

近畿地方整備局事業評価監視委員会(平成23年度第5回)

議事録

日時：平成23年12月5日(月) 15:00～17:19

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、第5回の近畿地方整備局事業評価監視委員会を開催したいと思います
が、早速で恐縮ですが審議に移りたいと思います。委員の皆様方におかれましては、議事の
進行をよろしくご協力をお願いいたします。

それでは、No.2の「事業評価対象事業の一覧表及び位置図」により、事業の概要につい
て事務局より説明をお願いいたします。

【事務局】 資料 No.2でございますが、あわせまして、事業概要につきましても簡単に紹介
をさせていただきますと思います。

まず1番目、河川事業、紀の川直轄河川改修事業でございます。前回評価が平成20年で、
3年経過の再評価となっております。この事業につきましては、奈良県から和歌山県へ流
れます流域面積1,750km²、幹川流路延長136km、うち本川国直轄区間が62.4kmの河
川でございます。本川中上流部に狭窄部となります農業用の取水堰が、また堤防未整備箇所
が多く存在してございます。こういったことから、今後おおむね30年で、戦後最大でござ
います昭和34年の伊勢湾台風の流量を安全に流せるように改修する事業でございます。

この事業につきましては、本年10月、河川整備計画の原案を公表してございまして、新
たに事業をスタートするということになってございます。全体事業費は約640億円、事業
の進捗は0%でございます。

次に、2番目の加古川直轄河川改修事業でございます。これにつきましても、前回平成2
0年に評価をやりまして、3年経過の再評価でございます。

この事業につきましては、兵庫県内を流れます流域面積1,730km²、幹川流路延長96
km、うち本川の国直轄区間が41.4kmの河川でございます。

上流部の災害復旧によりまして、上下流の治水バランスが確保できていない状況にござい

ます。こういったことから、今後おおむね30年で、戦後最大でございます平成16年の台風23号の流量を安全に流せるよう改修する事業でございます。

これにつきましては、平成21年度に河川整備計画案を公表し、事業計画の見直しをしまして再スタートとしてございます。全体事業費が570億円、事業の進捗4%でございます。

次に、紀の川総合水系環境整備事業でございます。これも平成20年に評価を行いまして、3年経過の再評価でございます。

この事業につきましては、奈良県から和歌山県へと流れます紀の川の下流域におきまして、和歌山市内の内川の水質改善や、中流域の橋本市の地区計画と連携・調整によりまして、水辺の整備を進める事業でございます。平成30年度には、すべての事業を完成する予定でございます。

昭和54年度に事業化いたしまして、全体事業費は101億円、事業の進捗は約77%でございます。

次に、大和川総合水系環境整備事業でございます。これにつきましても前回平成20年に再評価をしまして、3年経過の評価でございます。

この事業につきましては、奈良県から大阪府へ流れます大和川におきまして、水質改善を目的といたしまして水質浄化施設の整備、自然再生を目標に魚道の整備や瀬・淵の再生、水源環境の保全・再生、堺市、八尾市、大和郡山市の地区計画等と連携・調整によりまして水辺の整備を進める事業でございます。平成30年度には、すべての事業を完成する予定でございます。

昭和57年度に事業化いたしました。全体事業費は210億円、事業の進捗が約95%でございます。

次に、淀川総合水系環境整備事業でございます。これも先ほどと同様、前回平成20年度に評価を行います3年経過の再評価の事業でございます。

この事業につきましては、淀川水系におきまして、主な事業に自然再生を目標といたしました淀川のワンド再生や鶴殿ヨシ原保全、猪名川の自然再生、大津市の地区計画等と連携・調整によりまして水辺の整備等を進める事業でございます。

昭和63年度に事業化をいたしました。全体事業費は398億円、全体の進捗は約39%でございます。

次に、海岸事業でございます。東播海岸直轄海岸保全施設整備事業でございます。前回平成20年度に再評価をしまして、3年経過の評価でございます。

この事業につきましては、兵庫県垂水区から播磨町までの海岸延長2.5kmのうち、直轄施工区間18.9kmにおきまして、波浪等による海岸侵食防止及び背後地の浸水被害防止を目的といたしました護岸、養浜、離岸堤の事業でございます。

昭和36年度に事業化をいたしました。全体事業費は332億円、進捗が約94%でございます。

次に、港湾整備事業でございます。神戸港ポートアイランド（第2期）地区国際海上コンテナターミナル整備事業でございます。前回平成19年度に再評価を行いました。3年経過の再評価でございます。

この事業につきましては、国際コンテナ戦略港湾、阪神港の国際競争力を強化することを目的といたしまして、岸壁、航路、泊地等の整備を行う事業でございます。平成32年度の完了に向けて事業を推進中でございます。

昭和62年度に事業化をいたしました。全体事業費は3,054億円、事業の進捗が約82%でございます。

次に道路事業でございます。一般国道24号紀北西道路でございます。これは、前回の継続審議でございます。

次に、事後評価が1件ございます。河川事業でございますが、加古川特定構造物改築事業でございます。平成17年度に完了いたしました。完了後5年以内の事後評価でございます。これは特例措置を使っております。

この事業の概要でございますが、加古川下流部におきまして河積阻害率が大きかったJR山陽本線、加古川橋梁について流下能力を向上させるために、連続立体交差事業及び土地区画整備事業のまちづくり事業とあわせて橋梁のかけかえを行った事業でございます。事業化は平成7年度でございました。全体事業費が143億円でございます。

以上でございます。

【委員長】ありがとうございました。それでは、審議に入りたいと思います。

■ 河川事業における事業再評価について

【事務局】個別の事業の説明の前に、河川事業における事業再評価についてということで、前回の河川の委員会のほうでもご説明をさせていただきましたけども、一部委員の先生のほうからご質問を受けたところがありますので、補足という形でご説明をさしあげます。

従来の事業評価についてですけれども、今回は河川整備基本方針ということで長期スパン

の事業を対象に事業評価を行っていましたが、今般、先ほど事務方からもご説明がありましたとおり、いわゆる河川整備計画というものを対象に評価を行っております。それは、実現性及び透明性の観点から、今後20年から30年間の具体的な河川整備の内容について評価をさせていただきます。ですので、再出発という発言もありましたけれども、再評価という位置づけで審議をさせていただいております。

河川整備計画を策定途中の河川ということで、今回、加古川及び紀の川についても、現在河川整備計画を策定中の河川ではあるんですが、いわゆる河川整備計画の原案、もしくは素案というものを流域委員会、もしくは対外的に案としてお示しをさせていただいておりますので、それを一定の整備事業という形で整理をさせていただいております。

具体的にこちら記載しておりますが、紀の川については平成23年度に原案を公表させていただきましたので、平成24年からの計画のスタートという形になりますので、残事業と全体事業というものがイコールであるというふうな設定になってございます。

一方、加古川については、21年度に計画案を公表させていただいております。現在、最終手続中という形になってございます。原案公表から2年を経過しておりますので、全体事業としては平成21年度から、残事業としては平成24年度からの事業の評価という形になってございます。

一部先生からもご質問をいただいておりますが、河川整備基本方針と河川整備計画ではどのような差異があるのかというところでございますが、いわゆる100年スパンのものであるものと、20年から30年というふうな形で、フレームが大きく異なっているというところが相違点という形になってございます。ですので、早い段階で事業を実施するものについては、現在価値化の観点から便益が一部大きく算出されるような傾向もございます。

また、河川整備基本方針という中での評価におきましては、ダムを含んだ評価をしておりますけれども、河川整備基本計画の河道部分ということになっておりますので、今回はダムの洪水調節の効果というものは見込まない形になってございます。

個々の比較表というものを下につけておりますが、先ほど事務局からも説明がありましたとおり、河川整備計画では紀の川が約640億、加古川が570億という形で整理を今回してございます。

以上です。

■ 紀の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、資料 No. 3 の紀の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。

特段のご意見はございませんでしょうか。よろしいですか。

ご意見がございませんようですので、それでは紀の川直轄河川改修事業の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いますが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。——はい。

■ 加古川直轄河川改修事業にかかる審議について

【委員長】 続きまして、資料 No. 4 の加古川直轄河川改修事業について何かご意見はございますでしょうか。

【委員】 加古川で自然再生事業をやっておられますよね。それはどこでどうでしたっけ。

【事務局】 どういう内容のものかというご質問でよろしかったでしょうか。

【委員】 そうです。

【事務局】 我々の目標は流下能力の確保ですので、物理的に流下能力の足りないところは掘ったり築堤したりするんですけども、そのときに、触らなくてもよいところについて保全を図るということと、最近の再生という観点で言えば、ヨシ原とか、それから低層の草地などが、機能がずっとその状態が続くような、そういう物理環境をつくり出すということをあわせて行っております。

【委員】 その結果はどうですか。

【事務局】 結果は、うまくいっているというデータではないですけど、現在モニタリング中というのが正直なところではありますけども、過度の堆積とか、物理環境が急に変化しない、悪くならないような状態で今のところは推移していると考えております。

【委員長】 よろしいですか。その他。よろしゅうございますか。

それでは、加古川直轄河川改修事業ですが、特段のご意見ございませんでしたので、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いますが、いかがでしょうか。
ありがとうございました。

■ 紀の川総合水系環境整備事業にかかる審議について

■ 大和川総合水系環境整備事業にかかる審議について

【委員長】続きまして、資料 No. 5 の紀の川総合水系環境整備事業、資料 No. 6 の大和川総合水系環境整備事業について、2件まとめて審議したいと思いますのですが、説明のありました紀の川と大和川について何かご意見ございますでしょうか。——はい。

【委員】事前説明のときにも同じように並べて聞かせていただいたかもしれませんが、改めてこういう場で聞くと、対照的な事業だなというふうに思います。

私が、ちょっと何というか、質問というよりは、前から、多分和歌山を取り上げているとき同じことを言っていると思うんですけど、水質改善のために、別のところもたしか同じような案件がやられたと思うんですけど、ちょっとどうしても、生活排水が猛烈に流れ込んで、それをきれいにするために正常な水を流して押し流すというやり方は、確かにこういうやり方しか今のところしょうがないのかもしれないですけど、やはりこれ、先ほどの大和川の例みたいに、いろいろと地元啓発とかやって、何とか清浄な水を維持しましょうというようなそういうことを、まあ、やられているんでしょうけど、そういうのがちょっと見えなくて、それも含めて、やっぱり地元啓発というのを前提にしながら事業をやられることを強く私はお願いしたいんですけども、その辺はどうなんでしょうか。

【事務局】和歌山の内川でも、例えば、内川をきれいにする会とか、あと内川美化推進協議会というような、住民と行政が一体となった組織がございます。

それで、河川美化運動ですとか、あと水質改善に向けた啓発活動というものは行ってはいるんですけど、ちょっときょうはご説明で触れなかったところがありました。

今後こうした組織と連携しながら改善に取り組んでいきますし、またそれだけではなくて、今ご紹介したような事業と絡めながら進めていきたいと思っているところでございます。

【委員】ぜひともそうしてくださいというか。これ、和歌山って、関係されている先生もいらっしゃると思うんですけど、やっぱり私は、外側から行く者にとってはきれいなところという、どうしてもイメージ、私なんかは持っているんで、こういう事案を見せられると物すごくがっかりくるんですよ。正直言います。だから、こういうことは本当に地元も一体となって頑張って清浄化に努めてくださいと言うしかないんですけども、和歌山の場合は、よろしくをお願いします。

【委員長】そのほか。——はい。

【委員】 さっきと同じ質問をするんですが、例えば、魚道整備をされて、当然効果が上がっているからなんだろうと思うんですが、データというのは具体的に、定量的なものでどこでどうなったとかいうのは。

【事務局】 （大和川）資料の2ページをごらんいただきたいと思います。2ページの右側に記載しておりますが、柏原堰堤の魚道整備によりまして、その後のモニタリング調査で遡上した魚種につきまして、ごらんいただいているような、このグラフにあるような結果を得ております。継続してモニタリングをしてみたいと考えております。

【委員】 すいません。今の説明わかりません。非常にあいまいで何を言うてはるのかようわかりません。もう一遍お願いします。

【事務局】 魚種につきましては、柏原堰堤に魚道を設置しておりますけれども、設置後と設置前で魚種についてモニタリングをしております。魚類の確認種数といたしまして、新しい魚道を設置する前は4種類の魚種しか遡上していなかったというところがございますけれども、新しい魚道を設置したことによりまして、22種類の魚種が遡上しているということが確認されました。

【委員】 それの量的なデータはあるんですか。

【事務局】 数については数字はございません。

【委員】 わかりました。ありがとうございました。

【委員長】 よろしいですか。——はい。

【委員】 質問なのですが、紀の川水系のほうで、事業の整備内容2(P.5)のほうです。歴史街道のまちづくり、その右下の事業の投資効果という写真を、もうちょっとそれ拡大して見ることはできますでしょうか。

これで見ると、整備後のほうが親水性というのが低いように、川と分団されてしまったように思えるのですね。

それから、歴史街道ですから、独特の歴史、文化、景観があったものが壊されてしまったように思えて非常に残念な感じがするのですが。

まず、親水空間という点で、下のほうがなぜより目的にかなっているのかというご説明と、それから上の大切な文化が壊されてしまったという、これは土地区画整備事業のほうがそういう計画をされたのか、その整合性、どんなふうに協同・協調してこの事業をされたのか、そのあたりをちょっと教えていただきたいと思います。

【事務局】 ありがとうございます。親水護岸、まずどこがよくなったかという、この下の

部分になります。これが前の堤防ですと、町から川のほうに、水辺のほうに行くことができなかつたというのが、例えば、こういうスロープがついたりして、水辺のほうに町なかの人が出てこれるようになったというのが今回の事業のポイントなんです、この当該の整備に当たりまして、橋本地区歴史街道ふれあい河川検討委員会というのが、平成8年にございました。また、橋本市まちづくり協議会という中でも、このまちづくりと、こちら、町側と川の護岸形式の一体的な形式などを決めてきたという経緯はありました。

しかし、その上にどんな建物が建つかということまでちょっと、例えば、建物の外観ですとかといったところまで考慮に入れていないという点がありまして、確かにご指摘のような状況も見られることは確かではあります。今から思えば、そうしたことも考慮に入れて、町と河川が連携した景観づくりを考えるべきだったと思いますが、水辺景観が、少なくともこの護岸のほう、水辺景観がきれいになったということによって、町並みの景観もそれに誘導されていくということを今後期待していきたいと思っているところでございます。

以上でございます。

【委員長】 下の図は、流量が多いときに撮影したのですか？

【委員】 ちょっとこれ撮っている位置が違いますね。少し、下のほうが遠いですわ。

【事務局】 この建物がこれなんです。ですから、この写真、このあたりというのが、ちょうどこの辺になっている……。

【委員】 そうですね。だから、大分遠いところから撮っています。

【委員】 ということは、伝統的な家屋というのは、現在もまだ生かされているというか、残されているということなのですか。

【事務局】 いや、やっぱりこちらも、このあたりなんですけども、今やはり区画整備事業、先生がおっしゃられるとおりで、やっております、どういう建物が建つかはちょっとまだわからない部分もありますけども、やはり新しい建物に建てかわるとというのが基本であります。

【委員】 どう結論していいかわからないんですが、今後においては、やはりこれも税を投入しての事業ですので、発言権をもう少し持たれて、なかなか地元が気付かない地元の資源というのがありますし、やはり歴史、文化というものは一たん壊してしまうとなかなか再現できないので、もうちょっとそういうところもしっかり発言していただいて、住民だけではなくて、国民みんなの資産が、資源が残るようなそういう事業をしていただければと思います。

【委員】 ここは、私もこの間のときに申し上げて、同じことをおっしゃったので、要は、治

水機能は高まったでしょう。しかし、景観はまずだめになった。これは、はっきりしています。問題は、例えば、いわゆる環境機能が高まっているとはとても思えない。私もこれ見て。それで、もし科学的にやっておられるなら、予測しないといけないんですから、陸域にどんな家が建つのかということも含めて予測しないといけないと思うんですよ。これだけ見せられて、治水機能は、それはどう考えても高まったでしょうけど、それ以外の機能が高まったとはあんまり思えないし、悪くなった部分もはっきりあると思います。

以上です。

【委員】 これでも、確かに上のほうを見れば、環境的にはいいかもしれませんが、違法建築ですよ、これ。河川ね。これを、いや、納税者の立場からしたら、じゃあ違法建築したものを保護して税金を投入するというのは、一方で納得がいかない。これは、逆に言うと、この部分だけ、400mですか、400mの部分で税金でやったわけですけども、それは長年の既得権益というか、長年使っていたからというのがあるかもしれないけど、例えば、これが増水して流された場合にどうするのかということになると、そこまでの住民の認識があるのかどうかということも含めて、それはもちろん公費をやるわけですから、ここのまちづくり協議会のほうも自覚を持っていただかないといけないと。

僕は、これを見る限りパイプでつくってますよね。ほかにも、確かに旅人の目から見れば、この間もお話があったんですが、例えば、小倉のところに旦過市場というのがあって、表側から見ると非常におもしろい市場であると。裏に回ると、店の半分ぐらいの幅が川に全部はみ出していると。それに対して周辺住民は非常に不安を持っていると。ですから、その辺の調整というのはやっぱりきちっとしていくべきだし、この中の説明に盛り込むべきであるし。

では、景観の保全というのであれば、確かに皆さんご指摘のように、どう変わるのかというのを前提にして地元と話し合っていく必要があるだろうけれども、しかし、一概にこれがすばらしいからこれを保全しようというのは、私は少し違うのではないかなというふうに、私の意見はそういう意見です。

【委員長】 ほか、どうですか。

要するに水辺に親しむことができる河川空間の創出を説明しようとしている写真ではない。整備前と整備後、写真を比較して、事業のねらいとか説明の要所がどこにあるのかを考えて撮らないとダメです。

添え書きの文章も、「洪水時は水衝部となる」と書かれているが、治水上はそういう機能を持つのだろうけど、この図はそれを説明しようとしているわけではない。

工夫が必要というか、説明したいところに対して、もう少し意を持って資料つくっていた
だきたいという気がします。

【委員】もう一度だけコメントさせてもらえますか。親水性という言葉を持てば何でもええ
という、その雰囲気はよろしくないです。近づいてはいけないところもあるし、近づいたほ
うがええところもあるから。ということなんですけどね。

【委員】先ほどご質問があったんですけど、この魚道がよくなりましたという、例えば、大
和川の話ですと、4ページ右の欄の真ん中あたり、これ種類が4種から22種にふえました
とございますよね。それで、魚道の投資効果を語るのに、ご質問があったように量、種類は
ふえたんだけど量がふえたんですかということ、データがないということなんで、ちょっと僕
は素人なんで違っているかもわからないですけど、素人的に考えれば、魚道を新しくつくっ
てたくさんの種類の魚が帰ってきました。それから、量も、例えば何倍かにふえましたとい
う、どっちかといったら、種類もそうかもわからないけども、量というのは非常に1つの指
標になるんじゃないかなと思うんですけど、なかなか人間で言う、高速道路と違って魚がい
つ上がってくるかわからんもんですから算定がやりにくいからデータがないのか、それとも
そういうある程度算定というのは、ある程度予測というか、そういうカウントができてい
るものなのかどうか、それも含めて、なぜ量がないのか教えていただきたいんですけど。

【事務局】今コメントをいただいた前半の部分、算定のモニタリングの手法についてなかな
か難しいということで、種類についてはカウントしてございますけれども。

【委員】そのモニターが難しいということが理解できないんですよ。

それともう一つ、せっかく4種と言っている、4種が22になったんだから、その中身、
つまり何が上っているのかというのをを出していただかないと、例えば、ブラックバスが上っ
ているんだったらマイナスじゃないですか。でしょう。だから、せっかくそういう種名だけ
でもあるんだから——リストとしてそこ書いてあるんですか。書いてあります？ すいませ
ん、私資料見てなかったので申しわけない。それならそれでいいんですけど、じゃあ、量を
なぜモニターできないのか、それがわからない。どうしてですか。

【事務局】量につきましては、モニタリングする期間の設定がどうしても長期に及んで、ず
っと魚の数をカウントすることができませんので、時間を限って遡上した種類を確認してい
るという状況でございますので。

【委員】それは説明になってへんわ、それ。時間をどう配分するかだけの問題じゃないです
か。

【事務局】これらの種については、それぞれ遡上ができるという、魚道の機能については確認できておりますので、あとは数については、降雨状況ですとか、流量の状況によって遡上する時期も異なってまいりますし、水温等の影響も受ける……

【委員】ごめんなさい、そういう説明をしてたらいつまでたっても終わらない。別にいじめているわけじゃないんですけど、なぜモニターできないのですかという質問にショートセンテンスでぱしっと答えたらそれで終わりですよ。

【事務局】遡上については、環境の影響及び水環境の影響を受けて遡上する場合、遡上しない場合、それから年によって遡上する場合、遡上しない場合がございますので、それをカバーできるようなデータをとることがなかなか困難であるというところです。

【委員】もう答え言いますと、これからとりますと言わはったらいいんですよ。それだけです。

【事務局】量につきまして学識者の方と相談しまして調査の仕方を確認をいたします。確認し、調査を進めてまいりたいと思います。

【委員長】何か代表的な種とかいうのはあるんですか。多分、それに着目したらいい。

【委員】そんなん種類なんて簡単なものですから、要はいつの時期にどんだけやれば一番効果的にモニターできるかということ学識の方にアドバイスを受けられたらいいんですよ。それだけのことです。非常に簡単なことです。

【事務局】はい、そのようにいたします。

【委員長】ほかはいかがですか。

どういう指標を用いれば的確に説明できるのかということを押さえていないといけない。写真というのは特に気をつけないといけない。写真は素人でも撮れるけど、撮るポイントを押さえた撮り方をしないとけない。

それから、少ない画面の中で、どの図を載せるのが一番効果的になるのかということ。

それから、モニタリングというのが大事ですよ。環境整備事業の効果を把握するためには、どういうふうにモニタリングするかということが重要な課題になります。次回の再評価に向けて、整備効果がどういうふうに上がっていつているのか、継続的にモニタリングを進めてください。いろいろ意見出ましたけど、よろしいですか。

それでは、いろいろご意見いただきましたけども、事業に関しては、そのものに関してのご意見はなかったというふうにさせていただきたいと思います。

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、よろしゅうございますか。

ありがとうございました。

■ 淀川総合水系環境整備事業にかかる審議について

【委員長】続きまして、資料 No. 7の淀川総合水系環境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】淀川に関しては、聞きたいことがいっぱいあるんですけど、もう絞って3つ。1つは指摘です。

まず、瀬田、ここの護岸を見ると、さっきのが何故いかんのか、ようわかる。景観的に。それが課題。それは先ほどの川に言いたいわけです。

次です。それから、鶴殿。オオヨシキリというのは、鳥の中では珍しく環境指標としてすごくいいですよ。ほとんど鳥で使えるものはないんですけど、オオヨシキリのモニタリングはしておられるんですか。

【事務局】淀川は割と環境調査やモニタリングはいろいろやっていますので、やっているんじゃないかと思いますが、ちょっと今記憶はしておりません。

【委員】そしたら、次回そのデータを入手されて、こんなによくなったんやということを示さしたらいいですよ。

もう一つ、きょう出てない話なんですけど、木幡池ご存じですね。あそこは、春の小川の再生するのに一番いいところです。あんなところは私は見たことがありません。あそこに関しては何かしておられるとか、どう考えておられるとかありますか。

【事務局】今のところメニューには上がっていません。

【委員】ぜひ、木幡池、あんなところはありますから、あそこをうまくやれば全国に先がけてモデルになります。ご存じですよ、どういう状況か。

【事務局】場所は承知しています。

【委員】魚がちゃんと上っているんですね。私もなぜ上っているか知りたいんですけども、それに関して教えていただけますか。

【事務局】では調べて、また。

【委員】じゃあ、お願いします。

【事務局】先ほど、瀬田川の護岸に関しては、どういっしょ質問……。

【委員】 いやいや、違います。それは先ほどの紀の川の方に、あれ（瀬田川）と写真を見比べたら全然違うということがわかるだろうということです。

【委員長】 やっぱりポイントが。——はい。

【委員】 先ほどと全く同じ質問なんですけれども、いただいた資料の9ページの右下ですけれども、ここは、先ほどの質問をしたときには、個体数は数えにくいんだと、モニタリングが難しいんだというお答えでしたけど、ここには種類がふえて、個体数もふえたというふうに調べてきていますよね。だから、前のときはできないのかと思って、何となく魚やからできへんのかと思いましたけど、ここではちゃんとカウントされているのに、片や質問したらできへんとおっしゃって、片一方はきっちり、種類、数を数えておられる。まだ、あるんですよ。

それとか、質問者（説明者）を責めているわけじゃないんですけど、何か皆さんのやり方として、答え方としてそれでいいのかなと思う。例えば、8ページの右下、これも数数えておられるんですよね。右下ピンクの棒グラフございますけど、これも魚道、遡上数の比較ということで、ここも数を数えておられる。

まだまだありますよ。例えば、6ページ。6ページの右の表を見てください。これは、紺色棒グラフが右のところにあると思いますが、これもタナゴ類確認数の変化ということで、これも確認個体数ということで、22年と23年で、ワンドを入れたためにこのように外来種が減ってどうやこうやという、その実証のために、これも数を数えておられるわけですね。

それから、まだまだありますよ、5ページの右下。ここも、これはちょっと趣旨が違うかもわかりませんが、淀川大堰改善後のアユの遡上数が増加という形で、これも事細かに数えておられて、淀川大堰をこのように改築したために魚がたくさん上がってきていますよという、だから私たちがやった魚道工事は成功しましたという、1つの証拠として出ているんですね。

質問者（説明者）を責めているわけじゃなくて、先ほど、僕質問したときには、数えられへんのやという答えやったけども、いっぱい数えているじゃないですかというので、お答えの信憑性というか、その場限りの言い逃れはぜひやめていただきたいというのが、そういう理解でいいんでしょうかという質問です。

【事務局】 申しわけありません。一般的に、魚道等を設置、あるいは改良した場合に、その効果として、遡上する魚類の種類だけではなくて、現場状況にもよるかと思いますが、個体数がどれぐらい遡上しているか、あるいは降下しているか、それをある時間を区切って

カウントして、それで全体量を推測する。こういったことは一般的にやっていると思います。淀川ではまさに、水系ではそういったことはできる限りのことはやっている。

先ほどの大和川の例でも、本日の資料は申しわけありません、種類の数だけだったと思うんですが、実際に個体数としてどうかというのは、もう一度調査時点、報告書をさかのぼって調べて、本当に数字がなかったのかどうか、あるいは本当に種類しかカウントしてなかったということであれば、今後、先ほどお話がありましたように、きちんと調べていくと、こういったことをやってまいりたいと思います。

【事務局】 ちょっと補足させてください。少しこんなことを、大分昔ですけどやったことがありますて、魚というのは、魚道とか、カウントしやすいところは、魚道にしてもカウントするにしても、こないして10分はかって10分休んでとか、そんな実数としてはつかめていないんですけど、おおよその数字としてああいいう格好でつかんでいるという状況です。

それから、魚全般につきましては、先ほどのところなんて小さな魚道、大和川の小さな魚道のところで、カウントするにもなかなか、上からのぞいて見れるようなところではなくて、川の中に本当あって、胴長でもはいてやらないといけないようなところで、なかなかはかりにくいところだったと思いますけど。そういうはかる環境の問題もあったでしょう。

それから、魚について、これは大変季節変動、あるいは年間変動というのが大きいものでして、実は水辺の国勢調査という格好で、魚類だとか、あるいは底生生物だとか、植生だとか、いろんな項目について、5年ごとにいろんなテーマごとに、これを5年サイクルで回したりしておりまして、大体5年ぐらいしかとれてないはずなんです。

多分、大和川、これももう一度帰ってしっかり見たほうがいいんですが、投網でぽつと打って、どういう種類のものがあるかというのを、多分、当たった年の春だとか夏だとか、四季だとかに合わせて、ある1日を選んでやったりとか、相当、魚道での測定頻度に比べて低いものがありますから、それで定量的に年間比較するのにちょっと無理な測定しか実際はできていない、予算も含めて、というのが実態だと思います。

ただ、おっしゃるように、ただ数を数えているだけではなくて、投網を打ったときに、実際どれぐらいの数がそこに入っているんだとか、何回打って、どれぐらいのテナガエビが何尾おったとか、それはデータとして残っているはずですから、もう少し整理して、こういうところでお伝えしたほうがいいのかもかもしれません。

測定するのに、やや限界めいたものもあって、多分どこの川でも、全体としての魚の数がどうかという定量的なおさえというのは今の時点では余りやれてないのが実態だと思います。

水辺の国勢調査のやり方、全国的な川の共通的なやり方を議論する場もありますし、またいろいろなところでご意見をいただければと思っております。

【委員】みごとにきれいに説明されたんですが、結局、その限界が何の限界なのかという問題で。お金の限界じゃないですよ、きっとね。

【委員】お話、了解するんですけど、もしも、要するに、せっかく魚道をつくって作成前、作成後、ビフォー・アフターで、このような効果がありましたよ、1つの効果は種類がふえましたよ、1つは量がふえましたよというのは、そのビフォー・アフターの効果なんだろうと思うんです。

ところが、算定しにくいということであれば、せっかくつくった魚道が、僕も詳しくないんですが、おそらく何種類か魚道のつくり方があると。例えば、A方式、B方式、C方式、D方式ある。その中で、例えば、こういうところではB方式が一番効果が上げれたねということであれば、今後の魚道をつくる時も、じゃあB方式を基本にやろうかと、D方式は全然だめだったねということであれば、今度からD方式はやめようという形で優劣が決まっていって、さらにいい魚道というのはつくれると思うんです。

そうでないと、カウントできないだけですと、単に、自己満足じゃないんですけど、つくただけで、要するに種類は上がったということだけはカウントできるけども、数えにくいとか、効果がわからないと、せっかくおつくりいただいても、つくり方の優劣が決まらないし、どうかなと。そこはやっぱり効果を見ないとつくる意味がないのじゃないかという気がするんですが。

【事務局】そういうことから効果は実際見ているわけです。その数量的に、定量的に、このときは何尾だったのが5倍にふえたねとか、そういう形のデータはなかなか整理しにくいところがあるんですけども。

まず、種類がふえるというのは、大変多様性が出てきたということでもあります。実際にその魚道を整備した効果というのは、それぞれの川で、先ほど言いました水辺の国勢調査というのでデータはどんどん今蓄積しておりますので、この地点ではこの方式がよかったねとか、それはどんどん知見としては蓄積していております。かつ、うまくいってないところはどうか改良したらいいかということで、改良も進んでいるところもございます。ご指摘はまさしくそのとおりで、やっただけの自己満足で終わってはいけないと思っておりますので、これからもそういう改善の努力は続けていくべきだと、ご指摘ありがとうございます。

【委員長】いろいろご意見いただきました。ありがとうございます。

環境整備事業の話を知っていると、非常に膨大な情報と知識が必要というのか、奥が深いなど思いました。現場でPDC Aを回すためには、ナレッジ・マネジメントをきちっとやらないといけない。この事業再評価委員会というのが、ある意味でそのPDC Aを回す1つのきっかけになる、そういうふうな使い方をしないといけないですね。

恐らく、役所では人事異動があって人が変わっていく。先ほど先生がおっしゃった事項に対して、担当者が変わっても、そういう情報がきちっと現場の担当者間で継承できるようなマネジメントサイクルをきちっと整備しておく必要がありますね。

それだから、きょうの再評価で仕事が終わったと捉えるのではなく、3年後の再評価に向かって、次回までに何をしないといけないのかを検討して次の担当者に引き継いでいかないと、また3年後の再評価の際に、前にどんな議論があったかというのがどこかに行ってしまう。少なくとも、今日発表された資料は次の人は参考にされるんだけど、次回にまた同じような写真を撮ったらいけないので、ノウハウが蓄積するように、個々の事務所サイドのほうで再評価に向けての準備のありようというのをご議論していただきたい。事務所ごとに事情は違うと思いますし、地整レベルでこういうふうにしたらいいか、そういうガイドラインを作るのは難しいと思いますので、引き継ぎの方法というのか、それをぜひご検討いただきたいです。そういう意味でこの再評価委員会をよりよいものにしていきたいと思います。

先ほど、委員がおっしゃったのもそういう意味ですよ。よりよい代替案というものを絞り込んでいけて、それが知見とつながっていければ、それにこしたことはない。

大分時間を費やしましたが、事業のマネジメントのありようというのか、それについていろいろ課題は出てきたというふうに思います。

事業に関しては、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、事業継続でよいと判断されたいと思いますが、よろしゅうございますか。

ありがとうございます。

■ 東播海岸直轄海岸保全施設整備事業にかかる審議について

【委員長】 続きまして。資料 No. 8 の東播海岸直轄海岸保全施設整備事業について何かご意見はございますでしょうか。

【委員】 全国的にあるところではありますけれども、海浜再生計画というのがあるのでしょうか？海浜再生。

防災上の観点ではなくて、海浜を再生するための。つまり、砂をどこから持ってきて、単なる養浜ではなくて、流砂系ってご存じでしょう。流砂系の中での海浜再生計画というのはあるんですか。

【事務局】東播海岸では、防災上の観点で砂を入れるということで計画をしております、砂の移動についてフォローしていくという考えにはなっておりません。

【委員】じゃあ、今後、海浜再生計画というものを立てる予定はあるんですか。

【事務局】現時点では、我々の残り事業期間というのが余り長くないということも考えておりました、その中でできることを精一杯やりたいと思っています。海浜再生計画については、管理者とも相談しながら、考えたいと思います。

【委員】ありがとうございました

【委員長】そのほか。よろしいですか。

それでは、東播海岸直轄海岸保全施設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たいと思います。よろしゅうございますか。

■ 神戸港ポートアイランド（第2期）地区国際海上コンテナターミナル整備事業
にかかるとの審議について

【委員長】それでは、続きまして、資料 No. 9 の神戸港ポートアイランド（第2期）地区国際海上コンテナターミナル整備事業について、ご意見ございますでしょうか。

【委員】ちょっと事実確認をさせてほしいんですけど、5枚目の船の大きさをかいているグラフがあるんですけど、確かに神戸港に入港している船の大きさは多分その今の、たしか船の大きさから考えたら、8,000TEUを超えているやつって欧州航路のような気がするんですけど、そんなに欧州航路来るのかなというのが、私は事実確認としてちょっと不思議に思っているんで、欧州航路なんだろうかとということ、まあちょっと確認のために申し上げます。

それと、あと気になるのは、先ほどから出ているのは、-16という話をしているんですけど、-16は私の理解では、一応船の大きさで言うと、満載喫水で言うたら8,000までだと思んですけど、今これでお話になっているのは、8,000TEUを超えるような船が物すごくふえましたという、それは-16やったら満載喫水無理なはずなんですけど、それは-17の話であって、これは今回出ている話は-16の航路、泊地等々の、だから充足

ということで出ているんですけど、基本的には8,000TEU以下のトランスパシフィックの船を相手にするところを充足しましょうというイメージでとらえてよろしいでしょうかということ。

それから、8,000TEUを超える船というのは、もともと神戸港の水深では満載喫水絶対無理なので、17mの話も前提にするんですかという話になっちゃうんですけど、それよりも最初から満載喫水は考えてないということで、一応港湾計画を今後進められるということを前提にしたお話なのか、この2点ちょっと教えていただきたいです。

【事務局】ありがとうございます。2点目は、16m以上の整備はもうしないのかといった主旨でしょうか。

【委員】欧州航路は既に1万TEUを超えているんで、そんな船は16なんかで絶対入らないので。満載喫水前提だったら絶対無理ですよ。

【事務局】ありがとうございます。まず、欧州航路の件でございますけど、現在神戸港に寄港しております欧州航路としては週3便ございまして、欧州航路はございます。

そういった中で、16mのお話でございますけれども、私どもといたしまして、現在16mを必要とするような船が入り始めてございますので、まずその対応をしっかりとということで考えてございます。

その後についてございますけれども、先ほど申し上げましたけれども、阪神港が国際コンテナ戦略港湾に選定されましたので、その計画書の中では、神戸港でそれ以上の水深、具体的に申し上げますと18mなのですが、そういったものについては神戸港で今後対応していくとされておりますので、先ほど先生ご指摘あったような、今後の船舶の動向ですとか、就航の状況、そういったものを考えながら必要な整備は行っていきたいというふうに思っております。

【委員】じゃあ、当座は、これ一応欧州は週3入っているということですけど、ほとんどこれ出ているやつ6,000、8,000のあれですよ。パナマはちょっと無理ですね、6,000やったら。北米航路ですね、ロングビーチに行っているやつの対応のやつを大体やりましょうということで理解でいいんですね。

【事務局】現在、神戸港に実際に配船されております船というのが、概ね16m水深で対応可能ということでございます。

【委員】それは北米航路でも欧州航路でも変わらずということですか。

【事務局】例えば、昨年、神戸港に実際に入ってまいりましたのが、大きなものと、8,

600個積みのもが入ってございまして、まずは16mの水深をしっかりと確保していくことを第一優先に考えています。

【事務局】 補足させていただきます。

今、委員がおっしゃられたのは、神戸港の今の整備がメインとしてターゲットにしているのは北米航路なのか欧州航路なのかという観点が大きいかと思いますけど、実績としては8,600個積みぐらいの欧州航路の船を入れてございます。

ただ、欧州航路の場合はラストポートになるという特性があるものですから、何とか今は現有水深でぎりぎり入ってきている。あるいは、潮の加減しながら入ってきているということなので、実態的にはやはり16mの水深を確保しないと十分な供用ができないというふうに思っております。

さらに、今ご指摘のとおり、欧州航路のメインが今1万TEUクラスに移っているのは事実でございますので、我々としても神戸港に17m、あるいは18m級のターミナルの必要性というのは十分認識しています。そういったものについては、できる限り速やかにやっていきたいと思っておりますが、他方で、今回の事業については一応水深16mということで事業化された経緯もございまして、まずは残っている事業をしっかり進めていこうと。

あわせて、国際コンテナ戦略港湾についてはまさに国策として進めているということで、国交省の中に国土交通大臣政務官をヘッドとしたコンテナ選定委員会を設けてございまして、毎年ここでフォローアップをしていただくことになっております。したがって、神戸港のこういった利用状況もそこでフォローアップをしていただいて、水深17m、18m、今まさにおっしゃられた欧州航路の船舶への対応についても、そういった委員会での議論なり結論を踏まえて対応していくのが順番として必要なのかなというふうに思っています。

【委員】 それで、要は欧州航路の確保ということも一応想定されてのお話ということですね。

【事務局】 はい、そういうことです。

【委員】 わかりました。

【委員長】 よろしいですか。

それでは、神戸港ポートアイランド（第2期）地区国際海上コンテナ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。

ありがとうございました。

■ 一般国道24号紀北西道路にかかる審議について

【委員長】続きまして、資料 No. 10の一般国道24号紀北西道路です。この事業は、前回の委員会で継続審議となっております。

【事務局】前回の委員会において一度ご説明いたしましたが、今回再度、変更点についてご説明させていただきます。

まず、資料1ページ目、事業の概要です。紀北西道路の事業の目的は、高規格幹線道路ネットワークの形成、主要都市間の所要時間の短縮、交通安全の確保、広域連携強化による産業の支援、それと災害時の代替路確保です。ちなみに、高規格幹線道路ネットワークの形成は今回追加したものでございます。

2ページ目、事業の必要性に関する視点です。今回新たに高規格幹線道路ネットワークに関するページを追加しております。昭和62年に第4次全国総合開発計画が閣議決定され、約1万4,000kmの高規格幹線道路ネットワークが策定されました。首都圏、名古屋圏、近畿圏の大都市圏において、主に都市内の交通対策のために環状道路ネットワークが計画されております。

環状道路の機能は、機能1として、都心に用いない通過交通を迂回させ、都心部の渋滞を軽減するという機能。機能2として、都心部へ向かう交通を特定の路線に集中させることなく分散させることで、都心部から放射状に延びる道路の渋滞を軽減するという機能。機能3として、災害や事故等で通行止めとなった際の代替路を形成するといった機能を担っております。

その中で、京奈和自動車道は阪神圏の一番外側を形成する環状道路として計画されております。

続いて3ページ目、3ページは交通量に関するデータを最新のものに変更しております。前回、和歌山県北部と奈良県、京都府、滋賀、愛知、その他東日本方面への交通量について、平成17年度のODデータを用いてご説明いたしましたが、より最新のデータを利用して状況を把握するため、平成17年から平成22年の和歌山県北部と奈良県間の断面交通量の伸び率を平成17年のOD交通量に乘じまして、平成22年のOD交通量を推計しております。

結果は、平成17年から22年にかけて伸びは鈍化しておりますが、近年も増加傾向でございます。

次に、4ページ目、近畿圏の高速道路の渋滞状況をお示しております。このページは新し

く追加したものでございます。

年間を通して、平均的な交通量であると言われる10月では、大阪中心部の阪神高速で慢性的な渋滞が発生しております。また、大阪周辺の松原ジャンクションなどでも渋滞が発生しております。また、夏季の行楽シーズンの8月では、10月の状況に加えまして、阪和道でも渋滞が見てとれます。

これらは、環状道路の整備がおくれたことによって放射道路の効率的な運用が妨げられ、交通が分散していないことが原因と考えられます。

5ページ目、近畿圏の高速道路の通行止めの状況を示す資料を新しく追加しております。

過去5年間の通行止めの状況ですが、各区間において事故や災害などによる通行止めが発生しております。また、道路を長く活用するためにも、供用から長期間たった道路については定期的に集中工事を実施するなどメンテナンスが必要となります。代替路が確保されていれば、経済活動等への支障を最小限に抑えることができます。

なお、阪和自動車道の阪南―和歌山インターチェンジ間は、供用から40年近くが経過しており、今後10年程度で通行止めを伴う大規模な補修が必要となります。

続けて6ページ目、主要都市間の所要時間短縮についてです。例えば、和歌山市から奈良市までですが、現在阪和道と西名阪道を利用すると95分かかるところですが、京奈和道ができることで60分で到達することができます。また、例えば、紀北西道路の沿線の紀の川市から関西空港までは、国道24号では49分、県道泉佐野岩出線では約38分かかっているところですが、これが京奈和を利用することで約27分で行けるようになります。

このように、京奈和自動車道の整備により所要時間の短縮が期待できます。

7ページ目、交通安全の確保です。このページについては、前回の委員会と変更はありません。紀北西道路に並行する国道24号では、県内でもワースト1位、2位、6位、9位といった事故多発区間が集中する区間であり、走行性の高い紀北西道路を整備することで国道24号などの交通事故が減少する効果が見込まれます。

実際、平成19年度に供用した京奈和自動車道の橋本道路では、供用を境に並行する国道の交通事故が約50件減少するなどの効果があらわれております。

続いて8ページ目、広域連携強化による産業の支援についてです。このページも修正をさせていただきます。

和歌山県を発着する全貨物の4割が、京都、奈良、三重、愛知、滋賀、もしくはそのほか東日本方面へと輸送されており、京奈和道の整備により都心部への渋滞箇所を回避し、東日

本などへ物流に基幹的な役割を果たすことが期待されております。

また、和歌山県は青森県に次いで果実の生産額が全国2位でありまして、柿やスモモなどは、大半は京奈和道沿線で栽培されております。柿やミカンなどは、東京や名古屋市などへも輸送されております。

続いて9ページ目、災害時の代替路確保についてです。このページについては、前回の委員会と変更はございません。大規模な災害時には、長期間にわたって道路が寸断する可能性があり、過去の大震災においても、例えば、新潟中越地震では、関越道の代替路として、磐越自動車や上信越自動車道が代替路として機能したり、また先の東日本大震災においても、一般車両が通行止めとなった東北自動車道の代替路として日本海沿岸の道路が利用されたという経緯がございます。

和歌山県は、現在、県外とつながっている高速道路は阪和道しかございませんので、災害に強い国土を形成する観点から、京奈和道の整備により複数ルートを確保する必要があると考えております。

続いて、10ページ目。このページについても前回の委員会と変更はありません。B/Cは1.1、残事業B/Cは1.2でございます。

続いて、11ページ目、地域における計画などについてです。このページについても前回の委員会と変更はありません。紀北西道路は、和歌山県や沿線市である和歌山市、岩出市、紀の川市の長期総合計画に位置づけられております。国の計画としても、近畿圏の広域地方計画などで位置づけられております。また、沿線自治体の首長からなる各種促進協議会からも整備促進の要望を受けております。

次、12ページ目、このページについても前回の委員会と変更はありません。紀北西道路は、東から順に整備を進めており、東側の打田から岩出インターチェンジの区間については既に工事は着手している状況でございます。また、岩出インターから和歌山ジャンクションまでの区間につきましては、現在、調査設計、用地取得を進めております。

続いて13ページ目、コスト縮減や代替案立案などの可能性の視点についてです。このページについても前回の委員会と変更はありません。紀北西道路では、当初橋梁で計画していた部分を河川協議により橋梁の延長を短縮するなどのコスト縮減を図っています。今後も新技術の活用などにより、引き続きコスト縮減に努めてまいります。

14ページ目、関係自治体の意見でございますが、このページについても前回の委員会と変更はありません。和歌山県知事から、経済の活性化や防災体制の強化のための重要な路線

であり、事業継続が妥当との意見をいただいております。

最後15ページ目、対応方針の原案でございます。ただいまご説明しましたとおり、必要性や事業進捗の視点を踏まえ、本事業の対応方針は事業継続を原案といたしました。

【委員長】 それでは、紀北西道路について何かご意見はございますでしょうか。前回大分意見は出ましたが。

【委員】 まずは、継続審議ということで時間をいただいてありがとうございました。前回、皆さんのご意見を伺っておりまして、相当私とは違う意見でしたので、きょうは最終的には運用規則に基づいて委員長のほうでまとめていただけたらと思っております。

ただ、私の意見をもう一度申し上げますと、きょうのご説明には資料、データの見方について、いちいち私も異論があるわけですが、それを余り個別に議論しておりますと、また時間が限りなく費やされてしまいますので、大きく申し上げますと、前はネットワークの道路を一部で評価するということの難しさというものが1つ浮き彫りになったと思うのですが、私はネットワークという点で考えても、この道路はちょっと今までのとは違うというふうに考えています。

なぜなら、この和歌山県紀北、和歌山県の北部ですね、この北部という中には和歌山市等が含まれていますが。和歌山市というのは人口の37%を占めています。それから、和歌山市からずっと海南、有田、御坊等までの沿岸部で人口の64%を占めている。この沿岸部、和歌山市を含む北部沿岸部からは、高規格道路ではないにしても、阪神高速を含めて2本の道路が現在走っていて、東西、この2本の道路、山間部と沿岸部の道路を高速で2本、自動車専用道で1本、これがまた東西につながっていて、非常に使いがってのいい道路がもう既に完備されている。

そして、この和歌山市から、きょうのご説明では奈良まで95分でしたか、今の松原経由で行くと、京奈和で行くと60分というご説明がありましたが、松原ではなくて、例えば、東大阪から第2阪和を通れば、これも都心部に出ずして現在75分で到着することができます。だから、その15分という時間を縮めるためにこの事業が必要なのかということが1点。

もう一つ、私は今までのネットワーク道路と違うと思うのは、じゃあ、これを完成させなければ今までの事業が無駄であったのかといいますと、まず京奈和自動車道、これは絶対に必要な道路であったと思いますし、御所、それから郡山、橿原、五條、このあたりは古くは京都の文化圏でありましたので、そこに京都につながる東西の道路がないという点では、つくった意味はあったと思っております。

しかし、この残り部分のかつらぎ町、九度山とか高野町まで入れましても、人口は和歌山県の中の4.8%、かつらぎ町と九度山だと多分2%ぐらいだったと思うのですが、生産高にして2%、それから農業の生産においてもやっぱり7%しかないわけです。

もちろん、それも含めてぐるっとネットワークができれば、それはもう理想的ではあると思うんですが、総工費はわからないんですが、このデータからいただいた分で、23年度で残り事業費1,250億ですか、1,250億としても、それだけの、人口2%から4%、生産高2%、この地域のために1,250億を費やすというこのバランスが悪いのではないかなというふうに思います。

潤沢に公共事業費があればよいのですが、日本全体で見ると、まだ高規格道路、高速道路が1本もない地域もありますし、また公共事業全般で見た場合は、恐らく流域の住民の安全を確保できないような河川があるはずなので、もう一度この事業費というのは、私は優先順位というのを検討すべきではないかというのが、私の考えるところであります。

【委員長】ありがとうございます。その他、もし委員先生方の中でご意見を言われたい、おっしゃりたい方がおられたら。——はい。

【委員】今のお話は、非常に複雑ですけれども、文化圏の話もされたので。和歌山市というところに、簡単に言ってしまうと関西文化圏を持ち込んだほうがいいのか悪いのかということが非常に大きなわけですね。私がふだんおります三田というところは、はっきりと、トンネルができたように関西化したんでね、それはいいことですよ。私から見れば。だけど、和歌山の人はどう思っているのかという問題が大きいんでしょうね、きっとね。今のことはそれだけ。

それから、道路が、関西といいますか、近畿地方でどういう道路網をつくる計画なのかということがばしっと出てきましたんで、河川のほうも、前回お尋ねしたと思うんですけど、どこで基本整備計画ができて、どこはまだで、それから流域委員会はどこにあってというリストを1回お願いします。よろしくをお願いします。

【委員長】よろしいですか。——はい。

【委員】和歌山がどこに入るのかというのがあったのですが、以前に私は委員会等でやったので。例えば、橋本あたりは、和歌山県は非常に工業開発を望んでいると。ですので、和歌山県の立場からすれば、この橋本あたりから関西空港にスムーズに抜けられる道路、あるいは京都と連携していくというようなことは非常に強い希望があるだろうと。

最近、少しハイテク産業が橋本のほうに立地をしております。幾つか私も企業の経営者の

方のお話を聞いたところでは、何で橋本に立地したかという、将来的に閑空に早く出ていけるようになるであろうということと、この京奈和が完成すれば、京都にかなり優秀な企業があるので、そこと連携をしていきたいというようなご意見があったと。

ですから、和歌山は、例えば、大阪湾のベイエリアの委員会なんかでもかなり積極的に出てきて、逆に我々が橋本はベイエリアやないやろと、ベイエリアに入れてくれと言うたときに、僕は、エー、ベイエリアちゃうんちゃうの、これ山の中でしょうというふうに言うたぐらいで、かなり熱心にはおっしゃってきていると。

それと、最近ちょっと注目されている工業のエリアであるということをご指摘はしておこうというふうに思います。

【委員】ですから、私もいつも思うんですが、インターチェンジをどこにつくるのかというのがポイントなんですよね。そこへ文化をおろすべきではないところにはインターチェンジをつくったらあかんですよ。でも、それは何とでも国のほうでできることですから。ということですよ、きっと。ありがとうございました。

【委員長】よろしいですか、ほか。

委員からご意見をいただきましたので、それは議事録にご意見として残させていただきたいとは思いますが、再評価委員会の委員長の立場としては、本日は、あくまでも再評価という制度の枠組みの中で継続が是か非かという、そういう判断をさせて頂きたいと思えます。

再評価委員会の役割というのは、事業を継続して再評価していくことにありますが、論点としては前回の再評価との間で、非常に特段の社会経済的大きな変化があったとか、境界条件が変わったとか、事業の進捗に大きな問題が起こっているとか、そういう問題に対して事業の継続の是非を審議しているわけで、事業そのものの是非というのは、再評価委員会で問う話ではないと思えます。

そう考えますと、本事業に関しては、この3年の間に特段の大きな情勢の変化が生じたということは考えにくいところがある。

それから、事業の投資効果も1.0以上発現しておりまして、事業を中止するという特段の理由を見出しにくいと言わざるを得ないと、思っております。

前回の再評価において、本件を継続審議にさせて頂きましたが、それは本件の事業再評価を行う上で、本事業を地方の道路という視点だけに絞って必要性を吟味するだけでは不十分であり、国土の幹線ネットワークという視点からの位置づけることが非常に大事だと判断いたしました。本日改めて情報提示を行なっていただくことをお願いいたしました。今回、そ

の辺の情報を入れていただきました。この道路の議論に関して、前回と比べてかなりバランスのいい情報の取りまとめをしていただいたと思います。

帯野先生は、まだ、本日の資料に対して、まだご意見があるということでしたので、帯野先生のご意見は議事録に載せていただくことにします。本委員会の審議としては原案のとおり事業継続という結果でこの場としては取りまとめたいと思いますが、皆さんいかがでしょうか、よろしゅうございますか。

ありがとうございます。

■ 加古川特定構造物改築事業（JR加古川橋梁）にかかる審議について

【委員長】続きまして、完了後の事後評価に入ります。

資料 No. 11 の加古川特定構造物改築事業（JR加古川橋梁）について、何かご意見はございますか。

【委員】意見ではないんですけども、教えてほしいんですけど、感覚的で結構なので、こうしたことによって、例えば、町とかがどうよくなったのかをちょっと言葉で教えてください。いらいらが解消したとか、そういうことではなくて、もうちょっとこう……。

【事務局】ここの加古川の町そのものなんですけども、もともと国道2号線があって、その2号線の周りにあったものですが、その2号線の開発、まちづくりの新陳代謝が事実上とまっていた町になっていました。現在は、国道2号のバイパスができて、通過交通が減ったにもかかわらず町が全然入れかわらないという状況にありました。その1つの原因が、JRが地べたを走っていて町が大きくなりようがない、南側にしか窓口がなくて大きくなりようがないというところがあったかと思います。そのJRの鉄道の軸線を上に持ち上げたことによりまして、町の使い方が南北方向にとても自由になっています。

現在は、その後の街路事業がまだ全部できておりませんので、まだまだこれからもっとよくなるという段階ではありますけども、加古川の町の発展としては、非常に起爆剤中の起爆剤であったと。それは連立事業なんですけども、その一部をなしていたと思います。

【委員長】よろしいですか。

【寶委員】3ページの一番上の丸ところの「河川不足」という言葉があるんですけど、これがどういうことか説明していただけますか。

【事務局】言葉が不適切だったと思います。「河川の流下能力不足」もしくは「容量不足」と書くべきところだったと思います。後で修正したいと思います。

【委員長】後ろに「流下能力が不足」と書いている。何か別のが入るのかな。

【事務局】はい。

【委員長】直しておいてください。

よろしいですか。それでは、説明のありました加古川特定構造物改築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、対応方針のとおりでよいと判断されたいと思います。よろしいでしょうか。

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、長時間の審議、お疲れさまでした。一たんマイクを事務局にお返しいたします。

■ 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した。

それでは、ここで議事録の速報版を作成いたしましたので配付いたします。

【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】今、裏表の資料を配付してございます。

まず、日時でございます。開始時間15時開始となっております。終了を17時20分に入れていきたいと思っております。

あと、場所、出席者、議事はそのとおりでございます。

審議結果でございます。審議結果、再評価が本日8件ございました。すべての件でございます。個々に読み上げるのは差し控えますが、すべての件につきましての再評価は、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、事業継続でよいと判断されるということでございます。

一方、事後評価1件ございます。これは、加古川特定構造物改築事業（JR加古川橋梁）でございます。これにつきましては、審議の結果、加古川特定構造物改築事業（JR加古川橋梁）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（案）のとおりでよいと判断される。

以上でございます。

【委員長】議事録（速報版）についてはよろしいですか。

それでは、お手元の資料どおり確認します。

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でしょうか。

【事務局】 特にございません。

【委員長】 委員からは何かございますか。

意見がないようでしたら、本日の審議を終了いたします。

では、事務局にマイクをお返しします。

【事務局】 それでは、以上をもちまして平成23年度第5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、長時間の審議、まことにありがとうございました。

[議事録終わり]