

近畿地方整備局事業評価監視委員会（平成29年度第4回）

議事録

日時：平成29年10月30日（月） 9：30～11：45

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】 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。

■新宮川総合水系環境整備事業

【委員長】 何かご意見ございますでしょうか。

今日は案件も多くございますので、「ございますか」と聞いて手が挙がらないようでしたら次に移る傾向があるかと思っておりますので、ご意見、ご質問のある方は早目にお知らせいただけるとありがたい。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

1つ、私から。事前に説明していただいたときもお尋ねしたのですが、これはモニタリングの期間というのがありますよね。モニタリングというのは本体事業が終わった後のモニタリングということで、もちろんモニタリング事業も費用がかかりますので、事業の中に含めておく必要はあるだろうと思っておりますが、B/Cの評価からして、それも含めて期間を延ばしてやるのはしっかりしないなというところもあるのですが、モニタリング事業も含めて事業期間の中に入れておくという考え方を説明していただけますか。

【事務局】 モニタリング自身は、実際に調査する中身としては、1つは今回整備した空間等の利用状況とか、あとはイベント等で調査をするのですが、実際5年に1度、水辺の国勢調査というのを実施しまして、その中であわせて調査をさせていただくということで、今回事業費の中に入れてはございません。

【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、ただいまの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したいと思っておりますが、よろしゅうございますでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございます。

■東播海岸直轄海岸保全施設整備事業

【委員長】 ご意見あるいはご質問ありましたらお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】 今の8ページの残事業の便益のところは1,900億円あって、64.31という数字が出ているんですが、逆に言うと、今300億円の便益が出ていると見ることができますよね。そうすると、それは具体的にどういう効果が今発現していて、残りはどういう効果だと切り分けをされているのか教えてほしいんですけど。

【事務局】 総便益費の内訳の中にございますように、事業全体としての侵食防止便益で300億円ぐらいのものが出ておりますけども、これは海岸保全施設整備事業をしなかった場合に、護岸が削られていって、土地が削られてしまうということで、その土地がこれまでの整備で削られなかったことによって、不動産が残っているということによる便益が侵食便益でございます。浸水防止便益の方につきましては、それぞれの確率でどれぐらいの高潮が来るかという期待値を示しておりますので、護岸が整備されたことによって浸水被害が起きなかったことが、既に便益として発現しているということが便益として計上されているということになってございます。

【委員】 残事業の便益がすごく大きいというのは、多分交通遮断のところは非常に大きいのかなと思うんですけども、海岸事業の場合に、河川堤防の、整備されてないというのと、必ずしも等価かどうかはよくわからないんですけども、かなり全部ができないと交通遮断も、いわゆる浸水についても、非常にまだまだ効果が発現できないと逆に見えてしまうんですけど、それはやっぱりこういう考え方がほかの事業でもいわゆる一般的といいますか、考え方としては整理されているということなののでしょうか。

【事務局】 実際は、狩口地区というところがございまして、その裏に国道2号線がすぐ背後にございます。ですので、最終的に整備されない限り、そこが削られてしまうという計算方法になっておりますので、もしかしたら、道路がもっと内陸側にある場合は、こういうふうに最後までやらなくても交通遮断の便益が発現される場合があると思いますけど、今回は地区の特性として直背後に国道2号線があって、その交通遮断便益が出るという状況になっているので、かなり大きな数字になってしまっていると捉えていただければと思います。

【事務局】 補足、よろしいですか。

海岸事業、今回の東播海岸のように、裏に重要交通網が走っているようなところは何カ所かありまして、宮崎海岸でも同様に、海岸の裏にすぐ国道があるということで、全く同

じような形でもって、交通遮断による便益というのをプラスオンしていると。ただし、これはやっぱり出来上って初めてその便益が出てくるということで、残事業でもってどんと乗っかってくるという形になっている。こちらの方も、試行的にというわけじゃないんですけども、またレベルアップさせていながら便益というのは考えていかなくちゃいけないかなとも思っていますけれども、宮崎でも同じような形でもってやっているということで。

【委員】 これはもう最後、95%まで行っていますので、今さらどうこうというのはないですけど、もしそうであれば、やっぱりそこを先に本当はやらないといけないのではないかと逆に見えるので、そこが一番最後になっているというのはちょっと違和感があるということだけ申し上げておきます。

【委員長】 といいますか、私も気になっているところで、わかりにくいですが、事業を行っていく順序に依存して、それぞれの事業区間の便益が多分変わってきてしまうのではないかと、つまり、最後のところで蓋をするとどんと上がるわけですが、じゃ、それは最後の事業区間だけの手柄かというところではなくて、順序を変えて前にやっていると、どんと上げる便益は出ないですね。そうすると、それぞれの事業区間がほぼ均等に寄与しているように考えてもいいのかなと思いますけれども、これはここで議論し始めても。

【委員】 今の件は、これはマニュアルが問題だと思っていまして。実は、これ、遮断便益の計量化の話は、ほとんど先ほど侵食の話と同義でしょう、本当は。追加説明資料が今回ないので、先ほど私の方は少し確認したのですが、特に発現のケースとか、どういう確率計算になっているとか、そういう議論もしたのですが、侵食が起きるので常に遮断すると。それが防がれるということやから、本来は侵食が起きてない状況が50年も続いていると、要するにその間は便益が発現しているはずですよ。だから、これはマニュアルのところで考えていた護岸侵食というか、道路が影響を受ける頻度の問題で、だから、おそらく最初に護岸をある程度止めたところがある程度の効果はあるはずですよ。全くやってなかったら、最初から流されているわけですから、そうやってなければ、そこから順番にその効果が多少出てきていて、それが最終的にきちっとある程度のレベルまでの外力に耐えられるようになるのがしばらく後だということで、多分、そのあたりのところを整理されたらよりよくなるだろうと思うのです。ですけど、これはそれになっているからこういう数字になっているけども、今はこういう計算方法だけど、マニュアル自身の問題だと思うんですけども。

【委員長】 明確なご指摘ありがとうございました。

ということで、ここでは議論してもらちがあかない話ですので、また本省にお伝えいただくなりしてご検討ください。

【事務局】 了解しました。すみません。

【委員長】 ほか、いかがでしょうか。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。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1号栗東水口道路Ⅰ

一般国道1号栗東水口道路Ⅱ

一般国道1号水口道路

【委員長】 何かご意見ございますでしょうか。

今の後段でしていただいた一体評価の考え方につきましては、以前と比べ説明が非常にわかりやすくなったなと思いますが、特に区間と、空間と、それから時間で便益がどう発現してくるかという説明をしていただいて、字はちょっと小さかったんですが、これは大変わかりやすい図で、これを見ると、やっぱり一体評価の必要性というのがわかるように思います。ほかの道路区間についてもこういう説明というのはされているのでしょうか。もしされていないようであれば、こういう説明の仕方というのは非常にわかりやすいなと思いますので、これから広く用いていただければいいのではないかなと思います。

【事務局】 一体化してこういう説明をさせていただくように、まず、本省のマニュアルといいますか基本的方針も、一体評価すべきものは、できるものはちゃんとやりましよう。特に、高速道路のような形で、計画がばしっとジャンクション単位でつくりましようとか決まっているものというのは、どう考えてもステップがありますので、そういうものは一体評価に非常になじみます。悩ましいのはバイパスみたいところで、部分的にやるようなやつというのは、そのときごとに事業採択していくものですから、なかなかやりにくいんですが、今回評価したものというのは連続して1号を順番に順番にやっていくものでしたので、多分1回目は1つしかできないんですけど、その次、延びてくると徐々に

徐々に計画が長くなってきて、一体的に効果が出るようなものというのはこういうやり方でやらせていくことになると思いますので、今後出てくるもののうち、同じような傾向のバイパス系であるとか、あるいは高速道路については基本的に一体評価をして、皆さんにご審議いただくことになろうかと思っております。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 前回、前々回に、この辺が大事だということで発言させていただいたので、整理させていただいて非常に結構かなと思うんですね。

それで、左側の図で行くと、やっぱり先行して供用開始しているものが、実はグレーのところはどうしても出てきてしまって、供用しているんだけどもフルの交通量が発生してなくて、見かけ上、便益が小さくなってしまうということで、早く動いているものが事業期間を例えば30年としてしまうと、見かけ上は便益が小さくなってしまおうと見えてしまうので、全体が揃ってから供用したほうが数値的には便益が大きくなるという、ちょっと変な形になってしまうんだけど、実際にでき上がったものはどんどん供用して効果を発現していくというのが本来の形だと思いますので、その期間のとり方と、最終的にいゆるどういう便益を発揮していくのかというところのトリッキーなところが実際には起こっているんで、その辺のところは世の中にわかりやすく、一体で、かつ評価されるということで、まだまだ工夫の余地が場合によってはあるのかなという気はしますが、進めていただければいいのかなと思いました。

【委員長】 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

私の方から、もう1点、お尋ねしたいのですが、5ページを見せていただけますか。以前ほかの道路でも申し上げたんですが、事業をめぐる社会経済情勢の変化というのが沿線自治体のデータだけで述べられていますが、国道、それもこれは天下の国道1号ですので、大変広域的に機能を発揮するものだと思います。それを沿線自治体の情勢だけで必要性を述べるというのはちょっと狭いのではないかなと思います。もう少し広域的な観点からも事業の必要性というものを強調していただくとさらにいいのではないかなと思いました。

何かおっしゃることがあればお伺いしますが。

【事務局】 まず、こちらのページについては、事業の必要性の導入部分で、地域の状況がどうなっているのかということのご説明でございまして、その後のページ、2枚、こちらの方で特に必要性の観点についてはわかりやすく説明させていただいたつもりでござ

います。交通混雑の緩和、さらには交通安全の確保ということで、そういう考え方で整理させていただきました。

【委員長】 ありがとうございます。

他にはよろしいでしょうか。

【委員】 12ページの滋賀県知事のご意見なんですが、以前も滋賀県の知事のご発言に対して、違う件で言ったことがあったと思うんですが、これを見ますと、道路名さえ入れかえれば、ほかのものにも使えてしまうようなご意見になっているんですね。滋賀県の場合、このパターンが多いような気がするんです。ほかの方の分を見ると、やはりもう少し具体的にその案件について詳しく書かれていたりします。このご意見はどれにも使えるというか、この件に対してのご発言という捉え方は非常にしにくいので、このあたり、皆さんはどうすることもできないとは思いますが、何とかならないものかなと考えます。もう少し具体的なお意見でお願いしたい、ということをお伝えいただければと思います。

【委員長】 やや意表を突くご指摘でしたが、どなたかご発言ございますか。

【事務局】 県の方とときどきお話をすることもあるので、委員からこんなご意見がありましたよというのはお伝えしつつ、また今後のために参考にさせていただくことになろうかと思っておりますので、よくコミュニケーションは、事務所長と県の方とはやったりしておりますので、これからも引き続きよくやっていきたいなど。その場でお伝えしたいなど思っております。

【委員長】 ありがとうございます。

これは一委員の意見というよりも、国民がそう見るかもしれないということを多分代表して言っているだろうと思っておりますので、情報提供は十分にいただければと思います。ありがとうございます。

それでは、一般国道1号栗東水口道路Iほか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176号名塩道路

【委員長】 ご意見、ご質問があればお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】 張出部の構造変更というのをされているのは、11ページの左下の図面のピンクの部分だけということでしょうか。ほかは特にないということですか。

【事務局】 はい、この図であります。断面はこういうふうになっていますが、場所としてはこの区間だけですね。

【委員】 その箇所は何mぐらいありますか。

【事務局】 250mですね。その区間だけ川の中に。

【委員】 そこに対して40億円ぐらいがかかるということでしょうか。

【事務局】 はい。

【委員】 わかりました。やはりこういう工事は、普通に道路をつくるよりは随分費用がかかるということなんですね。

【事務局】 はい。

【委員】 こういう構造に全く弱いとか、わからないという意味でのご質問なんですけれども、ここ、地すべり対策が必要となったということで、10ページ、先ほどの張り出しの構造と関係しているのかと思いますが、地すべり対策というものが①の構造変更に伴う増加の40億円ということで、それに対して、11ページの案で対応したということでしょうかというご質問。

【事務局】 すいません、説明をしっかりとしなきゃいけないと思います。40億円のところは、先ほどの張出部のところで40億円。それから、それ以外に全然違う場所で、地すべり対策とかトンネルの掘削というのがありまして、こういうのが全然違うところで費用として出てきているということですので。場所としては、橋のあるところは東側なんですね。図で言う、東側。それから、地すべり対策は、これからやる西側のところでございます。

【委員】 地すべり対策って非常に大きな工事のように思うんですが、6億円という金額で地すべりが止まる工事ができるということでしょうか。対策として、6億円で対策ができたと受け止めてよろしいでしょうか。

【事務局】 これからやるところでございますので、今、設計段階でこういう対応で対処していこうということでございます。その費用が6億円ということですね。

【委員】 わかりました。ありがとうございます。

【委員長】 11ページ、今のところですが、上の黄色いところに、「河川の流下能力を維

持し」、「構造の見直しを行った」とありますが、見直す前は河川の流下能力は多分低下して、それで行きましょうということになっていたのかなと思います。もしそうであれば、なぜ今維持することになったのか。しばらく前に武庫川がちょっと暴れたので、そういうこともあるのかなと思うんですが、その理由を教えてくださいませんか。

【事務局】 流下能力自体は、河川の方に張り出して盛土にしたとしても、流下能力だとか河川があふれるということは元々計算上はないんですね。ここを県とよく協議をさせていただきまして、ただ、今右の方にありますけど、流量解析だとか、模型実験だとか、こういうところをやった上で、やはりこの部分を張り出し構造として、全体として流量をしっかり確保しておくほうがより安全側だろうという形で、こういうふうに進めているということでございます。

【委員長】 従前の想定ではやや危険側であることが徐々に明らかになってこうなったという理解でよろしいのでしょうか。

【事務局】 危険だとはなかなか申し上げにくいと思いますが、当然ながら確保できているということでございますが、それでも県の側との協議の中で、こういう形で進めていただけないかということで進めていくということでございます。

【委員長】 ありがとうございます。

ほか、よろしいでしょうか。

それでは、一般国道176号名塩道路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42号田辺西バイパス

【委員長】 何かご意見ございますでしょうか。

【委員】 費用増のところの説明をしていただいたと思うんですけど、10ページで、この図の見方を教えてもらいたいんですが。そこで、当初も見直し後も、上側に平らな線がありますが、これは何を意味しておりますでしょうか。それと今回の工事との関係って、何か関係がありますか。

【事務局】 当初は、元々こういう山があって、当初はこういう断面で切ろうというところ

ろでございます。今回、すべり面が発見されたということで、基本的には切土面をもう少し落として、ここで法面の対策、すべり面に対しての対策をこの部分でやったというところでございます。

【委員】 質問はその上に描いてある線なんですが、平らな線がありますが、それは何ですか。現況地盤工ですか。

【事務局】 これですか、これは現況地盤です。一部、先行掘削して、元々は山があったんですが、今回一部先行掘削して、今回の工事の時点ではここまで既に切れていたというところでございます。

【委員】 そういうことですか。要するに、これは別に現地形がそういうふうになっているところで、わざわざ掘削して滑りやすくしているわけじゃないんですね。

【事務局】 はい、そうでございます。

【委員】 だから、そうだとすると、少し誤解を受けやすい図ですね。わかりました。

じゃ、要するにそうやってみたところ、そこまでさらに掘削すると滑りそうだというところで描かれたということですね。

【事務局】 そうです。

【委員】 それから、流れ盤の表現ですが、一番左側に書いてあるんですよね。下の左側に書いてありますよね。そのどこが流れ盤ですか。

【事務局】 ちょうどこの部分がすべり面であったということです。

【委員】 流れ盤というのは、こういうふうに、地層がこうあると、かたくなっているやつが斜めになっているやつを流れ盤と言いますよね。

【事務局】 はい。

【委員】 だから、そうすると、そこで描いてある、切ったところが流れ盤に見えちゃうので。だから、どうせ描かれるんだったら、誤解のないように少し修正していただいたらと思います。わかりました。結構です。

【事務局】 わかりました。

【委員長】 表現を丁寧にお願いしますというご要望でした。

ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、一般国道42号田辺西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。

■ 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】 ご意見をお伺いしたいと思います。いかがでしょうか。

航路泊地の埋没といいますか浅くなるというのは、事前にはどの程度の予測ができるものなのでしょうか。

【事務局】 当該地区については、元々は東海岸町を埋める前は十分深かったと思っております。浚渫するということは特段考えてなかったわけでございます。また、当該地域は東側が淀川というか神崎川ですね。ここですね。それから、西側が武庫川ということで、河川の流入というのがあまり考えられない地域であると。さらに、北側の方は尼崎の閘門、尼ロックがあるので、流入というのはおそらくないであろうは思っておりましたけど、ただ、浮泥というんですか、航行にはそれほど問題なかろうとは思われますけれども、それがどうなのかというところもあって、再確認した結果、事業費が増えたという結果になってございます。

【委員長】 そうすると、浅くなったメカニズムというのは実はあまりよくわからないということでしょうか。

【事務局】 おっしゃるとおりです。

【委員長】 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、尼崎西宮芦屋港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、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり事業継続とすることが妥当と判断されるといたします。よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

【委員長】 ありがとうございます。

■ 紀の川総合水系環境整備事業

【委員長】 ご意見を伺いたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】 5ページですが、ここで事業の進捗状況で、「大門側への試験導水を実施」と書いてあるんですが、これをどうやってやられたかということと、当初の事業計画とこのこ

ととの関係を教えてもらえると。

【事務局】 まず先に、3ページをご覧くださいと思います。当初の事業計画になりますけども、有本川には揚排水機場から導水管を經由して水を流しているということで、それと同じように、大門川にも何らかの形で、ここには導水管1,600mと書いていますけども、当時、この延長の導水管を、1つの案として、都市計画道路が市で整備されている、その下に入れて、水をポンプで、毎秒3m³のものを新たに整備して導水をするという計画でございました。それを含めると、全体で102億円という事業費だったわけですが、その後いろいろと、都市計画道路自体の整備も全く進む見込みもないという状況の変化なんかもございまして、新たなやり方がないかと代替案を検討したものが、先ほどご説明させていただいた4ページ目のところでございます。

それで、試験導水、ここから水が、かんがい期は特に水量も多くて、かんがい期は水質も改善される傾向なんですけども、非かんがい期になるとやっぱり水量が非常に少ない状況なものですから、その期間、何らかのやり方がないかということで、関係機関と一緒に議論させていただいて、今、試験的ではありますが、導水ができるような状況に至ったというところでございます。

【委員】 やられていることはよくわかるんですが、事業との関係が、当初事業がそのまま、例えば3ページは書いてあるように見えるんですよ。要は、有本川を越えて大門川まで導水管を引いて導水すると。最後の資料も見ますと、試験導水を実施されたとあるから、資料だけ見ると、ここ的大门川への導水の試験導水までできている状況だと読めちゃうものですから、その間の関係が。今、でもこれをどういうふうにするのかよくわかりませんが、この辺の議論は、大門川の導水ということに関しては、もう計画変更されているわけではなくて検討中なんですよ。

【事務局】 そうです。

【委員】 だから、その辺がわかるようにしてもらえば、本当はよりよいだらうと思うんですよ。

【事務局】 申しわけありません。

【委員】 そこがわかれば、この話はよくわかるんですけども。

方向性としてはこういう形で、費用も縮減できるし、多分いろんな環境面とかにとってもよさそうなやり方だと思うので、この方向でやられたらいいと思うんですが、説明としてはわかりにくいなと思ひまして聞いた次第です。

【事務局】 確かにもう少し明確に分けて説明をさせていただければよかったかなと思います。

【委員長】 確かに、なぜ今まで大門川への導水、今検討しておられるような形の導水ができなかったのかとか、それから、なぜできるような状況の変化があったのかといったところを踏まえてご説明いただくと、よりわかりやすかったかなと思います。

【事務局】 ありがとうございます。

【委員】 これ、大門川へ農業用水を導水すると、かなりの費用軽減になる可能性があるんですね。これ、そういう検討された結果がそうなんですけども、有本川というところへ農業用水を導水するということは、これは元々できなかったんですか。4ページを見ると、読み方がわからないですけど、四箇井水路がつながっているようにも見えるんですけども。

【事務局】 おっしゃるとおり、上側の水路は有本川の方にもつながっている形になりますけども。水量とかそういったものも加味して、ポンプで排水すると結論づけたかと思えますけど、今、当時の件まで正確に持ち合わせてないもので申しわけありませんけども、今は農業用水路の方は大門川で検証させていただいているところでございます。

【事務局】 すいません、補足を。

現在検討している農業用水路からの導水なんですけれども、先ほど事務局から話がありましたように、期間によってうまく導水できるかできないかについて、関係者と調整をしているような状況です。そもそもは、紀の川の水をしっかり持ってきて、どの時期においても浄化をしていくという観点で、ポンプでもって有本川と、それから大門川の方に持っていくという形ではあったんです。その観点で、紀の川からも近かったということもあって、有本川の方は先に事業という形でもってポンプと導水をやったんです。大門川については、先ほど話をしましたように、延長も結構あるという話と、それからあとは当初予定していた都市計画道路の関係もなかなか厳しくなっているので、期間をこれからどういふふう調整していくかというのはあるんですけども、そこも踏まえて、農業用水路を使っていくという方向に切りかえをしつつあるという状況になっていると。この辺の説明がうまくできてなかったところが大変恐縮なんですけども、一応こんな感じで今考えている。当初計画との関係についてはこんな感じです。

【委員】 現時点では農業用水路を使つての導水というのが、できるかどうかの検討中なのであれですけども、できる可能性がかなりあるようなご説明だと思うんですけども、有本川に引く当時というのはもう大分前なので、どういう検討がされたか難しいんですけ

ども、ご説明としては、何となく、あれ、有本川のときは検討されていたのかなかったのかというところで、かつ、有本川の方が、これは100億円のうち80億円ですか、という、かなり大きなお金を費やしておられるという面で、説明をもう少しされるほうがいいのではないかなという気がしております。

【事務局】 当時の、一等最初の有本川への導水の考え方のときにどれだけの検討をされていたのかというのは、今手元に持ってないのでご説明できないんですけど、もう1回整理をさせていただきますので。

【委員長】 ということでよろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【委員長】 ただ、この説明は最終的には国民の耳に届くような形でしていただければありがたいです。

【委員】 基本的なことを聞いて恐縮ですけど、水環境整備のベネフィットというのは、水質環境ですので、5ページあたりを見ると、水環境の整備と、自然再生と、水辺の整備とを分けて評価されているということになるので、例えば生物多様性というか、頭首工から水路、宮井水路とか、大門川、有本川って、ずっと同じ紀の川水系がつながっている中で、生物多様性がどのように回復してきたかみたいな評価は今回このベネフィットには反映されなくて、いわゆる水質という、BOD的なもので評価されているという視点でよろしいでしょうかというのが1点。

もう1つは、水環境整備というのは、事業の中にももちろんBODを下げるということと、同時に、生態系保全ということもにらんで、背景にはあるんだろうと思うんですが、そのあたりはこの場合にはもう分けているということでもいいのかどうかというところを教えてくださいたいんです。

【事務局】 今回、便益の算出にあたって、手法がいわゆるCVMという、支払い意思額をアンケート調査させていただいてということで、Bを計上してございます。これについては、受ける受益の意味という意味で、水質の改善が図られることに対して、どれくらい追加でお金を支払っていいかという問い方をしていますので、委員がおっしゃるような、こういうところとこういうところと分けて出されている形ではないものですから、水環境整備と護岸の整備と、そこは分けることはできると思うんですけども、内川の浄化という意味では全体として1つ、幾ら払えるという数字を捉えているという状況でございます。

【委員】 住民の方へのアンケートの段階で、水環境、いわゆる水質浄化に対して幾ら払

うかという、そこに絞ったアンケートになっているということなんですね。

【事務局】 そうでございます。

【委員】 わかりました。ありがとうございます。

【委員長】 これは、マニュアルでそういう聞き方をするということが決まっているんですか。

【事務局】 やり方は決まっていると思いますけど、聞き方の、どこまで細部まで決まっているかは、確認はさせていただきますけども。

【委員長】 こういったものは、直接のアウトプットと、それからそれに伴うアウトカムがどう関係しているかというのを聞くことで、大分違って来るだろうと思うんですね。ですから、水質は改善されるけれども、いわゆる生物多様性とかそういうものにはほとんど影響ないと言うのと、それが改善されまじと言うのとは大分違って来るのではないかなといったようなご懸念ではないのかなと思います。

【事務局】 ありがとうございます。

【委員】 今回の大門川の農業用水の利用による水質改善というのは、いわゆる既設のインフラを、ある意味、多目的と言っていいのかわかりませんが、冬に流れていなかったものを関係者合意のもとに使って行って、浄化を達成していくと、非常に結構なことではないかなという気がします。

2点質問がありまして、1つは、では、導水はできてないということだったと思うんですけど、ポンプのところは取り入れ口というのは少し取り入れるという観点で、いわゆる1期工事、2期工事ということなのかどうかわかりませんが、どこまで切り分けて工事をされて、今どういう状態なのかということをお教えいただきたいのが1点。

それから2点目は、いわゆる連絡水路、農業水路を使われるということで、そこに乗る形になるわけですね。そうすると、この事業そのものに農業用水の方に変えることによる何か工事に相当するようなものが発生するのかどうかということと、将来的な維持管理の負担のようなものはどういう切り分けになっているのか、この辺をお教えいただきたいと思います。

【事務局】 1つ目の件は、有本の揚排水機場の今の施設の現状というお話かと思いますが、元々大門川の方へのポンプということも念頭にありましたので、機場という施設としてはもう1つ置けるような形での建物の整備まではさせていただきますので、そこはこの事業の切りかえをした際にうまく整理しなきゃいけないかなという課題を持っていると

ころでございます。

それから、2つ目の、農業用水路を活用した場合の追加的な整備という面では、基本的には水がかんがい期にはちゃんと流れるぐらいの水路の規模になっていまして、流れてない非かんがい期に3 m³ほどの水量をとということの改良なりは、今のところ必要ないのかなという受け止めをしております。それから、維持管理の面でのところは、これはまさに今、関係機関でいろいろと詰めなきゃいけない部分ということで、こういうやり方かどうかというところまではまだ至れてないという状況でございます。

【委員】 少し難しい質問をしたかもしれないですけども、非常に大事なところなので、いわゆる有効利用をするということは非常に国民的な大事なことだと思いますので、ぜひ十分協議していただいて、乗ることが結果としてはそのトータル費用を下げていくというところに貢献するような形で進めていかれるといいのでは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】 大分時間も押していますので、もしほかになれば結論を得たいと思いますが、よろしゅうございますか。

それでは、紀の川総合水系環境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175号西脇北バイパス

【委員長】 何かご意見ありますでしょうか。よろしいですか。

これ、事業期間はいつまででしたっけ。

【事務局】 正確には公表していません。

【委員長】 わかりました。

では、特にないようですので、結論を得たいと思います。

一般国道175号西脇北バイパスの審議結果ですが、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。

■日高港塩屋地区国際物流ターミナル整備事業

【委員長】 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】 事前のご説明のときにも少し申し上げた内容なんですけども、2ページを読むと、1行目には、「原木の輸入」という言葉が出てきて、一方、4ページでは、紀中地域の、いわゆる背後地の紀伊山地の木材を有効活用して、そこから出していくということだと思っただけなんですけども、当然、入りと出と両方を有効活用されるという意味で、そうだと思うんですが、これは御坊市のご意見だとか、和歌山県の方はあまり書いてないかな。要するに、背後に膨大な木材資源を抱えておられていて、それをまさに活性化して地域貢献をしていないといけないというのが大きなミッションではないかなと思うんですよね。輸入というのは多分あると思うんですけども、おそらく世の中はこれから大きく変化して、いわゆる南洋材は今までコストが安かったけれども、もうなかなか切れないし、高くなってくる可能性も十分あるわけで、むしろ背後にある、元々ある地場産業といいますか、地元資源を有効活用していくというところが、これから長期的には必要になってくるはずなんですよね。そういう観点で、日高港の整備がどう貢献していくのかということに、もっと強く長期的ビジョンを持って訴えられたらいいのではないかなという気がするんです。

そういう意味で、4ページの現状維持というのは少し、しょうがない、長期的な見通しがなかなか立てにくいというところもあると思うんですけども、じゃ、長期的にどうなのかと。今後、相対的にいわゆる紀伊山地の木材の競争力が上がっていくようなシナリオが書けるのか書けないのか。そのときにどれぐらいの物流量になるのかとか、そういう話が本当は欲しいなという気がするんですけど、その辺はどうなんでしょうか。

【事務局】 貴重なご意見ありがとうございます。

輸入の方については、ヒアリングの結果からも、今後も原木を入れて製材していくところには、大型船が入るということで、すごく期待はされています。

それから、背後の紀州材の方についても、今は地元の市、それから商工会議所等という、その辺は活性化に向けての調査といいますか、そういうことをやって、量といいますかを確保することで、製材業等が廃れていかないというか、もっと発達するような方向で今活動といいますか、そういう動きはしてございます。

【委員】 何でこんなことを申し上げているかということ、九州北部豪雨で流木が山ほど出

てきたわけですが、あれは要するに、日田の林業がなかなか有効に回っていないということの1つの裏返しの面もあるのではないかなというのが1点と、実際、例えば九州の南、鹿児島とか宮崎では輸出が増えていて、中国に輸出が始まっているんですね。地の利があるのは事実なんですけども、じゃ、紀州の山地の木材が国際的に見たときにどういう競争力を今後持ち得るかというの、港湾整備という観点だけではなかなか関係しない話なんですけども、そういうところがほんとうは欲しいなということで、補足的にコメントさせていただきますというか。

【委員長】 今後へのご要望ということで、今、確かに転換点だろうと思います。その転換点の先をどう見るかということを経期的に見て、それで国あるいは港湾としてそれにどうコミットできるのかといったことを前向きに書いていただければいいのではないだろうかというご要望ですので、またご検討いただければと思います。ありがとうございました。

【事務局】 ありがとうございます。

【委員】 今の目的に絡むんですけれども、木材の需要の関係というのと、あと、クルーズ船が寄港するという事なんですけども、事業期間が長期にわたる場合に、当然社会経済が変動して、需要が変更してくるわけなんですけれども、そういう場合、整備目的というところには影響、これを書きかえるとか、更新していくとかいうことはないんですか。これ、市長さんなんかのを読ませてもらっても、クルーズ船がという、にぎわい創出となってきた点で気になるんですが。

【事務局】 当初の計画にはクルーズ船というのはなくて、付加的な効果ということで、事業としては考えておるところでございます。

【委員長】 そういう意味で、当初の課題が何であって、それに対してどう対応するのかということと、それから今の付加的な話との位置づけがわかるような書き方をさせていただくと、もう少しわかりやすかったかなと思います。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。

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。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。

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。

ここで、一旦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、議事録の速報版を作成いたしますので、しばらくお時間をいただきたいと思います。

議事録速報版の作成を終えました。

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。新宮川から日高港まで書かれておりますが、後ろから3つ目の、紀の川総合水系環境整備事業につきましては、「なお、事業計画を変更する際には、導水計画の考え方の整理を行うとともに、維持管理において関係機関と調整を行う」という文言を付けていただいております。

【委員】 また形式ですけど、一番最後のところは丸がないということと、今の「なお」のところなんですけども、よくわからないんですけども、主語が、この委員会として意見を述べるときに、「調整を行う」という言い回しでよろしいんですかね。

【事務局】 今、委員がおっしゃっていただいたとおり、「事業を変更する際に再度説明を行っていただきたい」とか、そういうふうなことになるのかなと思います。今はまだ事業計画は変更していない段階での説明なので、上の方はこのままで妥当だということですけども、これ以降で事業計画の変更をする際には再度説明をお願いしたいと、そういう意味というのが委員会としてはいいのかなと思います。

【委員長】 そうですね。

【事務局】 導水計画の考え方の整理や関係機関の調整は事業主体がやる話ですので、今のは確かに主語が違っていると思います。

【事務局】 主語との関係だけで考えるとしたら、最後の語尾のところですけども、「調整を行うこととされたい」でいいように思いますが、いかがでしょうか。

【委員長】 という案でいかがでしょうか。「なお、事業計画を変更する際には、導水計画の考え方の整理を行うとともに、維持管理において関係機関と調整を行うこととされたい」。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。

ほか、いかがでしょうか。

では、特にないようですので、議事録速報版につきましては、今の修正を含めましてお手元の資料のとおり確認したということにさせていただきます。

ほか、事務局から皆様にお知らせいただくことはありますでしょうか。

【事務局】 特にございません。

【委員長】 他に、委員の皆様から何かございますでしょうか。

特にないようでしたら、ここで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】 以上をもちまして、平成29年度第4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】