

近畿地方整備局事業評価監視委員会（平成26年度第2回）

議事録

日時：平成26年10月 2日（木） 10：00～12：00

場所：近畿地方整備局 第1別館（2階）大会議室

【委員長】 皆さん、おはようございます。

それでは、第2回目の事業評価監視委員会ですが、早速、審議に移りたいと思います。

■神戸港ポートアイランド（第2期）地区国際海上コンテナターミナル整備事業

【委員長】 それでは、神戸港ポートアイランド（第2期）地区国際海上コンテナターミナル整備事業について、何かご意見はございますか。

【委員】 4ページの左下の図、要するにコンテナ船の最大船型の推移ということがありまして、必要岸壁水深という欄がございまして、例えばマイナス16メートルというのは平成16年ごろにはもう必要であり、マイナス18メートルのところは平成25年ぐらいには既に必要となっているということはこの図でも示されております。4ページの右上の棒グラフによっても、このグラフの平成28年の、これは予測ですけれども、55%が8,000TEUですか、30%が1万TEU以上のものが来るということが示されております。今の岸壁の計画はマイナス16メートルをさらに整備して拡張するというところでございますけれども、今のご説明によればマイナス17、マイナス18、マイナス19メートルの船は国策の阪神港にも全く近寄れないということに、もちろん船を軽くすれば船底は下がらないというのはわかるんですけれども、そういう国策の京浜阪神港であるにもかかわらず、既にマイナス17メートル以下の水深を必要とする船というのは対応できない状況になっている。これではとても、事業としてこれでよいのかと思うわけです。

5ページの右上の円グラフなどを拝見しますと、これは神戸港に入港した、だから、入港できている船だけのグラフなので、結局この紫の15メートル以上、おそらくその青色が16メートル以上かなという、このグラフの説明が不足しておりますのでわかりませんが、そうすると、このぐらいの、既に入港しているものでさえ、5分の2がマイナス15メートルを超えているのに、いまだに16メートルを整備している。釜山港とかは17メートル、18メートルのところも対応できると聴いておりますし、例えば今日の日経新聞でも阪神港の特集が出ておりますけれども、釜山との対抗について、釜山からいかに取り

返すかということについて、国交省のご活躍についても触れてあるのですけれども、それにしてはこの17メートル以降が計画でも対応できていないというのはどういうものかと。こういう事業でいいのかという疑問を持つわけですが、どうでしょうか。

【事務局】 既に18メートルが必要なコンテナ船が就航しているにもかかわらず、神戸港では計画にもまだその位置付けがないというご指摘かと思えます。私どもとしまして、我が国において水深18メートル、阪神港においても水深18メートル級の岸壁というのは必要というふうには認識はしております。

今現状を申し上げますと、先ほどの4ページのグラフは、世の中で一番大きな船というようなことをございますので、実際に投入されておりますのが、4ページの右上のグラフにありますような状況でございます。そういったことと、それから、今、大きな船が最初に投入されるのが欧州航路、2番手に北米航路という順番で世の中の船の大型化が進んでございます。北米航路につきましては、まだ8,000TEU級が当面使われるということをございまして、北米に向けてはやはり満載に対応すべく水深16メートルがまずもって必要だと思っております。欧州航路につきましては、さらに大きなものが将来的には必要になってくるとは思いますが、ここ欧州から参りますと、ファーイーストの日本が最後の港になるということで、現状においてそれほど満載にはならないという現状もございます。

そういうようなものを考えますと、当面としては水深16メートルでこの計画をまず早急に仕上げるというのをさせていただきたいと思っております。この国際コンテナ戦略港湾の計画の中でも、将来的には水深18メートルを神戸港に位置付けるという想定で進んでおりますが、そのような心づもりはあるんですけれども、ご指摘のとおり、まだ具体の計画にはなっていないという状況をございまして、今後、それを計画に位置付ける動きが出てまいると認識しているところでございます。

以上です。

【事務局】 コンテナ船の大型化については悩ましいところですが、4ページのグラフを見ていただくと、元々はパナマ運河を通れないようなコンテナ船はもうないだろうと言われていたのが、その箍（たが）が外れてしまって、今、急に大きなコンテナ船がどんどん登場してきていますし、海運会社の発注状況とかを見ると、1万2,000TEUとか1万8,000TEUとかの建造発注をしていますから、また二、三年後に船が登場してくると、大きな船がどんどん入ってくることは間違いないと思えます。そうすると、日本の港

の中でも18メートルというものが必要になってくる状況は出てくると思うんですけども、今は様子を見ているというところです。

それで、大きなコンテナ船が、1万8,000本積みとかのコンテナ船が入っても、フルで貨物を積んでいるわけじゃないので、実際には日本の港に入る入港のときの水深はもうちょっと浅いので、そういうことで考えると、16メートルぐらいの水深でも、ある程度の対応はできるかなと思っていまして、今、日本の港で水深15メートルを整備して、16メートル化をやっていまして、神戸港も岸壁は16メートルでできているんですけども、まだ航路とか泊地が16メートルの水深になっていませんので、まずその16メートルをやるのが先決で、その後また様子を見ながら、さらに大型化していくことについて、世界の港の状況も見ながら、それから、海運会社もコンテナ船を大型化するとまた入港する港も選んでいくような動きも出てくると思いますし、近海航路と長距離の航路とは動きも違うと思いますから、動きを見ながら、タイミングを逸しないように次の整備をしたい。しかし、とにかくまずは16メートルを早く仕上げたいと考えています。

【委員】 委員が言われることは、私なんかはもっともだと思うんです。副局長が今答えられたように、情勢を見ながらというのはわかるんですけども、現状で、神戸港で入れるのってEクラスでいっぱいいっぱいですよ。2Eは無理ですよ。だから、2Eというのは1万2,000ですけども、2Eが来るときに既に足を切って入ってきているという状態は船会社は嫌ですからね。やっぱりできるだけ早く、はっきり言って、マイナス16メートルというのは市場的には10年前の話ですから、2004年の時点にはEクラスは既に登場しているわけですから、それで、さあ、これからマイナス16メートルというのはすごく遅かったので、タイミング的にすごく悪いなというのは多分、委員の皆さん思っていると思うんですよ。今さらながらに、泊地も何とかやらんとあかんって、ちょっと遅過ぎるんですけどというのが実際ですよ。だから、予算の問題ですごく大変だとは思いますが、それはやっぱり国策ですので、喫緊にやらなんだらあかんだろうと。

あと、これは個人的な意見で、もしだめやったら結構ですけども、先ほどから、欧州航路は、日本が極東にあるので、元々満載喫水では来やしないということを議事録に残したら、その時点で船会社は、じゃ、ここは荷物を集める気はないのだなという意味にとられかねないと思うんです。つまり、荷物がなければ船会社は来ませんので。おまけに、満載喫水じゃなくて足を切って入ってこいということを元々言っているに近いので、ちょっ

とよろしくないんじゃないかと僕自身は思います。その辺、もし議事録に残されるんだっ
たら、表現を変えられた方がいいのではないかと思います。

【事務局】 水深16メートルに時間がかかっているということは確かですが、水深だけじゃなくて、船は三次元で大きくなりますから、船の長さも広げたり、航路も広げないとだめだとか、港の形も広げていかないと大きな船が入らないということで、いろんな課題がたくさんあるんですけども、まずは16メートルの水深が確保できるようなことに取り組みたいです。

【委員】 よくわかります。だから、そういうのをとっととやってほしいです。

【事務局】 国土交通省の港湾局としても、京浜の港、東京・横浜、それから阪神の港、大阪・神戸については強化するという政策で、予算もできるだけ重点的に配分して整備していますので、できるだけ早期に整備できるようにしていきたいと思っています。

それから、満載喫水でなくてもいいだろうというのは言いわけでもあるんですけども、海運会社を誘致するときにはそんな条件なしに入ってもらえるようにしたいと思っていますから、そういう意味でも、確かに欧州航路は上海とかシンガポールで船の喫水が下がって、あとはアフリカ、地中海まではあまり寄港せずに運航しているんですけども、それは言いわけにせず大型化に対応していきたいと思っています。

【事務局】 ちょっとだけ補足させていただきます。

貨物量については、当然我々としては、先ほど2ページにありましたけれども、集貨・創貨、それと競争力強化ということで、海外に流れている貨物も集めてきますし、日本発着の貨物も新しくつくっていきこうと。それとあわせて、効率的な港湾運営により競争力強化、これはソフトの方ですけども、これをやろうとしております。ちょうど昨日ですけれども、10月1日に神戸港と大阪港の埠頭株式会社が阪神国際港湾株式会社ということで経営統合いたしまして、そういう集貨あるいは創貨の体制も整っておりますので、ハード整備に加えまして、こういうソフト施策も展開していきまして、日本発着の貨物を増やしていきたいなど。

それにあわせまして、先ほどご指摘いただいておりますけれども、まずは16メートルで、将来、貨物を見越して、それ以上の規格についても構想としてはございますので、その構想がいち早く実現するように我々も取り組んでいきたいと思っています。

以上です。

【委員長】 よろしいですか。

【委員】 今ご答弁いただいたんですけれども、先ほど示した数字でも明らかなように、平成16年にもマイナス16メートルが必要で、17メートル以上は既に平成20年ぐらゐから対応が必要なのに、対応できていない。しかも、この予想のグラフでは平成27年、28年と極端に大型化が進むことも予想されているということです。例えば釜山港でマイナス17メートル以上の船が年間何台入るかとか、ないしは、建造でそのぐらいの大型船が世界でどのくらい注文されているかというのはある程度予測されてこういうグラフができているんだろうと思うんです。しかも、その様子を見て工事をするとおっしゃいますけれども、工事するには何も今日行って明日から対応できるわけではなくて、計画ができてから完成するまでおそらく何年もかかるんだろうと思うんです。そうすると、既にこのグラフを見るだけで対応できないことがほぼ明らかなのに、初めからマイナス17メートルより深い船については競争できない立場に立っていると。それを放置している状況が予想されているのに、それでよいのかというのが、何台かだけ逃したらいいなんていう答で、それでよいのかというのが、この表を見る限り、今のご答弁でも納得できないような状況だと思っているんですけれども。

【委員】 すみません、今、本論をされている中で全く違う話です。エコノミーの話じゃなくてエコロジーの話をするんですが、さらっと10ページにコスト削減のためケーンを海上で破碎すると書いてあるじゃないですか。これに対するスタンスだけ訊きたいんです。1つ、この影響は何も考えていない。2つ目、これは悪いことだとわかってるけど、元々が悪いんだから、大したことはない。3つ目、むしろいいことである。どれですか。簡単に教えてください。スタンスだけ。

【事務局】 現地破碎の関係につきましては、海域に影響のないような形で、具体的には壊れたものが海底に残るとか、そういったことがないように工事を進めることとしております。

【委員】 それは私から見れば、何も考えていないということに等しいということです。結構です。エコノミカルには考えていて、エコロジカルには何も考えていないということです。

【委員長】 何かお答えはありますか。

【委員】 おわかりにならないと思うんですが、今のお答えはモノのことしか考えていないということです。例えば生き物あるいは有機物のことを一切考えていないという指摘です、単に。ですから、何も考えておられないと申し上げたのです。

【事務局】 また後ほど教えていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。
す。

【委員長】 いろいろご意見が出ましたけれども、ご発言いただいた内容は議事録に残させていただきますと思いますが、要はもっとはやく事業を実施するべきだということだと思います。事業進捗を効率的、効果的に進めていただきたいと思います。

いろいろご意見をいただきましたけれども、神戸港ポートアイランド（第2期）地区国際海上コンテナターミナル整備事業の審議結果ですが、当委員会に提出された資料、説明の範囲においておおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり事業継続でよいと判断されるというふうにしたいと思います。それで、いただいたご意見はいろいろ、これは議事録に残させていただきます。そういうことでよろしゅうございますか。

【委員長】 ありがとうございます。

■舞鶴港前島地区複合一貫輸送ターミナル（改良）事業

【委員長】 それでは、本件について、何かご意見はございますか。

【委員】 この舞鶴～小樽線というのはおそらく30年も40年も前からある航路だと思いますけれども、確かにお聴きすると、いまだに、何という会社か存じませんが、船会社がただ1つだけ利用されていると。もちろんブロックにはとかいろいろ、ちょこちょこはあるらしいですけれども、基本的には数十年続いている船会社1社だけのことであるということなので、その1社のためだけに国家予算を使って岸壁を深くするというのはいいのかなという気がします。前、堺だったか、大阪の南の方だったか知りませんが、新日鉄に有効に機能する港を直すときには半分ぐらいでしたか、30%でしたか、新日鉄からも寄附というんですか、お金を出させるんだというふうなことをお伺いしたんですけども、この会社の場合は、この船会社だけしかほとんど使っていないのに、そこまで新規投資する意味があるのかといことと、もう1つは、その船会社に対して、その人の利益のためにやっているんだから、寄附というんですか、そういうものを募られなくてもいいのかなと。平等性というか、公平性という意味でそこは大丈夫なのかなという気がするんですけども、いかがでしょうか。

【事務局】 おっしゃるとおり、今はこの岸壁につきましては新日本海フェリーという会社、フェリーが主に利用されているところでございますけれども、岸壁そのものは公共岸壁でございますので、1社に限定したのではなくて、他者の利用を妨げるものではご

ざいません。

先ほど申し上げましたように、フェリー1社でございますが、実際に運んでいる貨物というのは、北海道からの農水産品、逆に舞鶴からの宅配便等々を送っているということで、近畿と北海道を結ぶ非常に重要な拠点になっているということでございます。公共岸壁でございますので、他者の利用を妨げるものじゃないと先ほど申し上げましたけれども、最近はおっしゃるように、1社だけでございますが、過去は大型クルーズ客船の利用とか、鋼材の搬入、そういったもので利用された実績もございます。

【事務局】 日本の輸送の中で長距離フェリーというのが1つの輸送の分野でありまして、瀬戸内海なんかも走っていますけれども、日本海側にもフェリーがありまして、敦賀とか舞鶴から北海道に行く航路とか、新潟から北海道に行く航路などがあります。大体、日本列島の形はちょうど弧のような形をしているものですから、トラックで近畿からずつと北海道まで陸路を走って、八戸とか青森から船に乗って北海道に行くよりも、船で行く方が輸送が効率的だということもありまして、日本海側の長距離フェリーというのは物流上も重要な役割をしています。

長距離フェリーというのはCO₂の排出だとかという環境の面でも効果はありますし、それから、日本海側のフェリーの場合はほとんど無人航送といていまして、ドライバーは船に乗らないで荷物だけを船に乗せるようなタイプで輸送していますので、省力化にも効果がありまして、国土交通省で環境に配慮した輸送とかというときにも長距離フェリーというのは支援していこうと考えていまして、確かに岸壁を使っているのはこの1社に限られていますけれども、荷主さんも不特定多数の者もおりますし、輸送の必要性から見ても重要なことかなと思っています。特に、今回は船を大型化していますけれども、水深が深くなっていますが、それはスピードアップをするためで、船を大きくするとスピードも出ますから、そうすると、2隻の船でデイリー輸送ができるということで、それでこの日本海側の輸送も効果が出てきていますので、そういう意味でも大型化の対応をしていきたいと考えています。

【事務局】 先ほど民間の企業の負担のお話がありましたけれども、委員からご指摘がありましたのは、例えば鉄鋼ですね、製鉄所に原料を輸入するためのエネルギー港湾制度というのがありまして、それは要するに、その港湾を利用する荷主がほとんど決まっている場合、そういった場合は荷主に対する負担を求めて整備した例はございます。この舞鶴の場合は、荷主は、先ほどから申しましたように、不特定多数でございますので、そうい

う現行の制度は対象のものを扱う荷主に対しての負担を求めたもので、この輸送業者に対してというのではなじまないのかなと考えております。

【委員長】 よろしゅうございますか。

【委員】 フェリーが、これは新造船が投入されている航路のはずなので、岸壁延長が足りんようになるというのは当然で、安定して荷さばきするんやったら、ぴっと張ったままやったら危ないので、それはこういうのはしないとイケないというのは当然だと思うんです。その関係で言うと私は異論はないんですけども、今後のことも考えて教えていただきたいんですが、北海道から持ってくる荷物だったか、北海道へ行く荷物だったか、どっちか忘れたんですけども、季節変動性はあるにしても、かなり荷物が載っているということ。私はこれ、視察のときに向こうの新日海さんにお聴きしたんですけども、そんなことを言っておられたんです。そのときに心配になったのは、今のこの用地でシャーシ、置き場所は足りているのかというのはすごく疑問だったんですけども、私らが視察に行ったときは、きょうはそんなに荷物がないんですと言うて、結構そういうのでシャーシが止まっていたんですよね。かなり多いところやったら、これはあふれるん違うかと思ったんですが、そういう心配はあそこはないんでしょうかというのが1つ。

それから、先ほどから話が出ているように、これは北海道の海産物を外国に持っていきますというので実績が出ていると。これはおそらくここ前島から和田まで横持ちしないと、そいつはできないんじゃないかと思うんですけども。あるいは瀬戸内に持っているのかもしれませんが。そういうところをやるんだったら、横持ちするときの道路環境とかも一体的に考えておかないと、今のお話ではなかなか、よくなるのは難しいんじゃないかと思うんです。だから、そのあたりの状況を教えていただきたいと思います。

【事務局】 まず、ヤードの関係ですね。今ここを使っている貨物は8割方がシャーシなんです。シャーシで埠頭用地のかなりの部分を占めていまして、ただ、今聴くところでは、足りないというような状況は聴いてございません。時期的に例えば夏シーズンなんかは観光客が多くなることもありますが、今は足りないというところは聴いてございません。

それから、このルートを使ってアジアへの海産物の輸送というところでございますけれども、北海道からホタテ貝等々、こういったものをこのルートを使って舞鶴へ持ってきて、舞鶴から陸送しまして、舞鶴港じゃなくて他港、ちょっと遠いんですけども、下関まで陸送しまして、下関から韓国の方にフェリーで出しているという実績がございます。

【委員長】 いいですか。

【委員】 ここって韓国はフェリーを出していなかったでしたっけ。ここ、韓国路線はなかったんでしたっけ、フェリーは。

【事務局】 国際フェリーはございません。

【委員長】 よろしゅうございますか。

【委員】 多分、皆さんの言うておられることはどういうことかという、例えば1つは、ネットワークの問題で捉える必要があるんじゃないかと。これは今度、北海道新幹線とかが開通しますよね。そうすると、このまま乗客はいるのかと。というのは、今度、東京と沖縄航路が旅客はなくなりますよね。あれは何で影響しているかという、LCCが飛んで、フェリーで行っていたお客さんがどんどんいなくなったと。そうすると、舞鶴と小樽でフェリーの旅客はどれぐらい今後変更してくんねんと。あるいは、先ほど来からおっしゃっているみたいに、ここからどうやって持っていくんやというネットワークのご説明が必要なんと違うかと。

それから、2つ目には、僕は別にこれをなくせと言う気は全然ないんですけども、例えば前も私は言ったんですけども、防衛省の方なんかと話をすると、このフェリーというのは残しておいてもらわんと困ると。特に、阪神大震災のときはフェリーがかなり残っていたのに、3・11のときにはほとんどフェリーがなかったと。その結果、北海道から部隊を持ってくるのに非常に支障が起きたと。そういう意味で例えば残していかなあかんという視点とか、ここだけ見ると多分、先ほど来からみたい、1社だけのために何でこれを残さなあかんねんと。1社だけしか運行してないやないかというふうな意見が出てくるので、もうちょっと周辺の説明というか、そういったものを付けていただく。

ほかのものもそうですけれども、我々はここで委員会に出てきて、こうやって質問して説明を聴くわけですけども、これだけがぼんと出たときにやはりわからんですよね。我々はここへ出てきて、こうやって質問して聴くことができる。ですから、説明とか何かをつくっていただくときに、もう少し丁寧にご説明いただきたいというのがいつも私は思っていることですが、その点を、これはお願いですが、ぜひ付けていただきたいと、いつも、今も皆さんの意見を聴いていて思うので、その辺をよろしくお願いしたいという、これはお願いであります。

【委員長】 いいですか。

【事務局】 最初の旅客の関係でございますけれども、このルートを使って北海道の単

純な旅客、人だけというのは非常に少なく、航送旅客といまして、車と一緒に、トラック・トレーラーと一緒にいくのが非常に多い、70%を超えているような状況でございます。一時期、旅客の図がございますけれども、24年にはLCCの関係で若干下がってはございますけれども、先ほども申しあげました航送旅客が主ということもあって、そういう影響は非常に限定的だと考えられています。

【委員】 重要だという話があったんですけども、今配られている2ページの物流と人員の棒グラフを拝見しますと、船が新しく投入されたのが平成16年7月というわけですから、例えば平成17年以降は大型船ですけども、その平成17年と比べて平成25年はほとんど物流の実績が、むしろ下がっているという状況。しかも、人員なんかによりますと、平成17年から比べると、平成25年は8割減っているわけです。だから、重要というのはわかるけれども、船を投入したから物流ないしは物も人も増えているというわけではなくて、相変わらずだだ下がりであるというのが客観的なデータだと思うんです。だから、そういうことも含めていろいろ、どれだけ国家予算を投入するかということを考えないと、もちろん、要するに大型になったから、そこを深くしてやるんだというのはわかるんですけども、実績として、1つも大型船を投入した実績も上がっていないのにそういうことをするのかなという疑問が残るんですけどね。

【事務局】 貨物につきましては、平成16年に大型船を投入してから、この図でご覧いただけるように、19年まではずっと伸びてございます。20年、21年と下がってございますが、これはリーマンショックの影響で下がっているというところでございます。それ以降は若干持ち直してきてはございましたけれども、それ以降は横ばいというところで、今、推計等々については横ばいと考えておるところでございます。

旅客につきましても、先ほど申しあげましたように、24年に若干下がりましたけれども、それ以降は持ち直している。横ばいで推移していくんじゃないかと考えておるところでございます。

【委員長】 いろいろご意見をいただきましたけれども、今後の重要な課題をご指摘いただいたと思います。担当部局におかれましては、これからご検討していただきたいと思っています。

この事業の件に関してご異議はなかったと思います。

それでは、この事業の審議結果ですが、当委員会に提出された資料、説明の範囲においておおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり事業継続でよいと判断され

るとしたいと思いますが、よろしゅうございますか。

【委員長】 ありがとうございます。

■ 円山川直轄河川改修事業

【委員長】 それでは、円山川直轄河川改修事業について、何かご意見はございますか。

【委員】 簡潔に質問します。要は、治水対策のためにこれら行っていて、それを継続されるのだと理解しました、もしこの場でそういうことには答える必要はないんだということであればお答えいただかなくても結構ですが、現地でこれらを進めるにあたって、順調に進んでおられますか。

【事務局】 治水事業につきましては、計画は着々と進めておりますが、地域との調整とか、また、有識者の意見も聴きながら進めていますので、その中ではいろいろと議論するところはございますけれども、整備は計画的に進めているところでございます。

【委員】 ありがとうございます。

【委員長】 よろしいですか、ほかに。

それでは、本事業の審議結果ですが、当委員会に提出された資料、説明の範囲においておおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり事業継続でよいと判断されるところだと思います。よろしいですか。

【委員長】 ありがとうございます。

■ 加古川直轄河川改修事業

【委員長】 本事業について、何かご意見はございますか。

【委員】 簡単な質問ですが、これらの治水対策の話と、一方では、特に下流部で自然再生の話がありますね。これらには整合性があるわけですね。

【事務局】 整備計画の中では両方とも盛り込まれた形で作ってございまして、今回については治水部分についての事業の説明をさせていただいてございまして、それについては両立しながら事業を進めさせていただきたいと考えております。やらせていただいております。またご協力いただければと思います。

【委員長】 よろしいでしょうか。

それでは、加古川直轄河川改修事業の審議結果ですが、当委員会に提出された資料、説明の範囲においておおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり事業継続で

よいと判断されたいと思います。よろしゅうございますか。

【委員長】 ありがとうございます。

■揖保川直轄河川改修

【委員長】 本事業について、何かご意見はございますか。

【委員】 さっき説明されたことですが、ここに関しては戦後最大の甚大な被害のレベルにして、最大洪水ではないとおっしゃった理由が、さっきの説明では頭に入らなかったもので、再度説明をお願いします。

【事務局】 実際のところ、昭和45年の洪水において上流で被害が出ました。しかしながら、下流において51年で被害が出た洪水をもとに下流を作ってきたので、規模を上げてしまうと、もう1回下流から対策をやっていかないといけない。そうであれば、それよりも少し、ワンランク下ではありますけれども、甚大な被害が出た洪水で1回上流までやってほしいということで、地域とは合意形成ができたということでございます。そういう意味では、安全度の観点でいくと、戦後最大規模には対応できていないという意味では非常に残念ですが、とりあえずまず1回、上流までやってくれというのが地域の意見だということでございます。

【委員】 つまり段階的にやっていくというものですか。

【事務局】 そうということです。

【委員】 わかりました。

【委員長】 よろしいですか。

それでは、揖保川直轄河川改修事業の審議結果ですが、当委員会に提出された資料、説明の範囲においておおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり事業継続でよいと判断されたいと思います。よろしゅうございますか

■大和川直轄河川改修事業

【委員長】 本事業について、何か意見はございますか。

【委員】 済みません、私ばかり申し上げまして。単にコメントです。

結果として、亀の瀬狭窄部があるおかげで、そこから上流と下流を分けて考えておられるわけですね。これはいいことだと思うんです。先ほどからの話は結局、上を流せば下に負担がかかるからということで、全体をつなげて考えるというのはいいことだけれども、

全部一緒に考えちゃうということが非常に危うい。逆に、ここで切れることによって上と下それぞれで、結局上で遊水地を考えておられるということになり、これはむしろ時代のなかで前向きに考えておられるというふうに私は評価します。

以上です。

【委員長】 そのほか、よろしゅうございますか。

それでは、大和川直轄河川改修事業の審議結果ですが、当委員会に提出された資料、説明の範囲においておおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり事業継続でよいと判断されるといたします。よろしいですか。

【委員長】 ありがとうございます。

■九頭竜川直轄河川改修事業

【委員長】 それでは、本事業について、ご意見をいただきたいと思います。ございませんか。よろしいですか。

ご意見がございませんようですので、それでは、九頭竜川直轄河川改修事業の審議結果ですが、当委員会に提出された資料、説明の範囲においておおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり事業継続でよいと判断されたいと思います。よろしいでしょうか。

■北川直轄河川改修事業

【委員長】 それでは、本事業について、何かご意見はございますか。

【委員】 この事業に対する意見ではありません。説明に別に問題点は感じないんですが、霞堤一般について、現状でどれくらい霞堤が全国で採用されていて、今、どれくらい住民の理解やら、あるいはいろいろな点でうまくいっているのかどうかということに関して、一般的なコメントをいただければありがたいです。

【事務局】 全国的に全体的な数字については、申しわけございませんけれども、持っ
てございませんが、河川整備を進める中で、整備計画の段階目標としている洪水は当然目標として進めるんですが、その期間にあってもそれ以上の洪水等が発生するということも考えられるわけで、霞堤みたいなものが緩衝材として有効であるという議論も全国的にございますので、整備計画の中では各河川においてそれらのものを有効に使いながら、地域との合意も含めてどうしていくかということについては、霞堤の効果もしっかりと踏ま

えながら、議論しながら、整備の中でもその扱いを位置付けているというのが全国の状況でございます。

【委員】 現在既にやられているところに関して、評価はなされていますか。

【事務局】 これは地域とのお話の中で、残すところ、それから閉めるところもありますので、地域の皆さんのそういう声を聴きながらやっているということですので、地域の皆さんからもその対応についてはそれぞれの河川において、あけるところ、閉めるところ、了解をいただきながらやっているということです。

【委員】 評価は一応マルの方向だと理解していいんですね。

【事務局】 そんなふうに認識しております。

【委員】 わかりました。ありがとうございました。

【事務局】 3つの視点かと思っております。1つ目が、その土地、その地区その地区がそれぞれ持っている洪水に対するポテンシャル、状況ですね。それから、2つ目が土地利用のあり方。この中に環境という部分も入ってきます。3つ目が地域の合意形成です。長い歴史の中でいろんな経緯があって、土地利用も環境も含めて今の状況がつくられてきておりますので、そういったものを整備計画の中で整理しておりますが、整備の進捗に合わせて、おおむね20年、30年というタームで見直していくことになると思います。

【委員長】 よろしゅうございますか。

それでは、北川直轄河川改修事業の審議結果ですが、当委員会に提出された資料、説明の範囲においておおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり事業継続でよいと判断されたいと思いますが、よろしゅうございますか。

【委員長】 ありがとうございます。

■一般国道1号栗東水口道路I

【委員長】 それでは、本事業について、何かご意見はございますか。特段ございませんか。

【委員】 ここ1号線は昔からむちゃくちゃに混んでいるところなので、これはとっとと進めてくださいと言うしかないと思うんです。

あと、やはりずっと事業中となっているところは、実際これは西付けでいくんですよ。

【事務局】 そうです。今のところ、東の方から、特に県境付近は土山付近は4車できておまして、それから引き続いて水口の市街地を4車でできていて、そこからずっと

現在4車か、あるいはバイパスの工事を進めてきているという状況になっております。

【委員】 これは、だから、1号の中で相当数が通過交通なはずなので、それを事業化して西の方、京都方面に抜く方を強化しましょうという、こういう思想だと理解していたんです。

【事務局】 おっしゃるとおりです。そうです。

【委員】 だから、それはとっととやっていただきたいというのが、1号の、今これは事業区間になっていなくて、既存道路の方の栗東市から草津へ抜けるところの有名な渋滞区間があるんですけれども、そこが、これが通っていないから、とんでもない渋滞になっていますので、とっととやってください。小柿という交差点です。

【事務局】 承知しております。ほんとうにこの事業は一刻も早く進めていきたいと思っております。ありがとうございます。

【委員長】 ありがとうございます。よろしいですか。

それでは、一般国道1号栗東水口道路Iの審議結果ですが、当委員会に提出された資料、説明の範囲においておおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり事業継続でよいと判断されたいと思います。よろしゅうございますか。

■一般国道9号京都西立体交差

【委員長】 本事業について、ご意見はございますか。

【委員】 ほかの委員の先生もお聴きになっていると思うんですけれども、一応確認ですが、千代原口のところでこういう工事をされて、私はここは殺人的な渋滞が起こっていたところだとずっと記憶しているんですけれども、これはもう全くなかったんですね。

【事務局】 例えば1つの指標で、ラジオの交通情報で、京都市内でどこが一番、何回放送されるかと数えてみたんですけれども、千代原口は、本線トンネルができる前は京都で2番目でした。開通後は事故を除いては1回も渋滞ということはないので、千代原口本線については十分な効果が出ていると認識しております。

【委員】 私は、9号はこれがあるから絶対使いたくない道路だったんですけれども、それぐらい解消されているんだったら、大したものですね。確認です。

【事務局】 事後評価でまたご報告させていただきたいと思います。

【委員長】 よろしいですか。

【委員】 今もご意見がありましたけれども、京都の企業なんかの方に聴くと、京大の

桂坂のキャンパスがあって、あそこにサテライトの研究所を置いてくれと頼まれたりするんだけど、とにかく時間がかかって仕方がないというふうなことをおっしゃる経営者の方も多くて、あそこはアクセスが非常に悪いので、早期に、産業振興の面からいっても、あそこをクリアにしないと、なかなか難しい部分があると思いますので。

あと、この間、開通した舞鶴の方に行く道路のアクセスのところにもなるわけですので、できるだけ早期に、これはものすごく長いこと放置していますので、早くしていただきたいということですので、産業振興の面からいっても、ぜひ早急にしていきたいと。意見として言っておきたいと思います。

【委員長】 ありがとうございます。私も毎日便益を享受しています。

それでは、一般国道9号京都西立体交差の審議結果でございますけれども、当委員会に提出された資料、説明の範囲においておおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり事業継続でよいと判断されたいと思います。よろしいですか。

【委員長】 ありがとうございました。

■一般国道24号紀北西道路

【委員長】 本事業について、ご意見はございますか。よろしいですか。

【委員】 これはコメントで聴いていただいたらいいと思うんですけども、私の記憶が正しければ、多分、近畿圏で、県庁所在地で高速道路ないしはそれに準ずる高規格道路1本だけでつながっているのは和歌山だけだと思うんですけども。多分、1本だけしかないのは和歌山だけのはずですよ。奈良も2本以上あるはずなので。滋賀も2本以上あるはずなので。だから、その意味から言うと、ここが2本を持つというのは別に不思議でも何でもない話だと思うので、頑張って、とっととやってくださいというぐらいだと思います。

【委員長】 よろしいですか。

それでは、一般国道24号紀北西道路の審議結果ですが、当委員会に提出された資料、説明の範囲においておおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり事業継続でよいと判断されたいとします。よろしいでしょうか。

【委員長】 ありがとうございました。

■一般国道24号大和北道路

【委員長】 それでは、本事業について、ご意見はございますか。よろしゅうございますか。

それでは、特段のご意見はございませんので、一般国道24号大和北道路の審議結果ですが、当委員会に提出された資料、説明の範囲においておおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり事業継続でよいと判断されるとします。よろしゅうございますか。

【委員長】 ありがとうございます。

■一般国道163号清滝生駒道路

【委員長】 それでは、本事業について、何かご意見はございますか。よろしゅうございますか。

ご意見がございませんようですので、一般国道163号清滝生駒道路についての審議結果ですが、当委員会に提出された資料、説明の範囲においておおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり事業継続でよいと判断されるといたしたいと思います。よろしいでしょうか。

【委員長】 それでは、本日の審議については以上で終わります。委員の皆様、長時間の審議、お疲れさまでした。一旦、マイクを事務局にお返しいたします。

【事務局】 長時間にわたり審議いただきまして、ありがとうございます。

それでは、ここで議事録の速報版を配付させていただきたいと思いますので、しばらくお時間をいただきたいと思います。

【事務局】 資料を参考配付させていただいているものをこの間にご紹介させていただきたいと思います。

2種類配付させていただいております、ランドデザインの関係のパンフレットとパワーポイントの2枚物でございます。これは、お時間もございませんので、今後、私もこのランドデザイン、これは東京でつくられたものですが、これにのっとって地域の計画を考えていくということを進めてまいりたいと思っておりますので、また随時、先生方にもいろいろご意見をいただければと考えてございます。

それからもう1点、「公共事業の執行について～大臣会見～」という、ホチキスでとじた2枚紙ですね、日刊建設工業新聞さんと建通新聞さんの新聞記事が付いたものと、それか

ら、パワーポイントのA4横書きで「公共事業の執行状況等について」という、ホチキスでとじたもの、この2つの種類のものを配ってございます。これはどういうものかといいますと、近ごろ公共事業の執行に対する1つのご批判として、予算を付けてもなかなか執行できないんじゃないかというようなご批判といたしますか、報道なりがでございます。そこで、我々はきちっとそこら辺について数字で示せるものをお示ししておこうということで、東京の方で整理したものでございます。

新聞記事につきましては、9月19日の記者会見の際に大臣がお話したことを記事にさせていただきました。これはまた後ほど見ておいていただければと思うんですが、A4のパワーポイントの1ページだけご紹介させていただきますと、A4横のパワーポイントを1枚めくっていただきまして、P1、大きく数字を4つ書いたページがございまして、これは何を書いているかといいますと、昨年度と今年度の6月までの私どもの執行状況、国全体の執行状況を示してございます。下段が34%と63%とございますのが、当初予算と補正予算、昨年度は大体6月末までに当初予算34%、補正予算63%発注していましたということでございますが、今年度は景気の底支えもあって、私どもも一生懸命全国で発注に努めまして、昨年を上回る発注をさせていただいてございます。かのごとく、執行に対して業界の方も受注をきちっとしていただいているということで、必ずしも執行ができないというような状況にはないという1つの端的なあらわれではないかということで整理させていただいてございます。

以下、幾つかのデータを付けてございますので、また後ほどご覧いただければと思いますし、何かご疑問がございましたら、事務局に行っていただければまたお答えさせていただきますので、よろしく願いいたします。

(議事録(速報版)の作成)

【事務局】 議事録の作成を終えてお配りしてございます。

委員長、改めて議事進行をお願いしたいと思います。

【委員長】 それでは、議事3. 事業評価監視委員会審議議事録(速報版)の確認及び修正に移ります。

お手元に配付されました議事録案について、確認をお願いいたします。議事録について、よろしゅうございますか。

それでは、議事録につきましては、お手元の資料のとおり確認させていただきます。ありがとうございます。

そのほか、事務局から皆様にお知らせされることは何かございますか。

【事務局】 特にございません。

【委員長】 特に、委員の方々から何かございますか。よろしゅうございますか。

それでは、本日の審議を終了いたします。

事務局にマイクをお返しいたします。

【事務局】 以上をもちまして、平成26年度第2回近畿地方整備局事業評価監視委員会を閉会といたします。

本日は長時間のご審議、まことにありがとうございました。

【議事録終わり】