

近畿地方整備局事業評価監視委員会(平成20年度第4回)

議事録

日時：平成21年2月3日(火) 13:30～16:43

場所：国民會館 12階 武藤記念ホール

■淀川水系河川整備事業 淀川直轄河川改修事業、桂川直轄河川改修事業、木津川下流直轄河川改修事業、木津川上流直轄河川改修事業、瀬田川直轄河川改修事業、野洲川直轄河川改修事業、淀川水系総合水系環境整備事業、淀川流水保全水路整備事業 にかかる審議について

○(事務局)

お手元の資料にチェックがし切れていない修正点がございますので、皆様方このNo.3の資料を御用意ください。済みません。

こちらのまずページですが、53ページをお開けください。瀬田川散策路整備というページなんですけれども、一番下に「平成32年度に整備完了」ということで過去形のように書いてしまっております。隣のページを見ていただいてもわかりますように、整備完了が32年であれば「予定」という言葉が必要です。申し訳ございません。「整備完了」の隣に「予定」という二文字をお書き込みくださいませ。申し訳ございません。

それに伴いまして、その上に整備効果というア)、イ)、ウ)という欄がございます。これについても全部過去形になっておりましたので、恐縮ですが、ア)、イ)、ウ)ともに語尾は「された」から「される」というふうに御訂正をお願いいたします。

あと、もう1ページございます。56ページ、下から3行目。これは国語の問題でございまして、恐縮でございます。3行目「ありません。」となっておりますが、全体的なトーンが「である」調でありますので、「方法はあります。」ではなく、「方法はない。」ということで訂正させていただきます。

○(委員)

対応方針の最後に「このようなことから、河川整備計画が策定されるまでの当面の間、本事業を継続する。」とありますが、本事業とは何ですか。どこまで含むんですか。

○(事務局)

本事業については、今御紹介したように9つの事業、これを指しております。

○（委員）

9つの事業といっても中が非常にいろいろ、さまざまですよね。

だから、例えばダムまで含むのか。その辺はどうでしょうか。先ほどダムは下流域については非常に緩和する方向で進む。しかし、あと河川整備については、下流に負荷がかかるというような説明があったので、そこまで含むのかなというふうに理解しておりましたが、そうでもないですか。

○（事務局）

対象としましては、今私が申し上げたとおりですけれども、ダムにつきましては、非常に大きなプロジェクトでありますので、個別に評価単位をつくりまして扱っているところです。そういうふうに御理解いただければと思います。

○（委員長）

ダム事業に関しては、昨年ここで御審議いただいて、新しい整備計画ができるまでの間、本体の工事は行わない。関連事業に対しては、整備計画ができるまでは行っていくとなっております。今回は河川改修と環境と水路保全事業が対象となっております。ところで、表紙に書いてあるのは全部を含めての淀川水系河川整備事業となっておりますから、この点に関して、本事業とは何か、どこまで含むのかという委員のご質問が出てきたのではないかと思います。

○（事務局）

補足します。9つの事業というのは、下流、淀川に危険を及ぼすものではないということですので、ダムとセットで行わなくても済む範囲の事業です。

ですから、下流を危険にするような事業については、当面まだ実施しないわけです。

○（委員）

知事に意見照会というのは、新聞なんか載っているダムは含んでいるというふうに僕は思っていますが、ここではそうではないのですね。

○（事務局）

はい。

○（委員）

ここでは含んでいないものを意見照会しているということになるわけですね。

○（事務局）

いえ、これはこれからの淀川水系における先ほど言いましたダム事業も含めまして、全体的なものを淀川水系河川整備計画という中に今まとめまして、意見照会をいただいています。

○（委員）

上は含む、下は含まないということを明記していただかないと、誤解してしまいます。

○（事務局）

はい。河川整備計画が両方を含んでおりましたものですから、今回審議していただく内容についてはやはり河川整備計画の中に入っておりますので、したがってこういう表現をとっています。

○（委員）

同じ文章の中で広狭の差があると非常に誤解があるので、そこは修正していただきたいと思います。

意見照会をしているのは、ダムも含むということであれば、非常に誤解を含んでしまうでしょう。

○（事務局）

今回審議対象である9つの事業を継続すると書けばいいですね。

○（委員）

そう書いていただきたいです。

○（委員）

対応方針等についてはこれで結構だと思いますが、流水保全水路については、前回、前々回も指摘事項等あり、さらにこの延伸距離からすると相当まだ長い距離が残っているということですよ。この図の中で下流のほうで点と実線が見えますが、このエリア、この区間というのは、どういうものを意味しているのですか。

それから、現在京都府と大阪府の府県境で放流されておられますよね。それで、桂川の下水処理場の処理水をさらにここへ入れて、現在放流先の水質というのはさらにその流下過程においていろいろな造作をしてさらによくなっているのか。あるいは、その量が結構16m³/sという結構大きな量ですが、それが、平常時その量の還元はここでしたらとんでもないことを言っているということになるのか。

この大阪、この大堰の下流に放流地先を、将来これを延伸してということで、この量はさらに増えるのか。あるいは、同じ現在放流している量そのものがずっと大堰の下流に放流されるということなのか。そこら辺の仕組みがちょっとよくわからなくて、現在の放流先の水質がどの程度さらによくなり、その量が最大16m³/sのまま、大堰にそのまま放流されるというそういう形態の流水保全水路と理解するのか。量が結構多いものですので、水質のいかんによってはもう少し本川に還元できるのかなと思ったものです。安全、安心ということからしたら、海へほうりさえすればいいということではないと思いますけども、水質がどの程度なのか、現状でもちょっと教えていただければありがたいなと思います。

○（事務局）

2つ大きく御質問があったと思います。

御指摘のありました図面ですけれども、点線のこの意味ですね。まず、この事業の目標というものは、この計画の上流端から下流において支川あるいは下水処理場から入ってくる水質の悪い水を別の水路に分けまして、海まで、大阪湾まで流していきましょうということです。大阪湾というのは、結局淀川大堰から上流でしか飲み水を取っていませんので、そこから下流はもう塩水です。したがって、ここまで流していきましょうということです。現在ここ、この実線のところまでできていて、点線のところがこれからの計画区間ですよという意味合いです。

それからもう1つですけれども、今現在第一期と申しましょうか、桂川の区間が今でき上がってまして、試験的にこの水路を使いまして、この支川、この区間から入ってくる下水というのを抜いています。16m³/sまでは到達していないかと思えますけれども、流しています。

桂川からの下流から下流ということは、他の河川が合流していますので、流量がかなり増えてまいります。したがって、この全体、上流から来る他の支川の水質よりは確かに放流水は悪いのだらうと思います。

その希釈をする効果を兼ねながら、今現在この地点でまず試験的に放流して効果を見ているという状況です。

ここからずっとまだ下流に流していきますよということですが、現在ここでそのような試験をやっているということもありまして、調査を今かけています。今後どういふような形がいいのかということも見ながらやっているという状況でございまして、御質問に

ついて計画はどこまでかと言ったらここまでですけれども、今第1期が終わって試験的にいろいろなものをチェックしまして、今後どうしていくかという話をしているところです。

○（委員）

基本的には対応方針どおりで結構ですが、生態関係の用語の使い方いろいろな使い方があります。生態環境があつたり、生物の生息・生育・繁殖環境があつたり、それぞれの事務所ごとに用語の使い方がちょっと違うのではないかな。ヨシ原があつたり、ヨシ群落があつたりとかですね。ちょっと用語を統一されたほうがいいような感じがしました。

もう1点ですけれど、ヨシ原の再生とかそれからヨシ原の復元だとか保全だとか、それからレキ河原の再生というのがたくさん出てきますけれども、その中に河川の生物多様性の保全というのが少しこの中にも入っていました。そのときにすごくいつも気になるんですけど、ヤナギ群落の取扱ですね。前の加古川でも問題がありましたけれども、ヤナギ群落の取扱ということがすごく気になっていまして、ヤナギ群落も河川の生態系の中の非常に大きな要素ですが、ここで見るとそれが非常に問題だという。大きくなって疎通の障害とかあって問題がありますけど、そのヤナギ群落がすべて悪だというような形で書かれているような気がするのですが、それはいかがでしょうか。

○（事務局）

決してそうではございません。もしもこの資料においてそのように読まれてしまわれたというところがあるとすれば、本来生えないところにヤナギが生えている可能性があるという場所、これ樹林化という言葉が入っていますけれども、こういったところはなるべく前と同じようにレキ河原であるとか砂、砂州という環境を維持していきたいなど。それで、河岸であるとか堤防に近づくにつれて、ヤナギ群落というものは非常に河川の特有の環境として必要になりますので、こういったものについては保全をしていくということだと思っております、考えとしては決して御指摘のようなことではございませんので、御理解いただきたいと思えます。

○（委員）

この冊子の51から52ページあたりに、いわゆる川におけるまちづくりのようなことが書かれていて、その整備がすでに完了しているものもありますが、防災面と親水性をどう保

っていかという点についてお伺いしたいと思います。前回の事業の際にも出ていたことだと思えますが、特に52ページですね。整備がまだ完了していない部分で、例えばここにあります伏見に関して、親水機能の向上を図るための小径の整備等について書かれていますね。このように川を整備して行って、例えばそこで子供たちが遊べるようにするとか、人がそこに来て水と親しめるようにするための事業も、これからどんどん進められていくべきだと思います。対象によっては若干違ってくると思いますが、今後、親水機能の整備事業を行っていく上で、このような点に留意して計画を進めていますという、何か総合的な方針、あるいはポイントのようなものがありましたらお伺いしたいのですが。親水空間をどのように整備して行って、何を一番の目的にしていくのかというアウトラインをお聞かせいただけますでしょうか。

○（事務局）

これはもう実際どういうふうに行っているかということをお知らせすべきだと思います。河川事業全体的に地域の声をよく聞いてということになっておりますが、特にこの親水空間の整備につきましては、河川管理者がここで親水機能をつくったので皆さん来てくださいよということではなくて、例えばすぐ近くに小学校があるので、あるいはもともとここで地域の子供たちが水で親しんでいたのというような積極的な御要望をうまくつかみまして、その中でやっていくというのがまずポイントだと思います。

それからもう1つは、いきなりすべて整備してしまうということではなくて、できれば状況を見ながら手直しできるようなそういった整備ができればということは、親水整備につきまして心がけているところでございます。

○（委員）

この50ページ、51ページの事業は、いずれも整備が完了していますが、事業を完了した後、このように効果が上がったというような追跡調査はされていますか。

○（事務局）

当然どういう状況かというのは把握しております。まとまったものがここには書かれていませんけれども、今どういうふうな利用状況なのか。当初の予定とはどうかというようなところは見させていただいております。

○（委員）

こういう効果というのは、数値に表しにくく、経済効果がこれぐらいありますというのは判断しづらいものだと思いますが、だからこそ、余計に関心もありますし、今後の事業

に結びつけていくときに、やはり大事だと思います。このような点で、もし数値的なデータ結果等がありましたら、次回にでもお示しいただければと思います。

○（委員長）

はい、そうですね。アメリカのNEPA[※])などでも定量的に評価できることだけではなく、定量的に評価できなくても重要な項目はレポートに定性的に記述せよと書いてありますので、定性的にこういう効果があったということは、次回以降は記述することにより、総合評価できるようにしていただきたいと思います。

※) NEPA：米国の国家環境政策法（1969年制定）（National Environmental Policy Act）

○（委員）

原案についてはこれで結構かというふうに思います。

38ページと56ページにいろいろ事業をこれから進めていくについてコスト縮減とか、それからほかにどういう案があるかということで書かれていますが、余り御説明もなかったように思うのと、最終の対応方針のところにも、コスト縮減に今後も配慮していく旨書かれたほうがよいのではないかなと思いました。

河川改修事業については38ページ、総合水系環境整備事業については56ページのところに、コスト縮減といろいろなほかにも案を考えていますよと書いてありますが、その御説明と、それからそれを踏まえて最後の対応方針にもそういうことも書いておかれたほうがいいのではないかと思います。

○（事務局）

コスト縮減につきましては各事業出てきますが、淀川水系のみならず今はもう全国の公共事業においてコスト縮減というふうに一生懸命やっています。例えば5年間で緊急プランをつくって、目標15%ぐらいコスト縮減するぞとかいうことでやっております。ちなみに淀川水系におきましては、なるべく天然素材を使っていきましょうということと、物の出し入れですね。例えば、土を掘るといっても、その土をなるべく近くで有効に活用してもらえる、そういう場所を探していくというふうなことで、かなりのコスト縮減を今挙げております。それ以外にも技術的に例えば塗装の回数を減らせるような工夫をやるとか、そういったものは努力していますが、やはり個々の条件に合わせてアイデアを出し、絞っていくというようなこととなりますので、これについては努力を今後も引き続いてやりたいということです。

それで、これを対応方針にも入れたほうがよろしいということですね。もちろん、事業としてコスト削減と一緒に効率を上げてやっていくという趣旨で資料はまとめておりますが、改めて対応方針にということですか。

○（委員）

別に入れなくてもいいとは思いますが、やはりこのところもみんな関心の高いところですから、一般的なコスト削減等の話だけではなくて、ここではこんなことを考えたり、こんな方法も考えましたよというふうなことも御説明されて、そういうことも考えていろいろと対応していますと言ったほうがさらにいいのではないかなと思っただけです。

別に入れなくても結構かと思えますけれども、そのところが少し御説明が弱かったかなと思いました。

○（事務局）

非常に大事なところですので、今後しっかりアピールしたいと思います。

○（委員長）

29ページ、42ページ、58ページには、それぞれの事業の開始時期と事業費や進捗率についても記載されています。事業評価監視委員会に配布された資料がホームページで公開されることになっているので、もう少し詳しく書けというような話だったら別ですけども、先生のおっしゃったことは一応記述されているのではないかと思います。

今まで、道路にしても港湾にしても、事業費を縮小、削減するためには技術的にこういう努力をしているということは書いてありますが、対応方針で書いたことはありません。

○（委員）

今回は9件一緒でしたもので、ちょっとわかりにくかったと思います。余りにも数字が丸まっておりますし、余りにもコスト削減もこうだとか、ほかの方法を考えていると書いてありますが、対応しにくかったので、ちょっとわかりにくかったかなと思います。全部読めばわかると思いますし、別に結構かと思えます。

○（委員）

私も基本的には対応方針は原案どおりでこれでいいかと思えます。前回から比べると丁寧に今やっていらっしゃる事業について細かく言っていたし、進捗率もお話しいただいたので、大変その点は喜んでおります。

ただ、例えばちょっと誤解が生じやすいなと思うので改めて確認をさせていただきたい

のですが、例えばスーパー堤防ですね。重点整備区間ということで、重点整備区間の中の現在整備中の高見、海老江、大庭の、ですから総延長にして750mの進捗率が70%ということでもよろしいですね。それで、重点整備区間というのが、その後ろのほうにも今後の展開というところで、大阪の都心部に関しては重点整備区間としというふうに書いてありますが、この整備区間全体というのはどのぐらいの延長があるわけですか。

○（事務局）

10kmぐらいの区間をとということです。

○（委員）

ちょっと進捗率70という言葉に驚きましたが、これは現在の3区間の750mの進捗状況ということですよ。

○（事務局）

はい、そうです。

○（委員）

それに絡んで言いますと、やはり今回非常にわかりにくい点は現在継続している事業という意味だと思います。

それで、そういう意味ではこの資料がひとり歩きしたときに割とわかりにくいというのは、30ページの今後の展開というところがございますよね。30、31から今のスーパー堤防のことが書いてある34ページですけれども、これは計画案の考えがこうであって、計画案に沿って今までの事業はなされているということですが、今ちょうど計画案についてはこれからどうなるか、世の中が注目しているわけですから、計画案がもしここにダムの名前までお書きになるのであれば、最後に計画案の変更があった場合には、その全体が変わるというふうな一言でも書いてあればわかりやすいんですが。

どうもこの4ページがあると何かもうこのままフィックスするようにとらえられそうな感じがしまして、そのあたりがちょっと、わかりにくい原因だったのかなと思うので、こういう時期ですので、資料に関してはわかりやすくお願いしたいと思います。

○（事務局）

非常に重要なところを御指摘いただきました。いわゆる河川整備計画が策定されたときに、すべて今後30年間のメニューが決まりますので。資料としましては最後のページに米印ということで書かせていただきたいと思います。だめですか、まずいですかね。

○（委員）

このままでいいですか。

当面の間ということが最後に書いてありますので。

御説明のときにはちょっとそういうふうな説明の仕方をしていただけたら。

○（事務局）

説明がまずかったですか。申し訳ございません。

○（委員長）

一番後の意見は、「河川整備計画が策定されるまでの当面の間」ということで全部が含まれているとは言え、こういう時期であるからこれをホームページに載せるときには、中の文章などに米印でも付けて、当面の間ということの説明を入れておいたほうがよいのではないかという御意見なので、御検討をいただければと思います。

そうでないと、大戸川という言葉が出てきたら、近畿地方整備局はまだ事業をやろうとしているのではないかと一般の人は思いますので。ここに何故大戸川という固有名詞が出てくるのか。近畿整備局の強い御意思かもしれないが、現在は非常に誤解を受けやすいときなのでね。米印等注意書きを付けておいていただければと思います。当面の間ということの中にすべてが含まれていると我々は理解していますが、一般の人々に誤解を与えないように表現にちょっと気を付けていただければと思います。

○（委員長）

小さなところではあるが、さらにバージョンアップするために文章を修正していただきたいところがあるという御意見も出てまいりましたので、それを踏まえて事務局にお任せいたしますので、報告書の修正をしていただければと思います。

特に、環境問題の用語統一を図ったほうがよいのではないかという点とか、文章の修正に関しては、委員のほうからこう直したらどうかということについて後から事務局の方に提出していただけるということですが、そういう細かい修正点について、一々次回に御報告というわけにもいかないので、私と事務局にお任せをいただければありがたいと思います。

○（委員）

どこまで理解できているか気になったので、確認です。私も今の時期ですから誤解を招かないように丁寧に説明したほうがよいと思いますが、対応方針のところをいじるより

は、むしろさっき御指摘があったように30ページなどの本文のあたりでもう少し丁寧に説明されてはどうでしょうか。今、整備計画の策定作業がどういう段階にあるかということ、くどいかもしれないけど適切に文章を補足しておいたほうが良いという御指摘だと理解してよろしいですね。

○（委員長）

そういうことです。

○（委員）

そうであれば、そのほうがよかろうと賛成をいたします。

○（委員長）

それでは、この最後の対応方針のところ、河川整備計画が策定されるまでの当面の間、「本事業」と書いてあるのを、淀川直轄河川改修事業ほか8件、これは全部書かなくてはいけないかもしれませんが。そういうふうに修正をしていただく。河川改修事業、環境整備事業、あるいは水路保全事業だけについての審議を行ったということで、資料の文言の修正をしていただきます。その上で審議の結果、「淀川直轄河川改修事業、桂川直轄河川改修事業、木津川下流直轄河川改修事業、木津川上流直轄河川改修事業、瀬田川直轄河川改修事業、野洲川直轄河川改修事業、猪名川直轄河川改修事業、淀川水系総合水系環境整備事業、淀川流水保全水路整備事業」の再評価は、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、おおむね適切に進められており、「河川整備計画が策定されるまでの当面の間、本事業を継続する。」との対応方針（原案）のとおりでよいと判断されるとしてよろしゅうございますか。

○（委員）

異議なし。

■柴山港柴山地区避難港整備事業にかかる審議について

○（委員）

11ページに製造工法を変えられて「コスト縮減」という記述がございますよね。これは驚異的に変わりますよね。こういうふうに変えたという縮減努力をなさった背景とかいうふうなこと、それから効果ということをお教えいただければと思います。

○（事務局）

まず、この写真でちょうどあります例で申し上げます。従来でございますと、平たい台船みたいなものを作業場として船を持ってきて、その上でこのケーソン、直径30mのケーソンを設置してきたというところでございます。こういったやり方でも全国的にもよく行われているところではありますが、この作業ヤードで少し掘り込むような場所を新たに作りまして、これをこちらの上で最初にまず陸地で製作、全体で8層を積み上げる形になってはいますが、8層積み上げるうちの途中の2層までをつくった段階で、この海中の作業ヤードに持ってきて、こちらの上に積み上げていくというやり方を今やっております。

それをすることによって、現在こういった台船みたいなものを持ってきてつくるといって、その損料といいますか、費用が毎年毎年かかってくるということで、やはり高価になってきます。こういった防波堤を最初の頃は1号函から4号函までずっと製作してきましたが、こういった製作ヤードをつくるというインターバルを少し置きまして、それ以降こういったやり方で整備しているというところでございます。そこもなぜこうやったかというのは、どうしたらコストが縮減できるかという観点で検討したというところでございます。

○（委員）

実際どれぐらい縮減効果があったかということも、もしお差し支えなければ何割、1割とか2割とかで、それぐらいで結構ですからお教え下さい。

○（事務局）

当初の頃は、1つのこういった30mのケーソンをつくるのに据えつけ費も込みでございますが22億円かかったところでございますが、現在で言いますと14億円ということで、1つのケーソン当たり14億円ということで、約3割強の削減というふうになっております。

○（委員）

ありがとうございました。すごいですね、そういう削減努力。

○（委員長）

審議の結果、「柴山港柴山地区避難港整備事業」の再評価は、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、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり、継続でよいと判断されるとして、よろしゅうございますか。

○（委員）

異議なし。

■舞鶴港和田地区多目的国際ターミナル整備事業にかかる審議について

○（委員）

結論は結構です。参考のために、直轄事業、補助事業、起債事業の中身となぜそういうふうに分かれるのかということを中心に簡単に説明いただけたらありがたい。

○（事務局）

直轄事業でございますが、これは我々整備局が国の事業として整備している部分でございます。それから、黄色の部分でございますが、これは港湾管理者が整備するに際しまして、国のほうで補助金を出しながら、整備している部分が補助事業ということで分けております。それから、起債事業でございますが、港湾管理者が借金をしながら事業をしていくという部分で、そういった形でその事業の費用の事業主体、それからこういった形で費用を手当てしているかということによって、この3種類で分けさせていただいております。

○（事務局）

少し補足させていただきますと、基本的に港の建設から管理運営というのは一元的に、港湾管理者さん京都府さんでしておられます。ただし、今御説明したような大型の施設、これはここの港にはあるんですけれども、非常に広範囲から荷物を集めてくるというような、かなり広く便益が及ぶようなもの、こういうようなものは国が自ら整備しておるのが大きな考えでございます。

それから、大きくは事業主体の話で、いわゆる直轄事業、補助事業は公共事業でやっておりますから、皆様方の税金を使わせていただいてやっております。ただ、この荷役機械のようなものについては、今度は利用される方からお金をいただきますので、回収することでお金を借りてつくっていただきます。ただし、公共目的があるので、基本的には低利なお金を少し公共サイドで用意させていただくと。若干最近は金利が低くなっていますが、そういうことでございます。

○（委員）

今のことに関連して、その直轄事業の中の泊地ですけれども、水域施設の整備ということで、船の安全確保をして海難事故を防ぐということだと思いますが、具体的にこの水域施設の整備はどのようにして行われるのでしょうか。岸壁や防波堤は想像できるのですが、泊地はどんなふうに整備をしていくのか、技術的なことを含めて、ぜひ教えていただけたらと思います。

○（事務局）

水域施設、こちらであれば14mの泊地でございますが、これ全部を実は掘ったわけではなくて、既に14m以上水深確保されている部分はそのままでございますが、こういった岸壁にちょうど近い部分というのは水深14mがもともとありませんでした。こういったところを掘るということで、例えばグラブ、すくい取るような浚渫船でありますとか、別のところではポンプみたいなケースもございますが、そういったもので土を掘り出しまして、それをこちらであれば背後の用地に投入して、埋め立て用材としても有効活用しながらやっていくというような形で整備をしております。

○（委員長）

国民の目線に立って審査していただくので、専門用語が出てきたときに、物揚場等、何かわからない用語があれば、どしどし質問してください。専門家は一般の人々も分かっていると思って使っていますから。

審議の結果、「舞鶴港和田地区多目的国際ターミナル整備事業」の再評価は、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、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり継続でよいと判断されるとして、よろしゅうございますか。

○（委員）

異議なし。

■日高港塩屋地区多目的国際ターミナル整備事業にかかる審議について

○（委員）

対応方針はこれで結構かと思うのですが、ちょっと教えていただきたい点があります。6ページのところの図です。日高港公共貨物の推移というところで、供用され始めてからずっと貨物が上向きになっているということでございますが、主に木材関係の輸出・輸入というか、そういう関係だとお聞きしたのですが、この図を見ますと、平成16年ぐらいまでは結構原木とか多いですけども、この平成17年、18年、19年と砂利とか砂の割合が非常に原木より多いように見えますが、これは砂利・砂のものはこの地域において産業に関係あるのか、もうちょっとほかのところに行くものなのか、その比率が原木のほうがちょっと多いかなというふうに思ったのですが、それはどういうあれか教えていただきたい。

○（事務局）

まず、原木のほうでございますけれども、昔はかなり外材等も入ってきておったのですが、木材不況ということがございまして、国内の木材もなかなか売れないということ、一方で外材も入ってきておりますけれども、全体としてはやはり木材不況ということで原木の輸入も減ってきておるとというのが実態でございます。ただ、最近では表を見ていただきますとわかりますように、大体一定程度の推移で原木のほうは来ております。

それに比して特に砂・砂利系でございますけれども、これは背後のところに紀南の道路でありますとか、あるいは背後地域の河川の改修あるいはダム関係、これは県のダムでありますけれども、そういったいろいろな公共事業関係でこの地域に入っています。特に岸壁としましても、日高港は非常に大きい岸壁を備えております。一方、紀南のほうは非常に小さい岸壁等ありますので、ここに大きな船で持ってきたほうが非常に有利であるということも左右しておると思っておりますけれども、日高港での取り扱い、先ほど言いました日高の砂・砂利等の取り扱いがそういった利便性も含めて伸びてきているのではないかなと思っております。

直轄の12m岸壁でございますが、ここは現在まだ砂・砂利等は取り扱っておりません。その港湾管理者、県が作りしました7.5m岸壁等で取り扱っておりますけれども、これも推計によりますと、来年中にはもうオーバーフローするのではないかなと思っておりますので、その際にはこちら12m岸壁のほうでも使っていこうというふうに今考えておるところでございます。

○（事務局）

一言だけ補足させてください。ここは多目的埠頭ということで、木材を扱ったり砂・砂利を扱ったりと、想定貨物量と少しずれている部分がございます。

それから、木材が横ばいと申しあげましたけれども、これは次の7ページにありますように外国の木材が安いから大型船で持ってくるのですが、結局入れないということで広島の方の港から非常に小さい船で持ってきます。要は、日本の木材産業は非常に厳しい状況の中で、非常にコストがかかっているということで、その中で木材県として頑張っておられるので、量がというより結局大型船で持ってくるようになるとコスト削減が図れます。企業の競争力、これだけではございませんが、輸送のほうで相当国際競争力の強化が図れるということだというふうに御理解いただければと思います。

○（委員）

全然関係ないことで教えてほしい。先ほど御説明になったところで、この地方、西の位置の風力発電基地100基という、このエリアは結構風がキャッチできるエリアで、稼働率も高いのかなという気がするのと同時に、景観とか最近いろいろあって、それからこれで発電したやつはもう買い手とかそういうことはちゃんと皆進んでいる形での整備がどんどんやられているということというふうに見ておけばいいですか。

また、その資材がここで結構搬入されるということなので、ちょっと100基という一大拠点になるということで、この近くでそういうのがあるとは知らなかったものでちょっと教えていただきたいなと思います。

○（事務局）

この図にありますとおり、ちょうど日高のこの一帯ですね。ここは由良町とか、あるいは広川町さらには御坊市この一帯、この辺で非常にいい風が吹くということもありまして、ここにありますような風力発電が盛んに行われるようになっております。

それで、業者さんは北海道とかいろいろな業者さんが参入されておりますけれども、風車自体は実はドイツからの製品でございます、ドイツの製品をここで陸揚げをするということでございます。現在は20基稼働していますが、それら発電した電気はすべて一応関西電力さんのほうでお買いになっておるということでございます。

今言いましたように、今後さらに80基プラスの100基程度ということでございますが、美観、これはいろいろな見方はあるかと思っておりますけれども、特に地元のほうから非常に景観上問題になっているということは、今はございません。逆にこういったことを生かしなが

ら地元としてはPRをしていきたいということで、いろいろなPRといたしますか、そういうことも最近できているように聞いております。

○（委員長）

それでは、審議の結果、「日高港塩屋地区多目的国際ターミナル整備事業」の再評価は、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、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり継続でよいと判断されるとして、よろしゅうございますか。

○（委員）

異議なし。

■大阪北港南地区国際会場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）

対応方針どおりで結構です。

1点、スーパー中枢港湾に指定されたらどういうメリットがあるのでしょうか。

○（事務局）

スーパー中枢港湾に指定されまして、こういうことで経緯として書いてございますけれども、スーパー中枢港湾に指定されますとメガオペと俗称しておりますけれども、大規模な民間のターミナルオペレーションが可能になります。その上物主体に対しまして手厚く助成処置等を講じるというようなことで、より円滑な運営が可能となるような施策をとっておるということでございます。

○（事務局）

ちょっと補足させていただきます。

まず、スーパー中枢港湾というのは法律に基づいてきちんと位置付け、要は国家として国際ゲートウェイをつくっていかうということです。あちこちにつくるようなものではございませんので、きちんと議論した上で法律も位置付けて、その代わりかなり効率を上げていかうということで、1つは国自らが整備主体になってかなり国費を投入させていただいて整備します。現在国で3カ所ぐらいのものでございます。

それから、メガターミナルと言いましたけれども、今までちょっとわかりやすく現物は書きますけれども、1つのバースごとに使う船社さんが決まっていたり、その陸上で作業するチームが決まっていたりと、隣のバースが空いていても窮屈でなかなか使えないのです。そういうことでメガターミナルという陸上で作業する人もいろいろな船を扱える、共有してやっっていこうとしています。

それは民間でございますけれども、きちんと法律に基づいてそういうふうに公共的な機能を果たすということで、こういう公共でつくった埠頭を専用的にお貸しします。普通なかなか民間さんに専用的には公共バースですからファーストカム・ファーストサービスというのが基本原則で、特定の方にはお貸しできませんが、そういう公共目的にどうか、普通の船も受け入れるというようなことでメガターミナルと呼ばれている、いわゆる民間さんですけれども、そういうところにお貸しします。

こういうことで、ハードとしても非常に税金を使わせていただいて巨大な世界のターミナルをつくり、その運営も効率化を上げていくと、こういうことが可能になるということ

でございます。

○（委員）

要は国が物すごく力を入れておるといった感じの話やね。

○（事務局）

先ほど集中的に投資していこうというハードの部分と、ここも今1バースだけ事後評価のルールにのっとってやっておりますけれども、平成21年度、来年度3バース連続で取り扱うようにすると、それで背後の陸上もその3バースを一体で運営すると、こういうことで効果を上げていきます。

○（委員）

ちなみに今我が国で指定されているのは、どこにあるのですか。

○（事務局）

東京湾の京浜港、それから伊勢湾ですね、名古屋と四日市グループですね、それから阪神港ということで大阪湾の神戸と大阪、この3カ所でございます。

○（委員長）

基本的にはコンテナ船が大型化していく。それにシンガポール、香港などが合わせて大きな岸壁をつくりましたが、日本は遅れてしまった。それを集中的に大きくしていこうというハードの問題。それから、港湾のオペレーションというソフトの分野が東南アジアの大きな港に比べて日本は遅れていた。

日本では、ターミナルオペレーターが小さいので、自分の岸壁に着いた船だけについて荷役を行っている。そうしますと、オペレーターが違いますからほかのところの岸壁が空いていても、自分のところの岸壁が空いていなければ船は接岸できないということがありました。ターミナルオペレーターを統合し、一緒にしていつでも空いた岸壁に船が入れるようにすると非常に合理化され経費も安くなる。またシンガポールなどが1日で荷役をしているのに日本では3日もかかっている。ソフトのオペレーションを合理化することにより、シンガポール並みの荷役時間にしていけるのも一つの大きな目的であると考えられています。ハードな施設をつくることとともに、ソフトのオペレーションを合理化するため、ターミナルオペレーターの育成をしていこうというのが目的だと理解いたしております。

○（委員）

対応方針はこれで結構だと思います。というよりもお話にあったように、今の段階で当初想定していたような効果というか成果を期待するところまでまだ行っていないというわけですから、そうすると次の、まさに期待された効果というものを測ったうえでのご報告というのは一体いつになるのでしょうか。そこを教えていただきたい。

○（事務局）

ここの4.の対応方針に書かせていただいているとおりでございますけれども、先ほど委員長からのお話もございましたが、完全にこの夢洲地区がスーパー中枢港湾として機能を発揮するというのはもう少し時間がかかります、供用開始された後も。今想定しているのは、平成23年以降になると大体フルオープンに近いような、大阪港全体の機能の再編・集約というものを踏まえて、そのぐらいの時間がかかっていくというふうに想定しておりますので、それ以降の評価ということになります。

具体的にいつかということにつきましては、事後評価も考え方全体との整合がございますので、ここは事務的に整理をさせていただければと考えております。

○（委員）

結構です。

○（委員長）

平成23年より後ですね。

○（委員）

それはそうだろうと思いますし、そうでなければそれこそ評価ができないでしょうから。ただ、事務的にどういうふうに動くのだろうというところが気にはなったのです。

○（事務局）

ここはさまざまとらえ方がありまして、例えば実際に夢洲のコンテナターミナル全体が供用開始されるというのはもう来年度、平成21年度であるわけでございますから、そこから5年後だという考え方もできると思いますし、あるいはC10だけをとらまえるのであれば、そこからまた例えばC10の供用開始から10年足した後だという理解もできると思います。

いずれを取るにしても、時間が違ってくるということになりますので、そこは恐縮でございますが、事務的に整理をさせていただければと考えております。

○（委員長）

これは5年たったから評価をしなくてはいけないので評価をした。しかしながら、まだ完全に効果を発揮するまでには至っていない。来年になると3バースがオープンする。しかも、平成23年以降にならないと港の中の貨物の集約化もできてこないなど、いろいろな問題があるので、現在はまだ完全に事業効果を発揮するまでには至っていない。従って、バースの整備と各施策が計画どおりに進んできた時点で再度説明をしたいということですね。

そうしますと、再度説明をしていただく時期はいつになるのですか。事業評価は5年ごとに行うことになっているので、5年後にもう一度説明していただくということになるのですか、あるいはもっと早く説明してもらえるのか。制度的にどうなっているのですか。

○（事務局）

事後評価ということで、ちょっと明快なルール化になっていないようなところがあるので、違ったら後で補足していただければと思います。

本来は事後評価ですから、完成して使い始めて5年後ぐらいだったら安定しているだろうということで5年後に評価しなさいと。それで当初の目的は二重丸で果たしていましたね。じゃあもう後々いいですねと、基本的にはですね。それで、問題はあるけども予定どおりになっているなど。

それで、だめだったときに何年後にやらんといかんかというのはルール化していません。

我々の場合、ちょっと言い訳がましくなりますが、そういう意味でいくと本来平成23年度が計画でいけば一応フルになるだろうというので、そこから5年後に報告させていただければいいと思うのですが、でもその間土地を遊ばせておくともったいないので、とりあえず一部使い始めましたと言うと、もう使っているのではないかとまた言われるといかんで、その15年ということスタートにして5年たったので、今自動的にご報告させていただきました。御報告というよりは、正式にルールにのっとってやって。

それで、一応今の段階でも1.5という低いところですけども滑り込み、当初のやつではないけどもという状況だと。それで、もともとのあれでいけば平成23年度供用開始で平成28年ですか。

ただ、ここで平成20年度にお話しさせていただいて、また8年後というちょっと長過ぎるので、その辺はそれこそ途中で平成23年でも35万いけば宣言したとおりなので、クリアしましたと御報告させていただきますし、何か問題があれば適宜また御相談させていた

だいて御報告させていただくのかなというふうに思っております。

○（委員長）

載っていないからですね。

○（事務局）

完了後の事後評価実施要領に何と記載されているか後で確認させていただきたいと思えます。結論から言いますと、このような場合を想定しておりませんので、まずどういうときに事業完了とするかというのと、どういうときに事後評価しなさいと書いてあるかを報告させていただきます。

まず、事業完了の定義ですけれども、港湾整備事業の場合、原則として事業採択を行ったプロジェクトの整備がすべて完了し供用開始した時点ということでございます。それで、事後評価を実施するときは、事業完了後一定期間が経過した事業ということで、一定期間は事業特性を踏まえ5年以内とするということでございます。それで、今回平成15年から5年たちましたので、最後の年ということで評価させていただきたいと思えます。

もう1つございまして、審議結果を踏まえ、事後評価の実施主体の長が改めて事後評価を行う必要があると判断した事業というのがございまして、これをどう適用するかということです。この事業は平成23年でスーパー中枢港湾が完了します。

審議結果を踏まえ、事後評価の実施主体の長が改めて事後評価を行う必要があると判断した事業ということで、それをどう判断するかはちょっとまだということでございます。

○（委員長）

そういうときは、いつ行くと書いてあるのですか。

○（事務局）

いつやるというのは書いていないのです。時期は何年以内に設置をとか、そこは書いておりません。

○（委員長）

そういうときは実施するということが書いてあるのですね。

○（委員）

先ほどからお話が出ているように、事務的に詰めていただきたいということが1つだと思えます。2つ目に、我々としては、対応方針として港内再編が完了した後に改めて効果を確認して結果を報告するとあるのだから、適切な時期に改めて効果を再確認し結果をちゃんと報告してくださいということをお願いしておく。適切な時期の判断あるいはそれこ

その後評価のルールにのっとってどうなるかというところは、今直ちにはお答えしにくいでしょうから、事務的に詰めていただくということによろしいかと思えます。

○（委員長）

後ほど再度事務局のほうで我々に報告していただくということによろしいですね。

○（事務局）

要するに、後からプロジェクトという形で結合していくような形で地区が形成されているので、非常にいつやるかというのは難しいのですが、今、C10番の話をしていましたけども、11は供用されています。今、C12を直轄で事業しております、来年度供用ということになります。したがって、それを一つのメルクマールと考えれば、平成21年度に最後のバースが供用しますので、そこから5年後、平成26年とかそういう考え方も一つあるのかなど。

これまた再編の話ですので、民間事業者等々が非常に絡んでくる話で、ある程度私どもとしてもその辺を目途に尻をたたくといいですか促進をしていかなければ、なかなか大阪湾の再編が進みませんので、平成21年度に最後の大型バースが供用するということを踏まえて、5年後の平成26年頃を目途に考えたらどうかと、私は思っております。

○（委員長）

5年後ぐらいを目途に考えていただく。そのように決めたわけではないけれど、5年後位を目途に再度結果を報告していただくということにして、対応方針はこれでよいと思えますので、審議の結果、「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として、よろしゅうございますか。

○（委員）

異議なし。

以上