

近畿地方整備局事業評価監視委員会（平成20年度第5回）

議事録

日時：平成21年3月3日（火）13:00～18:20

場所：国民會館 12階 武藤記念ホール

国道163号 清滝生駒道路にかかる審議について

（委員）

対象道路がいろいろ違うものだからあれなんです、後から出てくる道路も見せていただいたら、B/Cが総体的に小さくなっているような感じがしました。そういう需要推定とかそういう形のもので反映してこうなったのか、そこら辺がちょっと気になりました。昔は1オーダー大きいような道路を結構よく見たもので。今回対象とする道路が地方とかそういうところを走っているせいなのかもわかりませんが、先ほどの需要推定と絡めて、あとの道路も含めて費用便益比が印象的に総体で小さい数字に見えたものですので、そのあたり御説明等をいただければありがたいなと思うのですが。

（事務局）

将来交通量予測の見直しによって、費用便益比は傾向として下がっております。ただ、地域によっては、人口の増加が著しかったりする地域は逆に増えたりするケースもありますし、それから想定外的大幅の落ち込みをしている路線もございます。

今日お諮りする中で、減少したものが7事業、それから増加したのが1事業ということです。さらに、事業量が増加したものは、その7事業のうちさらに4事業ありまして、交通量は下がって事業量が増加すれば費用便益比はますます落ちるということでございますので、全体に減少している傾向にあるということでございます。

（委員）

私はここをよく通らせていただくので、随分と便利に安全になったなと思っております。5ページのところで事業進捗41%、用地取得量48%と書いてございます。時間がかかった理由は埋蔵文化財の発掘とか現在の交通を切り回しながらの協議調整時間を要しましたと書いてありますが、用地取得の他に何か困難な事業とかございますのでしょうか。非常に必要な道路だと思っておりますが、何かほかに事業取得について困難な事情とか、何

かありましたら教えていただきたいと思います。

(事務局)

時間がかかっている理由の1つに用地取得がございます。都市計画をさせていただいたのが昭和55年から昭和63年にかけてです。そのときも地元の方々にはかなりの反対をいただきました。現在も過去の経緯から御協力いただけない方も結構ございます。

それから、事業には賛成でも、できれば自分たちの住んでいる地域にそのまま居続けたいという方がいらっしゃいます。市街化調整区域の中を道路が通るものですから、同じ地域の中で家を建て替えるといってもなかなか近隣地で代替地が見つからなかったり、あっても審査に時間がかかったりして、スムーズにいったないということもございます。ただ、そういう所でも再度交渉等を引き続き行い、粘り強く前に進めていきたいと思っております。

(委員長)

この道路は、いつも学研都市に行くときに、地元からいつになったら整備してくれるのかと質問されます。学研都市は現在、非常に整備が進んできておりますので、できるだけ早く整備していただきたい。それからまた、関空に直行できる道路もできていないではないかという声も聞かれますので、地元にかわって陳情しておきます。

それでは、審議の結果、「国道163号清滝生駒道路」の再評価は、事業評価監視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、継続でよいと判断されるとして、よろしゅうございますか。

(委員)

異議なし。

国道1号 栗東水口道路 にかかる審議について

(委員)

対応方針は事業継続で結構だと思いますが、先ほどの中で栗東新インターという言葉が図に結構出てきますよね。それとの組み合わせで事業効果も結構あると言われたけど、その部分を先ほど95%という栗東新インターのその部分も込みでちゃんと確保できているというふうに見たほうがいいですか。

というのは、その今の栗東インターと新インターのこの区間というのは、結構短い気がしますが、いわゆる整備新幹線の栗東というのは結構気になるものだから、地元も含めてこのインターの用地取得はもうちゃんと整備されて、ロードマップでちゃんと描かれているというふうに理解しておけばよろしいですか。

(事務局)

インターチェンジの説明が遅れましたが、この道路は地域高規格道路に指定されていて、高規格幹線道路を補完する道路です。地域高規格道路「甲賀湖南道路」に位置づけられておりまして、これに接続する栗東水口道路 とともに地域高規格道路として、名神高速道路にジャンクションするというのが一つの大きな目的でございます。これは東向きのハーフのインターチェンジ、ジャンクションになります。あわせて県道にも接続する計画です。

先ほど委員が御質問のインターチェンジ設置の位置につきましては線形としてベストなところを選んでおります。インターチェンジの間隔につきましても一定の距離を離すという基準を満たしております。また、用地取得につきましては、インターチェンジを含めて用地取得を進めており、このあたりは既に完了しているところでございます。

(委員)

そのインターチェンジの部分というのは国の直轄事業でやられるのですか、名神高速道路関係の西日本のほうで、高速のほうでおやりになるのですか。どこまでがこちらの直轄でされて、どこまでが高速のほうでされるのか、または、全部直轄でされるのかを教えてくださいたいと思います。

(事務局)

事業ということでは、直轄ですべて事業費を負担します。実際の工事につきましてはN E X C O西日本に事業委託を行うところは出てくると思いますけれども、基本的には直轄

で事業を行うというところでございます。

(事務局)

補足します。料金の徴収はもちろん高速会社のほうでやっていただきます。料金を集めることですね、徴収をするのは高速会社のほうでももちろんやっていただくことになります。ですから、それに必要な管理費も当然、高速のほうで出していただくことになります。

それから、一般論ですけれども、日本の高速道路は諸外国に比べてインター間隔が長いのです。外国ですと大体5kmぐらいに1個ありますが、日本は10kmに1個ぐらいしかありません。特に名神は昔つくったものですから、ひどいところは20kmに1カ所しかないとか、非常にそういうインター間隔が長くて使いづらい道路になっておりまして、例えばETC専用にしますと人件費が安くできますので、そういったものも含めて、もう少し高速にインターチェンジを増やして使いやすくしていこうというのが方向になってございます。

(委員)

料金徴収とかそういうソフトを聞いたわけではなく、建設のこととか用地買収とか、その辺をお聞きしたわけです。

(事務局)

申し上げたとおり、直轄で事業をしています。

(委員)

新しい東ランプのインターチェンジですね、オンランプは西行きだけですか。これは両方付けられない理由というのは何かあるのですか。

(事務局)

ハーフで西向きになっております。西向きの利用が多いと考えております。東向きにつきましては考慮しておりません。交通の流れとして国道1号は西の方に向いております。東向きは逆方向になりますので、西向きハーフの計画としております。

(委員)

多分、このあたりの工業団地からはほとんど京阪神から大阪のほうに出ていくトラックとか貨物車が多いということですよ。そういう意味で西向けに交通量が圧倒的に多いのだらうと思いますが、もし今手当てできるのだったら、また2段構えで今度は東というような話にならないようにはできないものかなと思いました。それだけではB/Cは出てこ

ないのですか。

(事務局)

東向きにつきましては、このあたりに工業団地が多いことから、新名神高速道路を利用して名古屋方面に行くことが想定されます。この地域高規格道路の沿線につきましては、西向きの交通をこのハーフでもたせようと考えております。

(委員長)

それでは、審議の結果、「国道1号栗東水口道路」の再評価は、事業評価監視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、継続でよいと判断されるとして、よろしゅうございますか。

(委員)

異議なし。

国道8号 塩津バイパスにかかる審議について

(委員)

異常気象時の道路規制というのは何ですか。それから、どの程度の頻度で従来はどういうことが行われてきたのかだけ説明してください。

(事務局)

国道8号のこの区間につきまして連続雨量が180mm以上で通行止めになるという規制がかかっております。バイパスを整備することによってこの規制が解消されて、180mm以上の雨が降っても通れるような道路になったというところでございます。

こういった崖崩れ等が、昭和60年6月とか52年等、崖崩れ等を繰り返していたというところでございます。

手元の資料では詳しい頻度はわかりませんが、先ほど申しましたように昭和47年に崩れたとか、あるいは52年に崩れたとか、あるいは60年8月に崩れたといったところが大きな事故、崖崩れがありました。

(委員)

それは答えになっていないですね。180mmですか。時間単位が1時間ですからね。そうなる何か規制されるというのだから、年間にそれが何回ぐらい起こるのかだけお聞かせいただいたらありがたいのですけど。

細かいことはよろしいです。3日か4日か10日か、あるいは1カ月ぐらいなのか。そういうオーダーぐらいでどうですか。

(事務局)

毎年起こっているかといったら、そうではありません。

(委員)

その程度ということですか、そう理解しました。その程度であっても、この事業は必要だろうと思います。

(委員)

1工区が残っているわけですね。こちらのほうについては、現道を拡幅ということ、お話だと理解をしたのですが、基本的に。

(事務局)

先ほど言いましたように、現道は歩道がなく積雪のときに雪を除ける部分も含めて確保

するという拡幅もございます。現道から一部離れて塩津娑婆内湖の埋め立て地域に用地が確保されておりますので、そこを利用してこの区間につきましてはバイパス区間となっております。

(委員)

この拡幅等について地元の反応をお伺いしたかったのですが。

(事務局)

バイパス区間については用地買収が完了しています。拡幅部分につきまして、幅杭の打設が完了しており、一応地元に入りましてこれぐらいの広さになります、また、こういう計画になりますという設計協議というものをやりますが、それにつきましては了解を得ています。今後は、用地買収に関連する調査として支障物件や地目という調査を行い、それから単価提示という段階に入っていくところでございます。

(委員長)

それでは、細かいことですが、4ページに1工区の現道拡幅区間とバイパス区間が示されていますが、その延長が記入されていません。ホームページに載せられるときには工事区間の延長についての数字をきちんと記入していただけますかね。

(事務局)

わかりました。

(委員長)

費用便益比は残事業のほうが普通一般には全体事業よりも大きくなっていくわけですが、塩津バイパスの場合は減っていますね。基準年次における現在の価値は、残事業が45億円、全体事業は185億円となっています。すごく小さな値になってしまっていると思います。交通量の予測が減ったことと、それから時間価値の単価が小さくなったということではありますが、それにしても小さな値になってしまっているような気がします。これで間違いはないですか。

(事務局)

残事業が落ちているということです。

(事務局)

普通は全体事業よりは、残事業が高くなっています。

(委員)

大体上がるとる。

(事務局)

この事業はちょっと特殊な事業でして、この部分がもう供用してしまっています。ですから、この部分をトンネルで抜くということで非常に大きな時間的な短縮効果というのがある事業でして、これにつきましてはゆっくりしか走れないところがありますが、それを時間短縮という効果がそれに含まれてこないところで。

(委員長)

含まれてこない、なるほど。

(事務局)

便益だけ見るとこちらはすごくショートカットして便益は大きいですけども、ただ事業費もトンネルですので大きいということで相殺されますが、全体から見るとこの部分だけで便益が出てくるかというところとそれほど大きく出てこないで、小さくなっているということです。

(事務局)

補足します。これは改築事業ですけども、改築事業のほかに交通安全事業というのがございまして、例えば交差点改良をしたりとか、通学路に歩道を付けたりするのは交通安全事業でやります。それは通常B/Cをはじきません。はじいても、交差点改良したその事故の減少だけでは通常B/Cは出てまいりませんので。ここの事業はちょっと迷うところでありまして、1工区はミニバイパスと現道拡幅がくっついて、全体では改築で採択をしましたが、別の見方もありまして、現道拡幅は交通安全でやるという考え方も実はあります。

そうすると、B/Cではなくてその学童の問題とか、交通事故の問題だけで判断して事業をするということになります。この辺は非常にB/Cが非常に厳しく議論をされる中で、事業採択についてもどういうふうにしたらわかりやすいというふうになるのか、今後また検討させていただきたいと思っています。

(委員長)

B/Cだけがすべてではないからね。そういう事業が合併でやっておられるということも説明していただいたほうがよくわかると思いますのでね。

それでは、審議の結果、「国道8号塩津バイパス」の再評価は、事業評価監視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)のとおり継続でよいと判断されるとしてよろしゅうございますか。

(委員)

異議なし。

国道161号 志賀バイパスにかかる審議について

(委員)

対応方針はこれで結構ですが、いただいた資料の中に道路排水による終末処理方法とか書いてございましたね。この沿道というのは、雪とか凍結とかというそういう融解剤とかそういう形のものを散布するのか。それから、道路排水の終末処理というのは目に見ることができない問題で、そのあたりどのようなやり方でやることになっているのか、ちょっと参考のために教えていただきたい。

(事務局)

この地域、1 mとか2 mの細い溝のような河川しかなくて、道路幅が30m、40mの幅に降った雨をどこに流していくかということで苦心をしているところでございます。

砂岩質で割と水がしみ込むところですから、一旦貯水してしみ込ませるために調整地を数多く造っています。当初は直接に河川に流せるのではないかとということで安く見積もっておりましたが、河川協議を進めていくうちに、一旦貯水して少しずつ流していくことになり調整地の設置にかなりの事業費がかかっているというところでございます。

また、融解剤の散布につきましてはこの部分は基本的には散布もしますが、散水もやっています。散布につきましては塩化カリウムを使ってやっているというところでございます。それにつきましては、他の道路と変わらないやり方でございます。

(委員)

資料の14ページの内容についてです。「周辺の環境や景観の保全を図りながら…」というような文章が入っていますが、その前のページにも具体的にその周辺の環境や景観の保全というようなことが全然出てきていないのですが、具体的にはどのようなことでしょうか。

(事務局)

結構切土法面が大きく出てきているところがあり、そういったところの緑化です。斜面をいかに大きく切らないという工夫と、緑化していくという工夫です。

また、環境面で希少種のシダ類が生息しており、そういったところについては保全を図っていくという工夫を考えているところです。

(委員長)

それでは、審議の結果、「国道161号志賀バイパス」の再評価は、事業評価監視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）のとおり継続でよいと判断されるといたしましてよろしゅうございますか。

（委員）

異議なし。

国道9号 京都西立体交差にかかる審議について

(委員)

対応方針は結構だと思います。地下部の断面図が出ていましたが、この大きさがちょっとよくわからなくて、結構カーブ状に流れておるし、こういう地下水の流向とかそこら辺の絡みで何らアセスとして問題ないというふうに理解しておけばいいのか。地下鉄工事なんかで結構延長距離が長いと、それから深さによってはそういうこともあるので、そのあたりちょっと教えていただければありがたいです。

(事務局)

既に工事に入っておりますこの千代原口の交差事業について申し上げますと、すぐそばに桂川が流れておりまして、以前こちらは桂川の氾濫域だったということで、非常に地下水が多くございました。実際掘り始めると、どんどん地下水が出てくるということで、止水対策に非常に注意いたしまして、ディープウエル工法ということで地下水を汲み揚げたり、あるいは薬液注入で地下水が浸透してこないようにやったり。そういった対策をしながら、かつ地下水の流れのほうにも影響を与えないよう配慮しながら、今工事のほうを進めさせていただいております。

(委員)

向こうのほうも同じようなことはないですか。

(事務局)

恐らく葛野地区のほうについても同様のことが言えると思います。今こちらについては、調査検討をやっている段階なので、ちょうど千代原口で先行的に工事を実施した結果を踏まえて、地下の土質についても参考にさせていただきたいというふうに考えております。

(委員)

17ページのところで2行目に、「周辺の環境や景観との保全を図りながら」とあるんですが、これは要するに地下化するだけだよね。

周辺の環境や景観との保全をというのは、一体どういうことですか。

(事務局)

千代原口の交差点については地下化する工事ですけれども、葛野地区については1つの交差点を立体交差で、高架とする計画も立てております。このときに、周辺に住宅も近接

しておりますので、その環境を阻害しないようにということに注意を払いながら工事を進めたいというふうに考えております。

（委員長）

葛野地区の記述が少ないように感じられますが。

（事務局）

これから事業に入るところなので、まだ。

（委員長）

それでは、審議の結果、「国道9号京都西立体交差」の再評価は、事業評価監視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）のとおり継続でよいと判断されるといたしてよろしゅうございますか。

（委員）

異議なし。

国道478号 京都第二外環状道路にかかる審議について

(委員長)

御審議いただく前に、大切なことを御報告申し上げるのを抜かしておりました。この国道478号京都第二外環状道路につきましては、国土交通省と西日本高速道路株式会社が共同で事業主体となり、一体となって進めている事業でございますので、その審議を行うに当たりまして近畿地方整備局事業評価監視委員会規則第6条第1項に基づき、両者の間で協議をいたしまして、今回近畿地方整備局の事業評価監視委員会で審議を行うことになり、ここで取り上げさせていただいたということでございます。

よって、本日は事務局側に西日本高速道路株式会社から、3名の方々に御出席いただいているということを申し上げさせていただきます。どうも失礼をいたしました。

それでは、この審議に戻らせていただきます。

(委員)

今御説明があったこの共同実施というのはどういうものか。その説明をちょっとしていただけませんかでしょうか。

(事務局)

こちらの道路につきましては、将来周辺道路ネットワークとの結合という観点で、有料道路として開通させるということを念頭に置いております。このために、有料道路の会社であります西日本高速道路株式会社と共同実施ということでやっております。

事業の分け方、分担につきましては、こちらは名神高速道路の大山崎インターJCTの周辺とか、あるいは現在西日本高速道路で管理されております京都縦貫道の周辺については西日本高速道路で事業をやっています。こちら真ん中のところについては、用地買収並びに工事は直轄の京都国道、国交省で実施しまして、最後の仕上げにあたる舗装、照明及び設備工事につきましては西日本高速で実施し、最終的には西日本高速で管理するという一般的な有料道路事業のやり方を今回はとらせていただいております。

(委員)

最終的には有料道路か。

(事務局)

有料道路になります。

(委員)

有料道路か、あそこ。魅力ないな。

(委員長)

事業主体は別ですけども、一つの道路として機能的には評価しなくてはいけないので、ばらばらに評価をするよりは1カ所でしたほうがということで、西日本道路株式会社との話し合いで、この第6条第1項に基づいてここで御審議いただくということになっています。

(委員)

既に供用開始になっているところも、今有料になっているんですか。

(事務局)

有料になっております。こちらの区間、有料になっております。

(委員)

その質問だけで結構です。あとはもう必要だろうと思います。

(委員)

平成24年と明記してあるけど、大丈夫ですか。

(事務局)

もうそういうふうに公表しておりますので、それに向かって今事業を進めております。頑張ってます。

(委員長)

計画では本当は明記しなければいけません。本当は、何年頃ではいけない。財務省との関係もありますので、苦しいところだと思いますけど。

(委員長)

それでは、審議の結果、「国道478号京都第二外環状道路」の再評価は事業評価監視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)のとおりでよいと判断されるとしてよろしゅうございますか。

(委員)

異議なし。

(委員長)

なお議事録につきましては、ただいま先生方からいただいた意見を踏まえまして、審議の結果、「国道478号京都第二外環状道路」については本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)のとおり事業を継続することによいと判断されたとさせていただきます。それによろしゅうございましょうか。

(委員)

異議なし。

国道2号 相生有年道路にかかる審議について

(委員)

夜間に大型車が多いということですが、これはそもそもどの辺から来ているのでしょうか。

(事務局)

道路の地域性というか特性だと思います。そもそも国道2号自体が、関西地域と中国地方を結ぶようなネットワークになっておりますし、かつ臨海部には播磨地域の工業地帯、それから瀬戸内の工業地帯がございますので、これらの物流の観点から大型車は日頃からかなり多く走っているというような状況でございます。

(委員)

かなり広域から来ているというふうに理解したらいいですね。ここの地場にたくさん工業団地があって、そこから来ているというわけではないですね。

(事務局)

そうですね。広域という観点では、先ほど言った近い広域では播磨から例えば岡山方面でありますとか、それからもっと大きい広域で行きますと、大阪、関西からもう北九州のほうへ抜けていくためにこの道路を使っているというような物流も多くあろうかと思えます。

(委員)

相生有年道路の8.6kmですけれども、ずっと西のほうに行くと備前のインターにつながっていますね。2車線を4車線になさるということで非常に効果があると思いますが、この西側のほうについては2車線のままなのか、もう4車線になっているのか。あるいは、今後どうなさろうとされるのかによって、その効果というのが非常に違うというふうに思いますし、その効果をはかる場合そこだけではかかれるというのはありますけど、これは地図を見るとそういうふうになっていますね。

それから、2号線の緩和もあって山陽自動車道もつくられているかと思うんですが、そちらとの通行量の関係とか、何かその辺わかったら教えていただきたいなと思っております。

(事務局)

まず、交通量につきましては、岡山県境がちょうどこの辺にありますけど、この相生有年道路の区間につきましては、日交通量で2万6千台。実は交通量を調べてみますと、ここ

からだんだん西へ行くと若干交通量が減ってきておりまして、これよりも西側に行きますと現状で2万台ぐらいになってくるかなという話でございます。

それと、現地の状況ですけれども、この相生有年道路の区間につきましては、実は昔の宅地、宅地というか旧の家屋が張りついているような状況で、集落がありますが、この有年を超えると住宅地がだんだんだんだん少なくなってきているというような状況になっております。

現状は4車化を進めておりまして、それよりも先につきましては現在2車線になっておりますけれども、将来につきましては今言ったような状況を踏まえながら考えていかなくてはいけないと思いますが、今のところ事業化というような話にはなっていません。交通量の関係や沿道の状況を踏まえて、今のところは考えていないというような状況になっております。

あと、山陽道との分担の話ですけれども、この当該地区につきましては近畿圏と中国圏を結ぶ大動脈になっております。そういう観点では、山陽道と国道2道、現道、この2つでもって交通を、物流を確保していきたいというふうに考えておりまして、例えば山陽道で通行止めがあった場合のバックアップ機能であるとか。そのような観点でも当該現道国道2号もしっかり物流を確保していかなくてはいけないというふうに考えているところでございます。

(委員長)

よろしいですか。通過交通が多いという話が出ましたが、整備区間の先は交通量が少なくなるという説明があり、何か矛盾しているような気がしますが。

今の御説明だったら、この途中で行き止まってしまうのではないかと。どうもそんな感じが素人的にはいたしますが、どう理解したら良いのですか。せっかく4車線で整備して、その先で急に2車線になったら、そこで渋滞してしまうような気がしますが。

(事務局)

補足します。渋滞の発生は、交通量と道路の状況によって決まります。例えば、信号が多い市街地区では当然渋滞が発生しやすくなるものですから、同じ2万台でもそれは市街地のほうは車線を増やす必要があるということになります。この相生の市街について言えば、信号も結構あるものですから混んでおったりするというのもあって、この事業を始めたわけでありまして。

ただ、通過交通は多いですが、市街地だと内々交通といいましょうか、その近場の交通

も発生しますので、市街地を外れると交通量は若干減ります。

その2万台で2車線というのがどうかという評価になりますが、ぎりぎりいっぱいなものですから、この事業の結果を見てまた渋滞が移行するようであれば4車化も考えなければならぬかもしれませんし、あるいは何とかさばけるのであれば、急いで事業化する必要はないかもしれない。そういうのを多分見極める作業になるだろうと思っております。

(委員)

有年駅前の土地区画整理事業とあわせておやりになっていることだと思いますが、この土地区画整理事業のほうはどの程度行っていて、この拡幅部分は区画整理事業で持たれる部分なんでしょうか。

(事務局)

まず、有年の土地区画整備事業の進捗状況ですけれども、現在事業が20%ぐらい進んでいます。事業は平成25年、26年で、平成26年までに土地区画整備事業を進めていくということをお伺いしております、それに合わせた形で事業を進めていきます。

区間を1から4つの区間に分けておりますけれども、このうち、この3の区間ですね。ちょうどJRの有年駅の周辺ですけれども、ここで土地区画整備事業を行っております、これと一緒にいきます。現道拡幅で先ほどの4車線化を進めていきますが、この土地区画整備事業を行っているところにつきましては、土地区画整備事業と一体となってバイパスでもって事業を進めていくというような形で考えているというような状況でございます。

(委員)

普通で考えたらこの区間のトラックがものすごく多いというわけですから、分離する方向で考えられるのかなと思ったのですが、区画整理事業で駅前に通してしまうというのは、余計危ない状況をつくり出すというふうに思ったのですが。

(事務局)

土地区画整理事業と一体となって、用地もうまく、事業自体と一緒にやっていくという形でもって考えていますが、今回の4車線化につきましてはこちらのほうの植樹帯でありますとかそれから遮音壁でありますとか、こういうものを設置しながら沿道というか周辺に影響が出ないような形で進めていきたいとは考えているような状況でございます。

(委員長)

それでは、審議の結果、「国道2号相生有年道路」の再評価は事業評価監視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)のとおり継続でよいと判断されるとしてよろしゅうございますか。

(委員)

異議なし。

国道24号 紀北西道路にかかる審議について

(委員)

多分字の間違いだと思いますが、16ページの環境や景観との保全を図りながらというのがありますが、その周辺道路の環境や景観との保全というのは、道路はないのではないかなというように思います。

それから、3ページのオオタカのことですけど、オオタカが確認されて調整を行ったということですが、どういう調整でどうなったのかということをお聞きしたい。

それから、チェックリストの4ページで環境のところで、「その他、環境や景観上の効果が期待される。」とありますが、どんな効果が期待されるのか。

(事務局)

まず1点目ですけれども、これは誤植でございます。申しわけございません。御指摘のとおりでございます。修正させていただきたいと思います。

2点目のオオタカでございますけれども、調整を行ったということでございますけれども、これは県のほうで地域の環境状況、生態系を把握している部局のお知恵なんかも借りながら、このオオタカの繁殖に影響がないような施工方法でありますとか、あるいは設計上の配慮みたいなものがないかということにつきまして、詳細にチェックをさせていただいているということかと思えます。ここもそれに基づきまして、事業を実施する際にその配慮事項をしっかりと守って進めさせていただきたいと思っております。

最後の景観についてですが、ちょっと確認させていただきますと、このチェックリストの4ページのところでは、その他、環境や景観上の効果ということの御質問だと思いますが、ここはチェックしておりません。この黒丸がチェックをしているという意味でございます。

(委員)

この3ページの今の根来寺のことですけども、3ページの一番下の写真の左側ですか、これはお寺の下をトンネルで抜けるのですね。事業の経緯及び進捗と書いてある3ページの一番下の写真ですけども、これはお寺と境内地という黄色の線がありますが、その下をトンネルで抜けるのですね。

(事務局)

そうです。トンネルで抜けるような構造ということです。

(委員)

そうすると、非常に景観に配慮されているわけですね。だから例えば、こういう具体的なことをこちらに書かれたほうが非常に配慮しているということ、書かれたほうがいいのではないかなと思います。ずぼっと抜けるとかなり問題かと思いましたが、トンネルになっていますので非常に配慮されていると思いますので、そういうことをむしろ書かれたらどうですか。

(事務局)

大変適切な御指摘だと思っております。実はその一方で、大変重要な歴史的な施設あるいは宗教上の施設ということでございまして、十分な対策を講じていきたいというふうに思っておりますけれども、なお引き続き御心配されている皆さんもいらっしゃるということでございまして、引き続き事業をするに当たりまして調整をさせていただいておるところでございます。今委員御指摘の趣旨を踏まえて、少し勉強させていただきたいと思っております。

(委員)

今まだ調整中ということですか。

(事務局)

詳細につきましては調整中でございます。ただ、トンネルで迂回をするという構造については、大方決まっているということでございます。

(委員長)

迂回するのですか。

(事務局)

迂回といいますか、下をくぐっていきます。

(委員)

横の方ではなくて。

(委員)

トンネルを抜いたから宗教上の方はそうではないということもあると思いますけども。ただ景観というビジュアルな点では配慮されているなと思ったものですから。

(委員長)

書き方の問題ですが、オオタカも調整を行いましたとか、文化遺産と調整を行いとか書いてあるので、もう少し普通の人にもよくわかるような文章になるよう、御検討をしてい

ただきたい。調整を行ったと書いてあればどのような調整をしたのかと誰でも思いますよね。そのことについて何も書いてないし、今のお話を聞いていてもよくわからない。お二人の先生は、環境や景観に非常に興味を持っていらっしゃると思いますので、御意見を参考にホームページに載せるときには、もう少し内部で検討してわかりやすいような文章に直していただきたいと思います。

(事務局)

ご指摘ありがとうございます。

(委員)

最後にB/Cのところでは暫定供用という2車線のやつと、それからこのB/Cは最終形の4車線のそれで算出されているのか。何か暫定供用という言葉が結構よく出てきて、当面それを実施していく形で見ると、このB/Cのはじき方は最終形の4車線で、暫定供用までのところはどういう扱いとかそういうもので評価するものではないわけですね。

(事務局)

暫定、暫定と書き過ぎているのかと思います。思いとしましては、一刻も早くつないで京奈和全体として効果を出したいということで、まずは暫定でという思いが強いものから、そういう書き方になっておりましたが、読んでいる方はわからないのではないかなと思います。B/C自体は完成4車で計算させていただいています。

(委員長)

審議の結果、「国道24号紀北西道路」の再評価は、事業評価監視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)のとおり継続でよいと判断されることとしてよろしゅうございましょうか。

(委員)

異議なし。

近畿自動車道紀勢線（田辺～すさみ）にかかる審議について

（委員）

幹線4車線で暫定2車線ということで、いろいろ考え方があろうかと思うのですが、あくまでも4車線でずっと行かれて、暫定2車線でいかれるということですかね。それで、このB/Cはどちらで、4車線で。

（事務局）

最終的には4車ということでございますが、費用対効果の関係は2車で計算をさせていただいているところでございます。

（委員）

さっきと違う、さっきは4車線。

（事務局）

補足します。この路線はいわゆる国幹道という国土幹線開発自動車道という部類に入りまして、その国幹道というのは、国幹会議というところで基本計画や整備計画が定められるのですが、そのときに国幹道は暫定2車で整備計画が出るという仕組みになっています。ですから、ここは正式に暫定2車でやりなさいというふうにその国幹会議で決まっておるものですから、ここは暫定2車で計算をさせていただいています。そのほかの路線はそういうようなことではなくて、整備局の考えでもって暫定2車にしたりするものですから、完成4車で計算させていただいて、そういうことで、これだけ特別に違います。きちんと書いておけばよかったと思うのですが。ですから、この事業だけは暫定形で計算しているということになります。

それから、だんだんコストが厳しくなると、暫定2車でも費用対効果が出なくなりまして、例えば昨年道路の中期計画の議論の中で、高規格の点検をさせていただいたのですが、すさみから先は完成2車で整備をしないと費用対効果はなかなか出ない路線だという点検結果も公表させていただいております。そうやって、交通量とか事業にかかるお金をよく吟味しながら、一番適切な方法で道路の計画を立てていきたいと考えております。

少し資料を整理いたします。

（委員長）

では、暫定2車で、4車で用地買収はしないのですね。

（事務局）

用地のほうは、将来的なことを考えて最終的に4車を買収します。

(委員長)

それで、2車だけつくるということですね。それから、2車にしてしまうと、線形の変更もありますね。

(事務局)

もちろんあります。

(委員)

運転する側から教えてほしいのですが。さっきも北のほうを通るには、通行止めの内容で、もちろんこっちのほうは、雨が多いし250mmとかさっきの場合は120mmという形で、これがそう予想されるときに止めるのですか。結構難しいと思っておるのですが。

(事務局)

通行止めの関係でございますが、最終的に通行止めにするのは250mmと決めてございます。ただ、通行止めの前にいろいろな管理体制がございまして、100mmですとか200mmのときにこんな管理体制にしていきましようということで、現地のほうに我々うちの職員が張りつきまして見ております。一気に250mmになってすぐ通行止めとなりますが、実際はその裏のほうで100mmのときにこうしましようとか点検しましようとかということをやらせていただいているというところでございます。

(委員長)

先ほど観光のお話でしたが、国土交通省は観光庁をつくられましたね。そこでお話を伺っておりますと、観光というのは3つの要素が大事だということで、1つは観光資源、1つはPRをどうするか、もう1つはインフラだという話を伺っております。それで、いいお話を伺えたらなあと思っていたら、近畿は全部もうインフラは整っているからと言われるので、同じ国土交通省の中でこれでは困ると思いました。ひとつよく調整していただきたく思います。

それでは、審議の結果、近畿自動車道紀勢線(田辺~すさみ)の再評価は、事業評価監視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)のとおり継続でよいと判断されるとしてよろしゅうございますか。

(委員)

異議なし。

国道27号下山バイパスにかかる審議について

(委員長)

それでは、「国道27号下山バイパス」の再評価につきまして、委員の先生方、何か御意見ございますか。よろしゅうございますか。

それでは審議の結果、「国道27号下山バイパス」の再評価は、事業評価監視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）のとおり継続でよいと判断されるとしてよろしゅうございますか。

(委員)

異議なし。

国道478号 和田山八鹿道路にかかる審議について

(委員)

阪神へのどういうふうな道路でどう接続してどれぐらいかかるのかということと。それからもう1つ、北のほうに抜ける場合に抜けられないのかどうか。その辺の接続関係と時間を大まかでいいですから説明してもらえますか。

(事務局)

先ほどはしょってしまったところがありますが、この区間が今御審議いただいている和田山八鹿道路でございます。大阪方面に行くとするば、和田山八鹿道路の南側の供用済み区間を通り、春日インターで舞鶴若狭自動車道に接続して、中国道を通って行きます。

一方で、兵庫県道路公社でされています播但連絡道という道路がございまして、神戸方面、姫路方面に向かう際には、この道路を真っすぐおりていただいて姫路に向かうというネットワークです。

北のほうで見ますと、八鹿インターまでが和田山八鹿道路で、先線としまして豊岡市の豊岡南インターまで都市計画決定が終わっております。日本海側は、通称T T Mと言われていますが、鳥取、豊岡、京都府の宮津を連絡する道路が調査中ございまして、そちらに接続して、日本海側のネットワークに接続をするということでございます。

(委員長)

それでは、審議の結果、「国道483号和田山八鹿道路」の再評価は、事業評価監視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)のとおり継続でよいと判断されるとしてよろしゅうございますか。

(委員)

異議なし。

猪名川総合開発事業にかかる審議について

(委員)

対応方針は、これで結構だと思いますが、ちょっと質問を。というのは、平成20年度末をもってということですから、今日こういう形で出されたのだらうと思うのですが、そういう意味では早く決めるというのもいいことだらうという気はするのですが、整備計画を待たずに、要するにここでもうこういう判断を整備局としてはしてしまうというところの事情を教えてください。

(事務局)

幾つかのタイミングは確かにございました。1つは整備計画ができ上がってきちんとこの方針で御報告するというのがベストでしたが、残念ながら昨日知事意見が全部出てきたということもありまして、至急計画をつくるにしてもまだ目途が立たない状況の中で、今年度最終のこの委員会で、昨年7月15日の方針を変更したもので御審議いただくことがベターではないかという判断のもとで、本日の審議にかけさせていただいたという状況です。

(委員)

それで結構ですけどね、要するに余野川ダムについては計画を待たずに、ある意味もう当面の間実施しないというその判断を今の時点でするというわけですよ。当面の間実施しないのであれば早目に決めるのは、それはそれで結構ですけども、今の時点である意味ファイナルな判断をするというのは、どういう事情ですかということをお聞きしたい。

(事務局)

繰り返しになるかもしれませんが、整備計画を持って御報告するのがベストだと思っています。ただし、その時期の目途が立たない中で、4月以降になる可能性も十分あるかと思えますし、そういう中で7月15日の方向性と違った状況がどんどん固まっていっているという状況、これも看過できないというふうに考えておりまして、あとは4月以降に実際に予算の問題であるとか、あるいは現場の事務所の方向性も今ございまして、そういうふうな周辺環境がどんどん変化していく中で判断をしていきたいという問題がありまして、5つの中で唯一これだけがその問題を抱えておるということでございます。これで一番いい案だというわけではないと。

(事務局)

補足します。基本的に知事さんの意見も出揃いまして、特にこの余野川ダムにつきまし

ては、関係府県、特に大阪府知事さんとか兵庫県知事さんですね、ともに我々のこの今言っている方向性で支持をしていただいておりますと、整備計画（案）そのものもこういった案でもう固めていきたいというふうに思っております。

そういうこともありまして、これらをきちんとお話ししておくことがもう時期だろうということで、今回お話しさせていただいたと、基本的にはそういう方向でもう今進んでいるということが、客観的な状況からも示されたということでございます。今日お諮りをさせていただきたいと思えます。

（委員）

この案件は、今この時期に我々が判断しないといけないのでしょうか。

（事務局）

それがベターと考えました。といいますのは、昨年の7月15日の対応方針と状況がかなり変わってきているということもございまして、整備計画でこうなりましたよという御報告だけではなくて、改めて年度最後の場をいただきまして、7月15日の対応方針はこういうふうに変更していきたいということで御報告を審議させていただきたいということです。

（委員）

ずばり言わせていただいてこういった案件を、私がもしここで判断するとしたら、いかにも情報不足と思えます。

（事務局）

御判断というか、基本的な判断を整備計画の中で我々きちんとお出しをするということになっていきます。そういう方向に持っていくということで、今日御報告をさせていただくという形で見えていただいたほうがいいということでございます。基本的に役所としては責任、判断のもとに、我々がお出しをしなければいけない問題。ただ、お出しするに当たって、前継続というものできていたものに対しましては、整備計画（案）としては基本的にはこの方向でお出しするということに今ほぼなっている、固まってきたということで今日御報告させていただいたところです。

（委員）

報告事項ということであれば、私はもうそれで結構でございます。

（委員）

報告事項というわけにはいかないでしょう。やはりこれ対応方針を変えるというわけですからというのが1つです。

2つ目は半年前、つまり7月のところでは、この16ページのような形だったわけですが、余野川ダムについてはだから実施時期を検討するというか、ほぼ実施しないということで御説明をいただいたと。ただ、正式には整備計画に対する知事の意見を求めているという段階だったからということがあって、整備計画までは当面こんな感じでちょっと置いておきましょうかねということで我々も了解をしたと。だからそれはそれで結構ですけど、その上でだから整備計画を待たずに今の時点でもう当面実施しないというふうに決めてしまうというところが疑問です。

単純に言えば、平成20年度、要するに年度をまたぎたくないよねというところの事情といますか、あるいは年度をまたぐとそんなに面倒なのというところがよくわからないということで、先ほどから私は質問させていただいています。

(委員)

私は法律家ですから、報告事項と決議事項というのは全然違うというのは理解しています。

これは法的にこの委員会での審議事項、すなわち決議をしないといけない事項でしょうか。それとも報告事項でとどめられるものでしょうか。

(委員)

これは審議事項でしょう。

(委員)

審議事項で出されていますけれども。

(委員長)

それは報告事項に変えられるのかと。

(委員)

これは提案されているだけの話であって、これを報告事項にとどめられるということもできるのではないのでしょうか。法的根拠を教えてください。

(事務局)

法的根拠というか位置づけとしまして、今回新たに一から御審議ということにはならず、7月15日の対応方針について5つまとめて御審議をいただきました。その中でこの余野川ダムにつきましては、その後の経過によりまして状況がかなり固まってきたというこ

ともございまして、この結論分だけこの事業を単独で対応方針を変更させていただきたいということで、これは前回審議をいただいている部分でございましたので、審議ということで考えさせていただきたいというふうな考えでございます。

それから、先ほど委員からございましたけれども、ここで決定というふうな説明ではなくて、最終的にこの余野川ダムの位置づけを確定させていくのは、やはり整備計画にはかわりありません。ただし。

(委員)

実質的には、もうここでということでしょう。

(事務局)

はい、その方向に向かっていく中で、7月15日の審議もあり現在の状況の変化もありまして、改めてその方向でいきますということ、対応方針を個別に変更しまして御審議をいただくということで今御説明したつもりです。

(委員)

今、この河川整備計画の最終の河川整備計画のこういうまとめ、もうしばらくというお話と、それから今日、猪名川総合開発、余野川ダムについては、そこから飛び出してもう河川整備計画として、こういう形の対応、判断で河川管理者、主体として河川整備計画、そういう位置づけにしますということをお諮りしているというふうに理解すればというふうに思いました。

そのあと残りの全体の淀川水系全体での河川整備計画としては、まだ確定はしていないということですよ。それを切り離した形のもの、前回の7月15日にやった全体の河川整備計画での策定という時期とのタイミングの出し方として、そういう形の説明で、なおかつそういう判断で出たというのであれば、そういう説明のほうがわかりやすいなと思えました。

それでも、タイミングの諸事情はわかるけれども、少しこの文案で、そういう形のをどう踏まえておかなければあかんのかなと、この文案からして少しまだ理解もできないところですけど。

(事務局)

これは御了解の上での御発言だったと思いますけれども、この事業も含めて今日報告も含めてお話ししました5つの事業については、最終的に整備計画ですべて確定をしているわけです。ただし、5つのうちのこの余野川ダムに関しては、今度は事業評価監視委員会

の7月15日の時点のことを思い出していただきますと、当面見送るという方向ではあれ、対応方針からなかなか読み取れない状況があった。さらにそれが時間を経過すると、周辺環境、関係者協議を進めていきまして、これはもう大分固まってきたという中で、対応方針がそのままいきなり整備計画という方法もありますけれども、事業評価監視委員会の御審議をいただいた私としましては、7月15日の対応方針を改めてその手前で変えさせていただかないと、ちょっと7月15日の審議がどうなったのかということになり得るのではないか。それは必ずそうしなければいけないというわけではなくて、できましたらそちらのほうがよりいいのではないか、ベターではないかということで、今日のようなやり方を示させていただきました。

（委員）

前は全体を御説明いただいて、必要最小限のところをやっておこうかということで賛成させていただきました。今回は先ほど来先生がおっしゃったように、余野川だけぽんと取り出して、これやんぺやと、やんぺやと言っていないですけど、そしたらここはやるのかと、逆に問われかねません。こんなことをやられたら。だから、私はもうこれは撤回していただきたい。前回の7月15日の意見書で十分だと私は思います。

〔近畿地方整備局・意見調整〕

（事務局）

本日の一番の重要な目的というのは、特に余野川ダムにつきまして状況を御説明し、提案は対応方針を変えたほうが良いという提案でございましたけれども、まず当委員会にこういう状況をまず知っていただくということが大事ではないかということがあります。その結果、対応方針を変更するということがベターだと思いましたが、整備計画で決断をしていくということについて、これは説明申し上げたところでございますので、今ここで対応方針を変えなければならないかという、このスクリーンにありますこの中で動いていて、最終的に整備局で決断したという当初言っていた工法でも、実質の面で問題が起きるかというところではございません。

とすれば、審議ということで委員会に御提案はいたしましたけれども、審議ではなく報告という形で扱ったほうが良いよということでございますれば、大変恐縮でありますけれども、審議事項ということから変更させていただきまして、報告で状況を含めて御報告さ

せていただいたということで取り扱わせていただきたいと、このように委員長、考えを修正させていただきたいと思います。

(委員)

今の内容で結構です。確認ですが、報告という対応というお話でしたけど、そうすると、この今日の資料の15ページの対応方針をこう変えますというところについてはどうするのですか。

(委員長)

消すわけですね。

(委員)

なしということですね。つまり対応方針の変更をしないということですね。

(事務局)

はい。

(委員)

だから、対応方針を変更するのであれば7月15日にこういう対応方針でということでは我々審議したわけですから、それを変更することというのであれば、我々としても報告だけでは済まないわけですから、審議をせざるを得ないということですから、報告にとどめるということは、この対応方針をこう変えたいというところは撤回しますということになります。それでよろしいですか。

(事務局)

私の申し上げた意味は、そういうことになります。

(事務局)

対応方針、今回は余野川ダムについてここで言う対応方針と違うものが今後、今の作業からいいますと、整備計画を含めて出てまいりますということがあって、ねじれる可能性があるということで、まずそういう目標になるということをまず御報告して理解をしていただきたいと思います。

それで、出た後でまたきちんと対応方針はそれにのっとって変更させていただくというケースになりますというので、途中でねじれ現象がいきなり出るということは、これはやはりこちらに対してもそれはおかしいという話になるということもありまして、本当は同時に一遍にできればいいですけども、こういうものはタイミングがありまして、それができない中で御了承をまずいただいて、そこだけは御了解をいただいてこういう方向でい

きますということでは、そうだなというふうに御理解いただいた上で、きちんと対応方針は検討させていただきたいということでございます。

（委員）

対応方針というのが、今の状況ではっきりしないというようなことですが、当面の間実施しないというような傾向は続くのかなと思います。ここの地域の自然環境としては非常に良好な地域で、絶滅危惧種で大阪府の記録にも載っていないような植物がある。それがまだ全然手が着いていないような状態であれば、特にそのまま放置しても今までそれで持続してきたわけですから、持続するというのも問題ないだろう。

ところが、2ページにありますように道路の工事だとかいうようなことで、かなり実際にはもう手が入っている。手が入っているような状況の中で、このままあとしばらく置いておくために、このまま自然環境を置いておこうと、手をつけなくて置いておこうというようなやり方をするというのはやはり非常におかしい。やはり今まで手をつけたことによって、その環境自体変わっているわけだから、当面実施しないにしてもその自然環境を最低限守るための施策をとらないとやはりおかしいのではないかと。

だから、今後再開することもいつかあるかもわかりません。そのときのためにもやはり最低限、最大限細かい調査というのは要らないと思いますが、今の自然環境を少なくとも持続させるだけのことをやらないと、やはり今まで手をつけてきたわけですから、工事が動いていればそういうことはきちりされたと思いますが、工事が止まった状況の中で、もう残務処理ということで、自然環境のほうはまだ何も入っていないのではないかと思います。その自然環境の保全、最低限の自然環境の保全ということだけは是非お願いしたいと思います。

（委員）

結局のところ、この余野川ダムについて来年度以降は、一体どういうことになっていきますか。一体どういうふうに対応していくということになるのですか、この対応方針の話とは別に。

（事務局）

実質面で、現場においてはもう最小限の維持といたしましうか管理をしていくことになっていきますので、現在ここの方針に書かれておりますような地域生活に必要な道路、こういったものはもう予算が十分出ない。それで、最終的にこの位置づけを整備計画の中で策定し

て、その形式においても整合をとっていくというような進め方になってくると思います。

(委員)

制度設計の問題と一緒に、流域委員会と、この事業評価委員会との役割分担がずっとわかりませんでした。だから、流域委員会で整備計画ができていないのに暫定事業として審議してきているのは、河川計画には必ず含まれる事業である、との前提と理解していました。河川計画を前提としてこちらが審議しているのに、いや河川計画がまだできていないのに途中でやめますとされたら、我々今までの事業審議は何をやっていたのだらうと思わざるを得ません。どういう形でいままで、事業にゴーと言っていたのかということをも市民から聞かれた場合に、きっちりと説明できません。ですから、私は裏の事情は今御報告を聞いてよくわかりますけど、やはり数字としても河川整備計画の(案)が取れた時点で、今の環境の話もそうですが、安全面にもあと十分な配慮ができたので中止ということにしたいという事業方針なら理解できます。そういう形の方針(案)でないと、外向けに筋が通らないなと思っています。

だから、今日は裏の事情を説明しました、というだけでいいと思いますが、対応方針(案)はやはりその時点でそういう文章が、入っている案にしていただかないと、市民に向けて納得いく説明ができなくなってしまいます。

(委員長)

この問題につきまして、私のところに前もって御相談がございました。そこで、私はこの7月20日に我々が答申をいたしました本体工事に着手せず、調査・検討等を継続し、また当面地元の地域生活に必要な道路や防災上途中でやめることが不適當な工事のみを行うと。こういう答申になっておりますから、余野川ダムの関連事業はこの地域生活に必要な道路とか、あるいは防災上やめることが不適當な公示には該当しないので、余野川ダムの関連事業を中止しても、前回の答申には抵触しないのではないかと考え、いろいろと議論をいたしました。

しかし、実際上は4月以降の問題もあるということでしたし、それから今日これを議題として出してこられたのは、2ページに書いてございますこの河川整備計画(案)では、上下流のバランスを考慮した云々というのがあって、猪名川の治水対策としてダムと河道掘削による方法に比べて、河道掘削単独による方法が経済的に優位であることから、河道掘削により治水対策を行うものとし、当面ダムを実施せず、他の支川との治水安全度のバランスを踏まえ、実施時期を検討することとしていますというように7月にも書いてあっ

て、淀川水系の他のダム事業と余野川ダムでは、整備計画（案）の表現が違ってきます。このような事情があって、淀川水系の他のダムとは違い、ダム事業を中止するということが7月の時点で発表しているのだから、事務局としては4月以降の事業を継続することができないという状況であり、これを審議案件にしたいというお話であったと思います。

これは、事務局と我々の委員会との間の問題であります。流域委員会と事務局、我々の委員会と事務局と、事務局が中間にあるわけで、流域委員会がどうだからこうだからということは我々の委員会には関係のないことです。事務局のほうでこうしたいとおっしゃっていることに対して、流域委員会で整備計画をつくる中でご審議され、余野川ダム事業を廃止すると言うのだったら、「廃止する。」と入れていただくのが筋は通っていると思います。今ここで、事務局内で検討され、この問題は報告事項にして審議事項からはずすと書いていただければ、我々の委員会としては、一番すっきりします。

（委員）

前回も同じ説明をされたのでわかっていますが、我々が承認しているのは、「当面地元の地域生活に必要な道路や防災上途中でやめることが不適當な工事」は続けなさいと言っているわけですね。これは解決できていますから、もう中止したいとおっしゃるのなら、事務局対応として筋が通っていると思いますが、何の説明もなしにやめますとされたら、今まで何を我々は何を基準に事業をやってよろしいよと言っているかわからなくなります。

（委員）

整備計画を待たずに今の段階で要するにこういう対応方針を変えますということについて、どうして今のタイミングでこういうことを変えるのですかということの事情を納得のいくように説明していただければ、我々としてはその理由に納得がいくのであれば、今日お示しのような対応方針の修正ということについてどうこうということはありません。

ただ、なぜ今の段階なの、どうして整備計画を待てないの、それで整備計画の段階ではだめなのと、そのあたりの理由を説明していただかないと、それに納得がいかないと我々としては動けないということです。だから、それをしつこくずっと聞いているのですけど。

（事務局）

決して不用意にこういう判断を下したのではなくて、幾つかやり方があったと思っています。そういう中で、流域委員会の議論はあるにせよ、今過渡期です、流域委員会の整備

計画ができるまでの間という、非常に皆さん方には申しわけございません。わかりにくい状況になってしまっているというのも事実ですけども、その中で7月15日の御審議を最大限尊重するがゆえに、この年度末という、中途半端な時期がありましたけれども、状況について改めて審議いただいたほうがベターではないかというそういう思いの中で今日は付けさせていただいたということでございます。

したがって、とにかく御審議ということではなく状況について御報告差し上げ、整備計画の決断をもって判断ということもこれは十分あり得る方法でありますので、そういうことで大変済みません、ちょっと混乱をさせるような形になってしまいましたが、変更して報告ということでよろしく願います。

すべき事をしてからだという話がありましたけれども、これはきちんとして、今年度もしていっているという状況でございます。決して中途半端に事業を中断するという事はございません。

(委員長)

事務局のほうでもいろいろ今議論をしていただきまして、これは審議事項から外しまして報告事項ということにさせていただきます。それでよろしゅうございますね、委員の先生方、事務局も。

(委員)

異議なし。

国道9号 八鹿バイパスにかかる審議について

(委員)

13ページのところで、騒音レベルの改善の話が出ていますが、このバイパスによって改善されたというのはよくわかりますが、それでも昼間の騒音レベルは結構高いですね。だから、そのあたりはどう原因を見ておられるのかというところを教えていただければと思います。

(事務局)

13ページの図にございますが、昼夜間の交通量が出ております。1日としますとほぼ変わっていませんが、夜間のほうで減っておって昼間が増えているという現象になっています。そういったこともあって、夜間交通量も非常に減ったということで、夜間の環境基準が減りました。一方で、昼間については、結局この八鹿バイパスを整備したおかげで、通過交通、特に夜間の通過交通がバイパスに転換して、一方で日中に走るような車はこの辺の周辺の方の車、それはやはり昼間はバイパスを使わないでこの辺で移動するような短距離の移動ですね、そういった方は相変わらずこちらを通るということになるので余り減っていないということです。

(委員)

それでは、バイパスの効果がない。

(事務局)

このバイパス区間の域内の交通は減らない、つまり一方で通過するための交通は減ると。それは夜間に効いているということだと思います。なので、昼間は余り思ったように減らなかったということだと思います。

結局、こちらは養父市役所があったりとか病院があったりとか、ここを基準点とするような交通がそれなりにある、通過交通以外にもあるということですね。通過交通は転換するけれども、通過交通以外はここに残るということです。

(委員)

7ページの事後評価として、現時点で便益というのをそれぞれ総合データで示していただければよいのですが、事故は具体的に過去5年間これだけ減ってきていると、それは想定していたとおりで、こういう便益が今後も出てきそうだとまとめて戴ければわかり易い。走行時間短縮便益、それと経費減少便益は、計画時の交通量が通ったという前提でやっていらっしゃるわけですか。それとも交通量調査に基づいているのですか？

(事務局)

これは現状の現道の通過交通を踏まえた上で、もう一回想定をした。

(委員)

それは、何日間調査でやっているのですか。

(事務局)

24時間です。

(委員)

それで、365日推定しているわけですね。

(事務局)

ええ、そうです。ある一定の日にちを24時間とって、それを1年分に換算しています。

(委員)

そういう資料があったらわかりやすいのですが。

(委員長)

それでは、事後評価に関しまして、整備前と整備後で交通量が増えている、旅行速度が短くなっている、あるいは事故の件数が減っていると、いろいろ効果があるということが書いてありますので、これに対しての事業評価の調査のあり方、見直しの必要性というのはないと思います。

事後評価というのは計画をしたときと較べて、その完成したときがどうであったかということを用いていろいろと分析し、次の計画作成時にそれらの検討結果を参考にさせていただくということが本当の事後評価の意味だと思います。そういうことでは、この平成10年に事業評価監視委員会ができて、B/Cを算定するようになったが、この事業はそれ以前に計画されたため、計画時点でB/Cの検討はなさせていない。また、計画をつくった時点では、建設省では予測にもとづき、計画交通量を算定されていたと思いますが、非常に古いのでその資料が残っていないということで、計画とその効果を対比することができないというのは非常に残念なことです。

しかし、この事業を行う前と、現在とでは、現在非常に大きな効果が上がっているということが明らかで、実質的には問題がなく、これで結構だと思いますが、次からはしっかりとデータを残しておいて、次の計画に反映できるような評価が可能となるように取り組んでいただきたいということを要望しておきます。

事後評価の審議の結果、「国道9号八鹿バイパス」の完了後の事後評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に行われており、対応方針（案）のとおりでよいと判断されるとしてよろしゅうございますか。

この対応方針というのは、この5、6、7ですよね。最後に書いてある、ほかのところは皆対応方針と書いてある、これは書いてなくて5、6、7になっている。対応方針は5、6、7だというふうに御理解いただきまして、そのとおりでよいと判断されると、そのようにしてよろしゅうございますか。

（委員）

異議なし。

報告事項

(事務局)

お手元に由良川直轄河川改修事業再評価実施の報告についてというものを配付させていただいておと思いますが、その報告でございます。

国土交通省所管公共事業再評価実施要領第6の6に基づき、由良川直轄河川改修事業の再評価を「近畿地方整備局事業評価監視委員会」、当委員会でございますが、に代えて「由良川流域懇談会」が以下のとおり審議を行ったので報告するというものでございます。

その会議名とか最後出席者の下に、その要領の第6の6と書いてございます。河川事業、ダム事業については、河川整備計画策定後、計画内容の点検のために学識経験者等から構成される委員会等が設置されている場合は、事業評価監視委員会に代えて当該委員会で審議を行うものとする明記されてございます。

それで、由良川につきまして、平成15年に整備計画ができてございます。その後5年たって平成20年ということで、その由良川の流域懇談会で審議をいただいたというものでございます。

会議名は第6回の由良川流域懇談会で、実施は昨年12月19日に実施してございます。実施場所は京都府中丹勤労者福祉会館、これは福知山市内でございます。出席者は委員16名全員出席ということで、次のページに出席者の名簿がでございます。

委員長は上から3分の1程度のところに舞鶴高専の河川を専門とされております川合茂先生が委員長でございます。

当日説明した内容が真ん中のところに書いてございます。で5つ6つ書いてございます。

まず、由良川水系の河川整備計画の概要、平成15年にできてございまして、中流部以下の概ね60kmを国が管理してございます。中流部は連続堤防整備、これは据え付けが広がっておりまして連続堤防しかできないと、下流部は水防災対策と、輪中堤、宅地嵩上げというものでございます。下流部は山が迫っていて人家が少なく、谷のところに家が固まっております。山が結構川に迫っているということで、ここをずっと連続堤でやっていると非常に平地に占める面積、とられる面積も多いし、事業効果が出るのに時間がかかるということで、谷間の家のところを輪中堤で囲む、あるいは場合によっては家を嵩上げするという形で整備するというように決めてございます。

表紙に戻っていただきまして、説明概要の2つ目の で事業をめぐる社会情勢の変化ということで、平成16年台風23号出水がございました。バスが一晩流されかけてバスの上で何十名の方が一晩明かしたという川でございます。

出水を踏まえた対応ということで、平成15年の整備計画ができた後、下流部の整備期間を30年と決めておりましたが、その出水を受けて10年間に変更しております。

事業の必要性としましては、堤防整備率が低く、流下能力が不足している区間が多いということで、堤防進捗率は約30%でございます。

事業の進捗状況・見込みというところでは、60kmのうち大体下半分が下流部ですが、18地区のうち8地区、中流では7地区のうち4地区で順調に事業を実施していると、地元市長さん、各市の議員の方々は当然でございますが、由良川治水促進同盟会とか多くの自治会等から整備促進の要望がございます。

次にコスト縮減や代替案立案ということで、コスト縮減としては築堤材料を他の工事に持っていくとか、あるいは他工事で発生したものをここで使うことでやってございます。代替案につきましては、河道掘削とかそういうことも含めて代替案を検討したところ現計画の妥当性を確認してございます。

事業の投資効果はB / Cで3.0でございます。これは残事業に対してのB / Cでございます。

それにおきまして、対応方針の（原案）といたしましては、必要性の視点では、由良川では、堤防の未整備延長が多く残っており、また平成16年10月の台風23号による洪水では、大きな被害が発生したということでございます。

2つ目の で、進捗の見込みの視点といたしまして、現在事業は順調に進捗しております、地域からも浸水被害の解消が強く望まれているということがある。

3つ目の代替案の可能性の視点は、代替案との比較の結果、現在の計画が妥当であると判断しております。ということから、現計画に基づいて事業を継続します。

そこまでを提案させていただきました。

最終的にいろいろ御審議いただきました結果、一番下の行にございますように、審議の結果、対応方針（原案）どおり「事業継続」とすることが、前回全員一致で了承されたということでございます。

以上、非常に簡単でございますが、由良川直轄河川改修事業再評価実施の御報告でございます。

その他

(委員)

幾つか大変苦労されて事業評価されておられますので、大変よくわかるところが多かったと思います。お願いが幾つかございます。1つ目は一番初めに道路事業の評価のあり方について変わったということで教えていただいたわけですが、例えば低位ケースとか高位ケースとかいろいろお話しなされておられましたので、その判断するに当たって方法が変わったということは非常に重要なことでございますので、できればそういうのを資料としていただいてきちんと読ませていただきたいなということです。

2つ目は、最後のほうのところ、コスト縮減とかほかの方法の可能性ということで記述いただいているわけですが、コスト縮減、ほかの方法については具体的にどこに持っていくとかどうするかというふうに、道路とか河川の土の流用みたいなことが書いてあったり、具体的に書いてあるところと、全く一般的な文言で書いてあったりするところがありましたので、できるだけ具体的にどういうふうにするかということを記述するなり教えていただければと思います。

先ほどから出ている周辺の環境や景観の保全についてということは、必ず入っていますが、どういうふうにされたのか、あるいはどういうふう工夫されたのかというのがわかりません。その件についてほとんど触れられておりませんでしたので、もし工夫されているのであれば、それも記述なり説明をしていただければと思います。

それから、幾つか共同事業というのが今回入っていたと思います。西日本高速道路さんとのことが多かったと思いますが、その他共同事業をされる場合は、例えばNEXCOさんと整備局さんがどのように役割分担されて、どういうふうにされるのかということがよくわかりませんでした。初め見ると全部国かなと思いましたが、その辺の共同事業の場合は詳しく役割分担なり経費の負担なり、それを教えていただかないとこの費用対効果というものがどうであるかということが判断つきにくいです。もし、詳しくあれであれば、今までですとそういうことも書いてあったと思います。でも、今回それがわかりませんでしたので、できれば教えていただきたいと思います。

それから、もう1点ですが、さっきの個別のところについてはこういうふうなコストをかけてこうふうな効果があるというのは非常によくわかるわけです。しかし、その道路というのはネットワークですので、そのつながりがわからなければそこがわかりにくいということもあります。

例えばこれからお金もどんどんなくなっていくので、この道路をするのがいいのか、今あるほかのところへ流したほうがいいのかとか、全体その地域の中での道路事情がどうなっていて、これをやることによってどうなのかということをお教えいただきたいなと思います。

さっき国幹何とかかんとかとおっしゃって、4車線が2車線になったとかそういう話をされていましたが、もっともって厳しい状況になってきたり人口も減ってきたり、社会の情勢が大きく変わってきた場合は、全体の効率性とか有効性というものをもっと議論しないといけない時期がもうきているかなとか、あるいはされているのではないかと思います。少なくとも近畿圏全体でどのように考えておられるのかということをお聞かせいただければ、個別事業を超えたその効果とか有効性というのが判断できるのではないかと思いますので、その辺のことを教えていただきたいなと思います。

(事務局)

まず交通量の前提となる予測については、間に合えば今日、できなければ後日郵送で資料を送らせていただきたいと思います。

記述についていろいろ御指摘いただきました。例えば景観との調和とか、実は書いてない案件もありますけども、確かに具体的な内容が少し乏しいような部分がありますので、それについては改善をさせていただきたいと思います。

それから、共同事業とかあるいはさっきの国幹審の話とか、ついつい私ども事業をやっておりますと何となく前提が当たり前みたいになっているところがございまして、ちょっと説明不足の点があったと反省をしておりますので、そういった前提条件についてもできる限り簡潔な資料でわかりやすいものを用意させていただきたいと思っております。

それから、最後に一番重たい御指摘をいただきまして、ネットワーク全体をどう考えているのだ、これからどうなっていくかという話がございます。今日は平成20年度に期限がきているものに限って再評価をお願いしたわけですが、いずれ今回の交通量の見直しを踏まえて全事業について何らかの形で点検をすることが必要だろうと思っております。これはまだ今我々も精査をしているところなので、いつということがなかなか申し上げられませんが、その点検の際にはこういった事業評価の監視委員会も、もちろん活用といたしましうか御報告をさせていただいて、必要に応じて御審議をいただくというようなことを、全事業に関してこれから検討していかねばならない。その中で、もちろんネットワーク全体のあり方についても、何らかの形でお話をしたほうがいいと思っております。

す。

(委員)

個別のものについてやらなければいけないことがあります。それとは別に懇談会みたいな形でもいいし、インフォーマルな形でもいいですが、もう少し例えば道路についてなら整備局の近畿圏の道路全体のネットワークはどう考えているのかとか、あるいはそれについて少し我々としても質問したいし、意見も言いたいしと、何かそういう個別の案件とは離れて、もう少し大きなところについて意見交換とか説明をしてもらえるような場を設けていただけないか、そういうところでの知識というのは結局この個別案件の審議についても前提になるし、あるいは個別案件の審議を効率的に進めることになるのだからというふうに私はお聞きしました。

だから、そういうもう少しザクツとしたことでいいですが、話をきちんとしてくれる機会を持っていただきたい、ということではないですか。

(委員長)

いやいやそれもあるし、抽象的な文章ではなくて、もっと具体的に記述して欲しいというお願いです。

(事務局)

せっかくの御提言ですので、委員の皆様方の御賛同が得られるのであれば、何らかの形で場をセットしたいと思っております。

(委員長)

では、よろしゅうございますね。

委員から非常にいい御意見を賜りましたし、それからまた全体の問題、今近畿の広域地方計画策定をしておられる途中ではありますが、その中で具体的な道路のネットワークが明らかになったときには、この委員会にも御報告していただくことにより、この委員会で審議する個々の事業は、新しいネットワークのどこに位置づけられているのかということがはっきりとわかるように、委員会の進め方についてもひとつ工夫をお願いしたいと思います。これは何も道路だけではありません。港湾をはじめ他の事業すべてについても同様です。

議事録(速報版)について

(委員)

最後の部分ですけれども、淀川水系河川整備計画の策定状況については説明を受けていませんので、ここはカットしていただきたい。

(委員)

策定状況の報告を受けました。5つのダムをやつ全部。

(委員長)

知事の意見とかなんとか説明を受けました。

(委員)

知事の意見なんかは聞きましたけど、それを策定状況と言うのですか。進行状況だったらいいですけどね。

(委員)

だから、策定計画を策定している状況ですよ。進行状況と同じ意味ですよ。策定状況というのはそういうことではないですか。

(委員)

私は、策定状況といったら、具体的な案を第1次案か第2次案とか精度が高くなっていくと思うのですが、そういうものをいただいてそれを説明していただくというふうに理解しております。検討状況だったらいいですね。整備計画を消してほしいですけど。

(委員)

整備計画を消すと、何かおかしくならないですか。

(事務局)

進捗状況です。

(委員)

進捗状況、それでも計画の進捗状況というとおかしいでしょう。

(委員長)

計画策定のですね。

(委員)

資料3 - 3ページですよ、経年的にこういうふうの流れてきたというだけの話であって、中身についてどういう議案になっているかというのは、私が理解していませんけど。

(委員)

4 ページ、5 ページからずっとそうではないのですか。

(委員)

各方面の意見ですね、そうしたらそう書いていただきたいですね。

8 ページは現状ですね。だから、各方面からの意見並びに現在の状況について説明を受けたのでしたら、私はそれでいいですよ。

(委員)

それを検討状況というのではないですか。

(委員)

何遍も言うけど、策定というのは原案というのがありまして、1 次案、2 次案とありまして、それを見させていただいて御説明を受けてと理解しています。

(委員長)

それでは、淀川水系河川整備計画の検討状況としたらいいですね。

(委員)

はい。

(委員長)

では、法律家の先生が言うからそういうふうにしましょう。

策定のための検討をしているわけだから、検討状況でいいですよ。

(委員)

ちょっと待ってください、淀川水系河川整備計画策定の検討状況ですか。

(委員長)

策定という言葉はだめだという話です。だから、計画を検討するという言葉は私どもの分野では使っていますよ。法律の先生は、策定という言葉非常に厳密に定義しておられますね。法律の先生の言うことだったら、そうしましょう。

(委員)

そもそもこれ計画だから、どういう形での計画書というのは示させるのでしょうか。

(委員)

我々は、計画には関係ないです。

(委員)

ですから、それをもらってないから。

(委員)

計画はまだないです。

(委員)

だから、計画を策定しているという説明おかしいでしょう。何か物があって、その説明文だったら、なるほど、そこまで進んでいるのだから理解できますが、何もないのでね。

(委員)

策定がどういう段階にあるかということの説明ですか。

(委員)

そうですね、淀川計画の、どう言ったらいいですかね。

(委員)

検討状況にしますか、検討状況ならいいわけですか。

(委員長)

計画づくりの検討状況でいいですね。

(委員)

それでいきましょうか。

(委員)

後ろのほうの、川上ダム建設事業等の実施については。

(委員)

なぜ川上ダムだけ出てくるのですか。

(委員)

なぜこの辺から川上ダムが出てくるのですかね。これは要らないでしょう。

(委員長)

要りません。検討状況について報告を受けたと。

(委員)

そうですね。

(委員長)

取ったらいいですね。

(事務局)

説明した責任がありますのでちょっと、整備計画は中身がなくて、策定の進捗状況を御説明したつもりです、仮定ですから。私の説明は計画策定の進捗状況でございます。これでお許しいただければ表現として。

(委員長)

計画策定の進捗は、これでいいわけですね。

(事務局)

報告事項については他の事業もありましたので、全部4つとも書くと長たらしくなってしまいましたので、直轄事業で1つ、機構事業4つというふうな形で書きましたが、全部書く必要があれば書きますが、特段あの。

(委員)

いやこれは実施状況という言葉は正しいです。

(事務局)

ええ、説明資料の中にありますし、御説明差し上げました。

余野川ダムだけというわけではありませんので、ここは4つあるかなと思って、特に川上ダムだけというのではなくて、4つ書かせていただいています。

(委員長)

余野川ダム事業は、報告事項にされたわけだから、もうこの淀川水系河川整備計画策定の進捗状況に含まれていると考えます。それでどこがまずいのですか。

(事務局)

8ページ以降の内容を申し上げます。

(委員)

事業の進捗率とか、こういうことを言っておったん、説明受けたという。

(委員)

実施状況ですね、書いてあります。

(委員長)

川上ダムだけが書いてあるのですか。

(委員)

等がありますから、川上ダム建設事業等、等。

(委員長)

現在事業を行っている全部のダムですね。

(委員)

はい、だから4ダム全部そうでしょう。

(委員)

私は結構ですけど、私はもともとのやつで結構だと思いますけど。

(委員)

それは進捗状況及び川上ダム建設事業等の実施状況の報告を受けた。こういうことで、そういうことか。

(委員)

でも、主としてはこの表紙に猪名川総合開発事業というのが書いてあって、それにいろいろ書いてあるだけですよね。本題的にはこの猪名川総合開発事業のことをおっしゃりたかったわけでしょう、そうすると川上ダムなんかをちょっと書くよりか、整備計画の策定、進捗状況の報告を受けたほうがいいのではないですか。この表紙が主に余野川ダムのこと、猪名川のことをおっしゃりたかったと思うんですけど。

(委員)

ただ、そういうことなら4つ書きますか、全部。

(委員)

だから、何も書かへんという。猪名川と淀川水系河川整備計画の計画等の進捗状況について報告を受けた。

(委員)

それだったら、この資料のタイトルでいくのであれば、もう方針であることであとは要らないという。

(委員)

それでもいいね。

(委員)

すっきりするのは、大事なのは余野川のことだからやめた、やめたというかそれだけで。

(委員)

だから、報告としては整備計画の策定の進捗状況とか、川上ダムその他のダムの実施状況についての話があったから、話した内容に則してこういうふうにとまとめたというのが、多分整備局のまとめ方だろうと思うから、それならそれでいいかなと私は思うという。ただ、川上ダム建設事業というのが、それだけ挙がっているのは嫌だなというのであれば、何とかダムと全部書きますかということですが、くどいのでまあいいでしょう。

(委員長)

川上ダムその他のダムの実施状況としますか。

(委員)

それだったらいいですね。

(委員)

各事業となると、ダムだけに限らないから。

(委員長)

淀川水系全部ですね。

(委員)

でも、全部の話でないですよ。

(委員)

もうお任せします。

(委員)

「川上ダムほか3ダムの建設事業等の実施状況について、説明を受けた」でいいのではないですか。そのまま、1個1個のダムの固有名詞要らないでしょう。川上ダムほか3ダムの建設事業等の実施状況の報告を受けた。

(委員長)

川上ダムほか3ダムの建設事業の実施商況という文言にしてはということですか。

(委員)

川上ダムほか3ダム建設事業等の実施状況の報告を受けたと。

(委員長)

ダムの事業実施状況とすれば、その中に建設事業という意味が含まれると思いますが。

(委員)

建設と実施と重なっているから、ややこしいのですか。

(委員長)

川上ダムほか3ダムの事業実施状況について報告を受けた。また、猪名川総合開発事業(余野川ダム)については、当面の間実施しない方針であるという報告を受けた。

(委員)

つながりますからテンですよ、やはり。報告を受けたにつながりますから。

(委員長)

淀川水系河川整備計画策定の進捗状況及び川上ダムほか3ダムの事業実施状況について

報告を受けた。

では、そうしましょう。事務局のほうで読んでください。

(事務局)

はい。6.報告

「猪名川総合開発事業(余野川ダム)については、当面の間実施しない方針であること、淀川水系河川整備計画策定の進捗状況及び川上ダムほか3ダムの事業実施状況の報告を受けた。」

(委員長)

それでは、よろしゅうございますね。修正案のとおりで確認をしたということをお願いをいたします。

以上