

近畿地方整備局事業評価監視委員会(平成23年度第3回)

議事録

日時：平成23年10月17日(月) 15:00～17:58

場所：近畿地方整備局 第1別館(2階)大会議室

■ 一般国道478号京都縦貫自動車道 にかかると審議について

【委員長】 それでは、審議に入りたいと思います。

京都縦貫自動車道について、いろいろご意見をいただきたいと思うんですが、本日は、委員会規則第3条によりまして、専門委員といたしまして、西日本高速道路株式会社事業評価監視委員会委員にも出席していただいております。

【西日本高速道路委員】 まず、申し上げたいのは、この事業の必要性、十分認識できると。非常に大事なミッシングリングの結合と。なのに、なぜ今までかかったのかというのが第一印象です。

この該当する路線の周辺道路の混雑緩和、また環状機能の強化、さらには通過交通の転換、広域的なネットワークから見てのミッシングリングの解消のリダンダンシーの確保ということがうたわれていて、なおかつ、残事業ではB/Cが5.9、事業全体では1.1というのは、恐らく、これまでの事業がある意味で大変なところもあったんじゃないかというようにも思われます。特に事業費の面で。

ということになれば、もっと先行して事業を進めていくということが求められたんじゃないかと。平成24年供用を目指すということですので、目指すんじゃなくて行っただというように意気込みでもって、早く、早期にこのミッシングリングを結合するということが必要なのではないかというふうに私は考えます。

それで、質問なんですけど、先ほどの説明では、再評価の理由は再評価後3年たったんだという説明がございましたけども、当初の完成年度はいつだったのかと。それと比べると、どの程度おくられているのか、またはおくれはないのか、そのあたりですね。仮におくられているとすれば、それが恐らく事業費等にはね返ってくると思います。そのあたりについての検討は十分されているかと思っておりますけども、ちょっと説明をお願いいたしたいと思っております。

いずれにせよ、一言言えば、早期に完成しなきゃいけない区間であると。にもかかわらず、今までかかっているということについて、1つ、今のような質問が出てきた理由があります。

よろしく願いいたします。

【事務局】まず、今までおくれた理由、遅くなった理由ですけれども、実はこれ平成元年に都市計画決定を全線にわたってしております。ただ、その当時の都市計画をするに当たっての地元説明の様子を聞いてまして、かなり地元の反対がきつかったと。地元説明に入ったとしても、なかなか会場から帰してもらえない、説明が終わっても帰してもらえない、それぐらいの反対があったということでございます。

それから、平成元年に都市計画をしてから工事着手まで平成9年度までかかっていますので、その間非常に事業者として苦労があったと聞いております。

また、平成24年度供用ということに関しては、残り1年半ですけども、NEXCOと協力して、絶対に24年度に供用していきたいと思っております。

【委員長】よろしゅうございますか。

【西日本高速道路委員】ありがとうございます。結構でございます。

【委員長】それでは、そのほかの委員からもご意見賜りたく。——はい。

【委員】先ほどのご質問の、もともとは何年にできる予定だったんですか。

【事務局】京都第二外環状道路として明確に供用年次を言ったのは、平成24年だと記憶しております。

【委員】当初の予定より大分おけているというふうなことを、ご質問なのかお答えなのか、あったように思うんですけども、おけているという限りは、エンドがあって、それから25年の3月までにできますよという答えがあるのかと思ったら、一度もまだそれはないという答えなんですか。

【事務局】工事の着手時期としては平成9年度なんですけども、全区間16kmの事業ですので、そのときは、まだ見込みが立たない、また用地に関しても、まだ取得のめどが立っていないということで、たしか18年か19年ごろに平成24年度ということを打ち出したと記憶しています。

【委員】その次なんですけれども、長岡京インターなんですけれども、これは大山崎ジャンクションから見まして、わずか1kmから2kmの間の距離なんだと思うんです。大山崎ジャンクションというのはかなり大きなジャンクションですので、そこからわずか1km余りのところにフル装備の、またインターをおつくりになるという理由は何かあるんですか。

【事務局】大山崎から確かに距離的には短いんですけども、長岡京市の住宅地ということもありまして、交通の利用が認められるということでインターを計画しております。

【委員長】よろしいですか。そのほか。——はい。

【委員】当初、情報ステーションを設けられたところからずっと見せていただいているんですけども、私の大学の横も通ります。非常に緑が残っている、カキが今のシーズンきれいなエリアを通ります。恐らく、京都の中でも一番最後に残されたぐらいの里の風景ではないかというところを通るわけです。

今さら反対ではないんですけども、緑を壊していかれる、それなりの復元を十分、多分景観委員会とかでされているかと思えますけれども、なお一層努力していただくとともに、側道等の関係との中で、うまくこれからつなげていっていただきたいと思います。今、非常に闇がきれいに残っている、暗さがある場所ですので、光が外に漏れることについても非常にケアしていただけたらというふうに思うところです。

今後ともよろしくお願いいたします。

【委員長】そのほか。——はい。

【委員】私もこの辺に住んでたことがあるので、苦勞されたというのは、すごい反対運動があったのも知っていますし。

少しこの高速道路の件で思うんですけど、特にこれにつながる京丹後のほうとか、そちらのほうは非常に交通アクセスが悪い、JRでも非常に時間がかかるということで、関西に住んでいるとなかなかぴんと来ないんですけど、地方に行くと、最近、高速道路の高速バスの役割が非常に重要視されてきていると。先ほどのこういう「事業の必要性に関する視点」のところ、今後こういう新しい高速道路ができると、公共高速網のネットワークの1つとして、今後、高速道路の高速バスの運行が見込まれるというのも、こちらのほうである程度評価の中に入れていいのではないかというふうに思われるんですが、その点はいかがでしょう。

【事務局】実は、ちょっと説明で省かせていただいたんですけども、長岡京インターには、実は高速バス停が計画されておまして、まだ今バス会社と実際の路線に関しては協議中、地元のほうで協議中なんです。

【委員長】よろしいですか。——はい。

【委員】先ほどの委員からのご質問のお答えについて、大山崎からわずか1kmの先に新しいインターをつくるのが必然性があるのかという質問に対して、長岡京は人口が多いので需要

が見込まれるということですが、それだけの理由でわざわざ1 km間にもう一つインターをつくるというのは、ちょっと理解しがたいのですが。本当にそれだけの理由で、新しいインターをつくる必然性というのがあるのでしょうか。

【事務局】長岡京の住宅地域から実際に大山崎のほうに抜けるまでに、かなり住宅地を走ることになります。周辺の171号という国道も渋滞しておりますので、実際に二外を使う人としては、大山崎インターを使うより長岡京インターを使ったほうが便利だと思っております。

【委員長】ここに資料がありますが、そのことに関して記載箇所はありませんか？大山崎大枝線の交通量とかに関する情報です。向日市、長岡京市は道路網の状況が極めて悪いので、地元に住んでいるとよくわかるんですが、通り抜けに相当苦勞するという状況です。——はい、何かありますか。

【委員】向日市の委員もやっているので申し上げますが、この辺、委員長がおっしゃるように、非常に道路状況が悪いところであって、ある程度の需要が見込まれるだろうというご説明は、知っている人間はわかるんですが、やはり今回の資料だけでは少し。確かにこんな近いところというのがあるので、やはり、今回はもう間に合わないですけども、今後以降、もう少しインターチェンジでどういう道路があって、どこから見込めるのかというのは、もう少し詳しい資料があってもいいかなというふうに思います。

委員長とか私なんかは、その辺の道路事情を知っていて、洛西ニュータウンがあの上にあって、相当の人口数もあるし、物すごく朝夕、昼間も渋滞するようなところだということのをわかっておりますので、まあまあ、そうかなというのはあるんですが、知らない方だと、それだけ見るとちょっと理解しがたいので、もう少し詳しい周辺の地図をつけられたりとかいうのは必要かなというふうに思います。

【委員長】はい。

【委員】長岡京は、人口が8万弱なんですね。向日市は恐らく5万ぐらいでしょうか。大山崎にインターがありますので、不便だと言えば、それはどこでも不便なんですね。そもそも茨木インターから京都南まで、当時は24 kmもインターチェンジがなかった時代が長かったわけです。今は、大山崎って真ん中にできて、まだ十何kmとインターチェンジがないわけなんですね。

もちろん、たくさんその間に市街地域とかあるにもかかわらず、道路事情が悪いとか何とかというの、どこでもそうなんだろうと思うんです。それにもかかわらず、ここだけが1

kmで、長岡のインターから見れば大山崎インターチェンジは見えるんですね。それぐらいの近くのところに、フル装備のインターチェンジをおつくりになる理由というのが。

例えば、向日市なんかですと171に出れば走れますし、長岡京の人口ってわずか7万何千人なので、洛西というのは春日インターとか、沓掛のインターをご利用なさったらよいわけで、ここだと少し場所が違うんですけども、何かその辺が。

便利になるのは結構なんですけれども、その辺のシミュレーションの数字が全然出てないので、なぜという感じがしますけれども。

【事務局】先ほど委員の先生からもありましたように、確かに長岡京市、あるいは大山崎町のあたりの道路は、慢性的に渋滞しているという実態があります。

ほかのところにインターがあるかないかということに関しては、やはり地元からの要望というのがありますし、これによって、環状道路のほうに転換できるのかなと思っております。

【委員長】この図だけいうのも、情報がひとり歩きする危険性があります。人口とネットワークの容量の相対的な関係により渋滞するかどうかが決まるるので、一概に人口が少ないからといってインターチェンジが不必要だという議論は成立しないと思います。しかし、情報としてそのことをきちっと示しておかないとだめだと思います。

それが、参考資料等の中に分析結果が示されているとは思いますが、こういう1枚ものの情報として整理したときに、そういう部分の情報が欠けてしまう可能性がある。今、委員の先生からいろんな意見が出ましたので、それをつけ加えて、きちっと説明責任を果たしていただければと思います。

それから、地元からの要望が強いというのもよくわかりますし、それと同時に用地取得に非常に時間がかかされた。沿道地域の多くは市街化調整区域ですが、都市計画決定される前に住んでられた方が多くおられる。それらの方の移転先を確保しながら道路をつくっていかないといけないというような事情もあります。地元からの要望があったという話も、できたらきちっとした情報として載せたほうがいいと思います。

【事務局】また、その地域の使われ方としても、住民が8万弱というほかに、サントリーのビール工場とかありまして、物流面でも市街地を大型車が走るわけにはいかないということが考えられると思います。

【委員長】よろしゅうございますか。いろいろ情報の出し方、あるいはまとめ方に関してご意見がいろいろ出ました。

この事業におけるインターチェンジの必要性に関して、もう少し補足説明が要するというこ

とですが、事業の継続に関してご意見はなかったと思います。

そういう意味で、審議結果ですけれども、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うことにしたいと思うんですが、よろしゅうございますか。

はい、ありがとうございました。

■ 一般国道9号京都西立体交差 にかかると審議について

【委員長】 それでは、京都西立体交差について何か意見はございますでしょうか。

いかがですか。よろしいですか。完成年度は、いつですか。

【事務局】 平成24年度末です。

【委員長】 24年で、それが終わってから、葛野のほうへ広げられるということですね。

【事務局】 はい。

【委員長】 よろしいですか。——はい。

【委員】 この千代原口のアンダーは、このトンネルの区間というのは大体何mというか、何kmぐらい。

【事務局】 トンネルの区間は、500mとなっております、取付区間としてその前後に約250mございます。

【委員】 全体事業費が321億円と書いてあるんですが、これは千代原口と葛野と2つ合わせての合計なんですか。

【事務局】 2つの地区の合計でございます。

【委員】 この2つの工事をするのに、用地買収とか要らなくて、要するに道路の下を掘っているわけですか。

【事務局】 工事に関してはそうでございます。

【委員】 それでも321億円も要るわけですか。

【事務局】 確かに、主ところは道路の下側になりますけれども、おりていくところのアプローチ部において少しは道路が広がりますので、沿線上を一部、用地取得しています。それからまた、地下構造物になりますので、どうしても事業費が高くなっております。

【委員長】 よろしいですか。

私、毎日通っているんで、なかなか工事が難しいことは理解しています。重交通の道路区間の下にトンネルを掘られるという意味で難工事なんですね。よろしゅうございますね。

それでは、「一般国道9号京都西立体交差」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うことにしたいと思いますが、いかがでしょうか。

ありがとうございました。

■ 近畿自動車道紀勢線（田辺～すさみ）にかかると審議について

【委員長】 それでは、近畿自動車道紀勢線についてご意見いただきたいと思います。——はい。

【委員】 前回のときも同じような質問をさせてもらったのですが、事業の必要性に関する視点（P.6）で、災害時の円滑な交通確保であります。確かに42号線が寸断されてしまうと物資が届かない、救援活動ができないというのはわかるんですが、この168号線とか311号線が被災しても、ここに紀勢線を通せばという、その論理展開がよくわからないんですが。

沿岸部はわかるんですけども、この道路ができることによって、なぜ内陸部に救援がスムーズに、活動が行われるのかどうか、ちょっとそれを教えていただけますか。

【事務局】 今回（9月の台風12号）もそうでしたけれども、新宮とか那智勝浦、非常に今回の台風の被災が多かったです。そういった中で、この内陸部の交通が遮断される。和歌山県の中で、全体で93カ所が通行止めになってございます。そういった中で、この内陸部を使って救済に行けないということで、結果的には42号道路を使ってこういった救援活動をしたりとか除去をやっているのが現実でございます。もう一つ高速道路があることによって、救済活動が早く行われるということで、そういった高速道路が必要であるということでございます。

【委員】 どうして沿岸部にもう一本高速道路ができれば、内陸部の道路が遮断されていても、十津川村に救援に行けるのでしょうか。

【事務局】 例えば、和歌山、大阪から内陸部のこの辺の救済ができないとなってくると、三重のほうをずっと回って行く、あるいは、和歌山から42号を使って行くということになりますので、要は、いろんな方向から救済することになるんですけども、高速道路があることによって、新宮からの救済活動がより早くなるということでございます。

【委員】 ちょっとわからないので、この質問はやめます。私の理解が悪いのかもしれないんですが、外側が高速道路が通っても、内陸部の道路が遮断されていて、どうやって救助にい

けるのか、相関性があるのかというのがよくわからないんですが。

【事務局】ここ（内陸部）に行くのに、例えば新宮からこっちの被災のところは救済できるといった場合、この高速道路があることによって、下からも救済できるし、他方面からも救済できるということで、そういった意味で内陸部の被災の救済が早くなりますということです。

【委員】わかりました。あんまり理屈として、説明として難しいのかなと思います。今回のように、対面通行もできないような内陸部の道路ですので、この道路の必要性と、この道路ができることによって内陸部の救援活動が可能になるというのは、ちょっと理解が難しいかなと。

【事務局】一番大きいのは、例えば、こういった今回の被災で、こういったところに、大きな重機、機械が入れないんですよ。例えば、北側からは大きな重機が入れないとなってきますと、大きな道路の国道42号を使って、大きな重機によって効率的にそういった復旧作業ができますよということで、非常に大きな重機が入れる大きな道路、実は42号しかないものですから、高速道路があることで、さらに時間短縮とか復旧が早くなりますということです。

【委員】わかりました。あわせて、内陸部へ通じる道路のほうも整備もご検討をいただきたいということ我希望して、それと、これが高速道路でなければならない意味がよくわからないのですが。例えば、42号線、もう1本通すにしても、交通量の少ない地域ですよ。なぜ高速道路でなければいけないのかがちょっと、すいません、教えていただけましたら。

【事務局】近畿自動車道というのは、高速道路の基本計画がございまして、高速道路で、紀伊半島の一周を整備しましょうかということになっておる中で、道路公団の民営化のときに、紀伊田辺までは有料道路でNEXCOさんが整備しますよと。それから下については、新直轄で無料で整備しますよということで、民営化のときに決まったということです。

【委員】じゃあ、この間は無料ということですか。

【事務局】そうです。

【委員】わかりました。

【委員長】内陸の台風の被害、そのリダンダンシーとして、高速道路が必要という論理には多少無理があると思います。高速道路整備によりどれだけ走行時間を短縮できるかとか、そういう具体的な情報を出していただきたい。例えば、重機を運ぶのに、どれだけ短縮して早く行けるとか、復旧がどれだけ短縮、早く開始できるのかとか、そういうご説明があった

ら、もっとわかりやすかったですね。

それよりも、もっと強調されたほうがいいのは、東南海・南海地震による被害に対するリダンダンシー効果です。今般の東日本の場合は、「くしの歯」作戦を使って、東北自動車道から三陸のほうに横断道を使って物資を運べただけでも、紀伊半島はそれがなかなか、できない。紀伊半島の内部の道路が非常に脆弱だということで、やはり東日本大震災のような「くしの歯」作戦に大きな期待はできない。そういうことで、42号線自体のリダンダンシー効果を強めていく以外に効果的な方策がないということをもう少し強調されて、書かれたほうがいいと思います。

【事務局】申しわけないです。ちょっとこのページで、先生言われたとおり、確かに東日本のときは、こういった高速道路があることによって、高速道路から集落が多い45号に向けて啓開とかいろんなことをやりました。

ということで、骨格となる高速道路によって、周辺の沿岸部にインター、あるいは工事用道路というのが何カ所か、数カ所あるんですけども、こういったものを使って救済、あるいは啓開活動ができるということで、この高速道路の必要性が東日本と同じように大きなウエートを占めるということでございます。

【委員長】資料の順番も入れかえたほうがいい。

台風に対しては、救援物資が届かないとか、孤立するという表現が出てきますが、地震に関しては説明が非常に淡々としています。

【委員】1つ、これはお願いといたらいいんですけど、この紀伊半島だと、例えば、串本だと、最悪の場合、地震が発生してから5分から6分で物すごい津波が来ると言われている。今回の東北の地震を見ても、僕仙台あたりに行ったんですが、ちょうど高速道路が、みんなよじ登って、そこで避難をしたと。仙台あたりでも、高速道路を挟んで内陸はほとんど影響がなくて、外側がもう流されていると。その際に、みんな追いかけて、高速道路の土手をかけ上がって、高速道路の上で難を逃れたというのがあるんですが。

ここの部分も、高速道路できるのはいいんですけども、あれをよじ登るといって相当大変なあれなので、ここでつくる場合に、最悪の事態、避難できるような歩道というのですか、そういったものをぜひ検討して、当初からつくっておいていただけるといいのかなと。

たしか、和歌山大学がシミュレーションで、串本、どんな津波が来るかというの、あれを見るとぞっとする、わずか5分か6分で物すごいやつが来るというふうに言われているので、新しくつくるところであれば、ぜひそういった設備というか、そういったものも地元とぜひ

検討してやっていただきたいというふうに思います。

【事務局】ありがとうございます。先生がおっしゃるように、確かに今、東日本のそういった震災を受けて、我々も今この構造を、先ほど言いましたこのインターはまあ行けるんですけども、途中の工事用道路を使って、皆さんが避難できる、あるいは重機とかによる救済ができるような道路など、構造を見直してございますので、できるだけそういった意見を反映してつくっていきたいと思っております。

【委員長】今、委員がおっしゃったのは非常に重要なポイントですので、これが完成した後も、どういうふうにこれを使って南海・東南海に備えていくかというのをぜひ地元を含めて協議していただきたいというふうに思います。

よろしいですか、ほか。よろしいですね。

それでは、「近畿自動車道紀勢線（田辺～すさみ）」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、こういうふうにさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございますか。

ありがとうございました。

■ 一般国道158号大野油坂道路（大野東・和泉区間）にかける審議について

【委員長】 それでは、大野油坂道路について何か意見ございますでしょうか。——はい。

【委員】 恐らく、書き方の問題だと思うんですけど、これ、事業の必要性のところ、地元振興で、入り込みのお客さんの割合が書いてあったところで、中京地方のお客さんが物すごく多いというのは、これはだれが見ても明らかなんですけど、そこで次に、全体としてはわずか5%の関東地方もくくって、全体の約25%は中京・関東地方からの観光客でくくっている意図は何なのでしょう。

【事務局】 確かに5%と低いですが、この自動車道は終点の松本まで行きますので、関東まで考えることが妥当と考えました。

【委員】 こう申し上げると何なんですけど、それは本質的な部分になるんでしょうか。恐らく、これは地元として、この近辺の交通ネットワーク上何かしら齟齬がないものにしようというのでつくるのが第一義的目的で、それ以外のところは、例えば、今現行でたくさん流入があったりする中京なり関西なりというところの交通をもう少し、まあ関西はこの路線関係ないかもしれませんが、特に中京地方との交通の齟齬をなくしようというのが、恐ら

く第二義的なものだと思うんですね。そこで関東をわざわざくくなくてもいいんじゃないかなというのが個人的にちょっと疑問なのと、この大きなネットワークを殊更強調する必然性はあるんだろうかなというのが、私はちょっと疑問に思うので、もうちょっと焦点を絞っているいろいろと必要性を述べられたほうが私はいんじゃないかなと思います。

【事務局】ありがとうございます。

【委員長】関西の観光客も来るとはありますが、ここでは。

中京、関東だけに絞った書き方しておられます。

【委員】まあ、中京地方と書くのは違和感ないんですけど、何でわざわざ関東をくくるんだろうというのは、何かすごく意図を感じますよね。

【委員長】関西ももうちょっと来てほしいですね。

【委員】この路線では関係ないでしょうね。多分。

【委員】この高速道路は有料なんですか。

【事務局】現在無料で進めています。

【委員】この14kmの区間の、大体で結構ですけども、例えば、半分ぐらいとか、それぐらいがトンネルなんですか。2割とか5割とか8割とか、そういう答えで結構ですが。

【事務局】8割ぐらいです。インターのところで明かりに出てくるという形です。

【委員】ほとんどがトンネル。

【事務局】はい。3本のトンネルになります。

【委員】そうすると、14kmのうちほとんどトンネルで、用地買収されて、ここの、安いんでしょうけど、不動産を取得されてトンネルを掘られて、全体で523億のお金がかかると、こういうことですか。

【事務局】はい。

【委員】ちょっとしつこいようですけど、先ほどの千代原口のアンダーは、2つのアンダーを掘るのだけで321億もかかっているんですね。ここは14kmの、しかも用地買収をして、ほとんどがトンネルを掘って、インターをつかって523億という金額で、どちらが安いとか高いというんじゃないですけど、何か感想としては、先ほどの千代原口がいかにか高いかなというか、何か14kmもつくれるのになという印象で、あちらのほうが高過ぎるん違うかなという気がしてならないんですけども。いや、すいません。本件とは関係ないかもしれません。

【事務局】トンネルが長くて、通常の明かり部よりもトンネルというのは非常にお金がかか

ります。先ほどの事例ですと、かなり都市部につくるということで、地盤状況、あるいは既存の建物との関係とか、工法に差異があるのではと思います。

ところが、こちらは山岳トンネルというところで、地盤も、特殊ということではない標準的なNATM工法を今考えています。工事費につきましては一概に対比できるというものではございませんけども、現場条件の違いから若干違和感があるのでしょうか。

【事務局】 補足させていただきますと、先ほどの千代原口ですが、供用しながら2車の地下のトンネルを掘っています。非常に複雑な工法を、上に道路があり供用しながらの施工になりますので、費用がかさむというところがございます。

それと、この大野油坂道路は2車線であり、4車線でないというところで、事業費も安いというところがあるかと思えます。

【委員】 千代原口のトンネルは2車線ですよ。

【事務局】 2車のアンダーですが。

【委員】 2車のアンダー。

【事務局】 はい。

【委員長】 ほか、どうですか。よろしいですか。

それでは、格別の意見はなかったと思いますが、「一般国道158号大野油坂道路（大野東・和泉区間）」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うことにしたいと思いますが、よろしゅうございますか。

■ 一般国道2号相生有年道路 にかかると審議について

【委員長】 それでは一般国道2号相生有年道路について、何かご意見ございますでしょうか。—ありますか。

最後に、土地収用も視野に入れながらというふうなことをおっしゃっていましたが、どれぐらいの用地が残っているんですか。

【事務局】 件数とすれば少数にはなっておるんですけども、これをゼロにするのは極めて厳しい状況かという理解、認識をしております。

【委員長】 よろしいですか。

特段ご意見ございませんようですので、「一般国道2号相生有年道路」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う形にさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございますか。

ありがとうございました。

■ 一般国道42号有田海南道路 にかかる審議について

■ 一般国道42号冷水拡幅 にかかる審議について

【委員長】 それでは、有田海南道路と冷水拡幅について、当事業は隣り合う事業区間の事業ですので、何かこの2件についてご意見ありますでしょうか。——はい。

【委員】 交通量の問題とか、それから時間短縮の問題が出ているのですが、これ、既存の阪和自動車道との関係はどうなるのでしょうか。阪和自動車道は、和歌山と有田と結んでいるはずなのですが、そこにあって、3本目といいますか、もう1本道路を設置する必然性というのとはどんなふうを考えられているのでしょうか。

【事務局】 ありがとうございます。ちょうど、この図が出てくると思うんですが、有田海南道路ですけども、区間で言うところらでございます。阪和道がこの緑の線を通っております。阪和道は整備されましたが、この有田市は阪和道からはずれておるといふか、ちょうどこちらのほうがショートカットできたということで、国道42号はこう回っております。それで、今の有田市からは、やはりこの区間を通っていく交通が相当多うございまして、阪和道路を整備したということの効果は、この区間においては限定的であったということがありまして、今も課題として残っているというのが現状でございます。

【委員】 例えば、阪和道を計画するときに、そこら辺のところは考慮する課題にはならなかったのでしょうか。

【事務局】 阪和道の整備当時ですので、ちょっと私は詳しくは存じないんですが、ただ阪和道を迂回させていくということなのか、山でトンネルでずっと掘っていくのかということの中で、こちらのルートどりが、さらに南の地域にとっても有利であろうというようなことが総合的に判断されたのだと思っております。

【委員】 有田市役所から阪和道の有田インターまでどれぐらいの所要時間が必要なんですか。

【事務局】 有田からですと、湯浅に行きますか、それか海南インターに行くかになるんですが、有田から海南ですと現在は30分から40分かかりますし、有田から湯浅でも20分ぐらいかかるということでございます。

【委員長】 よろしいですか。そのほか。

今おっしゃったことは、どこかに書いてありますか。先ほどの資料の中で。

【事務局】 3ページが一番近いんだと思うんですが、ちょっと今のようなご説明というわけではなかったかもしれません。

【委員長】 ちょっと付記しておいていただいたほうがいいでしょうね。

【委員】 別にこのことに関してではなくて、ちょっと道路の一般論。私、道路のことを全く無知なものですから、きょう委員の方々に聞いて勉強させていただいたんですが。

道路の機能っていっぱいあるわけですよ。きょう伺っただけでも、走らせる、それから防災とか。恐らく、それぞれの説明について、何が一番主要因なのであるか、なぜ必要なのかということを明確に説明されて、それでみんなが納得すればいいわけですね。

とはいえ、ちょっと気になることがありますて、これはそちらではなくて、一般論として、例えば、すでに計画があってその枠内で動いている場合と、それから地域住民が困っているから、渋滞するからどうしても通さなアカンとか、いろんなケースがあるんですね。そういったものをもし切り分けてご説明いただけたら、すごくわかりやすいんだらうなとは思いますが。

それからもう一つ、道路に関しては、だれにとっての、いろんな機能があるんですが、主体はだれなのかというのがなかなか見えづらい。例えば、河川であれば、下流の住民にとって治水が最も重要であるというのは明確なんですけども、そのあたりのことも、これは非常に難しくて、要求するほうが無理なのかもしれませんけれども、何かそういうことを、それぞれについてなのか、一般論としてなのか説明いただくと非常に、私のような今まで道路のことを知らない人間でもわかりやすいというふうに思います。もし可能であれば、今後お願いします。

以上です。

【委員長】 本省で道路の再評価制度について検討したときに、総合評価の枠組みをつくらうかということを議論したことがございます。高速道路の新直轄区間を検討したときは総合評価の枠組みをつくって分析しました。しかし、その枠組みを一般国道に敷衍して議論できるかどうかということに関して相当議論をしましたが、結局、無理だということで実際つくられていないんですね。やっぱりケース・バイ・ケース、それぞれの道路のニーズや必要性に関して多様性があるので、総合評価の標準的な評価モデルを作成することは断念したという経緯があります。特に、今再評価をやっていますので、再評価の段階においてその部分に関

してきちっとご説明をするということご大事です。

それから、費用対効果分析においては、そういう多様性を捨象して、今のところは走行時間、走行費用、交通事故、この3つの評価基準を用いて、もう少し画一化した計算方法に準拠して再評価している。それは、横並びで事業比較をするために、そういう方法論を採用している。

この2本立ての評価方法を用いて、今の再評価制度が動いているんですね。

きょうのご説明も、それぞれ説明者の思い入れもいろいろあって、すごく語るところとあっさりはずされるところと、スタイルが非常に多様であったと思います。しかし、やっぱりポイントとなる箇所、何が必要性なのかというところを明確にしないといけないですよね。先ほどの災害の話も、ある意味で本質でない箇所、付随的な役割の部分に力を入れて説明されてしまっている。例に挙げて申しわけないんですけどね。やはりポイントとなる部分について、きちっと説明していただきたいと思います。発表時間を節約する意味でも配慮をお願いします。

そういう意味でよろしゅうございますか。本案件のみに関する意見ではないのですが、今後、そういうふうに進めてまいりたいと思います。

それでは、この案件に関してもよろしゅうございますか。

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うことにしたいと思います。よろしゅうございますか。

それでは、これで道路事業の再評価を終わりたいと思います。

■ 河川事業における費用便益分析について

【委員長】 続きまして、河川事業ですけれども、個別の説明に入る前に、河川事業における費用便益分析等についての説明を事務局よりお願いいたします。

【事務局】 河川事業における費用便益分析について、概略のご説明をさせていただきます。

今回、河川事業における費用便益分析の対象事業ということで、こちらパワーポイントをつくらせていただいておりますが、今回の評価対象にしておりますのは、各河川における今後20年から30年程度の河川整備の内容ということで、いわゆる河川法に基づく河川整備計画に位置づけられた事業を対象としての事業の評価ということを考えてございます。

現在、河川整備計画策定中のものについては、いわゆる流域委員会の中で議論をしております。

ます素案であったり原案の中で議論をしている整備計画というものを1つのロットとして評価を行っているという形にしております。

あわせて、全体の事業及び残事業、そして当面5カ年から7カ年の事業ということで、3段階に分けての評価ということで、B/Cもそれに合わせて算出させていただいております。

今回、この河川整備計画ということで、20年から30年のスパンの事業を対象に評価を行います。前回までの事業評価におきましては、この資料の左下に書いてありますが、河川整備基本方針というふうなものをもとに評価をしておりました。こちらも河川法に規定しておりますけれども、長期的な河川整備の内容ということで、おおむね100年程度の目標を、整備期間というものを対象にしておりまして、計画の規模としては100分の1から200分の1程度の規模を対象にしていると。いわゆる非常に長期スパンの最終目標の計画というものを前回は評価をしてございました。

今回は、この赤文字で書いております上段の河川整備計画規模ということで、20年から30年のスパンの河川整備の内容についての評価を行っていかうという形で考えてございます。

続きまして、次のページですけれども、費用便益分析の内容という形で書いておりますが、道路と同様に費用と便益という形でB/Cを算出をするんですが、その手順の概略を記載しておりますけれども、河川においては、いわゆる被害の軽減というものを便益として考えておりますので、洪水が起こったときの氾濫のシミュレーション、1番の左のところに書いておりますけれども、氾濫のシミュレーションというものを行いまして、その氾濫における被害の想定額というものを算出させていただいております。それに残存価値を加えたものを総便益という形で算出をしております。

費用については、いわゆる建設の費用と維持管理の費用ということで、ほかの事業と同一のものを用いて評価をさせていただいているということでございます。

評価時点及び整備期間及び評価期間というものについては、他事業と同様ということで、評価年度、今回であれば平成23年度を評価年度にしまして、整備期間及び施設完了後の50年間というもので一律の評価をさせていただいております。社会的割引率等については、他事業と同様という形で評価をしております。

河川改修事業におきましては、氾濫シミュレーションというものを行っておりまして、氾濫シミュレーションによって、事業の実施前、実施後の浸水の、いわゆる浸水によって起こる被害の差を便益として今回計上しているという形になっております。

イメージのこちら、図面を出しておりますけれども、整備前がこちら、整備後がこちらという形で、いわゆる年超過確率ということで各規模ごとにシミュレーションを行います。例えば、こちらであれば20年に1回規模の洪水を与えたときの被害の状況、こちらであれば150年に1回の洪水を与えたときの被害の状況ということで、整備をする前も整備をした後も、いわゆる洪水の規模が大きくなれば大きくなるほど、被害、浸水面積は大きくなるということになっておりまして、おのおの、各確率規模ごとに被害の減少ぐあい、こちらの点線であらわしているところが被害が軽減されているところでございますが、この差分を便益という形で計上させていただいております。

先ほど申し上げましたが、確率規模ということで算出をしておりますので、おのおの期待値という形で被害の軽減額を便益として算出をしております。こちらに書かせていただいておりますが、確率規模ごとの被害軽減額に生起確率を掛けることによって、被害を軽減できるであろう金額という形で、期待値を便益として計上しているというふうな仕組みになってございます。

計算事例をこちらに出しておりますけれども、各被害規模ごとに事業をした場合と事業を実施しない場合の被害額を比較をしております、こちらが被害の軽減額という形になります。こちらに、いわゆる発生確率というものを掛ける形で年平均の被害軽減額を算出するというのが、河川改修事業における便益の算出方法という形になってございます。

概略ではございますが、以上で説明を終わらせていただきます。

【委員長】 今のご説明、わかりにくいところもいろいろあると思いますが、何かありますか。

いいですか。個別案件の評価段階で、もしおわかりにならないところがあったら、ご質問していただきたいというふうに思います。

■ 熊野川直轄河川改修事業 にかかると審議について

【委員長】 それでは、個別の案件に移りたいと思いますが、熊野川の直轄河川事業について、何かご意見ございますでしょうか。

【委員】 河床掘削案ですけれども、また長い時間がたつと河床が上がってくる可能性もあると思うんですね。その辺の見込みはどうなってますでしょうか。

【事務局】 先ほどのメニューのところ、河道掘削は事業費的にも非常に、矢淵地区の先ほどの築堤の話、あるいはCCTVの話があるんですけども、事業費的にも非常に、全体で214億なんですけれども、これが七、八億、これが一番、160ぐらいかかってございまして、

当然、その砂、あるいは土石がたまるということで、これ維持管理費も、要は河道掘削しながら維持管理も、B/Cのところを見てもらったらわかると思うんですけど、非常にどんどんたまっていくと、掘削しながらたまるということで、そういった維持管理が、B/Cのところが高いのはそういう状況でございまして、169億、約170億ぐらい、全体の214億の、非常に河道掘削が高いという状況でございます。

【委員長】よろしいですか。ほか。

河道掘削は、維持管理費として受けとめられているということ？

【事務局】先ほどの全体の流量、この築堤を上げて、先ほどの黄色い、ここですね、要は、この辺で築堤は、堤防は高くするんですけども、7.55より高くするんですけども、要は河床のほうに砂がたまるということで、泥水が夜中にたまるということで、やはりこの間、これが非常に、河道掘削しないとこの赤にいかないということで、これ山ですので、約5kmのうち約3.8kmぐらいこういった、どっちもですけども、河道掘削をしないと、計画洪水量の、要はそういった能力に達しないということでございます。

【委員長】よろしいですか。ほか。——はい。

【委員】今回は、素案段階を基準に検討した結果こうだということで、それはそれで結構なんですけれども、知事意見にもありましたように、9月の災害を踏まえて、整備計画、あるいはその前提となる基本方針それ自体がどうなるのかということが出てきましたけれども、今の段階でどういうふうにお考えなのかということが1つ。

もう一つは、そういう事態が生じたときに、今回出てきているような河川整備事業自体が、いわば手戻りというか、整備のあり方自体が見直しが必要になってくることはないのかというあたりを教えていただければと思うんです。

【事務局】まず（台風12号でおきました）全体の2万2,000tですけども、これについては、現在本当に2万2,000t流れたかどうかを含めまして、現在実際に稼働を掘って、そういった測量とか作業をやって、2万2,000の数字をできるだけ早く確立しようということで現在作業をしております。

それで、今後そういった意味合いの中で、全体のそういった河川整備計画を、要は洪水量を高水洪水量で幾らにしようかということで、我々だけで決められませんので、当然そういった協議会等、いろんな形でまたいろんな先生方にそういった意見を聞きながら、早急にそういった確立をする必要があると考えております。

そういった中で、手戻りということで、（伊勢湾台風のときに、1万9,000t。平成

に入ってから、平成2年から4回ぐらい、一様に1万7,000t、1万5,000t、1万5,000tということで、特に被害が多かった、台風9号、平成9年のところで1万5,400t、この辺は平均して1万6,000t) この1万6,000、1万9,000、先ほどさらに、これ2万2,000tで、当然そういった意味でいきますと、今は1万6,000でも、必死で5年間でやりますよということで、さらにこの5年間で、2万2,000でいきますと、さらに河道掘削が必要になるのか、あるいは築堤が高くせなあかんのかということも含めまして、手戻りになることはありませんで、今後そういったさらなる計画を、どういった対策をやっていくかというのがポイントになってくるんじゃないかと思っております。

【委員長】今、その辺に関して、本省のほうで議論をしているところです。再評価制度というのは、整備計画の枠組みの中で事業継続かどうかということを検討することが目的です。だから、整備計画ありきで再評価しているのですが、こういう直近の災害とかそういう事例によって、整備計画そのものを見直すということはあり得るということですね。

ただ、それをこの再評価委員会で決定するということは、制度的枠組みの外にあるんです。ただし、そういう見直しが必要だとかあるいは新しい代替案を検討しないとというような情報を取りまとめるということが、再評価委員会の役割です。

きょうの議論は、まだ流量が確定していないという話で、具体的に整備計画の見直しが必要かどうかという検討はされてないんだけど、直感として、この整備計画の枠組みの中で、今般の水害に関してはクリアできるという見通しがある。少なくとも、再評価の段階で議論する問題ではないと、そう判断された、そう解釈していいんでしょうね。

【事務局】はい、先生のおっしゃるとおりです。

【委員長】そういうことで。よろしゅうございますか。ほか。

それでは、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に定められており、対応方針（原案）のとおり、事業継続でいいと判断されるということにさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございますか。

ちょっと説明時間がだんだんまた長くなってきているので、要領よくお願いします。

■ 揖保川直轄河川改修事業 にかかる審議について

【委員長】それでは、揖保川直轄河川改修事業について何かご意見ございますでしょうか。

何もご意見がないということでよろしいですか。——はい。

【委員】確認をしておきたいというか、教えていただきたいことでもあるんですが、要する

に築堤を中心にやっていくということですが、そうすると、これまで堤防がないところに堤防ができるみたいな箇所が出てきますね。

【事務局】 そういう箇所もあります。

【委員】 出てきますよね。

【事務局】 はい。

【委員】 それはそれで治水上は必要なんだろうと思うんですが、地域の住民の皆さんと川との関係がそれによって変わってくるとか、あるいは景観上どうなんだろうとかというところはどうなっているのでしょうか。

【事務局】 すべての箇所同じという意味ではないんですけども、2点申し上げますと、ここは21年災害を受けまして、地元に入って、我々ができる築堤と、それから自助といいますか、消防団活動、そういうものとの組み合わせについてしっかりやっぴいかなあかんということ地元の方と今話をしていまして、またそういう消防団活動、地域の活動が非常に強く残っている川だということもありますので、そういう方との連携をずっと強めていきたいと思っています。

堤防、つくるところにはつくんですけども、先ほど守り切れなところがあるとご説明したとおり、全部つくるわけではなくて、選択的につくっていくということを考えております。

あと、もう一つ補足的にですけども、たつの市、流域中流部にあります、壘堤と言われるところがあって、あえて土で盛ってくれるなという地元要望から、すかさずかの、洪水時だけ壘を入れて堤防をかさ上げするというユニークな堤防をつくっている川でもありまして、そのような地域のご理解、むしろご要望を入れた形の計画をこれからも進めていきたいと思っております。

【委員長】 よろしゅうございますか。

それでは、「揖保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うふうにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

ありがとうございました。

■ 円山川直轄河川改修事業 にかかると審議について

【委員長】 それでは、円山川直轄河川改修事業についてご意見ございますでしょうか。――

はい。

【委員】 B/Cなんですけど、道路に対して河川というのは、熊野、揖保、円山、いずれも1.●何ぼではなくて3.●何ぼとか、かなり高いですよ。それは、河川事業が道路に対しておこなっていた、もっと早く整備すべきだったということ、それはいろいろ原因がありますが、かなと思うんですけど、そうなのかなという質問が1つと。

もう一つは、3河川とも20年度評価と23年度評価とあって、どの河川ともかなりぶれがあるといえますか、途中で計画が変わったというのはわかるんですけども、そうではなくて、何とかを入れましたといったら、3点台が4点台、もう5点台に近いところまで今回変わっておりますけれども、その辺のぶれというのはやっぱり、高速道路をつくるというふうな具体的な数字を基本にするんじゃなくて、例えば50年に1度、この水害が起こったら、こういう財産的、人損的なものが出るだろうということの、あくまでも被害額がアバウトなので、このような評価額が常に変わってくるのかと思うんですけども、そうなのかどうかをお伺いしたいんです。これが2点目です。

【事務局】 多分、円山川のことしかわかりませんが、基本的には、先ほど言いました激特という事業がございまして、そういうイベント的な大規模な被害がございましたので、それらを今回の起点ということにしてございますので、円山川については高いのではないかなというふうに思います。

2点目の道路の関係というのは、ちょっと私のほうは余り掌握しておりませんが。

【委員長】 事務局かどなたか。

【事務局】 河川事業については、前回の評価時点というのは基本方針に基づいて事業評価を行ってまして、そういう意味で事業そのものが違うということで、その中の、どうしても整備計画でやるものは緊急性が高いものをピックアップしていますので、その意味でB/Cが上がっているのであろうと思われます。

B/Cが異なっているということですが、やはり河川事業の便益のほうが費用対効果で見た場合に高くなっているということですが、ただ道路については、防災上の効果ですか、そういうものは便益に含まれておりませんので、あとまちづくりに対する効果も含まれておりません。そういった意味で、道路事業のほうが便益の取り方がちょっと狭いのかもしれません。そこら辺りは全国的な話ですが、委員長のほうがよくご存じでしょうけども、そういうことでございます。

【委員長】 おおむねそれで結構だと思います。

整備計画という枠組みが、この再評価制度が始まった以降に、策定されはじめたということもありまして、前回評価と今回評価の間には、評価の考え方自体が違うという、2つの結果を単純に比較できないという問題がある、そういうふうにご理解いただきたいと思います。

道路事業のほうは、おっしゃったとおりですね。いろんな便益が道路事業にはあるのですが、その中で、時間短縮、費用短縮、それから交通事故、それだけに絞ってB/Cをやっている。そこが一番大きな違いで、事業間の数字を比較するということには意味がないと考えたほうがいい。

【委員】 そうすると、B/Cの比較というのは、道路は道路で比較することは意味があるけれども、例えば、河川と道路、港湾とかを比較することは、影響評価をどうするかという評価の問題が入ってくるものですから、常に何が正しいということはないわけで、だからこの河川は河川で評価する意味はあるけれどもということになるという……

【委員長】 そうですね。

【委員】 わかりました。

【委員長】 よろしいですか。

それでは、この事業そのものに関してのご意見は出なかったように思います。

それでは、「円山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うことにさせていただきたいと思います。よろしいですか。

■ 北川直轄河川改修事業 にかかる審議について

■ 九頭竜川直轄整備事業 にかかる審議について

【委員長】 それでは、まず北川直轄河川のほうに関して何かご意見はございますか。

【委員】 両方の、九頭竜のほうもそうなんですけど、河道掘削が中心ということですから、それで北川のほうは十数年ですね、河道掘削をずっと続けると。九頭竜のほうはおおむね26年ずっと河道掘削を続けるということです。

その期間の環境影響面の評価といいますか、そういったものがどうなのかと。それと、掘削すると平常時の水位が下がりますから、それも環境ですとか、取水とか、漁業とか、影響するんじゃないかなと思うんですけど、その辺はいかがなんでしょうか。

【事務局】 まず北川でございますけれども、北川、ちょうど整備効果が出るというところでは河口部を掘削いたしますけれども、こちらにつきましては、ちょうど河口部に、シラウオ、

シロウオ、あるいは植物のシオクグとか、非常に貴重なものもございます。その辺ところについては、なるべく手をつけないという形で掘削は考えてございます。そちらにつきましては、専門家のご意見を伺いながらやっていくという形で、環境にも配慮しながら掘削をしていくということを考えてございます。

同じく、九頭竜につきましても、あちらもアラレガコとか、生息場がある、天然記念物になっているような自然豊かな川でございますので、こちらについても、掘削については配慮してやっていきたいとは思ってございます。

【委員】 そうすると、環境面ではほとんどコストはかからないというふうに見ていいんですか。あるいは、ある程度は見込んであるんですか。コストの中に。

【事務局】 環境面で特別に何かというコストは見てございませんけども、当然掘り方とかその辺の、何も考えずに掘るところではございませんので、その検討とか、そちらの検討費とか、その辺はプラスアルファのコストになるんだと思います。

【委員長】 よろしいですか。ほか。九頭竜も合わせて議論していただいて結構ですが。この2件、ほかご意見。

いいですか。

それじゃ、「北川直轄河川改修事業」、それから「九頭竜川直轄整備事業」、合わせて、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ると、こういうことにさせていただいてよろしゅうございますか。

じゃあ、そういうことにさせていただきたいと思います。

【委員長】 以上で河川事業の再評価を終わりにしたいんですけども、事業によって残事業のB/Cを表記している事業としていない事業がありますね。この事業の範囲であれば問題はないとは思いますが、やはり残事業のB/Cもきちっと表記していただきたいと思います。そこは、本省の方針も明確でなかったところはあるんですが、最近、残事業評価の方針も明確にされたと思います。

ただ、残事業のB/Cが1を切ったときの取り扱いということに関して、議論していますが、全体事業が1を切ったときには、これは足切り基準として使いますが、残事業に関しては、それをもって直ちに足切りにはしない。それじゃ、どういうふうにするのか、どういうふうに議論したらいいのかということが、これからの課題になっています。

そういうことで、残事業のB/Cというのは非常に重要な論点になってきておりますので、数字はきちっと出していただきたいというふうに思います。

■ 日高港塩屋地区国際物流ターミナル整備事業 にかかる審議について

【委員長】 それでは、日高港について、何か意見はございますでしょうか。

【委員】 これは、現行で供用している深さだと3万tぐらいの、よく供用されている木材バルク船が入れないと。だから、それに対応して直輸送でここでイン・アウトするんだと。そういう地元要請のもとにやられるという、こんな解釈でよろしいですか。

【事務局】 そうでございます。今現在、16年に10mで、暫定供用は1万2,000tぐらいの船しか入りませんので、それを3万トン級の船を入港させるという計画を今進めてございます。

【委員】 ですから、今2万5,000以上の木材バルクは、全部大阪港に入っているんでしょうね。そこから陸送でフィーダーかけて、こちらで加工してということでやると面倒なんで、地元としてはもっとこれ深くして、3万から4万ぐらい直接入ってくれたらいいなという、そんな要請なんじゃないですか。

【事務局】 そうでございます。

【委員】 だから、蓋然性は全然、私自身はそんなに引っかけられないんですよ。

ただ、昨今、木材の取引というのは、コンテナに変わったり、ここら辺の大きいやつはそんなに変わってないのかもしれませんが、全般的に原木の輸入量というのは、ちょっと私減っているような記憶があるんで、そこら辺、現状はどうなんかなということは一応押さえた上で説明されたほうがよかったかなとは思いますが。

【事務局】 はい。費用対効果も組み合わせて、現状の貨物の取り扱いに基づきまして算定はしてございまして、先ほどおっしゃられましたコンテナ等につきましては、製材等につきましてはコンテナというのは確かにございますけれども、本地で扱われる原木とかそういったものにつきましては、やはり大きな船で運んできているのが現状でございます。

ちなみに、木材の需要といたしましては、住宅の新規着工がございまして、これも着実に現在増加してございますので、そういったことから需要はあるというふうに私どもは考えてございます。

【委員長】 よろしいですか。そのほか、もうありませんか。——はい。

【委員】 質問なんですけれども、クルーズ船が来てくれるというのは非常にいいのかと思う

んですが、どのぐらいのトン数かというところを目指してられるのかというのと、今来てるのは小さいトン数だということなんだと思うんですが、やっぱり港の整備も必要でしょうし、目標としては、どのあたりへの観光を思っているのでしょうか。

【事務局】クルーズ船につきましては、年間1隻程度、「にっぽん丸」（約22,000トン、喫水6.6m）が昨年に引き続き、今年も10月1日に入港しているところでございます。

費用対効果は算定はしてございませんが、クルーズ船が現地に入港して観光に寄与するというので、いろいろ地元は働きかけてございます。

【委員長】ほか、何かありますか。よろしいですか。

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したいと思いますが、よろしゅうございますか。

ありがとうございました。

■ 事業評価監視委員会審議、議事録（速報版）の確認 について

【事務局】長時間にわたります審議ありがとうございます。

それでは、ここで議事録の速報版を作成しましたのでお配りします。

【委員長】それでは、議事3「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）案について事務局より読み上げてください。

【事務局】まず、日時と時間が入ってございますが、きょうちょっと超過して申しわけございませんでした。15時から最終18時としたいと思います。

それと、審議結果でございますが、これにつきまして、きょう審議いただきました道路事業の7件、河川事業の5件、港湾整備事業の1件は、それぞれにお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るというふうに審議結果としていただきました。

以上でございます。

【委員長】この議事録についてよろしゅうございますか。何かご意見ございませんか。

それでは、お手元の資料のとおり確認させていただきたいと思います。ありがとうございました。

そのほか、事務局から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】 ございませんか。委員の先生方から何かご意見。全体を通じてのご意見を。よろしゅうございますか。

それでは、本日の審議を終了したいと思います。

では、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23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、本当に長時間のご審議、まことにありがとうございました。

[議事録終わり]