

平成19年度 第4回

公 共 事 業 等 審 査 会

会 議 録

ラッセホール5F サンフラワー

平成19年10月25日

公共事業等審査会 事務局

(兵庫県県土整備部県土企画局技術企画課)

公共事業等審査会（第4回）会議録

1 開 会

2 平成19年度第4回公共事業等審査会

(1) 事務局からの報告事項

1) 前回審査会からの追加説明（共通）

事務局

お待たせいたしました。定刻になりましたので、ただいまから、平成19年度第4回公共事業等審査会を開催させていただきます。

本日まで出席の委員の皆様につきましては、お配りしております名簿をご参照いただきたいと思います。まだ見えていない委員もおられますが、始めたいと思います。

議事に入ります前に、配付資料の確認をさせていただきます。

(配 付 資 料 確 認)

それでは、次第2の審査、報告に移らせていただきます。

本日は、まず、10月17日に開催いたしました第3回審査会でご指摘のありました事項の追加説明と、ご協議いただきました新規事業1件、継続事業5件の審査をお願いしたいと考えております。その後、継続事業3件の説明を行います。そして、休憩を挟みまして、事後評価の試行結果の報告を4件行いたいと考えておりますので、よろしく願います。協議の時間が十分割り振れますよう効率的な説明に努めたいと考えておりますので、よろしく願います。

それでは、会長、よろしく願います。

会長

お忙しいところお集まりいただきまして、ありがとうございます。

ただいま事務局から説明がございましたが、実は、はっきり申しまして、現在のところ5名しか出席がない。後、お一人委員がお越しになる予定ですが、お一人委員が急遽体がぐあい悪くなってお休みになることになりましたので、非常に苦しい運営をしなければなりません。

設置要綱では、成立要件が第6条で決められておりまして、第7条に、特別の場合には、書面によって委員の皆さん方のご意見を聞いて、それをもって採決にかえることが

できるようになっております。前も1回だけ、その場で決められなくて後へ持ち越した例があったと思います。今回の場合も、どちらにしましても第5回に知事への答申文のご審議をお願いしなければならないので、その前に今日のご意見を含めましての答申文の素案をつくりまして、委員の皆さん方にお目通しいただいて、そして次の会議ではその文章を採決するという形になろうかと思っております。したがって、最後の会議までちょっと時間がございしますが、そういう運営もやむを得ぬときにはとらせていただきたいと考えております。このまま流会という格好でもう一遍集まることはちょっと無理でございますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

いずれにしましても、今日欠席の委員の方が多ひので、文書によりましていろいろご意見を伺うという形になろうかと思ひます。だから、採決については、いろいろなご質問はお受けして、説明もしてもらひまして、そしてじゃあオーケーするのかどうかというところだけは委員がお越しになるまで飛ばしていきたくて思ひます。

では、次第の2の1、前回の審査会で出されました質問に従ひまして、追加資料に基づきまして説明を受けたいと思ひます。

では、お願ひします。

2) 再評価時の費用対効果(B/C)の考え方について

事務局

それでは、追加資料の中のインデックスに1と書いたところを開いていただきたいのですが、これは再評価時の費用便益分析ということで、前回、委員から、継続事業については、費用便益分析のB/Cは再評価実施の翌年度以降の残事業費と翌年度以降の発生便益をもとに算出するのではないかという意見をいただきました。事務局におきまして、国等の状況と今後の県の方針をご説明したいと思ひますので、よろしくお願ひします。

まず、1ページで、国の指針類ですが、国土交通省におきましては、評価の技術指針を平成16年2月につくってございまして、再評価の費用便益分析については、原則として残事業の投資効率性と事業全体の投資効率性の両者を実施する方向が示されてございまして、ということは、全体のB/Cと再評価時点で翌年度以降のB/C、この両者を併記する形になってございまして、方針はそうなっておりますが、国土交通省の実施要領におきましては、B/Cを両者併記するという明確な記述がなく、それをさらに細かくした実施要領細目についても、港湾事業では両者併記となっておりますけれども、それ以外は明確

な記述がございません。さらに、事業ごとの費用便益の分析マニュアルというのがあるんですが、実は、指針が平成16年2月に出ておりますので、それを受けて改訂され、道路、港湾、海岸、下水道につきましてはB / Cは両者併記と書かれておりますものの、それ以外の事業ではすべて記述がないというように分かれております。今申しましたのが国土交通省の今の状況でございまして、農林水産省につきましては、国土交通省の指針に相当する指針がないというのが現状でございます。

次に、直轄事業の対応でございますが、直轄事業につきましては、道路、港湾、海岸の3つの事業におきまして、平成16年度評価から全体と残事業のB / Cを併記しており、河川事業は全体の2割程度で両者の併記をしているというのが現状でございます。

補助事業につきましても国土交通省の指導がございまして、これも全体のB / Cのみと残事業のB / Cと両方を併記するものに分かれております。そういった中で、県の再評価につきましては、横並びの整合を図る意味で、従来、全体のB / Cだけで記載してきました。

他府県の状況も調べまして、これは13府県だけ調べたわけですが、国に準拠して全体と残事業のB / C併記が7府県、兵庫県と同じように全体のB / Cのみが6府県ということで、これも二分されている状況です。

今、私が説明したことを一覧表にしたものが2ページにありますが、この表の見方は、左側に国土交通省と農林水産省のそれぞれの事業を書いております、その右に再評価実施要領細目の中で両方のB / Cを出すと書いてあるものを「有り」と書いております。ここでは、海岸、港湾事業だけが細目では書いてある。表の右半分は費用便益分析マニュアルについてでございまして、それぞれの事業でマニュアルがあるんですが、マニュアルの中で両者併記と明記されておりますものを右端に「有り」と書いております。これを見ますと、道路、街路、連立、港湾、海岸、下水道事業につきましては、マニュアルの中で両者併記と書いてございまして、国のほうではこれに沿って実施されていると考えられます。

そこで、1ページに戻りまして、本県におきましては、今後の方針としては国の各事業別の取り扱いに準拠していきたいと考えます。具体的には、2ページ右端の「記述」欄で「有り」というもの、国の個別事業マニュアル等に記載のある事業については、参考値としまして残事業のB / Cも併記するというので、全体と残事業両方のB / Cを出すことにしたいと考えております。ただし、マニュアル等に記載のない事業につきま

しては、従来どおり全体のB / Cで評価書をつくっていきたいと考えております。

以上でございます。

会長

ありがとうございました。肝心の質問された委員がいらっしゃらないんですが、コンタクトをとっていただいて、何かご意見がございましたでしょうか。

事務局

実は今日の午前中、咳き込んでおられましたけれども、まだ委員は学校に出てこられていたので、この資料でご意見を伺いました。そういうことで、全体の状況がおわかりになった中で、委員、実は、先日は近畿地方整備局の国土交通省の事業の再評価をお聞きになった中では主に道路事業と一級河川があったということで、それだけ見ると両方併記してあったので、すべてそうかなと考えられたようなんですが、こういった我々が調べた資料をお示しして、委員のほうには今後の県の方針でご了解いただいております。

会長

ありがとうございました。どなたかご質問はございませんか。

委員

残事業のB / CのBというのは、全体事業のBと一緒になるんですか。そうすると、残事業のB / Cは全体事業のそれよりは高くなる。Cが落ちてくるわけですから。というふうに常識的に考えていいのかどうか、そこを教えてほしいんですが。

事務局

基本的には、部分供用等で効用を発揮していない場合は、全体のBと残事業のBはニアリコール、ほぼ等しくなると思われれます。ですから、ご指摘のとおり、B / C全体としては大きくなる方向になるうかと思えます。

会長

リストをごらんになってもわかりますように、残事業のB / Cの問題が割にはっきり書かれているのは道路と街路と連立なんですね。これは、部分供用、4車線のところが2車線で供用を開始したとかということでのベネフィットが出てくるわけですが、ほかのは、途中で切られていたら、コストばかりかさんで利益がまだ上がってこないという状態になるかと思えます。再評価ですから、再々評価なら事業着手以来10年はたっていることになりますから、残る工事も少なくはなっていると思えますけれども。

ほかにご意見はございませんか。 特にごございませんか。では、この件につきまし

では、また次の機会に委員も含めましてご意見を承っていきたいと思います。

続きまして、宿題の2番目に移りたいと思います。近代化事業につきまして、農林の方から。

3) 近代化施設整備事業(県産木材供給センター)

事務局

追加資料のインデックス、2のところをごらんいただきたいと思います。

宿題項目は3つございました。1つは、事業の公共性につきまして、この評価調書にしっかりと反映するよというご意見をいただきましたので、近代化施設 - 1 ページにありますように、アンダーラインを引いております箇所を今回加筆あるいは修正させていただきます。

事業の目的のところでは、最初に、森林は多面的な機能、特に公益的な機能を有しているが、林業生産活動が停滞をしております、公益的機能の低下、また森林資源の循環的利用がなかなかできていないということを書いてございます。その次に、林業・木材産業の現状を少し書いております。生産・加工・流通面で小規模・分散的、また多段階な構造になっており、需要者ニーズにこたえられないといった課題がある中で、植栽、保育等の経費を森林所有者に還元できなくて、森林整備あるいはその循環的利用が進んでいない状況にあるということでございます。そして、このために県産木材の供給拠点施設を早急に整備をしたい、ということでもまとめさせていただいております。

それから、評価結果の説明でアンダーラインのところを追加させていただいております。(1)必要性では、 で、現在の人工林の資源につきまして、10年後には7割ほどが伐採可能な森林になるほど成熟化が進んでおり、伐採・植栽・保育の林業生産サイクルを円滑に循環させていくことが健全な森林育成のために必要であるということを書いております。

(2)有効性・効率性につきましては、 の品質のところを少し丁寧に書かせていただきました。また に、今まで未利用であったということを書き足させていただきます。

(3)環境適合性でございますが、 の後半部分、外国からの輸入材につきましては遠距離を船で運ばれてくるということで、二酸化炭素が排出され、環境負荷が大きいということを書いてございます。また、 の後半部分、ゼロエミッションの取り組みであるということも書かせていただいております。

(4)優先性でございますが、県内に大規模な県産木材の供給拠点が無いということも加筆させていただきました。

このような形で評価調書を修正、加筆させていただきました。

2つ目の宿題でございますが、国産木材と外国産木材の比較についてということで、2ページをごらんいただきたいと思っております。

まず、(1)にコストの比較を書いております。生産コストを1㎡当たりの金額であらわしておりますが、ドイツと日本と今回の県産木材供給センターの企画提案を比較させていただいております。

まず、工場着の原木価格としましては、ドイツが8,000円、日本では1万2,000円、この供給センターでは1万3,000円という想定をさせていただいております。ドイツの8,000円は、伐採・搬出経費が4,300円、森林所有者への還元額が3,700円という内訳でございます。一方、日本では、伐採・搬出経費が1万2,000円かかってしまって、森林所有者の手元には残ってこない状況でございます。日本の場合、これでなぜ木材が出てくるのかと申しますと、伐採・搬出の経費が非常に安い道のすぐ近くなど条件の非常によいところでありますとか、公共事業等で支障木等を切らざるを得ない状況のところ、そのようなところで現在丸太生産がされているということになるかと思っております。今回想定のセンターでは、1万3,000円のうち、伐採・搬出経費が7,300円。これにつきましては、作業道を入れ、新しい高性能の林業機械を導入しまして、低コストで木材生産をやっていくシステムを想定しておりますので、安くなっております。また、これによりまして、所有者に5,700円が残ってくる。この中から、森林の再生産のために必要な再造林や保育の経費に使っていただくということでございます。

さらに、製材加工のところをごらんいただきますと、ドイツでは、原木のコスト、これは原木価格を歩どまりで割ったものですが1万9,000円でございます。製材と乾燥の経費につきましては1万円かかります。合計、製品のコストとしましては2万9,000円かかるということでございます。一方、日本では、原木のコストが、歩どまりを同じ率と見まして2万8,500円、製材・乾燥につきましては、施設が小規模、分散しているということもあって2万3,000円かかるというのが実態でございます。製品のコストが5万1,500円でございます。また、今回のセンターでございますが、原木のコストが3万1,000円、製材、乾燥につきましては、10万㎡規模の製材施設ということでございますので、スケールメリットを生かしてコストダウンができ、1万6,700円を想定してお

りまして、合計4万7,700円でございます。

次に、(2)の製品価格でございますが、まず、上の赤い線がヒノキの価格で、現在1m³当たり8万円でございます。その次に黄色の線がございますが、ホワイトウツドの集成材で、これはヨーロッパから参ります外材でございます、現在1m³当たり6万6,500円でございます。その下に青い線がございますが、これがスギの価格でございます、5万6,000円ほどでございます。また、一番下の水色のラインでございますが、センターの供給価格は5万2,000円を想定しております。

この(1)の製品コストと(2)の製品価格の差でございますが、これが外材であります、ドイツからであれば、2万9,000円の製品コストに船賃、集成材加工費、流通経費等が加わりまして6万6,000円ほどになるということでございます。日本のスギをごらんいただきますと、製品コストは5万1,500円でございますが、これに流通経費等が入りまして5万6,000円ほどになっております。また、センターにつきましては、4万7,700円のコストに流通経費が入りまして5万2,000円という形を想定いたしております。

このようなことで、製品価格につきましては、ホワイトウツド集成材と申しますのが日本のスギの柱等に競合する代表的な製品でございます、価格的にはスギのほうが安いのが実態でございます。しかしながら、スギの柱なり木材製品が使われないのは、乾燥がなかなかできていない、量がまとまらないために品質、供給力の面で外材に非常に劣っているということがございまして、少々外材のほうが高いにかかわらず使われているといった状況でございます。

(3)は品質について書いております。の現状ですが、木材需要の8割が外材を占めております。さらに、その8割が製品または半製品で輸入されている状況でございます、半製品と申しますのは、集成材の原料で、専門的にはラミナと申しまして、ひき板でございます。ひき板を輸入しまして、日本の集成材工場でのりづけをし、あるいはかんな盤にかけ、柱等に仕上げるといった形でございますが、こういった外材製品の輸入が非常に増加して国産材を席卷しております。

その要因につきましては、最近、プレカット工法が普及してまいりまして、昔のように大工さんが家のところでかんなをかけ、というようなことがなかなかされなくなってきております。工場で寸法に切り、ほぞを切って、現場では組み立てるだけという工法がとられております。特に、都市部では9割以上がプレカット工法で施工されております。そうなりますと、強度あるいは乾燥度合いの一定性が求められまして、狂いのない

材が求められます。こういったことから外材が使われているという状況でございまして、そのほか、消費者ニーズの高まりにより、狂いの少ない、あるいは強度などの品質が明確に表示されている外材製品がシェアを伸ばしてきたということでございます。

このようなことで、国内の製材工場は小規模・零細でございまして、製品の乾燥なり供給力の面で外材にシェアを奪われているという状況でございます。このために、こういった外材と対抗できる県産木材の供給体制を整備していく必要があるということでございます。

で乾燥材の割合を表にしておりますが、ホワイトウツドの集成材につきましては、日本のJAS規格に準じた形で輸入がなされてございまして、ほぼ100%乾燥しているという状況でございます。しかし、兵庫県内のデータでまいりますと14%にすぎないということございまして、今回のセンターでは、外材に負けないように100%人工乾燥して、JAS規格に準じたものにするを想定しております。

3つ目の項目でございますが、B/Cについてでございます。

その前に、少し参考的になりますが、3ページをごらんいただきたいと思います。森林の多面的機能の評価についてということで、これは日本学術会議が農林水産大臣に全国の森林機能評価額を答申したものでございまして、この算定方法に準じまして兵庫県の森林を金額に換算すればどうなるかということも計算させていただいておりますので、紹介をさせていただきたいと思います。この表にございますように、森林には多面的な機能がございまして。水資源の貯留でありますとか、洪水緩和、水質浄化、保健・レクリエーション機能まで並べてありますが、全国の森林を金額で換算すると70兆2,638億円と評価をされてございまして、これは兵庫県の森林に置きかえますと1兆2,310億円というデータが公表されておりますので、参考までにご紹介させていただきます。

今回の県産木材供給センターのB/Cの算定でございますが、これは前のスクリーンをご覧くださいと思います。

B/Cの効果額につきましては、県産木材供給センターの製材工場の収益は計算から外しております。県産木材供給センターを導入することによりまして周辺にどのような波及効果があるのか、ということで計算をさせていただいております。

その中身は2つございまして、1つは、就業機会の増加効果ということで、この製材施設に地域の方を中心に雇用されるわけでございますので、雇用の創出になります。事業体の企画提案書の5年目の計画を見ますと、正社員とパートを合わせて41名の雇用が

なされるということでございまして、人件費が1年当たり1億4,000万円余り計上されております。

もう1つは、林産物利用増進効果ということで、このセンターが稼働することによりまして、県内の人工林の原木が消費され、森林所有者に所得が参ります。その所得額を計算させていただいているのですが、原木の買い取り価格を平均しますと1万1,900円程度でございます。また、山から工場までの伐採・搬出経費及び伐採後の再造林また保育の経費等が1万円強かかります。その差額が森林所有者の手元に残るということでございますので、原木の総量を乗じまして、年間2億3,000万円ほどを計上させていただいております。

これは、国のほうで決められております還元率というものを用いまして、妥当投資額を算定させていただいたものでございます。2つの効果を0.0859で割っておりますが、この施設の平均耐用年数が16年でございますので、その16年分、若干施設が古くなっていく分を割引させていただいて計算したもので、43億1,700万円という効果額が出てまいっております。これを当初の総事業費で割ることによりまして、B/Cを1.4と算出させていただいております。

以上でございます。よろしく願いいたします。

会長

どうもありがとうございました。ご質問はございませんでしょうか。

これは、耐用年数16年ほどですか、その間、輸入する木材の価格は変わらない、宍粟でつくった原木も同じ値段で売れるという、先ほどの事業途中のB/Cの計算と同じような話がここでも出てきて、これは動かないということで1.4という数字が出ているわけです。その辺についてはどうでしょうか。これからの木材の変動、特に国際商品ですから、一遍たたかれたら、あるいは、最近、低所得者の住宅政策ということでサブプライムですか、いろいろもめておりますが、家が売れなくなる、売っても払えなくなるという時代になってきて、ますますこういう木材が売れなくなったら、ということも考えなきゃいけないと思います。

それと、地産地消と言われますけれども、一体兵庫県でどれくらいの木材が必要とされているのか。つまり、私たちが家一軒建てまして、柱材というのは一本も要らないことがあるわけです。だから、恐らくこの宍粟市においても、これから何十件建てられるか知りませんが、柱材というのはほとんど要らない家が建つんじゃないか。それをど

のように見込んでおられるのか。全部製材したものが売れるという前提に立っているのか、売れないという前提に立っているのか、その辺が2点目です。

3点目は品質の問題ですが、ご承知のとおり、ISOに当たるようなFSCという制度が国際的にもございます。以前、ちょっと林務で聞いたのでは、兵庫県では1件取得されているかどうかぐらいで、県としても余り推薦もしていない、あるいは入ったってしょうがないということをおっしゃった係の方もいらっしゃいましたけれども、とにかくFSCならFSCに県でどれぐらいの事業者が入っているのか、あるいは入ろうとしているのか、その辺をちょっとお答えいただきたいと思います。

事務局

まず1点目の木材の価格等でございますが、非常に難しい問題ですが、会長がおっしゃいましたように木材は既に国際商品となっております、総需要量につきましては、世界的にトータルしましたら、この10年ぐらいはそんなに変わらないだろうということを国際機関の方がおっしゃっています。木材の価格につきましても、私どもはスギ・ヒノキの価格が昔のように上がればいいなと思っているわけでございますが、国際商品でございますので、そういった価格も変わらないだろうと言われていて、そのように理解しております。ですから、今回の供給センターのシミュレーションにつきましても、10年間を計算しておりますが、同じ額で売れて同じ額を出していくということで計算をさせていただいているところでございます。これは、全国的に製材関係の専門家、経営コンサルの方にも見ていただいております、特にその辺は疑問を差し挟むこともございませんでしたので、妥当なことかと理解しております。

それと、2点目の兵庫県での木材の需要量がどれぐらい必要なのかということでございますが、兵庫県では、住宅が全体で年間5万戸建設されております。そのうち、木造住宅につきましては約1万5,000戸建築されております。将来的に少子化等で戸数がどれだけ伸びていくかという非常に厳しい面があるかと思いますが、在来工法による木造住宅は年間1万5,000棟ほど建てられておまして、1棟当たりの平均の面積が110㎡でございますので、1軒当たり20㎡から25㎡の木材を使用されているという状況でございます。それで計算をしますと、30万㎡という数字が出てまいるわけでございますが、現在、兵庫県の木材の総需要量は、80万㎡ほどが流通しているといいますが、利用されている状況でございます。ですから、県産木材が製品としましては5万㎡ほどしか流通しておりませんので、まだまだ伸ばしていける、特に外材に奪われたシェアを取り返して

いきたいと考えております。

3点目、F S C・森林認証の件でございますが、兵庫県内で森林認証を受けておりますのは1つの事業体だけでございます。これは兵庫みどり公社でございます。また、C o Cと申しまして、その認証された森林から切り出された木材を製品として差別して、認証材として出していくという認証がございますが、それを持っておられるのも集成材メーカーの1社だけだと思います。また、F S Cは国際規格でございますが、国内規格でS G E Cというものがございます。これにつきましては、F S Cの国内版でございますが、宍粟のしその森の木という事業協同組合が、素材の生産から製材あるいは工務店まで、山から家づくりまでやっています、そこが最近取得をいたしました。この県産木材供給センターの構成員でもあります代表者の八木木材や製材業者の方もS G E Cを持っておりますので、森林認証材としての流通も将来的に期待できるのではないかと考えておりますし、県としましても、そういった森林認証を今後森林所有者なり事業体の方にいろいろP Rしていったら、トレーサビリティのはっきりとした材を供給していくような方向で進めていきたいと考えております。

会長

ありがとうございました。どなたか質問はございませんでしょうか。あるいはご意見でも結構です。

委員

先ほど八木木材の話も出ていましたが、今回、こういういろいろ外国材に対抗するノウハウを持っておられるところが中心になって、何件かの組織体が合同でやりますので、そのリーダーシップが非常に大事なところかと思えます。県のほうでもそういうところをご支援されながら最初はやっていかれないと、リーダーシップといたしましても、初めてのこういう組織体ですから、そのあたりは非常に難しいところで、十分お考えのところだと思いますけれども、ぜひとも的確なご指導をされるよう、そういうことが大事かという気がいたしております。

委員

事業の目的のところ、県土の7割を占める森林とあります。7割を占める森林の中で、今回出てきております林業生産活動に充てている森林と、そうではないところもあるわけですね。その比率はどんな程度になっているんですか。

事務局

人工林と申しまして、スギ・ヒノキを人工に植栽したものでございますが、これが森林のうち約42%ございます。この森林がほぼ生産活動という形になるかと思えます。

委員

半分強は手がつけられていないということですね。

事務局

正確に言いますと、県内の森林面積は56万 2,000haです。そのうち、民有林が53万 2,000ha。民有林のうち、スギ・ヒノキ等植林されているものが19万 9,000ha、天然林が31万 2,000ha。それ以外に、国有林が3万 1,000haという内訳になっております。

委員

その関連で、3項目めでお話を伺った多面的機能の評価、試算の範疇を出ないということ、それほど根拠のないと言ったら言い過ぎかもしれませんが、余り表立ってとは言えないような数字なんですか。要するに、県土の7割を占める森林がこの数字のベースになっていると、そういうことですね。

事務局

そうです。森林全体で計算しております。日本学術会議が大臣に答申されましたので、公表されているデータでございます。

会長

ほかにございませんか。 特にないようございまして、最初に申しましたように、お一人委員がまだお見えではございませんので、審査という形をとるわけにいきませんので、後、継続事業につきましてご質問をお受けしていきたいと考えております。

5件、継続事業がございまして、うち4件が河川事業でございます。農道整備事業、朝来市さのうの農道でございますが、何か追加のご質問はございますか。これは、継続ですから長いこと時間がかかっているのは当然でございますが、もうあとわずかが残されていると思えます。特にございませんか。

では、河川事業がまとめて4件ございます。どれからでも結構でございますが、ご質問はございますか。円山川が2件、竹田川本川、竹田川の支川の黒井川が継続事業で上がっておりまして、特に円山川、竹田川の本川地区に関しましては、上までやってしまったころにはまた河口からやり直さないといけないというような話も出るくらい、長いことかかる事業でございますが、どなたかご質問はございませんか。黒井川につきましては、レッドデータブックに載っておりますオグラコウホネが拳がっておりまして、こ

れの移植も何とかめどがつきそうに承って承りましたが、どなたかご質問はございませんか。 それでは、今日ご説明を承ることになっております7番・道路事業、8番・港湾事業、9番・優良建築物等整備事業の説明を受けたいと思います。

(3) 継続事業評価に係る審査案件

(道路、港湾、優良建築物等整備事業)の説明、質疑

1) 事務局より道路事業について説明

審査番号7 道路事業「(主)加古川小野線(東播磨南北道路)」

会長

どうもありがとうございました。委員がお見えになりましたけれども、もう1名足りない。だから、審査ということではなく、説明を受けたいと思います。ただいまの東播磨南北道路につきまして、何かご質問はございますか。

委員

道建-1のところの事業を取り巻く社会経済情勢等の変化の中で、いわゆるコスト縮減をされたということと、病院に直結するランプを追加されたということで、これでプラ・マイはどうなるんですか。

事務局

コスト縮減は先ほど言いましたように30億円余りで、病院ランプは、実はもともと土工部分、盛り土のところにはランプを追加するというので、そんなに大きいコスト増にはつながっていない、コストは1億5,000万円ぐらいです。

委員

進捗率は、用地に関しては取得面積の割合ということなんですが、工事に関しては、予算の消化率とか、そういうことも関係するんですか。

事務局

もともと事業を始めると当然用地のほうを先行してやっていくわけですが、実は、本工事を始めましたのは、いわゆるトンカチやり出したのは、国道2号から加古川バイパスの間、一般道路部が平成17年度、自動車専用部につきましては昨年度の後半ということで、まさに今から工事が本格的に始まっていく。用地を大分買ってきたので、今から

工事が本格的に始まっていくと。

委員

53%の意味は。

事務局

事業費ベースでございます。

委員

それと、道路部分と分けた道建 - 6 の自動車専用道路の下の部分というのは、どういう状況になるのか。先ほど生物のことも考えてということをおっしゃられて、動物の移動とか、そういうこともこの部分に関係するのか、よくわかりませんが、自動車道の下を景観上もどういう形で、放置されるのか、やり方によっては道路として少し魅力が失われる場合もありますし、そのあたりの構造的なところ、利用方法を教えてください。

事務局

盛り土部を横断するような小動物の移動経路があるかということをございましょうか。

委員

道建 - 6 のこの構造がわからなくて、高架道路になって、その下は側道としては使われなくて、空地になるわけでしょうか。

事務局

そうでございます。高架部はそれで、盛り土部はあくまでベタッと土を盛るという状況になります。

委員

これは盛り土ですか。橋脚みたいな、ああいう台ではないんですか。

事務局

上の絵は高架橋です。下は盛り土です。

会長

だから、高架橋の橋脚のない部分はどうかということです。

委員

そのあたりの利用の仕方とございますか。

事務局

フラットな土地で、一応道路用地として確保はするんですが、使い方については、今

後市と協議をしながら、有効活用できるのであればやっていくということになるだろうと思います。まだ決まっておりません。

委員

道路の魅力づけの一環として、こういうところも利用可能かと思いますので。

事務局

承知しました。

会長

計画交通量ですが、たしか私が伺ったのでは、これは自動車専用部分も無料で計算しておられると思うんですが。

事務局

この数字は、無料を前提にしたものです。

会長

今の計画交通量は、小野まで通っての話ですか。

事務局

通ってです。1期区間が終われば1万2,900台ということでございます。

委員

盛り土構造と高架構造、区間が違います。これはもともとの地形の違いによるわけですか。

事務局

沿道の土地利用といいますか、市街化されているようなところは、盛り土という土地もたくさん要ります。それと、今回、高架部については、側道を配置して沿道利用もできるような形にしております。そういうことで、基本的には土地利用を見て区分したというふうに考えていただきたいと思います。

委員

書かれていますように、厳しい財政の中で、コスト縮減で33億円を減らすことができたということですが、要するにとことんコスト削減の努力がされたのかどうか、そのあたりの感触というか、なかなか説明を聞くだけではつかみがたいんですけども、その辺はどうなんですか。

事務局

市街地部に盛り土をやりますと、かなり広い面積が道路用地して要ります。全体の事

業費の中で半分ぐらいは用地費なので、恐らく盛り土構造にしたほうがもっと高くなる可能性があるのではないかと。今、手元に詳細なデータは持ってありませんが、かなり用地補償費が高額なものになると考えます。

委員

橋梁構造等の見直しというのは……。もっと詳しく教えて下さい。

事務局

画面左上の絵は、PCの箱桁橋と言われる特に長い径間をとるときの形式なんですけど、2つ箱がついています。これが従来の考え方だったんですけど、見直して、その下のよう
に、横に棒が出ていますね、箱桁を1つにして、ストラットという、いわば下からの支
え棒を3mピッチに配することによって橋面を支えるということで、これで全体の経費
が縮減される。

右側は、メタルのほうなんですけど、これも、通常の箱桁橋は大きい箱を2つ並べて上
載荷重に耐えるということだったのを、下のように細幅の箱桁を3つ並べることで全体
として鋼重を減らすことができるということで、それぞれ平成15年前後にこのような技
術が開発されました。

当初はそれぞれ上のような橋梁形式を考えていたんですけど、現在は、下のような形式
によって、全体としてこれだけで約12億円の縮減を図っているところでございます。代
表例としては、こういうものでございます。

委員

全部ご説明を伺わずに、既にご説明くださったことかもしれないのですが、ちょっと
教えていただきたいのは、道建-3のところですか。B/Cの表がつくってあって、代表
的な効果で時間短縮5分とありますが、これは加古川と小野の間が現在の走行の時間よ
りも5分短縮されると考えたらいいいということですか。

事務局

この道路がある場合とない場合で、加古川 - 小野間で5分短縮されると。B/Cを考
えるときは、この約6kmの道路だけではなくて、この道路がある場合とない場合のその
影響範囲全体で考えますので、加古川 - 小野間では約5分短縮されると。

委員

B/Cの金額よりも、時間短縮についていえば、ネットワークの議論が出るときには
よく県内を何分以内で移動という時間で出ていますので、加古川 - 小野間の短縮が5分

と考えたらいいわけですね。B / Cに落とす以前の数値として。

事務局

はい、そうです。あくまで1期区間、今回の事業区間が完成した段階では5分。ちなみに、全線ができれば10分ぐらいということで、これは道建 - 17に書いてありますが。

委員

27分が18分になるという。完成時ということですね。ですから、もし途中でとどまれば、そうはいかないということになるわけですね。

事務局

そうです。いろんなケースがありますので、長いトリップの場合はこれぐらい見込めると。もちろん短い人もおられるでしょうけれども、すべてを見込んでB / Cを出しております。

委員

同じく道建 - 3の交通量の部分で、代表的な効果として、側道と自動車専用道路部分と別々に計算をされていると思うんですが、最終的にこうなるということですよ。

事務局

1期の事業が終わった段階で、このようになると予測されると。ただ、全線が自動車専用道路として175号までつながれば、むしろ側道は減るんですね。側道に回る車が自動車専用道路に乗ってくることもあるということで、1ページの調書に書いていますように、側道は1万1,100台になる。あくまで5.2km、八幡南インターチェンジまでしか道路ができていない状況では、このような数字で予測しているということでございます。

委員

ということは、私も調書を細かく見切れていないんですけども、逆に、現行の交通量についてはどこの部分で紹介されているんですか。

事務局

実はこれはバイパスで、一応加古川小野線のバイパスという形で東播磨南北道路を進めているんですが、通常の一般道路みたいに、現道があって、その横に全くその機能を代替するような形での道路ではなくて、東播磨地域の道路網全体の交通量を効率的に処理するというのが目的なので、一々の対応が非常にしづらい。もともと八幡別府線であったり加古川小野線であったりしたものが一本に集約されてくると。主交通といいますか。例えば加古川小野線は、道建 - 14で、現在の交通量が平成17年は1万6,671台、こ

れが東播磨南北道の第1期区間ができれば1万3,500台に削減される、小野まで行けば2,800台、加古川小野線に着目すればこのような結果になると。

委員

ということは、このお出しになっている数値と、厳密と言うとおかしいですけども、比較的対応する形に近いということですか。

事務局

そうです。これが一番近いと思います。

委員

これが一番近いということですか。すごく素朴な疑問なんですが、そういう比較的近いという形でB/Cを計算というのは、ありますか。

事務局

この加古川小野線だけでB/Cを計算したのではなくて、あくまで、東播磨南北道路ができたなら、その影響範囲として、便益はいろんな道路のすべての総和になっております。例えば加古川小野線のBもあるし、八幡別府線のBもあるというふうにして、全部積み上げて計算いたします。

委員

積み上げたものが、道建-3に載っている。

事務局

そうです。

委員

Bのところの交通量の数値というものは、いろんな数値を積み上げた結果ということですか。

事務局

いえ、これはあくまでも代表的な交通ということですよ。

委員

だから、これは一例が挙がっているだけの数値と考えたらいいんですよ。

事務局

交通量については、あくまで今回つくる道路の交通量です。ベネフィットは、すべての今ある道路の時間短縮されるという効果を積み上げた結果が664億3,100万円になっているということですが。

委員

そういう道路のつくり方はいいんでしょうかね。すごく素朴な疑問としていつも道路のところで引っかかっていたんですけども、どういう数値を選択するかというときに、一番いい話だけ持ってきてB / Cの議論になっちゃうと、ほとんど問題ない話になるので。確かに、道路というのは難しいということは私もよくわかるんです。ただ、私も道建 - 14のところの数値を眺めてはいたんですけども、どう結びつくのかなという。道建 - 3のB / CのBの部分は、総合評価のベネフィットの数値を考えておられるというのは、とてもよくわかるんですよ。それがちょっと、表にはなっているんですけども、表にするには無理がある数値が載っているようなひっかけがあったものですから、お尋ねしたんですが。

事務局

これは代表的に、短縮5分ということで加古川 - 小野間だけ出ておりますが、例えば路線ごとに示すことも可能です。ただ、一覧表みたいな形でいろいろ出てきますので、逆にわかりづらいかないと思ひまして。

委員

別にわかりづらくても、数値を挙げていただいてもいいんじゃないかなと思うんですけども。新聞に載せるわけでもないですのでね。ある程度出していただかないと、いい数値だけ出てきていると、道路ですから、ちょっとついていきにくい部分がありますし、落としていただいた数値をもうちょっと示していただけるといいんじゃないかなと思うんです。

事務局

実際のアウトプットは、道路の配分図というのがあって、それが東播磨南北道路ができることによってどのように変化するかということで影響を調べていくわけなんですけど、路線によったら、集中することによって従来よりも逆の効果が出る路線もあるわけです。そういうものを全部総和したら、このような便益が出ると。

委員

そういう意味で、逆の効果が出る数値があったとしても、総合の中で……。

事務局

いいとこ取りじゃなくて、マイナス部分も含めて全部総和しています。

委員

だから、マイナスの数値が仮にここで表面化したとしても、総和に説得力があれば何ら問題はないんじゃないかと思うので、代表的な事例だけを出していただくというのは、少し気になるんです。これは今回に限りませんけれども。だから、もうちょっと出していただいてもいいのではないかという印象を持っているんですが、やっぱりお出しいただくのは余りに大変過ぎますか。これは代表的な効果を1つしかお出しになっていないので、幾つかお出しになることは可能ですか。

事務局

それは可能です。今すぐには出せませんので、次回、出させていただきます。

委員

事業負担割合ですが、地域連携推進事業と住宅市街地盤整備事業の2つで国庫補助を受けられるわけですね。その割合というのはどうなっているんですか。

事務局

実は、これだけではなくて、ほかにも細々といろんな事業があります。代表的なものを2つ並べまして、地域連携推進事業というのは、いわゆる通常の地方道に対する補助事業でございます。それが275億円ぐらい入っております。住宅市街地盤整備事業と言われているものは110億円ぐらい入っております。そのほか、地方道路交付金と呼ばれているもの、いわゆる交付金事業ですが、これが70億円ぐらい入っております。あと、県の単費も幾らか入っております。という状況で、幾つかメニューがある。市のほうも、住宅市街地盤整備事業と地方道の交付金事業ということで、少し細々してまいりましたので、代表的な一番シェアの大きい2つを書かせていただきました。

委員

これは国からおりてくる分でこれだけ。

事務局

はい、国からの補助です。

委員

相当大きいんですね。

会長

ほかにご覧いませんか。 ないようでしたら、審査につきましては次の機会にした

と思います。説明を続けて受けたいと思います。

事務局

済みません。一点だけ訂正させていただきたい。資料に間違いが1カ所あるのがわかりまして、道建 - 11の加古川小野線の混雑度、1.84とありますが、ここは1.26の間違いでございます。

事務局

申しわけございません。道建 - 11でございますが、混雑度ということで、緑で書いている数字と黒で書いている数字がございまして、平成17年度の混雑度1.84と示しておりますところと、17年度混雑度1.26と示しているところがありますが、私どものミでございまして、この数字を逆に表示しておりましたので、訂正をよろしく願いいたします。

会長

それでは、道路につきましては、これで質疑を終わりたいと思います。

続けて、港湾についての説明を受けたいと思います。明石港西外港地区でございます。

2) 事務局より港湾事業について説明

審査番号 8 港湾事業「明石港 西外港地区」

会長

ありがとうございました。ご質問はございませんでしょうか。

充足率が32%というお話ですが、それにしても混み過ぎている。片一方でたこフェリーはやらないといけない、あるいは防波堤につながらないといけない、ここはどういうふうにするのですか。

事務局

県下のこういった漁業施設を持ちます港湾、あるいは農林水産省所管の漁港もそうでございますが、なかなか充足率を100にというふうにはまいりません。もしこれを100にしようと思えば、だんだん外に埋め立てをしていかなければならないということもありまして、決して満足いく状況ではございませんけれども、護岸係留あるいは防波堤の内側に係留するというので漁業者も何とか辛抱していただけるということでございます。今の残りを整備いたしますと、32%が42%に上がります。

委員

ここはもちろん積極的にやっていただいたらいいと思うんですが、今、会長がおっしゃったのと同じ思いで、全部整備できて42%ということは、今後も整備は、埋め立てするかどうかは別としても、課題としてあるという状況ですか。これとは直接関係ないかもしれないんですけども、ちょっと教えていただきたいんですが。

事務局

明石港に限らず、県下の漁業基地全体で申し上げますと、充足率が足りないからということではばんばん整備いたしましても、そのうち後継者がいなくなって、漁船が減ってくる場合もあるんですね。そういうことがあるものですから、一概に今の漁船の隻数で足りないといって延ばすのはちょっと拙速になる場合がございますので、状況を見ながら、やっぱり接触事故が起こってかなわない、何とか増やしてほしいということになれば、適地を見つけてさらに係留場所を増やしていくといった形で対応してまいります。

委員

ちなみに、接触事故のデータなんかはお持ちなんですか。

事務局

これはデータがございません。B / Cを計算しますときに、漁業組合へのヒアリングによって。

委員

一般的なコメントをさせていただいてもよろしいですか。総事業費が34億円ですね。先ほどの自動車道路と軽々に比べたらいけないのかもしれないんですけども、県民という立場で申し上げたら、もう少し力を入れてもいいような、そんなことも思ったりします。データの的にも、もちろん地元のお声をベースに上がってきている部分はあるんですが、今、充足率が半分ぐらいというのは、幾ら高齢化であってもぐっと進めている分野もあるし、ミクロ的じゃなくて、少しマクロ的に見た場合、いろんなひっかけり、疑問点を感じるんです。長期計画みたいなものは、今おっしゃるように後継者の問題があるので、それを見据えながらおやりになるということですが、ここで兵庫ブランドを守り育てるということなので、逆に整備をして漁業者育成というようなことはないんですか。

事務局

今の時点では、整備空間の規制もございまして、特に今の整備計画以上に強い要請を漁業者から受けていないものですから。それはちょっと消極的な行政だとおっしゃればそのとおりかも知れませんが、財政的な面もございまして、ここだけじゃないもの

ですから、全体を見ながらバランスをとっていかなければならない。まだ他にも、45%台とか、そういったところもございます。明石ブランドを守り育てていかなければならないけれども、今の整備計画の内容で何とか漁業者もやっていただけるということでございますので、ちょっと長い目で見ていきたいと考えております。

委員

今、委員から、県民としてもう一押し漁港整備をやってもらったほうがいいんじゃないかという意見が出たんですけれども、県民から見た場合、道路もやっぱり必要だということをもと意見として申し上げておきたいと思えます。とりわけ道路に関しては、先ほど言おうかと思ったんですが、いわゆる平成25年度に完工するということですが、あれもできるだけ早くやってもらいたい。兵庫県においては、いわゆる南北道路が、西宮、尼崎もそうですし、加古川も私はよく存じ上げていますが、非常に渋滞しております。これはぜひ解決してもらわなかったら、逆に言えば、物流コストがものすごくアップして、ひいてはこれが法人県民税に響いてくるという形で、今回の歳入不足の620億のうちの300億ぐらいはそれだと思えるんですけれども、出るを制するじゃなくて、入ることをもう少し考えるような施策も必要ではないか。もちろん漁港の整備も必要だと思いますけれども。

それで、ちょっと聞きたいのは、30何%の充足率どうのこうのとあるんですが、係留費用というのは取られるんですか。

事務局

漁船の係留に対して、係留料金を取るのかというご質問でございますか。これは取りません。

委員

なぜですか。

事務局

やっぱり第1次産業・水産業の育成ということから、これは昔から取っておりません。

委員

ある面では例えば道路を使って道路料金は取られるということに対して、漁協の勢力が強いのかどうか知りませんが、取らないということですか。一方的に整備だけさせられると。

事務局

整備させられるといたしますか……。

委員

港湾整備をさせられるわけですね。全国的に全部そうですか。

事務局

そうですね。

会長

後で報告があるかもしれませんが、もう一つ、港湾で現地視察でご案内いただいたプロジェクトの整備費、あれも非常に安いんですね。あれは有料ですけれども。漁港はどうなのか、私も気にしていたんですが、無料とはちょっと安過ぎる。これだけのお金を使っているのなら、ただでよろしいというのは、何かすっきりしないものがあります。

ほかにございませつか。ご質問がないようでしたら、次へ移らせていただきます。次は、優良建築物等整備事業でございます。

3) 事務局より優良建築物等整備事業について説明

審査番号8 優良建築物等整備事業「六甲第5地区」

会長

ありがとうございました。震災後12年になるのに、まだいろいろ残っているようで、そういう点では一刻も早い復旧というのは必要だと思ひます。何かご質問はございませんでしょうか。

進捗率の52%、あるいは0%というの、もう一回説明いただけませつか。現計画では52%、ということは……。

事務局

事業主体が施行者に払ったりする、事業主体が必要とする事業費を見ておりまして、工事の進捗率からいひますと、今度中に躯体が完了しますので、工事そのものは6割程度はいくんですけれども、ちょっと安全側を見まして、低めに抑えているということでございませつか。

会長

再評価時点というのひ、平成14年は未着工で0%と。

事務局

はい。

委員

補助金が減らされたのはなぜですか。

事務局

それは設計を見直されたことからかなと思います。具体的にどこの部分を削ってというところまでは出てないんですけども。

委員

178戸が、今度 170戸になるわけですね。大体今まで入っていた方が今度移り住むのですか、それとも大分入れかわりもあるんですか。それと、全部レンタルですか。

事務局

分譲になります。178戸のうち41戸の方が戻り入居になる予定でございます。ですから、残りの137軒の方は外に住居を求められると。

会長

ほかにございませんか。特にないようでしたら、継続事業に関しましての再評価に関するご説明をここで終わりたいと思います。よろしゅうございますでしょうか。

では、事後評価の報告に移りたいと思います。4件ございます。

(4) 事後評価試行結果の報告

事務局

それでは、事後評価に入りますが、その前に、事務局で考えております今後の事後評価も含めまして、事後評価の状況を説明させていただきたいと思います。今日お配りしております資料の中に「参考資料」と書いたホッチキス留めのものがございます。その参考資料の表紙をめくっていただきますと、事後評価についてということで、事後評価の目的、経緯、今後の方針を書かせていただきましたので、ご説明いたします。

まず、事後評価の目的としましては、当然、事業完了後の事業の効果や周辺の状況変化等を検証するというところで調書をつくっているわけですが、こういったものを検証した中で、今後の同種事業の計画、調査、実施のあり方、事業評価手法の改善等に反映していきたいと考えております。

事後評価の経緯でございますが、平成13年度から事後評価の試行を開始してござい

て、この公共事業等審査会には16年度以降、代表事例について評価結果を報告させていただいております。報告の実績は、表のように、平成16年度から18年度まで、道路事業を初め7事業についてご報告しております。平成19年度事後評価試行箇所につきましては、今回、下の表のとおり事後評価を行ったわけですが、これは今まで試行していなかった事業について試行したものでございます。特に、砂防関係の事業につきましては、別個の表にしておりますが、平成16年災害の被災地域の中から代表事例を選定し、検証を行ったものでございます。

今後の方針でございますが、今年度でほぼ全事業について試行したことから、実施段階に移行したいと考えておりまして、過去の試行結果等を踏まえて事後評価の実施要領案を今後我々で検討し、平成20年度から運用したいと考えています。なお、実施要領案につきましては、別途委員の方のご意見をお伺いする機会や内容説明する機会を設けさせていただきたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、今回の事後評価につきまして、事務局の方からご説明させていただきます。

1) 事務局より交通安全事業について報告

・報告番号1 交通安全事業「(一)姫路新宮線」

会長

ありがとうございました。ただいまのご説明に対しまして、ご質問はございますでしょうか。

委員

今回、最初に事後評価のご説明があったので、全般的なことでお尋ねというか、可能ならばのお願いなんです。事後評価をするのは、事業の妥当性とか適切かということと同時に、恐らく審査をさせていただいた私、あるいはこの判断の適切さについても問われる部分があると思うんです。それをきちんとする意味でも、やはり最初に評価する時点につけていただいていた調書というものをできたら対比して出していただくのが妥当ではないかなというのが、これは私の思いです。

というのは、記憶というのは薄れていきますし、どうだったかなというところがございまして、事後評価というのは、最初に評価をしたときに出了された資料、データ等をその後のものと突き合わせてこそ、意味が発生してくると思います。先ほど審査しましたときにつけておられた投資事業評価調書というものを、事後評価の時点においても出し

ていただくほうがよいのではないかという気がいたします。今回、道保 - 1 を一見したところでも、項目がぐっと少なくなっているわけですね。自分たちがというふうにあえて申し上げますけれども、委員として見て妥当だというように判断して、最終的に報告書を知事に向けてもつくっているわけですので、そのときに出した報告書も引きながら文章も含めて事後評価をすることが、それこそ妥当ではないかなという印象を私は持っています。それはここで皆様方がご検討を進めなきゃいけない部分だと思います。

したがって、ここでアンケートの調査をされていて、事前にもアンケート調査をしたほうがよいというような非常に積極的なご意見が出たというのは、こういった事後評価をすることになっての一つの成果だと思いますけれども、同時に、事業をスタートするときにした判断に対する検討もすべきではないかなという気がするので、まず書類のつくり方において、今後お出しいただいたらどうかなと思うんですが、いかがでしょうか。

事務局

申しわけございません。この事業につきましては、平成11年から始めておりまして、本審査会の評価をいただかずに既に着工していた事業でございますので、おっしゃるように事前があれば一番よかったんですが、たまたまなかった、こういう例しかお示しできなかったことについては、お詫び申し上げます。

事務局

早速ご意見をいただきまして、ありがとうございます。今後、当然今までやってきた事業の検証も行いますので、要領等をつくる中で、最初に評価していただいたとき、あるいは継続時点で評価していただいた項目と突き合わせてよく検証ができるように、様式も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

それに関していえば、調書の問題点を指摘するところももしかしてあるかもしれないんですが、それ以上に、今後事後評価をすることによって私たちが共通の認識として何を得られるかといったら、恐らく一番大きいのは、今回の道保 - 1 のところでも上がっている事業をめぐる社会経済情勢の変化という項目、ここではきちんと挙げてくださっているんですが、やっぱり従来の経験的なものでは随分想定外のことが今のところも起こっているし、これからも起こるだろうと。こういった先行的な試みにおいて資料を持ち、かつて行った社会情勢の判断、具体的に言えば交通量がこれぐらい増えるであろうとか、人口がこれぐらい増えるであろうから、この事業は妥当であるとしたことが、実

は昨今の状況はどうもそうではないということが共通認識として得られる機会になると
思います。

ですから、調書の一覧はもちろん、私はどちらかというと、B / Cの判断に用いた資
料なんかも、全部を載せろというわけではありませんけれども、基礎データとしたセン
サスであるとか、あるいは交通量調査においての数値みたいなものは適宜ピックアップ
して出していただいて、それを今後委員が数値を判断していくときのよすがになるよう
にしたいなという思いがありますので、ぜひお願いしたいと思います。

事務局

わかりました。

委員

道保 - 3を見まして、かなり広く歩道がとられて、印象としては車道よりも広いぐら
いの写真になっておりますが、最近、自転車と歩行者との事故も増えてきております。
今後の方向として、自転車と歩行者との関係、どのような歩道にすればより安全でよい
道路になるのか、そういう視点でもこのアンケートをやっていただきたいんです。アン
ケートでは、ここのは択一になっておりますけれども、記述部分もあったのでしょうか。
記述であれば、かなり地元の生の声が出てきます。そういうのも安全性とかそういう点
では非常に参考になるのではないかと思いますので、よろしく申し上げます。

事務局

今回につきましては記述部分はつけておりませんでしたけれども、今後考えてまいり
たいと思います。

それから、自転車事故につきましては、非常に多くなっておりますから、もちろん量
との関係、空間の関係もございまして、場所が広ければ自転車専用の通行帯も考
えてまいりたいと思っているところでございます。

委員

自転車に関しては、私もさきにお送りいただいた資料を拝見していて、道保 - 6のと
ころで特に注釈をつけておられまして、自転車事故の状況も図に落としてくださってい
るので、興味深かったんですが、今、委員がおっしゃったように、これはこういった道
路だけではなく、全国的に、県下いずれの地域でも自転車への対応が必要になってくる
貴重なデータになっていくと思います。それと関連して、こういった蓄積される自転車
通行の課題があれば、兵庫県下では、いわゆる交通安全の視点で道路整備される中で、

自転車に関して特に意識して整備していただけるといいなと思いました。それを課題にされることも、それこそ安心・安全の部分の交通にかかわるところだと思いますので、お願いしたいと思います。

事務局

今年から特に、兵庫県警と一緒にになりまして、自転車の交通事故に着目した対策を、事故の危険箇所も県警のほうで抽出されておりますので、その辺に重点を置きながら研究してまいりたいと考えております。

委員

先ほど委員が少し触れられたんですが、社会経済情勢の変化の中で交通量の変化、これはもちろん対象の道路での調査ですね。ということは、要するに減っているわけですね。

事務局

そうです。

委員

これは、事業との関係というか、事業で道幅が広がったりしたのでどうこうじゃなくて、要するに景気とか、そういう広い意味との絡みでこのように減ったということですか。

事務局

まず、交通量でございますが、姫路新宮線の交通量で、ジャストポイントではございませんで、これは交通センサスの値でございます。この観測地は、林田川の左岸側でございますので、ちょっと外れておりますけれども、近傍であると。

それから、減少につきましては、事業をやったから減ったということは、ほぼ考えられません。社会情勢のことだと考えております。

委員

恐らく事業に着手する段階では増えるだろうということだったのだろうと思うんですが、そうでもないんですか。

事務局

平成11年でしたら、もうぼちぼち頭打ちが見えていたのではないのでしょうか。

事務局

このときの交通量予測というのはしておりませんが、これは、歩行者の安全、自転車

の安全ということで、交通安全事業として取り組んでおりますので、自動車交通量がどうのこうのというのは、直接的には事業をやるきっかけにはなっておりません。センサス全体で見ますと、11年から17年は減っているところが割とたくさんございまして、何か別の要因があったのかなというふうに考えております。

委員

交通安全事業ということで、通常の道路事業とは考え方が別ということですね。

事務局

はい、そうです。

委員

要するに言いたかったのは、せっかく事後評価される以上は、結果的によかったということだけではなくて、ちょっとこの辺に読み違いがあったとか、そういうところまで踏み込んで、担当部課の考え方、あるいはどの辺にどう読み違いがあったのか、それはなぜなのかというあたりの見解も整理しておいたほうが、事後評価の意味がより生きてくると思いましたので。

委員

歩行者の交通安全という意味で歩道幅を広げるというのは、ここに限ったことではなくて、全県にかなりあるんじゃないかと思うんです。これは定型的な例という形で具体的に上げられてこのように整備されたわけでしょうけれども、今、俎上に上っているところが多分あるだろうと思いますし、何か所ぐらい今後こういう形で、できる限り歩道の拡幅といいますか、歩道を確保していくことが必要なところを計画されているんでしょうか。

事務局

県が管理しております道路が約 4,800km ございますが、その中で歩道を設置すべきだというふうに位置づけている延長が約 3,500km ございます。現在、そのうちの65% ぐらいまで整備しているところでございますが、まだまだ低いと考えておりますので、今後順番に進めていきたいと思っております。

会長

よろしゅうございますか。

それでは、時間もかなり迫ってきております。次の報告を受けたいと思います。これは現地も見ていただいたわけでございますが、港湾のプレジャーボートの係留地の整備

でございます。

2) 事務局より港湾事業について報告

・報告番号2 港湾事業「東播磨港 二見地区」

会長

ありがとうございました。どなたかご質問はございますでしょうか。

委員

総事業費が7.1億円ですね。プレジャーボートの場合は多分、係留施設費用といいますが、使用料を取られると思うんですが、これで幾らぐらい回収されたんですか。

事務局

7.5m未満の小型艇で申し上げますと、月ごとに1隻7,500円を徴収しております。見込んでおります経費の内訳を申し上げますと、施設整備は30年で償還いたしますが、その30年間の償還費、それから施設整備費の約5%を維持管理費に充てまして、これが1隻月当たり5,000円、あと、施設内の巡視等に要します経費が1,330円程度、オーナーからの水域占用料が1,150円ほどございます。それをもって合計7,500円ということで、7,500円で大体とんとんという状況でございます。

委員

要するに、7,500円を毎月もらわれたら、今の隻数でいうと7.1億円は一応回収できるということですね。

事務局

そうでございます。

委員

物すごく素朴な質問ですが、プレジャーボートを買うに当たっては、車でいったら車庫証明が要りますね、これは今どうなっているんですか。

事務局

現在のところ、まだ制定されておられません。

委員

だから、それこそプレジャーボートのメーカーに対して、要するに勝手に売るなど、係留もできないのにどんどん売っていくのはけしからんやないかという、自動車もそうだったですね、そういう形でやらなければ、港はどこでもプレジャーボートであふれ返

って、後で県税を使いながらその施設をつくっていく、しかし何十年かかって回収しなければならぬという、非常に無駄なことになるという気がしますから、ぜひそういう声も行政のほうから上げていかれることが必要だろうと思いますね。

事務局

委員のおっしゃるとおりでございますが、我々も、何とか国のほうで車庫法に匹敵する艇庫法なるものを制定していただいて、それを持っていないとボート、ヨットは買えないというふうにしていただければ、何も苦労して整備することもないわけでございます。

それに若干関連いたしまして、委員から現場視察のときに話題が出たプレジャーボートの登録制度、検査制度、そして今おっしゃいました艇庫の問題、保管場所の問題について、ちょっと補足させていただきます。

まず、登録制度でございますが、昔は、総トン数20t未満の小型船舶には所有権を証明するような登録制度がございませんでした。ところが、平成13年7月4日に小型船舶の登録等に関する法律が公布されまして、翌年の14年4月から施行されました。登録される内容は、船舶の種類、これは汽船であるか、帆船であるかというようなこと、それからどこの港におるのかという船籍港、船の長さ、幅、深さといった形状、総トン数、もう一つ肝心なのは船体識別番号というのが登録されるようになりました。船体を識別するためにメーカーが建造したときに打刻するわけですが、その固有の番号をつけるということです。それからもう一つ、船舶番号というものがございまして、登録小型船舶に付与する当該固有の登録番号で、これは何千何番という数字でもって表示することが法律上義務づけられました。これが登録制度の内容でございます。

検査制度でございますが、これは陸上の車でいう車検と同じでございます。船舶の構造・設備に関する要件を船舶安全法で規定しておりまして、所有者はその所有する船舶を航行させる場合には要件を満たす義務を負うということで、これを定期的にチェックするために国の船舶検査を受けることが義務づけられたわけでございます。検査時期でございますが、6年に一回定期検査を受ける、その中間の3年目に中間検査を受けなければならないという検査の制度がございまして。検査内容は、車と類似しますが、船版でありますので、転覆及び浸水の防止ができるか、すなわち構造とか船体に水密性が保たれているか、火災なども起こりますので燃料油等の漏洩がないかとか、衝突・漂流の防止ということで、エンジンやプロペラの作動の確認、あるいは舵のききぐあい、そういったものが全部チェックされます。それともう一つは、救命救助の設備があるかという

ことで、救命胴衣あるいは浮き輪などがちゃんと備えつけてあるか。そういったことが検査されるということでございます。

もう一つのいわゆる艇庫の証明でございますが、これは我々も先ほど申し上げましたように非常に忸怩たるものがありまして、プレジャーボート対策検討委員会の場など機会あるごとに国交省に対して制度の必要性を訴えておりますが、なかなか制定には至っていないのが実情でございます。なぜそれができないのか、車庫ではやっているのにと我々は思うんですけれども、国のほうの言い分を聞きますと、全国的に余りにも放置艇が多過ぎると。これはイタチごっこみたいな話なんですけど、したがって、今すぐに法律を制定・施行しても大半の船が宿なし状態になるということ。もう一つは、おかの上と違いまして水域でございますので、なかなか保管場所を証明する方法が難しい。これは何m離れたところに幾らというふうにできるんですが、いろいろややこしい人もおりまして、プレジャーボートでありながら兵庫県の漁船登録のHGマークをつけているとか、それを問い詰めると、これは漁業でも使っているんだとかというふうなことで、なかなかピシッと丘の上の車のようにいかない。そういうどろどろした話もございまして、そういったことから、8割程度の船がボートパークなり民間マリーナなりといったところにピシッと収容されなければ、実際に法を施行しても無駄になってしまうだろうということから、もうちょっと時間がかかると。こういうことございました。

委員

こういう事業をやらなければいけない場所は、県下ではまだ何か所があるんですか。

事務局

阪神間は大分進んでおりますし、今の東播磨、姫路は進んでおりますけれども、淡路地域とか但馬地域、ここらはまだ整備途上でございます。

委員

先日、西宮のところで、施設整備はできているのに、不法係留の船が余り移っていないというような新聞記事を見ましたが、その後、進んでいるんですか。

事務局

それをご報告申し上げますと、西宮の北側の護岸、ちょうど西宮大橋を南へ渡ったところの東側でございますが、そこに不法係留を長くしておりました。その放置艇問題を解消するために、あそこにあります船の大きさ等形状を全部調べまして、ああいう棧橋をつくるためには設計マニュアルがございますので、それに基づいて、船の幅に余裕幅

1 mを加えて杭を打ったわけでございます。それは今年の1月15日に打設いたしましたけれども、打設して杭が海上に頭をあらわした後に、利用者から、あの杭があったら、その杭の間隔に船が入りにくいというクレームがつきまして、杭を抜いて施設改良をしてほしいという要望がございました。

これは先ほど申し上げましたように設計マニュアルどおりやっております、今の二見のところなどはまさしく基準どおりにやっておりますが、そんなクレームは一切ございません。ところが、そういったことで、じゃ、本当に入りにくいのだろうかということで、県独自に民間マリーナ業者の協力を得まして入艇実験したわけです。そうすると、入れるということでもございました。ところが、今度は利用者側も、我々も実際に動かしてみても実験するというので、実験したところ、入れた人もいたけれども、やっぱり入りにくいという話もありました。スムーズに入出艇できるかどうかというのは、そのときの風とか潮の流れとか、あるいは操船者の技量とか、いろんな要素があるものですから、なかなか一概に言えないところがあるんですけれども、そういったことでやっぱり大多数の利用者から抜いてほしいという話もございました。

そこで、利用の説明会の中で、出先事務所も大分悩んだようで、基準どおりやっているから問題なしという強行手段もあったんですが、やはり長年の懸案である放置艇を一刻も早く解消したいということから、抜けば入るんですねという確約みたいなことができれば対応しましょうということになりました。そして、係留箇所の決定会で、申込者に希望を聞いて、あなたは何番のところ、あなたは何番のところという割り振りをやりましたところ、対象が107艇でしたが、そのうち39艇分の人が即係留申し込みを出したということですから、それだったらその部分は抜けるなど。これは全部抜くわけではなくて、部分的に抜くんですけれども、そういうことになったということです。

委員

わかりました。いずれにしても、こういう優良の事例をこれからの事業にうまく生かして進めていただきたいと思います。

委員

ソフト面の放置禁止区域の設定、これは県がやるわけですね。

事務局

そうでございます。

委員

先ほどハードとソフトのセットでというご説明だったんですが、ハードができたのが15年で、禁止区域の設定は18年、3年ほどブランクがあります。これはどういうわけなんですか。

事務局

同時にというのが一番望ましいんでしょうけれども、受け皿を準備しないことには、ここはだめ、出ていきなさいと言っても、じゃ、我々はどこへ行ったらいいんだ、となってくる。文句を言うだけだったらいいんですけども、また望ましくないところにとめるというジレンマが起きてまいりますので、受け皿を準備した上で、あなた方は今までただとめていたけれども、これからはここにとめてもらう、お金が要るよということも十分に説明した上で放置等禁止区域をかけるということになってきますと、多少タイムラグが生じてまいります。

委員

この前、現場で聞いたときは、禁止区域に指定しても、拘束力というか、実効性がそれほどないような話だったように記憶するんですけども、そうでもないんですか。

事務局

東播磨のこの地区は、そういうことはないです。結構行儀がいいといいますが、ピシッとおさまります。

委員

指定すれば、強い態度で言えるわけですか。

事務局

まず催告しまして、催告し続けたにもかかわらず、そこら辺に勝手にとめているという場合は、強制撤去、簡易代執行なんかをかけます。

委員

現在、東播磨港全域で、禁止区域に設定されているのはどれぐらいの割合なんですか。

事務局

東播磨港ですと、二見地区、それから西の方に播磨地区がございますが、合わせて放置等禁止区域にしております。

委員

二見地区の東側は指定されていないんですね。

事務局

東側はまだございません。

委員

国の対応を待っていても、なかなかちが明かないと思いますので、とりあえず県でできることはできる限りのことをされないと、いろんな公共事業がありますけれども、これなんかは一般の人が見れば、まあいえば不届き者のしりぬぐいに県費を出すというので、説明しにくいものだと思うんです。ですから、先ほど言いましたように、県でやれる部分は、ある程度の強制力があるということですから、そういうものをもっと効果的に使って……。これを見ましたら、減ったとはいえ、まだ 700 隻余りあるわけですね。容量をフルに使っても、まだ入り切れないのが残ってしまうという現状ですから、なかなか対応は難しいと思いますけれども、中央の対応を待つだけではなくて、県でできることはできるだけ工夫を凝らしてやる必要があるかなという感じが、今お話を伺っていたしました。

委員

もう既にほかの委員から出たことなんですけれども、今、委員がおっしゃったことに私も乗っかってというか、企業の社会的責任という観点でいえば、売ればいいという感じで、これはかなり腹が立つ状況なので、これをやっていただきながら、なおかつすべての企業に対して申し入れぐらいはしていただいてしかるべきだと思うんです。こういうしりぬぐいをしているんだということ。ですから、この経費の一部を負担金という形で、見ればどこのメーカーがどれだけ台数があるのかがわかるわけですから、少なくとも県として、この事業をやるのと並行して主張していただいてしかるべきだと思うんですけれども、そこまでは今はおやりになる見通しはないんでしょうか。おとなしく後のフォローをしていくということにせざるを得ないわけですか。ちょっとそこだけ教えていただきたいんですが。

事務局

現段階では、メーカーにはそのような申し入れはしておりません。まず法律をバツとやっていただきたいということで、国のほうに強く働きかけております。

委員

しかし、地域単位でできる条例もありますので、法律化していただかなくても、県として主張していただくという。していただかなければ、やっぱり県民としたら、こういった支出を今後も許していくことは非常に納得しかねると思います。ぜひ、事業の遂行

と並行してそういう発信もこういった部局からしていただく必要があると思いますので、
お願いをしておきます。

会長

どうもありがとうございました。

まだ2つ残っております。市街地再開発事業につきまして、これも現地を見ていただ
いたところでございますが、ご説明をお願いします。砂防事業は、まとめまして、なる
べく簡単をお願いしたいと思います。

3) 事務局より市街地再開発事業について報告

・報告番号3 市街地再開発事業「東仲ノ町地区」

会長

ありがとうございました。時間が余りございませんが、ご質問はございますでしょ
うか。

委員

店舗があるんですが、ここは充足率 100%と考えたらよろしいですか。

事務局

店舗は今、2店舗、空き区画があるんですけども、いずれも今年度中に入る予定に
なっております。

委員

私も、この市街地再開発事業はうまくいっていると思って拝見したんですが、これは
この審査会の事後評価と関係するのかわかりませんが、やっぱりこれだけ
の事業をするについては、相当いろんな苦労があったらと存じます。反省点とい
うのか、改善点というのか、それをテイクノートして今後の別の事業に活用していい
のではないかと思います。

委員

総事業費約 360億円と調書のところには書いてあるんですが、内訳がおわかりでし
たら、パーセンテージを教えてくださいませんか。

事務局

補助対象事業費が 約175億円でございます。総事業費における支出の内訳を言います

と、調査設計費が約20億円、土地整備費が約1億円、補償が約80億円、工事費が約250億円、あと利子、事務費等でございます。

委員

負担がどれだけかという。行政側の負担とか、その詳細です。

事務局

県が約35億円、市が約35億円、国が約70億円の割合になります。

会長

まだご質問があるかと思いますが、砂防事業が残っております。4つまとめてご説明をお願いします。

4) 事務局より砂防関係事業について報告

・報告番号4 砂防関係事業「通常砂防事業 他」

会長

ありがとうございました。お1人かお2人ぐらいしか時間が残っていないと思いますが……。

委員

写真を見ますと、新しい家も出ておまして、こういう防災箇所はいっぱいあるかと思うんですが、一方で、こういうところに家を建てるのを防ぐといいますが、そういう方面でもいろいろ対策を立てられているのか。そういうことが大事なところでありますし、その兼ね合いといいますが、その辺がちょっと気になりましたので。

事務局

従来、土砂災害対策と新しく家が建つという部分で、イタチごっこというんですか、対策しても、どんどん危険箇所が増えるといった状況がございました。そのような状況を改善するべく、平成13年度に土砂災害防止法という法律ができて、これは立地抑制というんですか、危険箇所に家が建つことを抑制していこうという法律でございます。今後、その法律の運用によって、そういう箇所をできるだけ抑えていこうというふうにいたしております。

委員

こういう危険箇所については、地元の方の知識というのは豊富なので、地元住民を中

心にした危険マップづくりであるとか、そういうものを農林省にも提案しておりまして、一部そのようなことが行われてきつつあります。県でもそういう形で、こういう出費を少なくしていくような方策はとられないでしょうか。

事務局

基本的に、土砂災害の危険箇所、兵庫県で約2万カ所あるんですが、その危険箇所図というものを公表いたしておりまして、県は兵庫県のホームページで土砂災害の危険箇所のマップを公表しております。一方、その危険箇所の情報を市町に渡しまして、市町は市の広報などで危険箇所図として住民の方にお知らせしていただけるようにという取り組みを行っております。

委員

地元住民によるそういうマップづくりというのが非常に大事なところで、関心を深めていただかないとなかなか避難にもつながりませんので。

事務局

今後、そのような取り組みもやっていきたいと思います。

委員

効果が出たところを拝見できてよかったんですが、農林の植林との連携があるかどうかだけ、ちょっと教えていただきたいんです。つまり、いかにも崩れそうな木がたまたま植わってしまっている状況についての何か対策があるかをお教えてください。

事務局

特に対策という部分で連携はございませんけれども、農林で所管している治山課と砂防課で毎年定期的に情報交換して、お互いに連携して対策をやっていくというようなことはやっております。植林との調整という部分では、そこまで至っておりません。

事務局

補足させていただきます。木材供給センターのときにも概略はご説明させていただきましたけれども、個別のことを言いますと、やはり植林したり森林を管理していないと水の出がかなり違うとか、いろんなことを言われていまして、特に人工林については間伐等をしっかりやっていく必要があるということで、できるだけ国の補助を使いながら、県、市も頑張っ間伐していこうというのを14年度から進めておりました。その結果として、16年度に台風で特に西播磨、但馬を中心に風倒木が2,000haくらい出たという状況がありまして、県民緑税等を導入することにもなったわけですが、やはり森林

をしっかり管理していこうということをやっております。

特に、緑税の中では、今出てきました裏山等も、かなり竹が生えたりいろんなことがありますので、伐採したり、土留めの簡易なものをやっております。冒頭に出ました旧但東町の奥赤につきましては、河川だけじゃなくて田んぼもほとんど流出してしまいましたので、河川の復旧工事にあわせて田んぼも、復旧だけではだめだということで、峠谷川の流出土砂のあたりは全部、ほ場整備も一体的にやりまして、今はかなりきれいになって、地元の方も、かなり高齢化しているんですけども、農業に復帰して頑張っているという状況でございます。

会長

いろいろご意見もあろうかと思いますが、時間が来ています。最初にお話ししましたように、本日、委員の出席が足りませんので、審査にまで至っておりません。後は、事務局と相談して、今日欠席の委員さんも含めましてご意見を集約した知事への報告書をつくり上げて、それに目を通していただく、あるいはその過程でもう一回ぐらい手紙のやりとりがあるかもしれませんが、そのようにさせていただきたいと思います。

お忙しい中、ご出席いただきまして、ありがとうございました。

3 閉会