

近畿地方整備局事業評価監視委員会（平成26年度第4回）

議事録

日時：平成26年12月15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】 皆さん、おはようございます。

それでは、案件も多うございますので、早速審議に入りたいと思います。委員の皆様におかれましては、議事進行にご協力をお願いいたします。

■一般国道1号第二京阪道路

【委員長】 それでは、一般国道1号第二京阪道路について、何か意見はございますでしょうか。

【委員】 中座をいたしますので、一言だけ発言させていただきます。

11ページまでの中身については全く異存はございません。ただ、京阪神のパーセントリップにも大きな影響を与えるような大変な交通改善効果があったにもかかわらず、B/Cの中身が非常に下がっているところの齟齬が気にかかります。NEXCO西日本の事業評価委員会としても同じ悩みを抱えているわけですが、B/Cの評価手法の厳密化によって、逆に評価手法としての能力が少し低下しているのではないかという印象を持ちます。ぜひこの委員会におきましても、評価手法の客観性や信頼性を高める方法についても議論していただきたいということを一言お願いしたいと思います。

また、本路線については、西側に淀川左岸線を結ぶミッシングリンクが残っておりますので、少し長いタイムスパンの中で今後の成長を見守る必要があるのではないかと思います。

以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 お伺いしたいんですけど、この第二京阪道路の4ページの断面図における車の台数を拝見いたしますと、名神が少し軽減されて、国道1号の車両が少し軽減されて、その分、第二京阪道路に移っているということはわかるんですけども、感覚的には、そこへ移行している台数、パーセントがやや少ないように思うんです。そこでお伺いしたいんですが、そもそも当初の予定、開通前の予測値、もちろん収益構造の形になっているわ

けで、何台ぐらいが走るというふうにもともと予定されていて、その現在の実際の通行量との比較ではどうなっているかをお聞かせ願えればと思います。

【事務局】 私のほうからお答えさせていただきます。

まず、交通量予測につきましては、平成11年センサスペースと平成17年センサスペースというのがありまして、17年センサスペースの交通量は11年センサスペースより減っておるんですが、それは先ほどお話があった淀川左岸線延伸部を11年センサスペースの予測では入れておったんですけども、17年センサスペースでは入れていないということで、平成42年の予測交通量が下がったということで、B/Cは下がっております。それで、あくまでも平成42年の予測で、17年センサスペースでは1万6,600台/日から3万7,900台/日の予測をしておりました。平成22年の交通量予測は、B/C算定ではやっていないんですけども、この道路は有料道路ですので、有料の採算を計算するために22年の交通量を予測したものがあります。それでいきますと、22年で9,400台/日から3万2,900台/日というのが1つの予測値としてあります。

それに対して、実測の交通量なんですけども、平成22年のセンサ交通量では1万5,600台/日から4万3,400台/日ということです。さらに、平成26年の1月～6月の平均交通量では2万3,900台/日から6万台/日ということになっておりまして、42年の予測交通量と比較しますと、26年時点で既に超えている状況でもありますし、先ほど申しました平成22年の予測交通量から見ましても、実績のほうが上回っているということで、予測以上の交通量は乗っているということが言えると思います。

以上です。

【委員長】 よろしいですか。そのほか、よろしいですか。

委員も言われたように、やっぱりこの道路でB/Cの値が出ないというのは、やはり手法そのものに問題があるかと思います。いろいろ問題点として考えられるところがあります。1つは配分のネットワークをどう考えるか。いま一つは、1日交通量を平均化してしまうと、渋滞時における効果が出てこないとか、今後、いろいろ継続して検討していかないといけない問題が出てきたのではないかと思います。

それでは、本件ですけれども、審議の結果、一般国道1号第二京阪道路の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）のとおりよいと判断されるといたします。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した。

#### ■一般国道24号八条坊門立体交差

【委員長】       それでは、本事業について何かご意見ございますでしょうか。

【委員】         すいません、2点教えてください。

僕もよく京都駅を使うんですけど、最近、この八条口の駅のところがものすごい渋滞というか、バスとタクシーと乗り入れ。逆に、これができるために、八条口のほうの混雑が起こっているかいないかという部分と、それからもう1つ、京都でいつも新幹線から眺めていて思うんですけど、景観ですよ。観光客が来て、やっぱり車窓から見えるわけですよ。そうすると、最近、観光客の方に、外国人の方なんか聞いても、京都に行ってもほかの町と変わらへんなどというのがあるって、こういうをつくるときに、そういう景観とかが配慮されているかどうかという2点だけ教えていただきたいんですが。

【事務局】       1点目ですが、八条口の混雑は、もともと混雑をしていて、京都市も改良する計画を古くから持っていますが、いろいろ問題があって計画どおりできていないということです。特に八条坊門ができたせいでひどくなっているという認識は持っておりませんし、とりわけこの周辺については空いているというデータを得られておりますので、関連性はないんじゃないかと思っています。

それから、景観ですけれども、道路単体としての景観については、当然、場合によっては委員会をつくるとか、あるいは都市計画部局と調整するとかいうことで、当然景観については配慮しております。

それから、工事の実施に当たりまして、最近条例が厳しくなっておりますので、これとの整合性を図るよう注意しております。

あと、ちょっと我々、道路は当然気を使いますが、面としてはなかなか及びませんので、面の議論をしていただいて、その議論にはまるように当該事業を進めていくということで、景観にも配慮しているところでございます。

【事務局】       追加をさせていただきますと、今の八条は、八条の駅前の駅前広場を整備している工事に着手したところでありまして、あそこにバスターミナルとタクシーベイを新設してきれいに正常化するという工事が今始まったばかりということもあって、ですので、外から見ると、何か大混雑しているように見えるんですが、あれは今、京都市が駅前広場を整備するという事になっておるようでございますが、一、二年すれば、かなり、

観光バスは向こう側とか、あと市内バスはこことかタクシーはこことかという形で、結構きれいになるということで、今、事業を進められているところでもあります。外から見ると、今、混然としている状態になっていますけど、少し待ってあげていただければと思っております。

【委員長】 ほか、よろしいですか。ありがとうございました。

それでは、一般国道24号八条坊門立体交差の審議結果ですが、審議の結果、本事業の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されたいと思っておりますが、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。

#### ■一般国道27号下山バイパス

【委員長】 それでは、本事業について何かご意見ございますでしょうか。

【委員】 意見というか確認というか、教えていただきたいのは、1ページの資料のところで、計画決定が昭和63年で、事業化が昭和59年ということになっているんですけども、これはそうすると、計画決定が一旦変更されてこれになっているというように理解してよろしいのでしょうか。

【事務局】 計画決定は変更しておりません。事業化と完成まで、特にこちらのほうも地元の反対等ありまして、多少おくれたという事情はございます。

【委員】 普通なら、計画決定があってから事業化かなと。そのように理解しておりましたので、その辺のところをお伺いしただけでございますけれども。

【事務局】 すいません、勉強不足で。当時、現道拡幅ということでルートを設定しまして、もともと、都市計画をきちっと打ってそこをやっていくというのではなくて、現道をちょっとずつ広げるというような計画だったということです。すいません、申しわけありません。

【委員長】 よろしいですか。

それでは、審議の結果、一般国道27号下山バイパスの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）のとおりよいと判断されたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員長】 ありがとうございます。

#### ■大津地方合同庁舎

【委員長】 本件について、何かご質問、ご意見ございますでしょうか。よろしいですか。はい。

【委員】 非常に素晴らしい評価となっていることに対して、特に問題はないかと思うんですけども、1階のギャラリーとか中間階にも何かギャラリーのようなスペースがあったかと思うんですけども、せっかく素晴らしい空間が設けられながらちょっと活用率が低いのかなということをおもいました。それから、ここでご案内されていますように、14ページですか、資料のほうですかね、当初つけられていた案内が見にくかったようで、アンケートの結果、プラスアルファ、現場で表示をつけられているのを見せていただいたんですけども、このように、何か課題が起こったときの対応の仕方がこういうやり方ではちょっとまずいのではないかと私はおもいました。当初、やはり施設にきちっとデザイナーが入ってサイン計画をされているわけですね。それに課題が起こったということは、その基本的なサイン計画に問題があるということだと思しますので、きちっとプロを入れて、きちっとしたデザインでもって対応していけないと、せっかく最初にできたものがいい形で継続していけないかなとおもっておりますので、この事業評価に特に問題を言うつもりはないですけども、こういう臨時の見直しとか使われたところの活用について、もう少し工夫をしていただけるように引き継いでいただけたらと思えます。

以上です。

【事務局】 ありがとうございます。

まず、サインのほうにつきましては、実はこれ、ちゃんと建築のデザイナーがやっておりますので取り組んでおるんですが、えてしてデザイン優先で、そういった見にくいところがあることも生じることがございます。今回、ちゃんとアンケート等を取りまして、使いながらちゃんと是正していくということで、こういったことに取り組んでいきたいと思えます。ご指摘ありがとうございます。

あともう1つ、空間の利用につきまして、今回、PFI事業者がよりよい取り組みとして提案いただいたものでして、これについては活用をさらに促してまいりたいと思えます。

ありがとうございます。

【委員】 デザインは、きれいにするとかだけがデザインじゃなくて、見やすくするという機能面も含めてデザインだと思うんですね。ですから、やはり当初の機能面に問題があったんだと思いますので、そのあたり、しっかりとフォローしていただけたらと思います。

以上です。

【事務局】 はい、見てまいりたいと思います。

【委員長】 ほか、よろしゅうございますか。

それでは、審議の結果、大津地方合同庁舎の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されるとします。よろしゅうございますか。

（「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27号下山バイパス（補足）

【委員長】 先ほどの下山バイパスの件で、ちょっと事務局のほうから補足説明されたいということですので、ちょっとお時間いただけますでしょうか。

【事務局】 すいません、先ほどの説明で少し補足をさせていただきます。

先ほど、事業の経過としまして、都市計画決定が63年で事業化が59年ということで、通常は都市計画決定してから事業化して事業に着手するということなんですけども、ここがちょっと逆転しているのがなぜですかという質問だったかと思います。

この事業、ちょっと特殊な事業でして、当初、この現道を4車拡幅するということで事業化しております。それが59年です。その後、地元要望等もありまして、バイパスにするということになりまして、当初はつけかえ部分のところとか、あるいは調査・測量をやっておったわけなんですけども、都市計画決定が63年になされてバイパスの事業に着手したということで、用地着手が平成元年になっておるということでございます。ですから、都市計画決定が後になっているんですけども、まずは現道の拡幅の事業化をしたというのが59年だったということでございます。

よろしいでしょうか。

【委員長】 ありがとうございます。

### ■一般国道9号福知山道路

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、本事業についてご意見、ご質問ございますか。よろしゅうございますか。

それでは、特段のご意見がございませんようですので、一般国道9号福知山道路の審議結果ですが、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されるといたしたいと思います。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。

### ■一般国道169号奥瀬道路（Ⅱ期）

【委員長】 それでは、本事業についてご意見ございますでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、一般国道169号奥瀬道路の審議結果ですが、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されるところだと思います。よろしゅうございますか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございます。

### ■日高港塩屋地区国際物流ターミナル整備事業

【委員長】 本事業についてご意見いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【委員】 事前の説明のときにも申し上げたと思うんですけど、ちょっとここで再度、確認の意味で申し上げたいと思います。

大体、事業の内容としては理解できるんですね。必要性もよくわかるんですけど、私、このところは個人的に知っていて、今、ご提案になっているところの対面のところでたしか原木を上げているはずなんですけど、そこはほとんど道路で荷役をしているということでもないところなんですけど、そういった現場の道路ネットワークとか、あるいは既存の荷役の状態とかを鑑みて、こっち側で基本的にしましようということでは理解していいのか、あるいは既存の道でやっているやつをそのままにしながらこれをやるというのはちょっといかがなものかなと思いますのでね。

ちなみに、あの近辺、道路もまともに整備されていないような印象を私は持っているんですけど、そういったトータルのここの港湾の使い勝手を見てみた場合、ちょっとどうなのかなという。これを仮につくったとしても、ボトルネックをほかで起こすんじゃないかなとか、いろんな心配があるんです。その辺、まず検討されているのかどうかということが1点目。

それから2つ目は、先ほど、クルーズ船の話が出ていましたけども、これたしか、つけるところは、荷役をしているところの真横につけると思うんですけど、それは私、ほかの港のときも申し上げたんですけど、そういうのは格好悪いので、できるだけ何とかしてほしいと常日ごろからこの手のところでは申し上げているんですね。ですから、そのあたりもちょっとご検討いただければと思うんですが、そのあたり、ご意見があればお教えいただきたいです。

【事務局】 まず、1点目でございますけれども、対岸で扱っている貨物が、今回のこの整備によりましてシフトしてくるかと考えてございます。あと、委員のほうからご指摘のありました道路の関係ですけれども、我々で整備できない部分もございますので、その辺につきましても、和歌山県、あるいは地元市のほうにもお願いをしてまいりたいと考えてございます。

それと、2点目にございましたクルーズ船の関係ですけれども、委員のご指摘のとおり、貨物を扱っているバースにクルーズ船をつけるということになってございますけれども、クルーズ船をつけるときには汚いものといいますか、貨物はよけて利用したいと考えてございます。

【委員長】 よろしいですか。

そのほか、ご意見いかがですか。よろしゅうございますか。

それでは、日高港塩屋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されるとします。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。

#### ■柴山港柴山地区避難港整備事業

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、本事業について、何かご意見ございますでしょうか。

【委員】 これは私、前も同じ事案でお話を聞いたんですけど、ちょっと最近気になるのが、今年もかなり、今日なんか、日本海側は荒天が続いているということが出ていますけど、ここの数年で、例えば冬期の荒天日数というのが増えているのかどうかというのがちょっと気になるんですね。仮に、過去10年間に対して、この数年間でかなり増えているような事象がもしあるんだったら、これは結構急いでつくらないと危ないんじゃないかなという危惧はあるんですが、その辺はいかがなんでしょうか。

【事務局】 最近特に荒天が増えているという実績まではないわけでございますけれども、とは言いながら、やはり荒天はございますので、先ほど申し上げましたように、避難の実績というものはございます。

【委員】 単に質問なんですけど、私、船のサイズのことはあんまりよくわからないんですが、ナホトカのことはよく覚えていますが、要は、日本海側を動いているもので、かなり大きいものまで泊まれるというふうに理解していいんですか。

【事務局】 この事業の対象としておりますものは、100から500トンが1隻、それから500から1,000トンが1隻ということになってございますが、今、ご質問のありましたナホトカにつきましては、トン数で言いますと1万3,000トンクラスになりますので、この事業の対象にはなりません。

【委員】 もう1つ、ふだん、平均的にどれくらいのサイズのものがどれくらい通っているうちのどのクラスが収容可能なのかということをお教えください。

【事務局】 この沖を年間9,000隻程度航行してございまして、そのうち、この事業の対象となります100から1,000トン未満につきましては、約5,000隻が航行しているという状況でございます。

【委員】 わかりました。

【委員長】 よろしいですか。

【委員】 この柴山港の近くと言ったらいいんですか、敦賀から境港の間で、このような1,000GT未満の船舶が荒天時に避難できるところの船の隻数というのは何台ぐらいあるものなんですか。大体で結構ですけど。

【事務局】 このエリアで言いますと、小さな漁船等が入れるところはありますけれども、こういった比較的、今、小型と言っておりますけれども、貨物船が入れる港というのはないというふうに考えています。

【委員】 これは、舞鶴港なんかにも避難することができないんですか。敦賀港とか境港とかも。

【事務局】 おっしゃるように、舞鶴、敦賀にはそれだけの水域はありますけれども、今、対象としておりますのは、1,000トン未満の小型船でございます。このエリアといいますが、舞鶴の西の経ヶ岬、それから鳥取の東部、その辺が対象となっております。そのエリアの中にはこういった船が避難できる水域はないということでございます。

【委員】 その水域に限られますと、多発する海難事故への対応というところに①、②、③、⑥まで出ておりますけれども、柴山港に避難できたであろう位置というのは①と②ぐらいではないかなと思うんですけれども、そうすると、これ、昭和63年から記載されておりますから、平成26年ですから、26年間の間に約2回ぐらいこういうことがあったと。この2隻でさえ柴山港へ行きつけたかどうかわかりませんし、あったとしても沈没していたかもしれないということもあると。そうすると、荒天のときには1,000トン以下の船というのはできるだけ出航は控える傾向にあるかとは思いますが、もしも年間5,000隻ですと、単純に365で割れば13隻ぐらいしかそもそも船がなくて、荒天でというところから見れば、今、行おうとしている事業費で救える船というのは適切な対応関係に立っているのかということ。しかも、救える船がわずか2隻しかない。しかも、2隻がマックスで、例えば海に近いほうに大きな船が先に入っているのであれば奥へは入れないというような形になっておりますので、マックス2隻と言うけれども、1隻の船しか救えないかもしれない。

だから、何が言いたいかという、そのような年間の間の柴山港で救えるかもしれない船の隻数と可能性と、それに対応する柴山港のつくりで、防ごうとしている海難事故に対応する方法が、これが適切なのかどうかということが何か非常に疑問というか、船のことがよくわからないので申し訳ないんですが、適切な対応になっているのかということがちょっと疑問なんですけど、こういうやり方でよろしいのでしょうか。

【事務局】 資料3ページの図というのは、特に大きな沈没事故等々を示してございます。

先ほど申しあげましたように、この海域では、年間20件程度の海難事故が発生しているという状況でございます。この前面を航行します船舶、先ほど、対象が1,000トン未満であれば5,000隻と申しあげました。おっしゃるように、それを365日、1日できくと約14隻程度ということになります。避難をするためには、事前に気象・海象情報を

入手しまして、その判断する時間というのは、ヒアリングによりますと、約5時間と聞いてございます。そうしますと、大体2、3隻程度が対象となるということで、それを対象としまして、今、ここでは2隻の水域を確保するというところでやっております。

一度に避泊できるのは2隻なんですけども、この荒天日数というものが、マニュアル等によりますと、年間13.7回ございます。単純に掛けますと、年間27隻に対して避泊が可能になるということでございます。

それから、先ほど、1,000トンが入っていたら奥に入れないんじゃないかというお話がありましたけれども、この避泊といいますのは、ちょうどこの円の真ん中あたりに錨を降ろしまして、波向き、風向き等々によっても船が回転しますが、回転しても支障のないエリアという形で設定してございます。ですから、半径の真ん中からどちらかに船が泊まっているということですので、その横を通過して中に入っていくということは可能でございます。

**【委員】**        ちょっと横からあれなんですけど、多分、避泊という考え方自体をきちっと説明しないと、多分わかりにくいかなと。

委員がおっしゃっているのは、要は柴山で避泊するしかないのかと。例えば敦賀とか舞鶴とか、あるいはこれは出ていませんけど、さっき問題だと言っていた地域にも浜田とか、そういった港がありますけど、そういったところで、港内避泊で、要は泊地で停泊したり、投錨して、嵐とかをしのげるんですかと。それで、要は全体の数としては足りているんですかと、そういう意味だと思えますよ。

だから、港内避泊ができるんだったら、敦賀も舞鶴も一応勘定にできるんですけど、そういうのはできないんですかというご質問だと思えますけど。

**【事務局】**        この対象のエリアというのが、先ほど申し上げましたように、経ヶ岬から鳥取の東部までのエリアが対象になってございます。ですから、そのエリアを航行する船、先ほど申し上げたように、5時間以内で避難できるとか、そういうエリアで決まっておりますので、その中では対応できる港がないということです。

**【委員】**        だから、要はそこで航行している船が、例えば1日15隻ぐらいあるんだったら、経ヶ岬の対象じゃなかったところで例えば問題が生じた場合、避泊できる港はあるんですかと。

**【事務局】**        このエリア外ですか。

**【委員】**        近くで、例えば、敦賀、舞鶴といったら5時間以上かかりますけど、その

ところだったら一応港内避泊できるんですかと、そういうことをおっしゃっているんですよ。要は、数として足りているのかどうかをご質問されているんですよ。今、だから、1日15隻いるけども、そこで15隻と言っていますけど、その前後も全部合わせて15隻以上走っているわけで、要はどこかの港で何ぼ入れるのか。ここが2隻だったら、15というものの2だったら足らんやないかと。でも、その周りに避泊できる港も一応足したら、もうちょっと数としてはきちっといけているんですかと、こういうご質問だと思うんですけど、私が理解するのは。

【事務局】 15隻というのは、1日15隻、正確には14隻ぐらいなんですけども、先ほど申し上げましたように、避難をするための判断の時間というのが避泊する5時間前。ですから、5時間で行けるエリア、それがこの柴山のエリアということになります。その中では2隻あれば避泊はできると。そのエリア外、舞鶴とか敦賀につきましては対象エリア外でございます。宮津、舞鶴、敦賀につきましてはそういった水域はございます。

【委員】 じゃ、港内避泊できるんですよ。

【事務局】 港内での避泊というのはあります。

【委員】 投錨できて、そこでしのぐことは一応可能やと。

【事務局】 それは舞鶴ではできます。

【委員】 ですから、そうすると、一応稼げるわけ。だから、5時間というタイムでいけるかどうかというのが。

【委員長】 いいですか。

【委員】 できるだけ簡潔にいきます。

今、海難事故が多発しているのです、ぜひとも2つだけでもつくったら少しはましになるという話なのか、さっきみたいに計算して、いや、これで足りるはずだという話なのか、どちらか明確にしていただければいいと思うんですけど。

【事務局】 その前面を航行します5,000隻の船舶に対して、年間の荒天日数を考えますと、2隻あれば大丈夫だと考えてございます。

【委員長】 よろしいですか。

【委員】 この「年間20件の海難事故が発生しており」とありますけど、この統計の20件というのは、海難事故ですから、例えば船と船が衝突した数も含んでいるんだと思うんです。別に、船の整備が悪くて、ないしは勝手に沈没したのも海難事故なんだろうと思うので、要するに申し上げているのは、延べ26日間しかない荒天に、そこを14

隻掛ける26日の船が通っているんですけども、当然天気予報があるので、その日は非常に数が幾らかは限定されると思われる数なのに、今、この2隻だけをこれだけのお金をかけてつくるというのは、何か方法として、必要な措置として有効に機能しているんだらうかというところが、何かこの資料から、「それは2つつくったらいいよね」というふうに、今までの道路で、高速道路をつくって、ないしはバイパスをつくったらいかに交通事故が減って、時間的に短縮されて、非常にそれはよかったですねということがわかるんですけども、このいただいた資料では、その辺の数字と、今とられようとしている措置が正確に必要なように対応されているのかというのがよくわからないなというのが質問の意味なんですけど。

【事務局】 確かに、おっしゃるような形にはなってございませんが、この便益につきましては、マニュアルに基づきまして、海難事故が発生することによって船の損傷、それから人的な損失、積荷の損失、それから油流出による海峡汚染、そういったものに対して、荒天に遭遇した際の損傷区分、全損なのか重大なのか軽微な損傷なのか損傷なしなのか、そういったものにつきまして、発生確率をマニュアルに基づいて考慮しまして、便益は算出しております。

【事務局】 算出の仕方は、先ほど事務局が申しましたマニュアルどおりでやっております。実績のほうにつきましては、この資料の3ページにありますけども、年間大体最大で14隻、平均で押しなべて5、6隻というところだと思いますけども、現在、途中段階でございますけども、これが所要の長さの防波堤が整備されますと、1度に2隻避泊ができるということになりますので、この海難事故にも十分に対応できるものと考えております。

以上です。

【委員長】 1ページのところに、「我が国の沿岸域航行の安全性を確保するため、全国的な配置を考慮して、整備が進められており、全国36港が指定されている」と書いてあります。安全性の問題は、単にこの港湾だけを対象として議論するのでは不十分で、国全体としてのリスク・アロケーションを勘案して、避難港の配置計画を決定していると付度します。そのような国全体としての避難計画の中で、柴山港に2隻が割り当てられている。今回、B/C分析を計算する段階では、マニュアルに従って、国の計画で決まっているパラメーターを与件として計算されておられる。担当者は港湾施設整備計画を念頭に置かれて答弁されたのですが、国全体としての避難計画の視点については触れられなかった。そ

のため、いろいろ議論のすれ違いが生じたと考えます。

よろしいですか。だから、委員が言われたように、航行する船舶数には、必ずリスクがありますから、2隻でも泊めることができたので最悪の事態を避けられたというような状況も起こり得るし、事務局が言われたように、平均して考えれば、2隻程度が避難できる容量があれば十分であるという考え方も成立し得ると思うんですね。沖合いを何隻航行するかは日によって違ってくると思います。

よろしいですか。委員、何かありますか。

【委員】 いえ、特に大丈夫です。避泊というのは、毎回これでわかりにくいというのがわかりました。

【委員長】 いろいろとご質問、ご意見いただきましたけれども、本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されたいと思っておりますが、よろしゅうございますか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございました。

#### ■熊野川直轄河川改修事業

【委員長】 ありがとうございました。

それで、本事業についてご意見ございますでしょうか。

【委員】 直接関係ないんですが、干潟を保全されるということで、この紀南地域、熊野川以外にも干潟は結構あるんですか。もし今わかればベストですし、後でも結構なので、教えてください。

【事務局】 紀南地域で国が管理しておるのは熊野川だけですので、県の区間についてどういう状況かというのは、改めて調べて、また報告をさせていただきます。

【委員】 確認の質問ですが、とりあえず1万9,000トンでということですが、これまでの計画流量を超えた水量が出たこともあって、さらにもう少し大きな水量で計画を今後立てないといけなくなる可能性もゼロではないと思うんですけど。この1万9,000トンで打っていかれる手というのは、たとえばそれ以上のトン数に行う施策の第一段階としても整合性があることが既に織り込まれているのか、そのあたりいかがですか。

【事務局】 そのとおりに進めております。

【委員長】 よろしいですか。

それでは、熊野川直轄河川改修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されるとします。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した。

#### ■淀川総合水系環境整備事業

【委員長】 本事業について、何かご意見ございますか。

【委員】 私、環境のほうは全然門外漢なんで、ピント外れなことを聞くかもしれないんですけど、2点ちょっとお願いします。

最初に、たまたま私の地元なので質問させていただきますけど、野洲川のところで、環境のやつでやられていて、ビワマスの遡上というのが出ているというので、滋賀県というか、琵琶湖にかかわっている人たちはビワマスというのは何らかの意味で象徴的なものにはなっているんですけど、それが増えているのは結構なことだと個人的には思いますが、一方で、琵琶湖は結構ナマズとかが固有種でいて、それが河川の改修とかで産卵場所が減っているというのは、毎年のように夏になったら報道されるんですけど、そういったものも一緒に評価してはるのかどうかという。ビワマスは結構遡上はしやすいと思うんですけど、ナマズというの結構遡上しにくいらしいんですよ。田んぼに入って産卵するんですけど、そういうものがちゃんと入っているのかなど。地元の人たちというか、わりと琵琶湖にかかわっている人たちは、その辺が結構神経質じゃないかなと私は思って、その辺を1点教えていただきたい。

2点目は、その2ページ後、7ページ目の猪名川のやつなんですけど、猪名川が結構環境がよくなっていますというご説明だったんですけど、私はどこの区間の話をしているのかぴんと来なくて、区間をちゃんとご説明していただいたほうがいいかなと思うんですね。というのは、私は園田競馬場に行くときにその横を通っても全然きれいに見えないので。だから、あそこら辺は入っているんですかと。カニが遡上しているようには思えないふうに思うんですけど、そのあたり、もしきちっとやられているんだったら、区間をちょっと言っていただきたいですねというのがあります。

以上です。

【事務局】 まず1点目のご質問ですけれども、魚道の改良に当たりましては、主要とする魚種でございますけれども、1つは、野洲川に昔から生息していること、それと2つ目が回遊魚であること、それと3つ目が、遊泳力の異なる魚種を複数選択することになることを前提に、野洲川を代表して、水産上重要なアユだとか、大型で水深が必要となりますピワマス、それと遊泳力が小さいウツセミカジカの3種類を対象魚種に設定いたしまして魚道を検討しております。その中で、ここに挙げていますのは、琵琶湖で非常に固有種ということで認知度が高いピワマスというのもここで書かせていただきました。

それと、ナマズですけれども、滋賀県のほうで、魚が琵琶湖と水田を自由に行き来できるような取り組みを地元と一緒にやられているということは聞いておりますけれども、ちょっと詳しく把握しておりません。申しわけありません。

【事務局】 猪名川の場所なんですけど、7ページをごらんいただきますと、委員のほうからは園田競馬場、猪名川の2キロ、3キロあたりのことをおっしゃられたんですが、メインのところは、藻川と猪名川が分派する前、例えば桑津橋のあたりとか軍行橋の下流あたり、そこらあたりのいわゆる河道が広いところを中心に事業を行わせていただいております。ただ、園田競馬場の前、ちょっと上のほうあたりに、例えば豊中市の原田に下水処理場がありますが、そこら付近で改修を行いまして、そのときにはオギ群落を保護する事業とか、あと水陸移行帯をつくるために、洪積フラットをせずに斜めに掘削をしたと、それは昨年度行ったんですが、そういった事業も行っております。

以上です。

【事務局】 委員からいただきました産卵場所等のお話ですが、今回の事業は魚の遡上ということだけに着目しておりますが、河川行政の中で、例えば改修に当たって、できるだけ多自然の改修を行うような形にしています。例えば、直角に近いような角度で固いコンクリートの護岸を張ったりとか、そういうことばかりするのではなくて、傾斜を寝かしたり、あるいは非常にフォーラスな材質、穴がたくさんあいているような材質のものを使って、植物が早くそこに着床してきて、それによって卵を産めるような場所、あるいは稚魚が暮らせるような隠れ家をつくったりとか、いろんな形で配慮して行っております。それは、通常の河川改修だけではなくて、災害を受けた直後、緊急的に対応するような災害復旧事業についてもそういうことをしておりますが、ただ、個別に見ると、必ずしも全部が全部きれいにいっておりません。それは、用地の制約があって、必要な、やっぱり勾配を寝かそうとすると用地をたくさん買わなければいけないとかいろんな事情があって、地

域との関係の中で必ずしもきちんとできていないところもあるかとは思いますが、できるだけ、川の水を流すという観点だけではなくて、生き物にとってどういう環境をつくっていくのがいいかという観点からも改修を進めていっております。まだまだ足りないところがあるかと思しますので、いろんなところでご指導いただきながら進めていっておるところです。

【委員】　　これ、淀川全体、ものすごい地域の中、こことこことここということなので、どうしてもパーツの議論しかなかなかできないとは思いますが、今後の方向性として、せめて野洲川だったら野洲川の環境目標とか、その中で位置づけられることでないと、その効果がほんとうにあるのかどうかというのは評価できないと思うんですね。方向性としてそっちへ行っておられますか。

【事務局】　　環境といったときに2つあると思ってしまして、1つは水環境ですね、流量や水質。これについては、整備計画の中で数値目標を掲げている、あるいは環境基準の中で整理がされています。一方で、生き物を含む空間環境、こちらのほうはなかなか数字を決めることになじみにくいので、考え方としては、それぞれ整備計画の中で個別の川ごとに、この区間についてはこういうことに配慮しようということを明記しております。ただ、数字できちっと決めるところまでは多くのところが行っていないというのが現状です。

【委員】　　私が申し上げたのは数字の話ではなくて、例えばさっきはビワマスの話がありましたけど、いろんな利害関係者の合意の中で、ここはこうしましょう、こういう川にしましょうという全体計画をつくる方向性にあるのかという質問なんです。

【事務局】　　もちろん、個別の川、区間ごとで地域の方、あるいは専門の方々のご意見をいただきながら、そういう整理をして進めています。

【委員】　　その上で、これは淀川の総合ですから、それらは全部水でつながっていますから、常に総合的に見て、とにかく全体的につじつまが合っているという物言いをいずればしないといけませんよね。ぜひそっちの方向へ進めていただきたいと思う次第です。

【委員長】　　ほか、よろしいですか。

【委員】　　すいません、ちょっと抜けさせていただかなあかんで、ちょっと一言だけ。

僕は産業振興とかの立場から言うと、これ、3つ目の整備事業ということで、いろいろ地元と町の駅とか川の駅とかでおやりになると。ところが、幾つか見ると、例えば地方自

治体と一緒にやって、やるときは自治体も盛り上がっているいろいろなやるんですが、その後も、例えば河川敷につくった遊具とかが老朽化したまま放置されていたりとか、水辺に近づくように飛び石とかがつくってあっても、地元自治体が結局財政難から全く何もできなくて、非常に悲惨な状態になっている事例を幾つも見るんですね。つくるときは盛り上がってわーっとつくって、伏見なんかは観光地ですからいいですけども、それ以外のところでおやりになるときに、長期的に、今後例えば人口も減ってくると。今は盛り上がって道の駅だ、川の駅だとわーっとやるのはいいんですけど、これが5年後、10年後、ほんとうに維持していけるのかということも含めて、計画をぜひ立てていただきたいなど、それはお願いであります。

それともう1つは、これは前も申し上げんですが、僕は高槻市の産業振興とかをやっていっているんですが、観光振興計画とかをやってもあんまり川の話が出てこないと。できるだけ、お忙しいと思いますが、いろいろ会議とかに参加していただいてPRをしていただけたら、僕も会議のときにはいつも言うんですけども、なかなかそういう情報がうまく流れていないような気がしますので、その辺、2点だけお願いをちょっとして。

【事務局】 観光振興のほうは、芥川ですと、高槻市や地元のNPO等といろいろな連携して実施していますので、今後ともPRに努めていきたいと思ってございますので、またご指導いただければと思っています。

【委員長】 よろしゅうございますか。

それでは、淀川総合水系環境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されるといたします。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。

#### ■淀川水系直轄河川改修事業

【委員長】 本事業について、ご意見ございますでしょうか。

【委員】 質問でございます。

写真だけ見せていただくと、河川改修で随分護岸がコンクリートになっているように見えるんですけども、かなり緑化のこととかに取り組まれているんでしょうか。

【事務局】 淀川河川事務所管内につきましては、淀川環境委員会にスクリーニング会

議というものがあり、毎年4回程度開催しており、淀川管内での工事については、直轄、府県、市町村、公団等で実施されるものは全てスクリーニング会議で淀川環境委員会の委員に見ていただいております。その中で、影響の大きいもの、影響の軽微なもの、影響のないものというような形で判断していただき、それぞれ必要に応じて淀川環境委員会の委員に現地で状況を確認の上ご指導いただき、配慮できるところはするというような形で進めさせていただいているところでございます。

【委員長】 よろしいですか。そのほか、よろしいですか。

それでは、淀川水系直轄河川改修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されるといたします。よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

#### ■紀の川直轄河川改修事業

【委員長】 本事業について、意見、よろしく願いいたします。よろしいですか。

それでは、ございませんようですので、紀の川直轄河川改修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されるといたします。よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

#### ■新宮川総合水系環境整備事業

【委員長】 本事業について、何かご意見ございますでしょうか。よろしいですか。ありがとうございます。

それでは、新宮川総合水系環境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されるといたします。よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 それでは、本日の審議については以上で終わります。

委員の皆様、長時間お疲れさまでした。

一旦マイクを事務局にお返しします。

【事務局】 長時間にわたります審議、どうも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作成してお配りさせていただきます。よろしく願いしたいと思います。

それでは委員長、改めて議事進行をお願いいたします。

【委員長】 それでは、事業評価監視委員会審議議事録速報版の確認及び修正に移ります。

お手元に配付されました議事録速報版（案）について、ご確認をお願いいたします。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、議事録速報版につきましては、お手元の資料のとおり確認いたしました。

そのほか、事務局より皆さんにお知らせすることはございますか。

【事務局】 特にございません。

【委員長】 委員から何かございますか。よろしゅうございますか。

それでは、本日の審議を終了いたします。

事務局にマイクをお返しいたします。

【事務局】 それでは、以上をもちまして、平成26年度第4回事業評価監視委員会を閉会といたします。

本日は長時間のご審議、どうもありがとうございました。

【議事録終わり】