

近畿地方整備局事業評価監視委員会（平成27年度第2回）

議事録

日時：平成27年8月31日（月） 10:00～12:00

場所：近畿地方整備局 第1別館（2階）大会議室

【委員長】 それでは、審議に入りたいと思います。

■一般国道421号石樽峠道路

【委員長】 それでは、石樽峠道路について、何かご意見ございますでしょうか。

【委員】 事業の目的が、冬季閉鎖区間の解消と災害による通行止めの回避等であって、これは見事に解消された。ただし、思わぬ、むしろプラスと捉えておられる効果があったと今のお話は理解していいんですか。

【事務局】 事業の目的は、おっしゃるとおり、その2点でございます。エネルギーの安定供給といった物流面や地域活性化の状況がプラスαで発現している効果と考えております。

【委員】 数字で気になったのが、元々の予定速度に対して現実はどうであったという説明をされましたね。それがちょっとややこしかったので。

【事務局】 設計速度は50キロでございます。民間プローブのデータを見ますと60.1キロでございます。設計速度より若干、実速度が高いというのはあるのですが、事故率は上がっておらず、むしろ下がっている、特に問題ないと思っております。

【委員】 60キロという話も出ましたが、先ほどは、むしろ低い数字が出ていましたよね。

【事務局】 3ページの現道の状況の表に記載する旅行速度のことですね。

【委員】 31.3キロという。

【事務局】 当初の現道が11キロの線形不良のときの旅行速度が31.3キロということなんです。

【委員】 そういう意味ですか。

【事務局】 そういう意味です。済みません、現道の旅行速度が31.3キロだったのが、石樽峠道路の開通により、石樽峠道路の旅行速度が60.1キロになったということです。

【委員】 わかりました。誤解しておりました。済みません。

【委員長】 よろしいでしょうか。

それでは、特にご意見もないようですので、石樽峠道路の審議結果ですが、審議の結果、完了後の事後評価は当委員会に提出された資料、説明の範囲においておおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおりでよいと判断したいと思います。よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございます。

#### ■和歌山下津港北港地区エネルギー港湾整備事業

【委員長】 それでは、和歌山下津港北港地区エネルギー港湾整備事業について、何かご意見ございますでしょうか。

【委員】 質問というより確認なのですが、元々、半分を民間企業が負担するということは、この事業の総額というのは、単純にこれの2倍、例えば303億、総額としてはこれの2倍と考えればよろしいのですか。

【事務局】 300億円が全体の事業費でございます。これの半分以上を事業者の関西電力さんに負担していただくというものでございます。

【委員】 わかりました。

工事開始が3年間延期になったということは、その3年間、全く工事はしないという状態になるのでしょうか。

【事務局】 いえ、これまでは36年が33年だったわけですがけれども、36年以降ということですので、関西電力から毎年、整備にあたっての申請が上がってまいります。それに基づいて整備を進めますので、36年度まで、我々の方で整備を継続するというところでございます。3年間延びることによって、整備の方も3年間延ばすということになってございます。

【委員】 それでは元々33年完成であったものを、工事をストップするのではなく、36年を目指して工事を進めるということですか。

【事務局】 そうでございます。

【委員】 わかりました。そうすると、その間の費用は、元々3年間の分を6年で割って、毎年、関西電力から、企業で言うと入金がある、支払いがあるという解釈でよろしいのですか。

【事務局】 そうでございます。

【委員】 わかりました。特に、それは3年のところを6年かけるということですね、平たく言えば。

【事務局】 そうなります。

【委員】 3年が6年になったことによって、何か費用が高騰するというような、そういう見込みはないのですか。例えば人件費とか資材の高騰によって当初見積金額より費用が増えるということはあるのでしょうか。

【事務局】 それは考えておりません。

【委員】 ないということによろしいのですね。

【事務局】 はい。

【委員】 わかりました。

【委員長】 よろしいですか。

【委員】 資料の3ページですけれども、今回、この事業を行うことによって、この資料を見ますと、堺泉北港あるいは阪南港の利用を回避して物流を促進することができるという図があるんですけれども、この事業の整備によって、こういった回避された港というのは、新たに物流を獲得する可能性ができると捉えてよいのか、それとも、見方によれば、新しい物流を獲得してこなければならぬ状況ができてしまうとも捉えることができると思うんですけれども、このあたり、ご説明をいただければと思います。

【事務局】 済みません、もう一度、お願いできますでしょうか。

【委員】 和歌山の方の整備によって、今回、この資料を見ますと、LNGの輸送あるいはスラグの輸送というところではコスト削減というのが図られるということなんですが、逆に、堺泉北港や阪南港の立場からすると、物流をとられると捉えることができないわけではないです。こちらの事業整備をすることによって、逆に、ほかの港は物流を獲得してくる必要が出るということとも捉えることができますし、新しい物流をとってくる可能性が広がることも捉えることができるんですけれども、このあたり、ほかの港との関係、全体的な物流の関係というのを考えて、事業の整備、あるいは各港の連絡というのはできているのでしょうか。

【事務局】 例えばLNGの方ですと、この事業を行って関西電力の発電所が立地されますと、そのLNGを輸入してくるということになります。それを当港で整備しなかった場合には堺泉北港を利用するだろうということで便益を算出してございます。ですので、

堺泉北港で、また新たな貨物をとってこななければいけないというようなところは発生しないと思っております。

【委員長】 今回の場合は新規の事業なので、場合によっては、今、委員のおっしゃったところを議論すべきケースもあるかもわからないですけど、それは、全体の港湾整備計画でどうつくっていくのかという中で必要性を認めて動き始めたものの判断を我々がどうするのかということになるかと思います。ですので、今回の場合は新たに発生する需要への対応というところがありますので、今、説明されたような考え方かなと思います。

【委員】 要は、「あるところが便利になれば、別のところはその機能を失う。どうするの？」という話ですね。「高速道路に関して全体計画はどうなっているの？」という以前の話と似ていると思うんですね。だから、このこともいずれどこかで説明していただきたいなと思います。

【委員】 まず、電力需要によって、平成36年に関電がここでLNG火力発電事業をやっているかどうかというのは非常に不透明なところも多いんだと思うんです。

まず、お伺いしたいんですが、もしも関電がLNGの輸入を、例えば、さらに電力需要が不安定なので延期する、ないしは中止するということになったら、途中までやり出している直轄事業である防波堤はどうなるのかということをもまず第1点、お伺いしたいのと、第2点目は、これ、先ほど便益の中でご説明があったように、with・withoutの図のところでもわかるように、LNGと、もう1つはスラグ、これはいわゆる、この図でいう新日鐵住金の事業に供するものだろうと思います。新日鐵住金は既に現存するわけで、既にこの港を利用されているわけで、かつ、防波堤ができれば、この港もLNGだけではなく、もっとスラグとしても利益を得られるはずだと思うんです。今のご説明は、事業費の50%を関電が負担するというございましたけれども、民間の事業負担、関電は今からつくる、まだないわけですね、そこに50%負担させるはいいんですけど、新日鐵住金は既に利用されていて、先ほどの話のように、天然ガスをこういうふうに電力化するかどうかというのは、できない事業でも既に負担されているわけですね。それに対して、全体の事業費303億中の300億が防波堤。圧倒的の99%が防波堤でお金を使うわけですけども、その中で利益をかなり得ておられるスラグのための現存港に対する事業費の割合負担というのはないのかと。その辺の民間の負担割合というのは何か決まっている規程のようなものがあるのか、ないしはどのように考えているのかということをお教え願えればと思っております。それが2点目です。

**【事務局】** 1点目でございますけれども、関西電力の発電所の計画が中止になる、あるいは延期するということは、今現在、聞いておりませんし、毎年、関西電力の方から申請が上がってきまして、それに基づいて整備を進めておりますので、中止はないものだと理解をしてございます。

それと、2点目の新日鐵住金の関係でございますけれども、新日鐵住金が利用するバースというのはずっと湾奥部にございまして、この防波堤ができる前から安定的な稼働をしてございましたので、この防波堤整備によって新日鐵住金に負担を強いるというようなところは考えてございません。

**【事務局】** 港湾空港部長ですけど、ちょっと補足しますけれども、まず1点目、仮に万が一、関電さんが発電所計画をやめるとなりますと、その場合に、ここは関電のターミナルもあるんですけども、-10メートルの岸壁を中心とした公共ターミナルの需要もあるので、そちらの静穏度確保という目的もある防波堤なものですから、その時点で、今後、公共ターミナルのための防波堤整備を公共事業として続けるかどうかというのは、また新たな判断があるのかなという気がしております。要するに、関電の負担なしでも公共事業の方で進めるかどうか、それはその時点での判断というのが1点目。

2つ目で、新日鐵住金もこの公共ターミナルを使うんですが、新日鐵住金は1つの大口ユーザーとして事例的に出しているわけで、公共岸壁ですから、いろんな会社の方がいろんな用途で使える岸壁です。したがって、公共事業ということで進めているところであります。

**【委員】** もしも今の、関電がやめて、公共のために何か使うということになった場合には、関電が年々負担していたお金はペイバックですか。どうなるんですか。それとも、それはおまえが勝手に止めたんだからと、うちはもらい切りになるんですか。

**【事務局】** これまでいただいたものは、関電の事業で、関電の申請でいただいたお金なので、返金ということにはならないかと思えます。

**【委員】** 今のご説明と関連するかと思うのでお聞きしますが、便益の構成割合、今のLNGの輸送にかかわる便益の構成比とそれ以外のもの、例えば、いずれにしても非常に不確実性が高いものの便益を計量化されていて、しかもそれがあつる種のシナリオを決めて計算されているんだろうなと思うんですが、そのあたりについての妥当性みたいな議論がやっぱり要ると、先ほどの、特に後者の方、スラグの話にしますと、これは、じゃ、仮に第2高炉が着工延期になったらどうなるかと。これは計算、いろいろケースがあ

りますよね。そういう場合になってきますと、その便益は変わってきますよね。そのあたりの部分については、どういう根拠をもって根拠条件を出されているか、あるいは、それに対して、多少、下方側の悲観的なシナリオの検討もされたのか、そのあたりを教えてもらえませんか。

【事務局】 費用便益比の2.6ですけれども、このうちの2がLNGの関係の便益になってございます。あと、残りの0.6が公共岸壁で扱うスラグ等の便益ということになってございます。

【委員】 じゃ、少なくともLNGについては不確定性というのは、先ほどのような事業休止とか停止とかということはある得ないという計算上での話をされているということですね。じゃ、そのあたりについて割引があるというわけではないということですね。

0.6については、仮になくても大丈夫だと理解していいんですか。

【事務局】 済みません、仮になく……。

【委員】 例えば先ほどの高炉の再稼働というのがなくなったら、それぞれが全部なくなるんですか。

【事務局】 今の状態でもスラグを輸出等しておりますので、新しい高炉の稼働がなくなっても便益というのは出てくるというところでございます。

【委員】 今の状態で使われているのであるということであれば、別に防波堤ができなくても使われるんだという理解もできますよね。

【事務局】 はい。

【委員】 だとすると、それは、岸壁の整備によって使えるようになったんだという理解であればそれでもいいんですけども、そのあたり、少しわかりにくいんですよね。だから、そこらあたりもあります。何が申し上げたいかというと、withとwithoutといったときに、何をやったからこれができるようになったんだと言われているかということがよくわからなくて、ご説明の中で、そこが対応がついていないように聞こえるんです。したがって、楽観的に見ればこういうシナリオだというのはわかるんですけども、悲観的に見たら、もうちょっと幾つか、便益も小さくなるかもしれないと検討された上でこういうのを出されているということであれば納得しやすいなと思うのは思うんですけども。おわかりいただけますか。

【委員長】 多分、評価マニュアルどおりやっているということだとは思いますが、議論としてはそのあたりのことは、多分、評価の横で議論する話、評価書の中に入

れるのかどうかというのは、手続上、ちょっと違うような気がします。最終の意思決定のときには、その可能性も考えながらということは付帯意見的には入れることを検討することは場合によってありえるとしても。

【委員】 わかりました。結構です。

【委員】 先ほどから皆さんのお答えを聞いていると、中止はあり得ないと思う、さらなる延期はあり得ないと思う、あり得ないとしか言いようがないと思うのですが、元々この法は、企業活性化推進法でしたっけ。

【事務局】 企業合理化促進法です。

【委員】 この法ができたときに、民間側の一方的な事情による中止、延期というものを想定しなかった、していなかったということですね。ただ、この中にそれが書き込まれていない、明文化されていないのであれば、やはりそれは法律として不完全であると思いますので、今、この評価いかんにはかかわらないことではありますが、どこかで修正をする必要があるのではないかという意見があるということはしっかり上げていただきたいと思います。

【事務局】 全体的なことでご説明しますと、ほかの分野の工事も、それから港湾のほとんどの事業も、公共事業ということで不特定多数の利用者を想定して岸壁をつくったり防波堤をつくったりしていますけど、この事業も企業合理化促進法という法律を使って整備をしますけど、でき上がった岸壁自体は、やっぱり公共岸壁なんです。だから、普通の公共岸壁をつくるのと同じなんですけれども、ただし、企業合理化促進法という法律があって、特別に確定した、お金を出す力もあって、岸壁を使う利用者がいる場合に、その企業の方に負担をいただくというような特別の仕組みなんです。それで、約半分のお金を出していただきますから、国としては、元々この岸壁、防波堤は関西電力がなくてもつくります。そうなんですけど、関西電力も使う、かなりの割合で使うので、半分ぐらいお金を出してもらえないかという話をして、それで交渉してセットしてでき上がっている事業です。

それで、我々も、ほんとうに関西電力は、ここに将来、火力発電所を立地してくれるんだろうかというところが心配な面もあるんですね。それで、かなり綿密に協議はしていますし、また、毎年お金を出していただくにあたっては関西電力と話をして「いいですね」ということで、関西電力もいろいろ不確定な要素もありますから、将来、ほんとうに火力発電所を立地できるかどうかというのはまだ先の話ですから、随分長期的な話だと思えますけども、こういう仕組みでつくられている事業なんです。だから、公共事業なんですけ

ども、一部の事業をエネルギーの関係者から出してもらおうという仕組みで。

それで、全国でもエネルギー港湾というのはいろんな事業でやっていますけども、逃げられたことはないんです。それぞれペースが遅くなったりしていることはあるんですけど、結局、事業をやめるからといって逃げられたことはないので、我々も毎年、よく協議をしながら進めていきたいなと思っています。

それで、先ほどの質問がありましたけど、じゃ、逃げられたらどうなるのかというと、この岸壁は元々、関西電力以外の荷主さんも使う公共バースですから、それは、関西電力に逃げられても、我々は残りの整備をします。しますけど、これまでに関西電力からいただいたお金は返さないと思いますけども。

ただ、全国で企業合理化促進法で整備をしたもので、まだ逃げられた例がないので、そういう場合に法律的にどうするのかというと、仕組みはないんですけども、毎年一年一年、関西電力からお金をもらって整備を進めてきていますから、逃げられることはないだろうなど。ちょっと微妙ですけども、そういう事業です。

**【委員】** ごめんなさい、いつまでもこだわっていたら時間がなくなると思うのですが、逃げられることはないと思います。ただ、やはり法律としては、あらゆる場合を想定して書くべきだという意味で申し上げているので、やはりそこはきちんとどこかで考えていかなきゃならないと思います。

それから、ご説明で、元々、関電のためではなく公共のための事業だということは、ここでは成り立つ話であっても、それは関西電力の株主総会では成り立たないと思います。関電の利益に資するから関電が出資するのであって、公共の事業のために関電が社会的貢献ということで事業費を負担するのであれば、それは民間企業としては成り立たない話だと思いますので、こちらの問題ではなく、もとの法が、やはりちょっと曖昧であったかなと感じます。これだけ社会が変化する、世界が変化する中で、「であろう」だけではなかなか成り立たない。元々の趣旨が、そのときは合理的であっても、今後は見直しも必要であるかと私は考える次第です。

**【委員長】** いろいろご意見が出たわけですがけれども、大口ユーザーとしての関電の存在を想定したBになっていて、一方、Cの方はトータルでやっていますので、150億を念頭にはしておりません。今、事務局からご説明がありましたけど、全体としては、国として公共事業という認定のもとで動き始めたシステムになっているんだと。大口納税者がいたので、その分だけコストが、それ以外のいわば一般税金の投入が減っている事業再評

価の仕組み上はそういうふうを考えていけばいいのかなと思います。

一方で、今、何人かの委員がおっしゃった、途中で、自分たちは使わないから、今まで出したお金の分を戻してくれという訴訟が起きる余地がないのかどうかというのは、それは多分、国で考えていただくお話で、この事業再評価委員会で議論できる話ではないんだと思いますが、そのあたり、制度上は想定されていないと言われてしまうと、やっぱり委員の方々は心配になってきますので、そのあたりはぜひとも、議論を上げていただいて、していただければいいのかなと思います。

**【委員】** 済みません、時間が押しているようですけど。

申し上げていることは、今までなかったと言うけども、しかし、これ、火力発電所ですから、原油価格が1バレル当たり120ドルですか、そこまで行っていて、今は40ドルを切るところまで来ていると。これだけ、3倍の原油価格の差が出てきている。それから、原発がどれだけ動くかどうか全然わからない。しかし、これ、政権党によって、また、そのパーセントによって違ってくるといこととか、関電のいわゆる独占事業が非独占になることはほぼ確定しておりますので、発電だけはやり続けるんだらうということだけは確定しているとは思いますが、今までみたいな独占で、優良企業であるかどうかというのはわからないのです。ここは、やっぱり企業の営業利益ということを考えて関電も動かざるを得ないと思うので、今までの過去の経験ないしは実例だけでは予測できないものがあります。要するに、この発電事業というのは、ほかの企業とはかなり違っているというところをご認識願ってやっていただかないといけないと思うわけです。

B/C 2.6の中の2が既に火力発電事業とおっしゃいましたので、例えばそれが他の公共事業にかわったら、じゃ、残りのB/Cは0.6からプラスアルファが幾ら出るんだというのは非常に疑問なところが多いので、そうすると、303億中の300億はどうなるのかという話があるので、その辺を考えながらやらなきゃならないなということを申し上げているわけです。

**【委員長】** ご意見として承っておくという形にさせていただきたいと思います。

おそらく、その用途が変わった場合に新しいBの想定をするというのは非常に難しい問題を抱えてしまうので、あくまでこの委員会は、当初計画にあった計画の案に対する議論をして、ただ、別にこのプロジェクトに限らずどのプロジェクトも同じ話だと思えますけれども、当初想定が大きく変わった場合には、当然、必ず見直しという話になるので、そのときには、再度、議論をすることになっています。そういうケースが出たと

きは、遅滞なく再評価委員会を再度開いて議論する。このことを付け加えておいた方が、よりよいのではないかといた形のご意見だったと思います。

そのことを踏まえた上ではありますけれども、ここに提出された資料と説明の範囲においては着実に進められておりますので、事業そのものは事業継続、原案どおりで審議の結果としたいのですが、よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員長】 想定外のことが起きたときのことに対する対応については、ことさらとくにそのことを意見として付けるかどうかは、少し事務局にご判断を預けたいと思います。

#### ■ 尼崎西宮芦屋港尼崎地区国際物流ターミナル整備事業

【委員長】 それでは、委員の皆さん、いかがでしょうか。

【委員】 耐震強化岸壁を整備し、大地震に対応した地域の防災力強化を図るということを目的に挙げていらっしゃるんですが、具体的にどういうことを想定していらっしゃるのか。実際に地震が起きたら、岸壁だけ残るような状態になって、あとは水没したり、あるいは岸壁までの輸送用の道路も確保できない状況の中で、どうしてこれが防災力強化ということになるのか、具体的に教えていただけますでしょうか。

【事務局】 地元の尼崎市が、地域防災計画等を立てているんですけれども、そこで、まず、緊急物資の輸送拠点として尼崎港区が検討されていまして、まずはここから、対象地震は南海地震とかそういった大規模な地震を想定しているんですけれども、緊急物資等をこの岸壁から積み入れて、そこから内陸部へ運ぶということを考えております。

耐震性なんですけれども、当然、岸壁だけではなくて、後ろの用地の液状化等も検討を実施されていまして、ここにつながる道路等につきましても、耐震性があるかどうかというのは確認もしておりまして、そういう意味で、この耐震強化岸壁が整備されましたら、ここの耐震強化岸壁から緊急物資が運び出され、少なくとも内陸の主要幹線道路につながるところまでは緊急物資が届けられるものと考えております。

【委員長】 よろしいですか。

【委員】 はい。

【委員長】 ほか、何かございますか。

【委員】 岸壁と航路・泊地が－12メートルとございますけれども、これは、以前より、12メートルまで深く掘ったということではないんですか。単に耐震工事だけなん

ですか。

【事務局】      こちらは新規施設となっております、耐震と12メートルの岸壁を新設する事業となっております。

【委員】      質問の意味は深さの話なんですけど、12メートルは、元々12メートルであったんですか。それとも、例えば10のところを12にしたんですかという質問なんですけど。

【事務局】      10メートルほどの水深があったところを12メートルに掘ったというところでございます。

【委員】      それでは、伺いたしますが、10か、ちょっとわかりませんが、かつてのその水深を12まで掘り進んだために、ここに接岸できるといいますか、入港できる船、おそらくコンテナとかばら積みとか、その辺だろうと思うんですけども、それは、全体のパーセントで言うたら、どの程度の船がここに、例えば、ほかに神戸港、大阪港を利用されていたのが、何%ぐらいの船がここに着岸できるようになったという、大体のアウトでいいんですけど、要するに、その大体の効果を聞きたいなということなんです。

要するに、このお金、203億の中で八十数%がこの岸壁、航路・泊地に使われておりますので、そういう質問なんですけども、もしも数字があれば。

【事務局】      想定で1バース当たり15.8万トンほどの貨物を扱うということで、そのうち、水深12メートルでないと入れないものがどの程度あるかというのは、ちょっと詳細なデータは持ち合わせていないんですけども、こちらは、元々なかった岸壁を新たに新設するものでございますので、まず、そこに貨物が着けるというところで、便益というか、この事業の投資効果が発現してきます。

今は、岸壁自体は12メートルございますけれども、航路浚渫等がまだ、一部、10メートルしか水深が確保できていない部分がございますので、この残事業、あと、12メートルにするための費用に見合う効果として、B/Cが14.0。現状では10メートルしか入れない船に対して、12メートル化されたことによる効果というところが残事業B/Cとして14.0というような投資効果があると考えています。12メートルが何%という詳細なデータは持ち合わせていないんですけども、12メートル化する効果としてはあると考えています。

【委員長】      よろしいでしょうか。

それでは、尼崎地区国際物流ターミナル整備事業の審議結果ですが、当委員会に提出された資料、説明の範囲においておおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり、事業継続でよいと判断したいと思えます。これでよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございます。

#### ■一般国道28号洲本バイパス

【委員長】 それでは、洲本バイパスですが、何かご意見ございますでしょうか。

特にございませんか。

特にご意見等ないようですので、洲本バイパスにつきまして、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり、事業継続でよいと判断されたいと思えますが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございました。

#### ■報告事項

【委員長】 続いて、報告事項へ移らせていただきます。

〔淀川高規格堤防整備事業（伊加賀西地区）〕

【事務局】 淀川の高規格堤防事業（伊加賀西地区）につきましてご説明をさせていただきます。

1 ページをお願いします。

初めに、高規格堤防事業の事業概要でございますけれども、高規格堤防事業は、人口、資産の密集した低平地の大河川におきまして、通常の堤防に比べて幅の広い、これは高さの約30倍ありますが、そうした堤防をつくることによりまして、計画規模を超える洪水に対しても、越水しても決壊しないということになります。上面につきましては通常の土地利用ができる、そういう事業でございます。

高規格堤防事業の事業効果でございますけれども、計画規模までの洪水につきましては通常の堤防で防ぎますので、この事業につきましては、計画規模を超える洪水に対して事業効果を発揮するというところでございます。

伊加賀西地区の高規格堤防事業でございます。この事業につきましては、淀川の左岸、約26キロの枚方市内におきまして、平成3年から10年の間で実施されました。延長が900メートルで、10.5ヘクタールの高規格堤防を整備した事業でございます。

写真の左側の整備前ということで、地区の下流側半分につきましては民間企業が保有する資材置き場とテニスコート、上流側の半分につきましては農地となっております。これは、整備後でございますけれども、下流側の半分につきましては、民間企業が上面を分譲マンション開発いたしました。上流側の半分につきましては、農地の地権者が組合施行による土地区画整理事業を施行され、個別住宅と分譲マンションのまちづくりをされたということでございます。

この事業のストック効果ということで私どもが説明しておりますのは、一般的に、高規格堤防事業によりまして、洪水時にも安全で眺望のよい都市空間が生まれるという事業効果はございますが、この事業によりまして、従前の雑種地と農地が人口3,000人を有する新たな都市空間に生まれ変わったというのが事業のストック効果ということで、特にこの伊加賀西地区、そういうふう新たに3,000人の方が移ってこられましたので、非常に人口が増えておりますというところを説明いたしておりますが、補足といたしまして、特にスーパー堤防事業の赤色のところでございますけれども、それを含めた伊加賀西地区、白の点線のところですが、比較的若い方が移ってこられましたので、この地区につきましては生産年齢人口が従前に比べて2倍になったり、あと、小学校がございまして、小学校の校舎を増築するなど、地区の小学生の増加分が全てこのスーパー堤防区域において増加したというような状況で、活気のあるまちができたということでございます。

スーパー堤防事業の治水効果でございますけれども、計画を超える規模で、仮に枚方地点が決壊いたしますと、左のような浸水想定、被害が出るわけですが、これが、スーパー堤防を整備することによって、越水することはありませんが、決壊はしないということで、浸水想定が右のようになるということです。

こういった効果ですが、比較的、発生頻度の低い超過洪水に対して、一旦被害が生じれば大きな被害が出るというものを防ぐという効果がありますので、事業効果につきましては、年平均の被害軽減期待値を算出した上でB/Cを算出いたしますが、この事業につきましては、当時はそういった算出をいたしておりませんでしたけれども、現在、算出いたしますと、B/Cは1を超えるということになってございます。

事前にいただきましたご質問でございますけれども、初めに、本事業の効果、氾濫リス

クの軽減も言うべきではないかということで、事業そのものにつきまして、洪水時にも安全で、良好な環境の空間が形成されるという事業そのものの効果でございますので、そういったところも加えて言えばと思っております。

それと、2番目の、B/Cはどう見込んだのかということなんですが、この伊加賀西地区の工事がされた当時は、スーパー堤防事業の個別評価は実施されておらず、淀川改修事業のB/Cの中に、Cのみ、事業費のみをカウントしていたということで、便益については特に触れずに、そういった中でB/Cが1を超えているということを確認して事業をされた経緯はありますけれども、現在は個別に高規格堤防事業の事業評価が実施されておまして、先ほどちょっと触れましたが、計画を超える規模の被害軽減効果のB/Cを算出すると、本事業につきましては1を超えるということを確認いたしております。

それと、本事業のこの地区の位置付けということで、このスーパー堤防事業を実施した伊加賀西地区が枚方市の計画においてどういう位置付けかということですが、まちづくりが完成いたしましたのが平成12年ということで、枚方市の都市計画マスタープランが策定されましたのが同じく平成12年ということなんですが、そのマスタープランにおきましては、淀川などの水辺空間を生かした憩いと潤いのある空間形成をするということで、特に本地区を含む南西部地区において、そういった目標を掲げられてございます。

それと、この整備区間につきまして地価の変化が言えるかというご質問がありますが、これにつきましては、例えば土地区画整理事業を実施されますと土地の評価が上がりますけれども、高規格堤防上で土地区画整理事業を実施することで、通常の低平地で実施する場合に比べて土地の評価が高まるということがあるかということだと思いますけれども、そういった評価は実施しておりませんので、あくまでもこの事業といたしましては防災上の効果を便益として見込んで実施しているということでございます。

以上です。

**【委員長】** ありがとうございます。

追加でのご質問とか、何かございますか。

**【委員】** まず、この地区のスーパー堤防がない場合には200分の1確率で来たときにこれだけ被害を受けるけど、それがあのようなになる、そういう話ですね。

それから、2点目、今、淀川でスーパー堤防の地区ってどれくらいあるんですか。

**【事務局】** 1点目ですけれども、スーパー堤防事業を実施された延長というのは900メートルです。それで、スーパー堤防事業が必要なエリアを、超過洪水に対して事前に

HWLを超過する延長を把握いたしまして、その全延長が、もしスーパー堤防事業ができれば被害はゼロになると評価いたしますので、じゃ、実際、900メートルだけできた場合にどうかということだと思っんですけども、それは、便宜上といいますか、延長比で、全体に対して1割の整備がもしできたとすれば、全体の被害軽減効果の10分の1のみを評価して、それを便益として、年平均にして50年分を加えてB/Cを算出しているという形で実施しております。

この枚方地区におきましては、高規格堤防事業自体は、この伊加賀西地区については延長900メートルでございますけれども、淀川左岸で一連の区域に必要な延長というのは十何キロございます。その中での900メートルという評価をしております。それが1点です。

それと、高規格堤防事業の必要……。

**【委員】** 現状です。どれくらいあるのか、あるいは計画はどれくらいあってという。

**【事務局】** 淀川の高規格堤防は、元々、河口から三川合流地点までという計画でございましたが、平成22年の事業仕分けによりまして、一度決壊すれば多大な被害の出るゼロメートル地帯ですとか、2階が浸水するとか、あるいは、決壊すると、氾濫流によって家屋に被害が出るという区域に絞り込んでおりますので、現在は、左岸につきましては大阪市のエリアと守口市の一部のエリアのみに絞り込んでいます。右岸につきましては大阪市のうちで西淀川区と淀川区ということで、淀川区と東淀川区の境界線までをスーパー堤防事業区域といたしております。その中で事業が実施されておりますのは、下流の方ですけども、住宅地の改築等で、まちづくりと合併できるような調整が図られた一部の区域のみになります。

全体に対する整備延長というのは非常に少なく、1割、10%もございません。

**【委員】** こう考えたらいいですか。スーパー堤防、一部はこのようにできた。それができたことは、スーパー堤防のないところ、ただし危ないところではないところ、に対しては、少なくともマイナスの影響を与えない。もしかしたら、スーパー堤防で越水することによって、むしろほかの地域に対してもプラスか、少なくともマイナスではないと考えていいんですか。

**【事務局】** スーパー堤防をつくりましても、スーパー堤防は越水に耐えられる堤防ということですが、スーパー堤防を越水すれば、その整備した区間に耐越水効果が生じるということになりますので、洪水の越水自体は全川にわたって危険性がございますから、一

部の区間でスーパー堤防を実施したことが他の区間に対して危険になるということはありません。

**【委員】** 効果なんですけど、マンションが建ったら人口は増えるわけですね。この伊加賀西町の世帯数、人口が増えましたというのを効果としてるけど、これは単にマンションが建ったから人口が増えたのではないんですか。というのは、例えば今、私が、ないしは皆さんが伊加賀西町のマンションを買うときに、ないしはマンションに住むときに、賃貸にしろ、売買にしろ、何かといたら、まず、賃料であり売買価格であって、それから、駅の近さであって、遠さであって、子供の学校ないしはスーパーの位置であって、ここがスーパー堤防であることはほとんど考慮の対象になっていないと思われま。そうすると、スーパー堤防の効果として見るという、人口が増えたというのはその効果では、全くゼロとは言いませんけど、ほとんどないのではないかなという感じがするんですけども。効果の点についてはいろいろご意見があるのであまり深入りはしたくないですけど、何か、ここに書いてある、スーパー堤防だから人口が増えたとありますが、単にマンションが建ったから人口が増えたと見るのが素直じゃないかなと思うんですけど。

**【事務局】** マンションが建ったから人口が増えたとおっしゃるとおりだと思います。それで、スーパー堤防事業があろうがなかろうが、堤防の背後地のところで住宅開発されることによって人口が増えた。スーパー堤防のストック効果は、地盤が上がることによって、同じ住宅開発する場合でも、よりストック効果が発揮されているということだろうと思います。そこのところは、通常地盤のところと、スーパー堤防化でまちづくりをする場合、効果にどれほどの差が出るかということの評価が、例えば土地区画整理事業をスーパー堤防の上でやる場合と通常地盤のところで行う場合と、土地区画整理事業によって土地評価は当然高まりますが、スーパー堤防の上で行うことによって、高台で安全なところでやることによってさらに評価が高まるという評価自体は、まちづくりの方でもしていませんし、河川事業の方でも便益として触れていませんので、そこを効果として切り出すことが非常に難しいと。スーパー堤防をやらなくても、分譲マンションをつくったので人口が増えたということをご指摘のとおりだと思いますので、この辺のストック効果としての表現をもう一工夫すればよかったかなと思っております。

**【委員長】** よろしいでしょうか。あくまで、本来事業の評価に加えて、こんな効果もありましたという形での説明をされようとしていますので、その表現は、前回は議論になったんですが、説明の仕方は気を付けていただければと思います。

よろしいですか。

そしたら、続きまして、北近畿豊岡自動車の議論に移りたいと思います。

〔北近畿豊岡自動車道〕

【事務局】 それでは、私どもの北近畿豊岡自動車道、これは今整備中なんですけれども、その一定の効果というところをご説明させていただきたいと思います。

北近畿豊岡自動車道は、但馬地域と丹波地域を結ぶ道路という形で計画されておりまして、延長が全体で約70キロございます。そのうち、図面で示しますとおり、赤い区域について開通しております。その延長が約50キロでございます。大体2回に分けて開通しておりまして、平成18年度までで、ここに書いております春日和田山道路Ⅱといったところの区間、約36キロぐらいですが、その後、平成24年に和田山八鹿道路、これが延長約14キロぐらいですが、それが開通したところでございます。

その後、黒い点線で描いてありますが、2区間ございますけれども、日高豊岡南道路、それから、八鹿日高道路というところを、今、事業化しまして工事を進めているところでございまして、延長約50キロの開通区間と、その先線で15キロの事業をやっている、さらに、その先のところの豊岡北・豊岡南というところにおきましては、今年、都市計画決定ができて、ルート・構造等が決まったというところで、事業化を待っている段階と。こういう3つの段階が存在しているところでございます。

効果的には、交通混雑効果とか地域振興とか、それから防災対策、こういった効果を狙ったものでございます。

その中で、直接的に交通の流れ等がどう変わったのかというところを5点ばかり紹介したいと思います。

まず、先ほど見ていただきました、最後に和田山八鹿道路というものが開通したんですが、その手前のところで交通がどのように変わったのかということ調べてみました。並行する国道9号、427号、こういった道路が、開通前は1万2,700台という交通でございましたが、こういった道路ができた後、1万7,600台ということで、この地域を通過する交通が全体で約4割増えたということになっております。そのうち、元々あった国道9号と427号、こちらにつきましては2割の減少ということで、新しい道路ができたおかげで現道は2割減ったという効果がございました。

それから、周りの交通渋滞というところで見えますと、国道9号と427号という形

で、国道のちょうど交差するところで、一本柳の交差点、それから宮田の交差点、このあたり、しょっちゅう混雑しておりまして、特に土日とか行楽シーズンになりますと大渋滞が発生しておりました。近畿の中でも交通渋滞のメッカということで、ラジオ放送なんかでもよく流れていたところでございます。そのところを、こういった道路の開通前後で調べてみました。開通前の盆の間、それから、開通後の盆というところで、宮田の交差点で観測しますと、開通の1年前には1,800メートルほどの交通渋滞があったものが、ほとんどゼロというところまで解消されたということがございます。

それから、交通安全ということで、事故の件数を調べてみますと、例えば最後に開通した和田山八鹿道路ですが、現道の国道9号につきましては、開通前に年間50件ほどの死傷事故が発生しておりましたけれども、開通後、現道は30件、それから、新しく開通しました北近畿豊岡自動車道は3件ということで、合計しまして、元々50件だったものが33件まで減ったということで、やはり自動車専用道路ということで、交差点とか沿道利用というものがないおかげで事故が減っているという効果も出てございます。

それから、災害時の安全ということでございますけれども、平成25年の台風18号、このときに但馬地域や福知山というようなところで大きな被害をこうむったんですけれども、そのときには現道の国道9号とか427号とか、いわゆる国道についても通行止めが発生しました。それ以外にも県道とか市道、非常にたくさん被害をこうむったんですけれども、そのときでも北近畿豊岡自動車道は通行止めをせずに通れたことによりまして、こういったところでの迂回路という形で機能を発揮したところでございます。こういった災害にも強いということでございます。

それから、最後に、交通の流れとして大型車の交通を見てみました。それまで国道9号を走っていた大型車、3,000台ぐらいあったんですが、それが開通後、9号に残ったのは1,500台ほど、それから、新しい道路に回ったのが1,500台ということで、大型車につきましては半減したということで、非常に物流の効率化が図れたということと、現道の9号の沿道環境負荷等の軽減に資しているというところがあらわれた結果でございます。

こういった交通の流れをもとに、いろんな経済活動とか地域の発展の効果があらわれてきているわけなんですけれども、その中で一番トピックス的によくわかりそうなことで、兵庫県のズワイガニが東京の方に出荷されているということの変化を見てみました。

実は、兵庫県のズワイガニというのは、漁獲金額、漁獲量ともに全国で一番でございます。

す。越前ガニとか、いろいろとほかにもブランドのカニもあるんですけども、漁獲量等は日本で一番というところがございます。

こういったカニが生鮮のまま東京の中央卸売市場に出荷されている量を見てみました。

この効果は、当然、但馬から東京ですから、それまでにもいろいろと道路がございます。そういった全体の高速ネットワークができたおかげであろうとは思いますが、平成15年では約2%の卸売市場におけるシェアがあったというところがございますが、伊勢湾岸道路、春日和田山道路、新名神、新東名、それから、和田山八鹿道路、この赤で描いております道路が北近畿豊岡自動車道でございますけれども、そういったものがどんどんできるにあたりまして、出荷量もシェアが17%という形で、元々の1.9%から見ますと9倍にも増えたというところがございます。

そういう形で増えていったのはなぜなんだろうかというところですが、先ほど申し上げました高速道路の絶対的な効果なんですけれども、もう少し詳しく見ますと、ズワイガニというのは、夜中の間に漁をされて、陸揚げが朝の4時ごろになります。それから、地元のところでの競りとかそういったものにあたりまして、これまでであれば、高速道路ができるまでは、11時には出荷しないと翌日の朝の東京卸売市場の競りにかけられなかったというところが、現在では14時、3時間遅く出荷しても大丈夫だということになったおかげであります。

関係者にも、実際は1時間の陸送の差が、実走でいうと1時間短くなっただけなんですけれども、実はこれが大きくて、確実に運べるということで、余裕時間なんかも少なくなくて済むと。いわゆるダブルのネットワークが完成しているおかげだということで、片一方の、例えば東名が止まっても新東名がある、こういった効果が非常に高く、確実に行けるといふことのこの3時間の差、これによって、東京への出荷にあたって安心して出せるということでシェアが大きく伸びてきたというところを水産関係者へのヒアリングでも聴き取れております。

こういった効果が非常に端的にあらわれているものじゃないかということで、こちら、左側に書いておりますストック効果という形でまとめさせていただいているところがございます。これ以外にも効果というのは非常にたくさん、多岐にわたっていると思いますが、非常にわかりやすいというところで、こういったことで紹介させていただいております。

事前に委員の皆様からいただいた意見で主なものをご紹介しますと、カニというのは漁獲量自体が全国的にも減っているのじゃないかという中で、兵庫県のシェアがほんと

うに伸びたのかというご指摘もございました。確かに資源枯渇の面から非常に規制がありまして、この10年間で見ますと、全国の出荷量というのは3割ほど減っておるんですけども、兵庫県においても4割ほど減っております。そういった中で、やはり東京の方に持っていくというメリットが非常に高いということで、兵庫県の但馬地域から東京に安心して持っていける、それから、実は東京へ持っていくと、他地域に比べて高く買っていただけという非常に付加価値の高いものであるからこそ、東京まで持っていくことを頑張っているということをお聞きしております。

それから、もう1つの質問としましては、以前はシェアはどこが一番高かったんだろうかというご質問がございました。

少し調べますと、やはり一番多かったのは北海道でございます。ただ、この10年間で北海道のシェアは非常に下がってきておりまして、その原因としまして、やっぱり日本とロシアとの漁獲に対しての協定というものの強化と、それから、ロシアから日本に持ってくるよりも、最近、中国の市場とかそういったところで、こういった銘柄のズワイガニであれば高く買ってもらえるという形で、そちらの方に持っていつているというところで、相対的にも兵庫県のシェアが増えているということでございました。

それから、3つ目の質問としまして、ズワイガニ以外にもほかにシェアが増えているものはないのかということのご質問がございました。

兵庫県では、名産としましたら、それ以外にもハタハタとかホタルイカ。ホタルイカは日本で一番の出荷量なんですけれども、こういったものも、やはり生鮮物じゃないので、加工したものでございますけれども、そういったものが高速道路の効果によって少し伸びているというところがございましたが、生鮮の魚介類でほかに伸びているのは、ズワイガニ以外はなかったというところを報告させていただきます。

以上でございます。

**【委員長】** ありがとうございます。

**【委員】** まず、豊岡道に関しては、私自身が便益をこうむっておりますので、前に進めたいんですけど、松葉ガニのシェアをストック効果として挙げる方がいいことなのかどうかについては、事前説明のときにちょっと違和感があったんですけど、それが、ようやくはっきりしました。資源枯渇が心配されるものと、例えばビールのシェアとは違いますね。ビールは、大麦は栽培していますから、資源枯渇は今のところ考えられないわけです。また、この話は、地産地消の考え方と完全にバッティングするんですよ

ね。東京へ行けば高く売れて、でも、結果として地元でも値段が上がって、実は地元にとっては、将来、マイナスになる可能性もあるのではないかと、それから、漁獲規制に対しても、どんどんブランド力が上がっていくと、規制に対して緩和の方向に働く可能性もあるとか、いろんなことが考えられますので、ちょっと何か、あまりストック効果として大々的にやるのは、もしかしたらまずいんじゃないかなという気がしております。

以上でございます。

【事務局】 ご指摘、わかりましたので、そのあたり、いろいろと考えていきたいと思っておりますけども、私、1つ言いたかったのは、ズワイガニ以外でも付加価値の非常に高いものについては、こういった東京とか全国に運ぶことの効果というものがほかのものでも期待できるんじゃないかという意味でもあるかなと思ってございます。

【委員】 ここでいつもそれが一番の問題だと思うんですけども、タイムスケールをどのくらいとるかなんですよね。タイムスケール、これくらいにおいてはプラスであるけれども、その先何が待っているかわからないものは下手に挙げない方がいいんじゃないかなという気がします。この委員会でも、ベネフィットに関して、どれくらいのタイムスケールで計るかということは、それぞれあるんだと思うんですけど、一般的にタイムスケジュールの設定は重要だと思います。

【事務局】 わかりました。効果の訴え方について、いま一度、精査し、ブラッシュアップしてよいものにしていきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

【委員長】 よろしく申し上げます。

よろしいでしょうか。

じゃ、続きまして、神戸港高潮対策事業について、ご報告願います。

〔神戸港 高潮対策事業〕

【事務局】 海岸事業、高潮対策事業のストック効果ということでご説明させていただきます。よろしくお願いたします。

まず、過去、神戸港海岸の位置する三宮南地区というのは、人口も観光客も多い地域で、近年、増加傾向にありますけれども、従前よりこのあたりは地盤が低くて高潮被害が頻発していたというところで、大きな被害ということでは、平成16年に神戸港の満潮時刻に台風による高潮が重なりまして、4回の大きな浸水被害が発生しております。

こちらの写真は、その当時、一時通行止めになった国道2号線の交差点ですとか、あと

はメリケン波止場付近の写真を示したものですけれども、こういった浸水被害が発生しておりました。

これを受けまして、平成16年度、神戸市の補助事業というところでスタートしたのがこの高潮対策事業と、下水道の事業も一体的に浸水被害対策ということで実施しております。スタート時点では補助事業でしたけれども、今は交付金事業ということで神戸市が実施しているところでございます。

防潮堤につきましては、おおむね1メートルから2メートル程度のかさ上げですとか、胸壁の新設ですとか、防潮鉄扉などの整備を行って、今年の7月に完成しているところでございます。

観光地ということで、防潮堤を整備すると景観とかにも影響があるということで、このような形で、一部、亚克力板を使うような、景観に配慮したような形の整備を行っているという状況でございます。

まず、本事業の整備効果ということで説明させていただきたいんですけれども、平成16年に4回、浸水被害が発生しているところです。今年、実は神戸、ちょっと西にそれましたけども、ほぼ直撃のような形で7月に台風11号が来ました。24時間雨量は、当時、平成16年のときよりも多かったりとか、同じような状況であったにもかかわらず、今年は浸水被害というものが発生しなかった。これは、この事業による効果だと考えているところでございます。

最後に、ストック効果というところなんですけれども、浸水被害が発生していないということがそもそもの直接的な効果ではあるんですけれども、こういった浸水対策事業を実施することによって、地元、こういった人が集まる地域での安全性ですとか居住性というものが高まる、不安感を拭いているようなことが言えるのではないかと考えています。

また、観光地ですので、景観に配慮するような形で施設を整備することによって、元々の安全性の向上ですとか、それに加えて、快適性の向上ですとか、観光客によい印象を与えているのではないかと考えております。

また、近年、このあたりはマンションが多く立地している動きがありますけれども、商業施設ですとかマンションの開発業者にヒアリング、意見を伺ったところ、例えばこのディベロッパーの意見ですけれども、平成16年当時は浸水被害が大々的に報道されたため、こういった浸水被害対策事業の完了ということでイメージアップが図られて、マンションの販売促進などにもよい影響を与えるのではないかとというようなコメントですとか、

マンションの地下設計への制約が減るとか、あとは、ディベロッパーの意見ですけれども、テナント誘致にあたって「浸水対策が実施され、安心です」というような点を強くアピールすることができるとか、防潮施設のメンテナンスコストというのが軽減されるなど、こういったコメントをいただいております、ストック効果ということで挙げさせていただいております。

簡単ですけれども、以上で説明を終わらせていただきたいと思うんですけども、事前にご説明に伺った際に、幾つかご助言、アドバイスですとか、もっとうちの方がいいのではないのかといったようなご指摘をいただきましたので、ちょっとご紹介をさせていただきます。

まず初めに、こちらのペーパーにもあるとおり、この事業によってこの辺の人口が増えたとか、そういうトーンの説明でしたけれども、やはり先ほどのスーパー堤防のところでちょっとあったかと思うんですけども、直接の因果関係というのがちょっとわかりづらくて、まずは、やっぱり直接効果で説明するのではないのかというご意見、ご指摘をいただいたり、あとは、こういった人が多く集まる地域で浸水被害対策事業を行うことによって、安全性が高まったといったような説明をする方がわかりやすく、かつ適切なのではないのかといったようなご指摘がありましたので、説明資料ではそのような形で説明をさせていただきます。

また、この結果として、例えば地価が上がったとか安心が高まった、そういったような効果というものがあるのではないのかというご意見もございまして、地価を調べておりました、平成17年、これも、この事業が直接的かという、どの程度の直接的な要因があるかというのはもっと詳細に分析、分析してもわかるかどうかもあるんですけども、周辺の地価、公示価格というのが上がっているというのが事実としてあるということでございます。

簡単ですけれども、以上で説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

**【委員長】**      ありがとうございました。

いかがでしょうか。少し事前説明の際の資料から、説明のトーンが変わっているのに、皆さん、お気づきだと思いますが。

**【委員】**      神戸市のような、人がたくさん住まれて、観光客がたくさん来るような場所で防潮堤という公共事業をされているわけですね。これまでの公共事業でしたらデザイン上景観に配慮しましたというお話でよかったのかなとは思っているのですが、やはりこれから

のことを考えますと、もう一歩進んで、新しい景観をつくるというような意識でデザインをしていく方がいいのではないかと思います。ストック効果というところにおいても、こういう事業をした結果として、まちの魅力が高まった、あるいは住民の町に対する愛情が深くなったというようなことが効果として出てくるようになると、こうした公共事業を今後展開するにあたってはいいのではないかなと思いつつ聞いておりました。

【事務局】 ありがとうございます。

これ以外にも、我々、公共事業を進めていく上で、一歩進んだ、景観ですとかそういったものにも配慮しながら進めていきたいと思っております。ありがとうございます。

【委員長】 よろしいですか。

そしたら、ストック効果の説明についてはここまでということで質疑を終わりたいと思います。

長時間の審議、お疲れさまでした。一旦、マイクを事務局へ戻したいと思っております。

【事務局】 長時間にわたり、ご審議をありがとうございました。

それでは、ここで議事録の速報版をお配りしますので、しばらくお時間をいただきたいと思っております。

それでは、議事録の速報版、お配りしました。委員長、改めて、議事進行をよろしくお願いたします。

【委員長】 速報版ですが、お手元にあるとおり、2枚になっております。ご意見等があればと思います。

先ほど議論の途中でもありました、当初の想定が変わった場合への対応の話なんですけれども、これは、再評価の実施要領においても、社会情勢等の急激な変化が起きた場合、再評価実施の必要性が発生した場合は遅滞なくこれを行うこととなっています。したがって、一応、3年ごとということになっている再評価ですけれども、そのような場合は3年を経ずに、その都度、再評価するというふうになっていますので、議事録ではこのような形で対応するとともに、処理させていただきたいと思っています。

ご存じのとおり、これは速報版ですので、詳細版はこの議事の内容を紹介する形でつくりたいので、そちらの方には、そのこと以外の議論も含めまして収録させていただくので、そのような対応も含めて、何かご意見等がありましたら。

よろしいでしょうか。

そしたら、速報版については、お手元のとおり、確認できたというふうにしたいと思います。

ほか何か、事務局、ございますか。

【事務局】 特にございません。

【委員長】 委員の方も。よろしいでしょうか。

それでは、審議そのもの、全体会議は終わりたいと思います。

事務局へマイクをお返しします。

【事務局】 以上をもちまして、平成27年度第2回の事業評価監視委員会を終わりにしたいと思います。

本日は長時間のご審議、まことにありがとうございました。

【議事録終わり】