

## 平成 17 年度第 7 回岩手県大規模事業評価専門委員会

(開催日時)平成 17 年 8 月 3 日(水) 13:00～17:00

(開催場所)エスポワールいわて 3 階特別ホール

### 1 開会

### 2 あいさつ

### 3 議事

#### (1)大規模施設整備事業の事前評価について

花巻空港新ターミナルビル整備事業(継続審議)

#### (2)大規模公共事業の再評価について

平内海岸海岸高潮対策事業(継続審議)

沢内村道安ヶ沢線道路改築県代行事業(継続審議)

築川ダム建設事業

築川道路改築事業

#### (3)その他

### 4 閉会

#### 出席委員

首藤伸夫専門委員長 金沢道子委員 鷹嘴紅子委員 堤研一委員 森杉壽芳委員

由井正敏委員

(7名中6名出席)

### 1 開会

<事務局から委員総数7名のうち6名の出席により会議が成立する旨の報告>

### 2 あいさつ

○首藤専門委員長 本日は、お暑いところをご足労いただきまして、どうもありがとうございます。今年度、もう第7回ということでございますが、どうかよろしく審議にご協力をお願いいたします。

### 3 議事

#### (1)大規模施設整備事業の事前評価について

花巻空港新ターミナルビル整備事業(継続審議)

<事務局から資料No.1により、第6回専門委員会の概要を説明>

<次に港湾空港課から資料No.2により、第6回専門委員会での質問に対する補足説明>

○首藤専門委員長 では、ただいまのご説明に、ご質問、ご意見がございましたら、どな

たからでもおっしゃってください。

5 ページ目のいちばん下のところ、(参考)として「収支計画・財源計画の主な仮定」と書いてあります。これは、ビル会社がした中身ですか。

そうすると、その財源計画に書いてあるものは、要するに県の貸付金が非常に大きいわけですが、それは県議会の承認がないかぎり、出てこないわけですね。

○白崎空港担当課長 そうです。この額自体が決まっているものではなくて、あくまでも参考というかたちでございます。

○首藤専門委員長 そうですよ。だけど、われわれにここで考えていただきたいというのは、この県の貸付金及び県の補助金を合わせた 26 億円ぐらいですか、そのぐらいの支出になるから、ここで審議してほしいと。こういう諮問ですよ。

○由井委員 国内線用のビルを含めた全体の投資の妥当性までやるんですか。国際線のビルだけで、結局、最後は良かったのではなかったでしょうか。要するに、県の貸付金は償還するという前提でもう進んでいるわけですから、それが競馬組合みたいに焦げ付くというのは、ここの検討対象ではないですよ。だから、関連はするけれども、国際線の分だけの妥当性でよろしい、ということではなかったでしょうか。もう一回お願いします、すみませんけれども。

○白崎空港担当課長 国際線は県の事業ということになるということ、それも一つの委員会としてのご意見かと思えますけれども、今般、評価していただきたいというのは、多額の貸付金をケアする、貸付け行為をするわけですので、そもそもビル全体の事業自体が華美なものではないのか、あるいは、必要な機能を持ち合わせたものなのか、現在の状態を解決するのか、そういった観点から、必要として十分なものかという点をご審議いただきたいのです。

○由井委員 やっぱり全体なんですね。全体の事業としてのターミナルビルの改築について、その妥当性を評価するとしますと、まずその目的をもう一回、おさらいしたいのですが、先ほどの画面で見たところでは、この花巻空港新ターミナルビル整備事業の目的は、「冬季就航率を向上する」とありましたね。

○白崎空港担当課長 それは、この空港整備事業全体としてのものです。

○由井委員 いま中止になっている平行滑走路も含めて、全体の計画が冬季就航率の向上のためにあったということですね。この新ターミナルビルは、そうではないのですか。いわゆる狭隘を解消するだけなのですか。

○白崎空港担当課長 航空局のマニュアルは、もう 1 本滑走路をつくるとか、それにあわせて空港ビルをつくるというようなときについて利用者便益を計算しているようなんですけれども、残念ながら、こういった冬季就航率とか、そして、滑走路が 2,000m から 2,500 m になったこと自体で利用者数が増えたとか、増えないとか、それによって供給者便益が増えるだろうということ自体、マニュアルにはないということを申し上げたところです。

○由井委員 しかし、冬季就航率向上が一番の目的であれば、何かそれに対応した対策というものが経費として中にあるべきだと思うのですが、ただし、どうなのでしょう。新ターミナルビルそのものの目的は、費用便益のその中身を見れば、いま説明があったところを見れば分かるわけですね。このためにやるということが、逆に出てくるわけですから、利用者便益、供給者便益も、要するに、施設を利用するその利便性の向上ですよ

ね。どう見てもそうですよね。

それで、県が独自にやる事業としては国際線ターミナルの部分だけですので、それについては、全体の空港整備事業、つまり冬季就航率向上というものの第一目標の中ではありますけれども、この国際線については、やはり同様に国際線ターミナルを利用する人の利便性向上というところだけ見ていけばいいということですよ。

だから、それ自身は、どう見ても、広くなれば、そしてトイレもできれば便利さはそれは向上すると思いますよ。

○首藤専門委員長 この7ページで言ってることでしょうか。それはそれでいいんですよ。けれども、どうしても割り切れないのは、国際線だったら、要するに6億円ぐらいの事業費ですよ、県の財産に直接関係するのは。

だから、はっきり言って、6億円ぐらいの事業がこれでB/Cが2だ、3だと言って、それは、それだけの投資をするのは結構でございます、ということなんだけれども、その6億円よりももっと大きい20何億円のほうの、要するに県がお金を貸し付けましょう、という話のほうが金額が多いわけです。

それは要するに、伺うと、そのターミナルビル会社が、議会の承認を受ければこれだけのお金が来るはずだと。承認を受けて、来ることが決まっているという話ならいいのだけれど、来ることになればこういうことになるはずですよ、というお金が、とにかく6億円の4倍ぐらいのお金がそちらにあって、それ全体をまとめて、重要だからここで議論して、いいか悪いかを決めてくれ、と。ここで「いい」と言ったら、それをお墨付きにして、議会にも「あそこでいいと言ったから、出せ」ということに使われませんかという、どこか、きちっと割り切れないものがいつも引っ掛かっているのです。これをどう判断するのでしょうか。

○堤委員 事業費の考え方というのはあると思うのですが、事業費を、県が所有する、あるいは経営する部分だけを取ればそういうことなんでしょうけれど、一つの事業として考えるためには、その国際線の部分だけ引き抜いても、これを一つの事業としてというわけにはいかないで、やはり全体の事業を一つの事業として考えるべきだと思います。その場合に、もちろん、民間会社への貸し付けだって、事業費として予算立てをしていかなければならないので、そういうものを含めたうえで30何億円なりということで大規模事業に諮るのが自然かな、というように私は逆に思いますけれど。

○首藤専門委員長 そうですか。

○堤委員 ただ、事業会社の個別の民間会社の詳細までをどうのこうのと深く言う必要はないとは思いますが、一応収支がとんとんだという先ほどのお話だったので、それはそれとして見ながら、全体としての効果があるのかなのかという、国際線、国内線も含めて話をしていけばいいのかなというようには思いますけれども。

○首藤専門委員長 けれど、具体的には国内線に関して貸し付けるお金というのは、県の財産を増やすわけではないですよ。要するに、固定資産のようなものをつくるわけではないでしょう。

○堤委員 ええ。厳密には、現金が貸し付けになるということで、財産ではありません。事業費としてこれを採択されないと、貸し付ける行為すらできないでしょうから、やはり事業だと思うのです。現金で持っているだけのものではなくて、一つの事業を立ち上げて

貸し付けるという行為そのもの自体がもう事業でしょうから。その事業について何かは分からないですけれども。

○首藤専門委員長 森杉委員、場合によっては、この話は森杉さんが到着になるまで待っていたほうが良かったかもしれないのですが、まず最初に、例の花巻空港の話に入っております。それで、資料の2の花巻空港というところで、いま補足説明をいただいたのですが、問題は、その資料2の表書きにあるように、4つの話をしていただきました。

国内線ビルを含めたターミナル地域の費用分析、それから例の感度分析の話と、それから県が国際線ビルを整備する理由、そして国際線ビルだけのB/Cの分析ということ、いまちょうどご説明いただいて、質疑に入ったところなのです。

それで、例えば、いちばん簡単なのは、7ページでしょうか。国際線ビル、それだけの費用分析というものをやっていただいて、それが7ページにあります。要するに、1万人～1万4,000人程度というようなお客さんが来た場合にはどのぐらいになるでしょうということで、6億円投資してB/Cが2とか3とかいう数字になりそうだと。

その前のページは、なぜ国際線ビルを県が整備しなければいけないか、理由を幾つか並べている。このへんはいい。

それから、4ページには、感度分析をやっていただいたんですね。それは、お客の数で10%減ったらどうなるかです。

5ページ目には、いまちょっとここが問題になっているのですが、評価の対象になっているターミナルビルについて、空港利用者数が年間50万人、45万人の場合のターミナルビルの費用便益を分析していただきたいということに対して、それは、公共事業と同じやり方でやるのはなじまない、というお答えで、その理由が3つほど書いてあって、その実、ターミナルビル会社が現在、自分のところで考えている収支計画というのは、5ページ目の下の表に書いてあるような、こういうことを考えているようですと。

こういうことを伺ったわけです。それで、いちばん前に戻っていただくと、そのところが、1ページからですけれども、国内線ビルも含めた費用便益分析を試算するのがいいのではないかというようなことで、これが出てきた。

いままでのご説明は大体そういうことでできていました。

それで、私の最初の疑問は、要するに、この事業が行われた後で、県の財産として残るものは、固定財産として残るものは国際線のビル。だから、国際線のビルに対して費用分析をやるのは結構でございましょう、ということで、それは2とか3とかいう数字になっている。

私の疑問は、5ページの下の方にある、民間のターミナル会社の財源計画の中で、県の貸付金の23億円というのが段違いに高いわけです。そして、しかもそれはまだ県議会の承認を得たものではない。こういう注釈付きで上がっているわけです。ですから、この23億に県の補助金を足した25、6億円ぐらいと、この国際線ビルという固定資産に対する6億円と、これを合わせたお金の使い方が妥当かどうかということをおの委員会でも諮問を受けているわけです。

そのターミナルビル会社は、県からの貸付金23億円、県の補助金3億円、要するに26億円がなければ成り立たないわけですね。成り立たないのですけれども、これをこれから県議会で承認を受けなければならない。その承認を受けるにあたって、この26億円と、

先ほどの国際線ビルの6億円とを含めたお金の使い方がいいのか悪いのかということ、われわれは諮問を受けている。

だから、われわれがここで「うん」と言えば、要するに大規模評価委員会で「うん」と言ったんだからということで、これが県議会に出ていくということになりますよね。そういうやり方で、なんというか、筋が通っているのかな、いないのかな、という気がするのですが、堤さんは、「それでも、それは一つの事業だから、そういう判断をするということ結構なんだ」とおっしゃるのですが、そういうものですか。

○森杉委員 そう思います。これは並行して、それぞれの部局での許認可が行われているものだと思いますから、それぞれの部局で承認というかたちのものが行われていって、条件付きで駄目だと言えば駄目で、どこかで駄目になったらそれで終わり。こういうことだと思います。

○首藤専門委員長 分かりました。そうすると、6億円のほうの話はいいのだけれども、残りの23億円の是非を見極めるポイントは、このB/Cの計算の中ではどこですか。

○森杉委員 これは、要するに、収入に相当するものじゃないですかね。例えば5ページですと、この収入ですよ。収支計画というので、ここがどうなっているかということだと思うのですけれども。

○由井委員 収支計画か、その前の4ページの感度分析の資料ですね。感度分析は、全ターミナルの。このマイナス10%って、利用者数が10%減ることですよ、単純に言えば、いいですか。

○白崎空港担当課長 これは、需要予測に対して10%下がるということです。

○由井委員 はい。それは、当初の計画だと、平成22年度で62万4000人を想定しているというのが、その目標に対して、いろいろな年度別に10%下がっている場合の計算をする、ということですね。

ですから、10%下がっただけでB/Cが1.3になってしまうわけですから、20%下がったら、たぶん1以下になりますね。この加速度で行けばですが。ほかの空港の例も見て、まずほとんどの日本のローカル空港は、目標の半分ぐらいしか、たぶん、乗客は来ていないと思うのです。だから、ほかの空港の実態に合わせて計算してみれば、たぶん、これは1を切るのではないかと私は思うのです。ですから、ほかの空港の実態を照らしてみると、ターミナル全体としては、それは民間経営部分ですけども、黒字になる保証はない、B/Cがプラスになる保証はないと私は思いますけれども、それを乗り越えて、その民間会社が、県の国際路線を含めて集客を一生懸命やるという見通しが確実に立つのであれば、それは県議会も「うん」と言うのでしょうけれども、ここの委員会で「うん」と言うためには、その見通しが絶対に確実であるということがないかぎりには、「うん」と言えませんよね。

○首藤専門委員長 ただ、そこで、私がもう一つ割り切れないのは、この4ページのところは、国内線ビルを含めたターミナル地域の費用分析と言っているわけですよ。そして右側に来ると、「ターミナルビル整備事業はこういう分析にはなじまない」という言い方をしているわけですよ。そこをどう考えるんですか。

われわれは要するにターミナルビル整備事業の諮問を受けたんだけど、これはそのターミナルビル整備事業というやり方で判断をする必要はないんだと。ターミナル地域の

全体としての費用分析というところで見れば、それで結構なんですよ、というように、どうやって持っていきますかね。諮問はターミナルビル整備事業なんだけれども、そういうもので判断するのではなくて、要するに、ここでは、そういうものは民間事業であって、そういう費用分析の手法は適用できがたいものですよ。こう言っているわけです。

その代わりに、ターミナル地域として事業評価をすれば、それをもって諮問を受けたターミナルビル整備事業への回答と代えてよろしいと、どういう論理でそう言えますか。

○堤委員 ターミナルビルの、民間ビル会社がやる部分については、収支均衡となるということを前提に、最終的にはその国際線とかその地域がOKというのか、それはB/Cその他を検討した結果では「いいです」と。ビル会社経営の経営自体について収支は均衡していることが前提であって、そこにB/C分析をすることはなじまない。では、収支計算をしてみよう。収支計算は、民間会社としては均衡が取れていると言っている。

ですから、それはそれとして、それを前提にした場合にこの事業としてうんぬんというような考え方というのはどうなのでしょう。

○首藤専門委員長 そうすると、ターミナルビル会社が、要するにターミナルビル整備事業というのは公共事業と同じ手法ではなじみませんよ、とこう言っているわけです。そしてそれは民間会社が収支計画を立てて、それでやっていってということならば、それで結構です。ということは、その中身は、ここにいろいろ書いてあることぐらいのことでは言われていなくても。

○堤委員 これしかできないでしょうね。

○首藤専門委員長 そうしたら、要するにこれを鵜呑みにしてOKを出しなさいと言っているということ。

○堤委員 それを前提に、これをどうこうするのであれば、もうビル会社の。

○首藤専門委員長 われわれの答申としては、これが本当に担保されるという条件で。

○堤委員 でしか判断できないと思います、私は。もし出すとすればですね。

○首藤専門委員長 出すとすればね。

○堤委員 でないと、その中身まですべて、ビル会社の経営内容から償還計画からすべてやって、そっちは収支計画、そして地域と国際線はB/Cの公共事業評価とかという、なにか評価を分ける、事業は一つというような、どうも複雑になってしまうので、どこかで前提を置かないと、結論はちょっと出せないような気がいたしますが。

○首藤専門委員長 どう整理すればよろしいでしょうね。

○由井委員 だけど、その利用客者数を最も大きな収支のベースとして計算して感度分析した結果が、10%減でもう2.0が1.3になるというふうに出ているわけですから、しかもそれは国内線ビルを含めた費用便益で計算しているわけですね。4ページはですよ。

だから、たとえ民間ターミナルビルの経営が収支とんとんであるという前提においても、感度分析で10%減ただけで2.0がトータル1.3というふうにならB/Cが下がるということがあるとすると、やはり、かなり危ない収支とんとんの予測を前提としているというように言わざるを得ないので、したがって、利用者数の確保についてどれだけの見通しがあるか。前にやったのかもしれないのですけれど、この委員会ではやっていないと思うのですが、その詳細な計画案がパブコメを含めて納得するものであれば、この委員会だけではなくて、県民の皆さんと県議会の皆さん、全員の責任で了解するということになると思うの

です。

ですから、それはありましたか。利用者数のその 62 万 4,000 人という想定が現実のものとなり得るかどうかの資料ですが。

○白崎空港担当課長 そういった資料は提出していません。

○堤委員 もし、ビル会社の収支計画を含めたかたちで何か意見を言うのであれば、ビル会社の収支計画自体を外部に委託して、調査してか何かで、収支均衡が取れるんだというようなことの結論がなければ、その部分については触れられないような気がします。もしそれを含めるのであれば、こういう調査は必要になってくると思います。本当にその収支経営ができるのか、そこまで踏み込んだかたちで、ここで具体的にこの事業のうんぬんということを使うか、あるいは、そっちは均衡しているから、それを除いた結果で判断したということで意見を言うか、ぐらいでしょうか。

あとは、資金の出し方は、県の貸し付けになるか補助金なのか、そういう細かいことはまた別問題でしょうから。

○金沢委員 私も、堤委員のおっしゃっていることを、さっきから「そうなんだよな」と思って聞いていたのですけれども。要するに、償還する段になって、苦しいとか、苦戦しているということはこの新空港のターミナルビル株式会社の中に起きては困ると。ということは大きな県の財政圧迫の原因をつくるわけですので、そう簡単に、利便性とか、あるいは国際線の整備を県の発展のためにというのも理想としては分かるのですけれども、やはり、私たちが一般住宅をつくろうとしてお金を借りる際にも、収支計画だけではなくて、その人の事業計画とかいろいろなものを書かせられますよね。さらに、償還できない状態になったときのために、信用保証協会に入れられたりして、自分が死んでもお金はちゃんと払えるぐらいの手厚いガードを受けてお金を借りるわけです。

県も、出資者というか、お金を貸す側の立場として、もう少し、この新空港のターミナルビル会社の収支計画をきちっと、いかなる手段でもいいから、確かな数字というものをお示しできるようなことを考えていかなければいけないのじゃないかなと思います。

それが県の手の付けられない部分であるならば、やはりそれなりの調査機関にお願いしたり、そういった調査を早く行ってほしいなど、そういうように思います。

○首藤専門委員長 県議会でこれを「いいよ」というような判断をするときには、県議会にはこの収支計画、特に利用者数はどうなる、こうなるというようなこと、そういうデータも含めて、そっちには説明はされるんでしょうか。どうなのでしょう。

○白崎空港担当課長 恐らく、県議会では、貸し付けても要は返ってくるのかというところが大きなポイントになるのかなと思います。

どういう条件で貸すのかという、いまは無利子という前提ですけど、有利子が無利子か分かりませんし、それから、そういったものがなんであるのかということもいろいろとあると思いますし、では、その民間の借り入れをもっと増やせるのかとか、そういうところを審議するのが県議会の方ではないかと思っております。

それから、利用者数に応じてという話があるのですけれども、この 5 ページ目でいう収支計画ですけれども、ビル会社の収支計画の中において、利用者数に応じて、増える減るというところが、実はないのです。家賃は固定ですし、管理費も固定ですし、利益そのもの、利用者数がかかり減れば、エアライン、航空会社が、ボーディングブリッジ、いわゆ

る航空会社の搭乗利用ですね、国際線施設の使用料を払っているのですけれども、それが減るかなということがありますけれども、それも現状の10%減ぐらいの数字で将来にわたって見込んでおります。

利用者数は、減っても増えても、それに反応して急に赤字になるとかというかたちではありません。

○由井委員 何か収入がないと、22億円を返せないわけですから、いわゆる離着陸料というのがありますね。

○白崎空港担当課長 着陸料は県に入ります。

ビル会社に入ってくるのは、テナントさんが入っているのですが、そこからの家賃と、テナントさんからもらう管理費収入と、それから航空会社が払うビルの使用料といったもの、あるいはロッカー収入とか、そういったものがあります。

○由井委員 だから、テナントが1店単位で有る無しで変わると思いますがけれども、やはり全体の客が減れば、テナントだって、たぶんつぶれますよね。やはり関係ないことはないですよ。

○鷹嘴委員 そうしましたら、4ページの表にありますマイナス10%の場合というのは、5ページのその収入の部分とは関係ないということなんでしょうか。人数が減ったとしても、その収入とするものは。

○白崎空港担当課長 収入も費用も同じです。減るのは、利用者便益が減るだろうということ。それから、利用者に応じて着陸料収入が減るだろうということで、県の供給者便益は減ってくる。それ以外は変わらないと。

○森杉委員 状況は分かったつもりですがけれども、間違ったらごめんなさい。

まずは、この判断をやらねばならないのは、いろいろなケースのB/Cと収支計算をしてあるという状況だと思しますので、4ページにあたっては、いずれにせよ、ターミナルビル全体のB/Cはこうなっていると。その需要が減った場合には、感度のB/Cもかなり小さくなっているということなんですけれども、一定程度、この程度、小さくなるかということで、ではマイナスになるか、0.いくらというかたちになる可能性は結構あるだろうと思いますし、ないとは言えないと思いますけれども、世の中は大体そんなものですよ。事業というのは、需要がなければ、もちろんB/Cはどんどん小さくなるわけですから、一定の危険度があるという程度の、という判断をしたうえで、このターミナル地域全体の計画は、一定の危険性はあるけれども、一定の確率でB/Cは1を超えている。こう判断していいのではないかと。そう思いました。

次に、民間企業のところのターミナルビルの整備事業そのものの収支計算がどうなんですか、こういうことなんですけれども、これはお金を貸す以上、収支計算がちゃんとしてくれないと困るということだと思います。よく分かりますので、ここに収入と支出というものの数字が全くないのが非常に気になることであって、見込みでもいいのですけれども、いまのご説明ですと、収入も支出も現状とあまり変わらないのではないかと。こういうことですので、そういう程度としたら、収支がどうなっているのかということで、貸付金を返却する可能性があるのかということは、やはりこの資料としてどうしても作っていただく必要があるのではないかと。私はそう思いました。

それで、収支計算が一定程度合わない場合とか、ある一定程度合うという状況にあつて

も、ではなぜここに補助金が出ているのかということが問題になると思うのですけれども、この件については、先ほどのターミナル整備全体の中でこのターミナルビルの中の公共空間が提供されているということで、これに相当する補助金が出ているというように解釈可能なんじゃないかと思うのですが、そのへんの面積の割合みたいなものが、どの程度、公共空間として使われていて、家賃等が入らない空間があるのかというような数字があると、比較的分かりやすいのではないかと。そう思いました。

それから、いま言いましたような背景が6ページにあって、結局、混雑が緩和されるので、つまりその公共空間が広がるので補助金を出してもいいんですよ。こういうような言い方だと思います。それを裏付ける資料が7ページだろうと思いましたが、利用者便益の計算の仕方そのものは、代替機関が変わるといような格好になっていますが、これはこれで、当面こういうことにしたとして、一定程度の効果がありますよというふうに国際線ビルの費用便益分析をなさっている。そう思いました。

そういうわけで、B/Cの観点からは、恐らく一定の危険度はありますが大丈夫ではないか。けれども、お金を貸し付けるところ、貸し付けのことに、それが貸し付けに相当するかどうかということも今回の評価の対象になると。この場合は財務分析になると思いますので、5ページの裏付け資料というものをもう少し詳しく出していただいて、まず補助金と、そして貸し付けに値する事業ですよという根拠のあることが分かるというのではないかなと。いま、皆さま方のご意見を聞いていてそんなように思いましたが。

○白崎空港担当課長 補助金ですが、補助金は2つ意味がございます。1つは、国内線施設については見てはいるのですが、共用施設対応機械設備というものがございまして、それについては、補助金というかたちでアロケーションする、そういった意味の補助金が1つあります。

2つ目は、いわゆるバリアフリー補助みたいな話でございまして、いま、バスとかもそうなんです、バリアフリーに対応することに対して補助金を出すというかたちになっております。国内線ビルですが、バリアフリー施策としての補助金、そういう意味がございます。

ですので、公共空間、要するに空港ビル自体は公共的な空間ではあるのですが、収益が上がらないところの面積があるからそこをケアする、そういった補助金という意味ではないのです。

○森杉委員 そうですか。そうすると、5ページのは、これは国際線ビルではなくて国内線ビルですか。これは国際線ビルと一緒にですか。

○白崎空港担当課長 国内線ビルだけです。

○森杉委員 国内線ビルだけ。ここは公共空間はないわけですね。全部、航空会社が持っているものだということですね。

○白崎空港担当課長 県は、国際線ビルに入りますので、自分のところにいろいろ入るので。

○森杉委員 そうすると国内線ビルの収支は、これは計算できますよと。だけど、国際線ビルの収支というものはないわけですね。これはびた一文、収入が入らないわけね。利用者便益だけはある。そういうことですか。

○白崎空港担当課長 ですから、公共的スペースですけれど、想定されるのは、ふれあいコーナーと救護室と授乳室、それから見学者施設が公共的なスペースということになっています。費用もその2分の1を負担するということ。

○堤委員 この7ページの分析結果の費用のところですが、5億9,800万円というところですね。これには38年間の維持費とか大規模修繕費とか、こういうものは入っていないのですか。

○白崎空港担当課長 入っていません。

○堤委員 入れないのですか、この分析をするときには。維持費が結構かかると思うのです。維持費だったり、もちろん人件費などもかかるのでしょうか。

○白崎空港担当課長 維持費は供給者便益で処理されています。

○堤委員 供給者便益で、収入から引くというかたちを取るのですか。

○白崎空港担当課長 航空局のマニュアルがそういうかたちです。ターミナル地区も全部そうなんですけど、供給者便益から引くということになっています。

○堤委員 大規模修繕は入らないのですか。

○白崎空港担当課長 大規模修繕は入っていません。

○森杉委員 まだ分からないな。基本的に今回の対象とする事業は、国内、国際を含むターミナルビルですね。国内プラス国際ですね。国際線だけではないのですね。ということは、やはり、貸し付けするお金のところの収支というものの保証みたいなものが要るわけですね。今回の事業の評価としては。

○白崎空港担当課長 今回の大規模事業評価の論点なんですけれども、規模と費用が妥当かということとして、いわゆる償還能力があるのかということ、議会の判断の話になるのかなというように思います。

規模、費用がどれぐらい、費用が妥当かどうかという、いろいろなとらえ方があると思いますけれど、1つは、他の空港に比べて贅沢なものになっていないのかという、ここでは(他の空港に比べて)10%減と。これも一つの考え方ですし、あるいは、もしB/Cが出るのであれば、B/Cがいくらかということで、どうかな、という考え方もあるかと思っています。それは難しいのですが。

あるいは、もう一つは、ビル会社がどうしてもその資金繰りがどうにもならないものをつくらうとしているのではないかとということで、そういうことの審議をお願いしているものです。

○森杉委員 いまの3つの観点もね、それぞれあると思うのですけれど、そうすると、いま残されている問題は、5ページのこの収支の数字がどんな見通しになるかということでしょう、ポイントは。

ここにもある程度、前提条件が書いてありますから、それはそれで、これで結構だと思いますが、この大規模事業としても、貸付金と県の補助金を加えたものが30億円近いから、だから大規模事業評価でやりましょうということになっていますから、そうすると、これは一種の財務分析だと思いますけれども、費用便益分析ではなくて財務分析なんですけれども、財務分析として妥当な収支になっているかどうかという、こういう数字が、将来どうかという予測はたいへん難しい問題であるのですけれども、一定程度のこの前提のもとでどういう数字になるかということをお示しいただくのがいいのではないかと私は思った

のですけれど。

○西畑河川港湾担当技監 当初、この空港ターミナルビル、42億円ということで、その中で国内線ビル分が35億円、国際線ビルが7億円。本来、その42億円でB/Cを出して調書に添付すれば混乱が少なかったかもわからないのですけれども、その42億円だけではB/Cを出す手法が分からなかったということで、航空局の公共事業としての部分によった部分があって、混乱したかと思えます。

それから、先ほど委員長などもおっしゃっておられますけれども、なんでこれが大規模に該当するんだということも、条例上は、こういう施設整備については25億円以上の公共事業が該当でございます。今回の部分はトータルでは25億円以上でございますが、民間の株式会社が支出する部分がほとんどです。ただし、自分で調達できるお金が少ないので、県からの貸し付けなり補助金なりというかたちで、県も関与しているということで、話がかなり複雑になってきて、どう整理しようかということでたいへん悩んだわけでございます。

結局、35億円のビル会社の部分につきましては、ビル会社のほうは、滑走路の延長だとかそういう公共事業の需要予測に基づくような考えを取っておりませんで、もっとシビアに、お客はいまよりも増えないだろう。人はもっと減らしていかなければならない。そういう前提のもとで立っておりますので、実際、38年で収支が取れる見込みの計算をいま、しておるわけです。

○森杉委員 その数字はありますか。いまおっしゃること、38年で収支が取れるという数字。

○西畑河川港湾担当技監 それが5ページの下に書いております。これは数字がちょっと出せていない、試算はしているのですが、要するに議会の関係だとか、予算審議だとか、そういった部分がございます、ここのオープンの場ですものではないと考えたのです、民間会社の収支計画については。

○首藤専門委員長 だから逆に、私は、ここの書き方、「収支がとれる結果になっていると伺っている」というような言い方、そして、これだけの10行かそこらのものは、こんなものだったらなんとでも書けますよね。そういう、この5、6行のことをここの委員会で「信用してください」と言われて、「はい、そうですか」と言って信用して、そして要するに、ここで判断する額のうちの大多数がその貸付金になるわけですよ。それに対する判断をこれだけの行数の数字でやらされて、それが議会に出ていって、「いや、大規模評価じゃ、いいと言われたんですよ」という使われ方をするのは、われわれは責任を持った判断をしているわけじゃないのに、その判断がそういうことに使われるのは、私はちょっと心外だと思っているのですよ。

だから、そのへんを、もちろん民間会社の話なんだから、なかなか公表しにくいということは分かりますけれども、そこをなんとかクリアする方法を考えないかぎり、少なくとも私としては、これだけ大きな金額のうちで、主なものがたったこの数行で済まされて、これをのんで判断しなさいと言われたらちょっと困る。逆に、判断しなさいと言われたら、そのことをこれだけ数行で説明されたことを、もしきちんとだれかが担保してくれるならば、という条件であとの判断を書くという、その条件はいちばん先に大きく目に付くようなかたちで書いた答申しか、私は出すことができない。

○西畑河川港湾担当技監 そうしますと、その収支見込みですね。ビル会社の収支見込みを提出するとなれば、オープンではなくて。

○首藤専門委員長 そうですね、それは分かります。

○西畑河川港湾担当技監 資料も回収させていただくということをご理解いただけるなら、いま考えている収入と支出の見込み、38年間の償還の見込み、そういうものは、そういう条件のもとでお願いいたします。

○首藤専門委員長 それは結構だと思います。そうしましょう。そのときはもう、一般の方もマスコミの方もご退席いただいて、それから場合によっては、県の方も、それに直接関係される方以外はご退席を願って、非公開にして、そして配付資料は後で全部回収という手続きで結構だと思います。

いずれにしろ、そういうことをやっていただかないかぎり、私としては、先ほど申し上げたような書き方でしか答申はいたしません。

○堤委員 逆に、この場でその資料を見せてもらっただけでは判断が付かないと思うのですね。私は、そういうものを見せてもらうのはいいのですが、それをここでまた見せてもらって「ああ、いいですよ」と言うほうがかえって危険だと思います。20何億円のその民間会社の、ほかの要因もいっぱいあると思うのです。民間会社ですから、この事業のみならず、何かの収入があったり、雑損失があったり、売掛金があったりとか、まともな監査をしないと分からないわけです。そういうものをここでやるべきじゃないと思います。

ですので、ここでの前提条件を、さっき言ったように、収支とんとなつていているということを前提に、私たちはこういう意見を言います、ということにしないと、とてもではないけれど、私も責任を負えません。そう思います。見せられて、結構です。見せてほしいのですけれども、それをすべての判断の材料にするのでは、とてもこの場では話し尽くせないと思います。

○首藤専門委員長 すると、要するに、この部分はきちんと担保されているという条件のもとで、ほかの公共事業としての観点から、ターミナル全体としてやったり、あるいは国際線ビルというかたちでやったりしたことが、それぞれ、B/Cをなんとか満たしてある。だから、いいだろう、ということで、その中にあまり入らないでやるほうが。

○堤委員 ここに入ると、何があるか、民間企業はもっと分かりませんから、(県が貸付金を)回収できなかった場合は、この委員会で責任を取れますかと言われることになり、そこが怖いところだと思います。

○首藤専門委員長 いかがでしょうか。

○由井委員 しかし、収支見込みはこういう資料、推測、推計に基づいてやっています、という、最後の最後は収支がとんとなつていているという表はやはり見ておいたほうがいいと思うのですけれどね。こういうものがちゃんとあるということです。ないのに承認はできないですよ。あるということで了解する。

○堤委員 紙切れの表は、見るだけの話でしょうから。

○由井委員 それは、そのものの数字を動かさない。事業着手から完了までずっと、その資料は添付して、同じものが付いて回るということ、それが保証ですよ。5年たったら廃棄するのではなくて、ずっとそれが付いて回る。修正するのであれば、途中でまたこの委員会に出してもらって、ここが変わりましたと中間報告をしてもらうということですね。

だって、やはり、根拠があるということをおの委員会が見ておかないと、了承はできないと思うのです。

○金沢委員 ついでに、5ページの関連なんですけれど、借入金の5億円の部分なんですけど、これは一般の金融機関からの借り入れなんですか。これは確実ですか。

○白崎空港担当課長 これは政府系金融機関からの借り入れ金というものを利用しております。ビル会社のほうからこういうところに打診して、この程度の額であれば、まったくあてがないというわけではなく大丈夫となっています。

○金沢委員 確実にこの金額は、希望借り入れ金額なんですけど、「これを返しますよ」という保証というか、確定がなければ、また県の補助金とか貸付金の部分にもかかわってくるのではないかなという心配もあるのですけれど、大丈夫なんでしょうか。

○白崎空港担当課長 この点を追求し出すと、自己資金を持っていなければダメだとか、貸付金はダメとか、資金スキームが全体の話になって、そこはなかなか難しい。5億円は、一応借入れの見込みがあるということでございます。

希望金額を一方的に言ったわけではなく、相談したうえでのことでございます。

○森杉委員 私は由井先生のご意見に賛成いたします。一旦、見せていただきまして、それ以上のことは分からない可能性がありますけれども、それでも見せていただいて、一応の担保があるかぎりにおいて、B/C等が一応計算されておりまして、一定程度の危険度を持ちながら、効率性は上がる可能性がありますので、その条件のもとで承認していくというふうな方向がよろしいのではないかと思います。

○首藤専門委員長 ということは、いちばん主なのは、その収支計画のうちの収入の部でどういう需要予測をしているかという点が、まあなんとなくうなずけるようなものであれば、ということですか。そういうことですね。

そのほか何か。はい。

○鷹嘴委員 私もそう思います。その収支計画がきちんと分かってからの規模と費用だと思うのです。そのへんがあいまいなままでは、やはり、規模と費用の妥当性がどうかというのはちょっと出てこないのではないのかなと思いますので、それから、ということがいいと思います。

○首藤専門委員長 そのほか、よろしいでしょうか。

○由井委員 技術的な問題ですけれども、7ページの国際線ビルの分析結果のところには、供給者便益で国際線ビル使用料が一人当たり678円と、下の印の3のところに書いてありますですね。これは何か、直接もらう金じゃないのかもしれないんですけど、一応、トータルは、供給者便益、赤字ですけれども、上の表ですね。されど、国際線を通るたびに、この一人当たり678円はどこかに金が入ることなんですよね。

○白崎空港担当課長 入ります。エアラインからビルのほうに入りますので、エアラインから県に収入が入ると。

○由井委員 入りますね。国内線はそれは入ってないんだ。

○白崎空港担当課長 国内線は、ビル会社のほうに入ります。

○由井委員 やっぱり入りますか。

○白崎空港担当課長 いまはビル会社が国際線施設を持っているので、国際線使用料のお金はビル会社に入ることでございます。

○由井委員 そうですか。では、やはり、来客数の増減は、国内線のビル会社の収入にも直接関係しますよね。来客が減ればその一人当たり何百円が入らないわけでしょう。

○白崎空港担当課長 そうですね。そこは施設設備使用料ということで、10%減ぐらいということで仮定しています。

○由井委員 もう減りますよと、ここで見ている。このことなんですか。これは一応10%というのはそのことを言っているのですね。分かりました。

○首藤専門委員長 よろしいでしょうか。そのほか。

そうしますと、そのターミナル会社の収支計画のうちの、少なくとも収入の部の需要予測とかそういうところのデータをやはり一度見せていただいたうえで最終判断をさせていただく。そしてその場合には非公開で、ということでやりたい。こういうことにいたしたいと思いますが、いかがでございましょう。よろしゅうございましょうか。

○出席委員（同意の声）

○首藤専門委員長 では、そういうことにさせていただきます、もう一度、継続審議ということにしたいと思いますが、よろしいですか。

## （2）大規模公共事業の再評価について

### 平内海岸海岸高潮対策事業（継続審議）

○首藤専門委員長 では、そういうことにいたしまして、2番目の公共事業の再評価のほうに移りましょう。最初は平内海岸の高潮事業でございますね。継続審議です。説明をお願いします。

<事務局から資料No. 3により、パブリック・コメントの結果について説明>

<次に河川課から資料No. 4により、第6回専門委員会での質問に対する補足説明>

○首藤専門委員長 はい、ありがとうございました。これにつきまして、何かご質問がございましょうか。

○森杉委員 上の便益と下の便益が違うでしょう。これ、両方とも、便益は平内海岸を含む浸水区域全体ということになっているにもかかわらず、便益が違うのですね。なぜ違うかということ、2ページと3ページのこの図を見ますと、2ページのほうは、便益が発生するのが平成20年から一気に発生することになっていますね。

ところが、3ページになると、この便益が、建設途中から、昭和61年から発生することになっているのですね。このために違っているのですね。実態はどうなんですか。61年から一定程度比例して便益が発生すると考えていいのですか。

○岡田河川海岸担当課長 河川堤防の考え方と同じように考えて、このように途中からでも発生してくるんだということです。

○森杉委員 マニュアルはそうやると書いてあるということは分かるのですが、実態はどうなんですか。

○岡田河川海岸担当課長 例えば、事業全体で1,040mですか、これぐらいあるのですが、最初の100mぐらいだったらあまり、そんなに効果はないのかなとは思いますが

ど、500mぐらいとか、ある程度の規模がまとまってあれば、津波はまともにその後ろには行かないと考えていますので、恐らく効果は出てくるのではないかと考えています。

○森杉委員 これはちょっと矛盾しているんだよね。要するに、マニュアルどおりになっているからこの数字が出てくるのですけれども、1と書いているのですけれども、本当は1以下なんですね、恐らく。この事業そのものは、問題になるのではないかと僕は思うのです、正直なところ。

これはこれで、マニュアルどおりやりましたということで、修正を求めることはしませんけれど、やはりちょっと問題ですよ。

いまはそれをやっているんだから、最後を締めくくらなければ無駄だから。

○首藤専門委員長 締めくくりをやらなきゃ、まるっきりの無駄になってしまうのだから。

○森杉委員 もうやっていることについて、4とか5という数字があるんですよ、という根拠としては使えると思いますけれども、全体の事業の値が低いということは、これは問題ですね。ということだと思います。

○首藤専門委員長 ということで、県のご提案のとおり、この事業は継続してやってくださいということによろしゅうございましょうか。

○出席委員（同意の声）

○首藤専門委員長 はい、ありがとうございます。

#### 沢内村道安ヶ沢線道路改築県代行事業（継続審議）

○首藤専門委員長 それでは、その次に、沢内村の安ヶ沢線です。これは、パブリック・コメントで意見がなかったと。何かこの件に関しまして、ご意見、ございましょうか。これは「止めよう」ということとありますが、それによろしゅうございましょうか。

○出席委員（同意の声）

○首藤専門委員長 はい、ありがとうございます。

それでは、安ヶ沢線につきましては、「中止」ですね。そういうことにいたします。

○菅原政策評価担当課長 すみません、確認させていただきたいのですが。この2つの件につきましては、附帯意見はないということによろしいのでしょうか。

○首藤専門委員長 継続審議しましたけれども、パブリック・コメントもなかったこととありますが、要するに、県の方針どおり、平内海岸については「継続」、安ヶ沢線については「中止が妥当」という判断をしたということで結構です。

○菅原政策評価担当課長 分かりました。

○首藤専門委員長 さて、その次、3番、4番とありますが、いかがでございましょうか。ここで10分ぐらい休憩をいただいて、2時50分から再開ということにさせていただきます。それでは、暫時、休憩をいたしましょう。

< 休 憩 >

#### 築川ダム建設事業

#### 築川ダム道路改築事業

○首藤専門委員長 さて、それでは再開させていただきます。議題はあと2つございます。

まず最初に「築川ダム建設事業」、それから4番目に「築川道路改築事業」、これ、両方とも絡んでいるわけですね。ですから両方、続けてご説明いただいた後で質疑ということに入りたいと思います。では、よろしくお願ひいたします。

○若林河川開発担当課長 それでは、築川ダム建設事業につきましてご説明申し上げます。河川課の若林と申します。

まず、築川ダムにつきまして、経緯、経過をちょっとご説明申し上げたいと思います。まず、資料の確認ですが、資料 6 であります。それから、6 の後ろのほうには、これからパワーポイントでご説明する資料が付いております。画面と同時にこちらをご覧になりながら審議していただければと思います。

まず最初に、資料 6 の7ページをお開きいただきたいと思います。現在までの事業の経緯というところでありますが、昭和62年度、国庫補助事業として計画調査ダムとして採択を受けて、平成4年度建設事業として採択、その後、建設事業を進めております。

10年度には、湛水区域の集団移転、31戸であります。それにつきまして移転が完了しております。

それから、10年度から付け替え国道、106号という付け替え国道でございますが、ここに着手、13年、付け替えの県道、盛岡大迫東和線というものですが、それに着手しております。

平成4年度建設から10年目、13年度に事業の再評価を受けております。その後、14、15、16と、利水計画にいろいろな見直しとか変更がございまして、現在、平成17年度、随時の再評価を迎えたということでもあります。

平成13年度の再評価のときに大きな議論になったのは、全体事業費が、340億円が670億円に増額になったということが大きな論点でありました。その際に、「事業の継続が妥当」というかたちで認められたわけですが、付帯意見が4項目ほど付いております。

まず1つは、今後、事業内容に大幅な変更があって、再評価を実施する必要があると判断した場合には、再度、再評価を実施しなさい。

2つ目には、事業費の縮減に全力で取り組みなさい。

3つ目には、利水について、盛岡市、矢巾町及び豊沢川土地改良区の意向を取り入れ、計画に見直しの必要が生じた場合は、ダム事業計画に反映させなさい。

4つ目には、環境に配慮した事業を計画、実施しなさい。

以上、4つの項目が付帯意見として付けられております。これを踏まえまして、私どものほうで、鋭意、事業を進めてきたわけですが、13年度以降、それぞれの利水者さんが、社会経済情勢の変化によりまして、利水計画を見直ししました。まずは、当初のダム計画では、利水部門として発電があったわけですが、発電につきましては、電力需要の低迷とか、いろいろな社会情勢から、岩手県企業局がこれを行うということにしていただけたわけですが、東北電力との売電交渉、開発同意が得られなかったということで、参加を取りやめた。

ただ、これは容量を持っていない、従属発電というシステムでありましたので、ダム規模には影響がなかったということでもあります。

なお、あと水道が乗っておりまして、水道計画が盛岡市さんと矢巾町さんが合わせて3万6,000m<sup>3</sup>/日と乗っていたわけですが、それぞれの見直しによりまして、5,000m<sup>3</sup>/

日というかたちになりました。

それから、特定かんがいということで、かんがい用水、花巻市宮野目地区の豊沢川土地改良区が水源開発するというので乗っていたわけですが、豊沢川土地改良区全体の受益面積が、水田面積が農地転用等で縮小になりまして、その後、豊沢川土地改良区全体の利水量配分を再検討した結果、新たに築川から取水をしなくても代替案で確保できる見通しになったということで参加を取りやめております。

それから、同様に、われわれも、持っています不特定容量につきまして、築川流域の水田等について再精査した結果、若干落ちたということで、若干の見直しになりました。

利水計画がいろいろなかたちでの調整を終え、固まりましたので、ダム計画を見直して今回の再評価になったというものであります。

以上、大体の経過を説明しましたが、それでは、概要について説明をいたします。パワーポイントのほうのカラー版があると思います。そちらをご覧ください、画面も併せてご覧いただきながら説明をします。

まず、築川ダム建設事業であります。位置は盛岡市東部約 20 キロぐらいの東側であります。築川という川が区界の方面から流れてきていて、もう一つ大きな河川として根田茂川という川が南のほうから流れてきております。

流域面積は 148.3km<sup>2</sup>、延長としては 37km ぐらいであります。東の 12km 地点がダム地点です。国道 106 号、それから県道の盛岡大迫東和線を付け替え道路として施工しなければなりません。

事業期間ですが、再評価時には 24 年度完成ということでしたが、今回、見直しまして、平成 28 年度、4 年ほど遅れるということになります。

総事業費は 670 億円から、ダム規模の縮小もありましたし、併せてコスト縮減に努めまして、530 億円という事業費になっております。

これが詳細の図面でありまして、下のほうが、盛岡市の川目というか、東中野のほうに行く。上のほうに上がりますと、国道 106 号で区界から宮古に通じます。右側のほうに行きますと、これが大迫のほうに抜けるということになります。

青く塗っているところが、水がたまったときの状況を示しています。ダムの規模については、別途、後でご説明をしたいと思います。

ダムの格好ですが、高さが 81.3m、堤長が 289m というダムの格好になっています。

いろいろ利水計画が変更になりまして、何がどう変わったかということですが、目的としてあった 5 つ、まず洪水調節は変わりません。2 番目に、流水の正常な機能の維持、これは「不特定」と言われるものですが、470 万 m<sup>3</sup> が 460 万 m<sup>3</sup>、耕地が若干減少したということで 10 万 m<sup>3</sup> ほど減っています。それから水道用水、380 万 m<sup>3</sup> が 40 万 m<sup>3</sup>、これは大幅な減少になっています。かんがい用水ですが、110 万 m<sup>3</sup> が、これは参加をしないということでゼロ。それから発電ですが、当初から容量は持っていなかったのですが、今回は事業自体を取りやめるということになります。

容量配分図はこのようになっておりまして、86m の姿から 81.3m、4.7m ほど減っております。それぞれの変更点は少なくなっている方向ですので三角で表示されているところであります。

これは事業費の変遷であります。事業着手時、これは平成 4 年でしたけれども、評価年

としては平成3年、再評価時が平成13年、そして現在、赤書きで平成17年というかたちで、340、670、530、それぞれの利水者さんの負担割合はこうなっていますよということでございます。

内訳としては、ダム費は、規模が4.7mほど下がりましたので、40億円ぐらい減になっております。用地及び補償費で約11億円減、補償工事、88億円減です。これは付け替え国県道のいろいろな計画、それから林道計画等を見直しまして減になった、それで140億円ほど減っております、530億円になりました、ということでありまして、

それでは事業の進捗状況はどうかということでありまして、事業費的には、現在、530億円に対して、平成17年度末予定事業費は223億3,000万円ほど、事業費ベースでは42.1%ほどの進捗率になっております。内、用地補償費ですが、94億4,500万円のうち73億2,000万円ほどを実施しております、77.5%ほどの進捗率になっております。用地自体は9割以上、もう既に済んでおります。

なお、付け替え国道、県道は、この後、説明があります道路費を加えての話ですが、国道のほうが78%程度、県道のほうは約50%程度がいまの進捗率になっております。

ここで事業の見直しですが、確かに完成が4年ほど遅れる予定であります、現在、付け替え国県道に着手しております、今後は、大体予定どおり完成が見込まれるのではないかと、事業の進捗が見込まれるのではないかとということで、ここは「b」という評価をさせていただきます。

それでは、先ほど、利水計画の変更があるということでありましたが、どのような変更かということでありまして、まず、発電の参加の取りやめということがあります。それから水道用水の規模縮小であります、当初の盛岡市が日量3万1,000m<sup>3</sup>、矢巾町が日量5,000m<sup>3</sup>、合わせて3万6,000m<sup>3</sup>から、盛岡、矢巾合わせて5,000m<sup>3</sup>というふうに減じることになりました。

かんがい用水につきましても、これは547ha、最大、毎秒1m<sup>3</sup>くらいの補給を計画していたのですが、これにつきましても、別途、豊沢ダムというダムがありまして、そのいまの既存のストック水量分で再配分を考えると対応できるということで、築川からの取水は参加しないということになっております。

築川の既得農業用水の再調査によりまして、流域内に大体31haだったのですが、現在、26haぐらいとなっておりますので、10万m<sup>3</sup>ほど減することとしております。

利水計画の見直しに伴う事業計画の変更はございますが、治水計画には変更はございません。事業目的の多目的もまだ依然として多目的であるということからして、「事業計画の変更の有無及び内容」の中項目評価を「b」とさせていただきます。

中項目評価が2つ「b」でありますので、大項目評価として、「事業の進捗状況等」について「A」とさせていただきます。

社会経済情勢及び評価指標の推移であります。後でご説明をいたしますが、当該事業のあり方についての議論、これはいくつかの団体から事業の見直しとか再々評価、それから中止などといった申し入れがあります。よって、ここは「c」という評価にさせていただきます。

評価指標の推移であります、ここにちょっとまとめたかたちで表現をさせていただきます、必要性の中で、新規利水容量が大幅に減ったということで、ここが-4点

という評価になっております。それから、緊急性の中で、逆にここは、水害の実績が、平成 14 年とか、新たにいろいろな被災経験をしましたので、ここは 3 点というかたちで若干増えています。B / C ですが、この B / C が 1.5 から 1.4 に落ちたわけですが、これは評価の額の変更、それから整備期間が 4 年間延びたことによって、現在価値化するとこういうかたちで B / C がちょっと落ちるということでございます。それから、新規利水の開発単価が、容量自体が下がりましたので、 $m^3$  当たりの単価は増えるということになりましたので、ここで - 2 点というかたちになります。

再評価時評点 85 点が、今回 80 点ということで、- 5 点というかたちになっています。

これは治水分だけの B / C の推移です。再評価時 1.5 だったのですが、今回、ダム自体の建設費は落ちているのですけれども、整備期間が 4 年ほど延びたということがありまして、現在価値化すると 291 億円、まずほとんど変わらないという状況になっています。便益の被害軽減額、これにつきましては、評価額が若干落ちたということ等がございまして、総便益と総費用をやりますと 1.4 というかたちで、若干落ちているというところでありませう。これは、若干落ちているのですが、ほとんど変わらないということで、「事業に関する評価指標の推移」の中項目は「a」とさせていただきます。

自然環境等の状況及び環境配慮事項であります。まず、いろいろな形のことに取り組んでおります。確かに、ここには希少猛禽類であるとか、鳥類、それから植物等が生息しておりまして、この周辺地域の中では、岩手県自然環境保全指針による保全区分は A、B、D ランクであります。その中で、対応として、現在、有識者で構成される「築川ダム周辺自然環境検討専門委員会」というものをつくりまして、それぞれの専門家の方々から、どのような保全措置を取ったらいいかということを検討いただいております。

まず、トンネル工事において、騒音を出すなということで、騒音の低減というかたちで、防音扉をここで設置しております。それから、付け替え道路工事に際して、沢みたいなのなんですが、ここにつきましては、沢内で小動物が移動できるように、小動物の移動路というかたちで、川の両わきに移動ができやすいような道路をつくっています。それから、側溝がありますが、側溝に小動物が落ちたときにはい上がれないということがありまして、ここに若干、はい上がるものを、斜路付き側溝というかたちでやっております。それから、かなり、道路とかで植性が滅失してしまうところがありますので、希少種の植物について移植を行っています。その移植結果につきましては、おおむね、かなりうまくかたちで進んでおりまして、そのモニタリングとか、そういうことで、環境に対する事業についてはかなり図っているというものであります。

自然環境保全指針につきましては積極的に対応するということを掲げておりまして、「a」とさせていただきます。中項目評価からすると「c」「a」「a」ということで、大項目評価は「B」とさせていただきます。

コスト縮減状況であります。付け替え国県道、林道計画の見直し、それから建設発生土受け入れ地、これは残土処理場ですが、これの見直しによりまして約 72 億円の縮減を図っております。まず国道ですが、橋梁の工事に対する新技術の採用などによりまして約 5 億円、県道では、ルート変更とか歩道の幅員の見直しなどを行いまして約 33 億円、それから林道であります。当初計画は貯水池をぐるっと回る林道計画にしていたのですけれども、地権者の皆さんとの交渉などによりまして、必要最小限という計画変更をいたしました。

て、約 17 億円ほどの減額になっております。建設発生土受け入れ地は、建設発生土はなるべく少なくということで、2 ヶ所を予定していたものを 1 ヶ所でなんとかしようということで、17 億円ほど減になっております。

今後、本体の設計・施工になっていくわけですが、さらにコスト縮減に努めていきたいと考えております。

治水に関しまして、代替案立案の可能性がありますが、以下、4 つの案を比較案として検討しております。河川改修単独案、これは河川改修だけしようということで 517 億円、放水路と河川改修を組み合わせようではないかというものが 518 億円、それから宅地嵩上げと河川改修が 505 億円、ダムと河川改修案、これが 335 億円というかたちで、経済的でもあり、ダムと河川改修の組み合わせがいいのではないかと考えております。

総合評価といたしまして、「事業の進捗状況等」の大項目の評価が「A」、社会経済情勢等の変化の大項目の評価が「B」というかたちで「要検討」になります。

さて、要検討の場合の対応であります。確かに利水計画の見直しに伴いまして事業計画の変更はあります。ただし、治水計画等の変更はございません。56 年、2 年、14 年などに築川で家屋、農地、道路などの冠水がありまして、堤防の洗掘によって破堤寸前だったということも経験しておりまして、なるべく築川の治水対策を進めていきたいという地域の住民の方々の要望も踏まえて、ダムと河川改修の組み合わせ案が最も有利として、今回、ダム事業を進めているものでございます。

これを進めるにあたって、さらにコスト縮減に努めていきますし、環境にも、有識者、専門家からいろいろご指導をいただきながら、自然環境に与える負担の軽減を図るべく、対策を講じていきたい。

それから、費用便益比等から見ても、事業の必要性は高いと考えておりまして、見直した今回の案で継続していきたいというのがわれわれのご提案であります。

ここでパワーポイントを終わります。資料 6 の資料について若干、補足的にご説明をいたします。まず 1 ページであります。概要であります。事業概要でどう変わったかというのが、真ん中に「重力式コンクリートダム」、ダム高が、左が当初、右が変更というかたちになっております。事業期間が 24 年から 28 年に延びましたということであります。

事業の進捗状況であります。3 つ目の丸に、現在、盛岡東圏域河川整備計画、築川の河川整備計画を策定するために、築川の流域懇談会を 16 年 10 月から 2 回ほど開催しております。その中で、流域懇談会を開催する中で、計画規模、治水安全度、それから基本高水流量につきまして、治水小委員会を設けまして、これまでに 5 回ほど開催しております。目指すべき治水安全度 100 分の 1、それから基本高水流量  $780\text{m}^3/\text{s}$  につきましては、まずほばいいのではないかというお話をいただいております。確かに、一部委員からは「まだまだこれではちょっと過大ではないか」というお話もありますが、おおむねの方々からは、われわれがいままでやって算定してきた手法について、確認をいただいているということでもあります。

それから、社会経済情勢の変化であります。これについては先ほど私がお話ししましたのが項目に含まれているところであります。いちばん下には、先ほど「申し入れがいろいろあります」ということで、日本共産党岩手県委員会、岩手県母親大会実行委員会、築川のダムと自然を考える市民ネットワークなどから、事業の見直し、工事中止の申し入れ

を受けているところであります。

2 ページ目ではありますが、ここは、コスト縮減 72 億円を図っている。代替案としての検討は、記述のとおりということです。

それから、3 ページにいけますと、これからが再評価調書の内容になります。いままで概要を説明してまいりましたが、そのことがここに記載されております。4 ページ目が続きまして、5 ページ目で、先ほど話をしましたが、環境に対して、モニタリング調査とか、あと、いろいろな対応をしております、環境保全に要する事業費が約 7 億円というかたちになっています。

6 ページ目ではありますが、72 億円のコスト縮減の内容がここに入っています。それから、総合評価として、見直しして継続としたいということでもあります。

7 ページ目は付表になります。先ほどの整理があります。それから、住民意見の状況及びこれらに対する対応、3 としてこのようなかたちになっております。流域懇談会、それから治水小委員会の開催状況がこうなっています。

8 ページ目は、費用便益、B / C の詳細になりますし、環境対策の具体的な内容をここに書いてございます。

9 ページ目は航空写真になります。左側のほうが航空写真でありますし、右が位置図になります。そしてダムの概要が右側に載っています。

10 ページ目にいけますと、想定氾濫区域、いちばん下流域が左下になります。北上川南大橋下流に注ぐ合流点が築川橋であります。国道 4 号を越えてこちらのほうにも浸水するというかたちであります。

上流がその上、左下のほうに川目小学校がありまして、下川目橋というところにあります、ここに何戸かありますけれども、ここは集団移転地の一つになっています。たぶん、ここは浸水します。

それから、大体の地形的にいけますと、中野小学校のところ、1 回、水色が切れるところがあるのです。ここまでは大体、掘り込みというか、そういう河川になっていまして、葛西橋から下流、左岸は堤防があるというかたちになっています。

右側のほうに、56 年、2 年、14 年の洪水の状況があります。14 年 7 月、これは一番最下流になりまして、橋の向こうはすぐ北上川です。堤防がもうほとんど残っていない状況が写し出されています。ここがもし決壊すれば、かなりのエリアで浸水被害が生じた、それまでに至らなくて幸いでしたが、そういう状況であります。

11 ページであります。これは、再評価時 13 年と、再々評価時 17 年の比較になります。先ほどの写真が付いています。

12、13、14 ( ページ ) は、B / C のそれぞれの計算の根拠になったものであります。

15 ページ、代替案比較の詳細であります。その中で、「ダム + 河川改修案」 335 億円のうち、ダム分 306 億円、河川改修 29 億円、これは、下流 4 キロ区間につきましては、29 億円をかけて、ほとんどの区間が大体できているという状況になっています。

16 ページ以降は、その補足資料ということで、これを大きくしたものです。

以上、資料の説明と概要につきましてご説明をさせていただきました。よろしくお願ひ申し上げます。

○首藤専門委員長 はい。それでは、関連があるようですから、その次の資料 7 の「築川

道路改築事業」、こちらのご説明をお願いいたします。

○小野寺整備担当課長 それでは、関連いたします、一般国道 106 号築川道路の道路改築事業についてご説明を申し上げます。私は、道路建設課で整備担当課長をしております小野寺と申します。

当該地区につきましては、平成 8 年度から事業着手をしておりますが、今年度、事業着手から 10 年目にあたりますことから、今回、再評価の案件としてお諮りするものでございます。

説明に使用します資料は、お手元の資料 7 になります。資料の構成としましては、資料 7 の 1 ページから 9 ページにかけましては再評価調書及びその概要、それから、開いていただきまして、10 ページ目に、開きますと A 3 版になります「実施状況図」というものを準備してございます。それから、11 ページ以降につきましては、説明参考資料でございます。パワーポイントの画面を追いながら説明をいたしますが、評価調書のほうも併せてご覧いただければ幸いです。それではご説明をさせていただきます。

事業概要ですが、画面に出ていますとおり、位置については、もちろん、先ほどの築川ダムと同じ場所なんです、事業概要といたしましては、計画延長が約 7 km、車道の幅員が 7 m、全体の幅員で 14.5 ~ 15.5 m の道路改築事業として、バイパス事業を行っているものでございます。

平成 8 年度から事業着手しております、今回の再評価では、総事業費を 125 億円から 150 億円に、ちょうど 2 割のアップになります。それから、完了予定年度につきましては、平成 19 年度から平成 22 年度ということで、3 カ年延長することとしております。

次に事業の目的でございますが、一般国道 106 号は、三陸沿岸地域の中心都市でありまして、かつ、重要港湾を抱えております宮古市と、盛岡市を中心とする県内陸部を結ぶ主要幹線道路でございます。また、当該路線は、地域高規格道路の宮古盛岡横断道路という位置付けをされておまして、盛岡秋田道路と一体となって、宮古、盛岡、秋田の地域連携軸を形成するとともに、東北縦貫自動車道や三陸縦貫自動車道とネットワークを形成し、沿岸部と内陸部を結ぶ重要な役割を担っているものでございます。

ここで、地域高規格道路というものについて、若干説明をさせていただきますが、地域高規格道路と申しますのは、全国的な高規格幹線道路網、いわゆる高速自動車道と一体となりまして、地域相互の交流促進、それから地域連携軸の形成、交通拠点としての連絡などに資する路線として、高速交通ネットワークの充実を図ることを目的としました、自動車専用道路と同等の機能を有する道路という位置付けになってございます。

宮古盛岡横断道路につきましては、平成 6 年に、その地域高規格道路の計画路線に指定をされまして、その一部区間として、平成 7 年に築川道路の約 7 km 分、それから平成 8 年には、隣接いたします都南川目道路の約 6 km が整備区間に指定されまして、現在、築川道路については県、それから都南川目道路につきましては国土交通省のほうで整備を行っているということでございます。

国道 106 号の整備によりまして、宮古地方生活圏と盛岡地方生活圏の相互連携、それから沿岸部と内陸部の時間短縮による物流の効率化などが期待されているところでございます。

築川道路の事業目的としましては、当該区間の現道は、急峻な谷地形の河川沿いにあり

まして、幅員が狭小、それから線形不良でありますとともに、落石や交通事故などが発生する、通行上の危険箇所となっております。主要幹線道路として安全で円滑な交通に支障をきたしていることから、バイパス化により交通の安全確保と円滑化を図りまして、併せて、沿岸と内陸の地域間交流促進のため、関連いたします築川ダム建設事業、それから、都南川目道路の事業などと事業調整を行いながら、効率的、かつ効果的な整備を進めているものでございます。

この画面は、築川道路の事業計画区間全体を示した航空写真になっております。画面でいきますと、左側のほうが盛岡市内、それから右側が宮古方面になりまして、黄色の実線が現在の国道 106 号でございます。それから、赤い線が築川道路、事業実施中の道路でございます。築川道路につきましては、計画延長が約 7 km、全体幅員が 14.5 m でございます。画面中央付近に築川ダムの建設予定地があります。

それから、計画ルートにつきましては、その築川ダム、それから現在の国道 106 号の南側を通るルート設定をしております。画面でいきますと、左側の盛岡市内方面に、色がちょっとはつきりしませんが、点々で書いていますが、それが都南川目道路なんです、この都南川目道路につきましては、都南大橋のほうに抜けていく道路でございます。赤い線が築川道路で、現道の国道 106 号にここでタッチするという計画になっております。

次に、事業の進捗状況についてですが、ダムの付け替え道路でありますことから、全線完成後に供用となる計画でございまして、現時点で供用している区間はありますが、事業費ベースで、現在約 82% の進捗となっております。今年度、平成 17 年度には用地補償は完了予定となります。そのような状況で、事業はおおむね順調に進んでおります。

事業の見通しといたしましては、公共事業費削減の影響もありまして、事業期間の延伸はございますが、事業進捗はおおむね順調でありまして、一定の期間を要することにより、竣工の見通しがありますことから、「事業の進捗状況」に対する中項目評価としては「b」としております。

次に、事業計画の変更についてでございますが、地形地質などの現地精査及び環境への配慮に伴いまして、全体延長の約半数を橋梁、トンネルなどの構造物で占めておりますが、これらの詳細設計の結果、それから、始点部の関連します都南川目道路との接続調整、それから、終点部におきましては現道摺付け部分での計画調整を要しまして、それらの関係で事業費が増加しておりますが、事業計画そのものの変更はございませんので、「事業計画の変更の有無及び内容」に関する中項目評価につきましては「b」としております。

従いまして、中項目評価がいずれも「b」でございますので、「事業の進捗状況等」に対する大項目の評価としましては「A」としております。次の画面をお願いします。

次は、事業に関する社会経済情勢及び評価指標の推移についてでございます。社会経済情勢につきましては、県内及び全国的に道路整備に関する要望が多く、また、当該地区につきましては、沿岸市町村を中心として、県に整備促進を求める多くの要望がございます。政策や事業のあり方について、議論や見直し検討が特になされておられませんことから、「社会経済情勢」に対する中項目評価としましては「a」としております。

それから、評価指標の推移についてでございますが、B / C の低下によりまして、事業着手時の評点合計よりも若干下がりましたが、事業着手時と比べまして 95% ということで大きな差がありませんものから、「評価指標の推移」に対する評価としましては、中項

目評価は「a」ということにしております。

自然環境等の状況及び環境配慮事項でございますが、これにつきましては、先ほど、ダム建設事業の際にお話ししたものと同様でございますが、道路にかかる部分につきましては、保全区分としましては、ケヤキの群落を中心としましたB、それからコナラの群落などを中心としますD、道路に関しましてはBとDの2区分に該当をいたします。

具体的には、動物が移動できるような機能を付け加えたボックスカルバートであったり、カエルとかヤモリなどの小動物が落ちた場合に脱出ができるような斜路を付けた側溝など、そういう配慮をしているものでございます。

それから、施工にあたりましては、砕石やアスファルトに再生資材を使用し、それから建設機械も排出ガス対策及び低騒音型機械を使用することとしておりますし、工事車両につきましても、現場からの退出時には1台ごとにきっちりと清掃をする、それから沈殿池を設置するなど、現場周辺の汚染対策にも十分な配慮をしているものでございます。

また、道路計画そのものも、全体延長の約半分を橋梁、トンネルなど、地形の改変を極力少なくした計画としております。そういう計画面の配慮など、保全方向に沿った積極的な対応をしておりますことから、「自然環境等の状況及び環境配慮事項」に対する中項目評価は「a」としてしております。従いまして、中項目評価の3項目すべてが「a」でありますことから、「社会経済情勢等の変化」に対する大項目評価といたしましては「AA」としてしております。

次はコスト縮減の状況についてでございますが、橋梁の上部工に耐候性鋼材というもの、これは従来の橋梁対しまして、塗装の塗り替えのメンテナンス費用が軽減される、そういう鋼材ですが、そういうものを使用しております、いわゆる「ライフサイクルコスト」の面で10億円近く縮減する、軽減できる、そういう予定としております。

これは、いわゆる建設に要するコストの縮減額ではございませんで、将来的な維持管理費の軽減につながるというものでございます。

またその一方で、建設時のコスト縮減としましても配慮しております、新技術の採用や橋梁計画の見直しなどによりまして、これについては約7億円のコスト縮減が図られるとしております。具体的には、鉄筋とか生コンの強度の高いものを使用する、あるいは橋の計画の場所において、橋の長さの見直しなどを行うものでございます。

総合評価になりますが、いままでご説明申し上げましたように、当該地区は、全線にわたり事業が進んでおります。それから事業進捗率が約82%、平成17年度には用地補償が完了見込みであるなど、事業進捗はおおむね順調でございます。一定期間を要することによりまして竣工の見通しがありますとともに、事業計画につきましては、大幅な変更はないものでございます。

一方、本事業をはじめとした道路整備事業への要望は非常に多く、事業のあり方についての議論や見直しの検討はなく、評点の合計が事業着手時と大差がない状況、それから自然環境などにも対応しまして、環境への影響が少ないよう保全方向に沿って積極的な対応をして事業を進めているところでございます。

従いまして、事業の進捗状況などに対する大項目評価が「A」、社会経済情勢等の変化に対する大項目評価は「AA」ということになりましますことから、総合評価につきましては「事業継続」というようにいたしました。

以上で築川道路に係ります説明を終わらせていただきます。

○首藤専門委員長 はい、ありがとうございました。

それでは、ご質疑、ご意見のほどをお願いいたします。

○森杉委員 道路のほうをお聞きしたいのですが、現状で交通量がどのぐらいで、今後どんな予定になっているかということと、断面での交通量と、どういうODがあるかということですね。先ほど、宮古と盛岡と言われましたけれど、この2つ以外にも、そうではなくて、たぶん、ここはいろいろな交通量がある幹線だと思います。

それからもう一つ、地域高規格ということでしたが、この106号線にあたって、これは全国的にも重要な路線に位置付けられていますので、今後このバイパス計画というのは、次はどういうところの整備をしていって、いつごろこの国道106号線が地域高規格としての機能を持つようになるのかということをお聞きしたいと思います。

それからもう一つは、交通量とともに、現況でここはいま何kmか、7kmにわたってのスピードと、今度新しくできたときのスピードはどのように変わるのか。それから、事故の可能性がどのぐらい減るのか。こういうことについてのお話を伺いたいと思います。

しかも、今回はダムと連動しているのですけれども、要するに、ダムと連動しなくても恐らく重要な路線だと思いますので、そういう道路計画としての主な指標を全面的に列挙していただきたいと思います。

恐らく、県民の方も、この道路に関してはかなり重要視しているのではないかと思いますので、こういうことについてのお話を伺いたいと思います。いまでもなくてもいいですけど、次回でも。

○首藤専門委員長 そういうご要望があったということで、いますぐ出ればですが、それでなければ次回にでも。

○小野寺整備担当課長 いまここで答えられるものといえますと、交通量につきましては、現況は1日5,784台。これは往復です。

○森杉委員 往復2車線で6,000台ですね。

○小野寺整備担当課長 上り下りも合わせて6,000台弱です。

計画交通量は、いま時点では平成32年の計画なのですが、それにつきましては8,100~8,200台/日というぐらいの数字を見込んでおります。

○森杉委員 それはどういう理由ですか。かなりODはしっかり調べておられるのですか。交通量の転換とか、そういうことがあるのですか。恐らくそういうことでしょうね。かなり大がかりな高規格道路だから。

○海野道路建設課総括課長 いまのことにつきましては、以前、平成11年の交通量全国調査をやったのですけれども、それを基にした交通量設定ということで進めておりますけれども、この路線につきましては、先ほど言いましたように、主には宮古と盛岡、盛岡というよりは東北縦貫道へのアクセスという面があります。それ以外には、やはり宮古周辺、山田とかですが、その三陸縦貫道、縦の線で国交省が整備していますけれども、それと一緒に高速道路のネットワークを構築するという、一本の機能を持った路線になっております。

そういう意味で、いま沿岸部からの横の線が全然ない状況で、縦の線が、東北縦貫道と三陸縦貫道ということで、それをまず強化するという、宮古沿岸地区と内陸部、縦

貫道と結ぶのが早期に整備が必要になってくるということです。現在、築川道路を整備しておりますけれども、この宮古地区でも宮古西道路ということで、いま、やはり地域高規格での整備を始めておりますし、先ほど言いました都南川目道路、それから、達曽部地区ということで、達曽部工区は既に完成しております。ちょうど川井のあたりです。

資料7の10ページです。この地図、ちょっと見づらいとは思いますが、下のほうに、宮古から盛岡、それから秋田までの1本の横の線を入れた図面があります。下のこの部分でございます。

宮古から秋田まで、宮古盛岡横断道路と盛岡秋田線が横になっております。右のほうに黄色で色が塗っていますが、これが宮古西道路というところで、それから左のほうにきて、中間に黒っぽい、紫っぽい達曽部道路という、約1.4kmなんですけれども、これも地域高規格でトンネルを整備しましたので、現在は供用済みです。この赤の部分が築川道路です。

ついでにずっと国道46号にいきますと、赤い部分が雫石町ので、橋場から角館までの分、これを整備しているということで、それがつながるのはいつになるかというところにはお答えできませんが、いずれ、区間区間の整備をしているというような状況です。

その他、先ほど、委員がいろいろな要素を言われましたので、これについてはもう少し整理させていただいてご説明させていただきたいと思っております。

○由井委員 いろいろなコスト、経費の計算でまだ少し分からないところがありますのでお聞きしたいのですが、例えばいまの10ページの築川道路について、資料7の6ページに便益項目の費用が載っております。要するに、築川ダムと一体化しているところがありますので、どうやって仕分けしているのかなということなんですけれども、もしその合流点、築川ダムのダムサイトの辺りに築川と根田茂川の合流点がありまして、そこは平成14年の大雨のときも氾濫したようなんですけれども、そこにこの新しい道路が通りますと、洪水時にその上を通れば洪水に遭わなくて通れるということですから、それは利便になるわけですね。例えばそれはどこに利便として入っているのでしょうか。それは入っていないのですか。

○首藤専門委員長 これは、ちょっとダムと絡んでいますので、そのへんの仕分けをきちっとやるために、前からのをちょっと思い出して、お金がどういう具合になっているかというのをちょっと整理してほしいと思うのです。

私の記憶では、前回、平成13年か12年に評価をしたときに、当初、350億円ぐらいだったのが670億円に増えた。そのとき増えた主な原因は、ダム本体ではなくて、道路工事のほうで増えた。こういう説明でしたよね、大きな増額の原因は。その道路というのは、いまここに上がってくる築川道路なのか、根田茂川のほうの付け替え道路で主に増えたのか、そのことをまず一つはっきりさせるということ。それから、ダムの付け替え道路としてのものと、この築川道路を高規格にするということは、合併施工しているのでしょうか。そうすると、そのときにダムの側からいくらきて、きょうお話のある築川道路という国道の改築事業ですか、それとしてはどういう比率でそこに合わせているのかというようなことを、やはりきちっと仕分けしていただきたい。

それから、ついでに申し上げますと、いろいろな数字があつてよく分かりにくいのですが、今回、ダムのほうとしては670億円を節約して530億円にいたしますよ。こういう節約の結果、要するに利水が引いたことと経費短縮で530億円に落とせますよ。こういうお話ですよ。

ところが、ダムの方の5ページを見ていただくと、この費用分析のところ、「治水分のみ」とは書いてありますが、建設費、維持管理費、残存価値等で294億円という数字になっているわけですね。530億円という建設費と、この294億円はどういう関係を持っているかということをもまずご説明していただきたい。

それから、ダムの方の15ページでございますけれども、築川治水対策比較検討資料というのがありまして、ここのいちばん左の「ダム＋河川改修案」では335億円という数字になっています。これは、530億円というのとどういう関係があるのかということです。

それからもう一つは、築川道路のきょうのパワーポイント、その2枚目のスライドのところですが、最初の11-1のところ、事業概要のところ、ここに総事業費、当初計画が125億円と書いてあって、括弧して、ダム費を含むコストなら244億円とあります。いまの再評価時ではコストが150億円で、ダム費を含むコストは280億円。

いろいろな数字があって、どれがダム本体、どれが道路のダムの付け替え分、どれが改築分、そして改築分の方になぜダム費が入っているのかとか、とにかくよく分からない。そのへんを一度交通整理をしてください。

○若林河川開発担当課長　すべてスパッといくか分かりませんが、いまから説明をいたします。

○首藤専門委員長　それはスパッと行ってくれないとね。いろいろな数字があつてこう違うと、何をどう評価するのか分からない。

○若林河川開発担当課長　まず、築川ダム建設事業と、それから築川道路改築事業があります。築川道路改築事業というのは、いまの地域高規格道路の幅員の道路を約7km整備する際にあたって、道路側が現状の道路幅が大体7mか8mぐらい、いまの国道106号の規格ですが、それをダムでは付け替えますよ、その分、持ちますよということです。

○首藤専門委員長　だから、それを付け替えたことによって、僕がいちばん気にしているのは、前の評価で事業費が約倍増したとき、その倍増は道路で、とこう言ったわけですが、その倍増に近い金は、この国道106号の付け替えの方主に主に入ったのか、付け替え道路でも、根田茂川の方、支川の方にある道路がありますが、あっちの方の増額分が多かったのか、まず、そのへんの仕分けをきちんとしてほしい。

○若林河川開発担当課長　分かりました。13年度の時の資料はないのですが、それぞれです。ダム本体でも増えましたし、国道106号でも。

○首藤専門委員長　私の記憶では、ダム本体の増え分はそんなに大きなものではなかった。

○若林河川開発担当課長　それほど大きくはございませんけれども、道路としていまの築川道路つまり国道106号分と、県道分それからダム本体分を合わせて、それぞれが地質の状況から増えますよという、その配分は後でご説明したいと思います。

道路とダムの持ち分ですが、いまの現道の国道106号を付け替えなければ、当然、ダムの建設ができません。交通途絶になってしまいますから、ですからその分について、ダムを越えるような計画を持った道路を付け替えますよという部分にかかる費用はダム分で持ちますよ、ということです。これが、130億円をダム分で持ちますということです。

それから、今回、規格がすごく広くなります。幅が広いし、まっすぐな道路ですから設計速度も上がります。これにかかる、今回の道路計画にかかるお金が、そのダム分の130億円で、今回、築川道路が125億円から150億円になったものです。

○首藤専門委員長 そうすると、道路のほうのパワーポイントの11-1のところの、再評価時にコスト150億円というのは道路改築分が出していると。ダム費を含むというのは、ダム建設費からの転用分というか、振り当て分を含んで、という意味ですね。だから、ここに「ダム費を含む」なんて書くから、「ダムをなんで道路が造るんだ」と、こう思ってしまふ。そういうところをきちんと書いておいてくれないと、外に出ていったときに、「なんで道路でダムを造るの」と、こう思われます。だから「ダムの付け替え道路としての転用費用を含んだら」というように、そのようにきちんと分かるように書いてください。そうすればわれわれも、話の筋道が大体分かってくる。そこは分かった。

○若林河川開発担当課長 それで合わせて280億円ぐらい、内、ダム分は130億円持っていて、道路が広がる分、それから規格を上げる分については150億円ですよ、ということになります。

それから、次に、先ほど由井先生が最初にお話ししました、道路の便益は、あくまでも、ここに書いていますけれども、～の便益しか見ていませんので、道路のほうの6ページの便益、資料7の6ページですね。便益項目というところがあって、～とありますね。時間短縮と走行経費減少と事故減少、環境改善、拡張便益というかたちで書いていますが、それしか見ていません。

一方、ダムができることによって、道路を高い位置に上げますので、交通途絶についてはここで計上させていただいています。

○由井委員 その資料は、それは、ダムの5ページだとかなり簡単なもので、被害軽減の便益が421億円とありますが、これの基表はどこかにあったでしょうか。

○若林河川開発担当課長 内訳はそこまで入っておりません。よって、内訳を出しますので、それは後から説明させていただきたいというふうに思います。

○由井委員 ついでに、被害のほうも、前、どこかのダムでやりましたけれども、100分の1の確率、100年に1回の確率のダムを造るわけですが、何年に1回の確率だとどれだけ被害が救われて、100分の1のダムの本体全部が完成すると、全体被害のうちのいくらが救われるという簡単な表ですね、これも欲しいのですけれども。お願いします。

○若林河川開発担当課長 分かりました。それは後で提出をいたしたいと思います。

先ほど委員長からお話がありました、現在、530億円という全体事業費になったということに対して、いろいろな表では、306億円とかいろいろな話があるけれども、どうだ、ということではありますが、530億円というのは、まず利水分が乗っていますので、利水の負担分を取ります。そうすると、現在、508億9,000万円になります。ですから、21億1,000万円程度が利水費です。

○首藤専門委員長 それはどこを見れば分かりますか。利水の費用割り振り負担分はどこ。

○若林河川開発担当課長 パワーポイントのほうの3ページ、ここに、赤の再々評価時、河川、これが508億9,100万円、それから農業者5,900万円、水道事業者19億9,500万円。

○首藤専門委員長 はい、ここにありますがね。だけど、それを引いて、どうしてこの5ページの「治水分のみ」というところの294億円になりますか。

○若林河川開発担当課長 これから説明いたします。現在、530億円がダムの全体事業費です。それには何々がカウントされていますか、それが3ページの上の表であります。それぞれの負担額、負担の事業費が赤書きで書いています。530億円の内訳ですが、河川508

億 9,100 万円、農業用水事業者が 5,900 万円、水道事業者が 19 億 9,500 万円、発電事業者  
が 5,500 万円というかたちで、21 億ながしが利水者の負担額になっています。よって、  
508 億円になっています。

○首藤専門委員長 それはパワーポイントがいいのですが、そういうものはこの評価調書  
には書くところはないんですかね。

私が言いたいのは、そういうところがないものだから、例えば 3 ページのその 530 億円と、  
5 ページの上の表の費用便益分析のところの「治水分」と書いている表を比べると、ここ  
では総費用が 294 億円になっているのではないか。そうすると、530 億円と 294 億円の差額、  
これは治水分なんですか、とこう思ってしまう。

○若林河川開発担当課長 いま 508 億円、これ、後できちんとしたようなかたちで解説を  
付けて、再度提出したいと思いますが、大まかに言いますと、508 億 9,000 万円の中に、  
また 2 つあります。全くの洪水調節と、不特定容量というものを持っていますので、その  
配分を考えると、それぞれの負担というのは、いまの状況で、約 6 割と 4 割になっ  
ているのです。ですから、治水分は 306 億円、305 億 9,500 万円になるのですけれど、その 305  
億 9,500 万円を現在価値化したのが 291 億 2,400 万円というかたちになるのです。

○由井委員 不特定容量が何割？ 6 割？ 4 割？

○若林河川開発担当課長 4 割です。

○首藤専門委員長 だからね、そういう説明が口頭でないと分からないというのは、やっ  
ぱり困る。と思いませんか。数字が出てきていて、530 億円と言っていたのが、治水だけ  
では 290 何億円になって、それで後のほうでは治水プラス改修で 335 億円とかね、こうな  
ってくると、何を対象にしてどう考えていいのか、要するに書類を見ているのでは分から  
ないのです。

○若林河川開発担当課長 いまの 3 ページから 1 つ戻りますと 2 ページになります。ここ  
の下に容量があります。右側の容量のほうが、洪水調節容量 1,000 万 m<sup>3</sup>、不特定が 460  
万 m<sup>3</sup> ぐらいありまして、いろいろなかたちで考えてやりますと、大体 6 : 4 ぐらい、費  
用負担のいろいろなルールがあるのですが。

○首藤専門委員長 それはあるのですが、だから、そういうルールが分かるような書き方  
が欲しいということです。

○若林河川開発担当課長 はい、分かりました。

○森杉委員 この建設費の中には、先ほどの道路の付け替え費用分はこちらに入っていま  
すか。

○首藤専門委員長 入っているのです。

○若林河川開発担当課長 入っています。130 億円分は入っています。

○森杉委員 それも重要なポイントね。

○首藤専門委員長 だからね、これ、いろいろなものが錯綜して絡んでいるから、そこを  
何かうまく仕分けしていただかないと、とにかく考えるほうはものすごく混乱して、どう  
やったらいいものか。

○森杉委員 要するにダムと道路と一緒にやっているから、これをちょっと考えて、それ  
ぞれの費用がどれだけかかるかということ、2 つ足して総費用としていくらなのかとい  
うことを試算する。便益も同じように、それぞれの便益の費用を計算して足し算するとい

う格好にすると、いまの差し引きがなくなるから、分かりやすくなるかもしれませんね。  
参考資料としてでもいいですけど。

○佐藤河川課総括課長 ただ、利水も入っていますので、水道水の便益もどうかという議論も出てくるのです。

○森杉委員 それも欲しいな。

○佐藤河川課総括課長 ですから、それをトータルでやるというのも、一つの考え方ではありますけれども、水道水の便益というのはもう、身代わりダム建設費でやるしかない。

○森杉委員 しょうがないですね。そういうことであれば、それぞれの。

○首藤専門委員長 それでいいのでは。

○森杉委員 それでいきましょう。先ほどのこの不特定容量も、これもそうでしょう。建設費相当分は便益を出さないですから、同じように並べてやると、意外とすっきりするのかなと。

○佐藤河川課総括課長 そういう手法はあまりしていません。事業別にやるという手法がいままでの主流だったものですから。

○森杉委員 事業というものの定義はね。この場合はジョイントでやっているから、差し引きするからたいへん分かりにくくなってしまいうからね。

○佐藤河川課総括課長 そうです。全体像が分かるにはそのほうがいいのですが。

○森杉委員 全体像が分かるにはいいのね。

○首藤専門委員長 やっぱり、全体像が分からないと、ちょっと議論できないな。

○若林河川開発担当課長 委員長、そこのダムと道路の区分化、役割分担のほうでどういうような便益で、どういうふうにやっていますよ、というものを整理をさせてください。

○首藤専門委員長 ぜひともお願いいたします。

○若林河川開発担当課長 それで、森杉委員がお話しになった、「全部まとめてどうなのか」ということですが。

○森杉委員 こっちのほうが簡単だと思いますよ。

○若林河川開発担当課長 簡単だとは思いますが、やると複雑になってしまつて。

○森杉委員 もちろん、参考でもいいですよ。そうやると、かえて整理しやすいと思いますけれどね。いろいろ差し引きしたり、こちらに交差したりしているから、そのままストレートに出していけばいい。

○若林河川開発担当課長 問題なのが現在価値化なんです。

○佐藤河川課総括課長 いま、ちょっと、具体的なイメージを描いたときに、いまは現在価値化してB/Cを出す手法を取っていますので、そういうときに、耐用年数なり管理費なり、それがそれぞれの目的によって違いますので、それをどういうようにして出すかが課題なのです。単純に総費用と総便益で、従来の、前の考え方でB/Cを出すのであればすぐ簡単にできるというようには思いますけれども。

○森杉委員 そのへんは苦労してみてください。

○首藤専門委員長 簡単にそれをやってみて、例えば、ここのところを、この部分だけをいまのやり方でやったら、この値が、実はこんな程度変動しますよ、というぐらいのね。それでいいと思います。

○佐藤河川課総括課長 では、ちょっと工夫をさせてください。委員長の考え方に基づき

まして検討いたします。

○首藤専門委員長 いずれにしろ、このダムは、24日に現場を見ていただいてということで、議論はまだ続きますので、きょうで議論は終わりというわけではありませんから、きょうは、そのほか、いろいろとご注文、ご質問を承っておきたいと、そう思います。

○森杉委員 本体はもう出来上がっているのですか。

○首藤専門委員長 いいえ、まだ未着手です。

○鷹嘴委員 11-5のコスト縮減状況というところなんですけれども、これ、どういう意味か、ちょっと教えていただきたいのです。橋梁上部工で、道路の11-5のなんですけれども、「橋梁上部工に耐候性鋼材を使用し、ライフサイクルコストを縮減」とあるのですけれども、一体これはどういうことなのか、教えていただきたいのですけれども。

○小野寺整備担当課長 ただいまのご質問ですけれども、11-5ページの、「5号橋」と書いていますけれど、桁が茶色く、これはさびの色なんですけれども、これがいわゆる耐候性鋼材と言いまして、従来ですと、塗装することによって、さびを一切許さないで、もともとの厚みを減らさないで、橋の強度を保つ。そのためには何年かに1ぺん、塗装をして、鋼材のさびを一切受け入れないという考えだったんですけれども、耐候性というのは、さびの性質に着目しまして、ちょっと分かりづらい説明をしたのですが、表面にさびの層をつくることによって、ある深さ以上の、芯部までのさびの侵入を逆に防ぐという、そういう鋼材が10年以上前にできまして、それによって、いまは塗装しなくていいということです。

○鷹嘴委員 そうしましたら、今度は道路の4ページなんですけれども、その維持費のところ、比較が、着手時が平成8年のものから、平成17年のもので増になっているのですけれども、このへんの説明をちょっとお願いいたします。

○小野寺整備担当課長 平成8年の際の6億7,400万円が8億5,400万円にという部分ですね。これについては、資料でいきますと8ページとその裏にあります。8ページと9ページと見比べというかたちになるのですが、8ページのものは、平成8年に評価した際の表です。表のほうの右のいちばん下に、合計で黄色で674.9という数字が出ておりますけれども、これが表に載っている、事業着手時の数字です。4ページの事業着手時のところに載っている維持費674.9というもの。

9ページのほうを見ますと、その4ページのほうの表に載っています854.1という数字がありますけれども、これは、平成8年と平成17年と、基準とした年次が10年違いました。維持費についても、年4%という割合大きい比率で、基準年時点での現在価値換算をしているものですから、そのために、平成17年で評価した際のほうが大きい数字になります。単純にいいますと、現在価値換算をしたため、基準年が違うためということでございます。

○鷹嘴委員 11-5で言う、そのコストの縮減というのは、この表には反映されていないということなんです。

○小野寺整備担当課長 すみません。ちょっと説明不足ですけれども、維持費は、算定基準があって、算定基準どおり算定した数字でして、11-5ページに載っている耐候性鋼材を使うことによる縮減は反映していない表になっています。

○佐藤河川課総括課長 ですから、8ページのこの表ですけれども、維持管理費の費用が、もし耐候性鋼材を使わないとなれば、10年サイクルぐらいにもう1回塗装しなければなら

ないのですね。そうすると、この10年ごとにまたぼんと増えてくるわけです。ですから、ライフサイクルコストは、先ほども説明申し上げましたように、これは全体の事業費には入っていませんと。事業費の枠外の中で縮減するんですよ、というお話をしたのはその趣旨なんですね。

○鷹嘴委員 そうしますと、メンテナンスにかかわる分についてはこの事業費とは全く別で、今回、これについては一切考えないということなんですか。

○佐藤河川課総括課長 維持管理は、この事業の中以外のもので維持管理費を出しています。総額の21億円というのは変わっていない。

○森杉委員 やっぱり訳が分からないので、それは分かるようにしてください。

○佐藤河川課総括課長 現在価値化するということが非常に分かりにくい状況になっています。

○森杉委員 ええ。分かりにくかったら、分かりやすいように、なんとかしてください。とにかくお手上げじゃないですか、その状況は。

例えば、いまの維持管理費の節約ができるならば、特別にここの維持管理費のこの推計のモデルを、マニュアルどおりじゃなくて、ここで県の計算方式を採用していただいて、それで結構だと思えますけれども。

○首藤専門委員長 だから、8ページと9ページを比べると、維持管理費の費用が、両方ともこれ、21億円になっているんですよ。そうしたら、さっきおっしゃった、維持管理費、それで軽減できるというのはひとつも反映していなくて、マニュアルどおりにやっちゃうと、「その努力がひとつも反映されていない」という。せっかく、善意をもってやったんだから、それでこんな具合にうまくいっているのです、というのがどこかで出ないのかな。

○佐藤河川課総括課長 イニシャルコストがその分だけ高くなっているのですね。そして維持管理費がその分軽減しているということが反映されていないので、ここにその事業費の枠で将来のライフサイクルのコスト縮減が寄与することになります、ということで紹介を申し上げているということなのです。

実際の事業の中のコスト縮減というのは、事業費がそれなりに減っていくということで目に見えるわけですが、こういうライフサイクルコスト縮減というのは、維持管理のほうで縮減になっていっているの、イニシャルコストが高くなっていくというのは目に見えますけれども、将来の維持管理費が軽減するということは見えてこないという仕組みなのです。

○森杉委員 これ、簡単でして、例えば現在価値換算をする前に、フローチャートで、通常だったらこうだけど、ここのプロジェクトは建設費がこの分高くなって、維持管理がこのように減っていますよと。10年に1回分だけぼんと高くなってきますよと。このパターンが違って、トータルとして、現在価値はこれだけ、単純集計としてはこれだけの節約になっていますよと。こういう言い方をしていただくと、それで分かると思えますけれど。

○鷹嘴委員 そういうことなんですね。いまのかたちであれば分かるのですけれど、単純にちょっと、こう。

○森杉委員 せっかくだから、今後のいい事例になるでしょう。

○首藤専門委員長 だけど、簡単なので、このスライドの中に、これをしなかったら初期投資がいくらで、あと、何年に1回ずつ維持管理するから、耐用年数の間にはトータルと

してこれだけになる。だけど、これを使ったから、初期投資はこれだけ上がったけれど、その後、なんにもやらないから、比べてごらん下さい。9億円少なくなりましたよ。これでいい話ですよ。1行増やせばいいだけの話。

○森杉委員 ぜひ、今後、ほかの事業でも参考にしたいと思いますよね。こういうことはね。

道路関係でもう一つですが、ここは国道でしょう。すべてこれ、県が管理、代行をやるんですか。この国道106号は。それとも一部、いろいろなところでまた入れ子になっているのですか。

○海野道路建設課総括課長 いえ、国道106号は純粹に県です。

○森杉委員 そうですか。

○海野道路建設課総括課長 ただ、先ほど言いました、都南川目道路が築川道路と接続する部分、これは、将来、県管理ですけれども、整備がなかなか難しいので、国が代行事業をしています。

○森杉委員 逆に今度は国が代行事業。なるほど。

○海野道路建設課総括課長 はい、基本的には県です。

○森杉委員 はい、分かりました。

○首藤専門委員長 これはそろそろ始まったんでしょう。

○海野道路建設課総括課長 いま、用地のほうを進めています。

○首藤専門委員長 用地を進めている。

○由井委員 ダム本体のほうですけど、10ページの洪水の写真がございまして。まず、平成14年7月の、もうすぐあふれようとしている写真がありますけれども、これは、土手が崩れたのは、ここの土堤がまだ改修されていなかったから崩れそうになったんですか。

○森杉委員 もうすぐ決壊しそうじゃない。危なかったけど、決壊しなかったんですか。

○若林河川開発担当課長 お答えします。これは、改修済み区間の堤防のところでありまして。このときの私たちが試算した流量がほぼ $340\text{m}^3/\text{s}$ ぐらいで、現在、そのダムと河川改修の組み合わせ案で河川改修が担っている能力とほぼ一致します。それで、改修をしたということですよ。

○由井委員 そうでしたけど、どこかに流量配分の資料がありましたね。それでこの辺はどうなのでしたか。 $580\text{m}^3/\text{s}$ ではなくてなくて。17とか18(ページ)ですね。これだと、 $340\text{m}^3/\text{s}$ にしますよ、ということですね。 $340\text{m}^3/\text{s}$ になると、このときの洪水程度であればぎりぎり大丈夫ということですか。改修していたけれども、こうなったと。

ただ、改修事業をずっと進められているわけですけども、ここは再度修復しなければいけないわけですね。もう終わったと思いますけれども。それで $340\text{m}^3/\text{s}$ レベルに耐えられるものにいまは既になっているということですね。

それで、このあふれようとしている、あふれている中身なんですけれども、向こうの先が北上川なんです。橋の向こう側。だから、北上川の本流がオーバーフローを起こして、流れが強いものですから、こちら側が流れづらくて、停水、滞水したといいますか、その影響はないのですか、このとき。

○若林河川開発担当課長 それも一応、加味した洪水の流下計画にはなっております。

○由井委員  $340\text{m}^3/\text{s}$ というのは、それも含めた水量になるのですね。

○首藤専門委員長 これはね、上を越えてはいないですよ。下が破れた。ちょうど角のと

ころですからね。だからこれは、高さで対応するのではなくて、護岸とかそういうもので対応せざるを得ない。

○由井委員 堤防の強度を高めるとかですね。本流(北上川)のほうがあふれてきたから。

○首藤専門委員長 いや、本流ではないと思います。

○由井委員 違いますね。ただ、何か、ほかの部局の方が、県から連絡がなかったと言っておりましたけれど、この状態についてね。

○首藤専門委員長 本流だったらね、ここはそんなに削られる場所じゃないと思います。川なりにね。

○由井委員 だから、要するに四十四田ダムを含めて、5大ダムのダム統管があって、あれは国が管理していますね。やはり、それとこういう県の管理の河川との連携がうまくないと、洪水対策はうまくいかないと思うのですが、ここではそういうことはなくて、そういう結果で壊れたということではないということではないのですか。

○若林河川開発課長 ええ。あくまでもここは築川自流で壊れたという判断をしています。

○由井委員 はい、分かりました。それで、ダムが、今度ほとんど利水がなくなったわけで、5,000m<sup>3</sup>/日だけ出せばいいわけですけども、その5,000m<sup>3</sup>/日というのは、水がないときに出せばいいのですね。普段、水が要らないというときは出さなくていいのですか。盛岡市と矢巾町に。

○若林河川開発課長 いいえ、毎日です。

○由井委員 毎日出すのですか。5,000m<sup>3</sup>/日といいますと、100日分ためれば50万m<sup>3</sup>あればいいのですけれど、このダムは1,700万m<sup>3</sup>ですから、その30分の1を充てればいいわけですね。

要するに、津付ダムの例でこういうようになったわけですね。利水が要らなくなったので、スリットダムにしたのです。だからここも、ほとんどもう利水は要らないので、スリットダムにはしないのですか。

○若林河川開発課長 しません。

○由井委員 理由はなんですか。

○若林河川開発課長 まだ利水が残っています。水道用水がまだありますので、容量的に40万m<sup>3</sup>があるということです。ですから、その分については、新たな水利開発が必要であるということがひとつあります。

それから、ここではもう一つ、不特定容量というものを持っているのですけれども、築川につきましては、既得の用水があります。農業用水と水道用水があります。10分の1、10年に1回を下回るような渇水のあるときには、実は取れない状況になっているのであります。よって、流水の正常な機能の維持、魚類の生息だとか、それから、この川にとって一番必要であろう流量を渇水のあるときに流すという役割がこの川では必要だというように判断しておりますので、不特定容量というものを持っているということをございます。

○由井委員 だから、それはスリットダムではできないということですね。スリットダムとして、途中までやっておけばたまるのではないかと思うのだけれど、ただ、水の質は落ちるのかもしれないのですけれども。

要するに、この場所は、もう40年も前に、盛岡市自身の調査で溪流として保護すべき特別地域に指定したのです。そこを、水を5,000m<sup>3</sup>/日つくる、ためる、毎日取るだけのた

めに、洪水は別としてですが、その本格ダムを造らなければいけないかどうかということですね。魚が上がるのであれば、魚道があれば、10メートルの高さぐらいまで魚道があれば魚は上がるんだそうです。10メートルの高さで、一体ここで何 $m^3$ たまるか分かりませんけれども、できるだけ自然に影響のないダムシステムが本来は望ましいと思います。

問題は、利水の問題よりも、恐らく治水の問題であって、これは、要するに県としては、いざというとき、前から言っていますが、責任を問われるからやっぱり造らざるを得ないのでですね。だから、洪水が来てもいいという下流住民がほとんどだったら造らなくてもいいのですけれども。

一つは、この地域の住民が本当にどう考えているかということですね。

それからもう一つは、先ほど、この3回ぐらいの見直しの表のところに資産価値の増減が載っていますけれども、前の巢子の遊水池の問題のときにも指摘しましたけれども、この10年ぐらいの間に、放っておいても増えてきてしまった資産を、B/Cの、ダムがあれば逃れるべき財産に入れてしまっているかどうかですね。結局、そこが洪水になるぞと分かっているのに人が住んでしまう。そうすると資産が上がるからBが上がってしまう。それでB/Cが高くなるというその構図がここでもなかったわけではないと思うので、これもまた、もうすぐ28年にはダムができますから、そういう問題は将来はなくなりますけれども、平成28年までの間にここに新たに資産がきたときに、「その資産の保証はできませんよ」と言っておかないと、またいくらでも建ってしまうわけですね。

これはここだけの問題ではないのですけれども、どなたか解決していただきたいと思います。

○首藤専門委員長 そのほか、いかがでしょうか。

○金沢委員 なにか、当事者みたいな気持ちになって、私、いつも宮古からここに来ておりますが、洪水の件に関してなんです、平成14年の洪水の、道路が水に浸る直前にトンネルをくぐりました。たいへん恐怖感を覚えました。あふれる水のほかに、山側から水が鉄砲水のように落ちてきて、それに挟まれるようにして国道106号というのは走っているわけなんです。あそこは、一時不通になりますと、盛岡から物資を運ぶ輸送も途絶えるし、人も行けなくなるし、救急患者の搬送もできなくなるという、一瞬のことですけれど、陸の孤島になるわけですね。

川井村からはじめ、いまは新里村ってありませんけれども、宮古市まで、全部が途絶えるわけです。ですから、あそこは命を救う道路だと私たちは言っているのですけれど、それだけ緊急性の高い道路でありまして、どれだけの水の勢いの恐さかというのも実感はしております。その部分で、命を守る緊急道路であるという部分をこの中に盛ってあるのかと思って見ていました。

道路の部分で言いますと、これまでの事業の経過の中にもいろいろ計画の変更等もありましたのですけれども、まずは道路は完璧なものを造ってほしいというのが、たぶん、宮古及びその国道106号周辺の住民の願いだろうと思います。まず道路を完璧なものにしないと、洪水以外の部分でも、冬季間の凍結時の急峻な道路の危険性というのも考えた場合に、これ、全部、B/Cに跳ね返ってくる問題ではないかなと。その部分、もう少し説得性のある文章があればいいなというように。

いわゆる7ページの「住民意見の状況及びこれに対する対応」の部分に、必要性の意見

を述べる部分もあっていいのではないかと。反対意見があったという記録はありますけれども、必要性があるという住民の意見も盛るべきではないかと。いかがでしょうか。

○若林河川開発担当課長 先ほど、由井委員のほうからもお話がありましたけれども、いま、住民がどう考えているかということで、われわれは、沿線の住民の方々にアンケート調査を行いました。資料は650通ぐらい出して350通ぐらい返ってきています。まず、それを無作為抽出でやりました、いま流域懇談会のほうでそれを議論しています。住民の皆さんは、やはり多くの方々は、洪水の危険を少なくしてほしいという意識があるようです。

先般、実際、その住民の方々に行き説明、意見交換会をしましてまいりましたけれども、その中では、やはり洪水の危険をなるべく早く解決していただきたいということがありましたし、先ほど由井委員のほうから話がありました、10ページのところの14年洪水の沿道の方々からは、この堤防について、「もっと丈夫にしてくれないか」というご希望もあったというふうに伺っているところであります。

住民意見の話は、そういうことで、一応やっているわけですがけれども、7ページの中には、それぞれの自治体のほうからは、やはり促進の要望がありますよ、という話はここで紹介しているところであります。

今回、ダムの評価なので、道路の重要性を問うというか、あまり言うわけにもいかないなというところ、ダム側からすれば、副次的な要因としては、道路としてもその安全性が高まるし、便益としては、交通途絶の危険がかなり少なくなりますよ。そこで便益が生まれますよ、というカウントはそこでしているということでもあります。

○金沢委員 全くそのとおりなんですけれども、実態はそうだということでございます。先に道路がもうできていますし、毎回ここに来る場合に通ると、これだけもう進捗していると、いま国道106号を走っていると進捗の度合いが現実的に見えるわけです。それぐらい間近なところに見えるんです。

実際の話、ダムは未着手なわけでありますので、いつかできるのか、あるいはどうなのかという部分で、ちょっと聞きにくい問題なんですけれども、あくまでも付け替え道路であるという前提で考えた場合に、いま、ダムの論議がこれから始まるようとしているときに、出来上がってしまいそうな道路を、たとえダムが、いわゆる認められないというようになった場合に、その道路はどうなるんだろうか。付け替え道路の進捗はかなり行っているのだけれど、果たしてどうなのか。

ダムもとおりましてとなればそれはいいのですけれども、いちばん不安なのが、ダムは一体どのような方向にいくかによって、「付け替え道路の運命はいかに」という、変な話なんです、私は率直に聞きたいなと思っておりました。

○若林河川開発担当課長 私たちでは、まず工程の順番からいいますと、スケジュールからいきますと、ダム工事をするときには現在の国道106号のところを止めますので通れなくなりますから、まず付け替えの道路を供用する。それが現在、22年という計画になっています。その後、ダム本体の工事に入ります。ということで、ダムについても、洪水対策上、やはり必要不可欠なものだということ考えておりますので、まず道路を先に供用はしますけれども、引き続きダムも行うという方向性でいま提案をしているところであります。

○森杉委員 私が先ほど、この事業はダムと道路と一緒にやっている事業と考えましょう

と言ったのは、いまのおっしゃることなんですね。必ずしもこの付け替え事業そのものは、ダムのためだけに必要な状況で発生しているのではなくて、これはタイミングとしても国道 106 号というのはものすごく重要な道路ですから、こういうくねくねしている道路から、今回、データはないのですけれど、スピードアップして安全な道路になるということ自体が、単独の効果として持っているわけです。それはそれで 250 億円のお金がかかるし、その便益があるわけです。

だから、極端なことを言えば、このダムは造らないことが決定しても、単独として価値があるかどうかという判断をすればいいのですね。そういうことで可能なわけですから、私は、先ほど言いましたように、これは、2つの事業を一緒にやりましょう、こういうような位置付けをすると、いまのような議論は全部すっきりするのではないかと思うのですけれども。

少なくとも、この道路はダムのために事業をやっているのではないのです。特に国道 106 号はそういうことですね。

○小野寺整備担当課長 ちょっと参考までに、金沢先生は先ほど、道路について整備を求めているようなお話ですが、道路のほうの調書の 6 ページには、沿岸の市町村の皆さんから強い要望がありますということは、道路事業のほうには書いてございます。

○佐藤河川課総括課長 森杉先生もご案内のとおり、公物管理者が河川管理者と道路管理者がいて、たまたま両方の必要度が合致したからこういうかたちになっているわけですね。先ほど、お話があったような、2つの事業を一緒にした場合の B / C というものを検討しますけれども、河川管理者としては、築川の下流の流下能力が非常に低い、10 年に 1 回なんです。それで、 $340\text{m}^3 / \text{s}$  程度以上来ると、非常に大規模な洪水被害が懸念される。ですから、道路事業の熟度が高まっていなくても、結果的にはこの国道を付け替えて治水対策をするという立場もここに書いたわけで、また、道路側もそれなりの熟度はある。国道 106 号の重要性は非常に高い。そういう状況にあるということをご理解いただきたいと思えます。

○首藤専門委員長 よろしゅうございませうか。この築川ダムと道路は、今度、現地を見ていただいて、少なくとも、最低でももう一回、もしくは 9 月も、ということになりましょうから、きょうは何か、宿題をお出しになりたいものがあればどんどん出しておいていただいて。

○森杉委員 金沢さん、いまの 6 ページの「拡張便益」ってあるでしょう。「救急医療のアクセス確保」という便益は一応入っているのです。ここには一応入っているのですよ。担当者は理解しているかもしれないけれど、ほかの人だとほとんど分からない状況で書いてありますけれど。私はマニュアルを作った本人ではありませんけれど。

○金沢委員 そうですね。道路だけでも、単独のこの事業効果というものをきちっと出せるんだらうな、という感じがします。事業が、やはり付け替え道路だという、ここの部分がなかなか理解が難しいものを持っているなと感じます。

○森杉委員 まず、先ほど、堤防が壊れそうになっているところがありましたね。あれ、修理しておいて、まず絶対に間違いはないかどうかというのは大丈夫なんですか。そのへんは大丈夫ですか。これ、恐いですね。

○若林河川開発担当課長 すぐに災害復旧事業を入れまして、護岸を張って、現在はその

上に土で覆っていますけれども、護岸が新たにできました。それで、これの一番の元凶は、河道がきちっと整備されていなくて、そこにちょうど洪水の水当たりが完全に当たっていて、それから欠けていったというのが、どうやら原因のようですので、やはりどうしても、堤防の場合、土堤ですので、そういうエネルギーが集まるようなところにそういうものを造るということになると、やはり堤防が非常に不安定な部分がありますので、そこに護岸がなかったことが原因ではないかと思っています。

ただ、これが  $340\text{m}^3/\text{s}$  で一応、足りていたものだからまだ良かったんですけど、これが足りていないと、もっと大きな被害になったのではないかと考えております。

○森杉委員 ほかにこういうものが起きそうな所はチェックしてあるのですか。もうありませんね、というようなことになっていきますか。

○若林河川開発担当課長 一応は、その上流側に向かってある程度の護岸の部分は、おおむね  $340\text{m}^3/\text{s}$  が来ても大丈夫なような安全性までは、一応、確保してはおります。ただ、それ以上来ると、非常に危険な状況になるということは言えますので、現在、治水安全度 100 分の 1 に対しての基本高水流量は  $780\text{m}^3/\text{s}$  ですので、いま安全性を確保している  $340\text{m}^3/\text{s}$  に比べると、ちょうど倍なんですね。盛岡市の市街地の一部を形成しているところでもありますので、もし大きな洪水が来たときに、盛岡市民及び国道 106 号を利用されている方々も含めて、生活に対してかなりの影響を与えるというように考えております。

○森杉委員 この平成 14 年の確率はどんなものなんですか。

○若林河川開発担当課長 ちょうど 10 分の 1 です。ちょうど 340 トンぐらいの流量が流れてきた。

○森杉委員 10 分の 1 ? これはしょっちゅう起きますよ、10 年に 1 回というのは。とんでもないところですね。

○首藤専門委員長 さて、何かそのほかに、この次までの宿題はありますか。よろしゅうございますか。

それでは、きょうは築川ダムと道路の議論はこのへんで終了といたしたいと思います。

### (3) その他

○首藤専門委員長 その次の議題は「その他」ですね。お願いいたします。

○菅原政策評価担当課長 それでは、資料 8 をご覧いただきたいと思います。委員会の開催スケジュールですが、今回は 8 月の 24 日にお願いしたいと思っております。また、9 月以降につきましては、9 月は 7 日、10 月は 12 日と 21 日ということで、予定させていただきたいと思っております。委員の皆様には、お忙しいところ、恐縮ですが、ぜひ日程の確保にご配慮くださるよう、よろしくお願いいたします。

それから、本日、配付申し上げました、次回の 8 月 24 日の現地調査の行程案、A 4 の 1 枚ものをお配りしておりますが、8 月 24 日につきましては、築川ダムと築川道路の現地調査をお願いしたいということで、いまのところ、午前 10 時に県庁にお集まりいただいた後、私どものほうで車を手配しますので、2 時間ほどご覧いただいたうえで、このエスプワールで 2 時から大体 2 時間ほど、ご審議をいただきたいというようなことで考えております。

詳細につきましては、後ほどまた、事務連絡等でご連絡したいと思いますが、よろしくお願いいたします。以上でございます。

○首藤専門委員長 はい、ありがとうございました。そのほか、ございませんか。

#### 4 閉会

<事務局から閉会を宣言>