

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12月2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(継続事業)

1 自転車道事業の追加説明、質疑

事務局

それでは自転車道事業につきまして、ご説明させていただきます。前回は委員のご質問に対しまして口頭での説明になりましたこととおわび申し上げたいと思います。改めて、資料にて補足させていただきます。よろしく願いいたします。

それでは、道保1でございます。ふるさと交流委員会での提言を当時受けた段階におきまして、取り組み状況についてどうだったのかというようなご質問だったと思います。道保1で、ふるさと交流委員会の提言というのは平成17年3月にいただいておりますハード、ソフトの取り組みということで駐車場・休憩施設・トイレ・カラー舗装・目途明確化・キロポスト・案内標識等々、ハード的な提言、それからソフトといたしましてガイドマップのやりかえ、それから意見を募集したらどうか、あるいは通学で使ってもらったらどうか、サイクルトレイン、レンタサイクル、それからイベントに関するご提言をいただいております。道保2をお開きください。そういった中にありまして、我々の方もこの5年間いろいろなところで駐車場・トイレあるいはコンビニ等の施設設置も見られます。できるだけ既存の駐車場に関しては無料の駐車場、今書いております加西球場や玉丘史跡公園や権現総合公園、こういったところを活用できるだろうということで、こういった情報をガイドマップなどに記載していこうと考えております。それからカラー舗装を整備する箇所を説明しております。キロポストは 期の完了後に考えております。案内標識につきましては、次のページを開けていただきますと写真をつけてますが、今9基、供用下の中で播磨中央自転車道という形でつけております。

ソフト事業でございます。ガイドマップにつきましては、現在のガイドマップを道保3のところ写真つけておりますが、これらに新しい方針として周辺駐車場やトイレや

加西にはいろいろな史跡というのがございます。そういった史跡、名所、旧跡を入れまして、あるいはモデルコースの設定をやるとうことで今検討会議の中で作業を行っているところでございます。その他、通学路に関しましては北条高校の学生、サイクルトレイン、これは現在水間鉄道とか越前鉄道なんかで一部やられているケースもございます。そういったところで北条鉄道との協議の中ではなかなか難しいことを言われていまして、イベントだけでもできないかというふうなことで調整を行っているところです。レンタサイクルに関しましては、網引駅を中心とした方法ができないのかという形で、今検討を進めております。それから先般ご質問がありましたイベントでございます。これまで幾つかやっておりますが、なかなか定着しにくいものもございます。そういう中であって今年の12月20日ですが、「檜原の里」自然と歴史探訪のハイキングということを観光協会で行っていただくことができました。先ほど申し上げましたように、加西の中にも史跡というのがございまして、観光協会の方たちのボランティア活動のガイドというのも定着しつつありますので、そういった方々と一緒に考えていきたいと思っております。それから平成22年以降ですが、プレイベントや加西ロマンの里ウォーキング、加西市で今トライアスロン大会というのを来年やってみるということで、現在個々の事業の検討を行っているところでございます。

続きまして、道保4をお開きください。先般ご意見賜りました中で再評価の結果のところでございます。左の理由というところのなお書きのところを文章を訂正しております。その中で最後のところ、「なお、期工区は各種利用促進の効果や地元の機運の醸成を見きわめた上で必要に応じて計画内容の再検討を行う」と訂正しております。

道保5をお開きください。先般写真については撮影日時を掲載していただきたいということでありましたので、このたび撮影日時を入れております。それと合わせまして先ほど申し上げたふるさと再発見ハイキング、先日行われた写真を追加させていただいております。

以上でご説明終わらせていただきます。

会長代行

ありがとうございました。ただいま自転車道整備に関連しまして追加説明をしていただきましたが、何かご質問等ございますでしょうか。特によろしいでしょうか。

追加説明についてご質問、ご意見ないようでございますので、自転車道整備事業についてはこれで終了させていただきたいと思っております。

続きまして、次の追加説明を担当課長の方からお願いいたしたいと思っております。

2 砂防事業の追加説明、質疑

事務局

失礼いたします。それでは引き続いて砂防事業の説明をさせていただきます。前回ご指摘いただいた部分でございますけれども、調書の中の必要性の欄で都市化という言葉に重複がございましたので修正をいたしました。赤字で書いてありますが、「の都市化により」という部分を削除いたしました。「六甲山麓は、崩れやすい地質・急峻な地形、近年山裾まで都市化が進行していることなど、大規模な土砂災害につながりやすい条件が揃っている」とさせていただきます。以上でございます。

会長代行

はい、ありがとうございます。調書の文言の修正でございますが、ご質問あるいはご意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは質問がないようでございますので、次の案件に移らせていただきたいと思います。

林道整備について追加の説明をよろしくお願いいたします。

3 林道整備事業の追加説明、質疑

事務局

前回説明させていただきましたが、その中で追加資料の中に入れておりますけれども、「前地・カンカケ線」における森林整備実績及び今後の森林整備計画について、まとめさせていただきました。

1点目には、森林整備のサイクルですけれども、資料の左の方の現状というところで、現在、造林をいたしまして、それから下刈などそういった保育作業をして切捨間伐、林内に切り捨ててというようなサイクルで回していたのでは下の方に赤括弧しておりますけれども、再造林が困難であるということを踏まえて、前回は説明させていただきましたけれども、伐採の伐期を現在40年、50年を100年程度に長伐期化するというような説明もさせていただきました。その中で目指す姿を書いておりますけれども、造林をし、そして保育作業をして搬出間伐でもって循環型の林業を確立していこうというような方向を目指しております。下のほうに赤括弧しておりますけれども、収益の改善に向けて低コストの林業に取り組むということで、路網整備の推進、あるいは森林の団地化、高性能機械の導入、施業プランナーの育成、そういった取り組みにより、これは試算でもあ

りますけれども現状では再造林経費100万ほどかかるところが収益は53万、50万程度しか上がりませんが、目指す姿の中で再造林経費100万に対してせめて収益、これは290、300万程度に押し上げていこうというような取り組みを目指しながら、循環型林業の確立に向けて今施策を展開しております。

2番の評価期間及び森林整備ですけれども、評価期間といたしましては平成12年に着工、67年ということで、整備期間プラス耐用年数合わせまして56年間、その中で森林整備の計画がいかんというご質問がございました。実績につきましては、平成12年から平成20年、間伐につきましては62ha、木材生産につきましても2,700m³。真ん中に5カ年計画と書いておられますけれども、平成21年から平成25年、これにつきましては間伐は167haやっています。木材生産は1万2,000m³やっていますというように、これはその下にまたもう一つ細かい表をつけておりますけれども、平成21年から平成25年の5カ年計画、これは森林法11条に基づく5年ごとに市町が作成する森林施業計画の中身ですけれども、これに基づいて将来の計画、一番右の欄に示しておりますこの数字の達成に向けて進めていこうとしております。

それから、現時点のB/Cがわかればということでございますので、B/C実績あるいは5カ年計画満了後あるいは最終という三つの表でまとめております。実績だけを比べますとB/Cも0.11、それから5カ年計画達成後、平成25年末には0.34、さらには最終平成67年1.21というように整理させていただきました。これを踏まえまして、林道2でございますけれども、まず1点、調書の修正といたしましては、先般進捗率のところ53%と書いておりましたけれども、これの延長進捗は、延長の進度で試算いたしまして40億のうち23億まだ残っているというご指摘がございました。したがって、進捗率につきましては事業費の進捗に改めさせていただきました。

それから、事業概要の欄の中には国庫補助事業そして県単独事業二つ併記されているけれどもその占める割合はということで、括弧書きしておりますけれども総事業費に占める割合は国庫補助事業で約82%、県単独事業約18%ということで、補足で書かせていただいております。

それからさらに、事業を取り巻く社会経済情勢等の変化の欄ですけれども、2番で木材生産方式の変化、黒塗りの部分だけ前回書いておりましたけれどもこういった今後の森林施業の目指す姿等々を勘案しながら、木材価格の低迷と木材生産方式の変化ということで、2項目挙げさせていただいて、1点目の木材価格の低迷に関する件につきましては、「木材価格の低迷による収益の悪化を改善するため、間伐材の搬出・販売を行い、

主伐及び再造林に至る森林整備の循環を確立することが重要となっている」という項目を追記させていただきました。

以上で説明を終わらせていただきます。

会長代行

はい、ありがとうございました。林道整備事業で追加説明をいただきましたが、何かご質問ございますでしょうか。はい、どうぞ。

委員

二つお聞きしたいのですが、まず林道1の中ほどの、これから向こう5カ年の計画が実績の期間の半分くらいの期間で、例えば間伐面積3倍、それから生産の方が面積ベースで4倍ぐらいです。年限が半減しているけども、目指すところは3倍、4倍というこのあたりが、もちろんご検討いただいているとは思いますが、何がかわり、あるいはビジネスとしての成長圏、マーケットを開発するなどの制度上の工夫をされているのかはわかりませんが、なぜそのように見込めるのかということをご説明いただきたいのがまず1点目です。

それから今までは間伐材を切り捨てていたけども、これからは搬出し売るということなんでしょうか。先ほどの質問とも関係しますが、間伐材のマーケット開拓というものがどのようになっているのかを教えてください。

会長代行

事務局の方から。

事務局

まず1点目ですけれども、何が大きくかわるかということですが、平成20年度まで間伐が62haしか進まなかった。これは延長進捗も平成12年から開設を進めてきたのですけれども、材価の低迷等々によってなかなか間伐の実績というのが進んでこなかった。これは一つにはもっとやれという指導すべき立場、そういったところが問題があったかもしれないけどもなかなか地元も乗ってこなかったという面があります。ただ、平成21年から平成25年までかなり延長が延びまして、しかも赤の線は平成27年開設目指しておりますけれども、延長が延びるところでかなりいい林分がございます。そういったところについて、平成22年から県産木材供給センターもできるというような後ろ盾もございますので、地元としてもそういう間伐の意識、意欲がかなり向上してきたという面があります。そういった面でマーケットなどそういったこと以外で、地域の情勢を取り巻く変化が平成22年のその供給センターの開設に向けてかなり働いてきたということが大きい

と考えております。

委員

それから、間伐材が売れるようになったのはなぜなのでしょう。

事務局

間伐材は従来なかなか市場に出してもというのがありましたけれども、出口対策をやる木材の流通係でかなり整備を進めていただいております。いわゆる県産木材を使おうとかそういったものも公共事業でも林道では10%くらいの材を使っているわけですが、そういったことで出口対策ということで、かなり木材の消費拡大に向けて施策を打っていただいているというのが背景にあるかと思えます。

会長代行

よろしいでしょうか。

事務局

少し補足をさせていただきますと、間伐材のマーケットという面で一つ搬路開拓といいますが、製品として合板の材料に間伐材等が使われるようになったという背景がございます。合板につきましては丸太を桂剥きにしまして、それを重ね合わせてというふうなことをするわけですが、強度を保つために、ロシアなどの北欧材を外側にしまして、中のあんこの部分に地域材、国産材が使われるというような使われ方がされておまして、最近では特にロシア材が入ってこなくなるというのが輸出税の関係もございまして、そういった外側にも国産材が使われるということもありまして、県下でも5万m³くらいの材が合板に使われるというようなことで、合板工場は本県にはなく京都の舞鶴の方にあるのですが、そういった活用をされているという背景がございます。

会長代行

よろしいでしょうか。

委員

通常、将来予測というと今までのトレンドからリニアちょっと色をつけるくらいですが、この場合かなり、面積当たりにしますと間伐も木材生産も7、8倍から10倍くらい上がるというような、かなりノンリニアに指数関数的に予想されているので、何らかの根拠があってそういう数字を出されているんだとは思いますが、少しそのあたりが気になりましたので、ご質問しましたけど今のご説明で大丈夫であるというようなことでございましたので結構です。

委員

一つだけよろしいですか。今のお話だと今度つくる県産木材供給センターは、そういう合板をつくるのとは関係ないのですか。もっと言えば、その間伐材は範囲の拡大には役に立たないものなのか。

事務局

2年前にもこの審議会で審査をいただいたわけでございますけれども、県産木材供給センターで年間供給消費が12万6,000m³という計画をしております、そのうちの4万6,000m³が合板用の原木として合板工場に持って行く、そういう計画をさせていただいております。

委員

そこでできたものを京都へ持って行くわけですか。

事務局

県産木材供給センターで仕分けをしまして、よくない材、はねた材が合板向きになりますので、原木のまま合板工場に持ち込むというように計画をしております。

委員

そこには合板工場はないのですか。

事務局

県内には合板工場はございません。

黒田会長代行

よろしいでしょうか。ほかに質問等ございますでしょうか。

それでは、これで質問がないようでございますので、林道系資料の追加説明及び討議はこれで終了させていただきたいと思っております。どうもありがとうございました。

(2) 追加説明(事後評価)

黒田会長代行

それでは、引き続き事後評価の案件についての追加説明をお願いしたいと思います。

まず、連立事業についてお願いいたします。

事務局

事後評価の追加説明をさせていただく前に私の方から一言補足をさせていただきます。

事後評価におきますB/Cの取り扱いにつきましては、昨年度年度当初のこの審査会、確か事後評価の実施方針を説明する中で説明をさせていただいたのですが、そのときにB/Cの算出につきましてはかなりの調査費用が必要となる場合があるということで、

必須とはしないということをご理解、ご了解いただいたというふうになっております。もちろん、当初想定していた目的をどの程度達成できたかということをごできるだけ定量的に説明する必要があると考えておまして、例えば道路事業であれば旅行速度や渋滞状況など、便益のもとになっているような効果を表す指標の数値比較などを行っております。B / Cでは表現できない住民の意見や地域の波及効果などの間接的な効果につきましても、積極的にお示ししたいと考えております。したがって、来年度以降の事後評価におけるB / Cの算出につきましても義務づけではなくて、可能な範囲でお示しするというご進めさせていただきたいと考えております。

なお、今回の事後評価案件の中でJR山陽本線等加古川駅付近連続立体交差事業及びJR加古川線電化構想事業につきましては、今回簡便的にB / Cを試算しましたので、このあと担当課長よりご説明をさせていただきます。

私からは以上です。

1 JR山陽本線等加古川駅付近連続立体交差事業の追加説明、質疑 事務局

それでは、私の方からJR山陽本線等加古川駅付近連続立体交差事業の事後評価時点、現時点でございますけれども、この時点における費用便益を算出しております。街路1でございます。

これは昨年11月に国土交通省で改訂されました最新の費用便益分析マニュアルに基づいて算出したもので、下の表の一番下のところでございますけれども、便益が1,042億9,200万円、費用が358億3,500万円、B / Cは右下の数字でございますけれども、2.9になっております。この費用便益分析に当たりましては、基準年次を平成21年、今年度としておきまして、算出した各年次の便益費用の値については社会的割引率4%を用いて現在価値に換算し算出してしております。この事業の完成が平成18年3月でございますので、平成18年4月以降の50年間を検討年数として便益それから費用をそれぞれ累積してございます。また、便益につきましては国土交通省がマニュアルで示しております上の表の左側のところでございますけれども移動時間短縮便益、走行経費減少便益、交通事故減少便益に加えまして、独自に高架下の利用便益として新たにできた高架下を駐輪場や行政サービス拠点として都市側が利用することによる便益を追加してございます。のところでございます。

それから費用につきましては、連続立体交差事業に要した事業費と関連道路の整備に

要した鉄道との交差道路になるのですが、関連道路の整備に要した費用、その関連道路の維持管理に要する費用を計上してございます。その結果、先ほど申しました2.9となっております。

それから連続立体交差事業により鉄道事業者の便益費用が生じるわけでございますけれども、鉄道事業者の便益は費用と相殺されるという考え方で都市側のみ計算となっております。また、ここの下の表の上の欄にございます、平成16年の再評価時の費用便益は2.6と、2.9と若干数値が異なるわけでございますけれども、再評価時点では改訂前の当時のマニュアルで分析しておりまして、例えば検討年数が今50年ですけども40年であるとか、時間価値原単位がそれぞれかわってまいりますのと、もう1点その当時は便益を出す対象の鉄道と交差している道路を平成16年時点では山陽本線と交差する道路に限定しておりましたが、今回は加古川線も含めまして交差する道路に加えて評価しております。そういう点で最終的にB/Cがかわっているということでございます。

以上でございます。

会長代行

はい、ありがとうございます。ただいまのご説明で何かご質問ございましたらお願いします。特によろしいでしょうか。

質問がないようでございますので、それでは連立事業についての討議はこれで終了させていただきます。どうもありがとうございました。

引き続きまして、同じく事後評価の案件でございますが、JRの加古川線の電化・高速化事業について追加説明をお願いいたしたいと思っております。

2 JRの加古川線の電化・高速化事業の追加説明、質疑

事務局

それでは、私の方からJR加古川線高速化事業のまず事後評価におけるB/Cにつきましてご説明をさせていただきます。

B/Cの算定につきましては国が策定しておりますマニュアルに従って算出しております。上の表の方に書いてございますが、便益としては4項目ございまして、まず現在利用されている方の電化による時間短縮による便益。それから新たに増えた利用者については、移動費用の減少便益という形で挙げさせていただきました。それから、鉄道事業者につきましては利用者増による営業収益の増加。電化に伴い気動車から電車にということで、営業経費が節減できる、その部分の節減効果を上げています。当初計画と事

後評価のB / Cの算定については同じマニュアルに従ってございます。当初計画時は平成12年と書いてありますが、平成12年の時点で計算したということございまして、今回は現時点平成21年で計算しております。便益については、前回は説明いたしましたように時間短縮については5分間ということで変わってございませんが、利用者数が変わってございます。まず、当初計画時は平成10年の利用者を対象に時間短縮効果を算定しておりましたが、現実には電化完了の平成16年までに利用者が減少しておりましたので、時間短縮効果につきましては利用者の減少に伴いまして若干便益の額が下がっております。移動費用、営業収益でございますが、これにつきましても当初は増加利用を電化による効果のものと沿線の人口増加ということも見込んでおりましたが、現実には沿線の人口が増加でなくて減少ということで、現実の増加利用者数がこの表に書いていますように150人程度という形で減っております。それに伴いまして、便益の額も小さくなってございます。営業経費につきましては、鉄道事業者JR西日本でございますが、路線ごとの収支を取りまとめっておりませんので、実績の把握が困難なため、当初計画の数値をそのまま上げさせていただきます。一方、費用につきましても前回約15億円程度縮減が図られたということで、実績に合わせて建設費用を算出しております。これによりまして、B / Cは当初計画では1.29でございましたが、実績としましては若干利用者が伸びなかったということで便益が減った関係で1.07となっております。

続きまして、次に鉄道2でございますが、前回ご質問がございました件につきましてご説明させていただきたいと思っております。

ご質問は加古川線の各駅のパークアンドライド駐車場の整備とその利用状況ということでございましたので、一覧表をつけさせていただいております。この5つの駅で設置がされておりますが、各市が設置した公設駐車場を対象としておりまして、民間設置の駐車場は把握ができなかったため、記載しておりません。利用率については少ない方で50%というのがございますが、おおむねよく利用されているというのが実態ではないかと考えてございます。

説明は以上でございます。

会長代行

はい、ありがとうございます。ただいまのご説明についてご質問等ございましたら、お願いいたします。特にございませんか。よろしいでしょうか。

委員

建設費用が落ちている理由は何だったのでしょうか。

事務局

建設費用が落ちました理由は前回の説明書にも挙げさせていただいていますが、まず当初概略設計で事業費を積算していましたが、それを詳細設計した結果、経費の節減が図られた部分と、それからJR等と協議する中で、加古川線で月に1回、昼間運行停止して補修をするというのが始まっているのですが、それと電化の事業を合わせたということで、夜間作業から昼間にかわったということ。さらには関西電力との協議によって送電ルートのショートカットによる減額であります。あと国の方の基準で線路の中心間距離の基準の緩和がされまして、当初は電化区間全てについてその基準幅をとるという形で、すべての駅で線路をさわらなくてはいけないのかと思っていたのですが、実際は線路工事を行う駅だけでよかったということで、それに伴う削減によって約15億円の削減になっております。

会長代行

よろしいでしょうか。あとご質問ございませんでしょうか。

委員

参考までにこの増加利用者について、これは何か国のマニュアルがあるのですか。簡単にどのようにはじくか教えて下さい。

事務局

増加人数は実際の統計から数字を出してまいりまして、電化前の利用者数から電化後の1日当たりの利用者数を引きまして、それが増加人数になります。電化されたのが平成16年12月ですが、電化前の平成16年の1日当たり平均利用者数、それから電化後の1日当たりの平均利用者数の差を電化後の増加利用者数の147人という形でしております。

委員

この計画時の1日673人、これはどういう意味ですか。

事務局

計画時は、あくまで想定をしておりました。電化によって幾ら増加するか、それからこのときは沿線の人口が増えると考えておりましたので、人口増によって幾ら増えるかということのを足し合わせて、特にマニュアルではなく県の方で判断した、あくまでも予測でございます。

会長代行

これは事後評価の一つの意味でもあるわけですが、計画時に予測していた利用者数が

それほど伸びていないというのは幾つかあると思います。算出方法もさることながら、紙面の設定している条件もものすごくかわってきていることがあると思います。例えば高速道路無料化によっても、ものすごく減っていますなど、また、連立事業によって7本の道路が一度に交差がなくなり、大渋滞していたのがすっと通れるようになり、思っていたほどみんな乗りかえてくれなかったというのがあるのではないのでしょうか。

事務局

これは前回説明した資料の中にも入れさせていただいていますが、当初の予定とどうか変わったかということでございますが、前のグラフの左側が当初予想でございます。そのときには、電化によって利便性が向上するということでその分が約8万9,000人増えると考えておりました。それに比べまして、この当時は沿線の人口がふえていくというふうな予想のもとに、その人口増によって約15万6,000人増えていくというふうに考えてございました。ところが、現実には平成10年度以降、沿線人口が徐々に減少傾向にありまして、平均しますと年0.2%減少しているというところで、この人口の予測が甘かったなどもあるのではと思っております。ただ、利便性向上についての増加ということは、右の方の図でございますが、人口減少を加味いたしますと、現在の利用者数を差し引きしますと、約8万3,000人くらい差引すると増えているということで、利便性向上による増加の予測というのは大体おおむね達成できたのかなというふうに考えてございます。この加古川線に沿ったような特に高速道路もないということで、先ほどおっしゃいましたように連立で加古川駅周辺の利便性が高まっている部分でございますけれども、まだ東西方向の道路等は依然として渋滞が続いているような状況でございますので、電化による5分短縮であるとか、電車の本数もラッシュ時には4本という形でふえていますので、利便性向上による増加というのは大体想定どおりの増加になっていると考えております。

会長代行

はい、ありがとうございます。ほかにご質問ございませんか。

委員

ご報告いただきましたパークアンドライド駐車場の利用率は比較的そこそこと思いますが、実際に駐車し電車に乗ってどこかに行かれるような、そういうパーソントリップ言うのですかね、個別の調査はされていないのですか。この中には、駅前にとりあえず駐車し、別の用事をその近辺でやられる人も入っていますし、そのあたりはどうでしょうか。

事務局

個別のパーソントリップの調査はしておりません。ただ、例えば利用率の高い社町駅ですと駐車場を電化に合わせて整備しているのですが、社町から情報を聞きますと、電化前と比べて100人近く増えているということで、特にこの社についてはかなりの方が電車利用をいただいているのではないかと推測されます。

委員

大体これくらいの規模のパークアンドライドは、何か小さいと思いますがいかがですか。

会長代行

実はちょうどこの事業やっているときに周辺の小学校の通学路等々ありまして、交通整理どうするかという委員会ができていまして、私はその委員長をやっておりました。このパークアンドライドを将来整備したときに使うかどうか。主に通勤で使えるかどうかということを沿線の市町村で調査したのですが、そしたらかなりの人が使いますというようなことで、施行中も、臨時の広場を使って駐車場をつくっていたのですが、ものすごく満杯で、ずっと使っておられたということが実績として出てきているからだと思います。

ほかにご質問ご意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、追加の資料説明はこれで終了さ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。

引原ダム事業についてよろしく願いいたします。

3 揖保川河川総合開発事業 引原ダムの追加説明、質疑

事務局

前回ご指摘のございました引原ダムの事後評価の関係でございます。本日、前回ご指摘いただきました結果について準備はまだできておりません。今後でございますが、引原ダムの効果の検証に当たりましては、引原川、揖保川それぞれ両河川の整備状況、また当時の降雨量の分布状況、流域の森林の整備状況などにつきまして、確認をさせていただきまして、ダムの効果が引原川にどれくらいあったのかを含めまして、両河川において、前回ご説明を申し上げた被害の差がなぜ生じたのか確認をさせていただき、でき次第、結果について各委員の方にご報告をさせていただきたいと考えております。また、この結果につきましては委員へのご報告の後に県のホームページ等にも掲載し、公表していきたいというふうに考えております。準備ができておらず申しわけございませんで

した。

以上でございます。

会長代行

はい、ありがとうございます。何かご意見ございますでしょうか。検証といってもそんなに簡単にはできませんよね。

事務局

まず、河川の整備状況等、断面等を計測しまして、流下能力等のチェックをしまして、また、森林の整備状況などもこれまでやってきた森林整備等を勘案しまして、流域の中の状況等も確認をした上でとなり、少し時間がかかりますので、今日はお持ちできていないという状況です。

委員

全国的に、ダム事業を評価するような指標というか何か効果を測定するための確立されたものがあるのですか。

事務局

ダム事業につきまして、効果をどう反映させるかという指標は、実際洪水が起こってどれだけ、例えば洪水調節した結果が水位の低減効果として現れたのか、というのを我々は考えておりまして、特に決まったものがあるということは認識はしておりません。

委員

森林の整備具合とかそういうものを総合的に勘案して、例えば海岸への土砂の流出とか、そういうものも含めて、ダムの評価をしようとする、相当難しい評価になるのでは。

事務局

そういったところまでの評価というのではなく、今回ご指摘をいただきました引原川と揖保川においての差ということ、それぞれの流域における違いをまず明らかにした上で、どれくらいの差が出た、その理由はこういうことです、というご説明をさせていただきます。

委員

個別の問題についてということですね。

事務局

そうです。

委員

全体の壮大な評価を兵庫県から打ち出していけばおもしろい。

会長代行

河川整備改修事業も含めまして、今度、国交省の大臣直轄の諮問委員会が新しくできまして、立命館大学の中川博次先生がその委員長で、新しく第1回目の委員会がもうすぐ始まると思います。少し今までとは変わった観点から議論がされるのではないかと思います。引原ダム個別、今、議論となっている案件に関しましては、先般の整備局長にたまたまお会いする機会がありましたので、「整備局としてもちゃんと調べておいてよ。」と言うと、「一応検討させていただきます。」と言っていましたから、何らかの形で今後のために研究されるのではないかと考えております。

委員

ダムの効果、例えば森林整備の効果と比較するなんてことは、これができればみんな苦労していないと思います。そういうことをやりますと、河川管理者さんも宣言されると、大変なことになると思うので、それはむしろできないと私は思います。仮にダムの効果を検証されるにしてもこの審査会でご指摘があったからするというよりも、揖保川の今回の被災を総括するような、いわゆる豪雨災害の軽減に絡めてどうせ必要になってくるので、むしろその作業の中でしていただいた方が、この審査会のご指摘のためだけに、こと新たな膨大な作業をするというのはどうかと、やっていただけるのならそれに越したことはないが、どうせそういう検討を別途していただけるので、そこでしていただいたらいいのではないかと思います。

事務局

壮大な評価までは考えておりませんで、まず私どもの方では、違いは何か見つけたいという思いでの発言でございました。ご指摘ございましたように、このたびの兵庫県西北部の災害につきまして、国土交通省の方でも、局地的豪雨災害の被害軽減対策検討委員会におきまして、先生ご指摘のような議論が始まろうとしておりますので、そういったことも踏まえながら、ダム事業の評価につきましては、全国的に進んでいるような状況等につきまして、またご報告の機会を設けさせていただきたいと思っております。

会長代行

はい、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。

委員

今回、非常に対象的なデータというか、引原ダム、引原川の部分と揖保川について対照的にダム2のところまで出てきたので、代表で調査されるということはまことによいこ

とだと思いますが、今後心配するのは、できたらこういうことにも予算をつけてデータとして蓄積をしていく慣わしみたいなものが、今まであまりされていないのであれば、意識的にデータベース化、定期的、定常的な調査としていただけると、多分こういった審査会でもすぐに資料が出てくるのではないかと思います。国の方でも新しい方向で出ているみたいなので、今のお話ですと近いうちということですけども、来年の審査会ぐらいでは結果は聞けると考えてもよろしいでしょうか。途中経過でもいいと思うのですが。結論出ていなくてもこういう状況でということが、調査をしたということが伺わせていただくと理解してもいいでしょうか。

事務局

できるだけ早い機会に、途中であってもということで、ご説明をさせていただきたいと思えます。

委員

参考までに、ほかに兵庫県下で、ここまで近い箇所の対照的な部分は余りないかもしれないのですが、類似の河川災害に関連した公共事業案件にかかわるところでの何か調査などというのはお調べになっておられるのでしょうか。

事務局

私どもが防災関係で事業している場合は、実績として災害があった場合に、これまで整備した施設がどれだけ効果を発揮したかという観点で見えておまして、ダムにつきましては、今回の災害の前で言いますと、平成16年の災害では、淡路島に建設したダムで、下流の水位の低減がこれくらい果たせたのではないかと、という検証は以前したことがございます。いずれにしましても、災害が起こった時には、過去に整備した施設において明らかに効果が出たというようなものにつきまして、できるだけ検証していくようにしております。

委員

参考までに兵庫県下だけであると、全国の中でもこのような調査は基本的にされているのですか、データはあるのでしょうか。

事務局

私の知る限りでは、災害が起こりました場合、国でも各地方、都道府県におきましても、過去に整備した施設の効果について、事後評価という観点ではないかもしれませんが、最近ではホームページ等でいろいろPRされていると思います。体系的にやられているかどうかまでは存じ上げておりません。

会長代行

はい、ありがとうございました。ほかにご質問あるいはご意見ございますか。よろしいでしょうか。

それでは、ないようでございますので、引原ダムの追加説明はこれで終了させていただきます。どうもありがとうございました。

それでは、本日の議事の3番目の(2)でございます。継続事業にかかわる追加案件の審査に入りたいと思います。前回も申し上げましたが、公共事業等審査会設置要綱第2条においては事業の評価に当たり県の作成した調書の審査を行うこととなっております。案件番号の14番から16番の案件について審査をいたしたいと思いますが、今回の審議案件、河川事業2件については、場所は異なっておりますけれども事業の目的や内容はほぼ同じですから、まとめて審査いたしたいと思います。

(3) 継続事業に係る審議案件の審査

1) 林道整備事業

審議番号14 前地・カンカケ線 過疎代行林道整備事業

まず、案件番号14番の方から入りたいと思いますが、林道整備事業前地カンカケ線過疎代行林道整備事業について、まず審査をいたしたいと思います。

ご意見がございましたらお願いいたしたいと思います。本件に関しましては先ほど追加説明をいただきましたように、県が行った評価調書の内容を赤字で追記された本日の追加資料に基づいてお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

県が行っている評価では事業の継続ということを出ているわけですが、事業継続ということと審査会の結論としてよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

会長代行

はい、ありがとうございます。それでは、本事業に関しましては事業の継続は妥当ということとさせていただきます。ありがとうございます。

2) 河川事業

審議番号 14 一級河川加古川水系別府川

審議番号 15 一級河川加古川水系草谷川

会長代行

引き続きまして、案件番号15番、16番、先ほど言いました河川事業2件について審査をお願いしたいと思います。

特にご意見はございませんか。これも同じく県の再評価では要継続ということで結論が出されているわけですが、審査会の結論もこの2件について同じく事業継続妥当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

はい、ありがとうございました。それでは河川事業2件について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。

(4) 公共事業等審査会審査結果の協議

会長代行

これで全審査案件が終了いたしました。それでは事業審査全体の知事への答申答案のまとめについてお諮りしたいと思います。

まず答申答案につきまして事務局の方から読み上げをお願いしたいと思います。よろしくお願いいいたします。

事務局

お手元に公共事業等審査会の審査結果の案をお配りしていると思いますが、一応内容を読み上げさせていただきたいと思います。

(審査結果案朗読)

会長代行

全体の前文でございますが、今読み上げていただいた文章でどこか修正する箇所は、ございますでしょうか。

委員

すみません、教えていただきたいのですが、台風9号とあるのですが、正式には第9号と言いますよね。

事務局

台風第9号です。

委員

わかりました。

会長代行

今年の8月の台風第9号の第を文章の中に入れる。

ほか修正等ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

もしお気づきになれば、また最後に戻っていただいて結構ですので、個別事業の審査結果について答案読み上げよろしく申し上げます。

事務局

(1)(国)178号余部道路(美方郡香美町)

(審査結果案朗読)

会長代行

はい、ありがとうございます。1件ずつ文章ご検討賜りたいと思います。特に修正する箇所はございませんでしょうか。

もしないようでしたら、2番目の事業のほうよろしく申し上げます。

事務局

(2)(主)宗佐土山線(加古郡稲美町)

(3)(主)地方道小野藍本線(加東市)

(4)(国)176号広野バイパス(三田市)

(審査結果案朗読)

会長代行

はい、ありがとうございます。道路事業について答申(案)いかがでしょうか。特に修正する箇所はございませんか。

委員

これによって何か具体的なことがあったのでしょうか。読んだだけで何を言おうとしているのか、わからない気がします。具体的に何を指しているのでしょうか。

事務局

それは後段の部分でしょうか。なお以下ですか。

委員

なお以下です。

事務局

これは確かご質問の中で事業着手後、地域ニーズをどのように把握されているのかというご質問がありましたので、前回追加説明の中でこのように地域のニーズは酌み取っているという回答をさせていただいたので、そういうやりとりがあったことを受けまして、地域ニーズというのは事業着手したからといっておろそかにしてはならず、絶えず不断に把握し続けるという意味合いを込めています。

会長代行

委員よろしいでしょうか。この文章のままではわかりにくいですか。

事務局

もっと具体的ということですか。

委員

人口が減ると道路の幅も狭めるとか、そういうようなことですか。そこまではないのですか。

事務局

例えば線形をかえるなど読めてしまうというようなことでしょうか。

委員

そうです。

事務局

そこまで意図していません。

委員

これは道路事業に対してだけではなくて、いわゆるこういう事業を着手に関する一般の社会情勢の変化などに注意しながら、適時適切にやり直さないといけないでしょうという、総論の部分。何も道路事業だけに関した話ではないと理解いたしますけどね。

事務局

特に道路事業の場合はというのはなくてもいいのではないかといいことですね。

委員

逆に言えば、なくてもよいのではないかと、総合的に持って行ったほうがよいような気がします。道路事業をなくし、事業着手後など。特にとがめる気はないですが。

委員

なお書きで入れるのは重たいような気がします。

事務局

ではその辺また補足させていただきます。

会長代行

内容的にはすべての公共事業に対して、どの調書の中でもこれは項目となっていますので、当然と言えば当然のことなのですが、前文の中に入れるかどうか後で事務局と私の方で検討させていただきたいと思います。

では、交通安全事業について。

事務局

(5) (国) 250号 (姫路市)

(7) (主) 大谷鮎原神代線 (淡路市)

(審査結果案朗読)

会長代行

はい、ありがとうございます。大谷鮎原線の答申文案ですが、これでいかがでしょうか。

委員

先ほどの議論と、同じような内容でもありますね。

委員

具体的に、学校関係が出ていますね。

会長代行

これは通学路指定や交通整理などの関係も含めてです。

よろしいでしょうか。

はい、ありがとうございました。

それでは6番目の姫路。

事務局

(6) (主) 姫路神河線 (姫路市)

(審査結果案朗読)

会長代行

はい、ありがとうございます。いかがでしょうか。特に修正あるいは追加するべき事項はないでしょうか。

それでは、この提案をもちまして答申文案としたいと思います。ありがとうございました。

それでは、3番の自転車道事業について。

事務局

(8) (-) 播磨中央自転車道線 (加東市 ~ 加古川市)

(審査結果案朗読)

会長代行

はい、ありがとうございました。これはたくさんの意見を頂戴している事業でございますが、ただし書きの第 期工区については再度検討しなさいということで、本審査会をもう1回行うということの条件がついてございますが、いかがでしょうか。この文案で特にご異論ございませんか。よろしいでしょうか。

ありがとうございます。それではこの文案で結論としたいと思います。

引き続きまして、4番、街路事業をお願いいたします。

事務局

(9) (都) 尼崎宝塚線 (寺本工区) (伊丹市)

(審査結果案朗読)

会長代行

はい、ありがとうございます。ただいまの尼崎宝塚線答申文はいかがでしょう。

委員

中国自動車道というのは正式名称ではないですね。特に一貫して統一しなくてもよろしいのですか。

事務局

高速自動車国道の正式名称となると、違和感のある名称になってしまいますので、中国自動車道の方がわかりやすいのではと思います。

委員

俗称でわかれば結構です。

会長代行

これ正式名称にすると、多分、市民の人がどこの道路かわからなくなりますので、これでよろしいでしょうか。ありがとうございました。

それでは、10番目の黒橋線お願いします。

事務局

(10)(都)黒橋線(明石市)

(審査結果案朗読)

会長代行

はい、ありがとうございました。黒橋線の答申文はいかがでしょうか。これでよろしいでしょうか。

はい、ありがとうございます。

それでは、11番の同じく。

事務局

(11)(都)建石線(立体)(西宮市)

(審査結果案朗読)

会長代行

はい、ありがとうございます。建石線の答申案文少し長いですが、いかがでしょうか。

委員

中ほどの夙川公園の桜や小・中学校の樹木の伐採などの環境悪化と、樹木の伐採を環境悪化と断じているのは、これはある意味なれた景観が変化するというようなことであ

って、それを悪化と見るのは人によって全然価値がかわってくるのではないかと思います。むしろ、虫だらけの木だったら捨てた方がいいわけですから。環境悪化と言うとその地域の方々と同じ意見、立場になります。事業者側も本当に環境悪化と考えておられるのであればやむを得ない事業となっていますが。

事務局

環境の変化という表現でしょうか。

委員

景観の変化ですよ。

事務局

景観も環境の一部ですから。

会長代行

これもあっさり後者の方は反対運動が出ていると書かれていますから、伐採などに対する反対意見という形でいいのではないですか。理由はともかく、樹木等の伐採に対する反対意見、多大な投資に対する反対意見、反対運動、そういうことでどうですか。

委員

桜の寿命のことはいいのですか。

委員

私が期待したよりかなりやんわりとした表現です。

会長代行

いかがでしょう、伐採に対する反対意見という形で区切るという修正でよろしいでしょうか。それでは、環境悪化という文言はやめて伐採に対する反対、意見を入れるかどうかは入れない方がいいかもしれませんが、こういう形で修正していただきたいと思います。

ほかに。

委員

その後も、強硬な反対運動が根強くという、念がいつているような表現ですね。

委員

もっとニュートラルな表現でしょうか。

委員

強硬な反対運動が続いておりとか、そのぐらいのほうがよいのではないのでしょうか。

事務局

強硬か、反対運動が根強くの方が、どちらかですね。

委員

余り細かいこと言わずに、依然として反対運動が続きぐらいですと投げかけた方がいいような気がしますけどね。

委員

樹木の伐採と多大な投資でその反対が続いている。

委員

それとまだその下に行政不信などいろいろなものがあるのでしょうか、そこまで分析しない方がよいですね。

委員

反対理由となりませんか。

委員

生活環境の変化ですね。

事務局

夙川公園の桜や小・中学校の樹木等の伐採に対する反対、多大な投資による西宮市財政への影響等を理由に沿線の自治会による反対が依然として継続しており、事業着手に必要な山手線の都市計画変更さえ進んでいない。それとも、鉄道地下化工事に伴い必要となる夙川公園の桜や小・中学校の樹木の伐採などに対する反対。

会長代行

伐採で一回切った方がよいかもしれませんね。

事務局

多大な投資による西宮市財政への影響を理由に沿線自治会による反対が依然として続いておりと、あっさりさせていただきます。

委員

そのように削られると同時に、例えば印象としてですが、多大なとか強硬なという言葉があるとニュートラル感が損なわれるというふうな印象を持ちます。これも正確さという点で言えば、負担割合のところで市が6分の1ですので、多大な投資という表現は僭越なのかなということもつい考えます。ですから費用負担による市財政への影響は、あえてニュートラル感を出すのであれば、多大とか強行という形容詞を外す方が全体の印象は中立的になると思いました。

事務局

多大な投資を費用負担による西宮市財政への影響というように、強硬なは取らせていただきます。

事務局

西宮市の部分は、この事業の費用負担の部分に加えて西宮市が事業主体になって実施いたします山手線の分の事業は、別途ございます。その分が結構大きな負担になっています。ですので、負担割合によってということのみではございません。

会長代行

ここはそしたら事業実施に伴う西宮財政への悪影響等を理由にということで、どうでしょう。

委員

影響でいいでしょう。

会長代行

影響は悪影響ということなのでしょうけど、少しまとめ、事務局の方で修正願います。

事務局

わかりました。

委員

あとの方の例えば事業着手に必要な山手線の云々のところから後ろの方の代替案を提示するも合意に得られていないと丁寧に書いてありますけれども、それよりも根強くのところで合意に至っていないぐらいで、すっというとよいことなのでしょう。一つ一つ、これは都市計画の都合の話でももちろん合意してないのに、そういうような都市計画決定を持ち出すことはないと思います。

委員

ただ、時間がかかっている。こういうことやっているのだけど、なかなか合意が得られない。時間がかかっているという意味合いがあるのではないのでしょうか。

委員

それは、行政が説明するところで我々が審議会としてやっているわけではないですから、客観的なすらっとした表現の方がよい。

会長代行

当然、地元での説明は代替案も含めて提示されるはずですから、一々細かいことまで書かなくてもいいかもしれませんね。

事務局

反対は依然として強いという、事業着手から削除ですね。

会長代行

今のご意見を集約した形で文章を少し簡潔化する。私と事務局の方で再度検討しますので任せていただけますでしょうか。

委員

はい、お願いします。

会長代行

ありがとうございます。

続きまして、砂防事業の方の文章読み上げをお願いします。

事務局

(1 2) 六甲山系グリーンベルト整備事業 (武庫川ブロック) (西宮市・宝塚市)

(審査結果案朗読)

会長代行

はい、ありがとうございます。六甲山系グリーンベルト整備事業の方針文案いかがでしょうか。

委員

グリーンベルト整備事業の特色をせつかく説明するのであれば、何か入れておいた方がいいような気がします。いかがでしょうか。例えば、用地を全部買収して県有地にしてやるのではなかったですか。線的なことではなくて、面的に整備しよう。砂防事業と少し違いますよという感じを簡単に説明できたらいいと思うのですが、いかがでしょうか。そういうことがあって、「住民参加の森づくり」にもつながってくるわけですね。何かいい言葉はないでしょうか。

会長代行

六甲山系グリーンベルト整備事業全体の目的や意義を少し前文に入れていただくという事で、いかがでしょうか。

委員

簡単にどうでしょうか。

会長代行

ここは当該事業だけのことのみ書いてあるので 1 行か 2 行程度で簡潔に。

事務局

はい、わかりました。文案が今すぐに思いつきませんので、調べさせてください。

委員

今おっしゃった点に関して私も途中で質問させていただいた記憶があるのですが、今回のこの4ページの上から2行目のところです。防災樹林帯や砂防えん堤等の整備により、そのあたり入れるのが適切かどうかわかりませんが、当時より公有地を確保しや、公的な費用によって土地を私有地ではなくすという事業内容はあったという確認をさせていただきましたので、そういった文言をどこかに入れていただきますと理解が深まるのではないかと思います。整備だけでなく、公有地の確保、公的共用、それが森づくりにかかわり、なおの方につけてくださってもいいのですが、なお土地を公有地化何かに基づいてを前提としながらなど、言葉を入れていただけたらと思います。

事務局

公有地化という文言も入れさせていただくということですか。

委員

表現はどちらがいいかどうかはわかりませんよ。

事務局

わかりました。どこかに入れるようにさせていただきます。

会長代行

それでは、これは特別な事業ですのでそれがわかるような形の文言を入れていただくということで、修正させていただきたいと思います。あと、また事務局と私の方で検討させていただいてもう一度先生方にメールでお送りさせていただきたいと思いますが、今特にここを直す、追加するということはございませんでしょうか。

委員

砂防の調書の方を拝見しますと、やはり半端ではない金額の事業になっていて、そのうち用地補償費が185億円で、この金額を見ると昨今報道されております生活保護世帯の母子加算に必要な費用が180億円というのがありましたので、それだけのお金をかけて何をやるかというときに、やはり公的に土地を確保することによって安全安心を実現する事業をしているということ、きちんと文言してアピールしていただける方がよいというように思いましたので申し上げました。

会長代行

はい、ありがとうございました。

委員

真ん中あたりに、局地的豪雨など山腹崩壊の危険性は高まっておりますと書いてあるのですが、備えの必要性は高まっているとかそういう言い方のほうが、いいように思います。

事務局

山腹崩壊に対する備えの重要性が高まっておりますという表現ですか。

事務局

それに資するための事業計画。

事務局

そういう趣旨で、ここはかえさせていただきます。

委員

もう一箇所、樹林帯と書いてあるのですけれども、調書の方には防災樹林帯と書いてあるんで、防災と入れておいていただいた方が良いでしょう。

事務局

はい、わかりました。

会長代行

ほかに。

委員

最後の段落で砂防えん堤等のハード整備必要箇所については、優先的に整備するなどと書いてあるのですが、そういう構造物と樹林とが一体的に機能して効果を発揮する事業だと思えますけれども、その施設構造物をなぜ優先的に整備するのですか。木は成長するのに時間がかかる、これはその反意語ですか。

事務局

砂防えん堤の方は直接的につくればすぐに役立つということです。

委員

このまま読んでしまうと、平行してやられるとは思いますが、構造物は先につくり、木は後という感じにならないかと思えます。もしそうだとすると、なぜ構造物を優先させるかということが必要なのですか。

事務局

先ほど事務局よりご説明したように事業の終わりを少し延ばしましたので、直接的に安全安心防災に役立つハード整備を優先し、樹林については市街地から遠い部分が少し残りますので、そのところは少し遅れるという意味合いです。

委員

実際に時系列的には、構造物の方が先にくるということですね。

事務局

市街地に近いところの構造物、樹林帯を先行し、市街地から遠い部分については若干おくれるというような意味合いです。

委員

そうであればそのように書いていただいた方が、なぜ優先するのかこの文面でわからないので、砂防えん堤の計画箇所は市街地に近いのでそのために平行してやるという、そういう趣旨をですね。

事務局

わかりました。そのように修正させていただきます。

会長代行

今のご意見としては、また、市街地に近い砂防えん堤等のハード整備必要箇所については、優先的に整備するという趣旨の文言にかえていただくということをお願いしたいと思います。

あと、本件で追加等ございますでしょうか。

委員

今さらなのですが、事業が平成31年完成が平成41年に延びています。そのことは何も触れなくていいのでしょうか。オーケーは出しているのですが問題はいいのですが、10年伸ばしたことについて、よければ、もうそれでいいですか。砂防1のところはふれてありますが、投資額の縮小により云々ってことが書いてあるんですが。

会長代行

これは砂防えん堤と山腹工の施設整備というのは平成31年までに完成させることは間違いのないですね。

事務局

そうでございます。市街地に近い部分の砂防えん堤であるとか、山腹工樹林整備というようなものは、もともとの計画どおり平成31年までにすませまして、市街地から遠い部分については昨今の都市事業の投資事業費が縮小気味なので、少しおくらせたいというような意味合いでございます。

委員

市街地に近いところは当初の計画期間内に整備する、優先的に整備する。また以下は

そういう意味が込められているわけですね。

事務局

そうです。

会長代行

それでは先ほどの優先的に整備する意味をもう少しわかりやすい文章で少し練り直し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。

砂防事業についてはこれでよろしいでしょうか。もし、これ以上ないようでしたら、次の海岸事業、田之代海岸 海岸環境整備事業の文案の読み上げをよろしくお願いします。

事務局

(1 3) 田之代海岸 海岸環境整備事業 (淡路市)

(審査結果案朗読)

会長代行

はい、ありがとうございます。田之代海岸 海岸環境整備事業の文案はいかがでしょう
か。

委員

砂浜の安全管理までこの事業の中に入るのでしょうか。砂浜が安全であるような事業を進めるのはわかるんですけど、管理の段階まで整備事業の中には入らないのではないかと思います。砂浜の造成には安全に留意するという、そういうことであればわかるんですけど。

事務局

委員のご指摘のとおり砂浜については安全に吸出しがないような工法をとりまして、事業が済んで後に管理ということが生じております。

委員

管理者は別にいるのですね。

事務局

そうです。それは前回ご説明しましたように海水浴シーズンの前にすべて砂浜については点検を行っております。

委員

事業の外。

事務局

外です。

会長代行

今の意見は管理の話をごへ入れないということですか。

委員

そうですね。管理者さんも同じですけど管理までこの事業で責任持たされたらたまりません。ですから砂浜の安全な利用ができるように造成等に整備に留意されたいと、そういうことを言えばよろしいのでは。安全な砂浜を整備いただくように。

委員

確かにそうですが、今までもこのようなことは触れてきたような気がします。管理の問題は事業完成後のことになりますが、今までも、付加的にそういうことの意見はつけてきていませんでしたでしょうか。

事務局

あったと思いますし、事業期間もまだ少しかかりますので、事業期間の安全管理ということを含めております。

委員

事業期間中の安全管理という意味であればわかりますね。

委員

そういうことなのですね。

事務局

ただ、もともとの意味合いとは両方含んだ意味合いでしたが、特に事業期間中もということを書くべきかどうかとなると、どうかとは思いますが。

会長代行

これは事業区間が既に一部利用されているので、砂浜の安全管理には十分留意されたい、留意しながら事業を進めなさいということですね。

事務局

現実には管理をしながら事業をやっているという状況になっていますので。

委員

はい、結構です。

会長代行

ほかにご意見ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

はい、ありがとうございます。

それでは、7番目の林道整備事業。

事務局

(14) 前地カンカケ線過疎代行林道整備事業(宍粟市)

(審査結果案朗読)

会長代行

はい、ありがとうございます。この文章でいかがでしょうか。

委員

先ほどのセンターとの関係みたいなものはここでも書いておけばいいのではないかと
いうことと、低コスト生産というだけではわからないので、索道から道路集材といった
ような流れを加えて書いていただくとわかります。

事務局

県産木材供給センターを書いてもいいのでしょうか、何かギラギラしてそこだけに
持って行くのかという話になってしまうと、その林道はそのためにそこしかないのかと
いうような意味合いでほかに見られます。それと低コスト生産の関係ですけれども、高
性能機械の導入というのも一つはあるのですけれども、それは高性能機械というのはト
ータルとして低コスト生産体制の強化という範疇に入ると判断いたしましたので、この
ような文言にさせていただいております。

委員

なるほど、結構です。

会長代行

ほかに文言等修正した方がいいという箇所ございますか。よろしいでしょうか。

それでは、これ以上ないようでございますので、8番の河川事業の文案を。

事務局

(15) 一級河川加古川水系別府川(加古川市)

(16) 一級河川加古川水系草谷川(加古川市)

(審査結果案朗読)

これらの事業は加古川水系下流部の支川において、大きな浸水被害をもたらした昭和58年9月と同程度の洪水を安全に流下させるべく改修を行う河川事業である。いずれの事業もいまだ目標とする治水安全度を確保できておらず引き続き流域住民の生命と財産を守り、安全・安心な生活環境を確保するために必要な事業であることから、事業継続は妥当である。

会長代行

はい、ありがとうございました。以上のような文案でいかがでしょうか。

委員

文章のあやですけれども、できておらず、で次につながっていますけれども、できていないとして一度文章切ったらどうですか。下から3行目の治水安全度を確保できていない。で、引き続き流域住民の生命と財産を云々というようにいった方がよいのではないのでしょうか。

会長代行

文章を1回切りますか。目標とする治水安全度を確保できていない。引き続きという形で、文章を二つに切るということですね。

事務局

引き続きの前にまた何か主語がいると思いますが、それはいいですか。

委員

引き続きという言葉が入ってしまったけれども、引き続きは当然のことです。事業継続したいから引き続きという文章が出てきたので、引き続きはなくてもよいと思います。

事務局

したがってこれらの事業は流域住民の生命と財産を守り、ですね。わかりました。

委員

この事業も治水安全度が確保できておらずということは、言葉をかえると、事業の安全の確保ができていないということではないですか。

会長代行

いずれの河川も、ですね。

委員

河川ならわかります。

事務局

いずれの河川もですね。

委員

主語は河川管理者ですね。

事務局

訂正させていただきます。

会長代行

それでは今修正が出ました、いずれの河川においてもということで、確保できていない、したがってという形の文章に修正するというところでよろしいでしょうか。

はい、ありがとうございます。

それでは、事後評価の報告文についての提案文を読んでいただきたいと思います。まず、連立事業の方からお願いします。

事務局

1 JR山陽本線等加古川駅付近連続立体交差事業（加古川市）

（事後評価朗読）

会長代行

はい、ありがとうございます。いかがでしょうか。

委員

これも好みの話なのですが、ノウハウというのは少し軽い感じがします。成果であるとか技術であるとか、せっかくご苦労いただいたので、どうでしょうか。

事務局

成果にさせていただきます。

会長代行

ノウハウを成果にという形で文章を修正させていただくことにしたいと思います。あと、ございませんでしょうか。

それでは、次の鉄道事業よろしくをお願いします。

事務局

2 JR加古川線電化・高速化事業（加古川市～丹波市）

（事後評価朗読）

会長代行

はい、ありがとうございました。鉄道事業についていかがでしょうか。

委員

細かいこと言いかけたので言わせていただくと、下から4行目のところで3者が一定の役割分担の下、確かそうだったのですが、次にまた一体となってというのが重なりますので、3者が役割分担の下でもいいのではないのでしょうか。文章を見ていたら横の一というのが続けて出てくるので、気になりました。消していただいたらどうでしょうか。

事務局

3者の適切な役割分担、そういうのはいりませんか。

委員

どちらにせよ、役割は一定の分担をして適切なことをやっています。

事務局

3者が役割分担の下という形に修正させていただきます。

委員

先ほど話がありましたが、経費はものすごく削減されているわけですね。前の調書を見ると、地上の設備費の節減と書いてあるわけですね。そういうのは、一つの成果になってくる。観点が違うのかも知りませんが、この評価の中でそれは入れないのですか。事業費は相当工夫をされているのではないのですか。

事務局

確かに工夫をして節減を図ってございます。

委員

そういうこと書いたらどうですか。

事務局

ただ、前の調書の中にも概要設計から詳細設計を行ったとき連立事業を分けたことによる減も約9億円あります。

委員

これからまた出てくるかどうかはわかりませんが、そういうものには生かされていないのですか。せっかく、事後評価はそういうことを評価すると思います。ここに書くほどのことはないのですか。

事務局

結果としてJRの事業費は下がらないという中で、下げることができたということは大きなことだと思いますが、それが15億のうち6億程度ということでどうしてもその設計の精度を上げた評価が大きかったものですから、あえて書くということもないと思います。

委員

初めの見積もりがずさんだったということですね。

事務局

概略設計に基づく積算であったという面もあります。

委員

何も知らない県民の立場から言うと、例えそうであったとしても、やはり適切な方に転換したということは書いて、しかもこの金額は少なくないと思いますので、ここで審査させていただく立場の者としては、とても節約してくださってよかったと文言を入れていただいた方がいいと思います。

事務局

はい、わかりました。追加させていただきたいと思います。ありがとうございます。

委員

当初の見積もりの手法について勉強ができたわけなので、そのようなことを表現されておいた方がいいと思います。

会長代行

これは非常に一般的というか、普遍的な方法でコスト削減できたから今後とも役に立つという事例になりますか。

事務局

普遍的というよりも、かなり特殊な要因でございます。

会長代行

コスト削減できたというのは特殊事例じゃないですか。

事務局

例えば昼間に作業したというのは、加古川線でたまたま昼間作業のために列車をとめてやっているとか、関西電力との調整というのは少し特殊な要因ですから、こういった削減がどこでもできるというようなものではないと思います。ただ、加古川線の特殊な要因も踏まえて調整した結果ということもございませぬので、その辺うまく表現しながら書かせていただきたいと思います。

会長代行

役に立つ部分もありそうだという感じですね。それだけわかるように、少し記述をしていただく。ほかにございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

はい、ありがとうございます。

それでは3番目の土地区画整理事業について、また文案よろしくをお願いします。

事務局

3 伊丹市鴻池土地区画整理事業（伊丹市）

（事後評価朗読）

会長代行

はい、ありがとうございました。土地区画整理事業の文案はいかがでしょう。

委員

事業の目的が二つ、健全な市街地形成と都市防災機能がありますので、その二つの効果については前者の方の効果しか記載されておられませんけれども、調書に書いていただいているような緊急車両進入路の整備率が上がった、進入路が整備された、避難場所が3箇所確保された、そういうことを記載していただきたいと思います。

事務局

調書では消防活動をこのように解消されたという形にしておりますので、そういった防災面の記述も成果として書き込むようにいたします。

会長代行

もともと土地区画整備事業はその目的でやっているならば、達成されるのが大体ですね。

委員

言及する必要はないんですよ。

事務局

例えば事業目的の達成に加えて、今申し上げたような具体的な成果をお話しするとうふうにしたいと思います。

会長代行

はい、ありがとうございました。

委員

表記について質問ですが、今、事後評価調書の中にもあるのですが、事業費に約という言葉がついています。約というのがついてないのもありますし、ついているのもあるのですが、どうして約になっているのかという疑問がありますのでご説明下さい。

事務局

もちろん正確な数字を記載することはできます。

委員

約のついてないところもあるんですね。ついているところもあります。なぜ、こういう質問させていただいたかということ、以前の調書の中には総事業費62億円（91億円）と書いていたのが、今回約65億円、実績84億円、これはこの審査の妥当と審査した結果に興味を持って調書をごらんになった人がなぜそうなのかと思ったときに、この金額にもしかしてひっかかるのではないかなと思いましたので、質問をさせていただきました。

事務局

様式が不統一ですので、今後、約という表現はできるだけ避けるようにさせていただきます。特に事後の場合はもう終わっていますので、確定値で書くようにさせていただきます。

会長代行

ほかに文言について何かご意見ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

委員

細かなことで、市街地形成は、健全なという言い方が使われるものですか。

事務局

一般的に、健全な市街地形成という言葉は、よく総合計画等にも使われております。

委員

不衛生でなくなるところということですね。

会長代行

これは区画整理事業法の法律の文言にも書いてありますよね。

事務局

区画整理法の第1条にも健全な市街地の造成を図りというのが目的規定に書いてありますので、その言葉を使わせていただきたいと思います。

会長代行

ほかにございませんか。

それでは、4番目のほ場整備事業、文案の読み上げをお願いします。

事務局

4 県営ほ場整備事業（今田西部地区）（篠山市）

（事後評価朗読）

会長代行

はい、ありがとうございました。ほ場整備事業の文案はいかがでしょう。

委員

下3行の本地区でも実績のあった担い手の育成、この実績のあった担い手というのは少しわかりにくいのですが、地元のいろいろな重要な役割を果たされた、貢献のあった地域の住民という意味なのですか。

事務局

調書にもあるのですが4名の担い手農家が育ちましたので、0が4になったということで実績があったと書かせていただきました。

委員

担い手というのは一つの言葉なのですか。

事務局

市町の方でこれくらいの方を担い手と認定するというのが決まっております、その要件を満たす方が4名育ったという意味でございます。

委員

わかりました。一般に担い手と言われるのは、何をする人かわかりませんね。何を担うとか、それは専門用語ですよ。

事務局

ですから、本地区でも実績のあった認定農業者の育成とかえさせていただきます。

委員

調書の方ですと地域農業の担い手と書いてあるので、認定農業者である地域農業の担い手と、言葉節約せずに追加しておかれたらどうでしょうか。

事務局

地域農業の担い手である認定農業者の育成とさせていただきます。

会長代行

はい、ありがとうございました。ほかに修正あるいは追加事項ございませんか。よろ

しいでしょうか。

それでは、5、6、7一緒のコメントとなっていますが、読み上げをお願いします。

事務局

- 5 引原ダム建設事業（宍粟市）
- 6 （砂）大谷川（朝来市）
- 7 （一）塩田一宮線よいたいトンネル（宍粟市）

（事後評価朗読）

会長代行

はい、ありがとうございました。この3件まとめたの文案ですがいかがでしょうか。

委員

最後の3行はつけ添えていただけてよかったと思いますので、特に一番最後の行のところにより客観的なのというよりも、客観的であるべきであること、客観的で多角的なのとか、多様な、評価手法をB/C検討ではなく、それぞれの県や地域の実情を反映するのは必ずしも数値によらない部分が多いという意味で、できましたら多様や多角的なのという文言を補っていただければと思います。

事務局

そのようにさせていただきます。

会長代行

ほかにございませんでしょうか。

委員

道路事業は防災事業ということになるのですか。

事務局

道路事業は防災事業かとなると直接的ではないのですが、効果として集落の孤立を解消したという効果があったということで、防災機能を発揮したということです。当然B/Cの評価にはそのようなものはないものです。

委員

そういうものを入れていったらいいですね。

会長代行

よろしいでしょうか。

委員

今のご指摘に関して、私もそこ不自然に思ったのは、確かに未然防止するだけではなく、災害が発生後の補完的機能の発揮など、災害を未然に防止するとともに、災害発生以後について、特に7番の道路事業が果たした役割の意義を違う文言で補われてもよいのではないかなと思います。

委員

災害対策の役に立ったということですね。

委員

そうですね。

委員

災害を防止するというのではなく、最近いわれている軽減ですね。

防止するというと、防止できなければそれで事業はだめなのか、そういうことになってしまいますけど、減ずる、軽減に非常に大きく貢献したのが今回のだと思いますので、当初の目的に減災が入っていたのかはわかりませんが、災害を未然に防止あるいは軽減する大きな効果が発揮したことが確認できたというようにしするとかがでしょうか。

事務局

初期の目的は確かに抜いた方がよいかなと思います。未然に軽減するという大きな効果をとという表現でしょうか。

委員

防止もあったと思います。

事務局

ただ、これはダムと防災と道路と三つまとめた文章ということなので、砂防などは防止したと言えるのだろうかと思うのですが。

委員

書き分けた方がよいのかもしれませんが。

事務局

書き分ける。

委員

例えば、ダムなどは直接災害を防止をし、道路については災害対策上効果があるなど、事業ごとにその効果を明らかにするとよいのではないのでしょうか。

事務局

わかりました。確かに三つまとめたというところに少し無理があったのではということなので、効果も内容も多少違いますので、分けて書きたいと思います。

会長代行

よろしいでしょうか。5、6、7が一括して書いてしまうと、少しわかりにくくなるということなので、7と分離する、あるいは分けて道路についてはとするなど、そのあたりは後で事務局と検討させていただきたいと思います。

ほかにございませんでしょうか。

それでは、どうもありがとうございました。

事務局でつくらせていただき、かなり検討したのですが、勉強が足りないので検討できてないということがよくわかりました。いただいた意見を入れながらも一度文章をつくり直し、再検討をもう一度行い、皆様に再度ご確認いただいて最終答申案文にさせていただきます。

本日の審議はこれで終了いたしましたので、マイクを事務局にお返しいたします。よろしく願いいたします。

4 連絡事項

(事務局より今後の予定等について説明)

5 閉会

退会委員あいさつ

まちづくり担当部長あいさつ