

平成21年度

公 共 事 業 等 審 査 会

会 議 録

兵庫県農業共済会館 4階 会議室

平成21年11月24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)

1 開 会

2 事務局からの報告事項

(出席委員の確認・配付資料の確認・本日の予定等について説明)

3 審査・協議等

(1) 追加説明

1 社会基盤整備プログラムについての追加説明、質疑

事務局

社会基盤整備プログラムについて説明をさせていただきます。

追加資料の中の資料2でございまして、前面スクリーンにもそれぞれ掲示をしておりますので、どちらでも結構ですので、ごらんいただきながら、説明を聞いていただきたいと思います。

まず、社会基盤整備プログラムの意義から簡単に説明をさせていただきます。

社会基盤整備は、これまでの長い取り組みによりまして、総じて見れば、大きく進展いたしました。しかし、地域的に見れば、まだまだ課題は山積しているのが実態でなかろうかと思えます。

そういう中で、公共事業予算の縮小が続いております。これらの状況の中では、公共事業の効率化あるいは重点化が我々行政の最大の課題となっていると。そのために、今どのような事業を行うのか、いわゆる箇所絞り込みであるとか、事業選択の説明責任が以前にも増して、重要になってきております。

県民の声といたしましても、限られた財源の中で今まで以上に選択と集中を徹底すべきであるとか、あるいは、事業決定に至るプロセスの厳格化とか、あるいは事業実施過程での透明性を確保して説明責任を果たすべきと、こういった多くの声が寄せられております。

こういった中で、社会基盤整備プログラムとして、行政の事業予定に係る中長期の考え方をあらかじめ公表して、事業評価制度として、その中から選んだ事業について、毎年度、公共審や、部内審で審査を受けまして、その聴取や結果、議事録を公表しており

ます。この二つを車の両輪として、効率化、重点化の取り組みを進めているところでございます。

社会基盤整備プログラムとはということなのですが、端的に申し上げれば、一番上に書いていますように、地域のニーズや特性を踏まえた社会基盤整備を計画的・重点的に推進し、事業評価制度とあわせて、公共事業執行の透明性を確保するためのいわば、マスタープランということになるかと思えます。

社会基盤整備プログラムというのは、県民局単位でつくってございます。実はこのプログラムのもとになるものとしたしまして、ここにありますように、社会基盤整備の基本方針というものをまずつくっております。これは、その上にありますように、これからの社会基盤整備の方向性、中長期の目的などや施策、これらを明らかにしてございます。そのもとに、社会基盤整備プログラムをつくってございます。

具体的には、そこに書いていますように、県民局単位で中長期、5年から10年に実施する具体の事業の内容をまとめて公表してございます。

中身といたしましては、記載する事業として、全体事業1億円以上の改築系の事業、例えば、災害復旧とか維持修繕系は除いております。記載内容としては、事業名、事業概要、スケジュール、対象事業といたしましては、道路、街路、河川、砂防など、社会基盤全般となっております。この二つが一对として機能しています。

例えば、社会基盤整備を一つのベクトル量で考えますと、基本方針が向きを与えて、プログラムでその大きさを与えると、このようなイメージと考えております。

一番下の経緯ですが、平成14年度に策定してございます。このときは、平成14年から平成24年の11年間の事業計画を公表いたしました。全国で初であったろうと思えます。平成17年度に第1回目の改訂をしております。基本方針もこれに合わせて改訂、プログラムの一部を見直してございます。期間は平成14年から平成24年ということで同じでございます。

このときの要因といたしましては、大規模な市町合併が進展してきましたし、その前年の16年に大きな災害を兵庫県は受けてございます。但馬と淡路で大きな被害が生じておりますので、防災対策の強化とこういう意味で、基本方針の改訂とプログラムの見直しをしてございます。

直近の改訂といたしまして、平成20年度に第2回目の改訂をしております。これはご承知のとおり、行革による投資フレームの縮小、下方修正によりまして、プログラムを見直したということでございます。

当初から投資フレームはどんどん下がってきてございまして、平成14年の最初につくったときの投資フレームを100といたしますと、平成17年度の改訂の時で80、平成20年度で60ということで、当初から比べて約6割ぐらいの投資フレームで、今現在、事業の計画をつくっているということでございます。

技企2をお願いいたします。

昨年、改訂いたしましたプログラムの事業の箇所選定方法ですが、基本的な考え方といたしましては、継続事業の完了を優先し、新規事業は抑制する、これを基本的な考え方にしております。

新規箇所の選定につきましては、投資フレームの範囲内で、必要性、緊急性など事業の優先度や地域固有の課題をもとにし、県民局ごとに市町の行政施策との整合、地元の協力状況を加味いたしまして、まず候補箇所を選定してございます。その上で、地元市町はじめ、関係者、関係の県会議員なども含まれておりますが、関係者と意見調整をし、個別の箇所をプログラムとして決定してございます。

箇所数も下に掲載してございます。新プログラムというのが現在、我々が有しているプログラムで、各事業ごとの箇所数を書いておりまして、一番右に合計欄がございまして、新プログラム、現行のプログラムでは全体で1,085カ所の事業箇所を掲載してございます。そのうち、新規箇所といたしましては、473カ所でございます。その下に旧プログラムということで、平成17年度に改訂したときのプログラムの数字を書いてございます。全体で1,772、新規984ということで、昨年の改訂で新規が約半減ということで、非常に規模を縮小したということが大きな特徴となっております。

表の下の 印欄にあります、道路保全事業と砂防事業と県住の建てかえ事業につきましては、10年間ではなくて、平成20年から平成25年の6カ年の事業計画のみ掲載してございます。これは、道路保全事業と砂防事業というのは、箇所数、候補箇所が非常に多くございます。ということで、10年間の事業を見通すのは、なかなか困難、位置まで特定するのは、非常に困難ということで、前期分のみにしております。県住事業につきましては、容積率等が都市計画で変化することがあるということで、それにより階数が違ってくるといったようなことがございますので、前期の6年分にとどめております。行政の計画としては、十分に持っているのですが、6年分にとどめているというようになってございます。

その次に、成果物の公表ですが、県民局ごとに、冊子と図面をつくっておりまして、冊子と図面につきましては、県民局で配布をしてございます。県としては、ホームペー

ジで図面とその冊子をPDFファイル化いたしまして、公表をしてございます。それは後でつけておりますので、説明をさせていただきます。

お手元の資料、技企3ですが、参考-1といたしまして、県全体で見た場合の事業別の重点取り組みをまとめてございます。道路事業から県住事業までまとめているのですが、例えば、道路事業であれば、高速道路空白地帯を解消するような基幹道路について優先的に整備しましょうと。これにつきましては、前回は説明いたしました鳥取豊岡宮津自動車道の余部道路などは、これに該当します。

また、基幹道路を補完して、広域的な生活圏の形成を支える主要な地域間連絡道路といったものについて重点的に整備しましょうと。

あと、道路保全事業であれば、通学では学校1キロ圏内の歩道や、交通事故が多発している区間などの歩道を重点的に整備しましょうであるなど、河川事業につきましては、地元の災害を踏まえ、再度災害防止対策を平成23年までに実施する。あるいは、市街地における都市浸水対策を推進、あるいは、排水機場については、老朽対策工事を進めようという重点的取り組みとして取り組むことになってございます。

技企4ですが、これは地域別の重点取り組みということで、丹波県民局の例を掲げてございます。

大きく4つの区分、これは先ほど説明いたしました基本方針、社会基盤整備の基本方針の4つの基本目標に沿って、主な取り組みをまとめてございます。これにつきましては、後で個別の丹波県民局のプログラムでもう一度説明させていただきます。

お手元の資料の技企5以下が、丹波県民局における社会基盤整備プログラムの実物でございます。技企5が表紙でございまして、技企8、技企9をごらんいただきたいと思います。

これが基本方針の概要ですが、大きく4つの目標を掲げてございます。4つの目標の下に基本施策として8つを掲げているという対応でございます。

そのもとに重点取り組みといたしまして、技企11にあるような取り組み、基本目標ごとに大まかな事業を掲げておると。

技企12以降は、具体のプログラムでございまして、1番から順番がついていまして、91番まで、平成20年度から平成30年度にかけて継続する、あるいは新規着手する具体の事業を掲載しています。

表の見方ですが、左から事業名、工区名、事業場所、事業概要、前期、後期の着手時期、あるいは継続ということを掲載してございます。一番右が基本施策のどれに合致す

るかということをお示ししているというものでございます。

91の事業をすべて区分けいたしまして、最後技企1に、今後、社会情勢の変化に応じて検討を行っていく箇所、事業を見合わせる箇所を、非常に奇異に感じるかもわからないのですが、少し書いています。実は平成17年度のプログラムから今回のプログラムの改定に際し、投資フレームの縮小によって箇所を非常に減じております。その中で、地元の市町なり関係者と綿密に調整する中で、どうしても残してくれと、実際、そういうやりとりがかなりあるわけです。

ということで、事前協議の中で、検討箇所というのは、何とか補欠として残すかわり、一番下に書いてある見直せる箇所はもうやりませんということを宣言したということですが、地元との調整を少し忍ばせるかなと思ひまして、説明させていただいているのですが、こういうやりとりの中で、丹波県民局であれば、91の箇所の内容を選定をしているというところでございます。

技企16には、このプログラムの事業箇所図を示してございます。丹波県民局の管内図にいろいろ位置を載せておりまして、凡例のところを見ていただきますと、赤が前期新規着手、緑が後期新規着手です。青が継続事業という区分になってございます。

ということで、どこで何をするっていうことをあらかじめ公表し、明らかにしているというものでございます。

私からの説明は以上でございます。

会長代行

ありがとうございました。

それでは、ただいまご説明いただきました社会基盤整備プログラム、県のインフラ整備に関する大方針であるわけですが、これについて何かご質問等ございましたらお願いします。

委員

大変丁寧に説明していただきまして、情報の開示がきちんとされていることがよく理解できたのですが、いつも評価事業につけておられる評価調書についても公開されているのでしょうか。

事務局

公表しております。

委員

公表されている。

事務局

資料関係も議事録も公表してございます。

委員

それでは、これはホームページに全部載っているということですよ。

事務局

調書は全部載っています。

委員

今回のこのお配りいただいた資料もですか。

事務局

中央県民情報センターで閲覧できるというようになります。

委員

閲覧できるということですか。これはネットに載っているということではないのです。

事務局

技企5以下のプログラムそのものはネットに載っています。

委員

例えば、技企15まで載っているということですか。

事務局

載っています。公開してございます。

委員

公開しているのです。そしたら、これを見て、調書見たい方がごらんになれるということですね。

事務局

はい。

委員

市民の感覚から言って、一番気になる部分は、費用負担です。調書を見れば載っているのは明らかですけれども、国が何分の1で、県がどうということはこのプログラムのところには載せてないわけですね。

事務局

これには載ってないです。事業費も出してないです。

委員

事業費に関しても、記載の項目はないと理解させていただいたらいいのですか。

事務局

毎年度この場で審査していただく事業については調書に載っており、公表していますが、プログラム全体としては、個々の箇所の事業費までは公開しておりません。

委員

このプログラムというのは、ここの会議でわかるのですが、毎年度の予算措置が対応されることは想像に難くない部分ですが、その概算みたいなものも、もう一つ上のところの本年度は幾らというようなことについても、特にこれと関連させて乖離はないわけですか。

事務局

それは10年間のということですか。

委員

はい、そうです。

事務局

これまで、こういう事業を選定する場合は、シミュレーションいたします。10年間の投資フレームは全体としてこれくらいであるが、そのうち、道路事業であれば、これくらいだということを想定し、その中で箇所ごとの概算の事業費は非常に大まかですが持っていますので、それにより、この事業はいつごろから着手できるだろう、それでいつごろ完成するだろうということを想定し、このプログラムをつくっております。よって事業費としては、精度がそれほど高くございません。ただ、来年度、ここにお出しする調書としては、それなりに精度を高めて出しているという過程になると思います。

委員

ですから、細かいところは、当然、いろいろな事情があって変化していくのですけれども、例えば、技企1のこの方向と大きさというのがございましたが、青色の方が方向性であり、緑色の方が大きさであるにご説明くださり、そういうことであるとすれば、平成何年度から何年度は概略幾らぐらいの予算というようなことは別にお示しになっていないと理解していいですね。

事務局

なっておりません。で、私が言った量というイメージは、予算という意味ではなく、こういう事業を何カ所実施するという意味での量ということです。具体的に予算が幾らというような概念ではございません。

委員

そうなのですねということを確認しているだけで、ということは、この概要はわかるの

ですが、予算額とのある程度のリンクも、ここではお示しになっていないと理解してよろしいですね。

事務局

そうです。10年分でございますので、予算精度は大分違ってくると思います。

委員

予算であれば、そうですね。ただ、逆に言えば、調書を拝見しますと、幾らぐらいの事業ということをお示しになっているということですから、逆に言えば、見通しで積算、これは個人が掛け合えばいいんですが、されてないということですか。

事務局

ここで語る分は来年度なので、それなりにいろいろな予備調査もしておりますし、精度は上がっています。ただし、それ以降については、公表するまでに至っていないというのが実情です。

委員

ありがとうございました。

会長代行

ありがとうございます。ほかにご質問。

委員

計画とか方針というのは、必ず階層性がスケールの的にも時間的にもあると思うのですが、この県の基本方針やプログラムのさらにこの上に位置する、あるいはより大きな枠組みの中に位置づけられると思われるような上位方針や計画とのつながり、特に国の国土形成であるとか、あるいはランドデザインとか、そういったものとのつながりとか、そのあたりを記載いただいた方がわかりやすいと思ったのですが。

事務局

県の計画としては、長期ビジョンというのがあるので、それと当然、リンクしているということになると思います。ただ、プログラムということになりますと、非常に即地的な計画になっていますので、上位計画との直接リンクということよりも、個別のいろいろな国の計画なりに基づいて、分野ごとに立てた計画を集大成したというイメージの方が強いと思います。ダイレクトに上位計画から降りてきて、そのままこの計画をつくるのではなく、個々のいろいろなセクションごとに、いろいろな計画を国の方針などに基づきながら、計画を立てているのですが、それらを集大成し、全体としてこのようになっているということをお示しするというイメージと考えております。

委員

1対1のリンク関係はお示しにくいと思うのですが、少なくとも、整合性がとれているというか、枠の中であるとかですね。それから、予算規模もフレームが6割に縮減しているというのは、県が勝手に縮減したわけではなくて、全体の動きの中で決まっていることだと思うのですが。

事務局

予算的については先ほど言いましたように、行革の投資フレームというものを県として示しておりますので、それに即しております。

委員

県民は新聞を読んでいますので、国の動きも見ながら県の動き、国との関係はどうかということ絶えず意識していると思います。

事務局

ただ、10年先までの計画を我々は示しているのですが、10年先の計画ということになると、国もそんなに明確に示していない。例えば、来年度であれば、公共事業予算8割だとか、そういう情報はありますが、なかなか5年先、10年先のことは、だれも示していません。その中で、ある意味、県としては非常に大胆に、県の思いをこの計画に込めています。例えば、今であれば、行革という県の予算を仮定し、その中でどのような事業ができるのかということを選定している、というようなイメージです。

委員

では、先導というか、先を走りながら、割と独自の計画をたてているということですか。

事務局

実は平成14年にもこの計画を最初につくった時に、国交省から、「何でこのような計画をつくれるのか。補助はだれが担保するのか。」というようなことを言われたことはあります。ただ、保守的になると、全然情報開示進みませんし、我々としても、行政としてどのように考えているのだということを示せません。国の方には、あくまで県の思いを書かせていただいています、当然、補助を前提にしていますけれども、補助がない場合には、また、そのときに考えますというようなやりとりの中で、我々としてはできるだけ情報を示していこうというような結論をしたというのが経緯としてございます。

会長代行

よろしいでしょうか。

ほかに質問、あるいはご意見ございませんか。よろしいでしょうか。

私の方から一つだけ確認をしておきたいのですが、この基盤プログラムは、各県民局単位でおつくりになっており、前期6年間で完了できた、できなかったというのがいろいろあると思うのですが、それは公表されているわけですか。

事務局

結果、どうであったかというのは公表しておりません。

会長代行

多分、我々とちがいますが、独立行政法人などは、中期計画、中期目標、どこまで達成できたかと、必ず中間的な報告をします。そういう意味では、県民はここまでできたのか、これはなぜできなかったのかという情報が欲しいと思います。

事務局

実は政権も変わりまして、また、このプログラムの見直しということが、議論されていまして、次の見直しは平成22年か平成23年ぐらいになるとと思いますが、そのあたりで見直すときにご指摘のようなことを意識しながら、結果、どうであったかということを含めて、整理をさせていただきたいと思います。

会長代行

ぜひとも、お願いしたいと思います。

ほかにご質問、ご意見ございませんでしょうか。

それでは、県の社会基盤整備プログラムのご説明はこれで終了させていただくということにさせていただきたいと思います。

それでは、本日の議題でございますが、前回、ご審議賜りました13件につきまして、さらに追加説明等々との資料を用意していただいております。順次、これをご説明いただいた後に13件合わせて審議してまいりたいと思います。

まず、道路事業について、追加説明をお願いしたいと思います。

2 道路事業についての追加説明、質疑

- 1) 事業実施時の「地域意見」の把握について
- 2) 事業における用地費の考え方について
- 3) 将来交通量の推計について
- 4) 評価調書の修正について

事務局

今回4件の追加資料を提出させていただいております。追加資料の地道1をごらんください。

まず、1件目は事業実施時の地域の意見の把握についてでございます。

今年度における要望内容につきましては、前回は説明させていただいた4つの事業について、それぞれ下記のとおり要望がございました。まず、鳥取豊岡宮津自動車道の余部道路ですと、7月25日にこれは北近畿豊岡自動車道の早期実現促進大会が開かれたのですが、その場であわせて、余部道路の早期完成についても、地元の但馬地域の首長さんなどから要望をいただきました。以下、10月21日には、但馬の自治会の県政要望の場でも同様なご要望をいただいております。

宗佐土山、小野藍本線、176号広野バイパスについてもそれぞれ記載する場において要望をいただいております。

また、これ以外にも、地域の住民からも直接、県民局などを通じて要望を受けている場合もございますが、時期等が特定できないため、ここでは記載を見合わせていただいております。

続きまして、地道2をごらんください。

事業における用地費の考え方についてでございます。

用地の単価につきましては、毎年7月1日に見直しをしております。この見直しは、公示地価の変動等をもとに時点修正しております。用地交渉が遅延し、7月1日を超える場合は、当然、見直した単価で再度交渉をさせていただいております。

参考1の方に176号広野バイパスにおける用地補償費の動きということで、年次経過とともに掲げさせております。

前回再評価をした平成16年のときに見積もった単価の場合、平成15年以前について、11億6,000万円がそれまで用地補償として払われてきました。それ以後の残りの残用地補償費といたしましては、この時点におきまして、10億4,800万円を見込み、合計で22億800万円、合わせて22億円と、前回の再評価のときに記載させていただきました。今回の再々評価におきましては、15年以前につきましては変わらず、それ以降につきましては、毎年度実勢地価から算定・買収したものを掲げさせていただいておりますが、その総合計で21億8,200万円、これもまとめると、前回、前々回と同じく22億円となり、たまたまこういう結果となっております。

参考2に用地単価の設定について、記載させていただきました。

供給用地単価につきましては、事業区域内における買収単価の基準となる標準地という

ものをまず設定いたします。この標準地の評価額につきましては、公共事業の買収事例さらに民間の取引事例などから比準、単価補正を行って決定しております。事業区域内に公示地または県の基準地がある場合は、それを標準地ともしております。

この標準地の評価額につきましては、不動産鑑定士による鑑定評価額を上限として、鑑定評価額との開差を確認してございます。

以上の手続を経て、決定した標準地の評価額から比準を行って、買収地の評価額を毎年度決定している次第でございます。

続きまして、3番目の交通需要推計についてご説明いたします。

地道3をごらんください。

前回もご説明申し上げましたが、平成11年と平成17年に交通量調査を行いまして、平成42年の推計値を出しております。平成17年と平成11年でそれぞれ平成42年を推計したわけでございますが、新しい方、つまり平成17年の推計値は平成11年と比較しますと、全国ベースで13.1%、兵庫県、こちらの近畿臨海ブロックといいまして、兵庫、大阪、和歌山県全体になるのですが、10.1%の減となっております。また、平成17年の実績比と比較しますと、全国で平成42年の推計値は2.6%の減、近畿臨海ブロックですと3.4%の減となります。

資料の左下の方は全国値の値でございますが、推計結果を書いております。2,030と書いてあるのが平成42年でございますが、この推計が全国ですと、このもともとのこの波線の方ですね。こちらが平成11年に推計したときのトレンドパターンでございます。この下の方が平成17年推計した場合のトレンドパターンのグラフでございます。13.1%、平成11年の推計よりも減ずるとなっております。

また、右の方には参考として、実績値と推計値の比較を全国ベースで掲げております。

地道4をごらんください。

推計はどのように行うかというフローをお示ししてございます。

推計につきましては、乗用車と貨物車、その合計で全国の自動車交通の推計を出しているのですが、今回、乗用車の場合を例にとりまして、ご説明いたします。

まず、一番右上の黄色で書かれている将来人口でございますが、人口減少ですとか、少子高齢化の動向とかを踏まえ、将来人口の設定を行います。

その次に、地域別、個人属性別、また、目的、これは業務ですとか、通勤、通学、レジャーとか、そういったような目的ごとに1人当たりのトリップ数、どれだけ移動するかというその最小単位を設定いたします。その結果、人口にそれを掛け合わせることによりま

して、2番目に書いてあります全交通機関のべ利用者数というものが出てきます。こちらは、自動車だけではなく、鉄道、船舶、航空、それぞれ含んだ利用人数が設定されます。その後で、実際、乗用車を使われる人はどのくらいいるかというもので、乗用車分担率というものを掛け合わせるにより、乗用車の延べ利用人数というものが設定されます。さらに、1台当たりの乗用車の平均輸送人数、運転される方とあと同乗される方など、そういうものを適切に設定することによりまして、自動車の台数トリップというものが、そこから算出されます。

さらに、1台当たりの自動車の平均利用距離、これを掛け合わせるによりまして、台数と移動距離の積算、掛け合わせて積算トータルの乗用車走行台数というものが設定されており、これを積み上げたのが全国推計値となります。

また、下の方に乗用車保有台数の推計を掲げております。基本的な考え方は、それぞれの県単位にそれぞれ率を掛け合わせ算出することとなっております。

続きまして、調査評価書の訂正を出させていただきます。

地道5をごらんください。

まず、1点目は、主要地方道宗佐土山線でございますが、前回、環境適合性のところで、沿道環境と地球環境、基準が非常にわかりにくいというご指摘受けましたので、記載のとおりに変更させていただきました。

まず、両側に植樹帯を設置することにより、沿道の景観及び生活環境の向上に寄与できる。また、歩道部の透水性舗装により、雨水を地下に還元することができるとしてございます。

続きまして、地道6について。

176号広野バイパスでございます。こちらは、渋滞の緩和や自動車交通の円滑化により排気ガスが減少し、環境改善に寄与できると訂正させていただきました。

以上でございます。

会長代行

ありがとうございます。

ただいまの道路事業に関連する追加説明について、ご質問、ご意見ございましたらお願いいたします。

委員

交通事業予測ですが、最近、高速道路無料化であるとか、1,000円になるとか、あるいはETCの設置とか、需要してする因子が急激に変わってきていると思いますが、そう

いったこともこの需要予測の中に考慮されているのでしょうか。

事務局

結論から申し上げますと、平成17年度の時点で交通量を拾いまして、その後、交通量推計を行いました。基本的に無料化の方針が示される前に推計していますので、厳密の意味では、そこはうまく反映されていません。ただ、交通量全体の走行材料というのは変わりがないと考え、フレーム化が徹底しているので変わりないと思います。ただ、個別の路線ごとの交通量につきましては、いわゆる料金変更などですね、そういったことが非常に効いてきますので、そういうものを個別路線ごとに見ると、影響はあると思っておりますが、大枠は基本的には変わりはないと思っております。

会長代行

これは、多分、今まで抑制されていた発生トリップ数というのは、僕は若干、影響受けると思います。従って、既存の目的別、1人当たりトリップ数というのが、少し、例えば、観光等につきましては、少し変わっていると思います。ただ、その政策がどこまで続くか読めませんので、これを直すべきかどうかは、よくわかりませんが、現実には休日はそうなっています。高速道路について、全然バスは減っていますし、自家用車が増えているという事は確かです。

ほかに、道路事業全般につきまして、ご質問ございませんか。よろしいでしょうか。

それでは、次の方に移らせていただきます。

次は、交通安全事業の追加説明をお願いしたいと思います。

3 交通安全事業

1) 事業全体の整備目標および事業箇所選択の考え方について

事務局

先般の審査会におきまして、歩道整備に関する基本的な考え方、事業選定に当たって、どういった視点で行うのかというようなことのご指摘をいただいたと思います。それにつきまして、説明させていただきます。

道保1でございます。

交通安全事業に関しまして、そのうち、歩道等の整備につきましては、特定交通安全施設等事業の実施計画に基づきまして、交通安全対策、歩道等の整備を行っているところでございます。

これは、先般もお話がありましたけども、交通安全施設等整備事業の推進に係る法律と

ということがございまして、これに基づきまして、公安委員会や道路管理者が最近の新しい計画、平成20年度からの5カ年計画というのを策定しております。これに基づきまして、歩道の目標延長、ここでは歩道との新設整備に関しては、事故が多発している区間、通学路、小学校1km圏域において重点的に歩道整備を推進することにいたしまして、この5カ年間で約190kmを新設していこうということにしております。これまで歩道の必要延長という表示をしておりますが、下に 印で表記していますが、自動車交通量500台以上で歩行者数100人、通学路に当たっては40人、または、歩行者、自転車交通が150人台以上の区間を原則的に数字を算出しまして、歩道の必要延長を出しているわけですが、平成20年3月末で現在約2,393kmで、そこから190kmを整備しまして、2,580kmを目指していくというものです。

これらの数字に関しましては、先ほども説明がありましたが、社会基盤整備プログラムに基づいて事業を選択いたしまして、そこで数字を弾いているところでございます。

それから、3番目の事業箇所の選定でございます。

事業箇所の選定につきましては、通学路の指定状況、交通事故、それらの件数でありますとか、事故率、交通量、自動車とか、歩行者・自転車数、また、事業の執行環境ということで、地元要望や、その事業化に当たりましては、地域の人たちとともに、交通安全の総点検を行っております。こういったことを踏まえて、事業実施の機運情勢が図れたか決めまして、整備を実施しているところでございます。

以上でございます。

会長代行

ありがとうございます。

それでは、交通安全事業に関連しまして、ご質問がございましたらお願いします。

特にございませんか。

ないようでございますので、次の街路事業の追加説明に移らせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

4 街路事業

1) 伐採予定の桜の種類および樹齢について

事務局

前回、街路課から3件説明させていただきました。そのうちの1件で、西宮の建石線で阪急甲陽線との立体交差区間でございますけれども、この事業は街路事業にあわせて、阪急

甲陽線を一部地下化するために、夙川公園の桜をはじめといたしまして、沿線の樹木を伐採せざるを得ないわけですが、沿線自治会や、市民団体から強硬な反対運動が展開されておりまして、いまだに理解が得られてないために、理解を得るに一定に時間を要することから、再評価としてやむを得ず、事業を一時休止するというで説明させていただきました。

その際、委員の方から伐採する桜の種類とか樹齢の質問を受けましたので、追加資料でこれについて説明させていただきます。

夙川公園は、河川敷全体が公園として整備されている都市公園でございます。昭和26年に戦災復興事業の一環として、都市計画決定されております。現在のような桜とか松で独特の景観を呈したのは、昭和24年に当時の辰馬卯一郎西宮市長の提唱で、ソメイヨシノを中心に約1,000本の桜の若木が植樹されたことに始まっておりまして、現在まで約60年を経過しております。また、公園整備以前にも、既存の松やヤマザクラなどがあって、古いものでは樹齢約150年というふうにも言われてございます。

現在、公園内には約1,660本の桜がございまして、このうち、今回の事業で伐採する桜は約20本、松なども含みますと51本でございますが、その20本の内訳は、ソメイヨシノが17本、八重桜が2本、ヤマザクラが1本ということでございます。

なお、樹木伐採後は、鉄道跡地等を利用して新たに復元する計画で説明してきましたが、樹齢とか移植のいかににかかわらず、伐採すること自体に強い反対を示されていることから、現在、理解が得られておりません。ソメイヨシノは樹齢約60年ぐらい、それから、ヤマザクラ、八重桜等は100年から150年というふうに言われているようでございます。

以上でございます。

会長代行

ありがとうございました。

ただいまの街路事業の追加説明ですが、ご質問等ございますでしょうか。

委員

どうもありがとうございます。

特にソメイヨシノというのは、こういう場所、それから、河川堤防上でよく植えられておりますけども、60年たちますと、ほとんど寿命が来ているわけです。それと病気なども、心配になりますし、なぜ、そういう専門的な観点から、説明してもご理解いただけないのか、非常に理解に苦しむところです。これは、私の感想ですけど、やはりそういうことを、そういう実際の実態も住民の方にご理解いただかないと、社会資本整備は、なかなか進ま

ないと思います。これだといかんともしがたいものなので、そういうご尽力された結果、いまだにこうだということだと思います。

事務局

写真の川のところが阪急甲陽線ですけども、地下化するのは、その手前の、ちょうど五、六十年経っている桜がきれいに満開になっておりますところで、樹齡が来てもこういう状態ということもあるかと思えます。

委員

でも、時間の問題です。

以上でございますが。

会長代行

ありがとうございます。

委員

枯れると管理が悪いと言われ、また、しかられるのではないのですか。そのあたり、あらかじめ、もういつ枯れても仕方がないですよということを十分PRしなければいけません。本当は若木にどんどん変えていく方がいいのでしょうか。

委員

弱ってきて病気になると、ほかの木に移りますから、余計悪いです。

事務局

その辺は、西宮市の方の管理ですので、市の方にその意向を伝えておきます。

会長代行

ほかにございませんでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、次の砂防事業につきまして、追加説明をお願いしたいと思います。

5 砂防事業

1) 評価調書の修正について

事務局

それでは、砂防事業について、説明をさせていただきます。

資料の砂防1をお願いいたします。

前回の審査会でいただきましたご意見を参考にいたしまして、調書の一部を修正いたしました。

まず、修正箇所はその調書の中で、赤字で表示している箇所でございます。

事業を取り巻く社会経済情勢等の変化の欄でございますけれども、黒ポツの上から三つ目、完成年度を遅らせる主たる要因といたしましては、建設投資額の減少でございますので、誤解を与えないように「住民参加の森づくりは、住民の参画促進や合意形成に期間を要することに加え」という表現を削除いたします。

次に、中ほどの必要性の欄でございますけれども、ご指摘いただいた部分で、昭和13年や昭和42年の災害があったから必要といったような記載ございましたけれども、これを「近年の都市化の進行や阪神淡路大震災での崩壊の発生、さらには近年の豪雨の頻発などのために土砂災害の危険性が依然として高いため必要」との記載に修正いたしました。

説明は以上でございます。

会長代行

ありがとうございます。

ただいまの説明に関連しまして、ご質問、ご意見ございましたらお願いします。

よろしいでしょうか。

委員

はい。内容的に結構です。ただ、1行目の「近年の都市化により山すそまで都市化が進行している」は、表現が悪いので、「近年、山すそまで都市化が進行している」で良いのではないかと思います。

会長代行

そうですね。都市化により都市化がとまっていますのでね。

事務局

わかりました。修正いたします。

会長代行

ほかに、ご質問、ご意見ございませんでしょうか。

よろしいでしょうか。

では、追加の資料説明について、ご質問がないようでございますので、今まで説明を受けてきました13の事業案件について、審査をお願いしたいと思います。

公共事業等審査会設置要綱第2条において、事業の評価に当たり、県が作成した調書の審査を我々が行うということになってございます。

その点を踏まえていただきまして、案件番号1番から13番までについて、審査をいた

したいと思います。

今回の審議案件、交通安全事業3件については場所が異なりますが、事業の目的、内容はほぼ同じでございますから、まとめて審査をお願いしたいと思います。

(2) 継続事業に係る審議案件の審査

1) 道路事業

審議番号1 (国)178号 余部道路

会長代行

まず、案件番号1番の道路事業、国道178号余部道路についてご審査をお願いします。

県の評価書によりますと、道路事業178号余部道路については事業継続ということで調書がつくられておりますが、いかがでしょうか。県の調書のとおりでよろしいでしょうか。

ご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

会長代行

ありがとうございます。

それでは、第1件目の道路事業、国道178号の件につきましては、事業継続妥当という審査会の結論にさせていただきたいと思います。

審議番号2 (主)宗佐土山線

会長代行

引き続きまして、案件番号第2番でございますが、主要地方道宗佐土山線について、ご意見を再度賜りたいと思いますが、いかがでしょうか。

この事業につきましても、県の評価書では、事業の継続妥当という結論になっておりますが、審査会の結論としては継続妥当ということでよろしいでしょうか。

ご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

会長代行

ありがとうございます。

それでは、案件2番目の主要地方道宗佐土山線、事業継続は妥当という結論にさせていただきます。

審議番号3 (主)小野藍本線

会長代行

引き続きまして、案件番号3番でございます。同じく道路事業、主要地方道小野藍本線につきまして、追加のご意見、ご質問ございませんでしょうか。

この道路事業も調書では、事業継続したいということでございますが、審査会としても、事業継続妥当ということによろしいでしょうか。

ご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

会長代行

ありがとうございます。

それでは、主要地方道小野藍本線も事業継続妥当であるということで、審査会の結論にしたいと思います。

審議番号4 (国)176号 広野バイパス

会長代行

引き続きまして、事業案件4番目でございますが、道路事業、国道176号、広野バイパスについて、いかがでしょうか。

これも調書では、事業継続ということで提案が出ていますが、審査会の結論として、事業継続妥当であるという結論でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

会長代行

ありがとうございます。

特にご異議がないようでございますので、同じく、国道176号、広野バイパス事業につきましては、事業継続妥当という結論にさせていただきたいと思えます。

2) 交通安全事業

審議番号5 (国) 250号

審議番号6 (主) 姫路神河線

審議番号7 (主) 大谷鮎原神代線

会長代行

続きまして、案件番号の5番から7番までの交通安全事業の審査に入りたいと思えますが、交通安全事業3件ございますが、これを一括審査にしたいと思えますが、よろしいでしょうか。

交通安全事業、いずれも県の評価では継続ということを出ているわけですが、ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

会長代行

ありがとうございます。

特にご異議はないようでございますので、交通安全事業3件についても、いずれも審査会の結論として事業継続妥当ということにさせていただきたいと思えます。

3) 自転車道事業

審議番号8 (一) 播磨中央自転車道線

会長代行

引き続きまして、案件番号8番の自転車道事業でございますが、これにつきましてはいかがでしょうか。

委員

この点につきましては、前回、議事録と資料をお願いしたので、前回の会議中にいただきまして拝見し、今日何か追加があると思ったらありませんでした。

ふるさと交流委員会のご説明があるのと思って待っていた次第なのですが、格別に見落としているかもしれないので、これについての検討、進捗状況でルート案の検討

を行った等々についての資料を見せていただきたいと思います。でないと、再評価の結果のところ、二期工事については、直した上で実施するとありますけど、その後、5年余りたっている間にどんな進展があったのか、承知されている方があれば、口頭でも結構なので、ご説明をいただけますでしょうか。

会長代行

事務局の方から追加説明をお願いします。

委員

二期工事もそうですし、現況のことについても、今回の道保4のところにお示しなさっている資料が、何年のいつごろのことか、前回もそうですけど、思い込みかもしれませんが、ウォーキング利用の写真も何となく以前と余りにも似ている風情がありますが、そんなことはないと思うのですけれども。

事務局

実は、二期工区のルート案については、まだ、具体的な案のままで、それからの進捗はございません。私ども、一期工区の事業をとにかく一生懸命、例えば用地の取得に対しましてなど実施しておりまして、表にありますように、黄色の部分につきまして、完了をすべて実施しておりました。あわせて、一期工区における利用促進ということで、検討会、当時のふるさと交流委員会を設立されまして、その後、内部調査を実施した後に、真ん中の部分つながったところもありまして、新たに私どもで実施母体となる市町と、平成23年完了を目指す形で、今年度、具体的なイベントを一つ、先日11月ですが、ウォーキングのイベントを実施することができました。いずれにしても、調書というお話でありましたが、そういう段階でありましたので、お示しできなかったことあります。

委員

私も改めて、もう記憶が定かではないので、いろいろ見直して見たのですが、前回のときにも、この時点が平成16年で、平成16年から5年間の間のイベント実績の資料をいただいていたのですかね。それから検討会ですが、ふるさと交流委員会の検討はどんな経緯があったとか、今回、見直しに当たって急遽、立ち上げられた、この実績率として、どんなものなのかを、あとこれだけなので、当初かけた金額に比べたら少ないのもういってしまえというような私は見てはいけないかもしれませんが、あるのかもしれないですけども、果たして、この5年間でどれほどの利用があったかについて、少しご紹介をいただければありがたい。現況写真も、何年時点の何のイベントかなど、道保4の

資料では、全くこれではどれだけされているのかなという感じがします。ほかの丁寧な資料と比べて、あまりにも違いが際立っている感がこれについてはあるので、できまして、もう少し時系列、過去5年の利用状況をご紹介いただければということです。口頭で過去1年で結構ですので、イベントについてご紹介いただきますか。

事務局

今の実績でいきますと、地域の運動会の利用と、先般自然と歴史探訪ふるさと再発見ハイキングということを加西市の観光協会とお願いしまして、実施しております。

今の実績として、ここ1年、イベントとしてはそういう状態ですが、平成22年度に開通イベント、加西市のトライアスロン大会というものを企画しておりまして、そこでの利用、それから、加西ロマンの里ウォーキングというのが、これは、毎年場所は変わっておりますが、今年度、別の場所でされていますので、そういった中で、この自転車道を使ってもらおうということで、今、調整を進めているところです。

会長代行

よろしいでしょうか。

委員

道保2のところですけども、一期工事はもう完了しているので、黒いところはもうでき上がっているわけですね。間の部分も平成16年から平成21年で、そこもつながったと理解してよろしいですかね。

事務局

黄色で塗っているところが、昨今供用したところです。

委員

供用したところですね。

事務局

下の方の赤の部分400mが今残っています。

委員

平成22年度ですね。わかりました。

事務局

それにつながりますので、加古川市も入ってもらい、そのときに開通イベントをやろうという動きです。よって、平成22年度にイベントを企画しようとしています。

委員

なるほど。ふるさと交流委員会の方は、この5年間では何回ぐらい開かれて、どのよ

うなご意見が出たか、簡単で結構です。

事務局

ふるさと交流委員会は、実は提案をしてもらうだけの委員会として、平成16年度に一応、その会を閉じております。それから、先、具体的にいろんな地域でのイベントにごくわずかだったのですが、使っていただいている状態です。ただ、そのときは、黄色の部分ができていなかったこともありまして、これをつながることにより、そういった部分使用から少しは長い延長ということで、今、そういう取り組みを進めているところです。

委員

私の理解では、とにかく一期工区の先ほどの黄色い部分と、この下の40m部分は、とにかく早く事業を完了し、加古川右岸の自転車道と一体とし、まずは、活用することにより、どの程度この地域の自転車道の利用が図られるのか、そういう様子を見てから二期へ取りかかったらどうかということが、この前の意見ではなかったかと思いますが、いかがですか。

事務局

我々としても、とりあえず、一期工区と加古川右岸とを一体化したことにより、利用者を増やしていこうと、二期工区というのは、それらの情勢を見た段階で判断すると考えております。

委員

そうすると、県の意見はそういうことでの継続ということなのですか。

事務局

はい、そのとおりです。

委員

ここに書いてあるのは、二期工区について計画内容を再検討した上で実施すると書いてあるので、二期工区までこのままずっといってしまうのではないかと危惧があるのではないのでしょうか。

事務局

私ども、5年前にいただいた意見につきまして、十分尊重した上で、今記述しております利用促進、地元機運の情勢、そして、まだ、二期ルート自体も固まってはいませんので、そういったことを含めて、トータルとして一期完了後、十分、検討した上でないとやっていかないということにしております。

委員

表現をうまくしていただければいいと思いますが、それでいかがでしょうか。

会長代行

委員各位は、いかがでしょうか。道保1の再評価の理由のところは今、ご指摘いただいたような計画内容を再検討した上で実施しますというふうに書いてあるので、それを我々が認めるのかということに対して異論が出ております。この表現を少し変えていただくことについて、どういう表現が良いか、事務局の方から何かございますか。

事務局

再検討を行うということで、いかがでしょうか。

委員

少し考え、この次のときまでに、きちんと整理していただいたらいいのではと思います。

会長代行

そういうことでよろしいでしょうか。

それでは、この評価書の理由文面を変えていただいて、「なお、二期工区は各種利用促進策の効果や地元の機運の醸成を見きわめた上で再検討する」と。そういう文案で調書の文案という形で、県の再評価を認めるということでよろしいでしょうか。

事務局の方もそれでよろしいでしょうか。（「はい」の声あり）

そういう形に修正していただくことを前提にして、この再評価の結果は妥当であるということで結論してよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

会長代行

ありがとうございます。

委員

やはりその活用状況というのを、もう少し具体的に示してほしいと思います。

会長代行

前回の意見も、その意見が多かったと思いますので、今回もそういう意見で、結論とさせていただきます。

委員

補足よろしいですか。

会長代行

はい、どうぞ。

委員

いい具合にご提案いただき、まさにそのとおりで、これをやってはいけないと言っているのではなく、前回のような審議を経て、ここに出てきたのであればね、この出し方はちょっと踏み込んで言えば少し誠意がないです。口頭でご説明になったことを資料におつけになる。それから、現況写真についても、もう一回、取り直していただいた方がいいのではないかと思いますし、現況などお書きになる以上は、ほかの調書もそうですが、何月何日の資料というふうにお書きいただかなければ、言葉は悪いですけども、非常に緩やかな審査をしたなというふうに、外部から指摘されても仕方がないと思います。現況とつける以上は、何年何月何日写真ということをおつけになっていた資料もかつてあったわけです。

この資料の精度さというものも、ほかはきちんとおやりになっている、この案件については際立ったので、つい申し上げた次第です。次の打診があるときは、今実際におやりになっていることを、もう少し反映された調書をおつくりくださいますようお願いします。

以上です。

会長代行

今後の資料の作成も含めて注文が出ておりますので、このあたりはよくお願いしたいと思います。できましたら、ほかの写真も全部、撮影日時が出るようなカメラで資料をつくっていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、自転車道につきましては、文言を修正した上で、県の調書のとおりに継続妥当ということで、結論にさせていただきたいと思います。

ありがとうございました。

4) 街路事業

審議番号9 (都) 尼崎宝塚線(寺本工区)

会長代行

それでは、引き続きまして、案件番号9番目でございますが、街路事業、都市計画道路尼崎宝塚線について、ご審議を賜りたいと思います。

県の調書では継続という結論になってございますが、いかがでしょうか。
県の評価どおりでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

会長代行

特にご異議がないようでございますので、この事業につきましても、継続妥当ということで、審査会の結論にさせていただきたいと思えます。

審議番号10 (都)黒橋線

会長代行

それでは、引き続きまして、案件番号10番目でございますが、街路事業、都市計画道路黒橋線について、いかがでしょうか。

これも県の評価書では、事業進捗率は9割を超えており、継続して事業を実施する必要があるということで、継続という判定でございますが、これでよろしいでしょうか。

委員

これ、その次に載っている区間で大方できかかっているところなので、とめられませぬね。

会長代行

よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

会長代行

それでは、審査会の結論も継続は妥当であるということでさせていただきたいと思えます。

審議番号11 (都)建石線

引き続きまして、11番目の案件でございます。同じく街路事業、建石線について、いかがでしょうか。

委員

一時休止という原案に対して、反対いたしません。ただ、この審査会は事業の休止とか停止とか、あるいは休止しようかどうかということに対して進めるか、できるかどうかという意見を述べる場だと思っておりますので、今まで進んできたこのプロジェクト、都市防災機能の向上という非常に大きな公益、社会の安全性の問題を担っているプロジェクトだと思っております。今、その一時休止の理由が、この地元地域地先の利害や、価値観、そういったものが先行しているように思います。そのために、県民全体の安全性や、それから、今までこの事業に投資してきた事業効果の100%発現や、そういったことが危ぶまれますので、ややもすると、この一時休止でその今までの投資が十分効果が発揮されずに逆に県民に損害を与える可能性もあると思っております。そういう地先の問題もありますので、地域でこれだけ反対されて、強行に事業を継続するという部分、結論はなかなか出せませんが、やはり地域の方にこの共益、公益への理解をいただきたいということを私自身は意見として持っております。もし、この審査会でそのようなご趣旨に対して、大きな反対がなければ、この地元地域にこの審査会でこのような意見が出たということをお伝えいただいてもいいのではないかと思います。いかがでしょうか。

会長代行

ありがとうございます。

今、委員から審査会としての意見を附帯意見としてつけて、休止するということを認めるという提案ですが、どうでしょうか。

委員

結構だと思います。

会長代行

ほかの委員、ご意見ございませんでしょうか。

もし、ないようでしたら、引き続き、広域的な公益の観点から地元との事業の必要性について、引き続き、交渉していただきたい。しかし、当面、休止とすることは妥当であるということによろしいでしょうか。

では、そういう附帯意見付きの休止を承認するということに審査会にて決めさせていただきたいと思っております。

ご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

会長代行

ありがとうございます。

5) 砂防事業

審議番号 1 2 六甲山系グリーンベルト整備事業(武庫川ブロック)

それでは、砂防事業、六甲山系のグリーンベルト整備事業について、いかがでしょうか。

県の再評価では、継続ということで結論づけておられますが。この再評価、県の継続という再評価とおりでよろしいでしょうか。特にご意見ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

会長代行

ありがとうございます。

それでは、特にご異議ないようでございますので、六甲山系グリーンベルト整備事業については、事業の継続は妥当であるという結論にさせていただきたいと思います。

6) 海岸事業

審議番号 1 3 田之代海岸 海岸環境整備事業

それでは、海岸事業、田之代海岸について、ご審議をお願いしたいと思います。

これも県の再評価では、事業継続ということで提案が出ておりますが、これでもよろしいでしょうか。特にご意見ございませんか。

特にご意見がないようでございますので、審査会の結論として、事業の継続は妥当であるという結論にさせていただいてご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

会長代行

ありがとうございます。

それでは、この海岸環境整備事業も、事業継続は妥当であるという結論にさせていた

だきたいと思います。

それでは、事業案件の審査は13件終了いたしました。

次に、林道整備事業の説明に移りたいと思います。

(3) 審議案件の説明

1) 事務局より林道整備事業について説明

審議番号14 前地・カンカケ線 過疎代行林道整備事業

会長代行

ありがとうございます。

それでは、ただいまご説明いただきました資料に関連しまして、ご質問、ご意見をお願いいたします。

委員

何点か質問がありますが、一般的にこの林野の事業というのは、非常に風当たりが強く、事業を進めるのが非常に大変だと推察いたしますが、まず、この林道というものの国の進めていく方針は、どのようになっているのですか。

聞くとところによると、林道というのは1車線、2車線いずれにしる幅員が作業道に比べますと大きいので、どうしても両側ののり面が急勾配になり、森林の手入れ作業がなかなかできないと、全体として、林道よりも作業道の整備の方に重点が移りつつあると聞いております。林道整備はかつてずっとやられていましたけども、専ら通過交通には貢献できても、なかなか直接の林業作業につながる、つながるといふか、運送という意味ではつながるのかもわかりませんが、そこから作業をすることはなかなか難しいと聞いております。そういう意味で、林道よりはむしろ、作業道の方の整備の方に国全体が動くと思っていたのですが、そのあたりの動向とこの県の方針につきまして、教えてくださいたいのがまず1点です。

そういう意味で、この森林に供する道というのは、本来は通過交通ではなく、山に向かって袋小路になるべき道路ネットワークだと思いますが、ここで、どこそこに結ぶという、そういう目的を記載されているので、本来のその林業作業だけの便益ではないのではないかと一つ思います。

それから、林道4でどこに運ぶのかということで木材供給センターの位置関係がよくわからないのですが、これは現場から行きますと、どういう方向なのでしょう。やはりこの両側に林道が通過できるように両端をつなげるようにしておくべきなのか。供給

センターとの位置関係にもよりますけども、それが第2点です。

それから、環境保全便益でこの炭素固定便益というのは、これは本当に議論のあるところかと思うのですが、最近の森林の専門家のお話をいろいろ聞きますと、CO₂収支的には、プラス、マイナスがもうほぼゼロだと。そのように学術レベルでは言われているようです。特に熱帯雨林のマングローブなど、逆にCO₂を排出する原因になっているということも、だんだんわかりつつありますので、このような炭素固定便益というものを評価でいいのかどうかです。

前にも言いましたけど、京都議定書のCO₂の考え方と実際IPCCの方で計算している森林のCO₂吸収量と全然考え方が違っており、京都議定書の方は逆にここの森林の二酸化炭素吸収能力ありきの話で進んでいくと、どうしても炭素固定能力を過大評価しているというふうに、どこかの論文に書いてありました。

そういう意味で、果たして、この炭素固定便益が林野庁の方で計算するというようなそういうご指定があるのかもわかりませんが、これでいいのかどうかということについて、疑問を感じております。

以上でございます。3点でございます。

事務局

まず、1点目の林道の整備方針ですけれども、まず、森林林業基本法というものが上にあります。それで林道を整備するという項目があります。

それから、基本法に基づきまして、森林法の中に、これは全国森林計画という15年間の計画なのですけれども、その中で林道の整備を進めるという項目があります。それを受けて、各都道府県は10年間の地域森林計画というものをつくります。それをまた、さらに受けまして、その森林法の中に森林施業計画というのがあるのですけれども、これも5年計画です。整備目標ですけれども、実は、いわゆる林道、自動車道とそれから公道、山の中にも一般の市町村道とか、そういったものが走ってますから、そういったものを含めて、ha当たり20mの整備というものを目標にしております。ちなみに、兵庫県は林道が3m、公道が10m、13mです。

そういうふうな方針に基づきまして、林道を整備しているわけですけれども、指摘のありました作業道、最近、作業道の整備というのが非常に安価で、作業道をつける方がいいのではないかというようなことで、作業道の整備もかなり積極的に進めております。兵庫県がやっている林道は、連絡線形を中心に進めており、作業道はこの連絡線形からネットとなる枝葉の部分を伸ばしてやろうということで進めております。

と言いますのは、山の中に道をつける場合に林道であれば、4mの道をつけるのに、のり面、路面等、いろいろ地形の改変を伴う幅が10m程度ありますけれども、作業道であれば、4、5mで済みます。しかしながら、林道は、路肩の構造物とかいろんな施設は、林道規程という、道路構造令に準拠したものですけれども、まず幹線はきちっとした道をつくってやろうと。つまり動脈となる幹線をつくって、その枝葉の部分となる作業道を血管、毛細血管として入れていくこととしています。

最近、政権が変わりまして、林道から作業道へという転換もありますけれども、林道と作業道とあわせ持った路網の整備は必要であって、林業機械化を進めながら、林業経営の安定化を図っていこうということも政権のインデックスにあります。

ただ、作業道は災害復旧にかかりません。今回の台風におきまして、自力とかいろんな形で復旧する計画ですが、きちっとした道は、やはり1本つくっていこうということで、進めております。

それから、先ほど林道の近くには作業道が伸びやすいように、土場をつくったり、広場をつくったりということも効率よく工夫しながら工事を進めております。

また、当林道は市町道を結ぶ幹線林道なんですけれども、これを過疎代行林道ということで、今現在、実施しているわけなんですけれども、過疎代行林道の要件というものが市町村道を結ぶというのが一つの要件でありますし、市町道から谷沿いにずっと突っ込んで開設する林道を突っ込み線形と言っておりますけれども、そういった林道が4路線ほど入っていて、それを有機的に何とかつないでほしいというようなこともございました。そういうふうな事業に乗せていくべく、両サイドの公道を結んで幹線をつくったという経緯がございます。

それから、CO₂の関係ですけれども、去年もそういったことでお話をいただきまして、林野の担当の方にもいろいろお話させていただきました。ただ、やはりCO₂のその便益については、二酸化炭素の分解回収コストの代替だということで、実は去年は1万2,700円という非常に高額な単価でしたけれども、今年は6,600円というようなことで、一定の見直しはされたのかなというように思っているわけですが、国では、まだまだCO₂に対しては、いろいろ考え方もあるようでございますので、その辺はご理解をいただきたいと思えます。

会長代行

ありがとうございます。

委員

ちょっとすみません。ほかでも、そういう例があったように思いますけれども、現在で進捗率が53%、残事業費が40億円の総事業費の中で23億円です。進捗率は50%を超えているが、残ったところの工事費の方が多いというのは、ややこしいところが残ってしまったということですか。

事務局

当初、m当たり全体計画、調査をした時点でm当たり26万円程度で計画していたのですが、その後、国の方でもかなりコスト縮減の指導もありました。例えば、4mの道でも、50cmは部分的に狭くしても、車の通行に支障ないではないかというような技術的な見直し等々がございまして、実際に2割減の21万円ぐらいの開設コストとなっております。したがって、残事業費23億円、総事業費40億円ということで、当初の事業費をベースにして、そこに置いておりますけれども、2割ぐらいは縮減していきたいなということとは考えております。

ただ、今回、そういったことを見直しておりませんので、当初からの差し引きのままです。

委員

理由はわかりましたが、本当は県民感覚としては半分済んで、しかも事業の内容を証するというふうなことで、多分、23億円ではなく18億円など、予想でもいいから書いていただければ納得するところです。

会長代行

ありがとうございます。

委員

この事業は平成12年にスタートしていますね。おおよそ10年でその間、整備されている区間は幾つかご紹介いただいているわけです。半分済んでいるということは、B/Cの根拠となっている成果が、もしかしたら幾つか出ているのではないのでしょうか。短期に出るものではないということもよくわかるのですが、地域での取り組みの活性化というようなご紹介であります。もし、数字的なデータが、つまり、例えば、具体的に生産木材量の推移であるとか、あるいは手入れされた森林区間の面積量であるとか、もし、データがあればご紹介、あるいは資料として写真でおつけいただくとよいのですが。雰囲気はわかるのですけれども、やはりこれだけB/Cを計算なさっているところからしましたら、半分済んだところですので、数値データもお示しいただければというのが1点目です。

それから、2点目につきましては、やはり林道7のところのB/Cの便益で、これ環境関連のことかなと思いますが、それに関連して、全く専門家ではないので、検討違いの質問かもわからないのですけれども、順調に整備されて木が切り出されていけば、木がなくなっていくわけですので、それに関連して、それを補完するような森林整備、つまり苗木を運ぶ平均運搬距離がとて減少する便益地のご紹介があるので、苗木を植えるということは並行する形でなど、あるいはこれにかぶさるような形での植林が、その整備計画があると推測できるわけですが、それについて数値も含めて、兵庫県のこの地域の実態についてご紹介をいただければと思います。

以上2点です。

会長代行

事務局の方をお願いします。

事務局

まず、半分済んだところでの実績ですが、整備効果の林道3の下の過去5年間の実績というふうに書いておりますが、間伐が区域内で60haということであります。

実績というのはこれでよろしいでしょうか。

委員

いや、これで説得というか、10年間やってこれだけなのでしょうか。

事務局

それで今後、間伐については167haの計画があるということです。

委員

間伐より、木材生産に資するって書いておられるので、木材生産に関連して資する部分のご紹介があつてしかるべきじゃないかなと思った次第なのですが。

事務局

木材の搬出などといったことですか。

委員

そうですね。今回は出ていませんけども、これ以外の林道整備の際にも林業労働者の方たちが極めて高齢化をされているので、それに当たって機材の利用により木材生産の促進を図るようなご紹介が以前にあったと記憶しておりますし、林道6でこの写真がありますので、恐らく、木材生産のデータがあるのかと思いお尋ねしているだけです。

事務局

その辺の資料については、ちょっと整理させていただいてよろしいでしょうか。

委員

はい。

事務局

木材のB / Cの関係ですけれども、このB / Cの算出は木材生産、間伐というよりも、伐採した後、苗木を植えて再造林し、きちっとまた山に戻すということで、そういう林業の循環サイクルの中でのこのような便益を見ておりますけれども、そのような再造林の計画のことなのでしょうか。

委員

B / Cで前年度比等があるよということは、当然のことながら役割、切った後、木がなくなれば、表面の土壌が流れてしまうけれども、きっとまた、当然ながら木を植えられる、苗木も運搬されるということであれば、そういう植林の計画、森林整備の計画もかぶさる形で切り出す計画、木材生産という計画と同時に、いわゆる森林整備の計画も県としてお持ちだろうと推測したので、それをご紹介いただければということなのです。

事務局

わかりました。それは実績と対比し、整理をさせていただきたいと思いますので、その辺も含めて、再整理をさせていただきたいというふうに思います。

会長代行

ほかに。

委員

これ、林道7のところではB / CのBの計算の仕方が載っており、ここに数字が入ってくるわけですね。そういう数字が具体的に示されてくると、そのBのところの数値が具体的に示されるとよいのではないのでしょうか。

事務局

計算上の因子を示します。

委員

そういうことでお示しされたらよくわかるのではないかと思います。

それからね、この評価と少し違うかもしれませんが、こういう国の基準によると、ずっと一貫通貫で4mでないといけないわけですから、今いわれている地方分権の中で、このような基準はもう地方に任せろという議論は出ているのですか、出ていないのですか。

事務局

そこまで出ておりません。

委員

それは、残念ですね。もう一つ、間伐材を利用して板柵をつくるわけですか。

事務局

はい、そうです。

委員

さきほど間伐で60haという数字があったのですが、そう量的には大したことはないのですか。

事務局

そうですね。量的には何立方メートルとか、一つの工事に使うのはその程度の単位です。

委員

何ha分ぐらいが間伐材で活用されているなどの話があれば、一つのデータになるかもしれないと思ったものですから。

事務局

現地の間伐材をいろいろ使うというようなことも、例えば林道をつけるときに支障木が出てきて、そういったものを活用するというようなこともやっておりますので、そういったことの事例も含めまして、また、ご紹介します。

委員

これだけ使えるのですよというように定量的にわかればよいと思います。

会長代行

関連することです。

委員

数字については、林道7の一番下の段のところに金額も書いてくださっているのですが、私がお尋ねしたいのは、森林整備に関しての計画はあるかということを知りたいということですので、また、次回にご紹介くださればということです。

事務局

わかりました。

委員

すみません。林道3のところを見て気になったのは、間伐は大いに進むけれども、主伐が進まない形ですね。ところが最初の説明のときには、県産材がどんどんこれからは

需要が喚起されて、ソ連からも入ってこなくなっていくというふうな説明ですが、本来、主伐が進んでこそ初めて供給がされる、それが全然これから見えません。これをせっかくなつたけれども、主伐が進まないという、何かさみしいなという感じがします。

事務局

本件の木材生産の最近の動向でございますけれども、主伐で木材生産をするというよりも、間伐で木材を生産するという傾向が非常に多くなっております。申しますのは、県内の人工林はかなり多くなっておりますので、木材市場行きましても、主伐材と間伐材と仕分けが、見分けがつかない状況でございますので、40年生、50年生の間伐材が出て来たという状況でございます。

それと主伐で、一気に山を切りますと、あと再造林、植栽をしなければいけないということで、となりますと、また、再投資が必要になります。非常にその採算性が厳しい中、その再投資がなかなかできない状況でございますので、間伐で木材生産をして繋いでいくというような状況でございます。

それともう1点、皆伐をしますと、鹿の被害がございます。皆伐をして、再造林しましても、また、その苗が鹿に食われてしまうという被害が県内全般にございます。そういったリスクもございますので、当面は間伐で木材生産をやっていこうと、そういうことで、平成22年稼働の県産木材供給センターにつきましても、間伐材の生産を主力としましてやっていこうと、そのような状況でございます。

委員

さみしい話ですね。

会長代行

ほかにどうぞ。

委員

今の点、確かに事業の目的のトップのところに書いてあるなというのをご説明を伺いながら思った次第です。そうであるとしたら、やはり事業の進捗状況のところにも少し注釈をつけるなどしてくだされば、こちらでも理解しやすいかと思えますし、委員がおっしゃったように、さみしいなという感じにならないように、それが県材利用の主力となっているという文言をどこかに盛り込んでいただければ、理解もしやすいのではないかという印象を持ちました。

一つ質問させていただきたいのですけれども、林道1のところ、事業内容のところでも負担割合に2つ違うことが書いてあるように見えるのですが、国庫補助事業は国50、県

50、県単独事業、県100と書いてあるのですが、どう理解していいのかわからないので、ご説明をお願いいたします。

事務局

国庫補助事業とは、一般的な公共事業で国の補助を受けております。県単独事業というのが、ふるさと林道という制度が、これは旧自治省（今の総務省ですけれども）が立ち上げた地方単独事業で、いわゆる起債をして、交付税が算入されるという財政支援のある制度ですけれども、その事業を開設進度を高めるために活用しなさいというような国の方針、指針もあります。そういう事業を極力活用しながら、林野の公共事業の予算がなかなか伸びないから、林道の整備はいろんなものを組み合わせながら、林道の整備促進を進めていこうという財源、その財源も一部、ここの現場に投入しながら整備促進を図っているということでもあります。

委員

おっしゃる側はそれで通じると思われる。私どもは、一体それが何割ぐらいなのか、全くよくわからないのですね。ですから、例えば国庫補助事業の、総事業費40億円の何割なのでしょう。県単独がどれぐらいなのか。

事務局

40億円の全体の事業費の中で18%が単独事業、82%が国庫補助事業です。

委員

そういう書きかたであればわかりやすい。

事務局

わかりました。ありがとうございます。

会長代行

ありがとうございました。

ほかに。どうぞ。

委員

先ほどご説明いただいた中で、作業道の整備の方向性が、民主党政権で重点が置かれつつあるということなのですが、そういう林道からより作業道へという方向性というのは、この民主党政権のせつな的な施策なのか、それとも政権が変わるがなかろうが、これからそういう方向に行きそうなのか、それによって、この林道をどういう方向に持っていくかということが決まってくるのだと思います。

行政側としては、先ほど8割方の国庫補助事業を進める意味では、作業道だけではな

かなかやっていけないというのは、よく事情としてわかるのですが、そういう全体のトレンド、生産方針の、林野行政のトレンドみたいなものにあわせていただくべきではないかなと思いました。

特に、今、林野行政は特別会計など、ものすごく変動の時期ですね。ですから、それをよく見きわめていただいた上で、向こう何年かの5年ですか、林道整備の方向性をつけていただく方がいいのではないかなと、なかなかこういうことできないのかもわかりませんが、明らかに林道というのは、公道と同じような機能を持っていますので、そういう意味では、交通需要としてのその交通便益のあるいはBの中に入れるような、このBの評価方法はいろいろ問題があると思います。先ほどの環境や、水源涵養便益もなど、非常に問題があると思うので、いずれこれ見直していく方向になると思うのですが、そういう中で、別にその公道としての機能と同じような便益も見込んでよいのではないかなと思うのですが、これは我々の立場からの発言でございますが。

それで、今申し上げました水源涵養機能便益を見ますと、やはりこの審査会では河川の事業も審査しますので、それとの整合性が非常に気になります。この考え方で河川整備は行われていないと思いますので、そういう意味で両方を審査と言われている私の立場としては、人格破壊というか、分裂ぎみになってしまって、やはりその水源涵養便益について、このとおりやると河川整備が大変楽になってしまいますけども、そのあたりの整合性もとれるように、この林野の便益評価方法については、これは県の林野部局だけに申し上げてもかかないませんが、もう少し整合性がとれるようなそういう算出方法をお願いしたいと思います。

事務局

作業道につきまして、最近の県の状況をお話させていただきたいのですが、林道から作業道にシフトしているのかというお話でございますが、一つは生産方式が大きく変わってきているということでございます。かつては、架線集材ということで、谷筋に道が1本ありましたら、そこ索を張りまして、その間の材が搬出できるというものでございました。ところが、昨今は架線ではなく、機械集材、高性能林業機械を、作業道を開設しまして、その作業道上から材を降ろしていく。そこで簡単に加工して、こまが四つも八つもついたようなもので、林道のところまで運んでいく。そういうその集材方式に変わってきておまして、これでその生産能率が非常に高くなってきております。ドイツと日本は比較されるのですが、生産性についてはそういった形ではドイツに近づいてきていると言われておまして、県内でもそういった有力な素材生産、民間の業者の

方ですけども、1日10m³というものを、かつては架線集材では20m³ぐらいだったのですけども、そういった生産方式、生産の効率がよくなってきたというようなこともございまして、そうしますと、作業道を山の中につけていかなければいけない。そういう意味で、私どもは作業道をつけていく必要があると思っておりますし、その骨になる林道もつけていく必要がある。林道からその支線でどンドン道をつけていく、作業道をつけていく。そういうことをしていきたいというふうに考えております。

会長代行

よろしいでしょうか。

ほかに。

事務局

それから、水源涵養便益の件ですけれども、いろいろ利水ダムの代替機能というようなことで、今の民主党がダム構想を提唱していますし、昨年もそういう話をいただいておりますが、やはり国の方針として代替機能の評価でいっているものですから、引き続き、国の方にもいろいろ意見を伝えながら進めていきたいと思っておりますので、ご理解のほどよろしくお願いいたします。

会長代行

ほかにご意見、ご質問ございませんか。

よろしいでしょうか。

それでは、林道整備事業の質疑はこれで一応、打ち切らせていただきたいと思います。

どうもありがとうございました。

引き続きまして、河川事業の方の説明をお願いしたいと思います。

よろしくお願いいたします。

2) 事務局より河川事業について説明

審議番号15 一級河川加古川水系別府川

審議番号16 一級河川加古川水系草谷川

会長代行

ありがとうございました。

それでは、ただいまご説明いただきました河川整備事業2件、合わせてご質問、ご意見ございましたらお願いします。

委員

後の方の河川整備の河整9から14にかけても、前の同じことに関連しているかもしれないのですが、これの昭和57年以来の非常に長きにわたって整備されていることなので、すごく初歩的なことをお尋ねさせていただきたいのですが、写真の河整13や14で拝見すると、印象ですけど、非常に古典的なスタイルで整備されているように見えます。つまり環境に配慮しているような工法でないように見えるのは、素人の感覚なのかと思うのですが、そのあたりのところ、これだけ長きにわたっているのに、その間において、土木整備とか、あるいはこういった河川整備の思想というか、方向性、方針、工法等も進展したのではないのかと思うのですが、非常に古典的なような工法で対応されているように見えるのは、なぜか教えていただきたい。

事務局

河川整備が、非常に長くかかるというのは、確かでございます、その間にいろいろ採用できるものはなるべく採用していきます。当然、用地の範囲とか、いろいろ制約条件はございますが、例えば、河整14でいきますと、この護岸が通常のブロックではなく、環境に配慮しました環境保全型のブロックで、植生も可能であるというブロックを採用しています。それから、この川については、特に低水路整備をしまして、川の流れるところとそれ以外のところ、要するに小動物あるいは川魚、そういったものについても配慮した設計としております。

委員

参考までに、河整13の方は14と違い、14の方は確かに環境配慮型だなと思いながら拝見したのですが、13の方はそうではないのですか。これは、何年ごろの整備された区間か教えていただけますか。

事務局

すみません。何年ごろかというのは、正確にはわかりませんが、このブロックの古さから言いますと、かなり当初のころでございますので、護岸をやり始めていたのが、平成の初期ぐらいだろうと考えられます。正確に何年ごろかというのはわかりません。

委員

河整10のところ、平成16年までに整備されているところは、ほとんど河整13のような状態ですか、そうでもないのですか。

事務局

厳密にそうとは言いきいところはありますが、環境型のブロックを使っているこの河整14につきましては、平成16年、17年ぐらいのものだというものでございます。

委員

黄色いところぐらいはこうなっているけれども、ほかのところはそうでもないという感じですか。

事務局

河整10という図面を開いていただきまして、47の黄色の区間から上流がすべて環境型、河整14のタイプでございます。

委員

そしたら、大体、黒線の平成16年までのところは古い形と理解してもよろしいのですか。

事務局

どの辺で縁が切れるかよくわからないのですが、そのようにご理解いただいてもよろしいかと思えます。

委員

ありがとうございます。

会長代行

ほかにございませんでしょうか。

委員

河整10の図面を見せていただいて、今回の黄色の部分が途中になっています。その上流側を先に平成16年までにされている。歯抜けの状態になっているのですが、これはなぜなのでしょう。下流から連続的という状況ではなくて、断続的に整備が進んでいるようですが。

事務局

東播南北道路の計画がございまして、その辺の調整も要りましたので、この辺は後に遅らせ、道路と計画の整合を取るといったこと、あるいは、県道にも道路橋がございまして、そういったところとの調整もありまして、影響のないところから先にやってきたということでございます。

会長代行

よろしいですか。

委員

はい。

会長代行

ほかに河川事業合わせて2件ございますが、ご質問、ご意見ございませんか。

よろしいでしょうか。

それでは、以上をもちまして、河川事業の説明と質疑を打ち切らせていただきたいと思います。

引き続きまして、河川整備計画策定中の河川事業の中間報告をお願いしたいと思います。

(4) 河川整備計画策定中の河川事業 中間報告

1) 事務局より河川整備計画策定中の河川事業について中間報告

報告案件番号 1 一級河川加古川水系志染川

会長代行

ありがとうございました。

それでは、ただいまご報告いただきました一級河川加古川水系志染川の中間報告に関連しまして、ご質問等ございましたら、お願いします。

委員

河川整備計画で一時中断してもう一度再開することになっているのですが、このことによって、当初の流量計画が変わるといようなことがあるのか、ないのかということが1点と、同じ河川、昭和58年クラスの台風ですが、ここは20分の1になっているのですが、これは、平成2年から見たら20分の1で、この前、さきほどの河川整備は同じ加古川水系ですが、30分の1になっているのは、今の時点から見て、30分の1とってよいのでしょうか。その2点です。

事務局

1点目のご指摘でございます、加古川の支川の志染川につきましては、記載していますとおり、昭和58年の台風10号に匹敵するような洪水を目標にして、整備を進めておりまして、基本的には、同じ流量で計画を今後も進めていくことを考えています。ただ、直轄の方は平成16年に台風が来て、これが史上最大の戦後最大の洪水ということで、直轄区間については一部見直しがされ、流量がそういう形で設定されようとしているところでございます。

まだ、最終決定には至っていませんが、加古川の流域委員会でも、直轄の方で開かれておりまして、決められつつあります。結果的に流量としては整合した形になるので、できれば、直轄区間が大きくなれば、県の方も川も大きくしてほしいという思いはあるのですが、上下流のバランスはある程度、取らないといけないという部分がございます、従来計画のままになると考えています。

2点目の先ほどの河川が30分の1で、志染川が20分の1ということなのですが、同じ洪水規模ですが、支川、先ほどの加古川下流は、本川に合流する支川というのが、少し流域面積の小さな河川でございまして、そういったところで昭和58年の評価をすると、30分の1ぐらいになるということで、川の大きさ等も考慮すると、昭和58年という洪水が評価基準が少し変わってまいりまして、中流域での評価と下流域での評価で少し確率規模が変わってきているということでございます。

委員

この30分の1は、平成2年ごろの台風ですか。今時点で見ても、そうなるのですか。

事務局

前の別府川と草谷川のことですが、昭和58年9月、同じような洪水を対象にして計画規模を決めています。

委員

草谷川の30分の1というこの評価の時点はいつになるわけですか。

事務局

評価の時点は同じです。

委員

平成2年ですか。

事務局

計画として見直しているのは、整備計画を策定した平成12年ぐらいまでの基礎データをもとに分析しています。

委員

10年ぐらい後にはなっているわけですね。

事務局

はい。

会長代行

よろしいでしょうか。

委員

はい。よろしいです。

会長代行

ほかにご意見、ご質問ございますか。

よろしいでしょうか。

それでは、河川整備計画策定中の事業の中間報告はこれで終了させていただきます。

(休 憩)

(5) 事後評価調書の説明、質疑

会長代行

審査を再開いたしたいと思います。

事後評価の報告でございますが、都合 7 件ございます。できるだけ要領よく事務局の方で説明いただいて、よろしくお願いたしたいと思います。

早速ですが、まず、1 番目、連続立体交差事業について、JR の山陽本線加古川駅付近の連立事業でございます。説明の方よろしくお願ひします。

1) 事務局より連続立体交差事業 (事後評価) について説明、質疑

番号 1 JR 山陽本線等加古川駅付近連続立体交差事業

会長代行

ありがとうございました。

加古川の連続立体交差事業について、何かご質問、ご意見ございますでしょうか。

特によろしいでしょうか。

それでは、引き続きまして、鉄道事業の方の事後評価をご報告お願ひしたいと思います。

2) 事務局より鉄道事業 (事後評価) について説明、質疑

番号 2 JR 加古川線の電化・高速化事業

会長代行

ありがとうございました。

それでは、鉄道事業に関する事後評価について、ご質問、ご意見ございましたらお願ひします。

委員

鉄道 6 のパークアンドライドの利用実績の状況はいかがでしょうか。

事務局

駅周辺で、パークアンドライドの駐車場がたくさんできているのですけども、そこに何台ぐらいとまっているかというデータが今、ございませんので、また調べて、報告させていただきます。

委員

大変丁寧に事後評価に当たって資料をおつくりいただいて、もうとてもわかりやすく、よかったですと思います。

それで、確かに例えば、鉄道5のところ、利用者が減少して、少し持ち直しているということですけど、こういう数値的变化だけではなくて、むしろ、今回は載せてないんですけども、今後、高齢化社会になっていくと、こういう公共交通の整備というものが社会に果たしている役割はより一層拡大していくと思いますので、むしろ、積極的に利用者の年齢構成等なども、もし、再度評価にかかるようなことがあれば、また別の局面でも結構ですので、数が減ったということを余りマイナス要因に捉えずに、質的な評価もできるわけですので、今回のように総合的に資料を提供いただいて、それを新しい時代に即したご努力をされているという点を、こういった形で文書にまとめていただくのはとてもよいことだと思いましたので、大変評価させていただきたいと思います。ありがとうございました。

会長代行

どうもありがとうございました。

ほかに、ご質問、ご意見ございませんか。

そしたら、土地区画整理事業の事後評価調書のご説明をお願いいたしたいと思います。

3) 事務局より土地区画整理事業(事後評価)について説明、質疑

番号3 鴻池土地区画整理事業

会長代行

ありがとうございました。

それでは、ただいまの区画整理事業の事後評価について、ご質問等ございましたらお願いいたします。

委員

今後、こういう形でやるような地域は県内で考えられるのですか。

事務局

やはり道路のネットワークがまだ未整備な部分というところもございますし、そういったところは地元の熟度も確認しながら、検討していきたいと考えています。

委員

これは、見学で行ったところですか。

事務局

はい、見学していただいたところです。

委員

うまいこと整備されていて、びっくりしました。本当によかったなと思います。

会長代行

ほかに、ご質問、ご意見ございますか。よろしいでしょうか。

4) 事務局より県営ほ場整備事業(事後評価)について説明、質疑

番号4 県営ほ場整備事業(今田西部地区)

会長代行

ありがとうございました。

それでは、ほ場整備の事後評価の結果について、ご質問、ご意見があったらお願いします。

委員

最後に整備コストの縮減をさらに図るための工夫が必要と書かれていますが、何か思いつくようなことがあるのですか。

事務局

ほ場整備をする場合、土を高いところから低いところにするんですけども、なるべくそういう土の運搬量を少なくする、また、区画も大区画をして、なるべく道路の密度を落とすとか、そういったことが考えられます。

会長代行

ほかにございませんか。

よろしいでしょうか。

それでは、ほ場整備の事後評価報告はこれで終了させていただきます。

引き続きまして、ダム事業の事後評価結果をご報告お願いいたします。

5) 事務局より揖保川河川総合開発事業 引原ダム(事後評価)について説明、質疑

番号5 引原ダム建設事業

会長代行

ありがとうございます。

それでは、ただいまのダム事業の事後評価について、ご意見等ございましたら、お願

いします。

委員

ダム的重要性というのは高いと思うのですけれども、よく言われているように、土砂がたまり、それを除却するなど、そういう経費というのは一般的に言って相当かかるのですか。このダムもそうなのですか。ダムはコストがかかるのだと、よく言われるのですけれども、その辺はどうですか。

事務局

昭和33年の完成から昭和50年ぐらい、50年以上ですかね、経過しているのですが、このダムにつきましては、計画堆砂量が103万 m^3 ぐらいございまして、実績が53万 m^3 、計画に対して55%、半分ぐらいといったところでございまして、全体の計画堆砂容量に対しては、さらに28%ぐらいと考えております。兵庫県のダムでは、比較的埋まるという実績は少なく、県下でダムを浚渫したといいますが、そういった実例はございませんで、どれぐらいかかるのかというのは、まだ、経験がないところでございます。

基本的には、兵庫県の場合は100年ぐらいの堆砂量を予定して計画を、ダムの容量を設定しているというところでございます。

委員

そういうことをPRしなくてははいけませんね。安くなっていることもPRしなくてははいけませんね。

会長代行

ほかのご質問ございませんか。

委員

現時点では、50年たった時点で、とてもうまくあいに利用できていて、よかったという感想を持つものではあるのですけれども、ですから、非常に古いものなので、安くできているなども同時に思ったわけです。これぐらいのもので、これだけできた時代は、よかったというふうに思いましたので、50年前につくり今の段階でこうであれば、そんなに悪いものではないというふうに言えるのかもしれないですが。

逆に言えば、今後、こんな安くは全くできないということもありますし、今、ご指摘があった砂が積もる問題については、先ほど海岸事業の方で砂がどんどんなくなるけど、どこからか砂が来る、多分、ここにとめている砂のうちの一部は、もしかすると、海岸をつくったものではということをおもわないでもないのです。それぞれの時点の人間の知恵を持ってして、公共事業を行わなくてはならないので、あくまでも、これ感想の域に

なるのですが、ここの公共事業で扱っている各事業全体を見渡すことができる視点を私どもが持たない限り、判断させていただく側としても分裂状況なのですね。

片や、マッチポンプという言葉がありましたけども、何かそういうようなわけのわからない状況に成りかねないので、一方においてダムがよかったという部分と、片や、海岸がなくなり大変だという部分を、同じ一人の人間が、法的な人格である県というものが判断してやっていく場合、これはどっかで統括して総合判断せざるを得ないと思います。時代、時代においても、新しい状況に対応していただかなくてはならないので、今回、これだけ古い事業を出してこられるのであれば、同時に比較的新しい事業についても出していただかないと、単独での判断は非常に困難で、事後評価はよしとせざるを得ないのですが、まことに、複雑な思いを持っているということだけ申し上げさせていただきます。

もっと踏み込んで言えば、全体判断、全体評価を恐らく、私どもが選挙において選んだ市長、首長さんや、あるいは議会の方にゆだねざるを得ない状況もあるかというふうに感想として申し上げさせていただきたいので、ダム1個だけの事後評価はちょっといかがかなというのは一つの感想ですが、これについて、ほかのご意見も伺えれば、あるいは逆に言えば、お出しいただく県の方の担当者の方のご意見も伺えればいいなと思います。

以上です。

会長代行

ありがとうございます。

事務局の方から何か追加の説明ありますか。

事務局

ダム一つだけ出して唐突じゃないかということなのですが、これは他意はなく、9号台風の被災ということが今回ありましたので、そういう被害に照らし、タイミングよく、特にこういう防災施設については、そういう災害がないと、なかなか評価ができないということで出したということでございます。50年前ということで非常に古いのですが、特にここの福知川、揖保川のところに書いてある災害、これもすさまじい規模で道路があらわれたり、護岸が全く崩壊するなど、すごい規模の災害が起こっていますので、片方では引原川の方はほとんど被害がなかったという、この対照を我々としては知っていただきたいと、そういう純粋な目的でございました。

委員

ありがとうございます。

とてもタイミングよく出たと思います。

もう一つ、もし可能であれば、今後、ダムのごといった評価の際に、関係ないから出てこないのかもしれないですが、周辺の森林の整備状況もあわせて、ご紹介いただくと、より理解が進むのではないかと思います。今回このダム2のところでは引原ダムのある流域と、この河川災害が出た流域のその双方の森林整備の状況がほぼ同一であるとするならば、この河川災害の差異というものの功績は、ダムに多くを期することができるかと推測はできるのですが、場合によったら、山の整備状況に大変な差があるとすれば、若干、ほかの要素も考えざるを得ないのかと思う次第ですので、今後に期待するところです。当然のことながら、総合的な緑のダムというような要素の資料も、ご披露いただければありがたいと感想として思います。

会長代行

ありがとうございます。

私の方から一つだけお聞きしたいのですが、この発電事業は公営企業としてはもう廃止するというふうになっているわけですが、この発電施設そのものは、関電に売却などされるのですか。

事務局

ええ。公営事業としては売却といいますか、関電の方に売却するという形で考えております。

会長代行

施設そのものもですか。

事務局

そうです。

会長代行

もう一点、水位観測地点の上野水位局というのは、地図上でどのあたりになるのですかね。

事務局

水位観測所は、河川の災害箇所2カ所の上の方に×があります。その上に赤い○があるのですが、そこが水位観測所でございます。

会長代行

わかりました。

はい、どうぞ。

委員

ダム2のところの比較の点で、逆に言えば、これは本当に象徴的に、比較的近い場所で差異が出ているという事例だと思いますので、ダムが河川災害に持つ意義というものを改めて評価するという意味でも、ここでこれだけの差が出たことについて、今後、よろしければ、それこそ予算を取っていただいて、なぜ、こんなに差が、災害が、特に河川箇所に出たのかというところをきちんとお調べいただきますと、ただ、結果としてこうだったというよりも、逆にもう少し積極的にデータをお取りいただくとよいのではないかという、個人的な感想を持ちましたが、そんなご計画はありますでしょうか。

事務局

今後どのようにするか、今のところ、まだ、決めておりませんので、ただいまのご意見を受けまして、検討させていただきたいと思います。

事務局

堤防の整備具合も一緒であれば、差異があったと言えるけど、堤防の整備具合が違ったら言えないかもわかりませんが、その辺詳細に調べないといけません。

委員

ここが、これだけ×がいっぱいいついていますので、逆に言えば、きちんと検討することは、むしろ今後の防災の貴重なデータになるのではないかという思いを持ったということです。

委員

県下でもう他に、こういう場所があったのですか、なかったのですか。

事務局

前回淡路のとき、16年度のときもお示しさせていただいき、ご説明させていただいたと思うのですが。

委員

基本的に調べておくといいのかもしれませんがね。

事務局

例えば、堤防などであれば調べることはできるんですが、ちょっと森林の荒廃状況のデータが取れるのかどうか、その辺を確認しないと、今、言いにくいです。

委員

森林だけでなく、河川整備の状況、あるいは、今であれば、アメダス等で雨量の状態、

あるいは森林で言えば植生も含めてでしょうか、そういった総合的な、こういうところに調査費つけてやられたらいかがでしょうか。貴重なデータができるのではないかなと思いました。

委員

これだけダムのこと言われているのであれば、さきの海岸の話も含めて、総合的にきっちりと調査をしておく必要はあるかもしれませんね。

会長代行

これはダムの効果だということを説明する資料としては不足ですね。引原ダムの河川改修の方が先に進んでいたら、当然、あふれないので決まっているわけだから、流下能力がどうなっているか、整備具合がどうやったか、そういうことを全部合わさないといけませんね。

委員

実は、先週たまたまこの安積という引原川、揖保川の合流点の被災箇所を見てまいりました。直轄区間ですが、合流点ですから、引原川と揖保川本線の、被災の程度の違いが合流点付近でもかなりありました。福知川の方は見ていませんけども、福知川の方に行きますと、大変な状況です。だから、多分、これは合流点を見た限りでは、ダムの効果が非常に効いているというのは、国土交通省の方もおっしゃっていましたし、私もそう感じました。想像でしかありませんが、ダムがなかった場合のこの合流点での浸水被害は、ものすごいことになっていたと思います。

ですから、シミュレーションのレベルかもわかりませんが、また、これは国土交通省の仕事かと思いますが、そういう引原ダムがなかった場合というのは、恐らく容易に浸水被害の大きさの比較はできるのではないかというふうに思います。

会長代行

はい、ありがとうございます。

整備局の方にも、よい例題ですから、やるように言っておいてください。私の方からも言っておきますので。

これでダム事業に関してはもうよろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、砂防事業の事後評価を説明よろしく申し上げます。

6) 事務局より砂防事業(事後評価)について説明、質疑

番号6 (砂)大谷川

会長代行

ありがとうございました。

ただいまのご説明に関連しましてご質問、ご意見ございますか。

委員

よろしいですか。非常にうまくとまっていると思いますけれども、流木は本来、間伐したらそのままほっておいたもの、そういうのを本当はきれいに処理をしていると出てこなかった面もありますよね。だから、すべてのところに、こういう施設を持ってくるのがいいのかっていうこととはまた別ですよ。

事務局

おっしゃるとおり、従来砂防えん堤というのは、あくまで土砂を対象として計画しておりましたけれども、近年、非常に流木による被害が大きいということで、砂防えん堤にも流木対策の効果を取り込むようにというような指針に変わりました。その中で、先ほどの砂3の上の写真の一番右側ですけれども、鋼製のえん堤をやれば、当然、流木も引っ掛かるわけですけれども、一番右側のコンクリートのクローズタイプ、こういうものについては、流木が乗り越える可能性もあるんですけれども、その下流側にこういう簡単な流木止めの施設をすることにより、そんなに大きなお金をかけなくても、大きな効果が得られるということで、今後、このようなことにしていこうと考えております。

会長代行

ほかにご質問、あるいはご意見ございますか。

委員

こういう流木はその後、またもう一度除去するのですか。

事務局

大谷川につきましては除去いたしません。砂4で一番上の畑川についても除去はいたしません。ただ、中段と下段のこの鋼製のえん堤なり、流木捕捉工については、常時空いているということが前提でつくっておりますので、これについては除去いたします。

会長代行

ありがとうございました。

ほかにご質問、ご意見ございませんか。

そしたら、砂防事業の事後評価の審査はこれで終わりたいと思います。

道路事業の事後評価調書の説明をお願いいたします。

7) 事務局より道路事業(事後評価)について説明、質疑

番号7 (一) 塩田一宮線 よいたいトンネル

会長代行

ありがとうございました。

それでは、ただいまご説明受けました道路事業の事後評価について、ご質問ないしご意見がありましたらお願いいたします。

委員

ここも先ほどと同じ日に現地を見ました。今、大変奥ゆかしく説明していただきましたが、ものすごくドラマチックな、よくぞやったなという、そういうところでございます。3月に完成していなかったら、大変なことになっていたと思います。非常に効果が発現した良い例だと思いますので、今の民主党政権で社会災害は取り扱っても、自然災害はマニフェストにうたわれていませんので、今のダム、砂防、道路など、何とかもう少し全面的にPRしていただく必要があるんじゃないかと思います。

以上です。

会長代行

ありがとうございました。

委員

与位の洞門は残したのですね。

事務局

はい。残っております。

委員

これがつぶれていたら、怒っているところですけど、ありがとうございました。

事務局

今、トンネル自体は通行止めにはなっています。

委員

存在はするのですね。

会長代行

ほかに。

委員

今、道奥委員がご紹介になったことは、とても大切なことなので、その自然災害に対

しての公共事業によるメリットはうたっていたきたいということで、私も同意見でございます。

改めて気がついたのですが、個別に今すぐということではないのですが、当時はB / C算出していたのか、していなかったのか、県がやるときにB / Cを算出し、算出してしまっただけからは、知らんぷりというのはまずいなと思う部分がありますので、B / Cがすべてではないのですけれども、一つの判断基準ではありますので、一番ポイントなのは、最初やるときに計算していたB / Cと、やった後でのB / Cがどうかというところが、実は国民、県民、市民としたら一番気になるところなのですね。そのところの資料をできれば出していただければと思うのですが、今もう時間が少ないので、別であれば、次のときにお示しいただけたらありがたいと思います。

会長代行

ありがとうございます。

事務局

補足的にご説明しますと、今回、事業実施が平成11年度からとなっていて、このころ、ちょうどB / Cが導入されてない時期ですので、当初、算出はしてございません。また、先ほど最後の方でご説明いたしましたが、今のB / Cの考え方ですとそれぞれ載ってこないような性質の事業でございます。ただ、旧道で、走行速度が20km/hぐらいしかないところが今回、新しく広幅員の道路整備したことで40km/hになり、ある程度の時間短縮効果というものが計上できると思います。

以上です。

委員

ちょっと意見申し上げさせていただけば、私がB / Cを出していただきたいと言ったのは、B / Cが絶対だと言っているのではなくて、むしろB / Cには、個人的には否定的な部分もありますので、今回のように、事後評価調書をおつくりになるときに、正面から、この時点ではB / Cはやっていなかった。したがって、B / Cのデータがないと、はっきり書いてくださったらいいですし、逆に、一番最後の事例のように、B / Cで言ってみれば、計算や、デジタル化し切れないメリットがあったのだということを、正面から大きく書いていただく方がいいと思います。B / C万能主義というのは、いかがかとはっきり言って思っています。しかしながら、そこを出せ、出せと言う方が非常に多いし、出せ、出せという世論も多いので、出されたいと思うのですが、それがすべてではないのですよということをはっきり明記され、事後評価状況を正面からおつくりいただ

く方が私はいいと個人的には思いますので、今、口頭でおっしゃってくださったことも、はっきりとお書きになられた方がいいのではないかなと思います。

会長代行

ありがとうございます。

今回の事後評価のすべての案件について言えることではありませんけども、B/Cを再計算してみるということは不可能でない事業もあります。もう5年ほどたち、連立事業もそうなのですが、B/Cで換算して、再予測したらどうなっていったかというのを計算しようと思うと、できないことはないと思いますので、今回の場合は、時間がございませんので、もう一度出せというのは酷かもしれません。次回からはまた、できそうなものは出していただき、できないものはできないとしていただきたいと思います。

委員

もう一つ言えば、最初の計算がまずければまずいと書かれたらいいと思います。あの時点の限界でこうであったと、計算すると実はこうだったということ、だから、今後の事業にこれをするこゝとしたいというふうに結ばれると、全然、そのとおりにならなくても問題ないわけですし、人間誤ったらいけない失敗してはいけないと言うと何もできないわけですので、失敗は失敗であったということをはっきりお書きになり、そういう事後評価も私はあってもよいと思いますので、そこを避けるような調書はつくらず、正面から攻めていかれる方がいいと思います。

会長代行

ありがとうございます。

そういう危惧もあり、事後評価の対象案件は全部、事務局が選ぶものではなく、この審査会で指定するということになっていきますので、今後、そういうのが出てくる可能性はあると思います。

全体を通じて、ご質問、ご意見ございませんでしょうか。

それでは、これで事後評価の報告を終わらせていただきます。次回の最終審議の対象である河川事業と林道整備事業ですが、先ほどのご意見の中でも追加の資料の要求と、あるいは再説明資料の提出等々がご意見として出ておりましたが、さらにこの資料もということございます。特に追加はございませんか。

ないようでしたら、これで終わらせていただきたいと思います。事務局の方にマイクをお返しします。

4 連絡事項

(事務局より次回審査会の予定等について説明)

5 閉 会