

平成25年度 第2回公共事業等審査会 議事録概要版

1. 日 時 : 平成25年10月18日(金) 9:00~12:00

2. 場 所 : 兵庫県職員会館 1階 多目的ホール

3. 出席者 : (審査会委員) 10名

沖村会長、芦尾委員、小谷委員、野崎委員、服部(保)委員、
服部(良子)委員、林委員、道奥委員、村田委員、梁委員
(事務局)

田中土木局長、笠尾まちづくり局長、三浦農林水産局長、杠計画参事、
貝塚住宅参事、伊藤技術企画課長、田中道路街路課長、服部街路担当参事、
松本河川整備課長、山内総合治水課長、竹田公営住宅課長、
藪本市街地整備課長、坊垣農地整備課長、西原治山課長、塩谷林務課長

4. 審議案件 : [新規事業] 追加説明及び審査

- (1) 道路事業 東播磨南北道路(加古川市~小野市)
- (2) 街路事業 都市計画道路尾上小野線[安田](加古川市)
- (3) 街路事業 都市計画道路国道線[姫路東](姫路市)
- (4) 河川事業 二級河川新川・東川(西宮市)
- (5) 河川事業 二級河川香住谷川(香美町)
- (6) 県営住宅整備事業 姫路書写住宅[建替](姫路市)
- (7) 県営住宅整備事業 柏原南多田住宅[建替](丹波市)

[継続事業] 説明及び審査

[簡易審査案件]

- (1) 道路事業 主要地方道春日栗柄線(丹波市~篠山市)
- (2) 街路事業 都市計画道路尼崎宝塚線[元浜・大浜](尼崎市)
- (3) 街路事業 都市計画道路加古川別府港線[中津](加古川市)
- (4) 連続立体交差事業 山陽電鉄本線[西新町駅付近](明石市)
- (5) ダム事業 与布土ダム(朝来市)
- (6) 農道整備事業 広域営農団地農道南淡路地区(南あわじ市~洲本市)

[通常審査案件]

- (1) 道路事業 一般国道2号[和坂拡幅](明石市)
- (2) 土地区画整理事業 英賀保駅周辺地区(姫路市)
- (3) 土地区画整理事業 野中・砂子地区(赤穂市)
- (4) 林道整備事業 森林基幹道須留ヶ峰線(養父市~朝来市)

5. 議事録(概要)

【新規評価】

(1) 道路事業 東播磨南北道路

【事務局から追加説明資料に基づき説明】

委員：

費用対効果に含まれない項目等、非常に充実した説明で分かりやすく、ありがたい。
将来交通量推計の走行台キロの伸びで「将来人口、将来GDPより設定」とあるが、元データがいつのどんな資料か教えてほしい。

事務局：

将来人口は、平成 18 年 12 月の国立社会保障・人口問題研究所が公表した日本の将来推計人口における出生、死亡、どちらも中位の推計値を用いている。

将来GDPは、平成 23 年までの推計は平成 20 年 1 月に経済財政諮問会議に提出された成長シナリオをベースとし、平成 24 年から 42 年までの推計は、平成 17 年の経済財政諮問会議に提出された日本 21 世紀ビジョンの推計値を用いている。

委員：

国全体の方向について、過去のデータだけでは判断できない状況もあるので、県ならではの状況反映が可能な計画をつくっていただくとありがたい。

委員：

本道路が整備されない場合、将来の混雑度の値はいくらか。
新しい道路を計画する場合、新しい道路や周辺道路の混雑度をどう設定するのか。
加古川小野線の 0.34 や宗佐土山線の 0.42 の場合、道路はガラガラということか。
本来はそれぞれ 1 程度になるように計画すべきではないか。

事務局：

将来交通量は、現況に比べ約 3 %減少するので、加古川小野線と宗佐土山線の混雑度は、1.96 と 1.43 とわずかながら減少すると考えている。

混雑度 1 はそれほど混雑していない値であり、混雑度 1 を下回るような道路整備を進めて行く。日交通量での混雑度では、1 を大きく下回っているが、時間帯や沿道の状況等を踏まえ、適切な整備を進めていきたい。

会長：

環境影響評価の結果をどのようなプロセスを経て県民にお知らせしたのか。

事務局：

環境影響評価は、都市計画決定の手続きと合わせて実施しており、準備書の段階で住民説明会や縦覧等を通し意見もいただいている。また、評価書は永久縦覧している。

新規着手妥当と判断

(2) 街路事業 都市計画道路尾上小野線 [安田]

(3) 街路事業 都市計画道路国道線 [姫路東]

【事務局から追加説明資料に基づき説明】

委員：

電線類の地中化は、景観面で気持ちがいいので、ぜひ進めてほしい。

費用以外で地中化が進まない要素はどんなことがあるのか。また、地中化が完了した箇所ですら住民からの苦情などマイナス面を教えてください。

事務局：

費用面が一番大きな要素になるが、将来、沿道の家等が建て替わる際、家への引き込み線工事のため、場合によっては掘り返して工事を実施しないといけない。特に沿道の

建物が、木造住宅が並んでいる箇所ではそういうことが頻繁に起こることになり、事業者側の合意が得られにくい。

苦情は、工事中は多いが、完了後は先程の沿道家屋の建て替え等くらいではないか。

新規着手妥当と判断

(4) 河川事業 二級河川新川・東川

(5) 河川事業 二級河川香住谷川

【事務局から追加説明資料に基づき説明】

新規着手妥当と判断

(6) 県営住宅整備事業 姫路書写住宅 [建替]

(7) 県営住宅整備事業 柏原南多田住宅 [建替]

【事務局から追加説明資料に基づき説明】

新規着手妥当と判断

【継続評価】[簡易審査案件]

(1) 道路事業 主要地方道春日栗柄線(丹波市～篠山市)

(2) 街路事業 都市計画道路尼崎宝塚線 [元浜・大浜] (尼崎市)

(3) 街路事業 都市計画道路加古川別府港線 [中津] (加古川市)

(4) 連続立体交差事業 山陽電鉄本線 [西新町駅付近] (明石市)

(5) ダム事業 与布土ダム (朝来市)

(6) 農道整備事業 広域営農団地農道南淡路地区(南あわじ市～洲本市)

【事務局から継続評価調書に基づき一括説明】

委員：

完了間近であるのに、改めて審査をする必要があるのか。

事務局：

継続事業は、事業採択後 10 年、その後 5 年に再評価というルールがある。そのため、完了間近の事業は審査方法を検討して、簡易審査として平成 23 年から取り組んでいる。

会長：

連立とダム事業で、調書の前回評価時点の数値と前回の事業評価調書の数では整合していない。例えば、連立で、前回評価時点で用地補償費は 30 億円であるが、前回調書では 33 億円である。

事務局：

連立事業について、前回評価調書では用地補償費 33 億円で、今回の評価調書の前回欄には 30 億円と記載している。前回は、工事に必要な借地料を用地補償費として計上して記載していたが、借地料は工事費が正しいので、今回正しいほうに修正している。

事務局：

ダム事業について、前回評価調書では用地補償費 28.1 億円で、今回の評価調書の前回欄には 2.9 億円と記載している。前回は、付け替え道路等の補償工事費を含めていたが、他事業との横並びを見て、用地費と物件補償費に修正している。

会長：

調書だけが記録として残るので、後々の人も理解できるため、アスタリスクなどで修正内容を記入し、数値の整合性は取っていただきたい。

事務局：

事務局としても、評価調書の記載方法を検討する。

委員：

自転車走行部をカラー舗装するのはすごく良い。

自転車走行部であるという色や表示等の周知の統一的なルールはあるのか。

事務局：

街路事業は両事業とも、自転車、歩行者の通行部分を舗装の色を分けて視覚的に分離する予定である。色は、アスファルト舗装の場合、ベージュ色に着色した部分を自転車の通行部分とすることで統一を図っている。なお、インターロッキング舗装等の場合は、統一は図っていないが、車道寄りを自転車が走ることになるので、車道寄りに色を分けてある場所を自転車が通行することとしている。

事務局：

警察と協議を行い、色のパターン化など、統一的なルールは、ある程度つくっている。

住民への周知については、先ほどの自転車の表示やサインなどの設置にあわせ、周辺の方々にビラの配布等を行うなど、できるだけ地域の方々への周知に努めている。特に、通学が主になる場所は、高校等に出向き、生徒等への周知を図っている。

委員：

要望ですが、自転車道の整備を進めていくに当たり、国等と連携し、啓発キャンペーンや幅員の工夫に取り組んでいただきたい。

会長：

道路、連立、ダム、農道事業について、調書の「再評価の結果」の理由で、“地域住民からも早期完成を望む声強い”、“地元からの要望が強い”など、委員にとって非常に心地よい表現が使われている。地元からの要望が強いということは、住民を巻き込むような形で、一緒に事業を進めていくということで安心できるが、具体的にどのような協議会等を経てその意見の聴取を行ったのかなど、データはしっかり持ってほしい。地元の要望のヒアリング方法等を含め、このような表現に至った経緯を教えてほしい。

事務局：

例えば、連立事業については、調書には「山電沿線まちづくり協議会」を記載している。協議会は、地元の町内会・商店街組合や学識経験者、国・県・市等の構成で、今年8月に設置し、今後、駅前広場の整備内容や高架下の利活用等を協議する予定であり、地元の気運も芽生えているので、調書に記載している。

会長：

そういう背景なら、説明資料に協議会や住民と一緒に巻き込むような形の社会基盤整備に対して興味を持っていただく、あるいは関心を持っていただくような仕組みの中で出た意見と記載してもらえると分かりやすい。今後、文言だけが独り歩きしないよう、説明資料に書き込んでほしい。

事務局：

自転車道は、今日もかなり議論いただいているので、次回、審査とは直接関係ないかもわかりませんが、現在の自転車に係る県の取り組みについて報告させていただく。

会長：

審議の過程において、いくつかの宿題等、今後検討を要することがあったので、その件については、審査結果に記載していく。

【個別意見】

(2) 街路事業 都市計画道路尼崎宝塚線 [元浜・大浜] (尼崎市)

会長：

尼崎宝塚線について、以前、尼崎の森のゲートウェイであると説明を受けたことがあるが、調書にはゲートウェイという記載がなく、少し弱い感じがする。

事務局：

街路1の「(2)有効性・効率性」の番で尼崎の森拠点地区へのアクセス道路で、森づくりの推進を支援すると記載している。

(4) 連続立体交差事業 山陽電鉄本線 [西新町駅付近] (明石市)

委員：

「事業費が約34億円増額」とあるが、具体的な変更内容等が調書に記載されていない。

事務局：

増額34億円は、以下のとおりである。

山陽電鉄の上を国道2号が陸橋で越えていたのを高架化により、鉄道と道路を逆にするいわゆる「逆転立体化」の工事期間中の渋滞を軽減するため、現在の跨線橋の両側に仮の跨線橋を作る工法への変更で約14億円増加、杭、矢板の打設にあたって騒音・振動に配慮した工法で約8億円増加、明石川橋梁の施工に際して、片側の地元了解が得られなかったため、反対側のみの進入となり、仮設費用で6億円増加、その他埋蔵文化財の調査等である。

委員：

大幅な増額になるが、なぜ、当初、そのような事態は想定できず、事業が押し詰まってから分かったのか。

今の内容は調書には記載されていないので、記載することは可能か。

事務局：

新規事業評価段階では、詳細設計等もできておらず、できるだけ当初から精度を上げるよう留意しているが、事業費は概算とならざるを得ない。その後、地元説明段階での協議内容や施工しないと分からない内容の変更等により、進捗に応じて変更ができるのはやむを得ない。

34億円の増額内訳は、説明資料に記載する。

委員：

県民感覚では、34億円は高額なので、こういう時こそアカウンタビリティー(説明責任)が求められる。変更が大きい場合は、調書作成時には、理由と金額内訳等を記載すると、説得力も増すので、整理してほしい。

委員：

自転車と歩行者が輻輳し、自転車の事故が多い中、パースでは、自転車道の色分けなどがされていない。歩行者の安全を考え、今後、パースでも自転車道を色分けするなど、配慮してほしい。

事務局：

駅前広場における自転車の乗り入れ禁止等の歩行者安全対策について、今後、市等と協議する予定です。また、国道2号は、国土交通省管理の道路であることから、工事の実施にあたり、国と十分協議させていただく。

会長：

この連立事業は協議会をつくっているのだから、本審査会で自転車通行の安全について意見が出たということ、伝えてください。

(5) ダム事業 与布土ダム(朝来市)

委員：

朝来市の水道用水の需要は当初から変更ないか。

事務局：

現在、浄水場を建設中であり、計画どおりである。

委員：

施工予定の付替道路区間で、斜面崩壊が発生したので、追加したということか。
120億円から140億円の増額しているが、B/Cが減少している理由はそれだけか。

事務局：

崩壊箇所は、台風災害で斜面が崩壊したので、この対策工事を本工事費に追加した。
事業期間が2年間延びており、社会的割引率も変更となっている。

委員：

事業範囲内で災害が発生したら、その事業に災害対応を追加することでもいいか。

また、災害規模が大きくて、B/Cが1を下回る場合は、事業が成立しなくなる可能性があるが、取扱いは同様か。

事務局：

工事が完全に分かれていれば、公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法に基づく災害復旧等で別事業となるが、今回はダム事業実施中にその工事区域内で起こっているの、災害復旧等の別事業ではなく、本事業で対応することとしている。

事業中に発生した災害は、規模によって、その工事で対応できるかどうか検討することになるが、今回は国土交通省と協議を行い、本事業で対応する整理とした。

委員：

すぐではないが、B/Cをどうするのかなど、県の災害復旧の考え方を整理しておく必要がある。

会長：

事業中の災害について、県としてどのように整理するのかを検討しておいてください。

委員：

最近の降雨状況では、日本では起こらないとされているイタリアのバイオントダムのダム津波の恐ろしさを改めて感じている。今回、道路の斜面崩壊があったことを踏まえ、どのように管理されるのか。

事務局：

全ての箇所ですべて事前に法面調査をしていたが、平成23年台風12号の雨量は24時間で257mm、総雨量で320mmと既往最大であった平成16年の台風23号を超える雨であり、崩壊が発生した。崩壊箇所は、周辺も含め、詳細に調査を行い、工法等を国土交通省等と協議を行い、適切な対策工法を決定した。今後も、付替道路を利用して貯水池の法面の安全性を確認し、前兆も含め、きちんと管理をしていきたい。

会長：

今回の崩壊は、管理用道路の上側斜面であり、委員の意見は、満水に接している道路下側法面で、急激なドロダウ(水位低下)などにより、斜面が崩壊しやすくなるのは、早明浦ダムなどで事例になっていると思うので、水位を急激に下げないというふうな管理も方針の一つとして出てくるのかなと思うので、参考にしてください。

全て継続妥当と判断

【継続評価】

(1) 道路事業 一般国道2号[和坂拡幅]

【事務局から継続評価調書に基づき説明】

委員：

以前もあったが、費用便益比の交通事故の減少便益が一定のルールで計算すると4車線拡幅なので、マイナス便益になってしまう。安全な道路を整備したのになぜ交通事故が増えるという、単純な疑問が生じるため、なんとか工夫できないか。

事務局：

B/Cの交通事故減少便益は、交通量ですとか走行距離、それから交差点の数からこの減少便益を算出しており、交通量、走行距離、交差点の数が少なくなれば、事故減少便益はプラスに働く。今回は、本道路の完成により交通量が増え、渋滞等で和坂区間を通行しなかった車両も通行することとなり、走行距離が増えるような交通もあることからマイナスに働いたと考えている。

委員：

計算上、そうなることは理解できるが、前後に同様の区間もあるので、前後区間も含め、以前と実際の事故の発生件数等も含め調査し、決して危険な道路になっていないとフォローアップしてほしい。

会長：

交通量について、平成11年センサスでは、一日27,343台であるが、平成22年センサスでは20,679台と減少してきている中で、最近のトレンドを踏まえて、計画交通量はこの値でいいのか。

事務局：

最近のトレンドも一つあるが、前回の将来交通量推計時の道路ネットワークと今回の道路ネットワークは、多少異なっている。前回は、都市計画決定された道路は全てその中に盛り込んでいたが、今回は平成42年時点で概ね完了予定の道路としている。

会長：

土俵が変わっているという回答はがっくりくるが、了解した。

委員：

今の話であれば、その時々のお考えがあるようなので、こういう考えで計画交通量等を推計しているなど、またの機会に結構なので説明をお願いしたい。

継続妥当と判断

(2) 土地区画整理事業 英賀保駅周辺地区

(3) 土地区画整理事業 野中・砂子地区

【事務局から継続評価調書に基づき説明】

委員：

姫路駅の西側に新駅という動きが地元であるが、土地区画整理のエリアと重なっているのか、また、都市計画道路との関係など教えてほしい。

事務局：

本事業とは直接関係ない位置と聞いている。

委員：

野中・砂子地区について、千種川と加里屋川とあふれるところに挟まれた主に農地でしかも低平地である。10年前も議論となったが、当時と異なり、現在は総合治水条例が施行されていることから、総合治水条例やハザードマップ等を確認・点検した上での事業継続なのか。

事務局：

本地区を含め、千種川水系は、平成25年3月に「西播磨西部地域総合治水推進計画」ができており、本地区は減災対策モデル地区として位置づけられている。

総合治水条例の大きな目的の一つに調整池の設置があるが、本事業は既に着手済みで、仮換地も97%であることから、調整池を設置しないことで調整済みである。

ただ、条例の趣旨を踏まえ、市と協議を行い、防災公園に貯水施設の設置を検討している。また、道路の歩道部分は透水性舗装とする。さらに、ソフト施策についても重要であることから、ハザードマップの作成等に積極的に取り組んでいきたい。

委員：

調整池や透水性等の流出抑制対策は、通常上流側の対策であり、本地区は、浸水被害を受ける側なので、そこに調整池や浸透性等の対策は理解できない。そのため、総合治水のいろんな施策、方針と整合が図れているのか、総合治水部局とどの程度調整しているのかを知りたい。

事務局：

条例の適用の有無や対応について、一定協議を行い、現段階ではこのような対策を行うこととしている。

委員：

総合治水機能が発揮される事業と理解してよいか。

事務局：

下流域であり、大きな効果はないが、本事業でできる範囲で取り組んでいる。

委員：

区画整理部局の考えではなく、条例を策定した県の総合治水部局の考えを聞きたい。

事務局：

流出抑制については、千種川の氾濫域ではあるが、加里屋川水系では上流域となるので、流出抑制はできる範囲のことはやってもらう。

また、千種川推進計画では、赤穂市街地は減災対策のモデル地区として位置づけをしている。具体的にどんな内容を実施するのかは今後検討していくが、減災対策も位置づけをして取り組んでもらう。

委員：

赤穂市でもモデル地区があったが、今後、取り組みが進んでいく地域なので、是非本地区をモデル地域に選定し、総合治水事業の機能点検等を実施してはどうか。

会長：

英賀保地区では、土地の下落で総事業費が減少しているが、野中・砂子地区では評価がされておらず、前回の10年前と同様でよいか。

事務局：

野中・砂子地区の総事業費は、英賀保地区同様、土地の下落の影響を含め、見直しを行い、残土の流用等で約5億円減少したが、追加工事もあり、結果的に変更はない。

継続妥当と判断

(4) 林道整備事業 森林基幹道須留ヶ峰線

【事務局から継続評価調書に基づき説明】

会長：

欠席の委員から「評価の中に森林整備が実施された後でないと評価しにくい水源かん養便益、山地保全便益、環境保全便益があり、これらは林道開通直後の評価として計算できるものではなく、期待便益的である。このことは、林道が開設されて初めて森林整備が進むという林道事業の特徴と考えるが、森林整備を確実に実施する施策や方針を記載してほしい」という意見が出ている。

事務局：

事業が制度化された時は、林道開設してすぐに森林整備されると想定していたと思うが、林業の低迷もあり、森林整備が遅れていた。そのため、県では、「ひょうご林内路網 1,000 km整備プラン」で供給団地内の路網密度を ha 当たり 100m にするとか、平成 13 年から取り組んでいる「新ひょうごの森づくり」では、人工林の間伐等の森林管理の所有者負担分を県と市町で負担し、公的な管理を推進する取り組みを進めている。これらの取り組みを対応方針欄に「ひょうご林内路網 1,000 km整備プラン」に基づく林道・作業道の開設と「新ひょうごの森づくり」に基づく間伐等の森林整備により、森林の持つ多面的機能の高度発揮を図る」と追加したい。なお、委員にはこの案で了解いただいている。

委員：

以前、林業従事者の高齢化、新規参入事業者の少なさに対応する主要施策として林道整備が大事であるという説明があった。調書の対応方針に施業プランナー 7 名育成とあるが、新規参入者か。人材育成と新規事業者の資料等があれば、あわせて説明ください。

事務局：

施業プランナーは、低コスト原木供給団地を促進するための人材で、団地化を進めるにあたり、個人の収益等や団地化後の効率的な施業計画を説明する役割を担っており、森林組合の職員等になっている。

林業労働者は、養父市、朝来市では、平成 20 年の 168 名から平成 23 年には 172 名と 4 人増えている。また、49 歳までも若干多くなっており、若返りが図られている。

委員：

林道整備等が、長期的によい効果が期待できると思うので、少し増加したことを調書に記載してはどうか。調書に記載しなくても、図を記載すれば効果があることがわかる。

事務局：

約 170 名に対し、4 名増加のみということで、記載しない判断をした。

委員：

与布土ダムは、杉の人工林が間伐されていないので崩壊したのではないか。そういう防災上の観点も含めて林道を整備することは非常に大事である。

林道 - 7 では、埋土種子や飛来種子による法面緑化の実績とあるが、鹿の食べない植物が多く、この植物だけでは、生物多様性と言い切るには弱い。また、林道 - 9 でも、「人工林に新たな明るい空間を創出し、植物種の増加など生物多様性への寄与」とあるが、鹿被害のある今の状態では検討が必要である。

事務局：

昨年度の審査会の審査結果等を踏まえ、林道事業で取り組んでいる方針を記載した。

なお、鹿対策は、今後、森林動物共生センターとも連携して取り組みを進めていく。また、林道入口に鹿柵を設けると住宅側の農作物等に被害が出ないという動物共生センターの研究があり、今後、それらを拡大して林道法面等にも鹿被害が及ばない研究や取

り組みを検討していく。

委員：

この表だと鹿の不嗜好性植物も含まれることから、それらを除いた種について生物多様性の観点から、記載方法を検討してください。

事務局：

委員と相談の上、記載内容を検討し、次回、修正案を提案します。

委員：

林道 - 4 の平成 20 年と平成 25 年の樹齢分布を示している図では、森林の少子高齢化が分かるが、この事業によって、少子高齢化がどれくらい抑制されるのか。また、若い木が増えないと CO2 の吸収量が増えないので、今後の CO2 の吸収量はどうなるのか。この棒グラフに変わるグラフが作成可能か。

事務局：

こうだというグラフはつくれない。今後間伐が進むのは間違いないが、あくまで主伐ではなく間伐なので、この表の面積は変わらず 5 年毎にスライドしていただくだけとなる。

委員：

縦軸がバイオマスだったら効果は見えてくるということか。

事務局：

8、9 齢級以上が今よりは凹凸がなく平準化するような形になると思われる。

委員：

多面的機能には CO2 の吸収とかは盛り込まれていないのか。

事務局：

便益のところでは CO2 の吸収は、現在の材積等で計算している。

委員：

林業の少子化対策についての県の方針があれば、説明してほしい。

事務局：

使うところがないと伐採できない。また、伐採して植林すると鹿に食べられるだけであり、世代交代が全国的にも問題で長期的な課題と認識している。

委員：

少子高齢化した森林が日本中に存在するが、当面は鹿対策や木材を使うことだけを考えた施策を、現段階ではせざるを得ないということか。

遠い将来の話かもしれないが、森林の少子化対策のことも考えていただきたい。

事務局：

木材を使うことで、残りの木も若干成長するので、CO2 の吸収の効果もある。

また、県では、鹿の総数を減らし、鹿被害を減らす対策を進めている。

委員：

兵庫木材センターの活動状況をまとめて一度報告してほしい。

事務局：

来年度、事後評価の報告予定である。震災や円高の影響で一時苦戦しかけたが、木材センターの商品は引く手あまたで順調に進んでいる。

委員：

林道 - 2 で、今後 7 年間で主伐が 25ha、造林が 25ha と記載してあるが、これはどういうことなのか。

事務局：

この利用区域内に積極的な林業を展開しようとしている大規模な林業会社があり、その会社の計画を記載している。

継続妥当と判断

会 長：

継続事業案件について、前回審査時点で平成 23 年や平成 24 年の完了予定事業が、今回対象案件となっており、前回審査時と今回の審査ではギャップがある。県では、妥当性があるので事業を進められていると思うが、事業評価制度は透明性あるいは情報発信の場であり、審査会を経ていることを鑑みると、審査時の説明では完了の事業が対象となるのは、矛盾が生じる。

そのため、前回の審査から今回の審査に至るまでに期間の延長があった場合、審査会でどう取り扱うかを検討してください。例えば、前回審査で平成 23 年度終了なら 5 年経たなくても、平成 24 年度か平成 23 年度にかけるとか、別途、その経緯を新たに添付する方法も考えられる。また、簡易審査案件について、完成間近で簡易審査としているので、完成年度が伸びる場合の取扱いを検討してください。

また、委員の主な意見については、審査結果作成時に反映させていただく。

事務局：

今回は審査が順調に進んでいることなどから、11 月 1 日は中止し、11 月 14 日にパレス神戸大ホールで開催します。案件は、事後評価及び河川整備計画の策定報告等である。

全ての案件は「着手妥当」、「継続妥当」と判断されたが、質疑を受け、以下の事項について調書の修正も含め次回補足説明を行う。

- 1.【継続】連続立体交差事業 山陽電鉄本線〔西新町駅付近〕
増額の内訳の追加について
- 2.【継続】林道整備事業 森林基幹道須留ヶ峰線
生物多様性に係る調書の修正について
3. 自転車に係る県の取り組み
4. その他（調書の修正）
前回調書と今回調書の数字の差異について（連続立体交差・ダム事業）
地元要望等に係る調書への追加について