

近畿地方整備局事業評価監視委員会(平成22年度第6回)

議事録

日時：平成23年3月11日(金) 15:00～17:21

場所：近畿地方整備局 第1別館(2階)大会議室

■ 国道168号十津川道路

■ 国道417号冠山峠道路

■ 国道9号笠波峠除雪拡幅

【委員長】資料 NO.3、NO.4、NO.5 ということで、168号十津川道路、417号冠山峠道路、9号笠波峠除雪拡幅について、既に平成22年度開催したこの委員会で事業の継続が妥当であると取りまとめさせていただいた案件ですが、道路事業3便益のほかに新たに防災の便益を追加的に審議するというのが本日の目的でございます。以上の3件に関しまして何かご意見はございますでしょうか。

走行時間便益の計算にあたっては道路が遮断された交通量を除外して再計算されたということです。すなわち、便益計算にあたってダブルカウントの問題を注意深く処理している。私もそこは確認させていただいております。CVMの計算方法に関しては改善の余地があります。マニュアル自体も整備されておられませんし、1つの参照情報として計算していただいたと、そう理解したいと思います。よろしゅうございますか。

それでは、この3件に関しましては、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、そういうふう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。

■ 国道169号奥瀬道路(Ⅱ期)

■ 国道421号石樽峠道路

■ 国道480号鍋谷峠道路

■ 国道161号愛発除雪拡幅

【委員長】それでは、資料No.6の国道169号奥瀬道路(Ⅱ期)、資料No.7の国道421

号石樽峠道路、それから資料No.8の国道480号鍋谷峠道路、資料No.9の国道161号愛
発除雪拡幅の4件について、合わせて審議をしたいと思います。何かご意見はございま
すでしょうか。

いずれの案件も通常の3便益でB/Cが1.0を超しております。B/Cは平成20年
度の道路マニュアル、一番最新のマニュアルですけれども、それに基づいて計算されてお
ります。ただ、平成20年度のマニュアルの中には、防災便益の計算方法について記載は
ありましたか。

【事務局】 いや、言葉としては入っておりますが……。

【委員長】 言葉としては入っているけれども、手法として確立はしていないんですね。防
災の便益、それから信頼性便益をマニュアルの中に入れるかどうか随分議論されたので
すが、継続的にデータを集めるべきだということで、平成20年度のマニュアルの中には
盛り込まれていない。

平成20年当時、道路事業は、B/C1.0を足切り基準として使っていたんですが、
マニュアル改正時点でB/Cを足切り基準にはしない。たとえば、1.0を切る場合でも
防災等の重要性があった場合には、事業採択というのはいり得るという議論になったと思
います。その後、マニュアルは改定されていない。

マニュアルとして防災便益をどう算定するかということは確立していない。これは私の
個人的意見なんですけど、こういう試みをする中でデータも集まってくるし、その成果を踏
まえてマニュアルの改定とか、そういう作業に移行できるような状況にはなっている
のではないかと思います。

防災便益にあたっては確立した方法論はないのですが、今回のB/C算定にあたっては
オーソドックスな計算方法を採用されていると、評価できると思います。しかし、今後
つながる課題も出てくる可能性もあるので、この時点でご意見をいただけたらと思うん
ですが、どうですか。——よろしいですか。

ご意見はございませんようですので、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、そういうふうにさせていただきたいと思いますが、ご了承をお願いいたします。

■大和川高規格堤防整備事業〔阪高大和川線（一体整備）地区〕

【委員長】 それでは、続きまして、資料No.10の大和川高規格堤防整備事業〔阪高大和川

線（一体整備）地区] です。

これは、前回の事業評価監視委員会の議題になっておりましたが、意見が各方面から出まして、もう少し情報を出していただきたいということで、再度追加情報をご説明いただいて、きょう継続審議になった案件でございます。

では、よろしく申し上げます。

【事務局】委員長からありましたとおり、前回3月3日の委員会におきまして継続審議とになっておりました高規格堤防、阪神高速大和川線（一体整備）地区につきまして再度ご説明させていただきます。

まず、前回ご欠席された委員の方々もいらっしゃいますので、高規格堤防整備事業が委員会においてご審議いただくことになった経緯をこちらのパワーポイントで説明したいと思います。

大和川高規格堤防整備事業は、平成22年10月28日の行政刷新会議「事業仕分け」におきまして、「現実的な天災害に備える視点に立ち入り、治水の優先順位を明確にした上で、事業としては一旦廃止をすること。」との評価結果となりました。

その評価結果を受けまして、政府の対応方針として、国土交通省は昨年12月の予算決定概要において、平成24年度概算要求までに事業スキームの抜本的な見直しを行うということ、それから平成23年度においては、中止した場合に土地所有者や住民等の社会経済活動に重大な支障を及ぼすものに限り、事業評価監視委員会に諮った上で必要最小限の措置を行うという、この2つの方針が打ち出されております。

この方針で決定いたしました事業スキームの抜本的な見直しにつきましては、既に本省のほうで高規格堤防の事業の見直しの議論を開始しているところでありまして、事業の継続または廃止を含めまして幅広く議論を行っているということにつきまして前回もご説明させていただいたところでございます。

この対応方針をもとに、平成23年度において予算措置を中止した場合に、土地所有者や住民等の社会経済活動に重大な支障を及ぼす箇所として4箇所を設定し、必要最小限の予算措置をすることについて前回ご審議をいただき、継続審議となりました。本日、また引き続きご審議をいただくものであります。

それでは、お手元の資料、前回の委員会の資料もございますので、資料No.10-1のほうをごらんいただければと思います。資料No.10-1が前回の委員会の資料でございます。

前回の委員会でいただきましたご質問についてご説明いたします。

お手元の資料No.10-1の中の10ページをごらんいただきたいと思います。こちらのほうで阪高大和川線の整備進捗状況の概要をご説明いたしました。このことにつきまして委員の方から、どの部分が何%整備されているのか細かいところがよくわからない。また、全体像がつかめないのが、全体像を示してもらえないのかという趣旨のご質問がありました。私のほうから口頭で、大和川線工事が20%進捗しているという補足説明をさせていただきますましたが、実際の状況について詳しく説明できておりませんでした。

続きまして、資料の8ページにおいて、共同事業である阪神高速大和川線の事業の概要をご説明いたしました。そのことにつきまして、委員の方から阪神高速の場合はミッシングリンクをつなぐこともあり、道路計画上の必要性はあると思うが、その効果はという趣旨のご質問がありました。

また、資料の12ページ、こちらのほうは平成23年度予算措置を中止した場合の一体整備地区全体における影響についてご説明をいたしました。このことにつきまして委員の方から、国からの支払いが滞ったとしても阪神高速道路株式会社は大和川線の工事継続はできるのではないかという趣旨のご質問がありました。

同じく、資料の12ページにつきまして、高速道路の完成が1年おくれることは余り問題ではないのではないかという趣旨のご質問がありました。

最後に、資料の13、14ページでございますが、こちらでも平成23年度予算措置を中止した場合の影響をご説明しましたが、これに関しまして地方自治体、阪神高速道路株式会社のような財政的に余裕のある事業者に対して補償の支払いが1年おくれたとしても重大な支障が発生しないのではないかという趣旨のご質問がありました。本日、これらの5つのご質問につきまして、資料No.10-3に資料を取りまとめてございますので、補足的な説明をさせていただきます、引き続き再評価のご審議をお願いしたいと思いますので、よろしく申し上げます。

それでは、資料No.10-3をごらんいただきたいと思います。おめくりいただきまして、2ページは目次でございます。

次に、3ページであります。先ほどご説明いたしました、前回委員会にていただきました質問を取りまとめております。5点にまとめております。

続きまして、4ページになります。まず最初に、どの部分が何%整備されているのか、細かいところがよくわからない。全体図を示していただきたいというご質問について、こちらにありますとおり、阪高大和川線（一体整備）地区の共同事業であります阪神高速大

和川線の進捗状況をご説明したいと思います。

この図面に示してありますとおり、阪神高速道路株式会社の事業区間は5.0kmでございます。このピンクの凡例がついているところでございます。この5.0kmのうち、緑色の凡例で図示されている3.1km区間、こちらが今回の審議対象となる高規格堤防一体整備区間でございます。この区間の縦断図を下のほうに載せております。見ておわかりのとおり、この区間には地下空間を活用したトンネル構造区間、それから地上にあけました掘割構造区間がございます。トンネル構造区間をAといたしまして、掘割構造区間をBといたしまして、その区間を図示いたしますとともに、右側に完成断面のイメージを記載してございます。A断面とB断面の完成イメージを記載してございます。

高速道路の出入り口となるランプ付近、この箇所においては掘割構造が採用されております。また、これらの3.1kmの区間のうち、下段の箱の中に書いてございますように、現在9つの工区に分かれまして鋭意工事を実施しているところございまして、全工区において既に工事を展開しておりますとともに、本体工事の着手もしているところでございます。

さらに、下の5ページでございますが、事業の進捗手順を示した写真を示しております。左の上から右手、それから下のほうに順に①、②、③、④と写真を掲載しております。工事の手順といたしましては、①の土留壁工、それから②の掘削、支保工、それから③、構造物となります函体工（鉄筋工）、それから④、函体工のコンクリート打設というような順番でトンネル部は進められております。こちらの写真は、遠里小野第1工区という工区の状況でございますが、このように函体がほぼ完成している箇所もあることがおわかりいただけるかと思えます。

また、前のページに戻っていただきますと、一番下のところに、再下段のところに各工区ごとの実施中の工事を示しております。すべての工区におきまして、函体工または土留壁工、または掘削工等の工事が書いてございまして、先ほどの大まかな4つの工程に基づきまして、それぞれがすべての工区において着手または進捗している状況がおわかりいただけるかと思えます。

続いて、6ページに移らせていただきます。委員から、阪神高速の場合は、ミッシングリンクをつなぐこともあり、道路計画上の必要性はあると思うが、その効果はというご質問を受けましたので、阪神高速大和川線の道路整備としての効果につきまして説明させていただきます。

こちらは、阪神高速株式会社の事業評価監視委員会の資料を使いまして補足説明をさせていただきます。この6ページは、大和川線が都心環状のミッシングリンクの一部を構成しているということ。その整備によりまして、ミッシングリンクをつなぎまして、ここに書いてございますとおり、松原線でありますとか西大阪線、または大阪港線等の日常的に混雑している路線を回避することができるようになるというもの。ルート選択の幅が広がり、都心部の交通渋滞の回避及び渋滞緩和の効果が期待されるものであります。

続いて、7ページになります。こちらは、拠点間のアクセス向上の効果を示しております。例えば、向上立地が進みます堺浜から大阪の東の窓口であります松原JCTの東西ルート of 所要時間が約16分から22分ほど短縮いたします。また、関西空港から大阪市の南端に位置する市立大学への所要時間も約16分短縮されます。このように、拠点間のアクセスが向上いたしまして、神戸方面と大阪南部・奈良方面との連携が強化されるなどの効果が期待されます。

続いて、8ページに参ります。いわゆる道路整備における3便益——走行時間の短縮、走行経費の減少、また交通事故の減少につきまして、こちらのほうでまとめております。こちらは大和川線、約10kmの全線が供用された場合の便益を整理したものでございますが、全体といたしまして約9,000億円の便益が50年間に見込まれております。単年度の便益を切り出した場合にも、初年度に約540億円の便益の発現が見込まれております。

続きまして、9ページをお願いいたします。9ページからは、国の支払いが滞ったとしても阪神高速株式会社は大和川線の工事継続ができるのではないかとといったご質問を受けまして、平成23年度の予算措置が中止された場合の影響ということで、まず高規格堤防と阪神高速道路の一体整備に起因する影響についてご説明いたします。

こちらは、阪神高速道路単体の道路構造イメージ、それから高規格堤防との一体整備のイメージを示したものでございます。上段の青囲みの図のほうは、仮に高速道路単体で整備を実施した場合の道路構造のイメージを示しております。この構造でありましたら、当然ではありますが、道路用地に係る工場などの施設移転、または道路構造体に対する工事費用は全額、阪神高速道路株式会社が負担することとなります。

しかし、今回の一体整備におきましては、下段の赤囲みの図のように高規格堤防と大和川線が一体となって整備を実施することとしております。それに伴いまして、一体の構造として設計、計画がなされております。このように、一体的な整備を行うことによりまし

て、それぞれの事業者が単独で事業を実施するときに比べて、施設移転に係る費用、補償費用等のコスト縮減を行うことが可能となっております。

そのうち、移設移転の補償費用につきましては、高速道路と高規格堤防のそれぞれの事業に係る比率を算出したしまして、それに基づく協定を締結した上で、国と阪神高速の両者が費用負担を行っております。また、工事費用につきましては、先ほどご説明しましたとおり、一体の構造として設計されておりますので、高速道路が高規格堤防事業と一体構造となるということに起因して発生いたします増加工事の費用、その分につきまして国が負担することとなっております。そのことにつきましては、この図の中で赤色で着色しておりますが、赤色で着色しましたこのボックスのふたの部分でありますとか、または高規格堤防の加重に耐えるために厚くなりました側壁部分等につきまして、国が高規格堤防を整備するために必要な費用であると整理いたしまして、増嵩費用として負担しているものであります。

このため、平成23年度予算措置を中止することで、協定に基づく国の費用負担が履行されない場合におきましては、阪神高速道路株式会社は必要な予算の確保ができなくなるということから、平成23年度の事業継続は困難となるものであります。すなわち、平成23年度の予算措置がなされなくなるということは、事業の遅延に直結することとなると考えております。

続いて、10ページであります。ここでは、このような国側からの負担を中止した場合、社会経済に重大な支障があるとして必要最小限の措置をするという、その内容について説明いたします。

必要最小限の措置として内容であります。真ん中の断面図をごらんいただきたいと思っております。先ほど工事の進捗状況をご説明いたしましたが、函体が完成しているところと施工中の部分がございまして。函体の完成した区間では、水色で着色をいたしました盛土の部分ですね、高規格堤防の整備の有無にかかわらず、函体が浮き上がらないように、地下水からの浮力、そういったものに対して浮き上がらないために必要な保護盛土の部分であります。また、函体が完成していない区間では、赤色で着色しておりますが、これは構造の部分でございまして。函体等の道路構造物に係る増加費用、この部分になります。

つまり、高規格堤防事業の今後の展開にかかわらず、平成26年度の大和川線の供用に向けて必要となる費用というものであります。

また、逆に言いますと、オレンジ色のハッチがかかっております高規格堤防整備のため

の盛土、この部分については一切費用には含まれてはいないということになります。

繰り返しになりますが、平成26年度の大和川線の供用を遅延させてしまうこと、このことが社会的に非常に大きな影響になるという考えから、平成26年度供用に向けて必要な費用負担に限り予算措置を行うという考えでございます。

また、最小限の措置がなされなくても、予算措置がなされなくても、阪神高速による建てかえ施工が可能ではないかという、そのような案もご指摘いただきましたが、阪神高速のほうといたしまして、国からの建てかえ費用をその後、返還されるという確約がない中においては、会社の経営判断として理由のない支出が株主、国や自治体等の理解が得られないため困難であるということが考えられます。

すなわち、平成23年度予算がなされない場合は、そのまま事業が1年遅延することに直結するのではないかと、このように考えております。

また、阪神高速道路株式会社としては、事業継続に向けて国の予算措置がなされず、協定が履行されないということになりましたら、必要に応じて法的な措置を視野に入れた対応が必要になってくるとも考えられます。

また、逆に、予算措置を実施することによって、以降、高規格堤防整備事業が廃止になった場合も現在の道路構造は活用されることとなりますので、平成26年度の供用は可能になります。

また、道路構造の見直しについても話がございましたが、現在の道路構造を踏襲したほうがコスト的に有利であるということでもありますので、平成23年度の予算を投資した場合には、これが無駄になることはないということでもあります。

続きまして、11ページをお願いいたします。高速道路の完成が1年おくても余り問題はないのではないかとのご質問を受けましたので、供用遅延への影響についてご説明いたしたいと思っております。

1つ目は、供用のおくれに伴う道路整備効果の発現遅延についてであります。道路供用による初年度の便益が500億円と先ほどご説明いたしましたので、そのように推計されております。供用遅延によりまして、それは便益が社会に損失してしまうこととなります。また、交通課題が未解消のままになりますと社会的な影響が生じるとともに、経済界等からも強く要望されている大阪都市再生環状道路のミッシングリンクの解消がおくれることとなります。

もう1つは、周辺開発等の社会影響であります。この地区の周辺は、堺港等の港湾施設

も含めたインフラ整備が進展しておりまして、それらの整備を前提とした都市開発、または工場立地、商業施設の進出が行われております。例えば、シャープ堺工場など世界最大規模の生産工場の立地などが進んでおります。このため、供用が延期されることによりまして、これらの工場の操業または施設の集客等への影響が予想されることから、経済的な影響の波及が懸念されます。

続いて、12ページでございます。3つ目は、阪神高速大和川線の料金収入の減少についてであります。阪神高速においては、供用が1年遅延することによりまして年間数十億円単位の料金収入の減少が想定されるということでありまして、阪神高速の経営バランスは、左の図にも書いてございますように、「料金収入」と「貸付料、管理費等の支出」によって成り立っております。供用遅延に伴う料金収入が減少し、管理費等の確保が困難となりますと、会社運営への支障、ひいては法定となっております償還計画への影響が懸念されるということでありまして。

あと、もう1点、既契約工事に対する工事中止の影響であります。右側のほうは、工事契約の契約書の一例を掲載しておりますが、工事契約におきましては損害賠償の事項がございます。現在、大和川線一体整備事業におきましては9件、9工区それぞれ工事契約を締結し、事業を推進しております。これらの工事につきましては、3から5年等の複数年の契約となっております。平成23年度予算の中止によりまして国からの負担金が支払われないことになりましたら、契約解除や違約金などへの対応が必要となるなどの影響が想定されます。

続きまして、13ページをお願いいたします。最後になりますが、地方自治体、阪神高速道路株式会社のような財政的に余裕のある事業者に対して補償の支払いが1年おくれるとしても重大な支障は発生しないのではないかとご質問でございます。

13ページは、国土交通省から関連事業であります三宝下水処理場、錦西保育所、これらの関連施設への補償費の支払いの流れをイメージで示してございます。協定に基づきまして、国土交通省から阪神高速道路株式会社のほうに補償金を通じて、阪神高速道路株式会社を通じてお支払いすることになっております。したがって、平成23年度の国から阪神高速道路株式会社への予算措置が滞りますと、阪神高速道路株式会社は国土交通省から補償金を受け取ることができませんので、堺市への支払いが困難となります。

続いて、14ページであります。この堺市の補償対象の1つでございますが、三宝下水処理場の状況でございます。現在、三宝下水処理場は、高規格堤防、阪神高速大和川線の

計画の場所に立地していたことから処理場の施設移転を行っております。三宝下水処理場は、この移転工事の途中段階ということでもあります。そのことから、下水処理施設の暫定運用を行っております。したがって、暫定運用期間中はやや非効率な管理がされております。そういうことで、メンテナンスコストや人件費の管理コストが上昇しているということでございます。

また、このような処理能力が低下した状態が続くということになります。また、仮設の設備でございますので、地震や洪水などの災害時における脆弱な状況が続くということにつきまして堺市のほうからお聞きしております。こちらにつきましても、左の工程表にありますとおり、23年度の予算が措置されなくなりますと1年以上運用がおくれるということになります。

最後に、15ページでございます。錦西保育所についてでございます。錦西保育所も三宝下水処理場と同様に、現在仮移転を行っております。そういうことで、仮移転地のほうに現在はあります。高規格堤防の盛土後にもとの位置で再建をいたしまして、平成27年度に開園する計画ということで、下の工程表のとおり工程を組んでおります。こちらにつきましても、平成23年度の予算措置が中止をされますと盛土がなされず、ここの移転先への道ができないということになりますので、保育所の開園も1年おくれることになります。仮移転先での延長利用が不可能な状況というふう聞いておきまして、園児の教育の継続性に支障を及ぼしかねないということを懸念しております。

資料No.10-3を用いました補足の説明は以上でございます。前回委員会におきましてご説明いたしました本日の補足説明を踏まえ、前回と同様に、「中止した場合に、土地所有者や住民等への社会経済活動に重大な支障を及ぼすことが想定されるため、平成23年度については、（中略）必要最小限の措置を行い継続実施する。」及び「平成24年度については、別途行われる事業スキームの抜本的な見直しにより判断することとなる。」という原案とさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

【委員長】 それでは、ただいまご説明のありました大和川高規格堤防整備事業について、何かご意見はございますでしょうか。

【委員】 まず、お伺いしたいんですけども、この23年度の緊急の費用というのは、億単位でいうと42億円で、この阪神高速の、この今、当該大和川線に使われるお金が32億円だということをお伺いしました。

それで、この全体のこの42億円というのは、その23年度の総予算といいますか、も

ともと国土交通省で考えられていたお金の全体の何%かということをお伺いしたら、それが57%だというふうにお伺いしたと思います。

それで、前年度、22年、21年のこのスーパー堤防に対する予算額を教えてくださいたいんですが。

質問の意味はわかりますでしょうか。スーパー堤防に関する21年度、22年度に使われた、実施されたお金の金額を億単位で、例えば63億だ、55億だという範囲で21年度と22年度をお教え願えないでしょうかという質問なんです。

【事務局】 それでは、お答えいたします。

平成22年度当初予算ということで、近畿地方整備局、淀川と大和川でスーパー堤防事業を実施しておりますが、両者を合わせて約63億円という形になっております。

なお、そのうち大和川に係る事業費というものが42億となっております。

【委員】 21年度はいかがでしょうか。資料はないんですか。

【事務局】 ちょっと今資料があるので、調べてから後ほどちょっと答えさせていただきます。ちょっと時間内に何とか答えますので。済みません。

【委員】 はい、わかりました。前回から申し上げております、前回ご出席されていない方もいらっしゃるの、かいつまんで申しますと、そもそも我々がこの近畿地方整備局で与えられているそのテーマが、その24年度概算要求までに事業スキームの抜本の見直しを行い、以下の点を除き予算措置をしないということで、23年度においては以下の場合を除き予算措置をしないということを我々は与えられていて、その例外措置として幾つかを選定することにつき審議していると、こういう理解をしております。

それで、抜本的な話というのは24年度の予算に反映されると。24年度になって、この阪神高速道路の——これも地方によってもう全部見直しだという結論もありましょうし、いや、これは全部やれという結論もありましょうし、一部やりましょうという結論もあるという理解でよろしいんですかね。

そうすると、先ほどのお答えは、ほとんどその答えにならないのではないかなと思うんです。というのは、今ストップしたらこうだこうだとかという形で幾つかご説明をされたんですけれども、例えばそういう被害が生じるとかということのご説明があったんですが、大変甚大な経済的損失、被害が生じるんだなということはわかるんですけれども、それは何もこの大和川の話だけではないはずなんです。

その23年度にとめられた事業というのは必ず、恐らく共同事業者、パートナーがいら

っしやったり、その地権者、所有権とかそういう利害関係者がいらっしやるわけですから、大変なご迷惑、大変な法的な問題というのも全てに生じているはずなんです。これは何も大和川だけの話ではない。

それから、もしも仮に一旦中止しても24年度の予算措置で、それがゴーサインが出れば、それはそれでおくれたねというだけで済むはずなんです。24年になったら全面中止ということも、当然抜本の見直しですから、その事業がたくさんあるというふうに認識しております。そうすれば、1年おくれて24年度には、今23年度で仮に今は暫定的な予算をつけたとしても、24年に廃止になれば今おっしやった甚大な損害というのは幾つか出てくる事業というのは、大和川事業ではなくても一般的にある話で、当然そういうことが前提で中央の委員会、国土交通大臣のもとではやめよう、24年には見直しだということをお決めになるはずだし、23年の予算においては、一部を除いて一旦廃止をするということが決められているわけです。

だから、その甚大な被害が生じるよ、生じるよというのは、どの事業にだって甚大な被害があるということを前提に我々は考えるべきなんだろうと思うんです。その国土交通省がやられているその事業というのは、もちろんどれも大事な事業だと思います。私は専門家ではないのでわかりませんが、しかしその原則廃止か例外的かのいわゆる順位づけだというふうに理解しております。

それで、前回の委員会で淀川関係の3つですか、4つですか、そのようなものがこの委員の先生方のご議論の中で、これは非常に相手側に迷惑をかけることも多いし、もうほとんど終わっているのだから、これは優先順位が高いですねというご意見が大多数だったので、非常な上のランクにあって、これはいわゆる国土交通大臣ですか、その事業仕分け委員会か存じませんが、このテーゼでありますこの例外措置にそうしましょうということで決まったわけというふうに思います。

そうすると、これは原則は一旦廃止、例外的な措置は認めましょうということにもかかわらず、前回申しましたように、当初は23年度の予算の57%を例外として実施しようということになってしまいますね、阪神高速を入れればですよ。入れなければ、そこまでいかない、15%ぐらいのことになるのかもしれませんが、それは原則と例外にかなう、要するに阪神高速を入れることによって57%も予算をつけてしまうということは、原則廃止という中央がお決めになったこのテーゼに反しているのではないかとということは何度も申し上げているわけです。

しかも、その22年度というのは、スーパー堤防に対する予算というのは、実施内容ですか、63億というふうに今お伺いしたんですけども、そうすると現在、今回使おうというのは42億ですから、ちょうど3分の2、要するに66.7%——対前年ですよ、対前年比でいけば66.7%のお金を使うということになってくるということになるわけですよ、実質的な計算では。22年では63億、23年度のこの緊急的な予算が42億。要するに、3分の2が例外措置だ、3分の1が原則廃止だと、こういうことになるので、これは例外と原則を間違っていないか。要するに、この我々が与えられた、この1地方整備局が与えられている、このいわゆる事業のこの例外と原則の事項に対する当てはめの権限を超えて乱用的なことをしていないかという懸念が残っているというふうに申し上げております。

済みません、21年度の予算というか、数字はわかりましたでしょうか。

【事務局】 それでは、お答えします。

平成21年度においては、大和川において約92億の事業費のほうを予算化、計上しております。

【委員】 大和川が92億ですか。

【事務局】 はい。

【委員】 全体のスーパー堤防は？

【事務局】 全体のスーパー堤防だと、淀川におきましては13億となっておりますので、合わせて104億程度という形になってございます。

【委員】 21年度は合計が104億。それで、大和川が……

【事務局】 約92でございます。

【委員】 92……。例えば、これは平成21年度、スーパー堤防に104億使ったということで、そのうちの92億をこの大和川にお使いだということは、もう9割ですね。9割のそのコストをこの大和川のスーパー堤防にお使いだということになります。

そうすると、そもそもこの中央でお決めになったというか、そもそもこの問題の発端は、無駄な箱物づくり、要するに無駄な土木建築事業をできるだけ見直してやめましょうという原則、ないしは23年度にはすぐに結論が出ないので、あのような事業仕分け委員会は非常に荒っぽい議論ですので、あんなので決めてはいけないと思いますけれども、とりあえずそういった大規模な土木工事は一旦やめましょう、一旦廃止だと。ただ、大変ご迷惑をおかけするものについてだけは例外的に緊急にやりましょうねということがそも

そも中央から我々に与えられたる趣旨なんですね、繰り返しますが。

そうすると、今のこの21年度の実績値を見てもわかるように、そのスーパー堤防のほとんどが大和川地区に使われているわけです。そうすると、はっきりいってこれをとめないと、そのもともとの中央ないしは国土交通大臣がおっしゃっている23年度の、いわゆる一旦廃止だということに対して我々は、地方の一委員会はそれをこたえているのかということが非常に疑問なので申し上げます。

それから、阪神高速道路の話は、何度も申しますけども、23年度にせよ24年度にせよ常にとめれば起こる話なので、24年度に廃止と決まれば、そのときに常に起こる損害の話なので、それだからといって23年度の例外的予算をつけましょうという答えには全く結びつかないというのが私の認識です。

【委員長】今の発言の論点は2つあると思うんですね。1つは、いわゆる必要最小限の予算措置とは何か、例外的措置の概念をどう理解していくかということと、それからもう1つは、全予算のうち66.7%のお金がこの事業に使われると。この額の多さというんですか、それをどう判断するか。この2つの論点は必ずしもリンクしているわけではないと思います。

私の整理の仕方以外にほかにも整理の仕方はあるかと思えますけども、一通り委員の先生方からご意見を頂きたい。

【委員】これ、高規格堤防整備事業として一旦中止するということですけど、これは高規格堤防整備事業というのは前回申しましたように、皆さんご存じのように、堤防だけやっているわけではなくて、治水とそれから道路とまちづくりですね、そういったものを一体の事業でやりますよね。

したがって、今のご発言ですと、スーパー堤防に何か何億もつぎ込んでいるようにおっしゃいますけども、そうではなくて、まちづくりと道路と堤防が一体になっているというふうなことをやっぱり考えないといけないと思います。

そういう総合的な事業のうち、この高規格堤防整備事業として一旦廃止しますけれども、そのうちの周囲に、社会的な、あるいは経済的な影響——悪いほうの影響ですね、ネガティブな影響を与えるものについては最低限やりましょうというお話なので、特にこの23年度にやる分についてはほとんどが道路なんですね。

したがって、資料No.10-3の10ページですけども、このオレンジのところはやらないわけですね。24年に向けてスキームを抜本的に見直すということですから、こ

のオレンジのところはどうか分かりませんが、恐らくかなり縮小したような形で24年度以降はやっていくことになるんだろうなという予想はするんですけども、この道路の部分については、先ほどの説明で9工区もあってそれぞれ進んでいるということもありますし、それから下水処理場の移転の問題、また途中で防災面からちょっと危ない時期も出てくると。それから、保育所の問題ですね、保育所がまた戻ってくるということが遅れると。そういった点についても社会的な影響は大きいだろうと。

それと、投資に見合うベネフィットの分につきましては、前回の資料でもかなりありましたように、B/Cでいいますとかなりの波及効果があるわけですね。したがって、金額、特にこれは都市部ですから、先ほどの防災面で審議した道路のところだと、田舎のほうですから、その費用便益ということになるとかなり小さいわけですけども、こちらのほうはかなりの経済効果があると。大阪地域の都市再生プロジェクトの一環でもあり、地元も知事をはじめとして強い要望があるということですので、これはぜひとも推進すべきであるというふうに私は考えております。

【委員長】私は前回、継続審議と判断させていただいたという理由の一番大きな論点の1つは、今般のこのスーパー堤防事業の再評価において、事業を中断するところと、それから必要最小限の予算措置の部分がどう切り分けられているのか、そこに関する詳細な情報が前回のご説明ではちょっとわかりにくかったので、今般はその部分を重点的に情報としてお出しいただきました。そこが一番大きな論点だったと思うんですね。

それに対するお答えに対して、工学的判断を踏まえて御意見をいただいたんですが、この点に関してほかにご意見をいただければと思うんですけども、ございませんでしょうか。

論点は、地下水でボックスが浮き上がる、上へ盛土をして安定化させるための事業はどうしても要ると、こういうことが一番大きな論点だと、技術的にそういうことだろうと思うんですけどね。その安定化する部分だけをつくりますと、こういうお話だと思うんですけど。

【委員】大きく2つとおっしゃいましたが、あとのほうの金額の問題は、私自身はちょっと違うかなと思っていて、支出する事業費の額の多寡でどうのということではなくて、支出する、予算として計上する必要があるかないかという、質的なところの問題ではないかと思います。

2つ目に、では必要最小限の措置というのをどう理解するかということですけども、きょうのご説明を聞いていると、もっぱら阪神高速の道路事業のほうの計画的な進行に支

障を及ぼさない限りの必要最小限の対策はやりましょうという趣旨かと思って聞いていました。

したがって、淀川のような土地所有者といったものとはちょっと性格が違う、むしろ共同事業者、パートナーであって、パートナーの事業進行に支障を及ぼさないような配慮は要るよねという、そういう考え方かなというふうに向って、そういうものもこの必要最小限の措置の中に入る——まあ、入るといえば入るのかな、どうなんだろうというのはちょっと気になりつつ聞いていました。

それと、もう1つは、やっぱりスーパー堤防に関する話をしているのだから、道路のほうの効果、道路の完成が遅延することに伴う効果というのをそこまで考えていいんだろうというのはちょっと気になっています。それはちょっと違うんじゃないかなと。それこそ委員がおっしゃったように、それはまた別の話だし、そもそもこのスーパー堤防の枠組みそれ自体を見直すというんだから、そこでの話かなという気はしていました。

それから、4つ目が、このスライドでそうかなと思ったのですけれども、淀川の場合と同じように、もし最悪、今本省のほうで設置されている委員会で見直しが検討されているわけですけど、それが最悪というのは国交省にとって最悪ということですけど、もうやめようということになった場合というのを想定して、じゃあこの大和川の場合、スーパー堤防はやめだとなったときに、どこまで金銭的な補てん、賠償という形で処理ができるだろうか。別の言い方をすると、どこまではやっぱりそれなりの形をつくらなきゃしょうがない、途中で散らかしたまま放っておくというわけには多分いかないでしょう。

そうすると、一方でこういう道路に伴って高規格堤防整備のための盛土をずうっと全部していくということまではないかもしれないけれども、だからといって全くトンネルとそのトンネルがぽこんと出ていますという形で終わるといのもないだろう。そうすると、もし事業が廃止ということになったとしても、後始末としてやらなきゃいけないことの一部を23年度でやろうとしているということ、その程度のことと、とらえられるんではないだろうか。どうせやらなきゃいけないんだ、事業として。だったら、どうなるかわからないけれども、やってもいいのと違うだろうかというふうには私なりに思ったんです。物すごく俗っぽい言い方で済みません。

【委員】私も前回から少し頭の整理をしまして、ちょっと3つに分けて考えようというふうに思いました。1つは、やっぱり道路は道路だろうという部分ですね。ご指摘にあったように、全部の予算を考えると非常に大きいわけですけども、ちょっと道路は分けよう

と。それから、資料 NO. 10-3 P. 9、3段になった絵ですが、下のところが道路。純粹に道路。これは、極端なことを言えば、スーパー堤防の案がなかった、全くスーパー堤防のかわりなしに道路をつくったときの予算ということをちょっと考えてください。

それから、一番上に乗っているものがスーパー堤防の当初から考えている——上の今茶色の部分では土を乗せる整備ですね。今回ご説明があった中で、私がおやっと思ったのは、やはり国が決めたとはいえ、政治が決めたとはいえ、やはりスーパー堤防をやめるメリットというのはどこかにあるはずですよ。今回のご説明はみんな、やめたら困る、やめたら困る、で終わっているのです、やめた場合はデメリットだけでなくメリットはこういうこともあるということを同時に私たちは判断基準として聞いたかったなというふうに思うんですね。

ですから、本来全部埋め戻しをしたときは幾らで、それをやめたらこれだけ国の予算としては助かりますという話が1つあるんじゃないかなというふうに思います。それは一番上の部分ですね。その真ん中に積んでいるところが、ここが一番ややこしいところだと思うんです。スーパー堤防をつくるがために、道路に対して負担費用がふえた分がありますね、ふたをかけるとか、上に空気抜きの建物を建てないといけないとか、その部分の話。今途中でやめたとしても、P. 10 やはり水色ですね、水色は修復しなきゃいけないと。土は盛らないけれども、そこまでしないとこれは道路が成立しないよという部分があるかと思っています。今先生がおっしゃったように、本当にここをどうするかということに焦点を合わせて考える必要がこれからあるかと思うんですね。

前回、ちょっと私はわからなかったんですけど、お話を伺っていましたら、この部分は単に今の上をつくらずに、開渠で通すことがもうできないぐらい工事が進んでいるという状況を把握しましたので、それはもうここで修復していくしか仕方がないなというふうには思います。

ですから、余り道路が、本来道路だけであつたら幾らかかったかという話と、今回スーパー堤防をしないがために幾ら助かるかという話と、その間の分をしっかりと話を——上と下はもう仕方がないとして、間のところをしっかりと話しする必要があるのかなというふうに思っています。

【委員長】 ありがとうございます。

今のご意見は非常によくわかります。ただ、この委員会の目的をもう一遍きちっと整理しておきたいと思うんですが、まずこのスーパー堤防のありようというのは今本省のほう

で議論が進んでおりますね。そこでどういう結論が出るかわかりませんが、それを受けてここをどうするかというのは今後も続いてくる話なんですね。

それで、今回のこの再評価というのは、そういう不確実性はいろいろあるんだけど、23年度の事業として、あるいは当面の事業として必要最小限のところは、その部分だけ切り出してきて、それを継続するということが是非かと、こういう話ですね。この場でそのスーパー堤防がどうあるべきかとか、そういう話は、実は——教えてもらったら随分ありがたいんだけど、今そういうことが議論できるような情報がない。その中で、ここに出てきているご意見というのは、先ほどおっしゃったように、ある意味で道路のところに特化して議論がなされている。

ほかによろしいですか。

【事務局】 委員長、ちょっとだけ1つ気になる点があったので。やめるという話ですけども……

これは、実は400年これからかかるとか、その後の話がすごくでかくて、それが荒唐無稽ではないかという観点が非常に強いと思うんです。ここの整備をどうこうという話ではなくて、これから何千億、何千兆をかけて、400年かけてやることに対しての疑義が発端だったと。そういうことを考えたのは、やっぱり原則廃止をするということが出て、当該、今やっているものについては、やはり飛ぶ鳥跡を濁さずという話もある中で、やはりきちんと整理をする必要があるという中での議論になっているということだけ——ちょっとメリット云々もありましたけども、やめるというのはそういう、この事業が今無駄だからではなくて……

【委員長】 先ほどおっしゃったようにね。

【事務局】 ええ。先の話が非常にでかくて、それが荒唐無稽じゃないかということがあって、これは一旦原則廃止をしてもう一度考え直せという話になっている中で、今回整備箇所がすべてその話の中に巻き込まれてしまったと。その中で、11カ所もある中で、先ほどもありましたけど、計上がある中で我慢できないものだけを4カ所、今ピックアップを上げてきたということになります。

ですから、全く突然の話が降ってわいたという状況になっているというのが現在の実情だというだけ、ちょっとお話を……。あとは、ご議論をよろしくお願いします。

【委員長】 どうですか。

ただ、もう1つは共同事業の整備効果として、単年便益が541億円ですね。だから、

1年事業がおくれると541億円の逸失便益が発生すると、こういうことですね。一方でH22予算は42億って言われていました。

40億円を1年度繰り延べることでどれだけのメリットが出るかという、40億円の割引率4%で1.6億円しかメリットが出ない、1.6億円をセーブするために541億円の損失、逸失便益が発生する。ちょっとナンセンスな話だとは思いますが、これはあくまでも経済便益というところに焦点を当てた話ではありませんけどね。

ほかにお聞きしていない先生方はいかがですか。

【委員】高規格堤防そのものの論議というのはなかなかこの状況ではできない——できないというか、もともとするような状況ではないと。今の段階としては、結局もうここまでやっているものをどうするかということなので、僕としてはもうこれはやむを得ないのかなというふうに感じました。

【委員】前回、欠席しておりました。私は今、先生がおっしゃったことと似たようなことで、ミッシングリンクという点で年間500億も損失があるのかというのが少しちょっと大きくて、ちょっとそこのところはかなり阪神高速道路全体の整備を促進すべきだと思っております。

ただ、ちょっとご説明の中で保育所とか、いわゆる民間のお話でちょっとご説明が不十分だったという……、例えば今仮設のところで作っておられる、それが1年でも延びたら延長利用は不可だと聞いているとかというあたりのもうちょっとご事情をお聞かせいただきたい。確かに、地域の方が通いなれたということなんですけど、今のところでも何年間か保育事業をやっておられるわけですから、そのあたりのところをもう少し丁寧にご説明いただけたらということと、ちょっとこういう申し入れ方は乱暴かもしれませんが、同じような表現でこの下水処理場ですね、地震や災害時には脆弱な施設として運用が長期化される。確かに仮設ですけど、仮設でもある時期は投資してやっておられるんですから、その脆弱だというのは言い過ぎではないかなという気がします。そのあたり、ちょっと影響をもう少し客観的にご表現いただいたらなということは考えております。

ただ、経済的なものからいうと、ミッシングリンクは関西の発展にとって非常に大きな問題であるということが1点。

それと、この事業そのものはもうそういうことからいえば、道路という観点からはある意味、なかなか今の段階でどうなるかということは、もうほかの方もおっしゃっているんですけど、私がちょっと違うことを感じておりますのは、地域がやはり地域発展のため

に独自に考えることというのはいり得ると。今の仕組みはそうになっておりませんよね。この堤防事業そのものという意味ではございませんで、堤防事業と関連している道路事業として考えた場合、関西圏で考えた場合は、この道路というのはいかなり重要な道路だと思ひます。今その効果が500億ということ——この数字はちよつと信頼性は高いというふうにかえました場合に、やはり地域がかなりこれを進めるかどうかということを決められないと、中央で一律に——堤防事業そのものは方針として出されたとしても、地域としてこれが必要だということは声を上げなきゃいけないのではないかというのが1点ござひます。

そのあたりで、地元の自治体の意見というのをかなり参照すべきかなと思ひております。大阪府の場合は、スーパー堤防事業そのものは見直すべだとおっしゃっていますが、やはり大和川線のものについてはかなり緊急度が高いのではないかというふうな意見だというふうにか思ひておりますので、私は少し地域が地域のことを自前で考えられるという観点からもこの意見は大きく尊重したいなというふうにか思ひております。

【委員長】 ありがとうございます。

今ご質問が出たところにかしてお答えください。

【事務局】 それでは、ご説明いたします。

まず最初に、お手元の資料No.10-3の14ページ、三宝下水処理場にかしてのご質問です。一番最下段のコメントのところにか、「暫定運用期間が延伸されることにより、地震や洪水等の災害時にかいて脆弱な施設としての運用が長期化される。」ということござひます。こちらの3点の資料にかきましては、実は堺市の回答書のほうから抜き出しておりまして、堺市のほうからか聞きしている内容ござひます。

こちらの図は三宝下水処理場です。こちらは高規格堤防の工事が実施されることを見越した上で工事が進んでおりまして、こちらの紫のライン、ここまで盛土が後にやってくるということをか前提にか施設の設計、耐震設計等もされております。現在、その盛土がなされていないということでありまして、耐震強度が不足している、このことを堺市はか言っているということござひます。

では、続きまして、錦西保育所にかしてござひます。こちらのほうは、仮移転先での延長利用が不可能だということをか申し上げましたが、これは仮移転先が借地を行っているということ、その借地の期間のことからそれ以上の延長ができないということをか堺市が言っている、そのことを紹介させてかいただいたものでござひます。

以上です。

【委員】・・・できないというのは民民の話としては民民だけど、できないというか、何かが建つとかという話ではないんですね。契約上ということですね。

【委員長】そうです。契約上です。

【委員】はい。ありがとうございました。

【委員長】いいですか。

【委員】ちょっと今、地震等で非常に不安定だとおっしゃるんですが、堺の住民の方ですと、じゃ今地震が起こったらどうなるんだというふうなことをお考えになると思うんですね。そういう意味では、ちょっとそここのところの説明がもう少し……、地元がそうおっしゃっているわけですね。早急にそこだけを移動するというような発想もあるわけですね。それはないわけですか。

【事務局】こちらでしょうか。

【委員】はい。不安定な構造……、ああいう言い方はちょっと……。

【委員長】表現の方法を修正する必要がある。

【委員】地元民としてはね……。

【事務局】堺市の回答を紹介させていただいたということです。

【委員】はい。地元がおっしゃっているわけですね。

【事務局】それから、ちょっと補足するんですけど、もう1つ、錦西保育所のほうなんですけども、借地の契約と、それから借地の使い方として新たに都市計画事業で新たに使えるという、その予定の中でということ。このことから、借地については延期ができないというようなことを堺市から聞いております。

以上でございます。

【委員長】ありがとうございました。いいですか。

【委員】ちょっと関連して1つ確認をしておきたいのですが、先ほど委員長が8ページで共同事業の整備効果が541億云々という話をされましたけど、この点は今議論している23年度の予算をつけるかどうか、つけたからといって実現できる話ではなくて、それこそ本省のほうの見直しを受けてどうなるかという、23年の夏以降の話によってはどうなるかさっぱりわからんという話ですよ。

したがって、いや、この事業全体として意義があるというのは恐らく皆さん異論はないんですけども、今特に問題とされているのは、この23年度の話でしょう。そこから先、

不安定なところでとりあえず暫定的というか、必要最小限としてどうのという話でしょう。だからこれ、541億の効果があるからと言われると、何かちょっと違うなと思うんですけどね。

【委員】 済みません、やっぱり少しこの堤防事業というのと道路事業、阪高を通すということと分けなければ……、例えば24年度に見直しが全面的になされて堤防事業がストップされるにしましても、阪高自身はストップされるわけではないですよ。そこのところだと私は理解したんですが、違いますでしょうか。

【委員】 いや、そうなんですけど、だから道路を切り離して議論できるんだったらものすごく単純だと思うんです。ただ、議論の前提になっているのは、スーパー堤防のほうをやめて道路だけになっても道路は道路としてやりますといたら、とても事業フレームが成り立たないから不安ですという、そういう話をされているからどうなんだということではないのでしょうか。私はそういうふうに理解をしていたんですけども。

【委員長】 私はね、必要最小限であるということのジャスティフィケーションをやっているんだと思うんですよ。

それから、そもそも、今回の再評価はスーパー堤防の事業そのものの継続の是非を問うているわけではない。必要最小限のところをやるということ、この是非を問うている。さらに、そもそも道路事業について議論する場所でもないですよ。それから、道路事業をとめるということをここでは議論できないけども、しかし、仮にとめたとしたら大きな損失が発生するわけで、事業を遅らせることによる便益・損失について1つの情報として申し上げたわけですね。

ほかにどうぞ言ってください。

【委員】 今の541億ですか、その話は1年遅れるとその部分がまた1年遅れていくということだろうと思うんですけどね。それで、こういう堤防の、これで高規格堤防、スーパー堤防をやめたとしても200年確率の洪水に耐えるわけです。ですから、その河川整備計画のものはできると。

それに加えて、超過洪水に耐えるようにしたいかどうかという地元の意見——国交省は全面的にずうっとやりたいんですけども、そうすると結構何年もかかると。ですけど、200年確率よりももっと強くしてほしいという地元の要望があれば、部分的にそこところはやっていけば、それは何百年確率の洪水に耐えられるようにはなるんだろうと思いますけども、それについてはその地元がそういうふうに盛土までして、都市計画もその

盛土に沿ってやりたいかどうかということだろうと思うんですね。

ですから、この沿線、ずうっとべたっと全部盛土されるのではなくて、将来的にはやりたいところが部分的にこうやっていくと。ですけれども、河川整備計画、200年確率には一律耐えると。超過洪水には耐えるところと耐えないところが出てくるかもしれないと。平成24年度見直しでそんなふうなスキームにされるかどうかはまだわからないですけどね。

さっきの処理場でちょっと不安定なところで、もし盛土をやめるんだったら、あそこところは耐震補強しなきゃ仕方がないわけです。あるいは、あの周りだけこう盛土をするとか耐震補強をすると。それは、もうこれをやめると決めたらそういうスキームでさっきの建物はしっかりしますということだろうと思うんですけどね。

【委員】 済みません、この1年おくれたら541億の経済的損失のところの問題になっておりますので、ちょっと意見を言わせていただきますと、24年、25年、26年と3年間もあるので全部かどうかは知りませんが、24年度に改めてゴーサインができれば追いつけるのではないかということをお願いいたします。全く追いつけないわけではない。要するに、まだ3年間あるのを、いわゆる4年間分をやるというだけのことですから、不可能な工事ではないと。

だから、541億を損することが前提ではなくて、26年に追いつける可能性も十分——何割か負担は多くなるかもしれないけどというの、それが1点目です。

それで、もう1つ、541億の話の第2点は、ほかが阪神高速なり近畿地方整備局の管轄内で国がやっておられる事業——国といたら阪神高速とかNEXCOとかも合わせて考える——日本道路公団のことなんですが、常に道路工事の完成期限を守っておられますかという話をしたいんです。要するに、この件はきっちり守ることが前提で、1年おくれたら541億円を損するね、大変だ、大変だという話になっておりますけども、例えば、私の近所の大山崎JCT、名神高速道路と京滋バイパスとが連結しているところがありますね。あそこなんかは、たしか五、六年は完成がおくれていると思うんです。

だから、こういうふうなこういう政局とか天災とか、お金とか鋼材とか資材の値上がりとか、労働力とか、用地の買収とかいろんなこと、いろんな偶然ないしは人的物的、要するにそういったいろんな分の外的内的要因があつて、常に工事というのはきっちりいく場合もあるし、1年おくれる場合もあるし、5年おくれる場合もあるんだということが前提にあるんですね。何もここ大和川の工事だけがきっちり、ほかが全部100%期日を守

って期間内におつくりいただいて、ここだけが1年おくれた、さあ541億円損したよと、こういうのであればそのとおりだと思うんですけど、けれども、あちらこちらでしょっちゅう完成はおくれているわけです。ここだけを指して、おまえだけが不良少年だと言われるのはおかしいというのが第2の私の意見ですけども。

【委員】それはちょっと後ろ向きの議論だと思うんですけどね。

ですから、とにかく11のうち7つはストップして、そのうちの4つは実施すべきという話なんですね。

【委員長】ちょっと待ってください。何ですか。

【事務局】よろしゅうございますか。先ほどの委員の意見に対しまして、きょうは、申しおくれましたけど、審議に当たりまして、委員会運営要領第6条によりまして、「委員会は、審議する事業に係る港湾管理者等に対し、出席を求め意見を聴取することができる。」ということで、阪神高速をお呼びしておりますので、先ほどの話にちょっと説明を加えさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございますか。

【委員長】工事の話ですか。

【事務局】はい。

【阪神高速】少し工程のお話等がございましたので、ご説明をさせていただければと思います。

ちょっと今手持ちの資料はございませんが、今この供用に向けてかなり非常に厳しい工程の中でこの地域はやっておりまして、このスーパー堤防に係るところでまだ若干用地買収等が残っているところもございますし、そういったところも含めてこれから精いっぱいやっていかなきゃいけないんですけども、やはりこういったことで少しおくれるというような情報といいますか、こういう地域の中で一体的な整備ができなくなるというような情報がいろいろ入ってきますと、地域の中での私どもの説明も非常に難しくなってくるというところもございます。

それから、工程的なところはちょっと今ないので説明がしづらいんですけども、私どもが引いている工程でもぎりぎりのところがございます。というのは、構造物ができました、その後、中で舗装をやり、それからいろんな情報関係設備を入れるということがございますので、なかなか難しいというのがございます。

あと、工程がおくれている場合があるじゃないかという話なんですけれども、今私ども民間会社になりましてからは非常にその工程管理も厳しくなっておりまして、阪神高速と

いう会社が今後、会社設立後45年の間ですべての償還を終えなきゃいけないという中で、1年でも供用がおくれればその分は収入が減るわけですから、その収入の減った分が45年後以降にまで使わせていただければいいですけども、そういうものが無理だということであれば、45年後までに返さなきゃいけない中で、1年分おくれれば1年分だけその不足を取り戻さなきゃいけないけれども、実際にはその交通量などはなかなかそれだけのものを急に取り返すということはできませんので、非常に難しいなというところでございます。

ちなみに、阪神高速になりましてからは、私どもの会社では今までのところは何とかおくれずに頑張ってきたというのが実情でございまして、先ほど京都のほうでもなかなか非常に難しいという中で、歯を食いしばってやってきたところでございます。

私どもは、今まで民間会社になってからはおくれしないでやっておりますし、それで何とか経営が成り立っているということだと思います。ちょっとピントが外れていたかもしれませんが、少し補足させていただきました。

【委員長】 そもそも再評価という制度がスタートしたいきさつの1つとして、事業の進捗に関する時間管理の重要性が非常に問われたわけですね。再評価委員会に何が期待されているかという、時間管理をきちっと進めていくためにこういう再評価を行うということがある。

したがって、再評価に当たってのB/Cを計算するときに、過去に発生した費用は計算に入れるけれども、部分供用等が出てきた便益はB/Cの中に入れないと、そういう構造になっているんですね。これは、ある意味で非常に特殊な構造ですけども、事業の遅延に対するペナルティーがB/Cの中に入っていると、そう考えることができるんですね。

だから、再評価という時間管理を目的としてでき上がった制度の中で、再評価委員会が事業をおくらせることを議論するということは、再評価委員会の趣旨に反するのではないかという感じがいたします。

前回を含めて相当議論に時間を費やしました。最終的に意見の一致は見えておりませんが、もう意見は出尽くしたのではないかと思いますので、このあたりで結論をとりまとめたいと思いますがよろしいですか。

私は、これだけ議論したということをごとこに残したいと思います。単に結論だけを取りまとめるというのではなく、本省のほうに議論をした内容をメッセージとして伝える方法として何かありませんか。採決に当たって、私は委員長原案として事務局の原案のお

り提案したいと思うんですが、一方、委員からご指摘のあったように、最低必要限度という考え方の適用に当たっては、厳しい吟味が必要であった、それに関してはきちっと議論したというメッセージを伝える方法に関して、事務局で何かいいアイデアをお持ちだったら教えていただきたいんですが。

【事務局】 どうもありがとうございます。

きょうの議論は、議事録を含めてきちんと整理をいたしまして、私の責任でもって本省にはきちっとご説明をさせていただきたいと思います。こういう経緯もありましたということは、きちんと本省の担当部局、つまりスーパー堤防をやっている当局にはきちっとお話しをしたいと思います。

【委員長】 はい。では、そういうことをしていただくということを前提に、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ことで取りまとめたと思いますが、ご議論はありませんか。よろしいですか。

【委員】 今の部長の話は、それは口頭で伝えるというか、書面で残さないという意味ですか。

【事務局】 きちんと議事録を添えて、こういう議論がありましたということは置いてまいります。

【委員】 今委員長がおっしゃっているのは、原案賛成なんだけど、例えばこういう少数意見があったとか、例えばこういう意見もあったというふうな議事録にはできないのかという意味かと思ったんですけど、そういうことはできないんでしょうか。

【事務局】 いえ、ちゃんと議事録をきちんと作成して、それを置いてまいりますから、きちんところの空気は全部伝わるようになりますので。

【委員】 あ、そういう意味ですか。わかりました。

【事務局】 事務局からさらに補足しますと、議事録につきましては公表もいたしますし、いただいた中身については当然本省のほうにも伝えるということになってございます。

【委員】 済みません、ちょっと確認をさせてください。

今委員長がおっしゃった対応方針（原案）には、ちょっと違和感があつて、通常の再評価の場合であればその表現でいいかなと思ったのですが、結局このスーパー堤防の事業は、事業の抜本的見直しを受けてそれこそ必要最小限云々ということについて意見を聞いてということだったわけですから。

【委員長】 ええ、そうです。

【委員】 だから、何か通常の場合とはまとめ方の意見が、表現がちょっと違うべきではないかなという気もしたのですが、いかがなものでしょうか。

【事務局】 事務局からさらにご説明申し上げます。今画面に出ておりますように、委員長に取りまとめていただきました対応方針（原案）、これは以上のことから、今一番下の黄色い枠の中、これが原案でございます。

そういった意味で、ちょっと議事録（速報版）の取りまとめはいつもこういうふうにさせていただいております……

【委員長】 あ、もう1つ、今回の対応方針（原案）には、「平成24年度については、別途行われる事業スキームの抜本的な見直しにより判断することとなる。」という一文があるのでですね。

【事務局】 はい。そういう意味でご理解をいただきたいと思います。

【委員長】 抜本的にもう一度、見直しにより判断すると。これは大前提で議論していたんです。これは大前提。——よろしいですか。

【委員長】 大分議論しましたね。

それでは、本日の審議は以上で終わりたいと思います。

■ 事業評価監視委員会審議、議事録（速報版）の確認 について

【委員長】 それでは、議事録の確認、修正に移りますが、お手元に配付されました議事録（案）について事務局より読み上げてください。

【事務局】 審議結果といたしまして、道路の案件7件、それと先ほどの河川事業の案件1件、すべてでございますが、取りまとめの結果でございます。審議の結果、それぞれにつきまして、再評価につきましては当委員会にて提出された資料、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ことでございます。

ただ、先ほどお話がありましたように、河川事業につきましては、ここでも出されました意見については本省のほうに伝えるということで先ほどの審議がなされております。

以上でございます。

【委員長】 議事録に関してご意見はございますか。最後のところは対応方針（原案）の2号目の話が1つありましたよね。「平成24年度については、」というところね。「別途

行われる事業スキーム」云々のくだり、これは入れる必要があると思います。

【事務局】承知しました。

そうしましたら、この河川事業につきましては、今画面に出ております以上のことから以下のところ、「中止した場合、」、それと「平成24年度については、」、ここまですべてここに書き込むということによろしゅうございますでしょうか。

【委員長】はい。このことを速報版に書く必要があるかどうかは別だけでも、意見の詳細は別途議事録という形で出されるというわけですね。

【事務局】はい。先ほど申しましたように、議事録につきましては、各委員にご確認いただきましてから公表すると。出された意見につきましては、本省のほうに上げていく。これは、我々この事業評価の流れでございます。それは、事務局のほうで対応させていただきます。

【委員長】はい。そういう形によろしいですか。これは速報版という形で、取りまとめ版としてさせていただくけども、議事録というのは委員の先生方にもう一度きちっと見ていただいと、こういうことですね。

【事務局】はい、そういうことです。

【委員長】よろしいですか。

それでは、これで確認をさせていただきます。

そのほか、事務局から皆さんにお知らせすることはございますでしょうか。あるいは、委員より何かございますでしょうか。なければこれで終わりにしたいと思います。よろしいですか。——ありがとうございました。

【事務局】それでは、以上をもちまして平成22年度第6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、本当に長時間のご審議、まことにありがとうございました。

[議事録終わり]