

近畿地方整備局事業評価監視委員会(平成24年度第2回)

議事録

日時：平成24年10月29日(月) 15:00～16:29

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、早速ではございますが、審議に入りたいと思います。委員の皆さんにおかれましては、議事進行にご協力をお願いいたします。

最初の審議は、No.3の一般国道1号栗東水口道路 です。

一般国道1号栗東水口道路 について

【委員長】それでは、栗東水口道路 について何かご意見はございますか。 よろしいですか。暫定供用がもう近づいてきているということですが。

【委員】本件に関しては、渋滞の緩和とか、実際これはもう一部供用されているので、実際に現地を視察したときでも、ちゃんと使える状態になっていたので結構なことだと思うんです。ただ、現地を見られた方は皆思っていると思うんですけど、ここは緩和しているんですけど、全体的な1号線の渋滞は渋滞ポイントが先に移動しているだけなので、そのあたり、今後のことも考えて、ちょっといろいろと検討されていると思うんですが、そこら辺はどういうふうにお考えですか。多分これ、渋滞ポイントが先に行くと、国道1号本線でまた混んでいるところがすごいと思うんですけど。

【事務局】今、栗東水口 はこれでございます。栗東水口 がございまして、その先に、県施工でございますけれども、東海道の山手幹線というのを施工しております。これと一体的にすることによって、当面は国道1号の渋滞解消はできるものというふうに思っております。

今、栗東水口 ・ の状況はご説明しましたけれども、県施工の山手幹線につきましては草津市の馬場町のところまで、これは京滋バイパスの瀬田東まででございますけれども、ここまでは既に4車で供用済みでございます。

したがいまして、山手幹線としては2.9km、この部分がまだ未供用ということで、今現在、鋭意用地取得をすべく、用地測量済みの部分と、それから一部公図混乱が発生して

おりまして、その調整をやっているというふうに聞いてございます。

ここが完成しますと、この状況を見ながら、この残りの部分のうち、栗東水口 で整備しますと一連の道路が完成しますので、この辺の交通の状況というのは一層よくなるのではないかなというふうに考えておるところでございます。

【委員長】よろしいですか。

【委員】まあ、いいです。言い出すと切りがないので。

【委員】揚げ足を取るみたいで恐縮なんですけど、ネットワーク全体で一応考えておられるということなので、その検討で十分かどうかは別にして、考慮されているということで、それ自体は適切と思うんです。ですが、今渋滞を解消とおっしゃいましたけど、それは誤解を招く表現だと思います。完全に解消するレベルまで道路をつくるほどの金も時間も現実にはあるわけではないので、表現は気をつけられないと信号1つひっかかるだけで渋滞はまだ解消していないというような話になっていくと、公共土木事業としてどこまでやるべきなのかという話になっていくかと思います。言うまでもなく無駄な投資をやる余裕はないので、表現は気をつけていただきたい。

【委員長】そのほか、この件はよろしいですか。

それでは、一般国道1号栗東水口道路 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が、よろしいですか。 ありがとうございます。ありがとうございました。

一般国道307号信楽道路について

【委員長】それでは、信楽道路について何かご意見はございますか。 よろしいですか。

【委員】ちょっと細かいことなんですけど、ここは渋滞がひどいというのはわかるんですね。ここは歩道もないし、危ないしというのはよくわかるんです。事業の必要性もよくわかるんですけど、ちょっと説明のところ、交通観測地点が勅旨になっているのに、写真は何で牧の交差点になっているのかなというのが……。牧の交差点というのは、これ、大戸川のほうの道路を抜けて大津に抜ける道なので、そこは何せ大戸川のほうから入ってくる道とこっち側の道で交錯して物すごく混んでいるというイメージが私にはあるんですけど、勅旨のところを観察点やったら出すのも勅旨のほうがよかったんじゃないかなと思うんですけど、何でこっちを選ばれたんですか。

【事務局】今、委員がおっしゃるのはこういう写真という……

【委員】ええ。何かその牧はすごく混んでいるのはわかるんですけど、交通観測をしているのが主旨だったら主旨の状態を見せられたほうがはっきりするのに、何でわざわざ…
…、私らはその牧が混んでいるというのはよくわかるので、わかりやすい例であるんですけど、それだったら牧で観測したほうがいいんじゃないのかと思います。

要は、説明と写真とが食い違っているのはちょっと気持ち悪いなと思ったので。

【事務局】ああ、なるほど。わかりました。

【委員長】これに限らず、写真の場所と説明がずれているとか、写真が違うところを比較していたりとかというような事例がかいま見られることがありますので、資料をつくられるときには細心の注意を払っていただきたい、そういうふうに思います。

【事務局】平成22年センサデータの観測点と、我々がお示ししました交差点というのはちょっと離れておりますので、その差だと思いますので……

【委員】ちょっとじゃなくて、そこ、僕は土地カンがありますが、かなり離れていますよ。

【事務局】直してください、写真を。

【事務局】ええ、こちらでちゃんとさせていただきます。直させていただきます。

【委員長】よろしいですか。

それでは、一般国道307号信楽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。ありがとうございました。

一般国道176号名塩道路について

【委員長】それでは、名塩道路について何かご意見はございますでしょうか。 よろしいですか。

【委員】またちょっと区間の話なんですけど、これ、説明されているところで、176という結構番数の早い国道なのに、R30とかR20の区間があるという、冗談じゃないような線形をしているんですけど、私、その区間が早目に工事がされるのかなと思ったら、後ろを見たら9ページ目の「3. 事業進捗の見込みの視点」のところで「用地取得推進」になっていて、これ、今期はまだ工事にかからないという意味なんですかという確認の事項なんですけど。

【事務局】今お話がございましたが、今現在、この1工区のところが、先ほど混雑とか学校の通学路の話をさせていただきましたが、ここのところを鋭意事業を進めているところでございまして、26年度供用予定で、まだここのところは用地が全部買えてございませんので、そういったことから、当然先生がおっしゃるように進めていく必要があるんですが、まだちょっと工事に全面的にかかれる状況ではないというところでございます。

【委員】ご存じのことだと思んですけど、R20とかR30って、私、こんな高低差で大型車は曲がれないと思うんですけど、どうですか。

【事務局】確かに、ちょっと大型車にはしんどいところはございますが.....

【委員】というか、多分曲がれないと思いますよ。何か待ったりしないと多分無理ですよ、これ。結構じゃない危なさやと私は思うんですけど。まだ、それが全然入っていないというのはちょっと驚きだなという.....。

交渉は一応されているんですね。

【事務局】はい。やってございます。

【委員】考えによっては、だからかえて安全ともいえるんですけどね。

【委員】ああ、そうなんですか。

【委員】常識的には空間を確保して整備していったほうがいいという議論をされがちですが、ここの両側のニュータウンも含めて30年後地域がどうなっているのか、それを踏まえてこの道路はどのように使われるのか、道路ネットワークの整備・維持を考えていくなかで、本当に30年前の計画のままでいいのかということを考えないといけない時代になっていると思います。

話を戻しますと、今は走りにくいおかげであまり走っていないとも言えます。すなわち走りやすくなったら逆にどんな事態になるのかなというのは非常に気にする必要がある。ただ、そういった議論はこの委員会の所掌ではないでしょうから、そういうことをご質問しても検討はしていませんということになるのかもわからないですけど、ここに限らず、そういう道路が多いなというふうには思います。

【委員長】コメントをいただきまして、どうもありがとうございます。まあ、使い方の問題なんでしょうけどね。

【事務局】ちょっと難しいお答えになるのかわかりませんが、非常にこれ、渋滞をしているところです。それから、写真にもございますけれども、人家の中をくぐっている道路、もともとそういうところに大型車等が走っているところ、それから地形的には、今先

生がおっしゃった、アールというのは、これ、並行している高速道路も非常に線形が悪いところで、地形的にそうせざるを得なかったようなところでございまして、それを少しでも改良していこうというようなことで計画が入っているんですけども、一方で事業費、予算が非常に厳しいものですから、事務所のほうもできるところで一番厳しいところ、人家連担に集中して投資しているのが現実でございまして、そこが片づいたらまた次、今おっしゃった次の厳しいところというふうなことで、ちょっとそこは苦しい事業展開になっている区間であります。

名塩道路は、もう知事さんも、それから地域も、一日も早く交通安全上もやっていただきたいという要求を強くいただいているところで、またそこは工夫して進めていきたいと思っております。

【委員長】当面は第1工区の整備を優先し、26年度供用を目指すということですが、よろしいですか。

それでは、名塩ですけれども、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たいと思っておりますが、よろしいですか。 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について

【委員長】本事業について何かご意見はございますでしょうか。

【委員】浚渫土の処分がなかなか難しい問題だというふうにお聞きしておりましたけれども、兵庫県知事の最後のコメントで「尼崎沖フェニックスを処分先とし、」というお話がありました。これについてちょっとご説明いただけませんか。

【事務局】では、1ページの図面をごらんください。現在、この写真にございますこちらのほうで岸壁、それから航路の整備をしておりますが、この後ろがフェニックスの処分地になってございます。こちらのほうがフェニックスのほうの埋め立てといいますか、廃棄物受け入れも相当進んできてございまして、現在、その沈下の様子を見ながら少しずつ入れていくというような廃棄物処分の段階に来てございます。

そういったこともございまして、今までのようなこの浚渫土をそのまますぐに入れられるというよりは、少しずつ様子を見ながら入れるというような状態に今なってございます。

【委員長】そのほかに意見はありますか。

【委員】今の続きですけれども、フェニックス処分というのは尼崎に限らないかと思うん

ですけれども、そこで受け入れられない場合、ほかに回すとかということはないのでしょうか。

【事務局】現在、フェニックスについては、全体といたしましては4カ所の処分場がございます。それぞれで受け入れを検討しながらやっておりますけど、今回の事業の場合ですと、まさに直背後でございますので、これ以外の受け入れ地を考えましたけれども、やはり輸送コストが非常に高くなってしまったということもございまして、この事業に関して言いますと、この尼崎を処分先というふうに考えていきたいと思っております。

【委員】1つ素朴な質問なんですけれども、4ページの「2）事業の整備効果【輸送コストの削減】」のところで自動車運搬船のお話があって、現状の物流ルートが名古屋港に入った船を使っておられるということ、現状、尼崎には入らないということから両者を比較されていると思うんですけど、船そのものはたとえば六甲アイランドといったようにより近い港にも入ることが可能で、実際に入っていたような気がするんですけど、名古屋港との比較で効果を検証するというところで、これ、ロジック的には大丈夫なんですか。

【事務局】現状として、こちらの企業さんが使われているのは、実際には名古屋港のほうを使われているということでございまして、六甲アイランドのほうはまた別の会社というのか、船が着いているという状態でございます。

【委員】それは、企業さんはそうなんですけど、公共事業としての整備効果として考えるときにそういうやり方でいいのでしょうか。

【事務局】現状は名古屋港のほうに持っていきまして、輸送コストがかかっておりますので、それを低減するという意味でこの尼崎のほうにターミナルをつくるということ考えたものでございます。

【委員長】これはキャリアカーに限ってという話ですね。名古屋でないといけないというのは、用いられる船舶が特殊であるということですか。

【委員】恐らく、現状はロジスティクスを考えたときに、その会社さんは名古屋に持っていったほうがメリットがあるから持っていきっているの、神戸に持っていきたくないだけだと思うべきではないでしょうか。

【委員長】この港湾を使うということで、合意が形成されているんですね。

【事務局】はい。今回のこういう評価に際して、その前もそうですけれども、利用されるであろうといった方々にいろいろ幅広くご意見、ヒアリングをいたしまして、そういった中でこういった計画になってございます。

【委員】先にコメントと、後に質問させてください。今のRC3とかRC4の話をされていると思うんですが、多分それは中古車を出している話やと思うので、だから中古車とは違うんですという説明とか何か 多分これ、新車でしょう、PC1で運ぶのは。

【事務局】はい。申しわけございません。こちらのほうは新車でございます。

【委員】だから、それはやっぱり中古車だったら、神戸は物すごく中古車の市場が大きいので、その関係もあるんじゃないのかなと思いながら私は写真を……。ちなみに、私の職場の前ではROROがやっているのが見えるので……。

【事務局】六甲アイランドについては外国への輸出をやっておりまして、こちらのような国内への、移出とはちょっと違いますので……。

【委員】だから、そういうのはちゃんと説明されないと、事情を知っている人はいいんですけど、事情を知らない人は多分つらいと思います。

【事務局】申しわけございませんでした。

【委員】あと、質問ですけど、ちょっと今回のやつはバルカーと、それからPCC、まあROROですよ。2種類、これ、普通タイプが違う岸壁なんですよ。バルカーの場合は、これ、絵は自船荷役なんですけど、これ、一応、自船荷役の要はバルクのこれ、けい砂ですけど、そういうやつの岸壁を整備しても、アンローダーはもうつけませんというような感じで考えているのか、それともアンローダーもつけるというような岸壁にするのかというのと、あとこのROROのサービスのふ頭はどこなんですかというのが質問なんですけど。

【事務局】今回、2バースございますので、1バースについて荷役機械をつけるということで検討を進めてございます。

【委員】一応、アンローダーはつけるんですか。

【事務局】最終的なタイプというのは、これから実際の利用者と相談しながらということになりますけれども、扱うものによって最適な荷役機械をつけていくということになると思います。

【委員】じゃあ、けい砂だったら自船荷役している人のほうが多いんじゃないかという気はするんですけど、そんなこともないんですかね。

【事務局】大型船については、やはり自船の荷役というのは限界がございまして、実際そういうクレーンがついているような船というのは比較的小さなものが多ございますので、今回のような12m岸壁の場合ですと、やはり荷役機械が必要になると思います。

【委員】そのPCCはどこに着くんですか。

【事務局】こちらはもう1バースのほうですね。

【委員】じゃあ、片方はバルカーがやってきて、片方はROROが着くという、そんな感じなんですか。

【事務局】基本的にはそういったような使い方になると思います。当然、背後のふ頭用地がございますので、ばら貨物もそちらのほうに一旦持っていくというような形で、そのエプロン部分というのは使い勝手が、どちらでも使えますので、そういった形になっていくと思います。

【委員】ちょっとイメージしにくい図なので、何かできたらもうちょっと補足できるような図があったほうがありがたいんですけど。

【事務局】ああ、補足できる図……

【委員】普通、バルクとPCCは別ですからね……。

もしなかったら、また何かわかりやすい図をつけてやっていただいたらということで、一応リクエストだけなので。

【事務局】はい、承知いたしました。ちょっと説明のできる資料がなくて申しわけございません。

【委員長】そのほか、もうよろしいですか。

【委員】素朴な質問として、1つ気になったんですが、1ページの進捗状況を見ると岸壁はもう終わっていて、あと残っているのは航路泊地の浚渫だけという状況ですね。

【事務局】あと、荷役機械がございますね。

【委員】荷役機械もありますけど、事前説明のときにお話を聞いたのは、後背地のフェニックスへの土砂の処分その他との関係もあって29年ごろまでかかるんだということなんですが、岸壁はできているけど、そこへ入ってくる航路についてはまだ時間がかかるんだという、時間的なずれというんですか、そういうことによるマイナスというか問題はさほどないんですか。

岸壁はできているんだけど、入ってくる航路のほうはまだやっている最中なんだということによる、いわばスケジューリング等から来る問題みたいなものはないんでしょうか。

【事務局】私どもといたしましても、やはり早期の完成、供用というのが重要と考えております。ただ、先ほどご意見などでもあったんですが、やはりコストの問題ですとか、そういったこともございまして、29年度というふうになってございますが、今お話のあり

ましたとおり、岸壁とその前面の泊地部分、こちらのほうは12mの水深を確保しておりますので、今掘っていきます航路、これは現状でも10mの水深は確保されております。ですから、10mの船は問題なく入ってこられますし、またさらに申し上げますと、少しまだ完全な形ではございませんけれど、海の場合には潮汐、潮がございますので、例えば満潮のときをねらってこちらのほうに入港してくる、あるいは出港していくといったよう形で、いわば暫定的な機能の発現ということになるんですけれども、そういった形で機能をできるだけ早く出していきたいというふうには考えております。

【委員長】よろしいですか。

【委員】はい、結構です。

【委員長】それでは、いろいろご質問が出ましたけれども、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させていただきたいと思いますが、よろしいですか。 それでは、どうもありがとうございました。

一般国道24号和歌山バイパスについて

【委員長】それでは、和歌山バイパスについて何かご意見はありますか。 よろしいですか。 特段、意見がないようでしたら、質問を終了したいと思います。

【委員】資料の5ページのところなんですけど、左下の「交通量及び交通容量の推移」というところでちょっとご説明をいただきたいと思ったんです。和歌山バイパスを4車線で供用したけれども、交通容量としてはもういっぱいいっぱいという、そういう図ですよ、これ。ちょっとオーバーぎみというか……。

【事務局】ここですね。

【委員】今後の推移がどうなっていくのであろうか。要するに、バイパスをつくったんだけど、バイパス自体ももういっぱいになってきている、この先の状況をどう考えておられるんではないかということをお聞かせください。

【事務局】交通容量はおっしゃるとおりで、これは現在で言いますと両方合わせて5万2,000台通っているところに対して交通容量は5万1,800台ということですので、若干上回ってきたというところでありまして。この交通容量と実際の交通量が横並びというか、ほぼ同じになってきたということで、すぐさま何かの対策をとすることは考えてはいない

のですが、それ以前、例えば平成2年で見ますと、交通容量1万2,800台に対して2万8,600台あったというその当時の状況からすると、順々にそれは改善されてきているということであって、今のところはそのような状況を見守っていくといったことになると考えております。

【委員長】いいですか。

【委員】結構です。

【委員長】ほかに。

【委員】質問なんですけれども、1ページのところで、資料をもう少しわかりやすくしていただきたいなと思ったんですが、橋梁部のところで「一期線」「二期線」という書き方をしてあるんですけれども、これは橋梁1つのところの断面ということなんでしょうけれど、この表現を教えてください。

【事務局】済みません、もう一度お願いできますか。ちょっとマイクが……

【委員】「一期線」「二期線」という表現があるんですが……

【委員長】何ページですか。

【委員】1ページです。右の橋梁部の断面図です。

【事務局】このことですか。

【委員】はい。右です。

【事務局】「一期線」「二期線」ですね。

【委員】一期の線だということなんでしょうけれども、もう少しわかりやすく表現していただいたほうがいいかなと思いました。

【事務局】これは、ここで言いますと、この紀州大橋の部分をどのように整備していったかということなんですけど、まず最初に2車線分だけつくって、1車線、1車線で通行ができるようにしています。それが平成5年にできました。

その後、二期線というか、4車線にすべく平成19年にこちらが開通するんですが、そういう2段階に分けた整備を行ってこの紀州大橋を供用できるようにして完成させたという、そういう説明になります。

【委員】そうですね。そうかとは思いますが、このまま資料の中には一期も二期も終わっているのに、特に「一期」とか「二期」とかという表現が出てこないんですけれども、ここで「一期線」「二期線」とあえて書くことはないのかなというふうに思って、少しわかりやすい表現をされたほうがいいかなというふうに思いました。

【事務局】はい。ありがとうございました。

【委員長】ほかにはいかがですか。よろしいですか。

それでは、この一般国道24号和歌山バイパスの審議結果ですが、審議の結果、一般国道24号和歌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（案）のとおりでよいと判断されたいと思いますが、よろしいですか。

加古川水系河川整備計画の策定について

北川水系河川整備計画の策定について

【委員長】それでは、報告事項について何かご意見はございますか。

【委員】ありがとうございます。質問なんですけれども、河川計画を両方見せていただいたんですが、質問が2点あります。1点目は、加古川のほうは前書きということで頭に加古川に対する思いのようところが書かれてあったんですが、北川のほうはなかったんですね。逆に、北川のほうは最後に事業監視計画というのがきちっと入ってまして、進捗をどういうふうに点検するかというところが入っていて、それはいいなと思ったんですが、このあたりは統一されたことをされていないんでしょうかということなんです。

【事務局】先ほどのご質問にあった北川の事業の監視についてなんですけど、河川整備計画といえますのは20年から30年というかなり長期の計画でございますので、しっかりと策定された後も進捗の管理というものはやっていかないといけないというふうに認識しております。まだ策定されたところでございますので、これからというところではございますが、北川に限らず加古川におきましても事業進捗の管理というものはしっかりと計画サイドで行っていくこととしております。今回、加古川の資料の中でちょっと記載が抜けていて申しわけございませんでした。

ただ、これは加古川、北川以前の、もう既に策定されております九頭竜川や淀川も同じなんですけど、しっかりと進捗点検のほうはさせていただきたいというふうに考えているところでございます。

【委員】当然だと思うんですけども、それをその計画の中に入れる、入れないの方針が全体計画であるのか、その都度、それぞれの委員会で決めておられるのかということをお伺いしたいと思ったんですが、やはり私は両方あったほうがいいと思うんですけども、そのあたりは決まっているんでしょうか。決まっていないから、ばらばらなんで

しょうけど。

【事務局】済みません、今ちょっと具体的な事実のほうの説明できなくて申しわけございませんでした。ただ、川によっては、先ほど先生がおっしゃったような進捗点検というのをしっかりとやっていきますよという河川ももしかしたらあるのかもしれないですが、ただ実際にこの河川整備計画をつくる際にも進捗点検というのはしっかりとやっていくようにというふうに整備計画を定めるそもそもの部分でも記載がございますので、それはもっと整備計画をつくるという前段のところできっとフォローのほうはなされているというふうに捉えていただいて結構かと思います。

【委員長】よろしいですか。ほかに意見はありますか。

【委員】この河川整備計画全体なんですけど、実はこの間、高槻市の会議に出たときに、高槻市は観光整備計画という計画を立てたんですが、淀川に関してはほとんど記載がなく、僕はたまたまここへ出ていたので、整備でこのワンドとか、こんなのはいっぱいありますよと言うと、担当者のほとんどが知らなかったと。

もちろん、皆さんも地元の行政といろいろすり合わせをやっておられるんだろうとは思いますが、かなりお金をかけて、これ、例えば加古川でもワンドとかたまりとかの再生創出というようなことを淀川でもいろいろやっているわけでありまして、ぜひこういうのをやっているというのを地元自治体との連携というか 僕はこの間、会議に出たときにちょっとショックでして、淀川ですと、例えばヨシ原の再生とかは観光計画にほとんど取り上げられてない。それは非常にもったいないことですので、その辺の地元自治体とか、あるいは市民との連携というのをぜひ強化していただきたいと。これはお願いであります。

【委員】同じことを申し上げるんですけども、例えば九頭竜水系は国交省と、県が一緒になって、特にコウノトリがらみで連携しておられるんですよね。そういう意味では、例えば北川もコウノトリが飛んでいっているところなので、何かそういったような話はございませんか。

【事務局】まず、1点目の住民との連携というところにつきましては、まさに我々としてもこれから強化していかないといけない点というふうに考えておりますので、今後とも力を入れて整備計画、実際に河川改修事業をやるだけではなくて、住民の方々と連携した河川環境整備、これらもしっかりと取り組んでいきたいと思っております。

コウノトリにつきましては、今、円山川で近畿方面につきましては非常に取り組みが進んでいるところで、今まさに九頭竜川でもしっかりとやっていこうということで、住民と

のパートナーシップというものをしっかりと進めていこうというふうに考えているところ
でございます。

北川につきましても恐らく同条件かと思しますので、今後、力を入れて、頑張っ
ていきたいと思えます。

【事務局】先ほどの進捗点検について補足させていただきますと、整備計画が策定された
河川につきましては、基本的にすべての河川におきまして今後きちんと進捗点検をしてい
くという方向で対処してまいりたいと思っております。

【委員】河川整備計画というのができたということで、今お話のとおり、事業評価監視委
員会において評価を実施ということと同様のことになっておりますけど、それでは、次に
この本件、この北川と加古川についての事業評価監視委員会を何年度の委員会にかけられ
るんですか。

【事務局】加古川、そして北川につきましては、ちょっと環境事業と改修事業は違いま
すので、少し時期がずれてしまうところがありますが、河川改修事業につきましては昨年度
事業評価の審議をしていただいたところでございますので、それから3年後でございます
から、本年より2年後、再来年に事業評価監視委員会のほうでご審議をいただくという
ふうに考えているところでございます。

【委員長】よろしいですか。

【事務局】先ほど委員のほうから北川のコウノトリ関係のご質問がありましたので、それ
についてお答えさせていただきたいと思えます。

今現在、先ほど委員のほうから九頭竜川での取り組みのご説明が少しありましたけれど
も、北川につきましてはまだそのようなスキームはできていないということが現実でご
ざいますけれども、北川につきましては、環境としましては、先ほど説明がありましたよ
うに、河口部の塩性湿地、そして河川の連続性ということが大きいターゲットになりま
すので、堰であるとか床固め、国交省の施設もございますけれども、小浜市さん、若狭町
さん、そして県の施設もありますので、例えば魚道の設置であるとか、その辺は一体とな
って進めていくというところでございますので、地元の市、町、そして地元の住民の方々
と一緒に進めていくというところは同じでございますので、その辺はそういう形で
進めていきたいとは思っております。

以上でございます。

【委員長】ご質問はよろしいですか。 それでは、どうもありがとうございました。

では、報告事項は以上で終わります。

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。一旦マイクを事務局にお返しします。

【事務局】長時間にわたるご審議、どうもありがとうございました。

今、議事録の速報版を作成いたしますので、できるまでしばらくお待ちください。

〔議事録（速報版）の配付〕

【事務局】それでは、議事録ができましたので、委員長に改めて議事進行をお願いいたします。

【委員長】それでは、議事４．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】それでは、５．審議結果について読み上げさせていただきます。

再評価、一般国道１号栗東水口道路。審議の結果、一般国道１号栗東水口道路の再評価は、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。

一般国道３０７号信楽道路。審議の結果、一般国道３０７号信楽道路の再評価は、以下同文でございまして、事業継続でよいと判断される。

一般国道１７６号名塩道路の再評価も同文でございまして、対応方針（原案）のとおり、事業継続でよいと判断される。

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再評価は、これも同文でございまして、事業継続でよいと判断される。

事後評価、一般国道２４号和歌山バイパス。審議の結果、一般国道２４号和歌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（案）のとおりでよいと判断される。

６．報告としまして、加古川水系河川整備計画の策定の報告がされた。北川水系河川整備計画の策定の報告がされた。

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。ご確認していただけましたでしょうか。

それでは、以上をもちまして、平成２４年度第２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、ありがとうございました。

[議事録終わり]