通らないし、病院に行くにも救急車も移動できないということ、消防車も移動できないという状態というのは。

ただし、最終的に、あと2、3年後にはそういったB/Cが1.0を割ると。それで最終的には当初の予算からかなり過大な工事費になると。そういう状態にならないように、交通量とい

うものを評価して、毎年、継続的に。それで、コストもできるだけ抑えと。用地買収費も含めて。やはり、そういうことを注意していかないと、毎年、毎年、その都度、その都度、予算を野積みするというのは、私はよくないと思うんです。

小林委員長：それはそうですね。ということのを附帯意見として述べるしか我々にはできない。

だから、結論の取り方、今、北島委員が言っていることは、皆さんそうですねと思って、ですから中止にしますか？継続にしますか？という、そこしかないんです。

岡田委員：やっぱり委員長は優しいんですね。私は、規則に委員各位が責任を取るというよりは、県民に対してやっぱり責任をどうとるかという、やっぱり規則ではなくて、人間と生活という、その現実の所に私は立ちたいなと思います。敢えて言うのであれば、中止を選ぶでしょうね、と思います。

そうでなければ、ギリギリ、やっぱり年度内まで、知事部局を含めて、関係、あるいは地元を含めて、やっぱり規則ですから、規則というのは例外が付き物ですから、何かないんでしょうかね？という、やっぱり相談事になるんじゃないでしょうかね。

私は、やっぱり地域の論理というものが、どれくらい本当に貫いているかということ、余り感じないですね。

小林委員長：おっしゃっていること、よくわかりますよ。だから悩んでいる。

田中(正)委員、どうぞ。

田中(正)委員：伺ったように、予算というのが150億、90億、単純に合わせてここに240億掛かるわけですね。そうすると、その240億掛けたお金が、青森県民が青森の企業にどれだけ落ちてくるのかなというのが、私は凄く興味があるんですが。それでまた、お金が、仕事、雇用などにも繋がるのであれば理由の1つにもなるんじゃないかと思うのと、今、青森市内の広い空き地が全部県外の企業ができて、その建設から雇用、雇用は別にしても、それは全部地元の企業には全然落ちないらしいんですね。それだったら、逆に意味がないんですが。例えば、その掛けた予算がそういう形で生きるのであれば、ひとつ、よしとする方向の言い訳になるかなと思うんですが。どういうものなんでしょうね。地元の企業にちゃんと落ちて、地元の方が潤うのかなと思うんですが。

小林委員長：おそらく、その質問に対しては、答えられないですね。

というのは、ここの道路を開発することによって県の経済活性にどのくらいつながるのか、そんな視点からの話やっていませんよね。今現在の役所の縦割りの中では、そういうことをやる部署じゃないですから。だから、今、盛んに各委員が指摘しているように、それはいけないんじゃないのということで、地域、地域ということを行っているわけです。

私個人は、やっぱりあそこに集落があって、何軒かの人々が実際あそこに住んでいる。あそこに住んでもらわなかったら国道は滅ぶわけです。国土防衛は、それぞれの山の中だろうが、海の底だろうが、どんなへき地だろうが、国土防衛の最大の防衛は、そこに人間が住むことだというふうに原点を置けば、そこに住んでいる人達が青森市民とどれだけ不自由な生活をするかと。それはやっぱり失礼な話で、それなりの人間としての活躍をやってもらいたいと思う。

だからこそ、さっきから言っているように、社会的インフラなり、役所はそうっていないわけです。道路というのは、道路だけ作る。港というのは港だけ。そうじゃなくて、今、長野委員も岡田委員も皆さんおっしゃっているのは、そうじゃない。

岡田委員と私の提案の違いは、岡田委員はそういうふうな論点があるんだから、まずノーと言って、一旦止めさせておいて、そして、今、問題提起しているようなことを検討するのが本委員会としての選択肢じゃないかと。私はそうではなくて、ゴーサインを出すけども、条件をいろいろつけて答申をするというふうなやり方が、この委員会ではいかがですかと。このへんが今、対立しているわけです。これは問題の整理です。

長野委員：岡田委員もかなりきつくて、北島委員の意見もそうなんですけど、こういう意見を言った後、それをこの審議会が行政の方にそれをいかに実行してくれるかを見ていく必要があります。例えば、地域の振興であれば、そういう視点でこれら事業をどういう組み立てをしてくれるか。あるいは、北島委員の費用対効果で、費用がどんどん増えるかもしれない、あるいは事業費が増えると見て取れると話であれば、増えないというのをちゃんと見張っていく必要があります。この審議会も言いつぱなしではおかしいのではないかと思います。

そういうことを多分、委員長は最後に議論しようと言っておられるのだと思います。個々にチェックの仕方だとか、どういう担保をとっていくかというものを個々の事業でやらないで、最後にまとめてやればどうなのかという意見と受け取りました。私は、その方が個々にチェックの仕方とか、担保の取り方みたいなことを1つ1つやるより、ほかの事業地区もいろいろあるんだと思うんですが、最後に全部まとめてやるという考えです。

小林委員長：ほかの、ご発言のない委員の方々、いかがですか。このポイント。論点は見えてきたと思うんですが。

長谷川委員、どうぞ。

長谷川委員：発言はしているんですが。

まず、この白糠バイパスが非常に長い時間を要しているという点については、用地買収の件については、関係者千名を超える共有地の取得、相続手続き、長期間要するんだよというお話がありますが。使っている、この道路を通して体験するといいますか、そういうふうな視点で見ますと、県内の中であまりにも危険な状態が放置されている区間だということの中で、結構な大型車がそれを住民の方々の不安の中を通っているという実態、交通量でいえば少ないかもしれませんが、そういう実態があった。

集落も、小さな集落ということではなく、沢山の方がそこで生活を営んでいるという、そういう実態がある中で、やはりそういう集落の方々が継続して生活を営むという環境を作ることと止めてしまうということについては、大きな課題を残すと私は思うんです。

第2点は、B / Cというふうな数字で評価される部分というのは、確かにかなりのものを持っているかと思うんですが。もしこれが数字だけ先行してしまったら、30年後、50年後に人口が相当数減るんですよと。その中で、青森県は先行して人口が減りますよと。さらに半島はさらにその先端をいっていきますよという中で、同じような指標の中で、県はいろいろこの

道路整備については評価の検討をしていただいておりますが、それにしても、そういう数字で1を超えていないから止めてしまえというふうなことを一律的にやってしまうのは、大きな課題を残すと思うんです。

そうしませんと、私達、そもそも青森県に何かをすることすらできなくなってしまう。こういう指標で判断するような時代をずっと続けていってしまったら。これは、ある意味でそういうことも言っている、地域の先端の方にあると言ったら失礼ですが、そういう地域の課題なんですね。

だから、そのへんは、この委員会でも十分議論し合う必要があるのではないかと私自身は思うんですが。

小林委員長：田中(誠)委員、どうぞ。

田中(誠)委員：確かに、交通量の伸び率が減っているという実態はあるものの、半島循環道路に指定されているということ。それから、下北総合開発期成同盟会が、これは早期に整備して欲しいという要望を出しているということ。それから、原子力発電に関する地域振興事業に指定されているというようなこと。ということは、やはり必要性があるからと、そういう具合に認定したわけでしょうから、これを中止というのは、ちょっときつ過ぎると。逆に無駄が、今までやってきた無駄が大きすぎるような感じがするわけです。

ただ、附帯意見として、無駄を無くするようにとか、進捗率がちょっと低いだとか、そういうふうなことを改めていくようにというような形で出すのが、常道といえますか、普通の意見だと思いますが。

小林委員長：日景委員、いかがですか。

日景委員：何と答えていいかわからないんですが。

1つだけよくわからないのが、このような道路は、ほかにも青森県内一杯あると思うんですよ。つまり、公共事業で大事だと思うのは、やっぱり公平性というのはかなり大事な要素かなと思うものですから、取り敢えず今、叩き台に上がっているのはこれですが、ほかの地区でもやっぱりそういう形で、全部、整備がいるのかなということを考えながらこれを見ていたんですが。

それで、ここの所、私も東通原発に行く時に通ったことがありまして、実際、ここに書かれているようなことは、必ずしも正しくないかなと、恐縮ですが思いました。

つまり、どういうことかということ、本当の意味で生活に密着した道路というのは、現道であって、出来る道路というのは、それ以外の、1つは確かにむつ総合病院への搬送だとかというのは大事な要素かと思いますが。通常は、搬送というのは余りないと思われるので、そういうことからすると、むしろ違う要素かなと思います。

それから、写真にもあるように、バスはかなり便数が少なく、そんな頻繁に通るバスではありません。そういうことを考えていった時に、実際の住民がこの道路を使う時は、どういう時かな？と考えると、1つはどこかにお買い物に行く時とか、そういうことなのかなと思うんです。

ただ、確かに道路そのものはあまり状態がよくなって、非常に走るのに不便といいますが、あまり良くない状態だなとは思いますが。

1つ、私が考えるには、先ほど、委員長からもありましたけども、もっと公共事業というのはトータルで捉える方が望ましいというお話があったわけです。そう考えていくと、青森県の今後の姿というものを考えて、いわゆる農林水産業をもうちょっと充実させようということは、方向性としてあると思いますので、そうすると、やっぱり漁業の町の振興ということを考えていった時に、今後、若者とか女性をどういうふうそこに定着して、かつ活性化といいますが、していただくということを考えていった時には、やっぱり若者が大きな要素として、どこか遊ぶ所が欲しいというのは、どこでも言われているんです。

ですから、そういう意味から捉えた時には、この道路は機能するかなと考えます。

凄く難しい要素がありながらも、結論からいうと、やっぱりこの道路は継続ということで宜しいのではないかと考えます。

岡田委員：何か皆さん、継続のご意見が多いのですが。私の真意は、やっぱり公共投資の論理を変えるべきだということなんです。お話にありますように、長谷川委員がおっしゃるように、私も必要ないなんて思っていないんですよ。だけど、東京だ青森だ、そして下北だ。下北辺境ですねっていう位置付けはやめて欲しいということなんです。

そうではなくて、やはり下北の本来そこに地質、地形、自然含めて、実は私共、あそこの恐山地域の生態系保護地域、この10月に倍くらいの面積で設定し直しをします。その意味は、やはり非常に大事な自然だ。非常に特殊な、これから我々にとって最も参考になるものを一杯持っているよという意味合いで、しっかり守りたいねということなんです。

そのように、やはりその自然が持っている、あるいは地域の生活を含めて、良い所、決して辺境だとか、段々段々波及効果が及んでいって、だから、B/Cも低くなって、徐々に徐々にこういう公共事業もさっと引き上げられるような、そういう対象ではなくて、違う論理でしっかりと守っていくし、地域の生活、その中に自然を守ることも同時に入っていくという、こういう中で国家としても県民としても、守っていくためにどうしてもあそこ、投資しようやという、こういうあるきっかけにして欲しいなというふうに私は思っています。

何としても、この規則の枠組みに乗っかれ、乗っからなきゃお前達の役割がないんだということであれば、私なんかは、皆で、それはちょっと無理なので出来ませんということでお返しをするとか、方法はあるんじゃないでしょうかね。私は、規則に責任を持つ必要はないと思います。

小林委員長：しかし、あれだよ。規則論でこういうルール、このルールで問題があるからということについては、こういう個別審議ではなくて、総括で全体を今年度お返しする時に、委員会の総意としては、この規則を、ルールをもう1回変更して、かくかくしかじかのように改定するということを求めるとか。そういう形でしか、我々は言えないでしょうね。

それはそれであるんですが、任務としては、今現在にこれだけの37地区、今日は9地区ですが、このことについては、とにかく何らかの形で結論をしてやらないと、これだけの方々が

お仕事をされているんですから。止めると言われたら止めたなりの仕事をしなくちゃならないし。やったら、今、注意点がでてきたらその注意点を留意しながらいろんなことをやるんだから。

いずれにしても、結論は出さなきゃならない。

それと、今、盛んにおっしゃっているような内容は、また、私も常々思っていることが一杯あるので、そういうのはちゃんと書いて、知事に意見書として出すということはやらないといけないと、特に、今回、この2つ目、私が申し上げているように、白糠というとても金額があがってきて、人間がどんどんどんどん減っていつている所に、これだけ公的資金を掛けて、もう1回繰り返しますが、これだけの社会的整備、インフラ整備を先行投資したから、20年後にはあそこに素晴らしい若者、軍団が来たとか、そういう展望があるんだとか、それは政治だと思うんだけど、そういうことを積極的に促しなさいとか、促して欲しいとかという話に持っていきたいと思うんだけど。それはそれで、総括ですよ。今、個別の点については、1個1個処理していくということで、今、もう一度改めてご提案しますが、継続、但し附帯意見はつけるというご提案をしたいと思いますが。

北島委員、どうですか。

北島委員：どちらかと言われれば、それでしかしょうがないですね。

小林委員長：岡田委員は、ルールを変えろと。

北島委員：ルールを変えろというのは、無理かなと。言われることは分かりますが。

附帯意見をつけてやらざるを得ないかなという、進捗率は低いんですが、5年後には中止となるかもしれませんが。やはり、予算が段々、年々縮小していますから。これはお金がなければ、これはしょうがないんですよ、はっきり言って。公共事業うんぬんのあり方といっても、これは結局国が55%出していて、国からこなければしょうがないんで、毎年、これは減ってくるわけですから。だから、やはりこれはやるべき事業を選択するというのをしないとしょうがないんですが。

ですから、意見としては、いろいろ意見をつけて、継続と。それで私は結構ですが。今、気付いたんですが、ここは、遺跡もあるんですか。バイパスの明神遺跡というのは、これはちょっと私、今初めて気がついたんですが、大丈夫なんですか。道路の計画の所の真下に明神遺跡ってあるんですが。全体計画平面図の所に、明神遺跡というのがあるんですが、黄色の所に。

小林委員長：明神遺跡って書いてあるね。こういうのは、文化遺産問題は、当然、今は常識ですから、何か着工する前に事前のアセスか何かかけてやっているんでしょうね。

道路課：今年調査完了予定でございます。

小林委員長：ですよ。ご心配に及びませんということでしょう。

道路課：はい。

小林委員長：それでは、という形で、後でどういうふうな意見書をつけるかということ踏まえて、含ませておいて、原案としては、28番は継続というふうにしておきたいと思います。

【整理番号7番】

小林委員長：それでは、大事な議論ですが、かなり時間をとってしまったんですが、残りの7地区は全部沿岸部分の話でございます。

これは、どうしようかなと思って見たんですが、やっぱり、順番通り、上から番号順にやっていった方が良くないかなと思いますので。

まず整理番号7番、深浦町の十二湖地区。

どうします？沿岸についても今のような全体的な話をしますか、先に。どちらの方がいいかな。いろいろあるんですよね、沿岸も。それともやっぱり個別でイエス、ノーをやっておきますか。問題があれば、すぐ飛ばすということで。

7番はいかがですか。何かご意見ありますか。十二湖の所ですが。

どうぞ、北島委員。

北島委員：これは、進捗率が進んでいて、私、あまり質問、意見とか質問とかは言いたくないんですが。この前、前々回の時にも多分質問させていただいたんですが。アメニティ効果の算出基準が、年間3万人と。親水機能に親しむ人数が年間3万人ということで、それは見込めるというような答えだったんですが。一般海水浴客が2万7千人で、サンタランドを訪れる人が3千人ということだったんですが。これは、やはり1か月弱ですよね、海水浴という。そうすると、2万7千人を1ヶ月の31で割ると900人ですよね。果たして、平日も含めて900人平均あるのかということが、まず私疑問に思うわけです。やはり、海水の公園というのは、そんなに土地柄もあって、そんなに冬とか多分使えないと思いますし、12月から2月、3月頃までは。来訪者の数については、まだかなり疑問を持っているということ。

それから、水辺環境整備効果の、これもかなり大きな数になっているんですが、これは私、ちょっとよく、中がマニュアルに沿って計算うんぬんとなっているんですが、これ、ちょっと説明を見てもみますと2ページの、アメニティ効果と重なるといいますが、重なるような説明といいますが、しているんですよね。安らぎとか、水辺環境が安らぎの場等提供できるなど水辺環境が保全、創造される効果であると。

実際に、私、この計算式の具体的な所を見せてもらっていないので何とも言えませんが、これなんかもちっとアメニティ効果と重なるということと、実際にこのあたりは過疎地で、しかも国定公園ですよね。そういったことを考えますと、別に農村地帯というわけでも、農業はしているんでしょうけども、実際、それだけの経済効果があるのかどうかということを疑問に思っているわけです。

実際に、これ、工事、実態的な工事は何をしたかということ、堤防とかリーフを作ったわけです。リーフを作って海岸の公園だとおっしゃっているわけです。港湾じゃなくて、リーフとか作って海岸の公園というのは、海岸の公園でどうして突堤とかリーフを作るのかというのは、これは作ってしまったからなのではないかと思いますが。普通、最近だったら海岸の公園というところへ砂浜とか緑地とかでアクセスできるという方が、むしろ、皆、来たがるんじゃないかというかな。そんなコンクリートのリーフとか、防波堤があるよりは。

そもそもの意図がわからないんですよね。これ、意図からというのと、ちょっと今になったらしょうがないところがあるんですが。

実際にB / Cを見てみますと、B / Cばかりでちょっと、そんな数字ばかり言ったらしょうがないような意見もあるんですが。実際に、やっぱり個別の事業を選択しているだけ、1つの大きな要素だと思うんですが。今のところで1.09なわけですよね。先ほど、私申しましたように、かなり便益の数字には疑問を持っていて、これ、なるほど8割近く進捗率が70%以上なんで、今更中止はできないというふうに言われるかもしれませんが、できることなら、これ以上、予定している工事が残っていたら、コンクリートを更に伸ばすとか、そういうことはもう止めて様子を見ると。様子を見ることはできなくても、計画変更ということは考えられないかどうかというのを提案したいんですが。

小林委員長：北島委員の意見です。

どうぞ、ほかにも。どうぞ、田中(誠)委員。

田中(誠)委員：深浦地区ですが、整理番号5、6、7、8番が、実は合併以前の、それを引き継いでいるのかもしれませんが。4ヶ所あるんですよね。海岸としては、非常に多いというのがまず印象としてあるわけです。

合計しますと107億円ですね。4つで107億になるんですよね。その中の3つが市町村負担がゼロになっているんですよ。つまり、3か所、整理番号5、6、7番かな。この3か所が市町村負担がゼロなんですね。ここの今の7番のそこにこういうことが書いてあるわけです。施設は、深浦町が維持管理し、積極的に町が関与し、事業の円滑な推進を図っていると。深浦町が積極的にこれに関わって、そして維持管理も深浦町が行なうと。その深浦町の負担額がゼロなんですよね。というようなことで、これはちょっと深浦町として虫が良過ぎるのではないかと。財政の困難な所もありますが。積極的に深浦町が関与しようとしているのに負担は全部国や県に任せているという。そういうのはどうなのかな？という感じを1つ持ちました。

もう1つは、これと関連しているのがサンタランド白神というのがあるわけです。この経営状態、私、最近聞いたことがないんですけども、余り良くないとか、いろんな噂に聞いたことがあるんですが。そのへんはどうなのかな？という、2つの疑問を持ちました。

結論としては、やはり中止というわけにはいかないでしょうから、継続は賛成ですが、そのへんをもう少し考慮に入れる必要があるのではないかという具合に思いました。

小林委員長：今、担当課から答えてもらう前に、北島委員も田中(誠)委員も、私としては困るんだけど、もう進捗率がここまできているから中止ということは有り得ないと。この論理はありませんよ。小林が委員長をやっている限り、99.9%終わっていたって、これ以上先、びた一文公的資金の導入がよろしくないという委員会の合意が形成されれば、その通り中止という提案をしたい。それが、私のこの審議会の任務だと思っておりますので、ここまで進んでいるから中止ということは有り得ないですよね、というか、それは止めて欲しいんですが。全然、そういうつもりもっていません。お願いします。

今、田中(誠)委員のお話で、深浦町ですが、当然担当課が答える前に、田中(誠)委員に

ちょっと申します。負担がないというのは、これは施工の工事費は法律によって国と県が負担するという形で、33%と67%でやっている。こういう法律でやって、地元の後の管理というのは全く全然別の話で、ここから先を話してもらいたい。いろんな協定書とか何か交わしながら、当然、深浦町では予算編成もしていると思うんだけど。そのへん説明してもらえますか。農村整備課：2つ出ましたが、田中(誠)委員の方から先に。

これは、前回もお話しましたが、いわゆる国土保全、それから我々の農水省所管の事業でございますので、基本的に背後地にあります農地の保全ということでございますので、そういう海岸の保全という視点で、国と県という形で負担して、この事業を実施しております。

それから、出来ました施設につきましては、以前もお話しましたが、人工リーフと突堤につきましては、県が管理するというので、海岸法で決めております。

それから、この事業は、もう1つ、いわゆる背後地にできる水に親しむ親水施設につきましては、いわゆる地元、深浦町の意見を聞きながら施設を作りますので、これにつきましては、一番地元に近い、それから地元の事情に詳しいということで、県と町が協定を結びまして、できましたらこういう施設につきましては、深浦町が管理していきますということにしております。

それから、北島委員から、いろいろ話がございましたが、まず、ここの整備を何故するのかということでございますが、大きな話からいきますと、基本的にはここは国定公園十二湖ということで、山の方の十二湖の方のリフレッシュ村とか、ビジターセンター、いろいろ各種山の向こうの方は整備されてきております。いわゆる、海側の方に下りてきましてサンタランド白神という形で丘陵地帯の方の整備も進んできております。

それから、国道に下りてきますと、いわゆるJR五能線、JRの十二湖の駅がございます。これにつきましても、町の方で整備をしております。

ということで、山、丘陵地帯、それから海辺に出てきているわけなんです、その時に、地域における海辺での楽しめる部分という所の整備ということで、山から海までの一体的な整備という形で、これは町の総合整備計画の中で整備していきましょと、そういう形でこの事業を海岸整備の環境という形で進めております。

それから、投資効率の問題、1.09 ということで低い。それから算定の仕方等についていろいろ意見がありましたが、確かに、効果の算定の仕方については、いろいろ、北島委員のような考え方もあろうかと思えます。特に、環境に係る整備の効果ということにつきましては、我々、土地改良事業の整備効果ということで、その事業でやったそのものの直接の効果ということについては、いろいろ効果算定というのが長い経験を踏んで出来てきているわけですが、環境に関わる効果という部分については、最近いろいろ始まってきたということで、CVMについても、いろんな手法等がありまして、そのうちの1つはアンケート調査というふうなものをやっております。これにつきましても、熟度がまだ進んでいないということもありまして、農水省の方でもこの環境整備効果につきましては、現在、国の方の委員会がありまして、そちらの方で検討しております。18年度検討しておりますので、これの結果を受けまして、今後

我々も 19 年度以降の地区からこの内容、効果の環境整備効果に対する効果を我々も意見を踏まえた上でやっていきたいなと思っておりますので、1つそのへんをよろしくお願ひしたいと思ひます。

ちょっと、全部答えていないかもしれませんが、以上です。

小林委員長：調書の4ページにある平面図にも黄色い人工リーフというのがあったり、後ろの方に写真が一杯あって、今の景色の中に人工リーフを入れるって。これは、こういうものを入れなければならないという必然性は何なんですか。

農村整備課：人工リーフの方ですか。

小林委員長：はい。

農村整備課：人工リーフにつきましては、水面に出ないような形ですので、いわゆる沖合いから浜に向かってくる波の強さを人工リーフで抑えるという形になっております。

小林委員長：8ページにある写真の中に、赤い字で「静穏な海面」って書いてあるでしょう。こういうふうに静かになっているのは、見えない所に

農村整備課：丁度、静穏の海面の楕円形の上側の部分のちょっと海側の方にいった方に、ちょっと海が盛り上がっているような部分。

小林委員長：左側の黒っぽく

農村整備課：ちょっとありますね。これが人工リーフ、下の方にあります。

小林委員長：完全に潜っているわけじゃない。ちょっと見えるわけだ。

農村整備課：殆ど潜っております。大体1mくらい下になるかと思っておりますが。

小林委員長：そうすると、景観上は日常的な景観上では見えないと。

農村整備課：そこでは人工リーフは見えません。

小林委員長：北島委員、こういう設計じゃまずいとお考えですか？

北島委員：私は、もっと、そのままの砂浜の方が良かったんじゃないか。公園らしいんじゃないかと思ひますよと。波がきつなくても、別に船をつけるわけじゃないんですが。

小林委員長：というふうなこういう議論を、これは事業着手の時に誰か専門家のコンサルとか、そういう所と設計に関して、具体的な設計に関しての意見交換というか、そういうものを行っているんですか。

農村整備課：はい。それは、そういうコンサル等を入れてやっております。

小林委員長：その時に、今の北島委員のように何もしないのがずっといいんじゃないの、という意見が出てこない？

農村整備課：それで、この突堤の中、ここ、岩礁地帯なんですけども、その中で更に人が近づいて大きな波がきてさらわれないような形で突堤を作ったわけですが。その時に地元の意見も踏まえまして、先ほど委員長から話がありました8ページの写真で静穏の海面という所の右側の方に岩礁がかなり出ているんですが、これは丁度、突堤に囲まれた真中の突堤の所に位置しまして、いわゆるこの岩礁も景観として、あるいは昔からの岩礁であるということで、これも生かしましょうという形を生かしながら。



なのかな。

農村整備課：結局、安全な所で、安全な場所を提供するということですので、そういう意味で、突堤でこういう静穏な海面を作るとのことです。

小林委員長：人工リーフを囲うために、静穏な、そうかそうか。静穏域を、子ども達を集めて遊ばせるためにも、波にさらわれないようにするためにも、この人工リーフとか、あるいは手前の突堤とか、いろんなものを整備しないと安全が確保できないと。そういうことですか。

農村整備課：はい。

小林委員長：生命の危機があるということだな。

農村整備課：はい。

小林委員長：そういうふうに言ってくれば、そうですか、命が危ないんじゃないかと。

北島委員：ちょっと伺いますが。ここは、海水浴場を作ろうとなさったわけですか。

農村整備課：も、1つになります。

北島委員：ちょっと気になったんですが、この前の東先生の意見で、七里長浜にこういうふうな突堤を作ることによって、砂浜の浸食が起こされる可能性があるという指摘だったんですが、ここなんかは、この所の報告書に、堆積が見られるとなってますが、逆にこの外側の状況はどうなんだろうね。

外側に砂浜の浸食がくるという、そういった影響というのはないんでしょうかね、環境の。  
農村整備課：この写真でも分かるかと思うんですが。突堤の建設箇所なんですが、岩礁地帯で海中から露出する岩が点々と広がる地形という形になっています。突堤の計画にあたっては、漂砂の影響はシミュレーションをしております。その突堤の付近では、南から北への沿岸流が見られるわけですが、従前から存在する岩礁地形を覆うような計画となっておりますので、突堤造成前後での沿岸流の変化というものは少ないものとなっております。

一般的には、沿岸流の下流側である突堤の北側が浸食されるという傾向になりますが、本地区では、突堤の北側、岩礁地帯ということでありますので、現地での浸食は見受けられておりません。

小林委員長：ほかにご意見、どうぞ。

日景委員、どうぞ。

日景委員：この事業、実は一番最初に分厚い資料をいただいた時に気になったものの1つだったんですね。どういうふうなことが気になったかということ、まずは事業目的を見た時に、前半部分がかなりトーンダウンしていて、後半の親水機能ですか、そちらの方がかなりクローズアップされているなというふうに思ったのが1つです。

それから、附帯としてその資料が添付されておりますが、利用者という所を見てみた時に、本当にこれだけの人達が利用して、かつこれだけの金額をお支払するのかなというふうに考えた時に、ちょっとかなり厳しいものがあるかなと思いました。

それから、もう1つは、これが国と県が事業費を分け合っているわけですが、ここが

もし出来た時に、親水機能の方で利用する人達を考えた時に、旧岩崎村の人以外では、むしろ青森県民以外の、つまり秋田県民の方が地理的な問題もあって利用するというふうに想像されます。

そういうふうなことを考えると、県のお金を使って、これを整備する価値があるかなと考えるのが、ちょっと疑問があるところなんです。

小林委員長：どうですか、担当課。

農村整備課：先ほども話しましたとおり、十二湖とサンタランド、いわゆる来るお客様に対しては、一応、アンケート調査を出しております。一応、それと地元の人についても、地域の地域の集落の人についてもアンケートを出しております。

結果としては、支払いしなくては、私がここの海岸に来て、良かったなという形に、じゃ、幾ら払いますかという形で聞いております。

県外利用客での支払意志額というのが大体 9,200 円くらいでした。一世帯当たりですね。それから、村内の利用に関しては、大体 6,500 円くらいということで、若干の差はありましたが、それで最終的には世帯数に換算しまして、年効果額あたりでは 1 億幾らという形で算定して、最終的な委員の方のお手元の資料の効果額という形にはなっております。

それから、青森県が出す効果額という話なんですけど、我々としては、青森県がより、それはわざわざ、どちらの方から来ているかどうかという、そこまでのチェックはまだしていません。地域が活性化、いわゆる秋田県から来ようが、岩手県から来ようが、北海道から来ようが、とにかくその地域に多くの人に来てもらえ、ああ良かったなというふうな形にしていただければ非常に良いかなと。

1つ、私、現地の方に行った時に、JRの駅で降りた人がいたんですけど、女性の方一人で旅行していたんですけど。駅でマゴマゴしていたんですけど。ちょっと、これから山の方の十二湖の方には行くんですけど、海を見たいという話だったんですけど、非常にマゴマゴしていて、どこにどう行けばいいのか分からないというふうなところがありまして、駅が整備されたんですけど、やっぱり海が見たいなという、そういう時に、やっぱりきちんとその安全な海をそこに行けるような所がきちんとあった方が良いのかなと、これは私がその時に思った感じです。

ちょっと答えになっていませんが。

小林委員長：19年度以降、残量として 13 億円ありますね。残りの話、今聞きたいんですけど。

これは、今後の 19 年度以降の残りの主たる工事の内容は何ですか。

農村整備課：まず最初に、見ていただければ、人口リーフと突堤ということで、農地と国土の保全ということで、第一義的な事業目的であります、農用地なり国土、これを海岸浸食から保全するというので、そっちの方を先に整備してきましたので、後、残されたものにつきましては、突堤の所から海辺の方に下りていく、親水護岸的なものと。

それから、突堤の背後地になります公園の整備でございます。これは、いわゆる車で来て、駐車場とトイレ、それから一部、海水浴等も考えておりますので、トイレとシャワー等の整備ということで、公園整備を考えておりますので、ほぼ公園の整備と親水的な護岸という形に

なっております。

小林委員長：残りね。

農村整備課：はい。

小林委員長：そうですか。

これをやらないと、駄目なの？これやらないと、途中で例えば橋が壊れるとか、人間が死んでしまうとか。

農村整備課：そうですね。場所は提供したんですが、果たしてそこで、今のところ、駐車場もまだ整備されておられませんので、折角作っても、そこに入っていけないという状況にもなりますので、国道側に車を置くというわけにもいかないのです、是非やっていただきたいと思っております。

小林委員長：ということで、残りの公園とか親水というアメニティの話ですが、そういうものに残りのあと何年？3年くらい？もう少しか。やっていきたいというお話ですが。

いかがですか、何かご質問ありますか。

はい、どうぞ。

長谷川委員：よろしいですか。

西海岸のこういうふうな整備というのは、多くの人達を観光立県の視点でも非常に効果を挙げていただけるように、この後の整備で先ほど、例えば取り付け道路が国道 101 号線からは作られるという計画になっていますが、十二湖駅から歩いて実際に海岸まで辿り着けるような工夫とか、幾つか。

それから更に十二湖周辺の名所の1つとしてこういうふうな海岸も従来楽しんでいただいていた空間と、さらにこういうものも整備されていくんだということが多くの人に利用できるような広報というのものも。

それから、更にこの地域では、こういう場所をキーにして、地域の人達の交流の場とか、そういう取り組みもしている事例がありますので、そういうふうな工夫も合わせてやっていただければ有り難いと思います。

小林委員長：いわゆる、完成した後の、先ほど田中(誠)委員も質問されていたけども、完成した後の管理ですよね。これは、町当局に下ろすんですけども、そこで今、長谷川委員がおっしゃっているような内容も含めてどういうふうなことをやっているかというのが、もう具体的に相談されているんですか。

農村整備課：はい。いろんな海水浴客は先ほど北島委員からもお話がありましたが 27,000 人なんです。そのほかにもいろんな祭りを企画しております。それが、我々も1つの祭りで大体 200 人とか 300 人とかそういう形で、夏場が主に多いんですが、そういう形で考えております。それで3万人を超えるという内容になっております。

あと、町の方でもJRの十二湖の駅から開業までの間、いろんな誘導する、海岸の方に誘導する事業的なものもいろいろ整備を考えているということで、今回の十二湖地区の海岸環境整備と併せて、十分効果が発揮されるような形での別途のものも考えております。

小林委員長：その考えているというのは、きちんと何とか委員会とか、何とか協議会とか、そういう組織体として具体的に出ているの？

農村整備課：それは、町の方の事業でやる予定です。

小林委員長：町の方で。

農村整備課：町の方で、はい。

小林委員長：やっているんですね。

農村整備課：はい。

それから、先ほど長谷川委員からもありましたとおり、単品の海水浴場で見ると、小川原湖の海水浴場が県内で一番入り込み客数は多いんですが。ただ、西海岸という1つのエリアで考えた時に、鱒ヶ沢から深浦、この一体的な西海岸地域の海水浴は、トータルでみますと県内で一番という地域になっていますので、やっぱり一連の西海岸の海岸、夏場に、夏場だけではないんでしょうけども、主に夏場に人を呼べる地域という形でありますので、そういうことを考えれば、安全な海岸という形での整備ということを考えていきたいと思います。

小林委員長：いやいや、私の質問は、貴方が考えている、考えているということではなくて、具体的に完成した、そして品物を渡しますね。受け取った方がこれだけの県費を使ってやってもらった施設をちゃんと永遠に皆さんの所期の目的のためにやるような受け入れ体制はちゃんとしているのか、ということを知りたいんですよ。組織体として出来ているんですね。議会とか何か、そういう協議会とか、何とかかんとか、名前は知らないけども。要するに責任を持ってそういうことをやっているという受け皿も完成、しっかりありますよと、組織体として。

農村整備課：これから、公園整備を具体的にやりますので、一応、計画段階でのパースみたいなものはあるんですが。もっと具体的に、自分達が実際管理するということになれば、ただ自分達、国と県だけの金というだけだと、勝手に作ればいいというわけではないので、自分達が管理していく上で、どういうふうな形で一番管理し易いかということを考えておりますので、そのへんはいろいろやっております。

小林委員長：私は何故こういうことをしつこく聞いているかということ、今、附帯意見をつけるかどうかの判断を提案しようと思っているんですよ。何故ならば、皆さんご発言のように、どうだとかああだとか、これだけ使ってどうだと言っているけども、とにかくこういう形でハードが国の金と県費で作ったんですよ。そして、それをちゃんと今後、途中でくもの巣が出来るといった状況にならないようにするために、ちゃんとそういうふうな責任を持った組織体制を町当局に業務指示を県として出せとか。言葉は知らないよ。何かそういうふうな附帯意見をつけたらいかがですかね、ということをお委員の方々に諮りするにあたって、いや、そんなことは当の昔に出来ていますよということを知りたかった。出来てない？まだ出来てない？じゃ、附帯意見をつけた方がいいですね。

このへんは、今、整理番号7番については、そういう形で。これは採算性、効率性の話とちょっと違うんで、アメニティというか、文化とか観光とか、そっちの方にも絡んでくる話なので、B/Cとか、そういう話よりも、B/Cはさっきから議論が出ているように、これは学

会でもいろいろありますが、今のところ、残念ながらこの手のCVM法というやり方くらいしかありませんので、これに対しては異論、反論が一杯あるところですが、そんな議論をする場じゃないんで、取り敢えず、担当課としてはこの通りやりましたと。手抜きはしておりませんということで、ああそうですか、と言わざるを得ない。

ただ、出来上がって、ここまでやって出来上がったものをその後、3年か5年経って行ってみたら、ボロボロだったというのでは、あまりにもおかしいから、やっぱりこの審議会としては、何か附帯意見を出しましょうかね、いいですかね、という提案を今しているんですが、いかがですか。

(「賛成」の声)

小林委員長：じゃ、整理番号7番につきましては、異論ある委員の方、手を挙げて欲しいんですが。よろしいですか。7番については継続ですが、今、附帯意見を考えたいと思います。

農村整備課長：委員長、よろしいでしょうか。

小林委員長：どうぞ。

農村整備課長：委員長がおっしゃるように、ここの地区としての協議会自体は出来ていません。ただ、岩崎村全体で、サンランドの利用構想の中での一連の施設整備でございますので、そういう所であと3年後にできますが、できたら利用計画はしっかり立てられていくということになります。

それからかつ、利用条例みたいなものもきっちり作られますので、公園とか作ってもそういう条例はきちんと、利用のための条例は町が作りますので、そういう方向では町も理解して進めております。

小林委員長：そういう流れの一環の中にきちんと収めたいということですね、この現場を。

【整理番号9番】

小林委員長：それじゃ整理番号9番です。これは、十三湖でこの間現地に行ってきたところですが。どうぞ、ご意見、9番について。

先ほど、いろいろ追加質問にも出ておりましたが。現地でいろんな意味で、いろんな角度で意見交換もあの時しましたが。

9番についてはよろしいですか。それでは継続ということで。

【整理番号16番】

小林委員長：整理番号16番、大間ですね。奥戸。これも、16番を開いていただくと分かるんですが。特に、あの時に問題になったのは、個別調書の図面にもありますが、この奥戸地区に小さな港が3つあるということ。こういう小さな港をたくさんバラバラバラバラ作るということの効率論の話が出ていたと思うんですが。これに対しては、長野委員の方から、バラバラに作った方が、これを1つにまとめて束ねて規模を大きくするよりも、効率論的にもいいんですよ、ということのお話もありましたし、それから、それぞれの所に集落というか、住んでいる

人達の生活の問題もあるんで、こういうバラバラの方が良いということもありましたね。何か質問ありますか。どうぞ。

北島委員：質問というか意見といいますか。この前の長野委員の中のペーパー読ませていただいたんですが。あれは8か所じゃなかったですか。8か所を分散させるか、あるいは8か所をまとめるか、どちらが効率的かというか、経済的に意味をなすかという議論だったんですが。この場合、この前、私、この件で質問させていただいたのは、材木漁港というのはいいいんですが。奥戸と小奥戸ですか、かなり近接しているんで、私も本当はやはり地先にやはり漁港があった方が作業はしやすいというのは分かるんですよ。分かるんですが、まとめてもやれないことはないんじゃないかと。限られた予算の中でということを考えて、そのような意見を申し上げたわけです。3か所を1か所にまとめるのではなくて、2か所1か所にまとめるということも予算が限られての前提で、予算がもしこの中で配分されなければ、これはずっと待つということになりますから、10年とか15年とか。10年、15年待っているよりは、1か所にまとめて早く作ってしまった方が良いのではないかというふうな、そういった主旨だったんですが。

小林委員長：どうですか、今のご指摘。

北島委員：それで、この費用対効果も、これは3つまとめて出ているわけですよ。じゃなくて、個別に出してもらった方が、こちらとしては判断し易いわけですよ。個別の材木漁港、小奥戸ですか、奥戸ですか。個別で出してもらわないと、やはり判断のしようがないというところがあるんですよ。

確かに状況は分かるんです。かなり波が高いとか、そういうことは分かるんですが。8か所を1か所にまとめるのと、このかなり近接しているように地図上では見える2か所を1つ。そしてもう少し離れているのはそのままというのと、ちょっと状況が違ってくると思うんですよ。

小林委員長：どうぞ。今のご質問に対して。

漁港漁場整備課：今の質問についてお答えさせていただきます。

まず、B/Cの件ですが。この中にあります2つの漁港、その1つは更に2つの地区に分かれております。

まず材木漁港の方ですが、B/Cは弾いております。B/Cの方が、1.46になっております。もう一方の奥戸漁港、この中に奥戸地区と小奥戸地区がございますが、ここは、一括してB/Cを算定しております、ここは2.36という値になっております。

最初のご質問のありました奥戸漁港につきまして、小奥戸地区と奥戸地区に分けて整備することが適切かどうかというご質問でしたが、それにつきまして、経済比較をしております、分けて整備した方が安いという結論になっております。

北島委員：ということは、それぞれB/Cの試算を出されたわけですか。

漁港漁場整備課：それぞれのB/Cにつきましては、奥戸地区と小奥戸地区一括して算定しておりますが、小奥戸地区を整備するために必要な費用がおよそ13億円必要なんです、奥戸地区を拡張して整備した場合は、その13億円では全然作れないということになります。

北島委員：1つにまとめると作れないということですか。

小林委員長：今、北島委員が質問されている内容は、当然、担当課としては、事業着手にあたって比較検討していますという答えなんでしょう。

漁港漁場整備課：もう既にしております。

小林委員長：やった結果、今の選択肢がコストパフォーマンス上非常に安く出来ますよという話を言っているんですね。

北島委員：そうですか、分かりました。

小林委員長：いかがですか、16番。どうぞ、田中(誠)委員。

田中(誠)委員：事業の進捗率が低いのではないかという感じが1つあります。

それは、17年度、18年度が計画よりもかなり下回って、かなりという言葉は語弊があるかもしれませんが。計画よりも小計で下回っているという事情があると思います。

それから、もう1つ、資料を見ますと、組合数は増加傾向にあると。しかし、陸揚量とか陸揚金とも減少していますね。それから、人口の減少する中で、恐らくこれから組合員数も減るのではないかという可能性もあります。

このことから、未来予測というのが必ずしも明るくはないんじゃないかということと、このへんの海産物というのは、コンブ、ウニ、タコとありますよね。これらの大幅増産の可能性は低いのではないかというようなことも考えて、実績に合わせて総事業費を縮小するというのも今後検討して良いのではないかという感じを持ちました。

以上です。

小林委員長：今の田中(誠)委員のご発言は、先行き展望があまりよろしくないので、今後の19年度以降、20数億円残っているんですよ、残額が。その縮小も検討したらどうかというお話ですか。

田中(誠)委員：はい。

小林委員長：どうですか。委員。

北島委員：賛成です。

小林委員長：賛成ですか。

さっきの話、今日の一番最初の話に戻ってしまうけども、これも継続か中止しかないんですよ。ですから継続だけれども意見書をつけるという結論に具体的にはなるんですけどね。これも附帯意見を考えますか？どうですか？

はいどうぞ、長谷川委員。

長谷川委員：今回この漁港漁場整備関係が、ちょうどタイミングに合って、こういうふうな事業が再評価の対象に特段多くて、そういうふうな課題も投げ掛けられたというふうに理解しているんですが。

その時に、全ての港を整備すべきか、集約を図るべきかとか、そういうふうな議論があったわけですが。いずれ、今、田中(誠)委員がお話のように、事業規模などの変化とか、そういうものに対応する漁港整備の今後のあり方という点では、先ほど、道路と漁港の総合的な、単に対象の事業でものを見ない地域振興の形もあるでしょうと。そういう視点が新たに考えていか

なければならない、これからですよ、というご指摘と同じように、この漁港整備のあり方についての総合的な意見を、あるいはそういう検討すべきことがあるのではないかとことを漁港整備事業をまとめて1つの事業として、つまり、16番の事業ではなくて、同様のことが生まれているように私自身は思うものですから。

小林委員長：そういうまとめ方の良いのではないかと。

長谷川委員：特に、海岸線の長い、しかも漁業が非常に重要な産業になっている青森県ですから、そういう視点をお伝えすることがいいのではないかと思います。

小林委員長：分かりました。そのへんの附帯意見の書き方は、この後の後段の議論で載せたいと思うので、個別の継続か中止しか、とにかく判断が岡田委員は不満なんだろうけども、2つしか判断方法がないので、継続ということで手を打っておきたいと思います。

附帯意見は、どのようにつけるかというのは、今の長谷川委員の意見もあるし、いや、個別個別にやった方がインパクトが大きいんじゃないとか、いろんな考え方がありますので、それは後で議論しましょう。

#### 【整理番号 25 番】

小林委員長：それでは、25番。先ほどからチラチラと話題が出ていますが、白糠漁港。これは、物凄い事業、153億円なんですよ。どうぞいろいろご意見を出してください。

一見して、これだけ巨大な事業費になった要因というのは、漁船が一杯集まってくる、避難港としてというふうなことの観点が1つあります。

それから、これ3つでしたよね。平面図が25番の所出ていると思うんですが。白糠といっても実際は現場が3か所に分かれているんですが。それを白糠、焼山、泊というのかな、この3つに分かれているけど、さっきと同じ議論で個別とあれとどうだという話も、これもさっきの答えと同じで比較検討をやりました。その結果、ここに採択しているやり方が適当なんです、というお話だと思うんですが。

どうでしょうか、武山委員、どうぞ。

武山委員：これは、金額だけみると凄く突出して、先ほどの道路と合わせると凄く投資量が多いのかなという気もするんですが。ここだけ見ると、漁船も組合員数も凄く多くて、1,000隻あって1,500人ですか。陸揚も25億円ということなんで、見合っているかなと思います。逆に先ほどの話に戻しちゃいますが、奥戸の方は、2億円くらいしか水揚げがないという意味で、凄くそのバランスが悪いのかなというところが、1つ前の方がむしろ気になるかなと。

小林委員長：公的資金の導入としては、先ほどの地区、奥戸に比べたら、こっちの方が妥当じゃないかというご意見ですね。ほかにどうぞ、ご意見。

それでは、この現場としては、継続ということにしておきます。

ですが、先ほど申しあげましたように、後で意見書を書く時に、さっきの道路の28番と合わせながら地域振興、半島振興の話をどうにかこの公共事業の縦割りという観点ではない形で意見書を書きたいと思うので、それはまた後でご相談したいと思いますが。事業そのものの継続か中止かという二者択一ということであれば継続ということ結論にしたいと思います。

【整理番号 26 番】

小林委員長：26 番、三沢でございます。これもちょっといろいろ問題があるんですよね。お手元の資料 26 番の個別調書を見ていると、当初から見て B / C がかなり大きく下がっていますね。1.07 と。担当課としても、これは B だなということで B 評価になっているわけですが、その理由としては、利用者、利用の船、今後の展望を見ると下降修正したか。これも正直な答案用紙だと思いますが、このように直しました。

それからもう 1 点、これは後で七里長浜の所でも出てくるんですが、砂浜の保全という観点から、ずっとあそこも太平洋側の砂浜なんですけど、何かいろんな対応というか対策をされているんですか。どうぞ、担当課でお話ください。

漁港漁場整備課：ここについては、昭和 27 年からの汀線変化について調査の資料がございますので、それを配付したいと思います。

(資料「三沢漁港周辺海岸(八戸港から高瀬川放水路)における汀線変化の推移図」配付)

小林委員長：どうぞ。それではご説明ください。

漁港漁場整備課：これは、三沢漁港海岸について昭和 27 年から平成 9 年までの汀線変化について、7 つの期間に分けて表示しております。

一番上が、昭和 27 年から昭和 37 年までの 10 年間。その下が、昭和 37 年から 41 年までと。以下、ずっとって平成 9 年までなんですけど、右の方に小さくコメントを書いておりますが、一番上の汀線変化を見ると、全体的に後退傾向が見られるということです。

それから、次の段、次の線ですが、昭和 37 年から 41 年、ここについては、3 段目から三沢漁港の着工が入るんですが、ここまでは三沢漁港の着工はしていませんが、この三沢漁港の予定地を挟んで南側については、汀線が前進している傾向があります。

北側については、浸食されている傾向が見られます。

それから、昭和 41 年から 50 年にかけての汀線変化ですが、漁港が着工されたのは、昭和 47 年でございます。この時点から著しい変化がありましたが、南側で汀線が前進して、北側では汀線が大分後退しています。

それから、昭和 50 年から 57 年までについては、南側の汀線の前進が顕著に表れております。左側については、余り浸食が見られておりません。

それから、昭和 57 年から 62 年まで、ここについては、南側の汀線が前進しておりますが、北側は大分後退しております。これは、後退の幅もちょっと広がっております。

62 年から平成 4 年までですが、ここについては、南側の汀線前進は横道海岸といいまして、漁港の南側なんですけど、ここにヘッドランドという大きな突堤なんですけど、これを設置しております。これを施工したことによって汀線が余り動かないような状態になっております。左側については、まだ浸食が進んでいるということです。

それから、一番下ですが、平成 4 年から平成 9 年までですが、ここでは漁港左側の三沢海岸

と言っているんですが、ここにヘッドランドを施工したことによって、汀線が余り動いていない傾向が見られる。右側については、堆積の傾向が見られるという結果になっております。

全般的には、あまり汀線の移動が無くなって、落ち着いてきたと感じております。

以上です。

小林委員長：その安定してきている傾向の理由として、下の平面図を見ると、次々と櫛の歯のように生えている突堤、ヘッドランドというんですが、これがパンパンパンと入ってきたからだということを理由にされるんですか。

漁港漁場整備課：はい、そうです。

小林委員長：これ、一本の突堤の長さはどのくらいずつあるんですか。1個1個のヘッドランドの長さ、海の方に向かって何m出すんですか。

漁港漁場整備課：ヘッドランドの長さは、横道海岸の方が300mです。左側の三沢海岸の方が200mです。

小林委員長：海の方に300mずつ櫛のように出ていると。

漁港漁場整備課：そうです。

小林委員長：これでもって抑えられているというふうな認識だそうですね。そういう主張をされるためのデータですね。

漁港漁場整備課：はい。

小林委員長：今後、七里長浜の方で問題になった漂砂というか、いろいろ砂浜の動きについてのモニタリングとかはどんなふうにするんですか、三沢漁港は。この三沢漁港も、これだけのデータをとっているわけだけでも、今後もさらにこのデータをずっと取り続けていくんですか？

漁港漁場整備課：はい、三沢漁港については、今後も深浅測量と汀線変化については調査してまいります。

小林委員長：というデータも今ご説明いただきましたが、どうぞ、ご質問。

はいどうぞ、田中(誠)委員。

田中(誠)委員：県内外からの入港希望船を大量に抱えているとありますが、このへん、私は極めて基本的なことで分からないことは、県外のいか釣り船の利用に対して、港利用料といいますが、そういうものが収入として入ってくるものなんでしょうか、そのへんをお聞きしたいと思います。

漁港漁場整備課：漁港に水揚げすると、組合に何%という手数料などが入りますが。

小林委員長：ほかにどうぞ。長野委員。

長野委員：漂砂の話で、資料6も関係するんです、話しをします。

総合的にものを考えたら、物事を曖昧にしてしまうという嫌いがあるんですが、敢えてそれをやります。

資料6の東先生達のグループとずっと20年来、漁港なり港湾を作ると漂砂が遮断されて、片方に堆積、片方に決壊を起こすというようなことを言われて、ずっと論争をしていたんです。

そもそも、こういうものは総合的に考えなければいけないのではないかと、先ほどお配りしてもらった資料にも出ているんです。砂が無くなるというのは、砂防ダム、昭和 30 年代から 40 年の間に河川砂利をどんどんどんどん取って、それがずっと影響されています。その後の昭和 50 年頃から、投資の遅れている漁港とか港湾にも整備していいだろうということで突堤を作り出す。そうすると、全体の砂が減っている中で、砂の偏在を起こしてしまい、現象的に見れば、漁港とか港湾が砂を止めてしまっているんだと見える。そもそも、流下する土砂が治山ダムや土砂の採取により、全体の量が減っているんです。その一方で、海岸の決壊の原因として漁港とか港湾が責められるのはちょっと困るのではないかということの論争をずっとしてきていたんです。

ただ、我々、審議委員としての立場ですが、やっぱり環境に配慮して、そういう偏在を起こさないようなことをしなければならぬと思います。それで始まったのが、この三沢海岸ヘッドランドだとか、横道海岸ヘッドランドだとか、偏在を起こさないような突堤を作ろうということで、これは随分投資してやっています。そういう意味合いがあるということを取って、次の資料 6 について話すということを想定して、この三沢漁港の話をしていただきました。

従来から三沢漁港というのは、漂砂問題で全国的にも問題にはなっています。三沢海岸では片方の海岸が物凄く決壊して、最初現象的には横道海岸の方が堆積しているということでした。しばらくすると、その横道海岸の方も決壊し出したということです。これらの現象は本来の流下土砂全体の砂系の循環に関係しているんじゃないかと私は思っております。

小林委員長：どうでしょうか。ほかにご発言。

ただ今の長野委員の補足説明でもお分かりのように、川から流れてくる土砂の量の問題、なかなか難しい課題で、とにかくここは港をここにバーンと太平洋に突き出した港を作ると同時に、南側に北側にも延々と一本 200m とか 300m の長さを、これは緑色だから現在平成 18 年以降も計画ということは、今後もこういう櫛をどんどんどんどん砂を止めるために入れていくということをやっていくそうであります。

事業としては別な事業ですが、そういう形で漂砂、あるいは汀線のことをやっているという現場が、同じ県内にもあるということですね。

何かご発言ございますか。

では整理番号 26 番は継続ということで決めたいと思いますが。

どうぞ、北島委員。

北島委員：継続というよりは、やはりこれはかなり当初の見込みよりも利用の漁船数も減ってきているわけです。進捗率がしかも 40%、事業費ベースで。実際に、ある種の外郭施設は今後集中的に整備とありますが、もう少し、やはりこういった利用漁船の減少ということに対応して、こういった外郭施設などをもう少し縮小するとか、そういうことを考えてもいいのではないのでしょうか。

小林委員長：なるほど。いかがですか、そのへんについては。ほかの委員の方々。

担当課としては、今のようなそういうものの考え方、発想というのはあるんですか。今、北

島委員がお話されたようなこと。

漁港漁場整備課：今、外郭施設といいますが、沖の防波堤を施工しておりますが、船が減少しても、中の静穏のための防波堤を施工していますので、縮小は難しいと思っております。

小林委員長：船が減ったからといって、この外郭施設を減らすというか縮めるとか、そういうことはできない？内容的にいて。

漁港漁場整備課：はい、そうです。

北島委員：もう少し、柔軟にできるような、できないものはそのままやっても結構ですが。例えば、輸送施設とか、初め小さいものを作っておくとか。それで、もし、将来的に増やすのであれば、付け加えていくというふうな。大きなものを初めにどっと作って使う人がいないというのは、一番馬鹿げていますので、そういうふうな、そういった計画の仕方というのは考えられないのでしょうか。実際に、これは結構、B / Cだけでも、私、これはB / Cというのは結構過大評価されていると思っているんです、実際の数値よりは。実際 1.07 になっているわけですから。三沢漁港というのは、私、近隣の漁港の状況は分かりませんが、どこかほかの所の使い勝手が良いというふうな状況もあるのかと思いますが。メンテナンスのことなどを考えて、そのように出来るのであれば、私は初めにもう少し小規模なものを作って、あとどうしても足りなければ工事を付け加えていくというふうな。計画を出したからその通りやらなくちゃいけないという事情というのはあるのかもしれませんが。

小林委員長：その事情が、やらなければならない事情が、どうしてもやらなきゃ困るんだという事情があれば、また話は別ですが。ということを行っているんじゃないですか。この外郭施設というのは、そういうものなんですと。

北島委員：そういうものなんですか。

小林委員長：ということを行っているんじゃないの。私はそう理解しているんだ。

北島委員：外郭施設以外にそういったほかの施設がありますよね。

小林委員長：それに対して、そうではなくて、利用者数に応じて変更できる所は合理化したらいかがですか、北島委員の発言を私はそういうふうな受け止めたらいんじゃないかと思う。外郭施設というのは、そういう類の中身ではないんですよということです。

長野委員：三沢漁港というのは、非常に地域振興としては成功例です。ここは何にも無い海浜で自然海浜で、昭和 46 年までは何も無いだらっ広い海岸だったんです。そこに1つの町が出来て、一大流通基地ができて、外来船も多いですから、費用対効果の問題は、短期間での話です。地域振興という観点では問題にするということはないんじゃないかと思います。地域振興という意味ではこれは大成功の事例で、昭和 27 年、37 年、昭和 41 年、何も無い所に1つの町が出来たということです。こういうことで、砂では問題を起しているけども、地域振興では全く新しい町が出来て、非常に成功した例です。

外郭施設というのは、これは多分推測すると、外来船のサービスのために、外郭施設をやらないと、どんどん外来船が減って来港しないだろうと思われます。費用対効果の計算では外来船でどれだけ金になるのかという直接的効果だけで計算をしますが、外来船が来てイカを揚げ

てくれると、その取引量に対する手数料だけではなくて、背後の加工場だとか、流通業者とか、物凄い経済波及効果と雇用効果があるわけです。

このような観点からみると、ここでいろいろ挙げているB/Cは、ちょっと多めに見ているという話もありましたが、しかし、私にしてみれば少なめに見ていると思います。イカを揚げて、イカがキロ300円のもの加工業者にとって、加工業者からまたこういってと、いろいろ、こういう経済波及効果を本当はB/CのBに入れなければいけないんじゃないかと、ずっと持論として持っているんです。

そういうことも考えないで、直接的な水揚げの便益だけのB/CのBであり、時間短縮が幾らだそうといった事のみでのB/Cになっているのはちょっと不満なんです。そういう意味で、このB/CのBは、ちょっと低めに見積もっているんじゃないかということです。外郭施設をやるというのは、そういう波及効果までも考えての理由じゃないかなというふうな推測が出来る。それから、費用対効果は短期的な話しですが、もう少し長期的に言えば、これは、非常に大きい地域振興の成功例だと思っております。

小林委員長：全体としての総論的な話、附帯意見はどう付けるか、付けないかというのは、また後でやることにしまして、これは、26番については継続という判断でよろしいですか。

北島委員：ただ、この漁獲量というのは、どこかに出ていましたか。

小林委員長：資料として、漁獲、水揚げ量。

北島委員：どこか、ちょっと私、漁獲量は別の資料になっていたと思って、ちょっと今、手元に持ってきていなかったんですが。

小林委員長：それ前に言っていなかったっけ？

北島委員：これ、八戸の八戸港でも結構近いですよ。そして、大体、大型漁船というのは、八戸の方に行くと思うんですよ、三沢ではなくて、イカとか。

小林委員長：そのへんどうなのかな。八戸港と三沢港とのすみ分けというのはどうなっているんですか。

漁港漁場整備課：三沢漁港を利用しているのは、5トン未満のイカ釣りが殆どです。9割以上です。

小林委員長：八戸漁港というのは。

漁港漁場整備課：八戸は中型のイカ釣り、海外のイカ釣り、あとは中型の冷凍船ですね。三沢の前沖の漁場を使う北海道、岩手、県内の船が殆ど三沢漁港を使います。大きい船が主に八戸漁港を使います。

小林委員長：はっきりとそのへんはすみわけが出来ているんですね。

漁港漁場整備課：はい、そうです。

小林委員長：だから、お互いに、例えば三沢漁港が、今、長野委員が言っているように、将来どんどん発展すると八戸漁港が沈んでいくとか、そういうことではないと。

漁港漁場整備課：岸壁の深さも三沢漁港は3mが殆どで、10トン未満を対象にしています。

八戸漁港は、深いのはマイナス9mまで。

小林委員長：八戸漁港との競合関係はありません、という展望だということだそうです。

北島委員：その利用漁船が減ってきているというのは、理由というのはどうお考えなのか？

小林委員長：どうして減っているんですか、という質問ですが。

漁場漁港整備課：利用漁船数を将来ともに使われていくであろう隻数の数値を下方修正いたしましたのは、他県からの入港申し込みに三沢漁協の作業が追い付かないということで、入港を断っているという実情がありまして、対応できる隻数までを将来共に利用できる漁船隻数として下方修正したということでございます。

ですから、利用漁船隻数が減ったということよりも、計画当初は入港申し込みに全て対応すべく隻数を見込んでいた。ところが、今は対応できる隻数に下方修正したということです。

小林委員長：いいですか、北島委員。

当初の設計で、これだけ使うんでというやつを作って、どういうふうに理解すればいいかな。当初考えていた船をそんなに入れなくていいよと。予算がこれしかないからという形で、それを少ない船にして、その少ない船に合わせるように工事を小さく合わせているということ？

漁港漁場整備課：いえ、あくまでこの利用隻数につきましては、利益を享受する船、利用する船が何隻か、便益額が幾らになるかというふうな算定をしております。実際の岸壁等の係船岸の延長は、実際の所はもう少し少ない船に対応するように整備しております。

ですから、施設は現在の規模でもまだ足りないんです。

小林委員長：だから何なの？

漁港漁場整備課：ですから、隻数が減ったといいますのは、便益を受ける、便益対象の船が減るように下方修正したということです。

北島委員：要するにあれですか、これだけ計画通りの規模の漁港が整備できたら、まだ将来的に増える見込みがあるということですか。

漁港漁場整備課：あくまで、今回下方修正いたしました根拠も、漁協が対応できる可能な隻数まで下方修正しておりますので、今後の漁協等の体力強化によりまして、そのへんの陸揚げ効率が強化されれば、一層の漁船の増加に対応できるような体制は整うかと思えます。

小林委員長：分かりました？

北島委員：分かりましたけども、この域外の漁船がそんなに多いというのは、どのあたりの、私ちょっと矛盾を感じるんですね。先ほど、奥戸とかだったら、前浜に漁港を作らなくちゃいけないという議論になって、イカ釣りということなんで、そういう漁船も三沢漁港に入港することなんでしょうかね。その種類種類、北海道からくるんですか。

そうですか。北海道と競合はあるかと思いますが。おそらく。

漁港漁場整備課：青森県は、日本海、太平洋、津軽海峡、真ん中が陸奥湾、4つの海の地域特性がかなりあります。その中で、奥戸と三沢、当然対象とする漁業が全く異なるわけです。三沢の場合は、全国でも有数のスルメイカ漁場で、ちょうど三沢の沖から八戸へかけて、日本中の船が集まるといってもいいくらい集まってきます。夏場は津軽海峡、それから今後は三沢から八戸沖に漁火の名勝ができると。今ちょっと昼イカに代わってはきていますが、そういう中

で、この地域はイカ釣り船によるスルメイカの水揚げに依存している場所です。奥戸は、磯の資源に依存しています。これは全然違います。

その中で、三沢というのは、当然ながら全国から船が集まってくるので、スルメイカの水揚げとしては、外来船が沢山入ってくると。外来船にかなり依存している地域でございます。

そういう中で、漁港ができる前は、八戸に集中していたんですが、三沢漁港が出来たことによって、三沢にも外来船が揚がるし、長野委員が言われたように、一部の三沢地域の漁民がわざわざ八戸まで船を取りに行き、出漁していたのを三沢漁港から出せるようになって、それで船も漁港が出来てから一時増えたという状況でございます。

そういう中で、外来船が減ったというのは、今、担当が申し上げましたとおり、漁港の受け入れ体制がいろいろあります。やはり、何というか、三沢漁港というのは、三沢市からちょっと離れていまして、例えば長崎から船が来ても、漁港の設備だけじゃなくて、旅の疲れを癒すために晩は町に繰り出すとか。やはり、大きな町に行きたいという傾向が1つあるということで、当初予想したほど三沢に入港する船が少なかったということが1つ。

もう1つは、近年話題になっているとおり、先ほど申し上げましたように、全国有数の漁場ですので、沿岸のイカ釣り、5トン未満のイカ釣り漁船だけでなく、100トンクラスのトロール船だとか、巻き網船も漁場を競合しているんなトラブルを起こしています。そういう中で、小さな船はちょっと、こういう危険な海域を遠慮したり、いろんな社会的問題だとか、そういうものを加味して当初予測したとおりの船の数を確保できていない、という状況も事実でございます。

そういう中で、スルメイカそのものの資源の変動もありますが、基本的には、三沢、前沖というのは、スルメイカが夏から秋にかけて大量に集まりますので、三沢漁港としては、外来のスルメイカの水揚げを中心に、今後とも頑張っていきたいと思っています。

そういう中で、県としては、こういう漁港の整備の一方で、漁業紛争の解決だとか、それに全力を挙げているところでございます。

小林委員長：ほかに質問ありますか。

それでは、これも継続としたいと思います。

附帯意見については、東ねてやりたいと思います。

#### 【整理番号 34 番】

小林委員長：34番です。同じく砂浜のお話で、これは現地に行ってきたところですが。東先生からもいろいろ意見が、生物学的な見地から出ていますが。どうぞ、ご意見、ご質問。

これは、あの時も現地で盛んに意見が出ていましたように、先ほどの三沢漁港の話と同じテーマですが、漂砂、砂浜の保全とか何かについて、何か補足説明するところがありましたらどうぞ。

港湾空港課：はい。

うちの方も東先生からご指導をいただいております、うちの方でもある程度調べさせていただきました。

当地域の波は、やっぱり南よりの波が卓越しております。沿岸漂砂も北側へ向かっております。過去のデータから、七里長浜の十三湖から鯨ヶ沢に至る所ですが、前浜を検証しますと、浸食傾向の区域と安定している区域が交互にあります。それで現在の長浜を形成していると思われれます。そして、安定している区域は、河川からの砂の供給に加えまして、海に面した崖の浸食砂が沿岸漂砂により供給されていると。この2つの点が考えられます。

特に、七里長浜は、周辺に大きな河川がないことから、主に、いわゆる海べりの崖からの浸食砂の供給が多いものと想定されております。

それで、七里長浜港周辺は、その崖状を見ますとかなり緩やかでございまして、前浜も狭くなっております。いわゆる浸食傾向の区域であると思っております。

特に、七里長浜港から1キロ北側にあります所が、かなり急峻な崖となっております、冷水沼、それから出来島地区、港が大体3キロほど北側にあるんですが、ここは安定した区域でございまして、やはり崖からの浸食砂が主な供給源かなということで想定しております。

したがいまして、七里長浜港周辺の地形変化、いわゆる汀線変化、水際線の変化ですね。これを考えますと、冬場は西から冬季風浪によりまして浸食傾向にあります。そして、夏場は東からの風、いわゆる陸からの風ですね。そういう形が卓越しております、回復傾向のメカニズムで推移していると思われれます。

今回、その砂の環境的な配慮ということもございまして、配付しております航空写真の対比がありますので、それをちょっと見ながら話を聞いていただければと思っております。

よろしいでしょうか。

左側の白黒は、いわゆる着工時といいますか、そういう状態で昭和60年の撮影の状況でございまして。

そして、右側が、現在の形と大体ほぼ同じなんですが、平成12年撮影の状況となっております。

いわゆる水際線、白波の立っている所を見れば分かるんですが、ここを見ますと、防波堤の基部は多少変化が見られるものの、港湾区域全体を考えますと、漂砂は総合的に顕著な地形変化は生じないと思われれますが、うちの方で調査しておりませんので、環境に配慮する観点から、今後、漂砂に関連する調査を進めてまいりたいと考えております。

それから、庁内には4課、海岸関係の連絡調整会議、協議会がございまして、関係課と連携しながら、そのデータを集めながらそういう形で調査を実施したいと考えております。

以上です。

小林委員長：ありがとうございました。

先ほど読み上げてもらった追加資料の右上の資料6というのが、東先生の参考意見というのがあります、こういうふうに書いてあるんですね。下の段落ですが、七里長浜の現状はうんぬんという所の一番結びの所に、「漂砂の遮断を防ぐための抜本的な対策を検討する必要があります。」という提言、意見書が出ているんですが。もし仮に、こういうことを検討するということになればどうなんですか。

港湾空港課：確かに、防波堤は水深 11mから 12mの所までいっております、おそらく漂砂が動くのは、大体水深マイナス 8 mから浅い所が一般的に動くというふうに定説になっております。ですから、現在の防波堤では、やはり遮へいしていると思っております。

整備に伴いまして、やはり東先生が言われる、相当溜まるよと、埋塞するよという話がございまして、確かに埋塞しております。それで、我々は、その砂を出来れば埋め戻しするわけではございませんが、それも 1つの供給源の砂に活用できるのではないかと。これも含めて、検討して参りたいということを考えております。

小林委員長：これは、現在のところ、この事業計画は現在進行形でいきますと、23 年度ですか。

港湾空港課：はい、23 年度で 112m完成したいと。

小林委員長：こういうことを今のような手当てをしますということで、先に伸びるとか、予算の、県の予算の投資額を仕訳していく時に、先送りにするということになる、どんなことが想定されるんですか。

港湾空港課：先送りしますと、現状のままでは防波堤計画に達しておりませんので、所定の静穏度が確保できません。結果として、取り扱い貨物量の増加にも見込めない一因となる可能性が高いと考えています。

それで、現実問題として、漂砂による埋塞が発生しております。これは、防波堤、計画延長に達していないために発生しているものとも考えられます。工事を先送りするということは、維持管理費の増大に繋がる可能性がありますから、県としては、計画どおり整備を進めてまいりたいと考えております。

小林委員長：もう 1点、別の視点で物流の話、さっきから別紙のこのペーパーの中でも資料 4 - 3でも質問が出ていましたが。町長、あの時町長さんも何か話があったし、ここに入っていますが。県の港湾空港課というか、県としては、あそこの拠点化をどういうふうに将来とも位置付けていくか、もう 1回整理して話してください。

港湾空港課：拠点港の位置付けという話でございます。

まず、国では、昭和 52 年、国土の均衡ある発展を目標とした第三次全国総合開発を策定しております。青森県におきましても、同年、豊かで住み良い活力のある地域社会の建設を目標とした第四次青森県長期総合計画を策定しております。

さらに昭和 56 年、津軽地域開発基本構想を策定しまして、翌年には、津軽地域開発基本計画を策定しております。この津軽地域総合開発の中で、津軽地域の拠点港として、七里長浜港が計画され、昭和 58 年度より着手したものでございます。

また、近年ではございますが、国と県と共同調査をしております、概ね 30 年後を見据えた県内各港湾の果たすべき役割、それから方向性を示した「青森の港湾ビジョン」を平成 18 年 4月に策定しております。

その中で、七里長浜港につきましては、ロシア、アジア地域の経済発展に伴いまして、今後増加が期待される農水産品等に応えるため、ロシア、中国等の貿易に向けての国際航路の開

設。それから、国内における物流、観光面での機能の高度化に対応するための国内フェリー、RORO船航路の開設、誘致などについて検討すべき戦略として位置付けしております。

以上でございます。

小林委員長：これは、先ほどの追加資料の4 - 3ですが、これの一番最後に今のお話が出ているんだけど。新潟港は、国では特定重要という一番重い、秋田港はその次に重要だと。七里長浜港は地方だというふうに、完全にカテゴリーが、ランクが違うんだというお話でしたが。県当局としては、これを左側の重要港にするべく、国に働き掛けるとか、そういう方針とかは何か出されているんですか。

港湾空港課：今のところは、七里長浜港というのは、貨物の需要動向を見極めながら、また、地域の特性に応じた施設整備をと考えておりまして、将来的にそういう需要があれば、そういう形で、例えば航路開設だとか、そういう形で動いていきたいと思っております。

小林委員長：あくまでも現時点では、県内の日本海側の地方港湾の整備という形で、今程度の整備だという位置付けですね。これは物流の話ですが。物流の質問は、このページで随分前の方から2ページ、3ページ、そういうことだそうです。

どうぞ、何かご発言。田中(誠)委員、どうぞ。

田中(誠)委員：津軽地域を背景にしたこの港というのは、非常に存在意義が大きいと思うんです。何年か前に、そういう堤防を作るといって話、噂のような感じで聞いていた時期があったんですが。その後、どうなっているものが全然一般の民衆には届かないと、そういう状況であるような感じがいたします。

そういう意味では、鯨ヶ沢というのは、元々弘前、五所川原、深浦と接点を結んで、そういう場所として発展した町でありますので、歴史的にも非常に古い、そういう流れの中にあるわけで、そして私も津軽に住んでいる者ですが、そういう津軽発展の意味、観点からしますと、これをもっともっとアピールして、重要港にしてもらいたいと思うんですが。政治的な働き掛けといいますか、県全体も含めて、これが非常に弱い。それから住民と一体になってこれを推進していくという面が非常に弱いという感じがいたします。

そういう意味で、もちろん継続賛成であります。そういう政治的なものとの一体になってこれをやっていくということが必要だと思うんです。

やれ石灰石だと、その話ばかりで、元々津軽地域というのは農産物、りんご、米、そういう農産物の一大産地でありますから、こういうものをどんどん出していくという、そういう面も強化すべきであると思っております。

そこで先ほど委員長の話にありましたように、地方港湾というものではなくて、重要港湾に格上げしていくというような働き掛けをもっと積極的にやるべきではないかと。それから住民と一体になってやると。政治的なそれが非常に弱い。こういう感じを持ちました。そういうものとの一体になって、これを推進していくということに賛成です。

小林委員長：ほかにご意見どうぞ。北島委員。

北島委員：進捗率うんぬん言うと怒られるかもしれませんが。私は、むしろこの港湾は作らな

い方が良かったと思っています、個人的な意見ですが。

その費用対効果とか、先ほどから話が出ていますが、実際に私、違う日にここに行ったことがあったんですが、むしろ、これは自然資源の方がかなり優れていると、それをこの長い砂浜の途中でどうしてこんな大きな港湾を作るのだと。しかも、あまり運ぶものがないという現状では。追加的にお話をこの前伺った限りでは、砂といたしますか、そういった問題があるということで、本当はこれはこういう所になかった方がいいんだらうなというのが、まず私の意見です。

壊すことが出来ないというふうな前提であれば、これは港湾の計画進行、延長して 97%達成というものを目標とするとおっしゃっていましたが、私は、この段階でもういいんじゃないかと。というのは、春から秋にかけて 618mでいわゆる静穏率が 96%確保できているわけですよ。そして冬場はあまり使わない、冬場で若干 5%くらい伸びる程度なんで、このままでむしろ、予算の関係もありますけどもいいんじゃないかと思っています。

他方で、これは砂の問題がありますので、管理といたしますか、メンテナンス料がかなり掛かると思うんです。砂が堆積したら、それを排斥したりするのは誰がやるのか、幾ら掛かるのか。あるいは、モニタリングする必要もあるかと思うんですよ。そのあたりのコストも掛かる。あるいは、この前の話ですと、漁業、魚の方にも影響は出る可能性もあるということなんで、これ以上、この港湾を大きくする必要は私はないと思います。

少なくともモニタリングとメンテナンス料のことをきちんと考えていただきたいということと、それから、バックヤードとかストックヤードとかいろいろ話が出ていますが、やはりこれは国定公園なんで、やはり辺りの景観と齟齬をきたさないような港湾の整備といたしますか、そうやってストックヤードを作るにしても、整備するにしても。そういうふうにしていただきたいと思います。

小林委員長：ほかにご意見どうぞ。武山委員。

武山委員：今、北島委員の意見ですが、それを判断するのは、やっぱり残事業費における B / C みたいなものを検討しないといけないと思うんですが。

今、示されている残事業費の B / C はちょっとおかしいのではないかと。8.73 という凄い大きな値が出ているんですが。全体で 120 億のベネフィットが出てくるのに対して、これからやる部分で 107 億、要するに今止めると 12 億くらいしかベネフィットないんだよという話になってしまうんですが、これだと。そこが何かおかしいのかなと。

その上で、残事業費の B / C が余り大きくないということであれば、ここで止めるというのも 1 つの考え方になるのかなと思いますが。ちょっと今、その判断ができないのかなと。

小林委員長：残りの部分の B / C で検討すると、というお話ですね。

武山委員：そうですね。

小林委員長：残りというのは、19 年度以降。

武山委員：19 年度以降で 13 億円くらい。

小林委員長：あと 13 億円くらい残っていますよね。

武山委員：それで、前にいただいた資料でいうと、それによって 107 億円のベネフィットが出てくると。これであれば、非常に効率的な投資だということになると思うんですが。上を見ると、全体 104 億円の投資に対して 120 億円のベネフィットというあたりが何か。かなり現時点でもベネフィットが出ていて、残事業費に対するベネフィットというのはどの程度かというのが。

小林委員長：ここ、いかがですか、担当課の方で。今の武山委員のご指摘。

これ、残工事というのは、今日の追加資料の 4 - 4 という 3 枚綴じのものを開いてもらうと、絵が書いてあるじゃないですか。堤防を、これは防波堤なんです。これが総延長の長さが 730m に伸ばそうとしていて、工事が着々と進んでいまして、残工事としては、この白い部分ですから、残り 112m 部分ということですよ。これが、112m 分に投資したコストとそれからそれによる B とかを考えるとどうなるかという、こういう算定の話でしょう。ということはされていますか？というのが今の武山委員の質問ですが。いかがですか、そのへんは。

コストと何かの前に、この 112m ないと駄目なんですか、簡単に言えば。

港湾空港課：基本的には、目標として、当面の目標として春から秋にかけて 97.5% を確保しようということで、112m が必要だと考えております。

小林委員長：あれだよ、現在まで出来ているこの上の平面図の上の表を見ると、618m というのが今出来ている長さですよ。

港湾空港課：はい、そうです。

小林委員長：そうすると、4 月から 11 月で 96.4%、穏やかにしてくれていますよ。それを後、112m 伸ばすことで、97.7% まで穏やかになりますよ、という話でしょう。

港湾空港課：はい。

小林委員長：ですから、112m 伸ばしたいんだという担当課のお考えに対して、武山委員の方は、それが無ければ困るんですか？というか、ベネフィットの部分との見合いで 96.4% のままでは駄目なのかという話でしょう。簡単に言えば、そういう検討はしてみたこともない？

港湾空港課：資料の方に、いわゆる B / C の計算したものがあありますが、残事業評価によりまして費用対効果の分析結果が出ています。

北島委員：B がおかしいですよ、やはり。この残事業費に対して。だって、その上が 120 億円でしょう。それで下の残事業費が 107 億円というのはおかしいじゃないですか。

港湾空港課：この費用対効果の分析結果ですが、当初、残事業で考えない場合は 1.16 ということで、ちょっと 1 を超えている程度ですが、残事業による費用対効果の分析というのは、便益とコスト、コストの部分は後残り幾ら投資すれば良いかという額ですので。それと便益を比較して、費用は 12 億程度しか掛からないと。そして、便益は 107 億出ますということのただの算数上の形になっていますので、8.73 倍という結果になっています。

小林委員長：さて、こういう議論、ほかの委員の方々いかがですか。ここちょっと大事な所だと思うんですね。残り、分かり易くいえば、19 年度から 23 年度まであと 5 年あるんですが、予算としては、13 億 1,200 万用意していますと。それでやるのが、この絵を見ると 112m 伸ば

しますと。

さあ、どうします。ということの決断を求められているんですよ、私達。イエスかノーを言わなければ駄目。

作ってしまった 618mを壊せという話は出てこないですよ、北島委員。それはないですね。  
北島委員：私はそれが出来るのだったらやってもらいたいです。

小林委員長：112mの部分について伸ばす、それからさっき東先生から出てきている生物の話、あの時いろいろ現場でスライド見せて話、ああいうのも全部トータルして、さあどうしましょう。これは私達の責任ですね。イエス、ノーの答え。

長野委員と日景委員。日景委員、まずどうぞ。

日景委員：結論から申し上げますと、計画変更か中止かなと個人的には思っていました。

小林委員長：計画変更はないですよ。

日景委員：そうですか。

小林委員長：そのやり方が、また岡田委員が駄目だというんですが、ないんです。これは私にはどうしようもないんです。そういうルールです。だから、そうすると中止。

日景委員：そうですか。

小林委員長：中止というのは、これで打ち切りということ中止と言うんです。

日景委員：ちょっと長野先生に先にかかります。

長野委員：やはり、追加資料の 730mにしたときの静穏度の目標値の 92.3%と季節別に分ければ 97.5%のうち 79.3%の数値に、やはり政策的な意味を持たせてもらわないと、先ほどの武山委員、北島委員の答えにはならないと思います。

最初の計画があるからやると言う答えじゃなくて、やっぱりこの数字の目標の 92.3%ならばどういう効果がある、どういうことになる、こういう政策的な意味があるとしなければいけないと思います。先ほどから、B / C 自体の数値はあまり信用していないんで、そのへんの意味合いをつけていただくというのが第一の話じゃないかと思います。

小林委員長：長野委員は、一貫してそういう主義をお持ちの方ですよ。それはそれで1つの考え方だと思います。

目標に対しての 90 幾つと言っているのはどういう意味かという話だと思うんですが。

卵とニワトリの話じゃないけども、インフラ整備をすることによって産業振興をしたら人が一杯寄ってくると。これは後の総括の話と同じ話なんだけど。そういう議論は、さっきのどこかでも同じことが出てきましたが。どうなのかな。ちょっと皆さん。

長谷川委員：よろしいですか。

小林委員長：はい、どうぞ。

長谷川委員：今のお話の 97.5%というのに対する 92.3%がどういう意味を持つかというのは、正直よく見えないといえますか。それによって、今ですと、冬期にはなかなかその基本的に船が停泊するというようなこと、着岸していただけるようなことでの経済活動というのは、基本的に難しい状況にあるニュアンスを聞かせていただいたんですが。数字が、例えば現状で 618

mでは75%というふうな静穏度は、経済活動上どういうふうな指標なのかというのが、実に分からないと。

小林委員長：ちょっと担当課、そのところを説明してもらえるかな。

港湾空港課：はい。

実は、就航可能な春から秋という形で強調していております。730mになれば今のところ、その1か月前後、2か月くらい、いわゆる就航可能な月数が拡大するということになれば、いわゆる今まで貨物量も安定供給も出来るということで、かなりのアップイメージになるというふうに考えております。

いわゆる、2か月くらい搬入する時期が伸びるというふうに考えております。

長谷川委員：そういう意味でいきますと、やはり安定した物流を確保していくということが、今現在でも行なわれている石灰石などの移出について、あるいは移入についてのそういうふうな活動を安定的に確保するためには、ここまでもっていかなければいけないということであれば、残っている費用ということについてのことも併せて考えると、現在の中ではこれは継続して730mまで到達させて、この経済の安定性というものを確保して地域振興にあたるべきというふうに判断するというのが適切ではないかと思えます。

小林委員長：濱田委員、いかがですか。

濱田委員：私には、あまり詳しく分からないんですが、これからどのくらい掛かるのかということが心配ですよね。これから幾ら費用が掛かるかとか。

小林委員長：費用はこれしかないんですよ。

濱田委員：これしかないと言うけども、静穏度が駄目だとか、また作ったからどうのこうのと。これは、最初からの計画通りなんですか、この730mとか出すというのは。

小林委員長：おっしゃっている意味がよく分からないけども。

公共事業というのは、ここに書いてある金額通りやるんですよ。

濱田委員：それは分かりますが。砂が入ってくるとか、そういう問題が今出てますが。

小林委員長：メンテナンスですか、これを維持するために。

それはさっき北島委員も言ったように、砂浜をどうするんだ、こうするんだも含めて、もっともこの後ろにいるんなお金が掛かるんじゃないのという心配があるので、そこは附帯意見で、例えば、あの時の東先生の講演にあったような形で、地元の漁場を痛めないようにするためにも、漂砂の調査をした方が良いとか言われていたじゃないですか。その調査の経費はどのくらい掛かるんだとか。そういう意味では、どのくらい掛かるのかというのは、今でも担当課は分からないんじゃないですか。

濱田委員：分からないということは、幾らこれから掛かるということを一に考えないと駄目じゃないですか。幾らでも県費だから、国で金を出すんだからということでどんどんやっていったら、最後にはどういうふうになるんですか、これ。

小林委員長：まだご発言されていない、田中(正)委員どうですか。

田中(正)委員：単純に数字だけでいうと、私はこの静穏度を目的としているということであれ

ば、かなりの達成している数字だと単純に思うんですよね。このあと何%かのために、2か月間の就航が可能になる、その2か月間増えることによって、例えば、冬の観光で大型客船を呼べるとか。そういう前向きな何かがあるのであれば、見えているのであれば、例えば冬の観光の白神の方にそういう要望があって、前向きにそういう数字が上がりそうな感じなんだということがあれば、何となくやってもいいかなと思うんですが。この時点であれば、私は十分に達成していて、それに安定供給が、石灰石が安定供給されても、そんなに供給されないからといってそんなに困るのかなとか。

小林委員長：業者が困りますよ。

田中(正)委員：そうですね。そのために、更に100何mのために13億円ですか、残っている部分。達成率だけを目標にしているような。であれば、数字的には十分達成しているんじゃないかなという印象はあります。

はっきり言えば、必要ないんじゃないかと言わざるを得ないみたいな。

小林委員長：武山委員。

武山委員：多分、残事業でいうと一般的にはB/Cが高く出るんで、これは100何m作ると1超える2近くが出るかなという気がするんですよね。ただ、今の8点幾つというのは、ちょっとこれは変だなという気がしますので、これが納得できるか、あるいは計算し直して1.5とか2とかというのが出るのであれば継続でいいかなと思います。

小林委員長：岡田委員、どうですか。

岡田委員：なかなか難しいんですが。委員長、冒頭に言われたように、今、我々が判断すべき大事な1つとして、これまでには全くなかった環境に対する評価というものをきちんと入れてくれというのが、この委員会に対する大きな要請だとすれば、環境に対する今後の影響のところは非常に曖昧ですし、全然見通しが見つからない状況だと思います。

そういう意味では、調書ではあれですね。平成28年度に現在の5万トンから45万6千トンへと、これは膨大な見通し貨物量ですね。これも極めて曖昧だと思います。だけど、我々がどっちを大事にすべきかといったら、私は委員会としては、環境軸というものをきちんと据えた判断をすべきだなと思っています。

そうなる、もういいんじゃないでしょうかね、というのが私の見方です。

長谷川委員：ちょっといいですか。

漂砂の点についてのお話の中で、今回、この延長する所の水深がマイナス11mからその外側といたしますか、更に深い所に建設する領域になっているんですね。前回の現地でも、幾つかの漂砂、その問題に対しての解決策として、沖合いにこういうふうな港を作る計画の中で、陸から橋を架けて、そこに漁港を整備する、そういうふうな例などで、いわゆる水深に対して一定の範囲内には構造物を建設しないんだということで漂砂の現在の流れを変えないんだというふうな計画、そういうふうなものもご説明があったんですね。

今回の場合に、そもそも漂砂という問題、この112mの延伸が影響するという点については、そういうふうなことから考えれば、非常に低いというふうにするんですが、手前の施設

についての影響というのは、これまでの研究成果からすればかなり何か影響があるだろうということは予測されますが、今、対象となっている工事というものについての判断と、それからそもそもこの港の建設に対する判断と、そこは分けて考えてしかるべきではないかと私は思うんですが。

小林委員長：田中(誠)委員、どうですか。

もう最初に話したからいいですか。

結論を出さないといけないんですが。これは、殆ど割れていますね。今、ずっと聞いていると。具体的にいうと、田中(誠)委員と長野委員と長谷川委員は、継続でしょう。その他の委員は、いかがなものかというふうな視点だと思んですが。どうでしょうか。もう少し、確かにお二人、武山委員と北島委員が言っているように、このB / Cのやり方の総論的なやり方じゃなくて、残りの 112mのあったことについてのB / Cのやり方というデータ要求という点もあるんですが。

それからもう1つ、やっぱり時のアセス、環境のアセスという二本軸の問題の環境のアセスという点からいって、112mというのはどうなんだという話とかあるんですね。これは非常に大事な港湾事業とか、海辺の青森県の海辺のこれからの公共事業に対する大きな考え方の1つのポイントがここに出てくると思うんだけども。

実は今、事務局からの連絡で、この会場を出ていけと言われていたんですね。ギリギリ、5時20分までしか貸さない。もう次の会議が、結婚式か何か知らないけども、何かあるんだそうです。それで、もう一生懸命トイレ休憩に行きたいのを私我慢してやっけても、もう10分前なんで、さっきから言っているように、とにかく個別の9件全部けりつけて後で附帯意見の整理をしながらということだと思っていたんですが。

もう1つ、最後に整理番号36番というのも残っているんですね。それで、どうしようかな。34番は非常にクリティカル、難しい、殆ど半分半分くらいにこの審議会が視点が分かれていますねという認識を持ったまま、ちょっと保留にして36番に移らせてください。一通り全部ならしておかないと、事務局の方も大変だと思つて。

#### 【整理番号36番】

小林委員長：36番は、同じく東通村だったんですが。尻屋の港でございます。これが、詳細審議地区に回ってきたのは、これもB / Cの所がこれも凄いんで、当初の3.4%が1.79に修正、下方修正があって、担当課の判断としても、Bだと言ってきているんですね。

大きくなった理由は、何ですかこれは、港の利用形態が変わったので算出方法を変えましたというふうなお話で良かったのかな、ですよね。そういうことだと。

北島委員：いや、目標貨物量が減少したとありますが。

小林委員長：利用形態、利用形態は、イコール目標貨物量が、ということですね。

これはいかがですか、どうぞご意見。もう1回整理番号36番の個別調書をご覧いただくと、予定としては、平成33年度まで、かなり先があります。進捗率は、防波堤だけですが、工事としては東の防波堤と西の防波堤ですが、どちらの防波堤も進捗率としては計画に対して

40%前後だと。

裏のページのB/Cが3.4、今申し上げた通りですね。こんなふうな。その理由は、今言ったように、利用形態の話。

いかがですか、ご意見どうぞ。

北島委員：静穏度が問題になるわけですよ。要するに防波堤の追加ですよ。

小林委員長：写真見て分かるように、その通り。赤く塗っている所ですね。

北島委員：追加するため、静穏度を向上させて欲しいという業者からの要望があったということらしいんですが。これは、今、静穏度ってどのくらいあって、この追加によってどのくらい改善されるのか。

小林委員長：さっきみたいな表ね。さっきの七里長浜港と同じような表、あるんですか、この静穏度。この防波堤ができると何%何%というものをやられているのかな。

どうでしょうか、担当課。

港湾空港課：申し訳ありません。今日、そこまで準備していませんでした。

小林委員長：そうですか。

要するにこの写真、今、航空写真、下ページ3という全景航空写真というのを見ると非常に分かりやすいので、ここに東側に200m、西側に、縦になっているのかな、220mのこういう防波堤を作りたいと。そして防波堤の構造は、裏の4ページに平面図ありますね。こんなふうに防波堤を作る。この断面図は、このような断面の構造物を作りたいという話です。

55億円総予算、19年度以降30億円。半分くらいしか今のところ投資していませんと。

これを作ることによって、本当にさっきのこの表じゃないけど、季節通年、冬、春でもいいですが、これがどうなっているのかということ調べてもらった方がいいかな。そういうデータを頂いてから判断しますか。

北島委員：この便益の所で若干それに似たような計算をしているんですが、費用対効果説明資料の所で。しているんですが、今の65%という条件、それでも一応作業とか稼働は出来るんですよ。ですよ、65%でも。さらに向上させて欲しいという要望なんですよ。

私の意見だけ言わせてもらおうと、使うニーズというのは、特定の業者から出て、市町村も12.5%費用を持つわけですが、それで市町村が納得しているんでしょうけども。先ほどから話があるように、実際にそれは地元の利益になるのかどうか、ちょっと疑問ですし、特定のそういった業者の要望に沿って追加で30億円程度使うと。これが果たして許されるのかどうか。私は疑問です。

小林委員長：それは、前にこの話1回したんじゃないかな。見掛け上2社なんだけど、実は従業員の90%が、この写真に写っている、ここにお家があるでしょう、このお家の人達なんですよ。雇用者が。だから、この2社、2社というけど、どこかの地区にあるように、どこかの東京の業者が来て全部吸い上げで一銭も地元に残さないんじゃないかと、この会社がないとこの人々の生活が成り立たない。何故こういうことを私が知っているかということ、実はこの写真の上に道路が見えるじゃないですか。この道路は、公共事業で、何年前でしたか、2年

くらい前に再評価に上がって、今の議論と全く同じ議論が出たんです。ダンプカーがバンバンバンバン通って、自分らが走り易いなら自分達で金を出すよという意見が出ただけども。実は、そうではなくて、そのダンプカーを上を走ってもらわないと、子どもさんが会社で働いている方々の子どもさんが危険でしかないというので、要するに地域住民の生命を守るという意味でバイパスはあったんですよね。それで継続になったんですね。その時に今の議論が出てきて、2社、2社って、確かにこの写真に写っている2つの会社のためになんだけれども、丸ごと吸い上げられてどこかへ持っていかれるんじゃないかと、ここで入っている人達の生活の問題が背景にあるということが、そういうことをちゃんと書いて欲しいな。

北島委員：それは分かりますけど、ある程度。ある程度分かりますが、ただ、その雇用数を見ても、実際にこの尻屋の人口の何%かという、そんなに多くないんじゃないですか。2社程度では。

小林委員長：全員ですよ。

北島委員：尻屋全員ですか。

小林委員長：ここの所の人は全員なんですよ。

北島委員：ここの人というのは、尻屋の町ですか。

港湾空港課：委員長、よろしいでしょうか。

ちょっと、これは第2回の回答にも書いてありますが、まず、企業としてはセメント会社、それから石灰石を採出する大手2社、それから地元の関係の業者がありまして4社、計6社ありまして、地域振興という観点でいきますと、そこに従事している人は256名おります。そして、地元雇用が171名、やはり3分の2がその地元雇用になっていると。

それからコアの場合、対象が企業となっております、企業はどういう形になるかといいますと、いわゆる市町村に固定資産税等々、税法上の収入という形でなっております、この場合は、大体1億強が村の方に入ってくると。その1億の使い道としては、一般財源に入りまして、公共事業なり福利厚生等々、そういう形の市町村の事業の地域振興に大きく貢献しているという形になっております。

小林委員長：ということをもう既に第2回目か何かに意見交換で出されていました。

北島委員：171名というのは、東通村の何%くらいですか。人口の。

小林委員長：どのくらいですかって質問です。

いずれにしても、今5時なんですよ。

港湾空港課長：委員長、すいません。

人口の比率はお答えできないんですが、港湾の場合は、道路等と違いまして、非常に私達一般の住民が恩恵を受けることはまず本当に少ないんですよ。道路であれば一般の方がそれぞれ直接道路を走れば、それがすぐ恩恵になるわけですが。港湾の場合は、そうはいきませんので、特に貨物船の場合は、外国からの輸出入の場合は重量ベースで99%、港湾というか船を利用して入ってきます。それが例えば石油だったり、資材でいえば石灰石なんですよ。それにしても、やっぱり直接国民に対して直接的に受けるわけではなくて、石油であればそれを加

工してガソリンになったり、私達が着ている服だったり。非常に回り回って恩恵を受けてきます。そういうことから、国では、2社以上利用する港湾施設であれば、補助事業、公共施設として補助金を出しています。尻屋の場合もそのようなことから、国の補助金を利用してやっているわけです。公共性は十分担保されるものと考えております。

小林委員長：ありがとうございました。

そういう担当課のご説明を受けた上で、この防波堤がないと所期の目的が達しないのかどうか、という話をちょっとしないといけないんだけども。

時間がもうないんで、廊下で一杯待っているんじゃないかと思うんだけども。

当初の私の事務局と考えたシナリオでは、今日全部結審して、結論を出して、附帯意見の大体の意向を調べた上で、私が作文して、各委員にダーッとお配りして、そして添削を受けながらと思っていたんですよ、実は。だけど、どうもそれはまずいと思います。

それで当初から各委員には日程調整してもらっていますが、9月の23日に、丁度1か月くらいあるんですが、この間、事務局と今の、今日かなり難しい問題が一杯出てきたんで、それを整理しながら、そして特に重要なのは、今のこの、さっき半分くらいずつ分かれちゃった34番の案件については、もし中止ということになればどういうふうな問題が起きるのかとか。やるということになると、さっきどなたかが、濱田委員でしたか、ご心配のように、あと一体どのくらい金が掛かるんですかと。例えば何かを調べるとか、環境を調べるとか。そういうこととか、いろんなことを整理しながら、問題点を整理した資料を各委員に送ります。9月23日にもう1回やらないとまずいですね。今日ここで、あまりパッパパッパと結論出ないと思うので、いかがですか、そういう提案をしますが。

(「異議なし」の声)

小林委員長：じゃ、担当の方は大変だと思うんですが、シナリオが大幅にずれましたので。ただ、重要なことなので、資料の準備もあります。それから、武山委員がおっしゃっているように、武山委員の、あるいは北島委員の要望というか、分かりましたね、担当課で。残工事だけに絞ってのB/Cの問題を出してみてください。

そのほか、今、ずっと沿岸の話が7件出てきていますが、それら全般を通して、さらにこういうことを整理しておいてくれないとか、そういうことがありましたら、後で事務局の方から問い合わせがいきますので、質問、こういう資料を準備してくれとか、要望とか質問を出していただけますか。

ということで、本日はかなり当初のシナリオと違うけども、それだけ中味が非常に重いということでございますので、何かご発言ございますか。

北島委員：先ほどのご説明で確認したいんですが。港湾の場合、企業が2社以上だったら国の補助金が出るとおっしゃいましたが、これは建設工事費に対してか、あるいは後々のメンテナンス料か、どちらですか。どちらに対して国の補助金が何%くらい出るんですか。

港湾空港課長：これは、港湾だけではないんですが、建設に対して補助金は出ます。あと、維持管理については、県のお金でやるんですが、交付税という形でお金が入っていますので。純然に単純に言えば補助金は建設の補助金。維持管理は単費です、というお答えになるんですが。その裏には交付金が入ってきます。

北島委員：ただ、交付金は将来、今、ちょっと変わりつつありますよね。将来的にはそれはどうなるか分からないですよ。

港湾空港課長：それは、今の時点でははっきり金額は分かりませんが、交付税としては入ってきています。

北島委員：分かりました。

小林委員長：それでは、もう一度委員の確認しますか。

港湾空港課長：すみません。港湾を使用する場合は、説明が不足だったかもしれません。岸壁を使用すれば岸壁の使用料、船の持主から、運航会社から、それも維持管理のお金の一部に充てています。

北島委員：分かりました。

小林委員長：もう一度、最後に、今、終わりますが、確認したいんですが。次回の第5回の9月23日の審議の中身は、個別の中身としては整理番号34番と36番をすると。そして、後もう1つは全体的な公共事業のやり方について、附帯意見をどうするかということ相談することによってよろしいですか。そういう考えで。

34番と36番は、継続審議という形にします。それ以外のものは、今日9件やったうちの7件については、原案通りだと。中止が1つ入っていますが、原案通りであるということによろしいですか。

それでは事務局、そのようにして次回持越しでございます。

どうも長時間ありがとうございました。

### 3 閉会

事務局：ありがとうございました。

そういうことで、次回は9月の23日に開催することにいたしますので、今日の議事録を整理をした上で、委員からの発言について、質問があればということで、こちらの方でも整理した上で提示したいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

審議内容の公表、縦覧については、従前通りでございますので、よろしくお願いいたします。

それでは、大変長い時間、5時20分ということで、この会場を出なければならないということで、事務局の不手際がありまして大変申し訳ありませんが、ありがとうございました。

次回もよろしくお願いいたします。