

近畿地方整備局事業評価監視委員会（平成29年度第3回）

議事録

日時：平成29年10月4日（水） 9：30～11：40

場所：大阪合同庁舎第1号館 第1別館（2階）大会議室

【委員長】 本日は審議案件が多くございますので、なるべく円滑な議事進行にご協力いただければと思います。どうぞよろしくお願いいたします。

■大和川直轄河川改修事業

【委員長】 何かご意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

なければ、1つだけ。事業評価そのものというか、この案件を超えることかもしれませんが、既往最大というのが、たくさん出てきました。最近、既往最大を超える可能性というのが随分高まっているのかなというふうに思いますが、それらはどのような位置づけなんでしょうか。簡単で結構です。

【事務局】 河川整備計画、これからまだ残りの再評価もさせていただきますけれども、目標は既往最大ということで、実績の段階整備をしているんですけれども、そういう形で目標設定しているところが多々ございます。委員がご指摘のように、最近の気候変動の影響もあるのではないかとということで、施設能力を上回るような洪水というのが頻発しているような状況で、これからもやはりそういうことも起こり得るということを前提に、いろいろ考えていかなくちゃいけないのではないのかなと思っています。

一方で、ハード整備につきましては、今も話をしましたように既往最大の洪水に対しても、まだ至っていないというところもありますので、まずはこの計画に目標としています事業というのをしっかりやっていきたいというのが1点と、それから、あとは現況の施設能力を上回るような洪水というのは実際発生するという観点から、避難でありますとか、あるいは事前の備えでありますとか、先ほど、局長の挨拶でもありましたようにタイムラインでありますとか、そのようなことを減災対策ということでもって、すぐできることということで、しっかり頑張ってやっていくということで対処していかなくちゃいけないと思っています。

いずれにしても、ハード整備、事前予防というのが非常に大事だと、我々は思っておりますので、ここについてもしっかりと早く対応をしていきたいと思っている次第です。

【委員長】 ありがとうございます。

幾つか河川の事業が続きますので、最初にお伺いしたのですが、ほかにご意見ございますでしょうか。

【委員】 8ページの遊水地の整備をされるということの右下に図がありますが、2点、簡単に結構なんですけど。当然、地元のいわゆる水田の地区だと思いますが、そういう地権者に対する了解をとっている、とっていないという、そのあたりの状況と、それから、幾つかの河川が合流するところになりますので、遊水地は、上流の佐保川の掘削をすることの、いわゆるペアだという位置づけではあると思うんですが、ほかの河川からの水も受け入れるような形になるのか、佐保川だけの水を受け入れる形になるのか、その点だけ教えてください。

【事務局】 まず、初めに質問いただきました地元の状況等についてでございます。今、大和川の遊水地というのは中流部に予定しておりますけど、5カ所5地区で予定をしております。それぞれ5カ所、今、地元との調整というところに入っているところでございますけども、その中でも、今、特に地元の了解というところが進んでいるといたしますか、何も問題なくいきそうなところについて、できるだけ早く効果を発現したいということで進めているところでございます。この保田地区というところと、上にあります窪田地区、ここについては、地元の方々も了解いただいているところでございますので、今年度から用地買収に入っていくというような状況まで至っているところでございます。なお、今回、この遊水地につきましては、容量確保するために、その土地の掘削を伴いますので、用地買収形式という形をとらせていただいているというところでございます。

それで、2点目として、この佐保川だけの水を受けるのかということでもありますけども、現在、大和川の整備計画では、支川はそれぞれ県が管理している河川でありますけども、10分の1の治水安全度の整備を行おうとしているところです。その整備に伴う流出分というのも大和川本川で補うことになっておりますので、それも含めた形での遊水地の容量の確保という形になっているところでございます。

【委員長】 よろしいですか。

ありがとうございました。ほか、いかがでしょうか。

ないようでしたら、審議結果といたしまして、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当と判断されるといたしますが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【喜多委員長】 ありがとうございます。

■加古川直轄河川改修事業

【委員長】 何かご意見があればいただきたいと思います。

【委員】 最後の海岸に砂を持っていかれているという事例、大変結構だと思うのですが、参考までに、いわゆる運搬コストは誰が負担されているかということと、発生する土砂の量と、受け入れ側の量のバランスといいますか、その辺の調整はどんなふうに行われているか教えてください。

【事務局】 今回、須磨海岸の事例を出させていただいておりますけれども、運搬につきましては河川事業の方で持たせていただいて、要は、須磨海岸は準備をしていただくということで、コストは向こうには持っていないというような感じになっています。ただ、我々の砂を運んだ後に、海岸として利用するために覆土をするような、海岸利用としての砂をまくような部分については須磨海岸さんの方に持たせていただいているというような状況でございます。で、この処分をする調整者は加古川の河口近辺、いろいろなどころに関係者、たくさん当たって、それぞれWin-Winの関係になるところを見つけ出して、その時期にWin-Winになるようなところに入れるというような形で動かしていただいております。

神戸市さんは、今後も受け入れの準備があるということですので、引き続き、神戸市さんとはうまくやりつつ、ほかにもないかというような探し方をして事業を推進していきたいと考えてございます。

【委員】 こういう連携をされるのは、大変に結構だと思います。今後、こういうことを進めていくためには、土砂の収支のバランスをとることが大事で、それでよく言われるのは、どこかで土砂を調節するようなストックヤード、そういうものをある程度持つことで、その辺のバランスがうまくいくのではないかというのが、かねてから言われているところになるので、そういう工夫をされているかどうかだけ教えて下さい。

【事務局】 普通の土、土の質によっても、そのヤードの大きさが大分変わってきます。結構細かい土ですと、1回水抜きをしてから運ばないとだめだということで、ストックヤードが非常に大きくなります。それ以外のもう少し大きな土であれば水抜きが結構できるので、小さなヤードでも少し置いておいて、近くに運搬できるというようなことがあるので、比較的、土の質によって、ヤードの大きさとかが大分変わってきてしまうので、我々

は難しいところではあるかなというふうには考えているんですけども、なるべく近くに公共用地として、そういうようなヤードみたいなものがないかというものも、基本的には掘削の工事をやる時は、気を付けながら我々もやっていきたいなと考えていますけども、ここに大規模な用地があるから、ここを掘削のために使ってもいいという、そのためのだけにヤードを確保できている状態では、ちょっとないかなというふうには思っています。

【委員】 ぜひ、いい試みを皆さんで協議していただきたいと思います。

【委員長】 そうですね。今後の参考にして進めていただければと思います。

ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、加古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、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当と判断されたいと思います。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。

■ 揖保川直轄河川改修事業

【委員長】 ご意見あれば伺いたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】 事業自体に関しましては、特に問題はないというふうには思うんですが、17ページのところの表記の仕方で、29年度の再評価B/Cは、23年度の再評価に対して下がったという、変化倍率が下がったと書いてありますが、総便益、総費用そのものとかが全く整備に含まれていない事業を除外したためというのを書いてあると、前提条件が変わってきますよね。ですから、表記の仕方を工夫された方がいいのではないかなと、同一条件で比較したときに、このまま出ない。そのままこれが出てくると、何か効果が薄れているように見えるところがありますので、ちょっとその辺を工夫していただけた方がよろしいのではないかなと思いました。

【委員長】 確かに、評価の方法が変わったことによる変化ですので、従前であったらどうであったかということとあわせて示していただければわかりやすいと思います。

ほか、いかがでしょうか。

【委員】 当面の期間というのは、どうやって決めるのかということをお願いしたいのと、それから、堤防強化は、便益とかの評価のところちゃんと反映されているのかという、この2点だけ教えてもらえますか。

【事務局】 当面の考え方なんですけども、基本的には、大体5～7年程度ぐらいでどれぐらいできるかというふうなところが、事業評価として示すべきところかなというふうに、我々としても指導していただいているところなんですけども、その中で、比較的その事業の区切りがいいところというものを事務所として切らせていただいて、当面の整備期間というものを、今回、例えば揖保川ですと、これぐらいの期間というふうに設定させていただいているところでございます。

堤防強化につきましては、例えば、浸透とかパイピングとか、流下能力が向上しないところにつきましては、便益の算定の方法が確立されていないというところもありまして、Bの方には評価が入っていないという状況になってございます。ただ、一応、Cの方には堤防強化でやらせていただいているものも入れさせていただいているというところで、まだ、ちょっと計算方法が確立していないというところで、Bに入れるところまでは行っていないという状況になってございます。

【委員】 わかりました。これだけいろいろ進めてこられる施策の中で、その進めていくべきだと言っている施策が評価に反映されないのは、国交省としては問題ですよ。だから、何かその辺のところの対応を考えていただきたいのと、それと、さっき委員がおっしゃったのと同じなんですけど、いろんなものをまとめて聞かせていただくと、やっぱりそれぞれ違った時点で、特に、当面なんていうのはシフトしてしまいますよね。そんなのを前と比べるとどうなのかという議論をいろいろやっても、あまりよくわからなくなってしまふところもあるので、だから、その辺のところ、少しまとめて、うまくやっていただける方法を考えてもらえたらと思います。

【事務局】 補足というか、便益算定については、なかなか実際に計算できるようなものというのは、チャレンジはしているんですけども、なかなかできていないという状況であります。試行であってもチャレンジして、それを出していくということは大事かなと思っていますので、少しでも頑張っていきたいと思っております。

それと、あと、当面の期間に関しましては、河川整備計画、おおむね20年から30年とっておきまして、それを大体3つに分けてという形でもって考えております。今、説明者からも話がありましたように、事業の切れ目とかというのも見ながら、当面の期間というのをおおむね定めて、整備計画20年から30年をどういうふうに進めていくのかというのを考えていきたいと思っております。以上です。

【委員】 わかりました。結構です。

【委員長】 ありがとうございます。引き続き頑張っていたきたいと思います。

ほか、よろしいでしょうか。

ないようでしたら、揖保川直轄河川改修事業の審議結果といたしまして、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当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。

■紀の川直轄河川改修事業

【委員長】 それでは、ご意見ありましたら伺いたいと思います。いかがでしょうか。

浸水深も減って、孤立者数もゼロになるといったような計画ですけども、よろしいでしょうか。

それでは、ただいまの紀の川直轄河川改修事業の審議結果といたしまして、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当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158号永平寺大野道路

■一般国道158号大野油坂道路（大野・大野東区間）

■一般国道158号大野油坂道路（大野東・和泉区間）

■一般国道158号大野油坂道路（和泉・油坂区間）

【委員長】 それでは、ご意見をいただきたいと思います。

【委員】 単純な質問でございます。トンネル断面の変更、中央分離帯を設けられて拡幅するという変更ですけど、これは、ほかの道路も含めて、今後この仕様がスタンダードになると理解すればよろしいのでしょうか。

【事務局】 従来ラバーポールでやっていたようなものについては、真ん中に分離帯を置いて、2車線を完全に分けるという形がスタンダードになってきます。

【事務局】 完成2車線断面ということで、大野ICまでが暫定2車線、そこから東側が完成2車線ということで、交通量等に応じて将来の車線数が変わっておりまして、完成4

車線のところで、暫定的な2車線で整備するところについては、引き続きラバーポール等があって、将来的に4車にするということになりますが、完成2車線のところにつきましても、中央分離帯を入れて、それで最終的な完成形ということでハードなものを入れましようとして書いておりますので、今後、多分、紀勢線でありますとか、ほかの高速道路ネットワークであまり将来交通量が増えなさそうなところは、完成2車線で作るものですから、全てこういう同じような断面になろうかと思っております。

【委員】 はい、わかりました。

【委員長】 ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

【委員】 スライドの3、前回の最後に一体に評価することのいわゆる差異といいますか、その辺を少し、移行期間的に詳しく説明していただければありがたいということで発言させていただきました。一番関心がありますのでお聞きしますが、一体で評価する場合と個別で評価する場合の、計画交通量といいますか、実際どれぐらいの車が走るようになるのかというところが、個別でやる場合と一体でやる場合で、どういう違いがあるのか、全く同じ扱いになっているのか、一体でやるときには少し違う扱いになっているのかという点について教えて下さい。この今日の資料でも、これは再評価の参考資料の方ですか、これを見ると一体の方は、実際13,500台になっています。

資料番号でいうと、これは8の2ですか。13,500台のプラスマイナス10%の感度分析をされていて、これは一体で評価することによって、初めてこういう資料が出てきているということになるのでしょうか。

【委員長】 交通量推計の見方の話ですね。

【事務局】 交通量については、一体で評価する場合も個別に評価する場合もやり方が変わるというものではございません。

【委員】 ただ、この資料8の2は、今回、一体の評価をすることによって再度作成された資料ということではないのでしょうか。それ以外に、この8の2のあと、3枚セットでありますよね。

永平寺大野道路の下に油坂道路も、要するに4段書きになっている資料がありますよね。これを見ると13,500台というものの、例えば、感度分析のところの交通量の基準値というのが13,500台/日の±10%という形で評価されていて、ほかはその各区分ごとに少し違う台数が張り付けられていますよね。一体評価のときに、13,500台を通してやっているわけではないわけですね。その辺がちょっとこの資料ではわからないので。

【事務局】 こっちの資料の13,500台という資料の値ですけれども、これは、この4区間を加重平均して求めた数字でございます。

【委員】 その加重平均する前のときは、4区間ごと、ほかの資料と同じ値を使っているということよろしいですか。

【事務局】 そうです。

【委員】 じゃ、それは、一体評価してもしなくても変わらない。

【事務局】 はい。

【委員】 そうすると、次の質問は、一体評価をすることによって、今回、具体的にどこがどう変わっているかということをお教えしてほしいんですけど。

【事務局】 考えている間に、少しだけ補足を。一般論で先にお答えしますと、一体評価する前と後といいますか、元々個別の事業化ごとに評価している際には、その事業化した区間ができたときの交通量で、そのまま、その後40年間、便益はどうだろうかとか、そういうような計算をしております、要はそれ以外の区間というのは伸びるか伸びないか、まだわからないところについては、入れていない形でやっておりました。それを、一体評価することにより、例えば、最初の10年間はこの区間だけでできていると。そうすると、その一体的に評価する次の区間が供用するのが例えば5年後とか10年後とかになってきますと、徐々にネットワークが伸びてくるような前提になりますので、計算上はその新しく伸びた結果として、多分、根本の交通量も増えるだろうと、なので、根本の交通量が増えて、また計算し直す、またさらに伸びるとまた全体が増えてという、若干尺取りのような形で交通量が徐々に増えていくような形で計算ができるだろうというようなことを思いましたので、さっき事務局が言ったのが変わらないというニュアンスだったんですけれども、多分、ネットワークが徐々に進展するという前提で交通量を計算し直しておりますので、少しずつ変わりながら、便益の計算を各断面、断面でやり直して、それを最後足し合わせて、全体的に延べ40年間なり50年間での便益は幾らですよというような計算しておりますので、ちょっとずつ私は交通量は変わってきて、計算を積み重ねているのかなと思います。

【委員】 当然、そういうふうにしないと、広域的な交通量の再配置だとか、そういうものが本来一体で評価されることが本質的なメリットだとすれば、そこは変わっていないと言われてしまうと、それは何かあまり一体でやることの価値というのが、逆に見えてこないというふうに思ったりするので、ちょっと発言させていただいたわけです。

【委員長】 ありがとうございます。この事業に限らず、道路事業でも河川事業でも当該区間、当該事業だけで評価するというのは、なかなか難しいところもありますので、一体評価あるいは流域全体でといったようなことも求められるわけですが、そうした場合に、多分、今、皆さんが感じてられるのは、個別評価から一体評価に変えたときに、その両方はどういう関係になっているのか、あるいは、評価の仕方を変えるとすると批判的に見る人は何か具合悪いことがあるから評価の仕方を変えたんじゃないかと思うことも考えられますけども、そうではなくて、こういう評価の方がより本質的でしょうと。それは、以前の方法で見るとこうで、今回の方法ではこうですよ、両者の相互の関係はこういうふうになっていますということがわかり、あるべき一体評価の方を読んでもらえるような示し方をいま少し工夫していただければよろしいのではないかなと思います。

【委員】 前回、奈良の方の2つ区間と精華拡幅でしたか、いわゆるB/Cだけで言うと、片方は一体にすることによって少し上がる、片方は下がるとか、でこぼこする場合も当然あるわけです。だけど、それは、個別区間でやるよりも、一体としてやる方が本質的にはある意味正しい方向であろうということで、一体の方向に持っていくべきではないかと、こういう議論だったと思います。例えば、今回の場合であれば、一体でやること、今回4区間あるわけですが、それがどういう差異を持っていて、それが従来型と今回型で何が本質的に違うのかということとを端的に教えていただきたいというのが、素朴な質問なんです。

【委員長】 ということで、表現の仕方を少し丁寧に、国民がわかりやすいようにしていただければと思います。

ほか、いかがでしょうか。

【事務局】 11ページのところに、これはB/Cだけなんですけれども、メイン資料の一番下の※4のところに、実はこれ個別事業でやった場合のB/Cも一応参考で載せておきまして、全般的な傾向としては、実は、個別評価の方がやや大き目に出ています。一番下の和泉・油坂の区間だけ1.2ということで、全体事業で見れば少ないんですけども、一体評価よりはやや大き目に出ているという傾向は今回の区間については出ておりました。この辺をもうちょっとわかりやすく、見せるやり方を少し相談したいと思っております。

【委員】 大事なところが下の方に小さく書かれているので。

【事務局】 済みません。これからはできるだけ、一体評価を前面に出そうという気持ちが出てしまいました。大変失礼いたしました。

【委員】 ですから、これから、全てその2つのやり方を常にペアで出さないといけないということを申し上げているつもりはなくて、慣れていないところ、移行期間もありますので、その辺がわかるような形で、ちょっとしばらく丁寧に説明いただくとよろしいのではないかと、そういう意見です。

【委員長】 ということで、よろしくお願ひしたいと思います。

ほか、よろしいでしょうか。

【委員】 素朴な質問で済みません。関係自治体の意見を見ていると、北陸新幹線の開業に合わせた平成34年までのというのが書かれているんですけども、あと5年で用地取得率は悪くないだろうと思って拝見しているんですが、そのあたりの見込みというのが、もし今の段階であれば、感想というか、コメントで結構ですので、お願ひいたします。

【事務局】 用地買収も大分進んではきていますが、まだできていない区間もございますし、先ほどご覧頂いたトンネルがかなり多いので、やっぱり地質条件によって、かなり工期が変わってくるということで、現在のところ、まだ、開通時期は未定という状況でございます。

【委員】 関連して、済みません。異常気象に対する事業ということで非常に重要だと思っております。それが解消されることを期待するということで書かれておりますので、大体回避できるんだなとは思っているんですが、非常に立地条件とか気象というのは特に最近変動があるという中で、最近の大きな気候変動にも見込みつつの工事をしていられるというか、このルートを通して、こういう工事をすれば、およそ、その積雪であるとか、もろもろ挙げてられることが解消するというふうに、もう内容的には考えていいのか、まだ、懸案事項を持ちながら進んでおられるのかというあたり、これもコメントで結構です。よろしくお願ひいたします。

【事務局】 なかなか気候変動までというのは見込めていないのですが、ただ、今ある北陸道と名神を使うルートと今度の中部縦貫のルートでいいますと、わりと雪の降るパターンが南北方向と東西方向で違うので、これまでの経験からいっても同時に大雪になるというのは、なかなか少ないので、特に大雪時のリダンダンシーという意味ではかなり強化されるのかなと考えております。

【委員】 ありがとうございます。

【委員長】 ありがとうございます。先ほどの河川の案件でも出てきましたけれども、異常気象等々、本来は計画段階で考慮すべきものだろうと思いますが、喫緊のものについ

ては、それが事業にどう反映されているのかということについても関連してくると思います。

ほかにないようでしたら、結論を得たいと思いますがよろしいでしょうか。

本案件の審議結果につきましては、委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり事業継続することが適当と判断されると思います。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8号野洲栗東バイパス

【委員長】 この案件は、前回、平成27年に再評価後3年ということで評価をされて、それから2年たって、今回ということになっております。この事業について、何かご意見ございますでしょうか。

【委員】 今、76億円のプラスのところのご説明で、ガラス繊維紙などを製造する工場があり、特殊な機械の補償が必要であるというのは、5ページの下のところであると、4つの補償内容のうちの2つ目と見たらいいのでしょうかね。

【事務局】 この2つ目の七間場の大規模製紙工場と書いていますが、特殊繊維紙というのが、普通の製紙じゃなくて、いろんな機能を持った特殊繊維紙を製造している工場でございます。

【委員】 したがって、その機械を移すという、その部分がかかなりの負担があるということで、そういうふうにと考えたらいいんでしょうかね。

【事務局】 そうですね。工場の中には、そういう特殊な機能を持った紙を製造する機械が、最初、工場を建てたときから、どんどん伸展してきておりまして、そんな状況でその機械を移転するのを現時点において、見積もっていくと相当事業費が増加したということでございます。

【委員】 ありがとうございます。

【委員長】 ほか、いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、一般国道8号線野洲栗東バイパスに関する審議結果ですが、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当と判断されるというふうに結論づけたいと思います。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163号木津東バイパス

【委員長】 それでは、ご意見をいただきたいと思います。

【委員】 この今の木津東バイパスができると、上狛から大谷のこの間の渋滞が緩和はされるのでしょうか。それとも、京都府が事業中というところが、2車線のところが開通することが前提ということになるのでしょうか。

【事務局】 そうですね。あくまでも、この重複区間は163と24号が合流した両点になっていますので、効果としてはこの京都府の事業が完成して、我々の事業も完成して、ネットワークとして新たに構成されることが一番の効果を発揮すると考えています。

【委員】 そしたら、その場合、この事業の便益の走行時間短縮便益というのは、この本件事業が完成することによってもたらされるのか、その京都府の事業も完成してもたらされるのかというのは、どうでしょうか。

【委員長】 つまり、一体評価として、どう考えるのかということですね。

【事務局】 交通量の推計にあたっては、全体のネットワークが完成したということで交通量推計していますので、それに伴う便益ということでございます。

【委員】 ちなみに、そこはいつごろなんですか。

【事務局】 現時点では、先ほど申しましたように、やっと工事着手ができて、設計も見直しているところですので、完成時期については、今、明確に申し上げられる状況にはございません。

京都府も、まだいつという設定はしておりませんが、常に連携をとりながら事業調整しながら進んでおりますので、できれば同時に供用するように調整を図りながら、今、やっているところでございます。

【委員長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【委員長】 ほかにご意見ありますでしょうか。

ないようですので、一般国道163号線木津東バイパスの審議結果といたしまして、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）

のとおり事業継続することが妥当と判断されると結論づけたいと思います。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。

■淀川河川公園

【委員長】 ご質問、ご意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

先ほどから話題になっておりますように、再評価でありますので、この事業だけではないですけれども、それまでの評価の経過と比べて今回の再評価がどうであったかという位置づけがわかるようにお示しいただくと非常にわかりやすくなるのではないかと、つまり、道路区間の一体評価ではないですけれども、時間的な観点から一体的に把握できるような評価の仕方というのにも必要かなと思いましたので、この事業だけではなくて全体な話ですけども、ご検討いただければと思います。

ほか、よろしいでしょうか。

それでは、淀川河川公園の審議結果といたしまして、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当と判断されると結論づけたいと思います。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。

■舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業

【委員長】 それでは、ご意見、ご質問をいただきたいと思います。

【委員】 1 ページ目に、整備目的のところに、阪神港等の物流機能のリダンダンシーの確保という目的があるんですが、リダンダンシーは具体的には、どれぐらい実施可能なんでしょうか。

【事務局】 この大規模地震というのが、東日本大震災の際の事例から、もし阪神地区で南海地震が発生したときに、リダンダンシー機能として確保するというものでありまして、この和田地区にガントリークレーンというコンテナを扱うクレーンがあるんですけども、そちらの能力の方から算定いたしまして、地震の発生確率等から算出し、和田ふ頭で扱える量というのを計上してございます。24時間稼働するというふうな形のことを考えて、

元々舞鶴港で扱っている貨物を差し引いた量が扱えるだろうということで、そちらの方を便益として計上させていただいているというような考え方になってございます。

【委員】 具体的に舞鶴港は、資料のここには阪神港というふうに書いてあるので、阪神港でいうと、阪神港のどれくらい、何%ぐらいを扱えるようになるということなんですか。

【事務局】 ちょっと補足させていただきますと、今、阪神港で、合わせて480万TEUぐらいやったと思うのですが、先ほど、説明者が申し上げたところでいきますと、舞鶴でこのリダンダンシーでいくと、6.5万TEUということで、パーセントからすると少ない、数パーセントなんですけれども。

【委員】 目的として、パーセンテージがかなり低いので、目的の2番目に掲げるには説得力が少ないかなというふうに感じます。もっとリダンダンシーが確保できるように、例えば、ソフトの面、地上の面でのところの工夫などもしながら、もう少し目的を達成できるような形で進めていただければと思います。

【事務局】 わかりました。リダンダンシーの確保について、港湾計画上も機能として持たせてございますので、できるだけ京都舞鶴港でリダンダンシーが確保できるように引き続き、事業を推進していきたいと思っております。

【委員長】 今おっしゃったように広域の港湾整備計画上の観点からの位置づけというのが必要なことだと思いますので、私は、こういう形で書いておいていただくのもよろしいかなと考えます。また、おっしゃったようなことも反映していただければと思います。ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

1ページ目に地元調整に時間を要したとありますが、これは相当ご苦労なさったのだらうと思います。具体的にどういうことに時間を使われたんですか。

【事務局】 事業が承認されてから、地元の方に何回も打ち合わせに行かせていただいているのですが、どうしても、自分たちのところにその道路が入ってくるのに対して、やっぱり難色を示されているといいますか、どうしても近くで公共事業も幾つかされてきたということで、こっちのトンネルとか、この道路のところまでは、まだよかったですけれども、こちらの方の道路に入ってくるにつれて、平成18年に直轄で採択されているんですけど、それ以降、地元自治会の方にずっと説明してきているのですが、23年1月の時点で事実上やっぱりだめだよという話を受けてきたということで、引き続き、ずー

っと話をしてきたんですけども、なかなかうまくいかなかったということなんですけど、28年7月のところで、少し測量調査等のところから実施してもいいよという同意を得られるようになったので、このときから、調査を始めていったというものでございます。

【委員長】 ということは、おおむね調整は整ったということですね。

【事務局】 そうです。測量調査の着手について、地元同意が整ったので、あとは実際の工事に向けて、これから説明をしていくという形になります。

【委員長】 わかりました。ありがとうございました。

ほか、よろしいでしょうか。

それでは、舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業の審議結果といたしまして、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり事業継続することが妥当と判断されるといたしたいと思っております。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。

本日の審議については、以上で終わります。委員の皆様、長時間の審議、お疲れさまでした。

一旦ここで、マイクを事務局にお返しいたします。

【事務局】 長時間にわたります審議等、ありがとうございました。

それでは、ここで、議事録速報版を作成いたしますので、しばらくお時間をください。

議事録速報版がお手元に渡ったかと思っております。

委員長、改めて、議事進行をお願いいたします。

【委員長】 ありがとうございました。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たいと思っております。ただいまお手元に配布されました議事録速報版（案）について、確認をお願いいたします。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

特にないようですが、2カ所ほど句点が抜けているところがありますので、それを補っていただいて、原案どおり、確認していただいたということにしたいと思っております。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。では、確認をいただいたということで、事務局の

方にお戻ししたいと思います。

何か、皆さんにお知らせするようなことはございますでしょうか。

【事務局】 特にございません。

【委員長】 委員の方々から何かご発言ありませんでしょうか。

では、特にないようですので、これで、本日の審議を終了いたします。円滑な進行にご協力いただきまして、どうもありがとうございました。では、事務局にマイクをお返しします。

【事務局】 以上をもちまして、平成29年度第3回近畿地方整備局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、まことにありがとうございました。

【議事録終わり】