

【公開用】

平成17年度 第6回

公 共 事 業 等 審 査 会

会 議 録

神戸市教育会館 6階 大ホール

平成17年11月25日

公共事業等審査会 事務局

(兵庫県県土整備部県土企画局技術企画担当課長)

公共事業等審査会（第6回）会議録

1 開 会

2 平成17年度第6回公共事業等審査会

(1) 事務局からの報告事項

1) 前回審査会からの追加説明（共通）

事務局

時間が参りましたので、第6回公共事業等審査会を開催させていただきます。

本日の審議内容は、大きく3つございます。前回、公園事業と鉄道事業で宿題をいただきましたので、そのお答えをさせていただきたいと思います。その後、その2件につきまして審査いただく。その次は、秋のシリーズでお諮りしました全案件に関します審査結果についてご審議をいただく。この3つでございます。

それでは、会長にマイクをお渡ししたいと思いますので、よろしく申し上げます。

会長

では、第6回の公共事業等審査会を開催させていただきます。会長として進行係を務めますので、どうぞよろしくお願いいたします。

今、事務局の方からありましたように、今日は、追加説明を受けて、その後、議案といたしまして、19番、20番の案件についてのご意見をいただく。そして、少し休憩を挟みまして、2番目の議案である知事への答申の文書についてご意見を賜りたいと考えております。遅くとも5時までには終わりたいと思っております。よろしくご意見をお出しくださいますようお願いいたします。

では、事務局から追加説明をお願いします。

2) 公園事業

事務局

丹波並木道中央公園について追加説明申し上げます。

追加資料の公-1をお願いいたします。まず、前回のご質問にございましたビジョンと公園計画との整合についてでございます。

21世紀兵庫長期ビジョンは平成13年2月に策定されておりますが、これの全県ビジョ

ンの中におきましては、都市公園等の整備は「多彩な交流社会」というところで位置づけられております。それから、全県ビジョンの推進方策の中では、重点プログラムのうち「水と緑に親しむ快適な空間を」「都市郊外を快適な生活圏に」に位置づけられております。

全県ビジョンとあわせました地域ビジョンにおきましては、次の公 - 2 でございますが、真ん中がございます「丹波の夢ビジョン みんなで丹波の森」というのが丹波地域のビジョンでございます。これが平成12年度に策定されています。それに先立ちまして、「丹波の森構想」が昭和63年度に策定されておりますが、この「丹波の森構想」の12年の取り組みを踏まえて、丹波地域の「丹波の夢ビジョン みんなで丹波の森」というのが策定されております。その中では、目指す5つの将来像といたしまして、「丹波のことは自分で決める仕組みがある地域」「都会に近い田舎の良さを活かす地域」などがございます。それらを具体的にどうするかということで、「丹波地域ビジョン推進プログラム」が翌年の13年度に策定されておりますが、その中の行政推進プログラムの「地域内外の交流を支える」というところで、活発な連携・交流基盤の整備を推進するとして、県立丹波並木道中央公園整備事業の推進が位置づけられております。

丹波の森構想から夢ビジョンまでを踏まえた形で、中央公園の方も計画を若干見直しております。施設計画として、当初はスポーツゾーンでの乗馬クラブでありますとか、冒険広場ゾーンでの大芝生広場、キャンプゾーンでのオートキャンプ等を考えておりましたけれども、文化財の出現、それから時代の流れにより大規模な造成を見直しまして、森の茶屋ゾーン、森のシンボルゾーン、森の道場ゾーン、森の聖域ゾーンといった現在の土地利用計画とした経緯がございます。

続きまして、周辺主要施設との関係でございます。

公 - 3 ページに、丹波地域の主要施設の位置図を示しております。この中で、赤い二重丸で示しているのが中央公園でございます。それとは別にグリーンの二重丸がございましたが、これは丹波の森構想の中では「シンボルの森」に位置づけられております丹波の森公苑と、ささやまの森公園でございます。それから、中央公園と同様な施設といたしまして、丹波年輪の里、篠山チルドレンズミュージアムといったものがございます。それらの施設がどういったものかは、公 - 4 ページに示しております。

丹波の森公苑は、主要施設にホールとかセミナー室、運動施設がございまして、主要プログラムとして、大学とか各種講座、演劇、山の下刈り、山野草の育成などがござい

ます。年間の利用者数は、平成16年で27万人となっております。うちホールの利用者数は、3万人強で推移をしております。

次のささやまの森公園は、主要施設に里山、セミナー室、炭焼き小屋等がございます。主要プログラムとしては、炭焼きとか下草刈り、草木染め、それからいろいろな昆虫の観察といったものがございます。利用者数は2万人ぐらいでございます。平成14年7月に開園したばかりでございます。

丹波年輪の里は、工作室とか研修室、レストラン、芝生広場、多目的広場といった施設がございます。プログラムとしましては、クラフト教室、木製品の技術研修・情報提供・相談などがございます。利用者数は23万人ぐらいでございます。

篠山チルドレンズミュージアムは、ワークショップルームとか展示室、魔法の庭といったものがございまして、子供たちの参加体験を基本とした展示・ワークショップを開いているところでございます。利用者数は7万人程度でございます。

一方、並木道中央公園につきましては、主要施設は棚田とかパークセンター、朝市広場、移築民家、森林活動センターといったものがございまして、地域住民の運営協力を得ながら、棚田プログラムでありますとか森林活動プログラム、フリーマーケット、それから情報発信等をやっていきたいと考えております。

次の公 - 5をお願いいたします。これらの施設の連携イメージでございますが、今ご説明申し上げました施設なり、それ以外の主要施設とのネットワークを図りまして、地域全体としてのポテンシャルを高めて集客とリピーターの獲得を目指していこうと考えております。特に、大山ねんりん館、大山市民農園というごく近傍の施設でございますとか、丹波の森公苑といったところと密接な連携を図るとともに、有馬富士公園は現在600プログラムで4万8,000人の集客もございますが、そういったところの運営ノウハウの活用と活動との連携を踏まえまして、地域全体としての集客獲得を目指していこうと考えております。

また、地域特性を生かした住民参画による運営のイメージとしては、地域の人とともに公園の魅力を高めますような、丹波地域の伝統的技術や営みを生かした取り組みを公園利用のプログラムとして提供していこうと考えております。

以上でございます。

会長

どうもありがとうございました。何かご質問なりご意見はございませんでしょうか。

委員

大変きちんとした資料をおつくりいただいて、状況がよく把握できたんですが、いくつか細かい点でお尋ねをさせていただきます。

公 - 5 のところで、地域ネットワークの部分のご説明がありました。そもそも前回にご質問させていただきましたのは、長期ビジョンでは県の全体会議の中でもう顔が見える形で出てきておられるわけで、つまりどういう方たちが主体になってくるかということは見えていて、これはプログラムごと、何期かごとに違いますが、そういう方たちが一体どの部分で顔を出されるのかなというのが知りたかったわけです。その意味では、公 - 5 に地域の活動グループとございまして、どうやら把握されているみたいなので、一体どのようなグループが何組織ぐらい、そして延べ人員なり大まかなところで、おわかりになっている範囲の実態について、直近の資料をちょっとご紹介いただけるとありがたいなと思うのが一点です。

それから、その下の運営のイメージ、これは今そうなのということではなく、今後こうしていこうというお考えだとは思いますが、「地域住民」のところに「運営への参画、連携協力、技術・情報の提供」とありまして、これをもう既に運営のイメージでお進めになっているのであれば、具体的にどのような施策をおやりになっているのか、ここでご披露いただけるといいなと思いますので、ちょっとお教えてください。

事務局

ご質問の第 1 点目の具体的なグループ数というのは、ちょっと把握しておりませんので、また後ほど資料としてお示しできるのであれば示していきたいと思っております。

それから、2 点目の運営の実態でございますが.....。

事務局

現在、丹波並木道中央公園では、地域のニーズを踏まえまして、まず一つは、赤米挑戦プロジェクトということで、公園にあります棚田を利用した形で、画面にございます地元の自治会及び婦人会、あるいは実際に地域で赤米活動のリーダーとして活躍されているオムニバスファームおおやま、こういう方たちと赤米のもみつけから田植え、収穫をしております。実はあした収穫祭をする予定なんですが、この活動は阪神間の方も既に参加されるようになっておりまして、具体的な赤米作付の技術をすべて地域のこういう自治会の方々から直接教えていただく。稲刈りの方法も、現実にお示しいただいて、それを皆さんで実践するという方法をとっています。

それから、森づくりプロジェクト。私どもの公園は人工林等がございまして、間伐をしていかなければいけないという問題がございまして。このプロジェクトには、丹波林産振興センター理事長という地域の林業のまさに中枢で活躍されている方もおられまして、こういう方々が実際に間伐や伐採のやり方を示され、あるいは間伐をしたい樹木についてはこちらの公園で例えば建物を建てる時の材料として再利用しようという形で、具体的に実際になりわいとして林業を営んでいる方のご指導を得ながら活動しているという状況でございます。

次に、灰屋プロジェクトというのは、実は、先ほど説明させていただきました丹波の森公苑、それから丹波の森大学というのがございまして、ここで地域の新エネルギーですね、バイオマスとは一体何だという議論があった中で、草灰がまさに丹波地域の個性的なバイオマスだということで、伝統的には灰屋というんですが、森大学の専科生が実際に調査された結果をもとに、これを公園で実践しようという取り組みが今行われているところでございます。

委員

ありがとうございました。参画のイメージはよくわいたんですが、それで、先ほどの地域のグループの量的な把握については、機会がありましたら、教えていただくといいなと思います。

今回ご説明くださいましたことをまとめて改めてお尋ねさせていただきますが、公-1の21世紀兵庫長期ビジョンのところこういう形で出ているということは、今回の公園の事業も含めて、長期ビジョンの地域の会議では議題というか検討項目として県の方からご提示になってきたのか。運営も含めて。お話を伺っておりますと、昭和63年、平成12年、平成10何年と、徐々にビジョンの内容が変わっていることもきちんとご紹介くださったわけなんですけれども、そのあたりのところを地域ビジョンの方たちにご紹介をされながら今回の計画が進められていたかどうか、その点をお教えいただきたいんですが。

事務局

まず、先ほどご説明いたしましたのは、個々の活動の分科会というところでございます。それ以前に、丹波並木道中央公園運営管理協議会という、各分科会のもうちょっと上位の運営を検討する協議会がございまして。その中に、前面の表で黄色に塗りつぶしている欄がございまして、この2名の地域ビジョンの委員の方に入らせていただきまして、

実際に各委員の皆さんが持ち帰られているいろいろ協議する中で、この話題を出していただくような形で進めております。

委員

これは平成17年度からのですね。

事務局

これは最新の名簿でございまして、ワーキングのところ、13年度の一番当初、今回の見直した計画のスタートのときから、小林竜子さんに丹波地域ビジョン専門委員・副座長で入っていただいているのと、それから並河さんに丹波地域ビジョン委員という形で入っていただいております。それから、管理運営の方も、当初から3名のビジョン委員の方が入って検討されているところでございます。

委員

ありがとうございました。

事務局

先ほどの数字の出たものについては、後日、私どもを通じてお答えするようにいたします。

会長

ほかにご質問、ご意見はございませんでしょうか。特にないようでしたら、鉄道の方の追加説明をお願いします。

3) 鉄道事業

事務局

前回、いくつか宿題をいただきました。その中で、公共交通全般の必要性について再度説明をさせていただく必要があるかと存じまして、少しペーパーをつくらせていただきました。

交通 - 1をお願いいたします。ここでは、公共交通施策推進の考え方を少し整理させていただきます。

まず、(1)公共交通施策の必要性でございます。今回の姫新線に限らず、全般的なお話ではございますが、我々が進めております鉄道等の公共交通につきましても、通勤、通学、通院等の生活の足といたしまして、いわゆる公益性の高い施設等を考えております。ただ、一方、民間事業者は利用者の運賃で採算を確保することを基本に運営をされ

ているところでございまして、したがって、単に市場原理にゆだねるとなると、減便でございますとか、あるいはサービスの水準低下、さらには路線廃止につながる懸念がございます。また、利便性の向上に資する事業でございまして、事業者単独では採算性の面から実現されない場合もあるということでございます。このために、兵庫県といたしましては、国や関係市町と協力をしながら、生活の足として一定のサービス水準を確保する施策、あるいは不特定多数の利便性向上に資する施策を実施しているところでございまして、今後、特に高齢社会への対応、地球環境の改善、都市と農村の交流等々、公共交通を中心とした持続可能な社会づくりが必要と考えているところでございます。

(2) JR在来線に関する施策でございますが、これにつきましては、既存ストック活用により電化、高速化等の事業を展開しているところでございます。そこらあたりの事例を交通 - 2 ページと交通 - 3 ページに記載しておりますが、まず、3 ページの図を見ていただきたいと思います。

これはJRの鉄道整備状況を図化したものでございまして、県内で627kmほどの総延長がございます。赤が電化区間、黒いのが非電化区間でございます。一番右の福知山線では、平成9年3月に新三田から篠山口までの複線化が完成をいたしました。これは、2 ページの表にもございますように、県の方もそれなりの支援をさせていただきました。さらに、真ん中の播但線でございますが、寺前 - 姫路間で平成10年3月に電化、高速化を完成させております。これにつきましても、県、地元で支援をしたところでございます。さらに、加古川線でございますが、これはつい昨年の12月に開業いたしました電化事業でございまして、これも施設や車両につきまして県や地元で応援をしたところでございます。

また、2 ページの(参考)は、近隣府県の例といたしまして、鳥取県で今回の姫新線とかなり近い高速化の事業を実施し、地上設備、車両ともに援助しながら一つの利便性向上をなし遂げたという事例でございます。

1 ページに戻っていただきまして、こういったいわゆるハードものとあわせて、バスアクセスの充実、駅前広場の整備、パーク・アンド・ライド駐車場の整備、イベントの開催等々、利用促進策にも取り組んでいるところでございます。

このうちのイベント等の開催でございますが、4 ページをお願いいたします。県、市町でJRと一緒にいろいろな進める一方、地元でも大いなる取り組みを進めており

ます。前回の質問にも関連するわけですが、これは期成同盟会の活動状況等々でございます。真ん中でございますように、会長・龍野市長、副会長・姫路市長と佐用町長、以下記載のような方々で構成されておりまして、平成2年に設立をいたしました。古い資料がございませんので、11年度から活動状況を少し整理してございますが、毎年、要望活動でありますとか、あるいはふれあいハイキング等を進めております。

5ページをごらんいただきますと、平成15年度は、姫新線のフォトコンテストで応募数が246点ございました。また、16年度は、乗り継ぎ時刻表を作成いたしまして、2万部配布しております。これは、前回提出の指示がございましたので、お手元に配付をさせていただいております。12月19日のフォーラムにつきましては、下の欄外に概要を掲載してございますが、「好きです 乗ります 姫新線」をテーマに、知事も出席し、一般参加者約400名と非常に多数の方にご参加いただきながらフォーラムを行ったということでございます。また、16年度は、CMの放送をサンテレビで40回、さらに17年度は、前回チラシをお示しいたしましたが、11月19日、ワンデーマーチに300名弱の参加があったということでございます。以上のような取り組みをしているところでございます。

次に、6ページをお願いいたします。これは、会長の方から環境面で何か入れることはないかということで、少し整理をさせていただきました。点々で囲っております上の枠にございますように、自家用車から姫新線への利用転換によるCO₂の削減効果が年間745t。このCO₂排出原単位は国交省資料でございます。また、下の枠にございますように、新型車両導入によるCO₂の削減効果として年間321t、これは資料がございませんので車両メーカーから聞き取ったものでございます。今回の事業によりまして、合計1,066tのCO₂排出、これは11トンダンプが姫新線沿線の姫路 - 上月間を5,000回余り往復する量ですが、これだけの削減効果があると算出をいたしました。

次の7ページ、8ページ、9ページでございますが、7、8ページでは、前回ご質問のございました姫新線の利用状況を少しわかりやすくグラフでつくらせていただきました。また、9ページの(2)では、人口の経年変化あるいは予測が知りたいというご指示がございましたので、ゾーンとしては西播磨地域の経年変化を掲載いたしてございます。

以上でございます。

会長

どうもありがとうございました。どなたかご質問あるいはご意見はございませんでしょうか。

委員

大変丁寧にご説明いただいて、よくわかったんですが、今回の鉄道の無利子貸し付けの比率が、最初にいただいた資料に載っていたかと思うんですけれども、ほぼ 100%ではなかったでしょうかね。今回こうなった経緯を、前にご説明いただいたかもしれないんですけれども、もう一回お教えいただけませんか。

事務局

無利子貸し付けにつきましては、とりあえず全額、自治体で無利子貸し付けしようということでございます。じゃ、JRは何を負うのかということでございますが、まだ現在の車両は残存期間がございますして、それを高速ディーゼル車両、新型車両にかえていただくということから、利子相当分を我々の方で負担するというところで、額面上は100%になってはいますが、実質はいずれJRから戻ってくるというスキームで考えております。

委員

すみません、今のご説明、ちょっと把握が私、非常に困難なものですから、もしそうであれば、もうちょっとそういうことを明瞭にお書きいただくことは困難なんですか。そのスキームというのがすごくわかりにくいんです。率直な話、今のご説明でぱっぱと理解できなかったんですけれども、いずれ戻ってくるんですか。

事務局

もちろん、無利子貸し付けでございますので。

委員

もちろんそれはわかりますが、一体どれぐらいの期間なのかとか、そういうことも結構問題になると思うんです。そのあたりに関して、どこかにご説明くださっていたのでしたら、資料の場所をご指摘いただきましたら、そこを拝見いたしますが。

事務局

実はここで書き切れておりませんのは、今、ここらあたりをJRといろいろと協議している最中ございまして、これから変わっていく可能性がございますので、若干書き切れていないところがございます。

委員

であるとすれば、協議されている条件の範囲を若干なりともご紹介いただくとありがたいんですが。それが筋ではないかなと思いますが、いくら県が太っ腹といっても。

事務局

今、JRとは、もちろん確定はしておりませんが、5年据え置き7年償還でどうかということで進めております。同様の事例が鳥取にもございまして、それに若干倣っていきたいと考えております。

委員

鉄道の細かいことはわかりませんが、こういう無利子等に関しては、公共事業審査会のようなところには、そういう条件の経緯なんかは余り提示せずに一般には議論を進めると考えてよろしいんですか。

事務局

JRとは具体的に細かいところまでは決まっていないうですけれども、予算化が明確になっていたら、それはお諮りするようになっているんです。春の余部も実はそうでございます。

委員

そうでしょうね、あのときも気がつかなかったんです。逆に言えば、これまでの実績では、既にもう執行されているわけですから、どのような形であったかを参考までに教えていただけませんかでしょうか。ここで挙げてくださっている過去の事例で結構ですが。

事務局

直近の例を今持っておりますので、加古川線と、今回参考にいたしました鳥取での高速化についてご紹介をさせていただきますと、加古川線では、地上設備につきましては、全額地元、県、市町で補助あるいは無利子貸し付けを実施いたしました。車両費につきましては、県、市町とで負担をしながら、JRにも若干の負担を求めています。それから、山陰線の高速化、鳥取の例では、地上設備につきましては地元とJRが何がしかを出して、車両費は全額鳥取県によります無利子貸し付けで実施をしております。

委員

何がしかというのは、余り言ったら困る金額なんですか。いずれのケースもですが。

事務局

困りません。今日の資料の中につけてございまして……。

委員

もちろんそれを見ながら申し上げているんですけれども。ですから、無利子貸し付けであるとすれば、何年据え置き何年償還というような、実績がどうなのかということ

お教えくださるとイメージがわくなということです。今回審議するに当たって出されているのが仮であるとするならばですね。

事務局

2ページの上の表にありますところの貸し付けは、30年据え置きの一括償還。それから、下の山陰本線の場合は、先ほど申しあげましたように5年据え置きの7年償還ということでございます。

委員

そうしたら、加古川線は30年据え置きの一括償還ですか。加古川だけじゃなくて福知山線、すべてが30年据え置きということですね、既に、在来線の改良工事の件は。

事務局

そうです。上3つはですね。

委員

それで、(参考)のが5年据え置きで7年償還という形になっているということですね。

事務局

そうです。

委員

それで、無利子貸し付けということですね。いずれ戻ってくるということは、30年後にその金額がJRの方から現に戻るとのことですね。

事務局

はい、上の3つにつきましては。

委員

先ほど何がしかのおっしゃったのは、加古川線でしたかね。

事務局

いえ、すべて。ここでパーセンテージを書いておりますので、パーセンテージを言えばよかったんですが。

委員

わかりました。この表のとおり金額が実際にもう確定して、自治体の方から出されたと考えたらよろしいわけですね。

事務局

この4つはすべて終了している事業でございますので、そのとおりでございます。

委員

そして、今回のところについて、まだ折衝中ということは、どっちのタイプ、30年据え置きになりそうなのか、5年据え置きになりそうなのかというのは、多分折衝なさっている当事者なのでわかりかと思うんですが、どういう感じになりそうなんですか。

事務局

5年据え置きで折衝しております。恐らくそれでいけるんじゃないかなと我々は思っておりますが、必ずいけるとはちょっと言えない段階でございますので。

委員

今のは、要するに、地上の施設は償却が長いものだから、土地とか何とかで30年になるわけで、車両の場合は、償却するのは恐らく5年とか7年とかそういう話で、5年と7年で12年、やるとしたらこれですよ、いずれにしても。30年とか何とかということにはならないと思いますよ。

事務局

ありがとうございます。そう言えばもっとよかったですけれども、済みません。

会長

ほかにございませんか。

ちょっと私から。一番参考になるのは鳥取県の例かもしれませんが、金額に関してです。これは全部事業区間を足しますと150kmぐらいで、姫新線が今50kmですから、3倍ぐらい鳥取の例は長いわけです。それにかかわらず、車両費が44億円。こちらは、その3分の1ぐらいで、この前お配りいただいたのでは39億円の車両費がかっついているわけです。これ、ちょっとどこかで間違っていないかなと思うんですが、どうでしょうか。

事務局

車両台数等、今調べておりますので、ちょっとお待ちください。

お待たせいたしました、済みません。前回の交通-5でございますが、26両で39億円。鳥取の場合は、44億円なんですが、全体で31両ということでございます。

会長

約3倍の距離を高速化して、それで鳥取はいけて、うちはいけないというのは、ちょっと何か……。

事務局

延長というよりも、むしろ取りかえた車両数が事業費に響いてまいりますので、鳥取

の場合はそれだけ運行頻度が低かったのか、ちょっとその辺の解析はしておりませんが、延長と比例するものではないということです。

会長

うちでは、耐用年数の間で順番にかえていくことはできないわけですか。いつときに39億円、26両必要なわけでしょうか。

事務局

現在の車両が30年近い選手ばかりでございますので、それをかえないことには30年以上の選手になってしまうということで、それは困難かと思えます。

会長

いろいろ検討されていると思えますけれども。

ほかにご意見はございませんでしょうか。 特にないようでしたら、追加説明につきまして、これで終わらせていただきます。

(2) 議案 - 1 継続・新規事業評価に係る審議案件(公園、鉄道事業)の審査

1) 公園事業の審査

・審議番号19 公園事業「丹波並木道中央公園」

ただいまから議案の第1に入らせていただきます。

案件番号19番の公園事業、それから案件番号20番、これは新規事業でございますが、ただいま追加のご説明をいただきました鉄道事業につきまして、審査したいと思います。

継続事業の公園事業、丹波並木道中央公園について、ご意見はございませんでしょうか。 県から出されました原案は継続妥当ということでございますが、承認してよろしゅうございますか。継続事業ですし、かなり煮詰まってきたようですから、それでは、これにつきましては継続妥当ということで。

委員

1つだけ。さっきのところでは言わなければならなかったのかもしれませんが、たくさん施設の広域的に点在しているわけですから、何か一元的な管理の仕方を考えていく必要があるのではないかなとは思いますが。どこがどういう活動をしているのかという、日々なり毎週なり、月ごとのといったものも要るだろうと思うからね。そういう管理の仕方というものも十分考えなければいかんのではないかなと思いました。

会長

利用者、これから利用しようという方を含めまして、こういう施設がどこそこにあつて、どういうことを今やっているかということが一目でわかるような何か、そちらの方も考えていただきたいと思います。そうしたら、ただいまのご意見は答申の中で。

委員

ええ、またそこで。

会長

それでは、19番、公園事業につきましては、継続妥当ということで答申させていただきます。

2) 鉄道事業の審査

・審議番号20 鉄道事業「JR姫新線高速化事業」

20番の鉄道事業、ただいまご説明がありました姫新線の高速化の問題ですが、特にご意見はございませんでしょうか。

委員

先ほど来、鉄道のことにつきましては、わからなかったことも含めていろいろ出ているわけですが、公共交通の整備というのは、やはり公的な目が入り、なおかつ予算も動きながら進めていただくわけです。県民としてどうしても必要な部分だと思しますので、それをお進めいただくのは大事なことだと思います。その際に、今車両のご質問が出ていたわけですが、これだけのお金を出すということでもありますので、電化の要望を地域の方々がお上げになるのを受けると同時に、県の方も、JRの持っているプランとか、車両の調整、整備の内容に関して、少し精査できるような体制を今後できれば整えていただきたいなという思いです。わからないので質問すると。

それから、償還のことに関しても、随分条件のいい償還だなという印象があるんですけどね。30年ずっと無利子でこんな巨額なお金を貸してもらえるのは、それは公共の設備であるから当然であるとは思いますが、であるとしたら、やはり車両整備に関しても、今後のことも考えながら、逆にもう少しJRさんに精密なプレゼンテーションをお願いすべきですし、ここまでほうっておくこと自体も問題だと思います。今回の鉄道のご説明で、ずっとこれまで長い時間をかけて、平成11年度から17年の約6年の間、こう

いう動きをしてこられたということは、その間もっと実務的な詰めがJRとなされてもよかったのではないかなという思いがあるわけです。もう既にされているのかもしれないんですが。されているのであれば、そういうところもご披露いただきながら、車両に関してとか、あるいは整備に関して、もっと細かい口を県が出せるようなノウハウの蓄積を今後していただけるといいなと思います。

というのは、環境問題の点からも、公共交通の整備は今後より急務になっていくということもありますし、今回出された資料を見ても、非常に高齢化が進んでいるわけで、それは自分で自動車を運転して動くことが可能な人口が減ることですので、公共交通の持つ意味がより大きくなります。高齢社会がますます進む以上、少しそのあたりに目配りいただいて、ここに限らないと思うんですが、今後の整備も県の方で整えていただきたいなという思いです。いってみれば、今の状況ですと、出された計画をそのままのまなきゃいけないような印象なんですね。そうじゃなくて、例えば今回の車両整備、まず半分でいいんじゃないかと。あるものを使っていくということも逆に提起しながらできたのではないかなという思いが少しあります。ちょっと意見ですが。

委員

いただいたダイヤ表では、播磨新宮まではそこそこ運行本数があるんですけども、佐用、上月となると、ほとんど2時間に1本しか、姫路から乗るときも、逆の場合もないわけですね。

それで、委員のお話にもありましたように、これだけの予算を組んでやるからには、地元でいろんなイベントをしたり、乗客がふえるための努力ももちろんしなければいけないでしょうけれども、JR自身の努力ですね、事業努力というか、基本的にはもう少しダイヤの本数をふやしてもらわないと。使い勝手が非常に悪いわけですからね。もちろん速くなることは乗客にとって便利なんですけれども、やはり運行本数をふやしてもらおう。そのために、県がリーダーシップをとって、先ほどの話じゃないですけども、地元の市町ともう少しきめ細かい交渉をしていく。そうしないと、先々これ、一時的に右肩上がりになっても、すぐまた右肩下がりになるんじゃないかという懸念がありますよね。基本的には、やっぱりJRの方に本数をふやしてもらおうような努力をしてもらわないと難しいんじゃないかなという気がするんですね。

委員

それについて、もし可能であれば、これだけの貸し付けをするのであるから、気持ち

1本でも2本でも本数をふやしてくれという要求はなされたんでしょうか、なさっていないんでしょうか。

事務局

今、鉄道整備の考え方ですね、いろんな視点から重要な問題につきましてご指摘をいただいたんですが、本来的には、鉄道事業者が基礎的なサービスを自前で、自助努力でやっていただくことが基本になっております。今、鉄道事業の国内の制度が、民営によりますサービスの提供あるいは安全の確保、こういうことになっているんですが、鉄道事業はもうかるところと、もうからないところがございます。

採算的に合っているところは、福知山線なんかでは安全性で非常に大きな問題になりましたが、もちろん鉄道事業者の努力でもって運行本数あるいは安全面の確保もしていただいております。ところが、我々が県内の県民の方々の最低限の足を確保するために利便性向上なり安全性の確保とあわせて取り組んでいる路線は、とにかく採算ベースには合わないということで、鉄道事業者に、てこに合う分といいますか、いわゆる受益の分相当額は目いっぱい頑張ってもらう、こういうことで丁々発止の協議をするわけですが、そんな中で先ほどのような負担割合の数字が最終的に煮詰まってきたわけでございます。

その線区だけではなくて、ご指摘のように、会社のいろんな経営努力で内部補助といいますが、そういったことも求めていかないといけませんし、我々、鉄道事業での設備投資に対する支援だけではなく、運営の欠損に対する補助は一切いたしておりませんが、駅へのアクセス向上とか利用促進といった、いわゆる運輸収入をプラスにするような方向でのまちづくりなりいろんな取り組みをしていくということで、そういう部分につきましては、将来の増収相当として見込んでもらいまして、鉄道事業者の投資可能額に算定をしております。ですから、そういった努力をどこまでまちづくり面で鉄道事業者に認めてもらうか、認めさせるか、この辺が交渉でございます。

それから、運行本数の問題でございますが、鉄道事業者がローカル線で直面しておりますのは、いわゆるお客さんが少ないから運行本数を減らす。減らしたら不便になって、また客離れが進むということで、悪循環に陥っております。これを、できるだけ本数をふやし、利便性を上げて、いい循環に持っていく。そういった取り組みが成功しておりますのは、県内では福知山線でございます。三田のニュータウンでありますとか、沿線のニュータウン開発が進みまして、これはJR西日本管内の中でも一番の成長路線であ

ったわけでございます。近畿の中では奈良線などでも今進んでおりますが、そういった鉄道を活用しましたまちづくりと申しますか、こういうことも、我々長期的には、先ほどご指摘ございましたような高齢化社会あるいは環境の保全という観点からしましても、車社会に頼らないような地域づくりとしてぜひ必要と考えております。

いろいろご指摘をいただきまして、本当に鉄道事業者がどういう経営上の問題を抱えているか、どこまでが企業努力の限界かというところが十分示せておりませんので、そういうところにつきましては我々事業化に至るまで綿密な調整をするわけでございますが、今後の事業化に当たりましては、できるだけ見て理解をしていただきやすいような形でお示しするようこれから努めてまいりたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

委員

その問題に関しまして、沿線には観光地等、まだまだ開発の余力があるのではないかなと思うんですね。三日月とか、歴史的なまちも多いわけですし。そういう点で、1車両でもいいですから、何とか県の方でも努力され、JRの方でも姫新線担当というのを置いてもらって専門的に姫新線の復興を図る、そういう体制を求めるとかということも必要ではないかなと思うんです。京都の例でいえば、叡山電鉄とか、非常に頑張っているところもありまして、短い距離でもライトアップをしたり、紅葉の時期にはかなりの乗客が利用しているという状況が出てきておりますので、そういう努力を求めることが非常に重要ではないかなと思っております。

委員

私は、この間発言した内容と重なると思って発言しなかったんですけども、委員の方々がおっしゃったこと、基本的にそのとおりだと思います。今度の姫新線も、車で慣れた生活を公共交通の方に乗りかえるということはなかなか難しいと思います。むしろ今おっしゃったように、地域の活性化ということなのじゃないかと思います。あそこに電車が出かける人もかなり増えるだろうし、あの沿線はとてもいい沿線なので、地域が元気づいていこうと思うんですね。そういう意味がかなりあるのではないかなということ、評価したいとは思いますが。

ただ、今の事務局のお話の中で、福知山線がそういう面で非常に成功したところだ、とありましたが、私は、そうではなくて、福知山線というのは、大阪のビジネス街へ出るのにあの電車しかないわけです。そして各市町がニュータウンの開発を大規模にやっ

たわけですが、むしろ問題が大き過ぎたと思うんです。ニュータウン開発の方が公共交通の安全整備よりはるかに先行してしまって、事業者側は企業努力を何もしないで済んでしまったわけですよ。それもあって、ああいう大きな事件が起こってしまったんですね。いろんな意味で、県土整備部としては一面的な評価はできないと思います。

委員

今、皆さんからいろんなご意見が出たので、可能かどうかわかりませんが、要望です。先ほども委員の方から出ました叡山電鉄の例のように、住んでいる方に乘っていただくというのは人口減少もあって難しいと思うので、駅舎の整備とか周辺の整備の中で、乗ってみようと思う路線にしていくという方針で整備すると。安易ではありますが、もみじとか桜とか、広葉樹を植林するというのを少し意識的に沿線の整備と関連させてやっていただく。そういうことぐらいJRさんに義務づけてというか、強く言っていただくことはできないでしょうかね。

そのあたりのところは、逆に県がやるべきことになるかもしれませんが、また即観光という形には難しいかもしれませんが、今、県のほかのプロジェクトの中でも、県下の中のさまざまな歴史的なまちとか地域を掘り起こしていくことが進んでいますので、むしろ積極的に木をその沿線に植えて、年1回とか2回でもいいのでわざわざ見に来てくださる方ができるように、意識的に駅舎周辺整備、沿線整備を行っていくという条件を姫新線につけていただくと私はうれしいなと思うんですが、意見です。

事務局

前回少しご説明させていただきましたが、駅周辺の整備とかアクセス道路の整備とあわせて、今、各委員さんがおっしゃいましたような、地域の方々がもっと愛するように、あるいは地域の方以外を呼び込むようにという取り組みも進めております。これは、我々もそうですし、県民局もそうですし、各市町も、特に同盟会が中心になってやっている分野があります。先ほど縷々紹介させていただいたこともそうですが、これからの展開、見通しとしては、マイレールクラブとあって、いわゆるマイレール意識を持った人たちがサポーター的な活動をしていく。今、既に、駅のところの美化でありますとか、お花に水をやったり、そういう点から愛していただくといったこともやっていただいております。

これからは、例えば佐用や上月の方には潤沢に農産物がありますので、姫路はある意味では都市としてのヒンターランドで、その交流ですね、例えば新宮駅まで来ていただ

いて、都市の方には農産物を買っていただく、佐用とか上月の方には、そこに農産物を運ぶ、それに姫新線を利用していただく。これはJRとの協議が必要ですが、あるいは列車の中でそういった催しをやってみるとか、そんなことも同盟会やこれから立ち上がるであろうマイレールクラブを中心にやっていきたいと思っております。同盟会とか、あるいは兵庫大学の先生はNPOで既にこのマイレールクラブの中心になろうとしておられますが、そんな方が水面下で今どんどんやっております。この事業と並行してやっていこうということも考えてございまして、地域の人たちの利用、それから遠くからの利用ということも一生懸命考えていきたいと思っております。

会長

どうもありがとうございました。よろしく願いいたします。

ほかにご意見はございませんか。これも県の原案は事業に着手ということになっております。いろいろご注文も出たと思います。かなり厳しいコメントが続くかもしれませんが、それを前提にいたしまして、県の原案、新規事業着手妥当ということでよろしゅうございますでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

では、そのように計らわせていただきます。

次は知事への答申文の審議になりますが、ちょっと休憩させていただきます。

（休 憩）

（３）議案 - 2 公共事業等審査会審査結果（案）の協議

会長

再開させていただきます。

途中で退席される委員の方、次の会議が待ち構えている方がいらっしゃいますので、発言があったら先にお願ひしたいと思います。

資料としますのは、今日お配りした「公共事業等審査会の審査結果について（案）」ですが、右肩に「（H17.11.25）」、左肩に「事前送付案からの変更箇所」と入って

おります。事前送付案につきましては、実は私の勇み足でして、本日ご決定いただいた案件番号19番、20番についても文章が先に入ってしまったという非常に恥ずかしいことをいたしまして、あれを取り消していただいて、先ほどお配りしたのが19番、20番に対する原案になります。

先に読んでもらいましょうか。それでは、原案につきまして、事務局の方から。

事務局

いつものように項目を区切って読みたいと思います。前文からいきます。

会長におっしゃっていただきましたが、事務局の方も調子に乗って、案のたたき台ということでお配りしました。今日は、削除するところは読みません。追加するところはアンダーラインを引いています。これまでに委員から意見をいただいたもので修正しております。

(審査結果案朗読)

会長

ただいまの前文の部分、よろしゅうございますでしょうか。それでは、次の共通意見について。

事務局

(審査結果案朗読)

会長

全体的なことにつきまして、何かご意見はございますでしょうか。アンダーライン等を引いた訂正のところは、今までにご意見をいろいろお寄せいただいて、お送りしたのから変更したところがございます。私はこういうことを言ったのに入っていないとかということはございますでしょうか。

委員

5番目の項目というのは、前回かに出ていました林道との関係なんか意識されているかと思います。あの事業に関して、河川での計画と整合しているかどうかという話だったかと思いますが、森林については、河川計画の基本となる基本高水量、あるいは計

画高水量、そういうレベルでの対応ではなくて、通常の洪水を抑える役割という点で非常に大きな効果があるという評価を国の方でもやっているのではないかと考えているんです。ですから、決して河川計画とダブってカウントされているのではなくて、森林があることによって、通常時の小規模の洪水を抑える、あるいは河川に達するまでの小河川ですね、そういう部分の氾濫を抑えるのに全般的に洪水のレベルを非常に下げている効果があると思います。ただ、基本高水の中にそういう森林の貯留機能なんかを含めるというのは、なかなか評価が難しいところで、結局降雨の前の状況が明確に規定できませんので、そういう問題はあろうかと思えますけれども、少し誤解があったようなので、その点、ちょっと関連しまして申し上げさせていただきました。

会長

本日、所用のためにご欠席の委員からも、同じような趣旨で、河川の方では森林はすべて健全であるという前提のもとに計算している、それが伐採されようが河川には関係ないということで計算しているというお話がありました。それでいいかどうかは別にして、現在の森林の価値の判断ではそういうことになっているということでした。

ここの5番目に上げているのは、林道だけではなくに、ほかのところでも共通することで、B/C、特にベネフィットの方の計算の仕方がかなり不統一、ある事業に関しては利益として上げているけれども、ある事業に対しては全然無視しているというところがあるので。とって、国がそれぞれの事業別にマニュアルというか計算方式を決めていますので、そことうまくやっていかないといけない。やはり、県独自の計算がもう一個ふえても、余り仕事をふやすことにならないのだったら、やった方がいいかなと思っております。

委員

委員が前回と先ほどもご指摘になった公園の管理運営の問題で、今度の丹波並木道中央公園は指定管理者に移行するんですが、将来的にはほかの施設の指定管理者移行というのは県は随分考えておられますし、この近くだと、年輪の里とか、いろいろありますよね。そういう意味で、将来、情報も含めて一元的に管理運営していく方向にあるわけですから、その辺のことも何か5番、6番の中に、5番か6番かはちょっとわからないんですけれども、やはり一言押さえておく必要があるんじゃないかなという気がいたしました。

会長

むしろ6番の方ですね。具体的には。

委員

どういうふうに言えばいいか。要するに、利用者が増えなければならないので、そのために必要な情報、一元的なネットワークというか、それが指定管理者制度によってどんどん広がっていきますし、将来このあたりがどのようになるのかはちょっとわかりませんが、少なくとも中央公園は指定管理者に管理運営を委託されてやられるわけですから、そういう注文みたいなものも要るのかなと思うんです。

事務局

施設ごとに指定管理者は違うけれども、ネットワークを図ることで一元的な利用促進を図れるような仕組みというか、そういう意味でございませうか。

委員

利用者には情報が大事なわけでしょう、何回もご意見が出ているようにね。だから、利用者が利用しやすいような工夫というかな。

会長

ここでは、「検討されたい。」ということで終わっています。具体的な提案はしていないんですが。

事務局

今、委員が言われたようなことを書き足すようにさせていただきます。管理者が異なっても、一元的なネットワーク化とか。

委員

「利用者の立場に立った」という言葉を入れてもらったら。

会長

情報を十分に一元的に提供してということで、それをまた文章で……。

委員

今の件、私も賛成でありますけれども、公園と鉄道事業が並列して書いてある件に関して、一律にいけるのかなと、ちょっと気になります。先ほど審議して承認したわけですが、鉄道事業のところではこれは後ほど出てきましたらそのときに申し上げますが、これを一緒にしてもいいのかなと、ちょっと論理的に大丈夫かなという気がいたします。

会長

具体的には、どこをどう直して……。

委員

公園については、今議論が出ていましたような形でよいですし、鉄道事業については、ほかの要素もあるのでここに併設しておいてもいいのかもしれないんですが、先ほど出た細かいこととなってくると、ちょっとどうなんでしょうね。具体的にはちょっとわからないんですけども。

会長

「関係市町との連携」のところへもう一言何かというような感じで。

委員

そうですね。「関係市町及び事業者との連携」というふうにでも入れていただいていた方がよいかなと思います。鉄道事業が入るということであれば、具体的に主体を書いていただくと同時に、先ほど来申し上げている長期ビジョンとの関連で申し上げれば、「地域との連携」という言葉も盛り込んでいただくとよいかもしれないなと思います。

会長

その場合、「関係市町」と「地域」とはどういうふうに……。

委員

「関係市町、中でも地域の住民ないしは団体」というふうに、具体の形を落としていただいたらどうかなと思うんですが。

会長

市がだんだん大きくなってきまして、地域住民から遠くなってくるような。わかりました。その辺、もうちょっと考えてください。

ほかにございませんか。

委員

第4項目のところで温暖化を加えていただいて、これはとても大事だと思いますので、今回加えていただいてよかったなと思うんですが、その3行目が「長期的な視野で検討し」という言葉に置きかわっています。それは結構だと思うんですが、やはり1行目、2行目が出てきているような新しい条件とか新しい状況を踏まえながら長期的な視野でということで、新たに出てくる条件というものを考慮しながら適切な条件設定というふうに、多分今まで想定してきたものが全部狂ってきていると思うので、そのあたりのことを少し文言で盛り込んでいただければと思います。

会長

大変結構なご意見と思います。よろしく。

委員

先ほどの6番のところ、この文章、もう一つよくわからなくて、「それぞれが主体的に利活用促進の取り組みを実施できるような仕組みづくり」というのは、具体的にどういうものを考えておられるのか、そのあたりが見えるような表現はできないのかなという気がしているんです。

事務局

マイレールクラブとか、何とか協議会とか、そういったことは想定しているんですけども。

会長

「関係市町」のところに地域何とかというのが入り込んだら、大分はっきりしてくるんじゃないですか。関係市町だけじゃなしに。

事務局

委員も言われましたので、「関係市町、中でも地域住民あるいは団体及び事業者との連携により」というふうにさせていただこうかと思うんですが。

会長

それでは、個別案件に移りたいと思います。

事務局

道路事業からいきます。

(審査結果案朗読)

会長

道路事業のところ、何かご意見はございませんか。 ないようでしたら、次の林道事業へ移ります。

事務局

(審査結果案朗読)

ここで、「日本での「緑の循環認証会議」などの認定を受け」のところは、ほかにも施策がございますので、「認定を受けるなど」とさせていただきたいと思います。

会長

ここでも便益の計算の問題を取り上げておりますが、何かご意見はございますか。今のF S Cのところの訂正ですが、「……など……など」と2つ重なるんです。前の「など」を消すか、あるいは漢字の「等」にするか。

事務局

わかりました。「緑の循環認証会議」等の認定を受けるなど」とさせていただきます。

委員

3ページの2つ目のパラグラフ、「また、事業着手後10年が経過しているにも関わらず」の「関わらず」は……。

事務局

「拘らず」ですね。

会長

よろしゅうございますか。

では、漁港事業に移ります。

事務局

(審査結果案朗読)

会長

何かご意見はございませんか。 特にないようでしたら、次に4番、河川事業。

事務局

(審査結果案朗読)

会長

何か舌足らずみたいな書き方になっていきますけれども、事情はご了解いただけたらと思うんですが。よろしゅうございますか。 それでは、次に港湾事業、一括してお願いいたします。

事務局

(審査結果案朗読)

会長

ご意見はございませんでしょうか。

委員

こういう書き方をするのかもしれませんが、「現時点においても」というところがさきにも出ておりまして、これが出てくると、将来は余り有用でないのかと気になります。公共事業ですから、将来的なことを常に考えて対応しておられると思うので、そういうニュアンスが出るような、「将来においても」とかにできないでしょうか。

事務局

過去も必要であった、今も必要であるという意味なんですけれども、「今後とも」ということにさせていただきますでしょうか。

会長

継続事業なので、現時点においても必要と。しかし、各項目に出ていますね。そうしたら、「将来においても」とか「今後とも」に幾つか置きかえてもらって、文章を整理していただきたいと思います。

12番の姫路港の廃棄物処理で、下から3行目の「埋め立てに適切でない危険物」というところですが、こういう場合に危険物といったら、爆薬とか、そういうものを指すか、あるいはここで言いたいのは有毒物。だから、「有害物」か何かに……。

事務局

わかりました。「有害物質を含む廃棄物が混入することのないよう」とさせていただきます。

会長

ほかにご覧いませんか。では、海岸事業に移ります。

事務局

海岸事業は2つに分けさせていただいて、とりあえず17番までお願いしたいと思います。

(審査結果案朗読)

会長

15から17まで、ご意見はございませんか。 特にならなければ、これで承認したいと思います。18番をお願いします。

事務局

(審査結果案朗読)

「また」以降につきましては、ご意見がございました。このCVMにつきまして、港湾課の方からコメントがございます。

事務局

もともとアンケートの範囲についていろんな議論があったと思うんですが、尼崎の臨海部に限った話であるのかかわらず、前回もご説明しましたように、そこを中心とした5kmの範囲を実は設定しております。そこで、問題としては、西宮の人までも範囲に入れるのは不適切じゃないかと。こういう議論であったと思うんですけれども、会長、そういうことが問題になったという理解でよろしいでしょうか。逆にお聞きするのもおかしいんですけれども。

会長

これも先ほどのB/Cの計算と関連するわけですが、評価対象施設と書いてあるところ、実際にこの辺に人はほとんど住んでいない。一番住んでいるので、阪神沿線の南側、湾岸線の北側ぐらいですか。そこには元浜緑地がありまして、これは非常に利用者の多いところですが、元浜緑地にしましても、余り西宮の人は行っていない。何で行かないかといいますと、西宮側にはこれにふさわしいような施設がいっぱいあるわけです。震災の結果、厚生年金プールはつぶれましたけれども、それにかわるものとして、リゾ鳴尾浜とか、熊野の里とか、それから甲子園浜が整備されまして、公園がずっときれいになって、真ん中に流れています武庫川の両側の河川敷地も非常にたくさんの利用があるわけです。わざわざあんなところまで行かなくていいということ、行こうとすれば交通機関がない。湾岸線に阪神バスが走っているんですが、たしか一日に10本ないと思うんです。だれも乗ってないです。だから、阪神バスの方も余り走らそうという気がないみたいです。

そういうことで、ここにもありますけれども、公共交通機関からの利用、あるいは案内板の設置とかということでも、5km圏内の人としては、余り利用がないので関心がない、だからご指摘ございましたように有効回答数が非常に少ないという結果になってき

たんだと思うんです。CVMも、一時、はやりましたけれども、今はもうほとんど利用されていない手法になっております。だから、CVMを使うこと自身が問題なのかもしれませんが、そうは言えないので、要するに範囲がおかしかったんじゃないかとか何とかという言葉の意見と両方、2つの意見が出ていると思います。

何かご意見はございませんでしょうか。

委員

あのときにも議論は出たと思うんですけれども、CVM以外の方式を今後考えることは不可能なんでしょうか。こういうアンケート結果で便益計算を導くのも一つかもしれないですが、少し発想を変えろというか、違う形での便益計算もあるのではないかという気がするんです。今回、「有効回答数を増加させるように努力」というところも、ここまで物を言ってしまうのは何か難しいのではないかなという気がするのですが。

会長

上の意見も下の意見も同じことを言っているわけで、下の方が丁寧に言っているということなんですね。CVM以外には、いくら損したか、旅行費用法か何かの便益計算はありますけれども、かえってこれをやると、西宮から何でそんなところにバスに乗ってまで行かなあかんねんということになると思うんですね。歩いていったらすぐに海があるのに、広場もあるのにという。

事務局

今、先生おっしゃったように、ほかに旅行費用法・TCMというやり方があるんですが、ここはそういう利用をするという意味での事業でもありますし、尼崎の臨海部の環境保全を行うという大きく2つの側面を持っている事業なものですから、旅行費用法にはやっぱりそぐわないんじゃないかということで、今後、この公共事業をやめた場合に、こういった環境保全、あるいは利用すべきこういうところの整備について、自分らで管理、事業をするために、税金になりかわるものとして皆さん方はどれぐらい支払う意思がありますかというやり方でやったわけです。それで、尼崎に限らず、5kmぐらいの範囲で意見を聞かせていただいたということです。

会長

1,200配布して、有効なのが100、3分の2が異常データという、非常にぱっとしないというか、問題が残っている。有効回答数がふえたらもっと信用ができるかといえ、そういうことでもないと思うんです。

委員

改めて調書を見ますと、21世紀の森構想の中でこの重要性を指摘してお進めになっている事業と理解させていただいたんですが、どの事業でも、B / Cの数値はよいのが出るにこしたことはないんですが、それにこだわらず、それこそアカウンタビリティというか、説明をなされればいいと思いますので、余りこういう数値のみで事業の重要性とか必要性を説明されることにこだわる必要はないということ、審議させていただく側としたり申し上げたいんです。逆に、この数値がいいといっても、これはいかなものかと思えばいかなものかと申し上げてしまいますので、むしろ無理してこういうことをされない方がいいですよと、率直に申し上げたいです。

委員

事業によっては 01でもいいわけです。

会長

0.何ほでも、当然、公共事業としてはあり得ることです。

委員

公共の事業として必要であるということ、主張として担当なさっていたり事業を提案される方がおっしゃればいいのかと思うんですね。数値にこだわって、むしろこういう無理のあるアンケートで提起はされない方がいいと思うんですけれども。

会長

私もそれは賛成です。

事務局

今のご意見は、港湾事業に限らず、審査会にかけさせていただく事業すべてに当てはまることだと思います。したがって、事務局の方でも、今後、B / Cの算出方法の妥当性といえますか、根拠については、よく吟味してお諮りするようにしたいと思います。

ここにつきましては、事務局としてお言葉を返すようでもことに恐縮なんですけれども、下の括弧の方を採用していただきまして、ただし「B / Cの算定にそぐわないこととなっている。」を消して、「その結果として有効回答が極めて少数となり、今後C V Mの適用並びにB / Cの算定方法について検討すべき課題である」というふうに直させていただきたいと思うんですが。

会長

よろしゅうございますか。言いたいことは、先生がおっしゃったように、赤字になっ
たって公共事業はやるべきものはやるんだと思っていただいた方がいいわけでした。

事務局

もう一度読ませていただきます。括弧の中の3行目、「アンケートの対象地域の選定
が不適切であり、その結果として有効回答が極めて少数となり、今後CVMの適用及び
B/Cの算定方法について検討すべき課題であろう。」。そうさせていただきたいと思
います。

会長

そうしたら、18番まで済んだことにいたします。

問題は、今日の19番、20番ですが、まず、9番の公園事業につきまして。

事務局

9名の委員の方がいらっやって、今、2人欠けて7名なんですけれども、成立して
おりますので、確認させていただきます。

(審査結果案朗読)

会長

訂正を含めまして、何かご意見はございませんでしょうか。

ここは、「地元市」のところ、先ほどご意見がありましたように「市及び地元の地域
団体」とか何とか。

事務局

わかりました。

最後の「情報発信」の前は、「利用者の立場に立って」とか、そういう言葉を入れて、
「利用者の立場に立って情報発信することも検討されたい」と。

会長

さっきご指摘がございましたから、これでいいですね。よろしゅうございますか。

委員

一つだけ言葉を補っていただけたらと思うところがあります。最後の行なんです
が、「公園の具体的利用方法が容易に理解できるよう広く」とありますね。このところ、
「広く県民に」とか、ちょっと県の部分に重点を置いていただく言葉を入れていただき

たいなと思うんです。

事務局

今、そこは「容易に理解できるよう広く利用者の立場に立って情報発信することも検討されたい」というふうにして、それではだめで……。

委員

全般にちょっと気になっていたのは、地域の方はわかっている、でも、これだけ大きなプロジェクトであるにもかかわらず、利用しようと思う人はやっぱり周辺に限られてくるということなので、県下に公園があることをわかっていただくという意識での発信が欲しいなと思って申し上げたわけで、利用者にとりいう形で結構です。

会長

篠山市だけじゃなくて、広く利用者というのは、もちろん丹波地域は含めまして、京阪神地域あるいは大阪を含めてのという意味です。その方が、かえって広がっていいかもしれません。先ほどご指摘がありましたように、ここの管理運営は大体見通しがついてきているわけですから、そういうことで注文をつけておくのもいいかもしれません。

委員

今のところで、他地域からの利用増進も促すためというのは本当に取り組んでいただきたいことなんですけれども、この公園の魅力を増すこと、それから利用者に広くこんなことをやっていますよという情報発信をしてくださること、その2つ以外に、アクセスのことが触れられていないので、どこかに入れていただいた方がいいんじゃないかと思うんです。福知山線が近くを通っていますが、そういう在来線からのアクセスなどの改良も念頭に置いてというような、そういう言葉をちょっと加えていただきたいんです。

事務局

丹波大山駅がすぐ近くにあります。歩いて15分ぐらいのところにありますので、ちょっとそれ以上は……。意味合いとしては、福知山線の本数をふやすということでしょうか。

委員

そうしたら、歩くしかないわけですね。駅から15分で、歩くことを勧めると。環境のことがほかに出てきていましたが、車で来るのを減らす方向で考えるというポリシーもちょっと必要なんじゃないかなと思って、アクセスにちょっとこだわって質問させていただいたんですが。

会長

車の場合は舞鶴道から。

委員

だから、駐車場もきつとたくさんあるんでしょうけれども、駅からは歩くと。ピストン運転のシャトルバスのようなものは特にないということなんですね。

事務局

考えていません。

委員

ないわけですね。歩いていってくださいと。わかりました。

会長

イベントなんかの場合、そういうシャトルバスを出すことはあるかと思いますが、一般道路でしたら 176、高速でしたら舞鶴道、すぐです。これは今後の宣伝の問題になるので、こういうイベントがあるというのだったら、その中にはちゃんと地図も入れておくとか、運営の方でカバーしてもらいたいと思います。

ほかにご意見はございませんか。 ないようでしたら、これはこれで済ませたいと思います。

最後に、先ほどから問題が大分出ておりました鉄道事業をお願いします。

事務局

(審査結果案朗読)

会長

最後の訂正のところは私の意見でして、2点ありまして、1点は、特に兵庫県の場合は尼崎の事故がありますので、やはり安全性を強調したいなということでございます。もう1点は、以前の加古川線の電化では何億円か地元が寄附していて、先ほども説明がありましたように促進協議会をつくって非常に熱心に促進をされたわけで、やはり差し水程度のことはすべきじゃないかという意味なんです。ただ、その2点とも、本当につけ足しでございますので、こんな要らんことは書かん方がいいというご意見が多ければ、下の何行かは全部削っていただいて結構です。

どなたかご意見はございませんでしょうか。

委員

まさにその点を質問させていただこうと思っていたのを、今の会長のご説明で非常によくわかりましたので、逆にそれがわかるように、「加古川線の電化に関しての地元の対応」ではなく、これは協力だったわけですから、「地元の協力例なども参考にして」とした方がいいんじゃないんでしょうか。

会長

ほとんどが個人の寄附というように。

委員

個人なんですか、住民の募金とかではなく。

会長

どういうふうに行ったのかわかりませんが、企業が出したんじゃないかと、個人の方が。多分、申し込みを市なら市で受け付けてやられたんだと思いますけれども。

事務局

今の件では募金という形で、もちろん最終的には個人の話になるんですけども、各自治体がある種目標を持って、各自治体にこれぐらい応援をしてくださいたいということで、加古川線ではやっております。

委員

それなら、「対応」ではなく「協力」。

委員

「協力」にさせていただいた方がいいと思いますし、それから、今回つけ加えていただいた安全性のことは、ぜひ書いておくべきことだと思いますので、賛成です。

会長

では、ここのところは私の意見の方を採用していただいて、書き直していただくということでよろしゅうございますでしょうか。

事務局

今の委員さん方のご意見で修正いただくことは結構なんですけど、一つ加古川線の取り組みで課題として残りましたことがございますので、ちょっとその辺をご報告させていただきます。

先ほど事務局の方からも申し上げましたとおり、一定の額を目標に寄附に取り組んでいただいたわけですが、目標額に対して達成率が危ぶまれております。まだ今

も寄附を募集するのを続けているんですが、どこまでいっても目標額にははるかに及ばない。こういうことでございまして、であれば、下回った分についてどういう形で代替の応援をするかということで、今それが課題になっております。

したがいまして、そういった経験も踏まえまして、この姫新線につきましては、そういう直接の沿線の方々の募金ではなくて、先ほども説明させていただきましたように、利用促進とか、まちづくりというような間接的な形での地域の協力、取り組みをしていただきたいということで考えております。文章表現で「加古川線の電化に関しての地元の協力なども参考にして再考される余地がある」というふうにされると、募金制度を採用することも検討せよと、こういう意味になるかと思えます。それは十分これまで検討してきたんですが、やはり後に問題を残すということで、今はそういう間接的なこととしております。地元の協力も参考にすることは、もちろん加古川線の例は参考にしたいと思えますので、「再考」という言葉を何とかご配慮いただけたらと思うんですが、よろしく願いいたします。

会長

実は、先ほどのCVMですよね。要するに、いくら負担してでも姫新線を何分か速く走らせてくれという。アンケートならそれは出てくるけれども、実際に帽子を回したら金は一つも入っていないと。CVMの欠点の一つになりますけれども。

今、事務局の方からお話でしたが、「参考にされる余地がある」とか、「参考にする余地がある」とか何か、それぐらいでいいですか。

事務局

「参考にして検討されたい」とかですね。「再考」だけなくなれば、もう何でも結構です。参考も含めて検討ということで。

会長

よろしゅうございますか。それでは、「参考にして検討されたい」と。かなりきつい言い方ですけども、鉄道事業の姫新線、いろいろ問題があるので、これぐらいは……。

委員

「十分な配慮を指示されたい」という言葉を入れていただきましたけれども、資金を提供している側としましては、継続的な対応を求めるといふか、そういうチェック機能を働かせることができるのか。もしできるのであれば、そういうことを生かして、先ほどの姫新線の活性化の問題とか、本当にうまく進んでいるのかどうかというのをチェッ

クされる、そういう継続的な指示というのがあるといいなと思っております。

会長

具体的にはJRがすることなので、ここをこうしろというようなのは……。

事務局

事業中ですと、今、委員おっしゃったようなことはかなりできるのではないかと我々は思っております。我々は当然応援しながら事業を進めていただくわけですので、例えば考えていますのは、既に福知山線なんかで実践されようとしていることですが、エンジンの位置を低くして、軌道部分の重心を低くすることによって転倒を起こりにくくするとか、そんなことも検討されて、近々、新車両になるときは恐らくそうなると思えます。そういったことでのチェックは、我々当然やっていきたいと思っております。

一旦、JRが運営、運行することになりますと、常時我々が監察する機能を持っておりませんので、そこは鉄道事業法に基づきまして、国の方で指導していただくしかないのかと思っております。しかし、事業中は、今回の事故で、兵庫県内での事故でございましたので、我々としても十分JRを、指導するということがいいのかわかりませんが、一緒になって安全性を高めていきたい、求めていきたいと思っております。

会長

本当に県下で起こってはならないような事故が起こったわけです。何か一言、この会議としても触れておかなきゃならんだろうということなんです。

委員

おっしゃるような状況なのはよくわかるんですが、この文章の中にも、「利用促進のための取り組みを継続」ということなので、「安全運行に関する情報開示を定期的に求めるようにしていく」ことぐらいはできるのではないかという気がするんです。もちろん国が管轄することであるのはわかるんですが、またそれぞれの事業を切り離せば採算がなかなかとれない部分に運行してもらおうということがあるので当然かもしれないんですが、これだけのお金を出して運行するということであり、JR西日本なり単体で考えましたら、他の利潤をこちらに回して事業を行っても、事業体としたらそれほどおかしなことではないわけですので、改めて話を戻せば、定期的な情報開示なりを要望するというようなことはいかがなんでしょうか。たとえ運行が始まった後であったとしても、それは県として求めてしかるべきことではないかという気がするんです。

会長

今後の運営というか運用において、JRだけでなく、ほかの私鉄も含めまして検討して、安全についての情報交換というのは、ここで言うんじゃないくて、全体として考えていただきたいと思います。

委員

結局、義務づけることはもちろん不可能だと思うんですが、県下において県の費用も用いながら事業を行っておられる以上、情報開示についてもご協力をいただきたいという要望はしてもおかしくないと思いますし、県民として求めていってしかるべきことだと思うんです。それをJR西日本さんがノーと言えば、ノーと言ったんだなということで仕方がないでしょうけれども。

事務局

大変重要な点についてご指摘いただいたんですが、安全の確保につきまして、この事業と同時にあわせてやっていただくことは必要だと考えております。強くといいますが、基本的な条件として、こういった安全対策を講じたかということもできるだけ情報開示ができるように、これは要請をしていきたいと考えております。県も公的な支援をして高速化とかの利便性向上を図るわけですし、これは最高速度の引き上げをするような事業でございますので、なおさら安全面につきましては、あわせまして尼崎の事故を踏まえた対策がきっちりととられ、そして情報開示がなされるように取り組んでまいりたいと考えております。

会長

今度の尼崎の事故で亡くなられた方、ご遺族の方、あるいはけがをされた方がこれを聞かれたら、今どきスピードアップとは何だと思われる方があるかもしれませんし、その気持ちもわかるわけですから、この事業で云々じゃなくて、これから県の交通政策として安全という問題を取り上げていっていただきたいと思います。

委員

その意味で、今おっしゃってくださったことを今後の事業効果を高める取り組みの一つとして、情報開示とか、安全性について定期的に県との連絡を取り合うような形をここでちょっと触れておいていただいたらありがたいと思います。

会長

ほかにご意見はございませんでしょうか。 特にごございませんでしたら、今のとこ

るを訂正して、きちんとした文章にしていきたいと思います。

全体を通じまして、このところはもう一遍考えてほしいということがありましたら、ご提案いただきたいと思います。特にございませんか。

最後のページ、お願いします。

事務局

(審査結果案朗読)

会長

事後評価の報告について、何かご意見はございますでしょうか。最後から2行目、お送りした原案に対しまして、ちょっと訂正がございます。よろしゅうございますでしょうか。

事務局

すみません、文言を一つ入れてください。(3)の海岸事業で、「越波も観測されていない」と書いていますが、それを「背後地への越波も観測されていない」としてください。

委員

文章全体はこれで結構かと思うんですが、(2)砂防(地すべり)事業のところでは印象的だったのは、段落3つ目の「事業実施前後の降雨による地盤変動状況などのデータが示されていない」ということでしたので、恐らくそれを受ける形で、文章の最後の「今後は」のところを3行にわたって書いてくださっていて、これが多分事後評価を今後続けていくとすれば大事なところだと考えます。したがって、「事前・事後の評価のあり方に資するよう評価項目の選定や評価指標の整備を含めて評価方法の充実を図る必要がある。」と言い切っただけでいいなと思うんです。事後評価はなさっているんですが、実はなさり方が問題だなというのを今回痛感した次第なので、「評価方法の充実を図る必要があるであろう。」という形で、ぜひ言い切っただきたいんですが。一番下の3行の部分です。

事務局

その上で「社会基盤整備の一層の効率的な推進に資する」と。「その上で」とかを続けて。

委員

「その上で」とか、言葉を補っていただければいいと思います。結局、評価項目がきちんとしていなかったり、そもそもデータが初めと後の両方でとってなければ評価自体が不可能になってきますので、今後事後評価をして当然だと思うんですが、するに当たって、つまり事業をしていくとか、計画を立てていかれる段階において、事後評価を視野におさめて計画を提起していただくという。むしろそういう言葉を盛り込んでいただいた方がいいかもしれないんですが、事後評価を視野におさめた公共事業審査を進めていくことが望ましいと思われるというようなことを、ぜひ盛り込んでいただきたいんです。

事務局

今、委員ご指摘のように、「充実を図る必要がある。その上で、社会基盤整備の」とさせていただきますと思います。私も、事後評価させていただくために、それは必要不可欠といいたいでしょうか、必要条件かと思っておりますので。

会長

ほかにご覧いませんか。 特にご意見がございませんでしたら、もう一度訂正しまして、ご欠席の委員を含めましてファクス等でお送りさせていただき、再確認していただいて、その上で副知事を通じて知事の方へお答えいたしたいと思っております。よろしゅうございますでしょうか。

では、本日の審査はこれで終了させていただきます。

本年度はこれで一応終わりでございます。

3 県土整備部長あいさつ

4 閉 会