

近畿地方整備局事業評価監視委員会(平成22年度第3回)

議事録

日時：平成22年11月1日(月) 15:00～17:49

場所：近畿地方整備局 第1別館(2階)大会議室

六甲山系砂防事業 にかかる審議について

【委員長】

最初の審議は、資料 3の六甲山系砂防事業です。事前説明では、委員から中期計画の考え方について質問が出ております。

【事務局】

今回新たに中期目標を設定いたしまして段階的な整備を図っていこうというふうにしてあります。

まず、目標 につきましては、「土石流による直接被害の軽減」ということで、災害時要援護者施設や避難所などの重要施設の目標値を92%、それから鉄道、緊急輸送路といった重要交通網については現況の整備率30%を78%といった形で、この2つのものについては7割以上を保全するというを目的としてございます。

また、目標 につきましては、土石流の下流側への土砂流出によりまして河床が、川底が上昇して洪水氾濫が拡大することを防止しよう。これにつきましては、戦後最大の洪水であり、また地域住民の記憶に残る昭和42年災害と同規模の土砂流出による洪水氾濫被害の拡大を防止しようということで、現況の拡大範囲591haをゼロにしようというものでございます。

2つの目的、目標を達成するために必要な事業期間としてはおおむね50年間というふうになってございます。

それから、当面10年間の事業目標ということで、最近の全国的な土砂災害形態、あるいは六甲山系の特徴から土石流対策を優先的に実施していこうということで、「優先溪流のランク分けの考え方」とありますが、先ほど中期目標での2つの指標に加えまして災害の危険度、また経済性、そういったものを総合的に評価しまして、今後60溪流程度に砂防堰堤を整備していこう。また、そのときの10年間の指標としましても、目標をそ

れぞれ災害時要援護者施設等の重要施設、また重要交通網につきまして64%、51%と
いうことで定めてございます。

特に中期的な目標を約50年ということではありましたが、中期目標の期間としては
おおむね30年程度ということでありまして、少し長いのではないかというご意見をいた
だいたところでございます。

これにつきましては、一つは昭和42年災害という阪神間にとっては昭和13年の災害
以降、戦後最大の災害でもありますし、また人々の記憶に残る災害ということで、それを
1つの目標としまして検討した結果、現在の事業のペースでいきますとおおむね約50年
間かかるというような検討結果になってございます。

【委員長】

この六甲山系砂防事業の再評価について何かご意見はございますでしょうか。

【委員】

16ページの中にございますように、市民参加で森を守られているということは非常に
好ましいことだと思うんですけども、このあたりの分の費用というのが、12ページに
ございますその樹林整備に必要な費用の中に含まれていないということですが、そのあた
りも少し伺えますでしょうか。

【事務局】

今41の市民団体や企業に活動していただいています、昨年度は延べ100回、約1,
800人の方に活動いただいているところですが、ボランティアの活動の便益というのは
なかなか評価しがたいところがありまして、今回の費用対効果分析には含めておりません。
しかし、我々としては、そういった市民団体がボランティアで活動していただいているこ
とについては非常に助かっているといったところでもありますし、また私もそういった講
習会等にも参加をしておりますけど、ハイカーの方からお礼といいますか、ねぎらいの言
葉をかけていただくようなところもあります。

そういった意味でも、やっておられる方々の意識啓発にもなりますし、また市民のいろ
んな防災意識の向上にも役立っているところもあるかなというふうに考えております。

【委員】

今のところは理解しましたけれども、将来的にやはりこういった活動がどんどんふえて
くるかと思しますので、やはりそれがボランティアであってもしっかり費用に組み込める
ような仕組みをつくっていただけたらというふうに思います。

【委員長】

これは砂防事業の性格なんでしょうけども、面的に非常に広がりのある事業で、どこかの溪流から先にやるというわけではないですよ。それぞれ優先順位の高いところから順番に事業を進められているというので、どこまで進んでどこから残っているかというのは、なかなか複雑で、膨大な資料を見ないとそのところはわからない。しかしご説明では、全面的に進められていると、そう理解していいんですね。

【事務局】

先ほど、今後10年程度の「優先溪流のランク分けの考え方」というところにも示してございますが、当然23水系の中で整備率が違ってまいりますので、そういったことも当然配慮しておりますし、また当面10年程度の施設配置につきましては、最新のレーザー計測データですね、この地形図を用いまして、図面上ではありますが、各堰堤等の配置まで設定をしまして、それによる効果量あるいはその事業効果といったことを算定しております。

また、実際に事業を実施する際には、さらに現地で測量とか地質調査等を行っていくわけですが、平面図あるいはそういった地形図によって一応配置までは押さえた上で目標を立てているというような状況でございます。

ただ、必ずしも1カ所のみ集中してやっていくということではなく、面的に徐々に整備率を上げていくといったような状況かと思えます。

【委員長】

平成17年度の前回評価時の対応方針の附帯意見では、「今後とも客観的・合理的な評価手法の開発に努められたい。」ということで、費用対効果の合理化、高度化に努めていただきたいと、そういう附帯意見がついておりましたけども、今回は冒頭でご説明いただいたように、そのところが改善されたということですね。先ほどボランティアの費用を含めるべきだというお話がございましたけれども、それは国全体のマニュアルの中でもまだその分は入っていないんですね。入っていますか。

【事務局】

それについては、我々が参考にしています治水経済調査マニュアル、土石流のマニュアルもありますが、そちらには記述がありませんので、今後さらに勉強していきたいと思えます。

【委員長】

これから、データ、情報を蓄積していかないとなかなかそこはできないと、こういうことだろうと思いますが、前回そういう附帯意見がついていたんですが、今回は高度化、合理化に関して特段のご意見は出てこなかったように思いますけども、それでよろしゅうございますか。改善されたと、こういうふうに判断してよろしゅうございますか。

【委員】

今回の評価に直接かかわることではないんですけども、1つだけ。すばらしい森が続いていくというのは景観的にも、環境的にもいいかと思うんですけども、国交省の森だというふうに省庁別に森を管理されるのではなく、そこで何かをつくって取って業にするとか、将来的にそういう連携が図れたらいいなと思いました。

【事務局】

先ほど言いました六甲山のグリーンベルト整備事業も市街地に直接面した山麓部だけでございまして、実はその上は神戸市有林であったり、あとは民間の土地もかなりあるんですけど、あるいは林野庁が所管する国有林等もございまして。あるいは、県有林等もございまして。その辺は委員にもいろいろご指導もいただいているところですけど、例えば最近ナラ枯れというような被害が全国的にも発生してしまっていて、その対策なんかも県の林務局等と一緒に取組んでいこうというふうにもしております。

また、確かに森林のボランティア活動も我々のグリーンベルト整備事業のところだけではない神戸市有林でありますとか、あるいは県の事業区域でもやっておられるので、そういったところとの連携なんかも今後は強化していきたいというふうに思います。

【委員長】

それでは、六甲山系砂防事業の審議結果ですが、特段あえて附帯意見を付してというようなご意見はなかったように思いますので、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るというふうにさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

（委員）

異議なし。

【委員長】 それでは、これで審議を終了いたします。

国道42号那智勝浦道路 にかかるとの審議について

国道161号湖北バイパス にかかるとの審議について

【委員長】

続きまして、資料 4 の国道 4 2 号那智勝浦道路と資料 5 の国道 1 6 1 号湖北パイパスです。

国道 4 2 号那智勝浦道路より、何かご意見はございますでしょうか。

【委員】

20 年 3 月に一部区間開通して、それで残りの分を今続けているということで、特に今度やられているところというのはかなり海岸部を蛇行していつている区間なんですよ。そう理解しているんですけど、それでよろしいですね。

その先ほどの説明だったら、東南海・南海地震のときの津波で影響を受けるというふうにおっしゃっていたんですけど、私はそこを結構通ったことがあるんですけど、台風とかかなり雨風のときにも相当あそこは通れなくなってしまいます。そういった年間でもかなり不通区間になっている時間って私はあるように思うんですけど、そういうのは今回の影響なんかで算定されているのかどうかということが 1 点。

もう一つ、これは意見なんですけど、効果のところはかなり地域医療に対して貢献するというお話があったんですけど、それが何かどれぐらいの範囲のところまで時間短縮が行われるか、もうちょっと具体的にわかるようにしていただければもう少しはっきりするかなと思います。

以上です。

【事務局】

1 点目でございますけども、規制区間等の関係でございますが、大雨による交通規制等は過去 10 年間で 3 回発生してございます。通行止め期間については 1 時間程度でございますので、そんなに大きな損失というところまでは来てございません。

ただし、東南海・南海地震で津波が来たときには完全に孤立化してしまうだろうというのがございますが、ここについては費用便益の中ではまだ考慮されていない、どういうふうに見ていこうかということについては今検討しているところでございますが、全国的にはきちとこうだということはまだ出ていないというふうに聞いてございます。

ただ、ここに湯川というところがございますが、この区間は私どもの管内で一番低いところでございます、標高は 1.9 m しかございません。今年のチリの津波のときにも、万一大きなものが来たときには通行止めをやらせていただくことでの体制はとったりしているところでございます。

次に、医療の関係でございますけども、この新宮市立医療センターといいますのは三重県を含んだ熊野地域、この辺りの二次医療センターということで、新宮市以外の方が半分、新宮市内の方が半分ということで、結構広域的なことで患者さんを持っておられるというふうに聞いてございます。

その中で、少し新宮市内からどうかということはお出ささせていただいて、また太地町からどうかということで、主要な役場のところからしか出さしてございませんけども、確かに地域貢献的にはたくさんの方がお越しになっているというのが実情でございます。

こちらのページ数でいきますと4ページですが、ちょっと持ち合わせの資料はこれだけでございます。申しわけございませんが、よろしく願いいたします。

【委員長】

そのほか。なければ、湖北バイパスのほうについてはいかがでしょうか。

【委員】

ほかの区間が結構粛々と進められているのに、この第4工区だけやたらと長くかかっています。残りの区間、これ、2.5 kmですけど、それは見込みとして次、3年後にはかかるわけですけど、その間に危ない区間だけでもちょっと何とかしようというお話がありました。それが見込みとしてどれぐらいなのかなということ。

あと、その用買に関しての進捗、今後はどういうスケジュールでこの辺をやられるのかなというのを把握されているとか、もう既に計画されているんだったらその辺をちょっとお聞かせ願いたいと思います。

【事務局】

他の事業箇所、いわゆる南部のほうの渋滞に対応するために、投資を南側の大津市域にかけていた間に、この地域についてはその地域の方々とコミュニケーションしたというのがございます。

それはどういうことかということ、一つには構造の協議も含めてやっていかなきゃいけないんですけども、用地買収の前提となる構造の協議を地域と一緒にやってコミュニケーションをすることによって、今後用地買収に入ったときにスムーズにいくようにしたということで、一つは効果があるかなというふうに考えてございます。

だから、おっしゃる意味ではスピード感を持ってということだと思んですけども、そういう意味では事業箇所を絞って工事を進めていきたいということも含めて用地買収はできるだけ早く。ただ交渉事ですので、今ちょっと何年とは申し上げられないんですけど、

おっしゃるように2年、3年とか4年とか、目処がつけられるところで予算状況が許せば進めてまいりたいと、こういうふうに考えております。

【委員長】

先ほどリダンダンシーの便益があるのではないかと、そういうご意見が出ましたけど、まだ本省のほうでも、これについて検討は進めたんですが、まだマニュアルの中に反映するところまでは至っていないというのが状況ですので、その辺ご理解をいただきたいというふうに思います。

それでは、国道42号那智勝浦道路と国道161号湖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きたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

（委員）

異議なし。

国道2号神戸2号交差点改良 にかかる審議について

国道9号笠波峠除雪拡幅 にかかる審議について

【委員長】

引き続きまして、資料6の国道2号神戸2号交差点改良と資料7の国道9号笠波峠除雪拡幅です。

それでは、国道2号神戸2号交差点改良について何かご意見はございますでしょうか。

【委員】

この2号交差点改良なんですけれども、改良されることはわかるんですけども、交差点の改良というのは具体的に何をどうするかというのはどこかに書いてあるんですか。用地買収は要らんとかはわかるんですけど、この交差点が立体化するのか、地下へ潜るのか、拡幅されるのか、その辺の何をどうするのかというご説明をいただきたいと思うんですが。

【事務局】

お答えいたします。「交差点改良」という名前はつけておりますけども、今の用地を基本的に活かしながら車道を広げるという事業でありまして、立体交差等は計画してございません。

一番わかりやすいのがこちらの交差点部なんですけども、今は上り下り1車線ずつあっ

で真ん中に右折車線があるんですけども、それを東行きを2車線にしまして、西行きは1車線のままで右折車線が残るという形で、車線が1車線増えると。全体的にこの事業区間で、東行き車線が1車線から2車線に増えるという事業でございます。

【委員】

この区間は北側に傾斜があって、南側は海だから広げようがないというのもわかるのですが、こういう形で3車線化することによって少しはよくなるんだろうけれども、どれくらい現況の交通量がはけるんだろうかということをお願いしたい。

こういう改良が、ベストではないけどもベターだというのはよくわかるのですが、本当にどれくらい混雑緩和に効果があるんだろうかというところをちょっと教えていただければと思うんです。

【事務局】

お答えいたします。まず、交通容量という指標で申しますと、3車線化することによって約3万5,000台の交通容量になります。こちらの左側の図ですけども、現況の交通容量がおおむね3万台程度ということでございますので、容量的には3車線でクリアということでございます。

ただし、東行き2車線で、西行きは依然として1車線のままでございますので、朝の通勤時は4車線化と同じ効果があるわけでございますけども、帰りの帰宅のラッシュに関していうと若干効果が低いかなというところでございます。

【委員長】

リバーシブルレーンとか、そういうのは不可能なんですね。

【事務局】

当時、検討されたとは聞いておりますけども、いろいろな検討の結果、事故の危険等も考慮すると、やはり難しいということで、東行き2車線での整備になったということでございます。

【委員長】

夜はまだちょっと効果が低いかもということですが、よろしいですか。

そのほか。ここは隘路のところですから、なかなかほかの代替道路といってもほかにもないし…。よろしいですか。

それでは、続いて、国道9号笠波峠除雪拡幅について議論をしたいと思います。

地滑りの危険性があるということですが、そこはもうこの計画で十分対応できると、こ

う考えてよろしいですか。

【事務局】

はい。地滑りにつきましては、簡単に言いますと、地滑りの土塊の下をトンネルで抜けるという形になりますので、地滑りの影響は全く回避できるという計画に今なっております。

こちらの右下の絵を見ていただきますと、地滑りの土塊があって、その下にトンネル位置を設定しているということで、地滑りの影響はないと考えてございます。

【委員長】

そのほか、ご意見はありますか。

特段のご意見はなかったように思いますので、それでは国道2号神戸2号交差点改良と国道9号笠波峠除雪拡幅の審議結果ですが、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が、よろしゅうございますか。

（委員）

異議なし。

国道25号斑鳩バイパス にかかるとの審議について

国道27号美浜東バイパス にかかるとの審議について

【委員長】

続きまして、資料8の国道25号斑鳩バイパスの説明と資料9の国道27号美浜東バイパスの説明をお願いいたします。

なお、斑鳩バイパスですが、前回、平成18年度の評価時の対応方針（原案）に、「今後の整備を進めるにあたっては、より地元地域の景観・環境との調和をはかるとともに、バイパス事業と併行して現道の国道25号の環境改善にも努められたい。」という附帯意見がついております。

また、事前説明では、委員から走行経費減少便益と交通事故減少便益がマイナスで計上されていることについて質問が出ております。

【事務局】

国道25号斑鳩バイパスですが、事業の経緯について見ていただきますと、昭和47年に事業化され、その当時は、沿道の33自治会のうちの約3分の1にあたる、10自治会

で反対意見がありました。その反対意見の主な内容は、生活環境及び周辺の環境への影響を懸念されたものでした。

それから、平成10年にモデル区間の用地着手、13年に工事に着手をして、16年にはモデル区間0.4kmを供用して、周辺住民の皆さんに実体感をみていただきつつ説明等進めてきた結果、反対自治会は前回評価委員会開催時点では5自治会になり、平成22年度現時点では3自治会となっています。

次に、今後の事業進捗及び前回の事業評価監視委員会から進んだ点について述べますと、前回の事業評価監視委員会でも説明していますとおり、0.4km供用済みモデル区間から西に整備を進めています。

そして、稲葉車瀬地区というところにおいては、測量や地元設計協議を平成18年度に実施しまして、平成19から22年度に埋蔵文化財調査を実施しました。そして、平成19年度からは竜田川の新しい橋の橋梁、上部・下部工事を実施し、改良工事も現在も進めております。

その西側の三室交差点までの区間においては、平成19年度に道路予備設計を実施していきまして、平成20年度から三室交差点を中心に地元及び警察協議を実施して橋梁予備設計を進めています。

そして、一方で、こちらの東側の五百井・興留地区におきましては、平成19年度から用地測量とか物件調査を行っており、予算が確保され次第、用地取得等に入っていく予定でございます。そして、こちらの一番東側のほうについては道路予備設計をしており、今後引き続き地元等との協議に入れるように努力していくという段階です。

前回の附帯意見への対応ということで説明させていただきますと、先ほど委員長がおっしゃられたとおり、「地元地域の景観・環境との調和をはかる」、そして「現道の国道25号の環境改善にも努められたい」ということで、地元住民の意見を伺いながら事業を進めています。現道の国道25号の環境改善については、実施可能な区間において騒音対策などを実施しているところでございます。

それで、これはあくまで完成イメージ図なんですけども、地元ときちんと協議して進めております。

一方で、西側に桜で有名な三室山という山がありまして、そこに道路が見えたりするのは景観上よくないということで、道路の高さ等を地元の方々と協議して、進めさせていただいております。一部の例でございますが、紹介させていただきました。

次に、B / Cの走行経費減少便益及び交通事故減少便益がなぜマイナスになっているのかということですが、まずそもそも走行経費とは、燃料費とか油脂（オイル）費とかタイヤ・チューブ費、車両整備費とか、車を使うときにどうしても必要となる費用です。

一方、交通事故減少便益というのは、交通事故によって事故が発生したときの損失額などです。

上の式が一番分かりやすいと思いますが、総走行経費というのは道路延長にバスとか小型とか貨物など、車種別の日交通量を掛けて、それで車種別の係数を掛けて、365日使ったらどうなるという経費をあらわします。これを、「整備あり」の場合と「整備なし」の場合を比較しまして、「整備なし」の場合が大きければ「正」、「整備あり」の場合が大きければ「負」となることになっています。

交通事故の社会的損失も同じような考え方なんですけれども、これは基本的に道路延長と交差点の箇所数に大きく依存します。例えば、距離が長くなったり交差点数が増えたと、交通事故の社会的損失は「整備あり」で増えてしまうことがあり、マイナスの便益になるということです。

これは一部の例ですが、この斑鳩バイパスを挟んで河合町と三郷町があります。それで、整備前の経路では約6kmとなっていて、整備後の経路では約7kmとなっています。この経路が1km長くなることによって、先程の走行経費の1km分が余計にかかったり、あるいは事故も交差点が1カ所か2カ所増えたりするというふうな計算のテクニカルの問題で便益がマイナスになっているということですが。

これは、走行経費減少便益のマイナスの方がわかりやすいと思い、計算した例ですけども、経路が7kmから8kmと長くなることで、速度が仮に上回ったとしても、1年当たりの便益は-0.6億円となりまして、これを50年間分にすると-9億円となって、1kmでも大きなマイナスの便益になってしまう計算結果でございます。

以上でございます。

【委員長】

それでは、国道25号斑鳩バイパスについて審議を始めたいと思います。

何かご意見はございますでしょうか。

【委員】

斑鳩バイパスの部分ですが、一番反対が起こっているのが8工区ですが、例えば8工区

がなくても9工区のところまでできれば、法隆寺のところから高速へすとおりにされると。バイパスとして機能するというのであれば、今の経済状態からいえば、かたくなに地元がどうしても反対だというのであれば、別の利用の仕方を考えて、8工区の部分をやめるというのも一つの選択肢ではないかと。

もうこれ以上、地元が反対をなさっているものを強制収用までしてする価値があるのかどうか、またどの辺で判断されるのかということについて、どのようにお考えになっているのでしょうか。

このままずっと反対が起こって、また5年、10年経過すると。9工区までできれば、法隆寺に観光に来る観光客に関しては西名阪のインターチェンジへすとおりにすることができるとなると、それでも十分機能するのではないかというふうに思われるのですが、最終的な判断というのはどこの部分でされるのでしょうか。

【事務局】

基本的には、先程の事業の進め方で説明しましたように西側から進めていく方針です。委員のおっしゃった大和高田斑鳩線の西側を重点的に事業を進めている。この東側についても、やはり西がモデル区間も含めてだんだんできてくることによって多少なりとも、今でもご理解いただいているのは事実で、斑鳩町も一生懸命、地元に入ってきて一緒に地元調整して、前進が見られますので、また引き続き粘り強くやっていくというのが基本的な方向です。

9工区ができたときに、今その後どういうふうにするか、というのはもう少し事業を進捗させていただかないと、なかなかはっきりしたことは言えないと思っております。

もう一つは、強制収用といったご意見も頂きますがやはり収用というのは市町村の方々にとっては非常に大きな決断ですので、やはり基本的には粘り強く交渉するという方針ですので、その点については今後も引き続き頑張っていきたいなと思っております。

【委員】

7ページですね、その右の地図の中の緑色のところが反対の自治会ということですけども、それで反対の理由が景観や沿道環境の悪化、地域分断等が主な理由だというふうに聞いているのですが、これは3カ所ともその地域分断ということでおっしゃっているのでしょうか。

【事務局】

地域分断ということでは、どちらかというと、三室交差点付近になると思います。

【委員】

例えばルート、もう少し上から、北からこうおりてきているところを東へ寄せて、その川の堤防のような形で道路のルートを変えるということにすると、そこの緑の自治会は外れますよね。

【事務局】

はい。

【委員】

そういったことも可能なんですか。もうそれは全然、そういうルートの変更は将来無理ということなんでしょうか。

【事務局】

今一つ言えるのは、仮にルートを変更したとしても用地取得が必要などころがありますのと、今までこちら側の方々も含めてこのルートで協力するというのでおっしゃっていただいている方に対しては、それは逆に不信感をつのらせることもありますので、その辺は慎重にしていく必要がありますので、基本的には今のルートで考えております。

【委員】

わかりました。地域分断ということは左の端のほうだけだということなので、右もそうかなと思ひまして、ルートを変えたらどうかなと思った次第ですが、わかりました。

【委員】

地元が反対しておられることや、「景観・環境との調和」ということで、11ページにそういうような樹種を選んでいただいているんですけど、ニセアカシアというのは、例えば六甲砂防ではそのニセアカシアを退治するためにお金を使っています。そういう問題種が入っていて、多分地元の要望に答えているんだと思うんですけど、もう少し生物多様性だとかという視点から種を選択されたほうが良い。

マテバシイにしても、それから三室山の桜と調和させるなら、あの桜は多分ソメイヨシノだと思うんですけど、ヤマザクラにするとか、その地元の要望だけじゃなく、大所高所からの樹種の実験みたいなものがあったらいいんじゃないか。

特にニセアカシアの場合は根茎が浅いので、台風時にすぐ倒れるというような傾向があるんですね。だから、もう全くこういう道路植栽としては望ましくないと思います。

以上です。

【事務局】

余り詳しいところではないのですが、周辺環境とか、先程おっしゃった災害時とか、あるいは今我々の中で問題になっている、これからの維持管理も踏まえ、そして先生の生物多様性についてのご意見も踏まえて今後、検討させていただきたいと思います。ありがとうございます。

【委員】

こういう奈良の景観配慮ですとか、地域の分断に対する配慮ですとか、いろいろお考えになることが多いと、私も前回のときもご説明を聞いたと思うんですけど、モデル地区を見せることによって住民の方々にわかっていただくようになられたというのは大変いいことだと思っております。

ただ、ちょっと今日のご説明を聞きまして、この斑鳩バイパスだけではなくて、道路事業全般に関することでもあるのですが、ちょっと民間の経営者なんかはもう本当に血のにじむようなコスト縮減の価格競争に耐えているわけですね。人件費まで手をつけているというような状況なんですけど、地元の要望をいろいろ聞いて植栽や景観に配慮してと、そしてその分のコストが多くなる分はどこでどういうふうに削減しておられるのか、ということをお尋ねしたいところです。

道路のコスト縮減に関しては、那智勝浦道路は数字がないわけですね。それから、湖北バイパスはまだ用地測量の段階ですから、まだ表示がないのも仕方がないのかなと思うんですけど、笠波峠では3億の減額ときちっと書いてある。それからこの斑鳩バイパスと那智勝浦道路では、B/Cが幾らだということもあるんですけど、どれだけコストを縮減できるかというあたりに努力をしておられるかということも、こういう時代ですから少しきちっとお話ししていただければなと思います。

そういう意味では、例えば道路整備費、地盤とか市街地の状況とかで随分コストが違うということで、建設コストのほうですね、整備コストのほう、用地費以外ですけど、違うというのはわかるんですけど、目安として市街地の平坦部で密集市街地の場合、あるいはそうでない山間部みたいなところでパターン分けをして、1m延長を1m幅で整備するのに建設のほう、整備のほうのコストはどれぐらいかかるが、これぐらい努力しています、みたいなところを少し見せて聞かせていただければなと思います。

特に斑鳩バイパスは、本当にご苦勞をなさっているだけに、どうしてもそちらのほうに目が行く分は、逆にその分こういう形で、コスト縮減でこんな努力をしておりますとか、技術開発をしております、みたいなご説明をいただきたいなというふうに個人的に思っ

おります。

【事務局】

1 m当たりとか1 km当たり、平坦部と山間部で幾らかというのは、ちょっと今は持ち合わせていません。

【委員】

いやいや、それは一般論で申し上げました。

【事務局】

このプレキャストの例でいいますと、プレキャスト製品を活用することによって現場で擁壁をつくらなくて済みます。これにより1.1億円ぐらいコスト縮減ができます。あともう一つは、例えば広報とかでは、むしろ斑鳩町のほうで非常に熱心に新聞とかも作成していただいていますので、その辺は適宜役割分担して頑張っているところです。

【委員】

ちょっと気になったのは、交通事故減少便益が「負」になってくると。これ、事前のときも気になっていたんですけど、当初の説明ではもともとの本線のほうが狭隘で事故が多くて危ないよというところで説明、だからよくなるためにバイパスを通すんですということをやっているのに、これ、通した結果、悪くなるんですというのは何か物すごく矛盾を感じています。

それから、なおかつ数字の問題なので、おっしゃっていることは一応理解できるんですけど、これ、地元が聞いたらどう思われるのかなというのがすごく気になるんですけど、その辺について、今多分答えられる話じゃないかもしれませんが、少なくとも地元の説明するとき、これはかなり大きな矛盾になっているので、それをきちっと説明できるようにしていただきたいと思いますけども、どうでしょうか。

【事務局】

わかりました。確かに少し省略した部分はありましたので、ご説明いたします。交通事故減少便益というのは、簡単に言うと、道路の延長に交通量を掛けて、それに損失等の係数を掛ける項と、もう一つの項としては交差点の箇所数に、やはり同じように交通量と係数を掛けるという式になっておりまして、道路延長と交差点の箇所数が大きくなると計算上は交通事故の社会的損失が大きくなってしまい、マイナスになってしまいます。これは計算上の話に過ぎませんので、住民の方に説明するときには、詳しく、ちゃんと工夫して説明するように心掛けるようにいたします。

【委員】

ただ、やっぱりどうしても最初の説明が、交通事故を減るためにやっているんですよというのが一つの大きな目標として出ているのに、これはマイナスですから悪くなりますというの、それはちょっと通らないと思うんですよ。

【事務局】

歩行者の安全確保の観点を含め、説明の仕方を工夫いたします。

【委員】

はい。お願いします。

【事務局】

ちょっと補足させていただきます。

これは、あくまでもB / Cの計算を単純に説明していますので、このような説明になっていますが、そんな説明は地元にも受け入れられるはずもありませんので、具体的にはもう少し個別協議のときにこういうふうな交通安全対策をすとか、今はもう本当に係数を掛けた計算だけしかしておりませんので、それに対して交差点のところの形状であるとか信号であるとか、交通事故の数が減るような対策については必ず検討させていただきたいと思います。

【委員】

要は、ここは旧道でやっているのではできないんだけども、新しい道路だったらできるんですよという、そういうトーンなんですね。それじゃないとわからないと思うんですよ。

【事務局】

新しい道路をこれからつくる事業ですので、交通安全対策をするという観点のご説明ができるように少し検討したいと思います。

【委員】

この走行経費と交通事故のところですが、どことどこ、どれとどれを比較する形になるんですか。よくわからなかったんですが。

【事務局】

これは単なる一つの例でして、こういうトリップを集計したときに結果としてマイナスになってしまうという説明なんですけども、先程の、例は河合町から三郷町へ行く場合のものです。そのときに、整備前だと今、ブルーのラインで通っているものが、整備後だと恐らくバイパスを通るでしょうということで、整備前・整備後の経路として計算します。

それが、いろんな地点でありまして、それを合計したら場所によっては距離が短くなってプラスの効果があるところもありますが、例のように、場所によってはマイナス効果になるところもありまして、それを合計すると結果としてマイナスになってしまったということでございます。

【委員】

わかりました。要するに、現道と現在整備しようとしているバイパスとの話とはちょっとレベルが違う話だということですよ。だから、ご指摘のように、説明の仕方を丁寧にというか工夫しないと誤解を招くだろうと思いました。わかりました。

【委員】

先ほどのご意見で、8工区をやめるという方向もあるんじゃないかというお話があったんですけども、これはこのままいくと3年後に、次の見直しまでにまた8工区も進むわけですね。

【事務局】

はい、進ませていただこうと思っています。

【委員】

私は景観が専門ですが、今ここの情報だけでは、実際に地元の方がどういうふうに景観的に問題があると訴えられているかというあたりがこの情報では読み取れないんですね。

今ご紹介されている写真が8ページでございますけれども、改良工事ですね、現場の写真はこれしかないですね。

【事務局】

はい。

【委員】

それから、今駅前では反対されているところの地域、地元のご意見が実際には具体的にどのような内容かということです。

【事務局】

例えば、その写真の、岩瀬橋という竜田川のところに架かっている橋の近くですけども、高欄の形状とか色とか、あるいは植栽計画とかという部分は地元の方々との協議会の中で協議させていただいて決定しているといったような工夫をしております。

ただ、それが今写真でどういうふうな結果になっているかというのは、今は工事中ですので見えませんが、地元のご意見を伺いながら進めております。

【委員】

結果、なっているというんじゃなく、地元の方の反対理由に、分断だけじゃなくて景観的にという話があったので、その中身をもう少しお伺いしたいと思います。

【事務局】

はい、わかりました。反対されている方々の主な主張について説明いたしますと、例えば4つ大きく言われているところがありまして、まず1つは「斑鳩の里の良さを失わせ、沿線住民の生活を破壊する」ということ。2つ目は、「街を南北に分断、農地を破壊する。竜田公園も分断する」ということをおっしゃっています。3つ目は、「有害な排気ガス、振動、騒音があふれる道路となる」、4つ目は「現国道25号の歩道整備等の安全対策を優先すべき」ということを主張されています。

それで、1つ目の「斑鳩の里の良さを失わせる」のではないかということについては、モデル区間を整備して実際の整備イメージを体感していただいて、住民の皆さんの理解を得るように今後も説明していきたいと思っています。

2つ目の「街を南北に分断する、竜田公園も分断する」という意見に対しては、新しい橋を架けても橋の下を歩行者が行き来できるような構造で対応していきたいと考えています。

次に、「有害な排気ガス、振動、騒音があふれる道路となる」ということですが、やはりバイパス整備によって交通は分散すると考えられますので、その整備にあたっては環境基準とか各種法令で定められた基準を遵守するために、今後必要に応じて予測や対策を実施していきたいと思っています。

4つ目の「現国道25号の歩道整備等の安全対策」についてですが、例えば騒音については舗装を工夫して低騒音の舗装にしたり、歩道については竜田大橋付近の歩道について、現在、320mほどの改良に取りかかっているところでございます。そういうふうに対応しているところです。

【委員】

1番のところでございますけれども、具体的にはこれから整備して、それを見てもらった判断ということになるわけですか。

【事務局】

1番のところなんですけれども、既に0.4km区間をモデル的に整備しています。

【委員】

整備されたんですね。

【事務局】

はい。

【委員】

それを見てくださったけれども、まだ理解は得ていないということですか。

【事務局】

モデル区間を整備した後にアンケート調査を実施しておりまして、そのアンケート調査によると約6割の方に賛成していただいており、そのデータをもとに説明させていただいています。

【委員】

こういう問題が起こっているときは、できればその辺の詳細な情報はもう少し提供いただきたいということと、そのデータだけではなくて、私たちが判断するのはやっぱり現場の写真であったり、実際に今どういう有効な文化財、文化的な景観があって、それが今回なくなっていくかということをやはり把握して判断したいと思いますので、できればこういう場面ではもう少し情報提供、写真があればありがたいと思います。

【事務局】

わかりました。ありがとうございます。今後参考にさせていただきます。

【委員】

事業進捗の見込みの視点というところなんですけれども、この7ページのところを読ませていただきますと、事業化されたのが昭和47年ということで、それで54年に三者会議が設置されたということで、平成元年に説明会の開催をしたと、こういうふうな悠長な話になっています。

それで、昭和54年から見ても、ことしは(昭和)85年ですから、31年前に既にやろうと言ってまだ何もできていない。自治会は3自治会だけですとおっしゃるけれども、平成元年には既に沿道7自治会が開催を拒否されていたということですから、21年たって7自治会が3自治会になりましたと、このような悠長なときの流れがあるわけなんです。

これは3年ごとに見直せというんですけれども、22年でこれで進行してくださいと言って、比例案分だとは言いませんけども、このような悠長なことを言っていたら、あともう10年ぐらいたたないと何かできないのではないかなと、こういう懸念を持たざるを得ないんですけども、この悠長さを回避する努力といいますか、もう少し改善策、回避策は

ないものでしょうか。

【事務局】

知事のご意見でもありましたけども、やはりまず基本は斑鳩町や県の皆さんと連携して地元住民の方々に根気強く説明していくしかないと思います。

繰り返しになりますけども、その中で工夫している点としましては、モデル区間を整備して体感してもらうということで、それを中心に実体感を持っていただいて今後さらに協議を進めたり、あるいは附帯意見にもありましたように、景観とか、あるいは歩行者の安全とか、住民の皆さんの要望にも最大限配慮して進めていきたいと思っています。

【委員】

平成元年に説明を始められて、この21年間に今おっしゃられた努力はされているわけですね。自治会の意見を十分取り込んで、環境に配慮して、モデル区間を供用して、モデル区間を供用したのは平成15年ですから、既に7年前に供用されているわけです。

それで、国土交通省のほうでも、今そのようにおっしゃられた点を踏まえて努力をされた結果、21年たって7分の4しかひっくり返っていないというのが実態ではないのでしょうか。

だから、既に同じように、もちろん、最善の努力をされてきて今この結果なのに、さらにまた15年間同じことをされるのですかという質問なんです。

【事務局】

今後15年間かかるかどうかというのは、わかりませんが、例えば先程説明しました反対自治会を通過する部分につきましては、事業用地にかかっているところは数件でして、既に用地を提供していただいている方もいらっしゃいますし、あとは筆界確認等、いろんな事情がありますので用地取得の時期はわかりませんが、ほかの2つの自治会についても、頑張っ進めていきたいと思っています。

また、斑鳩町においても、協議会だよりとかを出していただきまして、自治会の皆さんと進めている協議会の状況等をオープンにする等、できるだけ説明責任を果たすように努力をしています。

【委員】

多分、皆さん同じようなことを考えておられて、ご指摘のことを整理すると、1つは恐らくJR法隆寺駅のその緑のところに関しては、ここに載っている写真と状況が違うのではないかと皆さんお感じになっているのだと思うんですね。だから、反対しているのでは

ないかと。

例えば、さっきの工事をやっているところだと田んぼですよ。水田のところなのでそんなにめめないけれども、このところは密集しているんじゃないのかと。だから、だとすると難しいんじゃないのかと、そういう資料も用意してほしいというのが多分1点。

2点目は、もうこの段階でここまで長くかかっている、果たしてこの先、本当に要るのかと。代替案はまずないんですかと。先ほど土手の上とかというご意見もありましたけど、もう少し代替案はお考えにならないのかということですよ。

だから、先ほど私が申し上げたのも1つの代替案で、あそこでとまって下にもうおりるというような代替案とか、あるいはほかのルートを考えると、代替案は先ほど民間ではと言いましたが、普通ではこんなにかかったらもう少し別の方法はないのかというのが当然来るだろうと思うんですが、その辺の代替案をもうそろそろ出してもいいんじゃないのかと。

3点目は、これ、じゃ、これから先、5年、10年かかったときに、関西の人口は非常に減少するわけですよ。減少して要らなくなったときに、でき上がっても仕方がないと。だとすると、あと次の審査の3年までにある程度の進捗状況がなければ、そこでもう切るというようなご判断があってもいいのではないかと。

普通、会社とかだったら多分そう言われると思うんですね。幾ら頑張りますから温かく見てくださいと言って、じゃ、あと3年間だけあげましょうと、3年たってだめならもうそれでやめるというような条件が出てくるのではないかというので多分皆さんおっしゃっていると思うんですが、いかがでしょうか。

【委員】

その指摘に尽きていると思うんですが、私自身は10年、15年かけてやるという選択肢もあり得ると思っています。ただ、この委員会の限られた時間で、データも材料もなしにどうだと言われても困る。

むしろ、これだけ時間がかかっているんだから、それこそもう10年、15年をかけてもやるのか、それとも代替案を考えていくのか、もうやめるのかということきちっと議論しなきゃいけない時期にもう来ているんだと。むしろ、整備局なのか、それとも事務所のほうなのかはともかく、そういうことをきちっと検討してくださいよと。そうでないと我々、とりあえず次の3年までやってみたらというのはちょっとなあとというのが恐らく全体の雰囲気かなと思うんです。

根本的に検討して、その結果をこっちに出してくださいよと。何かそういう意見は最低言わないといけないんじゃないかなと思いましたけど。

【委員長】

事業評価の決定としては継続か廃止かという、この2つしかないんですね。再評価では休止というのはいないです。それから、もう一つは、このB/Cを出してきているので、今先ほどから10年も20年もかかっていると、どんどんこのB/Cが落ちてくるんですよ。今、大分落ちてきたとはいえ、1.3……、まだ現時点ではプロジェクトとしての意義は成立している。しかし、時間がたつほどB/Cが落ちてまいりますので、ある段階では廃止を決定せざるをえないという状況に到達することも想定されます。

ただ、代替案ですね、それについて様々な検討が必要だというご意見が出てきました。もちろん事務所のほうでもいろいろ代替案とか、そういうことは今まで検討されてきたとは思いますが、代替案について真剣に考えていく時期に差しかかってきたんではないかと思います。次回になるとB/Cはさらに落ちてきますからね。

再検討に関して、例えばやめるとか、そういう代替案に関しましても検討することが必要になります。廃止するとなると、そのための費用が発生します。そういうことも踏まえて、慎重に検討するのにもやっぱり時間がかかるんですよ。

それから、先ほどのお話の中では、8工区は別にして、9工区のほうの状況はかなり熟してきたかなというようにお話でしたよね。今回はひとつ事業継続にさせていただいて、附帯意見として次回の再評価までにこの事業の妥当性、あるいは先ほどおっしゃったコスト削減の可能性とか代替案とか、そういうことも踏まえて検討するというようなところが落としどころかなという感じがいたしましたが、いかがですか。

【委員】

全体のこの審議会に出席させていただいて非常に思ったのは、皆さんにとっては当たり前のことなんですが、やっぱりこの資料がひとり歩きするということはお考えいただいてプレゼンをやっていただいたほうがいいのかなと。この資料だけがぼっと出てしまう可能性があるわけですね。そうすると、一般の方が見たら、何やこれかと。もうやめたらええやないかというふうにやっぱりなってしまう。場合によっては、政治家の方でこれを利用される方もいるんだということをご理解いただいて、資料をつくっていただかないと思います。

各委員の皆さんから出ているのは、そういうふうな普通に見たらこうだよという意見を

出していただいているので、やっぱりその点、気をつけていただいたらいいんじゃないのかなと。

先ほどからおっしゃっていたように、景観が、景観がと言うんだけど、ここに出ている写真で見る限りは、別に景観なんてこれ、田んぼの真ん中で全然関係ないじゃないかと、何で反対しているんだというふうな話になってしまう。そうすると、反対しているところの景観は一体どういう景観なのかというのも資料につけていただかないと議論できないよというご指摘だったと思います。

【委員長】

ただ、事前説明のときに私も申し上げたけども、やっぱりこの資料がひとり歩きする危険性がある。特に、先ほど委員からお話があったように、やっぱり交通事故がマイナス、経費減少がマイナスという意味で、そもそもそのプロジェクトのその事業の目的とそこは矛盾しているという、マニュアルを機械的に適用するからそういう結果が多分出てくると思うんですけどね。

例えば、生活道路に車が入ってきているとか、そうおっしゃったけども、交通量配分するとそんなところは出てこない。そういう生活道路での交通事故が含まれているわけではない。やっぱりそういうことをきちっと把握しておく必要がある。だから、マニュアルではこうだけど、それ以外にこういうふうなことが起こるんですよということをきちっと説明をしておかないといけませんよね。

それから、走行費用が伸びるということは、ネットワークをきちっと整備しているところではそういうことは余り起こらないんですけども、奈良のこの地域はネットワーク自体全体としてやっぱりキャパシティーが足りないんで、いいところができると、ほかからそこへ集まってくるという、全体として悪いからこういうことも起こってきているんですよ。

そういうことをきちっとどういうふうに説明していけるかどうか。行政がわかる言葉ではなしに、やっぱりこれを読んだ普通の人、ああなるほどなと思う、そういう書き方でそういう説明の仕方をしておく必要があると思うんですけどね。参考資料というのか、そういうものをつけるのがいいのかどうか、そういうこともちょっと考えていただければというふうに思います。

【委員長】

それでは、次、美浜東バイパスについて何かご意見はありますか。

【委員】

先ほど8ページのほうで、地盤改良が必要でコストが上がりましたというご説明があったんですけども、こういうことは時々あることなんでしょうかということと、こういう調査をされて路線を決められるということは余りないんでしょうか。

【事務局】最初は、設計の段階でまず地質調査を行いまして、それから予備設計を行うのですが、その段階ではかなり概略的な検討をいたします。さらに、実際の施工に入るときには、その前に詳細な設計を行うのですが、その詳細の設計の際に一部地質調査の補完を行うということで、さらにその詳しい地質調査をしてやる場合があります。

この場合には、そういう詳細設計の際の詳しい地質調査をした結果、想定していたよりも、最初の調査と比べ地盤の状況が悪いということがわかりまして、それでやむなくこの地盤改良をしなきゃいけないということになりまして、こういう形になったということでございます。

【委員】

中身はわかったんですが、それは本当にレアケースなんでしょうか。

【事務局】

地盤の場合にはボーリングで調べるんですけども、ボーリングの本数なんかも限られる場合がありますので、なかなか事前にすべてを予測することは非常に難しいということがございます。こういうことは、多々とは言いませんけれども、たまにしばしばあるという状況であります。

【委員長】

ボーリングもやっぱり金がかかりますんでね、それはたくさんしていいというものでもないので、こういうことはやっぱり起こり得ることかとは思いますが。

ほかによろしいですか。

【委員長】

それでは、国道25号斑鳩バイパスは審議の結果、「国道25号斑鳩バイパス」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、概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。ただし、次回の再評価までに、事業の妥当性、地元の状況、コスト縮減等の視点を含め、今後の事業の対応方針を具体的に検討すること。」と、こういう附帯意見をつけさせていただきたいと思うんですが、よろしゅうございますでしょうか。国道27号美浜東バイパスについては、対応方針（原

案)のとおり、事業継続でいいということにさせていただきたいと思いますが、いかがですか。

(委員)

異議なし。

和歌山下津港本港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

大阪港北港南地区国際海上コンテナ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、資料 10 の和歌山下津港本港地区国際物流ターミナル整備事業の説明と資料 11 の大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業の説明をお願いいたします。

事前説明では、委員から大阪港ではコンテナターミナルに至る航路の整備時期について質問が出ております。

【事務局】

大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業について、事前に委員の方々からいただきました意見についてのご回答ということとさせていただきます。

まず、航路、泊地についても同様に水深 16 m で供用すべきではないかと、今後も含めまして早期の完成を目指すべきではないかというご意見でございます。本事業につきましては、既設の 2 バースに合わせまして 3 バース一体でできる岸壁の整備とコンテナ貨物を大型船での入港を可能とすることによって効率を上げるという 2 点の目的がございました。限られた財源の中で一定の投資効果を早期に発現させるということで、3 バース一体運営のほうを今回先行して行ったというところでございます。

今後、可能な限り早期の完成を目指しまして、航路、泊地についても整備を進めてまいりたいというふうに思っております。投資効果を早期に発現するべく、15 m、16 m と段階的な整備を図っていきたいというふうに考えてございます。

今後の事業進捗の見込みにつきましては、大手海運会社よりも主航路の水深確保のための浚渫を早期に実現するようという要望書もいただいております。平成 23 年度より航路、泊地の整備を進めてまいりたいと考えてございます。

本年、選択と集中を図るべく、阪神港が国際コンテナ戦略港湾に選定されてございます。本事業の重要性は以前にも増して高まっているというところでございます。事業進捗につ

きましては、先ほどの方針に基づきまして、浚渫、航路整備について鋭意事業を進めてまいりたいというふうに考えてございます。

【委員長】

それでは、和歌山下津港について何かご意見はございますでしょうか。

【委員】

4 ページ、事業の必要性のところについて2 点お伺いします。東南海・南海地震の危険性がかなり高まってきていますが、防災対策の面でこちらの推進地域の耐震強化岸壁の整備目標が基準に達していないということについて、具体的にどういった点で耐震強化岸壁の整備目標が達していると判断するのか、もう少しわかりやすくご説明頂けますか。

【事務局】

耐震強化岸壁は、発災時に緊急物資とかの輸送形態とか、一般貨物輸送の早急な代替機能というような形で使うことになっておりますけれども、このページに書いてございますように、具体的目標の中で耐震強化岸壁の整備完了率というのは現在70%を目指すというように今努めてございますので、それが現在の60%というような形の進捗ということになってございますので、少し満足してしていないというところで未達成というような形で考えております。

【委員】

整備の30%ほどがまだ達していないという、そういう意味でよろしいですか。

【事務局】

少なくとも70%を目指すという中での今現在は60%ということで、10%ほどの達成がまだなっていないというような形でございます。

【事務局】

少し補足をさせていただきます。

全国で整備が必要な耐震強化岸壁の計画があります。背後地域の人口の集中ですとか産業の集積を考えると、どこにどのくらいの耐震バースを整備していこうかという全国計画で、全国では約350 くらいの耐震強化岸壁を整備する計画にしております。

その中で、この東南海・南海地震についての推進地域の目標としている整備岸壁数に対する現在の整備数というのが、ここに示しております60%しか進んでいないということでございます。

【委員】

今のことに関連してそのページの下、5ページに、事業の投資効果で便益項目 左の
ほうが定量で赤で書かれていて、右のほうがブルーで書かれていますが、定量の場合は道
路など、きちんと数値で効果が上がってくるものだと思うんですね。輸送コストである
と、具体的に被害がどれだけ減ったということについては数字で上がってくるんですが、
例えば災害に遭ったときの地域の人たちの被害不安の軽減ですとか、地域住民の安全・安
心の向上とか、この点はなかなか数字にはあらわしにくい、出てこないものなんですけれ
ども、この点についてはどのようにお考えになって評価全体の中に組み入れていくのか、
お教えいただきたいのですが。

【事務局】

数字的に、定量的なものは先ほどおっしゃったとおり、その数字であらわせますけれど
も、体系的にはなかなかそういう考えというか思いの中で考えていきますので、定性的な
ものの評価をどのように盛り込んで表現できるかというのがなかなか難しい状況でござい
ます。

【委員】

これは全体にお願いしたいんですが、大阪港北港ですね、スーパー中樞港湾に指定され
てコンテナ戦略になってきた、だから整備すると、これはよくわかるんですが、そうす
ると、一方で先ほどの例えば美浜東バイパスのところで敦賀港の貨物のやつが出ていま
すよね。そうすると、その1つ1つに関して全部ふえていくというようなものになってい
て、全体で見たときに、前にそういう話題になったんですが、例えば高松港は高松港で勝手
に整備をしていると。ところが、大阪港にコンテナを集めるんだということ。

これ、1個1個出てくると確かになるほどと思うんですけど、一応国家戦略として大阪
港に集めるというのがあったときに、一方で敦賀港にコンテナターミナルがあって、こ
れも増えるんだというのは、ちょっとやっぱりこれから納得してもらえないのではないかな
というふうに思います。

それから、大阪港北港の資料の5ページのところですが、「夢洲コンテナターミナル
(C10 - C12) 取り扱い貨物量」というのが出ています。仮にこのまま素直に見ると、
ものすごい増え方ですね。そうすると、これは今までどこで処理されていたんやとい
う話になると思います。これがもう1個、表が欲しいのは、これ、オールジャパンでどう
なんだと。もしオールジャパンで数が減っていないのであれば、どこからのコンテナが流
れてきたということなんです。そうすると、本当にそれでいいのかと。

例えば、神戸港が減って大阪港北港が上がったのであれば、阪神港としてはプラマイゼロじゃないですかというふうな指摘になるだろうし、もう1点これはちょっと意地悪な見方をすると、この一体運営前の数字が08年の10月から09年の9月ということで、これはリーマンショックで一番悪かったときのデータですよ。

そうすると、これは本当にどれぐらいなのかということになるので、全体のオールジャパン、あるいは阪神全体のデータも出していただかないと、少しこのまま出ると、さっきも言いましたけども、ひとり歩きしたときに、すごく意地悪な見方をすると、意図的なデータを張っているじゃないかと疑われるのではという意見。

もう一つは、じゃ、これ、ほかはどこから流れてきましたかと。そしたら、結果的に全体ではプラスになっているのかという話になるので、こういう港とかのやつをやるときにはちょっと引いた、全体のデータをつけていただくほうがいいんじゃないかなというふうに思いますが、その辺はいかがでしょうか。

【事務局】

夢洲コンテナターミナルの最近の増加に関しましては、南港地区からの貨物の再編という背景があります。旧来の南港のバースのほうが非常に狭隘だということで、こういった形でも開業すぐに夢洲地区に移ったものも少なからずあり、これだけの効果をあらわしたというようなことになってございます。

今回お示したデータにつきましては、夢洲コンテナターミナルだけのデータでございますので大阪港全体としましては、現在やはり昨年まではリーマンショックの影響がございましたが、今年は上向きになっている傾向がございまして、今回グラフデータは持ち合わせておりませんでしたので今後このようなご説明をさせていただく際には、全国や港全体のデータもお示しさせていただきたいと思っております。

【事務局】

全国の港のバランス論があると思いますが、敦賀港等のコンテナ港湾についていえば、全国と各地域別のコンテナ貨物量を予測し、それをコントロールトータルして、あくまで行政内部での作業用の値ですが、コンテナ貨物量として割りつけ、それを上限として港湾計画を作成しておりますので、それほど全体のバランスを逸脱したようにならないように港湾計画はつくっているという実態がまずございます。

それから、コンテナ戦略港湾では西日本の貨物を阪神地区に集めるのですけれども、これは海路で集めようとしておりまして、そのときに高松港とか広島港とか、こういういっ

た地方のコンテナ港湾から海路に積み出そうとしていまして、それをそれぞれの港湾計画にこれから反映していかなければならない。委員のご指摘のように、適切に反映できないとアンバランスが出まして、全国とか地域のトータル値を見ると変なことになる可能性がありますので、その辺は気をつけたい。

それから、冒頭に所長が申しましたように、おっしゃるとおりではあるのですが、こういう部分的なデータだけを示しまして意図的に増やしているのではないかといったような誤解が生じる危険性がありますので、資料のつくり方については、全体像を見た上でどう動くか、しっかりお示しできるように気をつけたいと思います。

【委員】

これは意見というか整理の問題だと思うんですけど、先ほどから何人かの委員の方も言われていると思うんですけど、多分こういう話というのはコンテナがちょうどリーマン以降、今ちょっと全世界的に伸びが悪くなっていると。要は、サービスレベルを上げるために港をもうちょっと整備しましたと、デマンドも結構あるのでもうちょっと伸びますよねという話だと思います。特にこの和歌山下津港というのは、バルクもやっていて、これ、バルクがある程度あって、それプラスコンテナという形です。バルクとコンテナというのはちょっと別物なので、一応これ、別物を前提にして説明をやられたほうが僕はわかりいいんではないかなと。

多分、あのボリューム的にはこれ、バルク原塩がかなり大きい量だったと聞いていますので、だからそっちの話が多分メインであるんじゃないかなということプラス、コンテナも、定期で行っているのが釜山航路をウイークリーでやっていると。これはあくまで、ダイレクトで韓国とやりとりしている分がほとんどだと思うんですね。

先ほどから出ている神戸フィーダーというのは、これは多分ロングでトランクリンに乗っているやつを持っていくときの話だと思うので、これも多分別の話なんですよ。

だから、その全部がこれ、同じコンテナとか同じ貨物という話で出されてしまうと何かどうなっているんやという話になると思います。これは問題が違うんで、今後はちょっと幾つかに切り分けて説明していただけないかなということをお願いしたいです。

【事務局】

わかりました。コンテナは、先ほどダイレクトの釜山への航路だけではなく、さっきのフィーダーの航路が現在開設しておりますので、それがいろいろ今陸送している企業からフィーダーのほうに移行したいというような要請もございますので、それを少しご説明は

してきたわけでございます。原塩につきましてもこれからオーストラリア等々、仕出し地のほうで大水深化をするというような動きがございますので、それにあわせて私どもの和歌山下津港もそういった航路水深とか13m岸壁とかというようなことを利用していくというようなことをご説明したかったということでございます。

今おっしゃったとおり、もう少し分離しながらのご説明ということもあわせてこれから考えていきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

【委員長】

では、引き続いて、大阪港について何かご意見はありますか。

【委員】

確認というか強調しておきたいんですけど、やっぱりこれ、-16m、-17mというような岸壁を供用しているのに、本船が入ってくる時に一方通行しかならへんというのはちょっと世界的にはあり得ない形です。やっぱりちゃんと満載喫水でいけるような状態の航路の浚渫は、私は普通に考えたら必須なんじゃないかなと思います。割りつけはどうしても何か頑張っただけからちょっとずつやりますというのと効果の実現としてはちょっと遅過ぎるんじゃないかなという危惧はすごくあるんですけど、その辺どう考えられていますかという点ですね。

やっぱりそれは、ここをつくっているんだったら絶対航路も要るだろうというのは私、常識的に思っていることなんですけど。

【事務局】

今回は土砂の処分という制約もございましたし、投資の効果の観点から、まず3バース一体で岸壁整備を先行して行ったわけでございます。しかしながら大阪港では岸壁水深-15mが必要な船も喫水調整をしながら入っているというのが現状もでございます。

そういった中で、来年度以降、できるだけ早く、まず15mを確保して安全に大型船が入れるようにということで、可及的速やかに事業を進めていきたいというふうに思っております。

当然、どのように浚渫するのかという順番の問題でございますので、まずは15mを確保し、その後16m形で、主航路の航行安全の問題も両立しながらできるだけ早く浚渫のほうを早く進めてまいりたいというふうに思っています。

【委員】

これ、ちょっと何度も言いますが、-16とか-15とかというのはあくまでバース

での深さなので、それだけ航路がなかったら効果の実現もそこまでないですよと考えるのが普通なんですよ。

だから、それはやっぱり効果もちょっとそれだと減殺せなあかんのと違うやろうかというような、そういう危惧もあるんですよ。

だから、その辺をちょっとよくお考えいただきたいと思います。

【事務局】

また、深さだけでなく、幅の確保も同時に進めていきたいというふうに考えておりますので、事業の進捗をしっかりと図っていきたいというふうに思っております。

【委員長】

それでは、和歌山下津港本港地区国際物流ターミナル整備事業と大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業の審議結果を取りまとめたいと思いますが、いろいろご意見をいただきましたけれども、事業にかかわるお話ではなかったかとは思いますが、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で取りまとめたいと思いますが、よろしゅうございますか。

（委員）

異議なし。

【委員長】

ただ、需要予測に関しましては、これはなかなか難しいんですね。日本全体の、いわゆる東アジア地域での港湾、いわゆる非常に戦略的ゲームの状況の中で日本のポテンシャルが低下しているということは随分懸念されております。

そういう中で、戦略的にどうポテンシャルを上げていけるか、そういう意味合い、色彩もこれから重要な課題なんですけど、一方で現実的な数字という、その間でどういうふうに需要を設定すべきかというような課題はあるんですけども、これは先ほどおっしゃった日本全体の港湾計画というその中にご議論をされていることですので、それを前提として今日は事業の妥当性、継続の妥当性をご審議いただいたと、こういうふうに理解させていただきたいと思います。

それでは、これで審議を終了させていただきたいと思います。

【委員長】

続きまして、完了後の事後評価といたしまして、資料 12の九頭竜川河川利用推進事業の審議に入ります。

何かご意見はございますでしょうか。

【委員】

3ページの景観の変化ということで、大幅に不法係留船がなくなったということで景観が大幅に改善されたというのはこれで問題はないんですけども、この不法係留船がなくなったと同時にここの植生が復元していますね。そういう植生の復元ということに対してはどんな感じだったんでしょうか。その景観というのは、船がなくなったことだけでなく植生の回復というようなことも当然あると思うので、それはどんな状況だったんでしょうか。

【事務局】

従来、このような形で栈橋が出ております。あと、ボートを利用される方がこのあたりを踏み荒らされますので、当然そういう影響は出ていたと思うんですけども、見た目ではかなり植生が回復しているような状況も感じられるかと思います。

ただ、定性的に、定量的に今どうなっているかというデータが実は今ちょっと手元にございませんのであれですけども、そういう効果といいますか、そういうものもあるだろうというふうに考えております。

【委員】

なくなった段階で具体的にどんな植生に変わったんでしょうか。

【事務局】

済みません、今手元にデータ等がございませんので、具体的に植生の種が変わったとか、量が変わったとかというようなことは今ちょっとお答えできる状況にはありません。

【委員】

せっかく非常にきれいになっているので、何かちょっとそこの植生がこう変わったというようなことをつけ加えられたらもっと効果があったように思われるんですけども。

【事務局】

ありがとうございます。

【委員長】

だから、最後のあそこを「豊かで秩序ある水辺環境の実現が図られている」という、そ

この文言を「植生が復元され」とか、まずそういう効果があったというのをきちっと書いたらいいですね。

実際、調べるというのはこれ、大変でしょうけども、今後、次に類似の事業をやったときにそういう便益があるんだというのが伝わるようにしたいですよ。貴重な意見をいただきまして、どうもありがとうございます。

そのほかに。

【委員】

便益の計上で、この不法係留船があったことでもともと河川管理上の支障があったわけですね。ですから、マイナスだったのが、それがなくなってゼロになったということはそれなりのプラスになったということだと思うんですけど、そういうやつは計上しにくいんですか。ここに入っていないんですよ。

【事務局】

はい。定性的には、当然先ほどありましたように水門のところにプレジャーボートがひっかかったりとか、あるいは洪水時にはそれが護岸に当たったりとか水門に当たったりということで損傷を受けるとかということのようなことが考えられるんですけども、それが果たしてBとして、幾らとして評価できるかというのがなかなか定量的に把握が難しいということで、今回は定量的なB/Cの中にはその効果は入れておりません。

ただ、定性的にはそういう効果も当然あると思っています。

【委員長】

代替法の考え方をとれば、撤去費用というか規制費用とか、そういうのが必要なくなったような便益として　まあ、そのデータがあるかどうかはまた別ですけどね。本当はそういうことも今後は考えていかないといけないかもわからないですね。

ほか、よろしいですか。

それでは、九頭竜川河川利用推進事業の審議結果ですが、審議の結果、九頭竜川河川利用推進事業の完了後の事後評価は、事業評価監視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行われており、対応方針（案）のとおりでよいと判断されると、こういうことにしたいと思います。よろしいでしょうか。

（委員）

異議なし。

【委員長】

それでは、本日の審議については以上で終わります。

事業評価監視委員会審議、議事録（速報版）の確認 について

【委員長】

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）について事務局から読み上げてください。

【事務局】

審議の結果は、再評価 9 件、それと事後評価 1 件です。再評価のうち、先ほど委員長のほうからご確認いただきました国道 2 5 号斑鳩バイパス、これを除きます 8 件の事業につきましては、当委員会に提出された資料の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した。

なお、国道 2 5 号斑鳩バイパスにつきましては、附帯意見、但し書きがついてございまして、「ただし、次回の再評価までに、事業の妥当性、地元の状況、コスト縮減等の視点を含め、今後の事業の対応方針を具体的に検討すること。」という形での議事で行いました。

それと、一方、事後評価は 1 件ございましたが、九頭竜川河川利用推進事業でございます。これにつきましても、「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、おおむね適切に行われており、対応方針（案）のとおりでよいと判断される。」ということでした。

以上でございます。

【委員長】

議事録に関して何かご意見はございますでしょうか。よろしいですか。

それでは、議事録（速報版）につきましては、お手元の資料のとおり確認いたしました。

【事務局】

以上をもちまして、平成 2 2 年度第 3 回近畿地方整備局事業評価監視委員会を閉会いたします。

本日は、まことに長時間のご審議、ありがとうございました。

[議事録終わり]