

平成22年度

公 共 事 業 等 審 査 会

会 議 録

ひょうご共済会館 5階 大会議室

平成22年11月15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課)

## 平成22年度 第3回 公共事業等審査会 会議録

### 1 開 会

(事務局より委員交代の説明、出席委員の確認、配付資料の確認、審査案件についての説明、現地見学会の説明)

会長

それでは、御指名でございますので進行役を務めさせていただきます。

本日は、皆様方、御多忙中、御出席いただきまして、ありがとうございました。

それでは、先ほど事務局より御説明のありました順に、議事を進めたいと思いますので、進行に当たりまして、各委員の皆様方の御協力をよろしくお願いいたします。

それでは、次第の2(1)、前回11月5日の審査会で出されました、質問の追加説明を、追加資料と書いてある冊子の1ページの追加説明項目に沿って、担当課長より説明をお願いしたいと思います。

### 2 審査、協議等

#### (1) 継続事業の追加説明

##### 1 費用対効果についての追加説明・質疑

事務局

それでは、追加資料といたしまして、「第2回11月5日の追加資料」と青い附せんがついてある資料を御覧いただきますようお願いいたします。また、私のほうから前回、御質問がありました中での、各共通事業でございます費用対効果の基本的な考え方につきまして、御説明させていただきたいと思います。

費用対効果の附せんのついている、次のページをお開き願います。まず、基本的な費用対効果の算出の計算式等をここに表記してございます。費用対効果(費用便益比)ということで複雑な式になってございますが、これが基本の式になってございまして、このnというのが評価期間でございます。ここに1とついていますが、下の表にその注釈を書いてございます。1としまして、評価の対象期間は耐用年数等を考慮して定めるとなっておりまして、例えば、道路でいきますと、今の現在の耐用年数が50年ということですので、50年という形で設定するということになります。

それから、この式のsでございます。このsというのは、基準年次から供用開始年次ま

での年数となっておりまして、これも 2 と書いてございますように、下に 2 の注釈がございまして、現在価値化の基準時点は、評価を実施する年度となっておりまして、評価を実施する年度は、この公共事業等審査会の年度でございますので、今回の B / C の s は平成 22 年度を基準年次にするという事としております。

それから、t でございますが、この t というのは、供用開始年次を 0 年として供用後、1 年、2 年、3 年というのがこの t というファクターでございます。

それから、i というのが社会的割引率、これは 4 % となっております、これは平成 10 年度の際からですね、国の統一の案件で、当時の長期国債利回りを参考に全国的に 4 % としておりまして、これは今も現在、当面の間 4 % にするという事で、全国の統一基準というふうになってございます。

あとが j でございます、この j というのが費用であり、便益であると。その下に、総費用、総事業費とございます。これが、ここにも書いていますように、用地費と補償費と建設費、それと供用後の維持管理費等という形で総費用を算出するという形になっております。それに対しまして、総便益費というのは、ここに書いています、供用後の各事業においての各種原単位というもので試算しますけれども、それらによってできるだけ、貨幣価値化できるような指標で便益を算出する。これにつきましては、各種事業ごとに便益の算定方法等が異なりますので、後ほど、また、詳しく説明させていただきます。

以上のようなファクターで B / C を算出するというのが基本になってございます。

次に、その下に残事業はどう算出するのかということでございますが、これにつきましては、ここに式がございまして、このような形になってございます。

この  $B_0$  というのが、事業全体の便益でございます、そこから  $B_1$  を引くと、この  $B_1$  というのが、事業を中止したとしても部分的な供用で発生する便益、いわゆる整備済みの便益分を差し引くと、ということで残りの便益が幾らかというのを  $(B_0 - B_1)$  で算出することとなっておりまして、それを  $C_1$  で割る、この  $C_1$  というのが、仮に継続した場合の追加費用であります。

以上のような形で平成 22 年度の現時点での、それぞれ全体の事業費並びに残事業費を再度算出してお示ししているのが、現在の調書の数値でございます。

簡単でございますが、基本的な算出の方法は以上のことで御説明させていただきまして、各種事業について具体的な算出方法について御説明をいたしたいと思っております。

それでは、まず、道路のほうからお願いいたします。

事務局

それでは、私のほうから道路事業の費用便益分析の考え方について御説明させていただきます。

2ページでございます。2ページの中に、費用分析の考え方というふうにお示しておりますが、まず、道路事業につきましては国土交通省道路局、都市・地域整備局の費用便益分析マニュアルに基づきまして、B/Cの積算を行います。このマニュアルは、平成10年6月に策定されていまして、その後、平成15年8月、それから、平成20年11月に原単位等の見直しが行われております。(2)のこの費用便益分析の算定式ですが、先般もその表でお示しているところでございますけれども、便益には、走行時間短縮便益と走行経費減少便益、交通事故減少便益がございます。算定式は右の表の欄にしておりますけれども、事業の実施前後で、ここでは整備なし、整備ありと書いておりますけれども、道路網の範囲で交通量の差が出るエリアで、それぞれの区間ごとの交通量、走行時間、距離などに原単位を乗じまして、算出した費用を合計し、整備前後でそれを差し引きしたのが便益となります。

それで、(3)の残事業B/Cの算定でございます。残事業B/Cは先ほど説明がありましたが、既に供用している区間の便益は算定の対象外としまして、費用は評価時点における残事業と残区間の時間量を計上します。それで、具体的に説明したいと思いますので、申し訳ございませんが前の画面を見ていただきたいと思います。

これは、先日説明させていただきました小原豊国バイパスの実例でございます。ここは、3工区に分けて事業をやっているところでございますが、全体は6kmほどございます。全体の時間短縮便益は22分、整備後は14.7分になるということで積算しておりますが、真ん中の残事業と書いている前後の道路が既に供用しておりますので、その分の便益は中に入れて、時間短縮として6.1分から4.1分になった状態で短縮する効果として、この便益を算出しております。当然のことながら、残事業費というのは、その後、ここで残っております、真ん中の山崎八重畑工区の残事業費、それに係る維持管理費を計上して、B/Cを出しております。そこに表をつけておりますが、一番下の残事業費便益が54億8,000万円に対して、総事業費13億1,600万円ということで、B/Cは4.2となっている事例でございます。

それでは、よろしいでしょうか。その次に、2ページにお戻りいただきまして、費用便益分析マニュアルの主な改定内容を表で示させていただきます。まず、検討年数は平成10年、15年の段階では40年でしたが、平成20年11月の改訂後は50年となっております。それから、走行時間短縮便益、これが一番、便益の中で大きなウエートを占め

るところでございますが、その原単位が平成10年の策定のときには、例えば、乗用車では1分当たり1台55.82円が、平成15年8月では62.86円で、平成20年11月の改訂で40.10円となっております。

それから、次のページをお開きください。ここに、前回の審査、御審議いただきました6つの道路のB/Cを一覧表にしておりますが、その上に計画交通量というのを示しております。実は、この計画交通量の推計時においても、経年変化といいますが、その都度、都度の設定した状態がございまして、に示しております平成6年センサスペースを前提に平成32年の推計をやったOD表を使ったもの、それからに書いています平成11年センサスペースを使って平成42年推計OD表を使ったもの、に平成17年センサスペースを使って平成42年推計OD表を使ったものを示しております。

右のグラフは、センサスペースごとに全国の総走行台キロの比較をしておりますが、平成17年センサスペースの推計では平成11年に比べまして、平成32年時点で1割程度の減少、同じように平成42年も1割程度の減少をしております。

その比較表の中にお示ししていますが、OD表の使用という欄が全体事業費の中にございます。例えば、国道3つは共通しているのですが、これらは1回再評価受け、平成11年ベースでやっておりました。今回は、新しいこの平成17年センサスペースで推計を行っております。それから、下の3つの路線である県道につきましては、いずれも平成6年センサスペースの推計をしております。

それで、この6つの路線につきまして、先ほど説明しました費用便益分析マニュアルに基づきまして、交通量推計を用いて算定しているところでございます。これも使用したマニュアルの年度を、実は書いてございまして、例えば、国道372号丹南バイパスの適用マニュアルは、前は平成15年でしたが、今回は平成20年ですという形で書かせていただいております。

それで、この6つの路線ですが、全体事業のB/Cを御覧ください。国道372号野村河高バイパスと一般県道川西インター線以外の4路線はB/Cの値が減少しております。これは、走行時間短縮便益における原単位の見直しの結果が、一つ表れている状態があります。

次に、野村河高バイパスと一般県道川西インター線は幾分B/Cの値が大きくなっておりますので、この2つの路線について少し解説したいと思います。再度すみません前の画面を見ていただきたいと思います。

一つの考え方を示させていただいているのですが、バイパス+現道の交通量が増えた場

合、便益がどうなるかということを示させていただいているのですが、バイパスと現道の交通量が、例えば、12,000台だったものが推計の結果14,000台となった場合に、時間短縮効果がどうなっていくかというのを示しております。

左のグラフは、交通容量と速度の関係のQV図ですが、交通量が例えば12,000台を超えますと速度60km/hが低下していくグラフです。新設のバイパスの時には、12,000台が速度60km/hで走れるというような形になるのですが、右のグラフを見ていただきたいと思います。バイパス整備なしの場合における現道ということで、先ほど申し上げた整備がない場合でも、交通の推計上、12,000台が14,000台になるということで、例えば現道に12,000台が速度50km/hで走っていました、ところが14,000台になる場合、そのものの交通量が現道に付加されていきますので、容量がかなり大きくなり速度低下を起こしてしまいます。この事例としまして、50kmが30kmに落ちた場合、その下に時間便益の計算量を示しています。

今回は、12,000台であったという場合でいきますと、まず、整備があった場合は12,000台のうち10,000台がバイパスのほうに、2,000台が現道のほうに配分されたとしていたものが、整備がないものは、その10,000台のバイパスの分が全部現道にのりますので、現道は12,000台で、走行時間は現道の場合は12分であったのは変わらないが、バイパスは早くなり6分になる、こういった場合はバイパス分の10,000台については6分の短縮効果がありましたが、現道部分については短縮効果がなかったという判断になります。

今回、その下に示しています2,000台増えたことでバイパスへ12,000台が乗り、2,000台は現道に残るということになったとすると、整備がない場合は14,000台がすべて現道のほうに入ってしまう。そうすると、ここは30km/hという減速になってしまいます。そうすると、走行時間としては20分、8分余計にかかってしまいます。そうしたときは、バイパス部においては20分と6分の差の14分の短縮効果がありました、一方、現道におきましては20分、いわゆる、今まで12分で走っていたので、この8分が整備効果としてあらわれてきます。従って、時間短縮効果としては、前回よりも交通量が増えたことにより、現道の速度低下が生じるという意味合いがあり、大きくなることになります。

以上で、説明を終わらせていただきます。

会長

引き続きまして、港湾事業についての費用対効果の考え方について御説明いただきたいと思っております。

事務局

それでは、続きまして、港湾事業の費用便益分析の考え方について御説明いたします。

4 ページを御覧ください。まず、費用便益分析の考え方ですけれども、港湾投資の評価に関する解説書により、便益を算定しております。この解説書は、平成11年4月に策定され、平成16年10月に見直しが行われております。

次に、(2) 費用便益分析の算定について御説明いたします。まず、一つ目は姫路港廃棄物処理事業です。この事業の便益につきましては、輸送コストの減少便益として、浚渫土砂の運搬費用の差額を便益としております。なお、整備後の浚渫土砂の運搬費用には、その下に書いていますように、受入費を計上してございます。次に、処分費減少による便益につきましては、陸上残土処分料の差額を便益としております。新たな資産の創出による便益につきましては、埋立地面積に土地の標準地価の公示価格を掛けて算定してございます。

次に、相生港改修事業につきましては、まず、便益の滞船コスト削減便益、これは、漁船の滞船時間が短くなることによる便益でございます。算出方法としては、滞船時間費用の差額を便益としてございます。次に、多層係留コスト削減便益、施設が少ない場合には、漁船を2重、3重に多層係留しておりますので、それを緩和されることによる作業時間の削減を便益としてございまして、多層係留時間費用に多層係留解消隻数を掛けて算出してございます。作業コスト削減便益、これは、施設整備によりまして作業時間が節約または輸送費が削減することによる便益で、作業費用の差額、荷役等の人件費を計上しておりますが、その差額を便益として算出してございます。漁船建造コスト削減便益、施設整備によりまして、漁船を安全に係留することができることにより、漁船の耐用年数が伸びるということで、それを便益として算出してございます。残存価値ということ、ふ頭用地の土地の資産としての便益を算出しておりまして、ふ頭用地面積に地価の公示価格の土地単価を掛けたものを便益としてございます。

次に、(3) 残事業B/Cの算定についてですが、これは先に道路事業でも御説明いたしましたように、便益費用については既に供用している区間の便益を算定の対象外としておりまして費用については残事業と残区間の維持管理費を計上してございます。

次に5ページでございます。対象事業のB/Cの経年変化について御説明いたします。

まず、姫路港廃棄物処理事業につきまして、この表の見方は、評価年度を平成12、17、22としてございまして、その一番右側に便益算定の主な変更点を挙げてございます。まず、輸送コストの縮減便益につきましては、平成20年に受入単価が決定いたしまして、今回の平成22年再評価のときに受入費、受入単価を見ておりますので、その分、便益が減少しております。それと、新たな資産創出による便益につきましては、公示価格が減少し、

土地価格が下落いたしましたので便益が減少しております。そのようなことから、B / Cが減少しているところでございます。

次に、相生港の改修事業ですけれども、先ほど御説明いたしました、滞船コスト削減便益の対象となる漁船数が60隻、50隻、46隻と減少した結果、便益が減少したものでございます。

引き続きまして、次は、海岸事業について、同じく費用便益の分析の考え方についてご説明いたします。6ページを御覧ください。

まず、費用分析の基本的な考え方ですが、海岸事業の費用便益分析指針により、算定してございます。当指針は、平成10年3月に策定され、平成16年6月に改訂されております。

次に、費用便益分析の算定式でございしますが、浸水防護便益ということで、浸水想定地域で防護させる、算出のところに書いていますような、家屋、家財等の資産額の合計でございします。残事業B / Cの算定については、これも先ほど港湾事業で説明したとおりでございします。

次に、B / Cの経年変化について御説明いたします。

まず、尼崎西宮芦屋港海岸高潮対策事業内港地区でございします。これの、経年変化の理由でございしますが、1の下を御覧ください。まず、一つ目は、工法変更に伴う事業費が約8億円減少してございします。それとあわせまして事業期間を4年間延伸することにより、上の工法変更に伴う減少は、費用が小さくなります。事業期間を4年間延伸することにより、社会的割引率の関係から便益が小さくなりまして、それが両方と相殺された形でB / Cとしては、あまり変化してございませぬ。

次に、姫路港海岸高潮対策事業浜田地区でございします。これにつきましては2で、平成12年から平成17年の変更は、事業延長の縮小に伴い事業費が約8億円減少することによりまして、費用が小さくなりB / Cが大きくなってございします。次に、平成17年から平成22年につきましては、3でございしますが、事業期間を5年間延伸してございします。その5年間延伸することによって便益が社会的割引率の関係で小さくなりましてB / Cが小さくなってございします。

次に、福良港海岸高潮対策事業福良地区でございします。これにつきましては4でございしますが、事業延長の増加により、防護面積が増加し便益が大きくなってB / Cが大きくなってございします。

以上で、説明を終わらせていただきます。

事務局



それでは、続いて、土地区画整理事業について御説明させていただきます。

資料の7ページでございますけれども、まず、土地区画整理事業の基本的な考え方として、まず、便益の考え方は事業が行われた場合と行われなかった場合の、事業地区及び周辺地区の地代、すなわち、その土地から見込まれる年間収入の差を評価期間分積みあげて算出しております。

また、費用の考え方は実際に事業地区の整備に要します土地区画整理事業費ですとか、関連する下水道整備事業費あるいは公共施設等の維持管理費などを評価期間分積みあげたものを合算しております。

次に、便益の算定の方法ですけれども、便益の算定は地区内の総便益と地区外の総便益を合算したものでございます。地区外といいますのは、事業区域からおおむね500mのエリアでございます。地区内の総便益につきましては、まず、1年間の地代としまして、その地代の4%を年間の収入の見込額としております。それから、1年間の便益としましては事業ありの場合の総地代と事業なしの場合の総地代の差を便益としております。総便益は、その各年の1年間の便益を評価年度の現在価値に置きかえて、事業完了後50年間の累計としております。地区外の総便益も同様の算定の仕方をしております。

次に、費用の算定ですけれども、これは事業費と維持管理費、これは、50年間の維持管理費ですけれども、それと公共施設の用地費、これは、例えば、道路などが幅が広がったと、そういうことで、公共用地の面積が増えるわけですけれども、その増えた面積に必要とする用地費を想定して算出しております。

それから、費用便益分析マニュアルの主な改訂点ですけれども、以前は評価期間が完了後40年間となっております。それが、現在は完了後50年間となっております。

そういったことで、今回の評価対象の事業につきましては、まず、明石市の西脇地区につきましては、新規評価については2.1、それに対して今回の評価で1.6という数字になっております。また、残事業は2.2ということになっております。それから、稲美町の国安地区につきましては、平成12年の新規評価時点で2.0、今回が1.5、残事業については1.4ということになっております。

会長

どうもありがとうございました。

ただいまの、ご説明について何かご意見御質問はございませんでしょうか。

委員

丁寧な御説明ありがとうございました。

今日最初に御説明いただきました、2ページの道路事業の費用便益分析の(4)、費用便益分析マニュアルの改訂内容ということで、平成10年、15年、20年で積上期間が変えられているということですが、どうして、伸びたのかということについて教えていただきたいというのが1点でございます。

それから、2点目は、所与の条件として、日本において公共利用を考える際には、このB/Cをあまねく日本全体でこの基準にのっとって行われていると考えなくてはならないのでしょうかということの確認と、改訂されているみたいですので、どんな理由で改訂されているか、その理由について少し御紹介いただければと思います。

例えば、地価の変動みたいなものというのは簡単に推測がつくわけですが、あるいは、一定の調査データに基づいてこれをされているかと思しますので、詳細な調査結果を反映してというようなことかとも推測しましたが、その辺りを御紹介していただければと思います。

#### 事務局

まず、検討年数はなぜ10年延ばされるのかということですが、いろいろな施設がどれぐらいもつかということは、従来から議論されているところですが、昨今、全般的に従来40年というのを50年に伸ばしていこうという向きがございます。そういったことから、道路施設全体も50年に移行したことになります。

このときに見直しの方針が書いてあるのですが、従来の供用年数はどのくらいもつだろうかという一つの実績や減価償却資産の耐用年数の取り扱いなど、そういった整合性を考え国で決められたということは、我々、データとしてもらっております。だから、流れとしては、そういう年数自体をデータと実績に基づいて変えてきたということでございます。

それから、基本的にマニュアル自体というのは、どこでもそうなのかという議論だったと思いますが、今、我々、公共事業を扱うに当たりましては、これが一つの指標になっているのは事実です。ただ、いろんな観点で、見直しといった方向も聞いていますが、今のところ現実的にそこまでは至っていません。

#### 事務局

原単位の中身の変化について、御説明させていただきます。

道路の場合でございますが、2ページの資料を見ていただきますと、平成10年策定時は、乗用車で55円となっておりまして、平成15年の改訂時に62円と約7円ほど高くなっているわけですが、この理由につきましては、これまで乗用車に乗っている平均乗車人数の人の1分当たりの時間価値を、平成10年策定時は人の時間価値だけ計上してい

たわけでございますけども、平成15年の改訂時に車そのものの1分当たりの時間価値も、原単位には計上すべきではないかという議論が国のほうでございました。このときは乗用車のレンタカーのリース代を一つの指標にしまして、1分当たりの時間価値を足し込んだということで、平成10年策定分から平成15年改訂時は約7円ほど上がっております。また、平成20年改訂時には乗用車が約40円と、約22円ほど、かなり大きく下がっております。

そのときの大きな理由としましては、先ほど言いました乗用車に乗っている人の時間価値が、いわゆる、国民の平均給与をベースに算定していたわけでございますけども、今まで算定していた基になるデータが給与の高い水準の人だけのデータで算定していたということもございまして、道路の便益が過大ではないかという全国的な指摘もあった中で、平成20年の改訂時にはかなり幅広い賃金をデータに組み入れまして、平均単価を算定した結果、下がっております。

また、先ほど言いました車の価値につきましても、レンタカー代よりむしろ車両の償却年数を考えた償却費でカウントすべきではないかということから、平成20年は22円ほど原単位が下がっております。

以上です。

会長

よろしいでしょうか。ほかにございませんでしょうか。

それでは、御質問もないようでございますので、これで各事業の費用対効果の考え方についての質疑は終了させていただきます。

次に、項目2道路事業につきまして(1)から(3)の追加説明を担当課長からお願いいたします。

## 2 道路事業についての追加説明・質疑

事務局

それでは、1ページ目でございます。委員からお話ありました、まず、主要地方道豊岡竹野線の現地調査の内容についてでございます。この場所は国立公園区域指定されているということでございまして、環境大臣に工事許可を受ける必要がございます。

そういった環境への影響を把握するため自然公園法の施工規則第10条の3項に基づきまして、環境調査を実施しているところで、まだ調査段階の状況でございます。

調査内容としまして、まず調査範囲ですが、環境省と協議を行いまして、そこに書いています植物調査は計画事業区域の端部から100m程度の範囲、動物は250m程度の範囲、景観

調査は事業区域を中心に、半径約10km範囲の自然景観資源等についてということになります。

植物調査としては、植物群落を全体に把握して植生図を作成する、植物相の特徴を把握することになっています。動物調査については、出現種のリストの作成。それから、景観調査については調査区域から半径約10km以内の8地点から、フォトモンタージュ写真を作成することになっています。それから、騒音調査でございます。これは、人家の多い円山川の左岸側の2カ所につきまして、暗騒音の測定。それから、濁水調査につきましては河川水中の浮遊物質量及び濁度の測定等の調査を行うことになっていまして、これらの調査結果を踏まえて、周辺環境に及ぼす影響の程度についての予測評価、それから、環境保全の対策を検討することになっています。

これまで、平成17年、18年とやっていますが、その下に書いていますようにまだ既存資料の収集並びに動植物等々の現地調査を一部やった段階でございます。実質工事着手が、今のところ、平成26年以降になるということで、平成25年度までに工事許可申請の必要があり、これから引き続き調査をやっていくこととなっております。おおむねの調査内容は今申し上げたとおりでございます。

それから、2ページ目でございます。一般県道川西インター線の植物に関する現地調査及び植生の復元でございます。

これは、一般県道川西インター線というもので独自に調査したものではなくて、実は、ここの調査は国土交通省が、新名神高速道路の環境調査で、平成元年にやられたものでございまして、その新名神高速道路の全線の左右500mの範囲におきまして、植生、植物相について調査されております。

現存植生としましては、この川西インター線の沿線でクロモジ・フジ群落が最も大きな面積を占めていまして、その他の植生として、コチヂミザサ・アキノタムラソウ群落などがございます。それから、植物相につきましては、これは新名神全体の話になりますけれども、シダ植物門以上の高等植物が合計132科740種あったということでございます。植生自然度に関しては、一般的に植生自然度という1から10までの単位を与えられておりますが、ここでは7が大半を占めるということで、平坦部では植生自然度4ということで、昔から人為的影響が加えられた地域というふうにいわれております。

今後の話になりますが、工事変更の植生復元ということで、工事実施に当たっては、この調査結果を踏まえて周辺の植生に配慮した適切な樹種を選定するなど、適切な措置を講じることとしております。

以上でございます。

会長

どうもありがとうございました。

ただいまの御説明につきまして、何か御意見、御質問はございませんでしょうか。

事務局

すみませんが、続きがございまして、3ページ以降、先日私が口頭で修正させていただいた交通量の部分を赤字で書かせていただいております。センサスの交通量を3ページの真ん中、事業を取り巻く社会情勢の変化の中に赤字で6,315台など、これらを訂正させていただいております。また、4ページに便益の解説を付け加えたこと、それから代表的な効果ということで、数字をきっちりと書かせていただいております。それが5ページ、6ページも同様でございまして、7ページでも交通量を書いておりますが、その中で、先般、委員のほうから排水性舗装の御意見いただいたので、排水性舗装を施工する場所については記載をさせていただいております。

そういった訂正が、ほかに12ページのところも同様に訂正をさせていただいております。

以上でございます、すみません。

会長

ブルーのところ書かれております道路事業についての御説明をいただきました。

ただいまの御説明に対して御質問、御意見はございませんでしょうか。

それでは、これで道路事業についての質疑は終了させていただきます。

次に、項目3の港湾事業につきまして、追加説明を担当課長からお願いいたします。

### 3 港湾事業についての追加説明・質疑

事務局

青い附せんの港湾というところを御覧ください。

これに、評価調書の修正を2カ所したいというふうに考えてございます。

まず、港湾-1の一番下の理由のところ、当該地区が播磨地区唯一の受入場所、「播磨地区」ということを特記させていただきました。

めくっていただきまして、港湾-5のところでございますが、実施工程の一番下の吹出しの理由のところに、「公共事業の削減による建設発生土の減少のため、工事期間を延伸する」ということを特記させていただきました。

以上、2点でございます。

会長

どうもありがとうございました。

ただいまの御説明につきまして何か御意見、御質問等はございませんでしょうか。

御質問がないようでございますので、これで港湾事業についての質疑は終了させていただきます。

それでは、次第2の(2)継続事業に係る審査案件の審査に入りたいと思います。公共事業等審査会設置要綱第2条においては、事業の評価にあたり、県が作成した調書の審査を行うことになっております。

案件番号の1番から13番の案件について審査いたします。

## (2) 継続事業に係る審議案件の審査

### 1) 道路事業

審議番号1(国)372号 丹南バイパス

まず、案件番号1番、「道路事業一般国道372号丹南バイパス」について審査いたします。事業継続妥当ということで、よろしいでしょうか。

(「異議なし」という声あり)

それでは、以上のように決定いたします。

審議番号2(国)372号 野村河高バイパス

続きまして、案件番号2番です。「道路事業一般国道372号野村河高バイパス」につきまして審査いたします。事業継続妥当ということで、よろしいでしょうか。

(「異議なし」という声あり)

それでは、以上のように決定いたします。

審議番号3(国)372号 小原豊国バイパス

案件番号3番、「道路事業一般国道372号小原豊国バイパス」について審査いたします。事業継続妥当ということで、よろしいでしょうか。

(「異議なし」という声あり)

それでは、以上のように決定いたします。

審議番号4(主)豊岡竹野線

引き続きまして、案件番号4番、「道路事業主要地方道豊岡竹野線」について審査いたします。事業継続妥当ということで、よろしいでしょうか。

(「異議なし」という声あり)

それでは、以上のように決定いたします。

#### 審議番号5(一)川西インター線

案件番号5番、「道路事業一般県道川西インター線」について審査いたします。事業継続妥当ということで、よろしいでしょうか。

(「異議なし」という声あり)

それでは、以上のように決定いたします。

#### 審議番号6(一)広畑青山線

案件番号6番、「道路事業一般県道広畑青山線」について審査いたします。事業継続妥当ということで、よろしいでしょうか。

委員

これは、地図を少し変更しているのではないですか。

事務局

すみません。資料13ページのところでございます。追加資料の説明が漏れておりましたが、この延長線の南側、赤い線の下側に実は市道があります。それを表記させていただいて、臨海部との接続がわかりやすい形で訂正させていただいています。

会長

よろしいでしょうか。

青いラベルの13ページ、道街-43のところでございます。

それでは、事業継続妥当ということで、よろしいでしょうか。

(「異議なし」という声あり)

それでは、以上のように決定いたします。

#### 1) 港湾事業

##### 審議番号7 姫路港廃棄物処理事業 網干沖地区

続きまして、案件番号7番、「港湾事業姫路港廃棄物処理事業網干沖地区」について審査いたします。事業継続妥当ということで、よろしいでしょうか。

(「異議なし」という声あり)

それでは、以上のように決定いたします。

審議番号 8 相生港改修(地方)事業 鯛浜地区

案件番号 8 番、「港湾事業相生港改修(地方)事業鯛浜地区」について審査いたします。  
事業継続妥当ということで、よろしいでしょうか。

(「異議なし」という声あり)

それでは、以上のように決定いたします。

### 3) 海岸事業

審議番号 9 尼崎西宮芦屋港海岸高潮対策事業 内港地区

案件番号 9 番、「海岸事業尼崎西宮芦屋港海岸高潮対策事業内港地区」につきまして審査いたします。事業継続妥当ということで、よろしいでしょうか。

(「異議なし」という声あり)

それでは、以上のように決定いたします。

審議番号 10 姫路港海岸高潮対策事業 浜田地区

案件番号 10 番、「海岸事業姫路港海岸高潮対策事業浜田地区」について審査いたします。  
事業継続妥当ということで、よろしいでしょうか。

(「異議なし」という声あり)

それでは、以上のように決定いたします。

審議番号 11 福良港海岸高潮対策事業 福良地区

案件番号 11 番、「海岸事業福良港海岸高潮対策事業福良地区」について審査いたします。  
事業継続妥当ということで、よろしいでしょうか。

(「異議なし」という声あり)

それでは、以上のように決定いたします。

### 4) 土地区画整理事業

審議番号 12 西脇土地区画整理事業

案件番号 12 番、「土地区画整理事業西脇土地区画整理事業」について審査いたします。



事業継続妥当ということで、よろしいでしょうか。

(「異議なし」という声あり)

それでは、以上のように決定いたします。

### 審議番号13 国安土地区画整理事業

最後の案件番号13番、「土地区画整理事業国安土地区画整理事業」について審査いたします。事業継続妥当ということで、よろしいでしょうか。

(「異議なし」という声あり)

はい、ありがとうございます。それでは、以上のように決定いたします。

どうもありがとうございました。

前回、御説明いただいた審議案件の審査が終了しましたが、各事業における委員の先生方からの御意見につきましては、前回にも説明いたしましたが私と事務局で答申文(案)として取りまとめさせていただき、改めて12月15日及び21日に答申文(案)を委員の先生方に御協議いただきますので、よろしく願いいたします。それまでに、御意見があれば、また、事前に事務局のほうに御意見をいただければと思っております。

それでは、引き続きまして、次第2の(3)継続事業に係る審査案件の説明、質疑に移ります。なお、議事については、前回と同様の進め方をさせていただきます。

では、継続事業の審査案件、河川整備事業につきまして担当課長より説明願います。

### (3) 継続事業に係る審議案件の説明、質疑

#### 1) 事務局より河川事業(継続)について説明

#### 審議番号14 河川事業 地震・高潮対策河川事業

#### 二級河川野田川水系野田川

会長

どうもありがとうございました。

ただいまの説明につきまして、何か、御意見、御質問はございませんでしょうか。

委員

河整-1で、今回、計画流量の変更の御説明がありました。この計画流量というのは、一般に、何年ぐらいの期間の実績を基に算出されるのですか。過去5年とか、過去10年とか、過去20年とか教えていただけますか。

事務局

当初、120m<sup>3</sup>/sと算定しておりましたときには、明治30年から昭和42年までのデータに基づいておりました。これを、姫路測候所のデータにして昭和24年から平成10年のデータを使っております。ですから、ほぼ50年程度の期間の雨のデータを使っております。

委員

前は明治30年からで、すごく長い期間なのに、約50年間のデータと少し短くされた理由は何があるのですか。それは、一般的に、全国的にそうなったということですか。

事務局

古い時代の雨量は、例えば、1日の雨量であるとか、単位がある程度大きくなっていて、近年は1時間単位あるいは10分単位で細かく測っています。

そういう意味で、その時間雨量のデータがあるのは50年間ということで、野田川ぐらいの流域面積が比較的小さな川ですと、1日に降った雨量で流出量を決めるのではなくて、1時間ごとに降った雨量できめ細かく、どのように雨が降り、出てくるかということを経験的に算定しなければ、流量がきちり正確に掴めないで、できるだけ新しい時代の時間雨量がわかるデータを使って計算をしているということでございます。

委員

ということは、あくまで確認なのですが、相対的な意味で以前は現在ほど細かいデータに基づくことができない形での計画流量だったということなのですね。

なぜこだわるかと言いましたら、最近、集中的に雨が降りますので、気候の変化で減っているのが、むしろ逆行しているような印象を持ったので、お尋ねしているのです。

確かに、一般的なデータに基づけば、そうかもしれないですけども、集中的な都市河川の氾濫のリスクは、高まっているのではないかと思うのですが、逆のデータなので、気になったということです。

委員

50分の1、100分の1というのがありますが、これは、雨量の過去のデータで50年間で1回と置いていいのでしょうか。

事務局

正確に言いますとそうではないのです。

50年間に1回発生する雨というわけではなく、統計的に言うと、今後1年間に発生する割合が50分の1ということです。

委員

一般的には、50年間で1回発生する雨と考えてよろしいのでしょうか。

事務局

50年間に1回というような言い方をしたほうがわかりやすいということではあります。

委員

20分の1というのは20年間、100分の1というのは100年間というふうに一応は言っているわけですね。

事務局

はい、そうです。

委員

さっきの場合も、明治以降50年間で、やっており、それを今回の新しいデータに変えたということではないんですか。

事務局

統計期間は、さっき言いましたように細かい時間雨量が取れている近年の統計データのほうが、統計分析が正確にできるということでやり直したということです。

委員

ここで言うと、古い明治からのデータに基づいた分の期間が50年だったと、そうではなかったのですか。

事務局

違います。約70年間です。

委員

新しいほうは何年になるのですか。

事務局

新しいのは、昭和24年から平成10年までの期間をとっています。ですから約50年間です。

委員

50年間やっているのですね。

事務局

その50年間のデータから統計分析をし、100分の1という確率の量はどのくらいかというのを求めていきます。

委員

50年間のデータを取って100分の1にしたわけですか。

事務局

大体50年間ぐらいのデータがあれば、100分の1という確率の推計がおおむね妥当であろうということです。

委員

100年に一回起こることが考えられるだろうということでは言っているわけですね。

事務局

そうですね。統計解析の手法としても正しい評価ができます。

委員

いずれにしても、100分の1というやいなゆる分母が増えるに従い、基本とするデータの期間の調査期間も長くなると思っていいわけですね。

事務局

そうです。

委員

そのように思っているわけですね。基本的には、それが正確に50分の1や100分の1と  
思っているわけですね。

事務局

そうです。

委員

何が50分の1なのか、何が100分の1なのか、少し専門的でわかりにくいものですから、  
20分の1が20年間というような御認識をみんな持って頂ければと思います。

会長

データを集める期間が長ければ長いほど、50分の1、100分の1と信頼度が上がるという  
意味ですね。ですから、データが短くても計算上は50分の1とか100分の1という値が  
出てくるということですね。

委員

今、実際問題として、最近の豪雨というのはすごく、ある意味では攪乱要因になってい  
るのではないかと思うので、こういう降雨量が続くと、また基本的に考えなければいけな  
いことになってくるのではないかという心配はあります。

会長

それについてはいかがですか。

事務局

今、野田川が100分の1ということで河川改修をやっていますけれども、兵庫県では、

既往最大の洪水に対して、なんとかカバーできるような計画を立てようということを基本としてやっています。ところが、そういうのが超えるような洪水、雨が降るといのも事実であり、現実的には河川改修というのは非常に時間がかかり、なかなか進まないということもあります。そういう意味では、皆さんに河川改修の限界もあるということをごきちんとお知らせしたうえで、浸水被害がこういうふうに生じるというような浸水想定被害区域の提示や、そういうソフト対策、逃げるということもあわせて、皆さんに認識をしていただくという、そういうハードとソフトと二つの方法で対応していくということが当面の課題と考えています。

#### 委員

書いてあることの確認ですが、河整 - 1 の真ん中の前回評価時点からの事業計画変更概要のところ、さっきもおっしゃったポンプについて設置時期を再検討することとした、というふうに書いていらっしゃるんですけど、これはこの計画からもうこの期間の中でこれをやらないという決定だと聞いてもいいのですか。

#### 事務局

そのとおりでございます。

#### 委員

それは、ちょうど、さきほどの50分の1の安全度でいいということに決めたということになるのでしょうか。というのは、本来であれば設置をやめたと書くべきですが、時期を再検討すると書いていらっしゃる、その辺はどういう意図でこういうことをされたのかをお聞きしたいと思いました。

#### 事務局

今、県下の計画レベルを見ますと、高潮の計画としては100年に1回というレベルで進めてきておりますけれども、播磨高潮のほかの排水機場についての完成状況は、暫定でそれぞれ50分の1レベルの計画で整備されてきておまして、今回のところはほかの排水機場とレベルを合わせ、ここの排水機場だけすべて設置するというところまでは、まだいなくてもよからうということで、今回は3台のうち2台の設置ということにとどめております。

#### 委員

今回の記述ですが、これは社会状況の変化ということがこちらに書いてあり、実際は事業進捗状況予定のところには、必ずしもそういう書き方になっていません。

前回再評価までには、3分の2ということは書いてあるのですが、今後の予定の中には、

それをやめるということは書かないで、やめるということになるわけですか。

事務局

事業内容のところにも記載しておりますが、前は排水機場（ポンプ3基）ということを書いていたのを、現計画では排水機場（ポンプ2基）ということに記載させていただいております。

委員

この事業内容のところを書いてあるということですね。

事務局

そうです。

委員

新しいデータで計算すると100分の1が50分の1になり、流量を少し落としてもいいのではないかというふうに考えたのではないですか。

そういうこともあり、3台を2台にしてもいいのではないかと判断されたのと違うのですか。そのように思えるのですが違いますか。

事務局

あくまでも、排水機の能力として2台にとどめるということでございます。

委員

とどめるというのは、流量はたくさんあるのに、よそが2台だからここも2台にしてしまおうといったような感じを与えるのですが、そうではないのですか。そのところをもう少し御説明していただいたらありがたいと思います。

事務局

全体の播磨高潮のポンプ場の整備状況として、おおむね暫定的な計画として、50分の1で揃えようという考えがございまして、このような台数にいたしております。

委員

無理矢理に50分の1にしたような、そういう感じを与えるけれども、そうではないのですか。他との整備状況を考慮すると、あまりここに予算をつぎ込むわけにもいかないもので、50分の1ぐらいにしておきましょうというふうに聞こえるのですが、そういうことなのですか。

事務局

今回の整備内容としては100分の1のところにはまではもっていきませんが、将来的に高潮時の排水能力としては100分の1、3台で約37m<sup>3</sup>/sの排水能力を持てるように、そ

のような計画にさせていただきます。

#### 委員

この前の古いデータから新しいデータに計算をし直して、実際の流量が従前は100分の1といていたけれども、50分の1で当面は考えられるのではないか、だからポンプも、全体の河床掘削等も実施して処理が可能だから2台にいたしましたという説明ではないのですか。その辺は、無理矢理に予算がないから3台を2台にしたと聞こえるものだから、その辺をはっきりしていただければよいと思います。

#### 事務局

無理矢理というわけではないのですが、この野田川は100年に1回の確率で、河川に流れてきた洪水を流すという計画にしています。

高潮時100分の1というのは話が少しややこしく、高潮のときに発生する洪水の100分の1というのは、高潮のときの100分の1ということで、河川の100分の1と考え方が少し違ってきます。高潮時と本来の河川の100分の1が同時発生する確率は非常に少なく、そういう意味では高潮の100分の1というのは少しレベルを落とした、高潮のときに発生するという意味で100分の1の計算をしています。

そのときに、今までの事例や発生の程度などを勘案し、100分の1という計画までもっていくのが一番望ましいと思っていますが、やはり段階的に整備しないと、ポンプというのは非常に予算がかかるようなこともございまして、この播磨高潮地区では、段階的に整備するということで、とりあえず2台を先行的に整備し、ほかの区間についてもまだ残っているところや、高潮排水のポンプがまだ整備できてない計画途中のところもございまして、そういったものの整備と見比べながら、段階的に統一的に切り上げようということで、ここではとりあえず2台設置し、それが終われば引き続き、次のレベルアップに向かって進めていくということでございます。

#### 会長

それでは、私のほうからお願いで、計画流量が減ってきている背景は何なのかということと、100分の1、50分の1の関係、それから、もう一つは、ポンプが3台から2台に減っている、この3つに、委員の先生方は、まだ説明が足りなくて理解が十分でないので、その3つの関係がわかるような形の説明資料を再度、次回出していただくということでしょうか。よろしいでしょうか。

計画流量が減ってきたこと、それから、河川の100分の1あるいは高潮の100分の1あるいは同時生起確率として、50分の1になるのかどうかわかりませんが、その関係と、

なおかつ、ポンプの台数が減ってきたということがどのように関係するということか、あるいは全く無関係であるのか、政策的なものとしてお決めになったのかどうかということの説明が、もう少しお願いできればと思いますが、よろしいでしょうか。

時間が足らなくなりますので、すみませんが宿題という形でお願い致します。

委員

先ほどの、もう一つ上のところで、御説明いただきたいのですけれども、平成17年度に事業継続の再評価を得たものと見なしと書かれているのですが、これは平成15年に再評価をされて、その後、検討された結果、こういうことが結果として出てき、それを、もう既に評価を受けたものと見なすという意味でよろしいのでしょうか。

事務局

そういうことでございます。整備計画の策定をもって評価をいただいたということで、お示ししております。

委員

ありがとうございます。

会長

ほかにございませんでしょうか。

委員

河整 - 11の便益の算出方法の中で、年平均被害軽減期待額の算定というところで、洪水の生起確率を掛け算していき被害軽減期待額を出すという説明があるのですが、高潮も同じように確率事象で、確率に対して氾濫解析もされていますので、その期待額というのは、この中には入らないのでしょうか。高潮の氾濫解析もされているわけですよね。

事務局

そうですね。

委員

それに対しての、氾濫に伴う被害額というものは、ここの中には入らないのでしょうか。

事務局

いえ、入っております。

委員

では、これは洪水とだけ書いておられますが、洪水と高潮は同じことをされてるという理解でよろしいですか。

事務局



そうです。

委員

ありがとうございました。

委員

河川 - 1 の環境適合性の中で、自然植生の保全等を行うというような説明があったのですが、現在のところミクリ等について持続しているのかどうかということをお聞きしたいのと、河整 - 10 で、まだ、未整備箇所のところの写真が入っているのですが、多分、この未整備箇所のところに出てきているのは、ボタンウキクサのような外来種のブラックリストに入っているような植物だと思うのですが、兵庫県はレッドリストだけではなくブラックリストというのを昨年度つくっており出しています。ですから、レッドリストに対応するだけでなく、ブラックリストに対する対応も今後必要かと思えます。

以上2点です。

事務局

ブラックリストについては、改めて確認をさせていただきたいと思えます。

それから、ミクリにつきましては、河整 - 10 のところにありますけれども、現況の河道では、断面を示しておりますけれども、現在、黄色く表示している部分、これが現況の断面で、写真にもありますように、護岸沿いにミクリ等の生育が確認されていると聞いております。

ですから、この断面の状況ですと、全部護岸沿いも掘削してしまうような形になっておりますが、実際の工事の中では、澁筋を意識し、澁筋部分を掘削して、できるだけ護岸沿いの付近については、少し、河床を上げるような形で、澁筋の形成を意識するような形で掘削するように考えたいと思っております。

会長

それでは、ブラックリストについても、次回御説明いただくということで、よろしくお願ひします。

ほかにございませんでしょうか。

これで、御質問も一通り出たようでございますので、次回に追加説明をお願いしました質疑につきましては、次回に、再度説明いただくようお願いしたいと思います。

質疑内容につきましては、先ほど申し上げました、流量変更あるいはブラックリストということだと思えます。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、引き続きまして、継続事業の審査案件、林道整備事業に入ります。担当課長

より御説明よろしく申し上げます。

## 2) 事務局より林道整備事業(継続)について説明

審議番号15 森林基幹道整備事業 千ヶ峰・三国岳線

会長

どうもありがとうございました。

ただいまの御説明で御意見、御質問ございましたら、どうぞよろしくお願ひいたします。

委員

私は数年前まで県産材の推進のことに10年以上関わってきたので、このことはすごく素晴らしくいいことだとは思いますが、お聞きしたいのが二つありまして、原木の需要がふえてきたということなのですが、昔はもう外材の値段が圧倒的に安かったので国産材が供給されなかったという事情があるのですけれども、価格的にはやはり安くなって、なおかつ事業者としては国産材を使おうという、足りなかったら使わざるを得ないという意味で使っておられるのか、そしてその原木が何に使われるのか、合板が何かに使われることが多いのでしょうか、集成材が何かに。普通の一般的な木造住宅としての木ではないような気がするのですが、その用途と、それともう一つは、木材、林業に関する従事者が非常に少なく、それでなかなか整備がいかない、間伐材がなかなか取れないという、その辺の人材のほうに関してはどのような状況なのでしょうか。2点お願ひいたします。

事務局

まず、木材の需要でございますけれども、県産木材が今使われております量は、県下で消費されております木材の5%ほどでございます。かなりの部分、外材が多いわけでございますけれども、今は県産木材の、特に杉につきましては、外国材よりも随分安くなってあります。そういうところで、冒頭にもロシア材の関係とか、中国の需要の増大とかも話がありましたが、外国産材がだんだん入りにくくなってきておる状況の中で、国産材に置きかえていこうという動きがございます。それに応えていこうということで、川上の対策、また川中ということで、製材工場が平成19年にこの審査会でも御審査いただきましたけれども、ようやく今月7日に完成いたしました。そういうことで、県産木材の川上から川中、また、川下の需要拡大も含めまして、県産の資源をどんどん活用していこうと、そういう動きがございます。

用途でございますけれども、県産木材は、やはり、杉につきましては板材でございます。また、ヒノキにつきましては柱材でございます。また、外国の集成材と対抗するという意

味で、間柱とか筋交とかそういうものにも使われてきつつありますし、特に合板の関係が、外国材が入りにくくなっておりますので、国産の県産の杉に置きかえていこうという動きもございます。

また、林業従事者でございますが、県下で1,150名ほどでございます。林業の従事者と申しますのは、賃金労働者といいますが、森林組合とか素材生産業者に、賃金で働く労働者のことございまして、月給制の安定したそういう職場にするとか、また、技術の取得でありますとか、資格の取得の支援とか、そういう形で何とか技術者の確保はできているというふうに考えてございます。

委員

ありがとうございました。そういうことによって、仕事の場が増えたり、今の仕事がないという人たちが、それで食べていけるくらいに活性化していくようになれば、さらにB/Cが上がるかというふうに期待しています。

会長

どうもありがとうございました。

ほかに御質問はございませんでしょうか。

委員

進捗率が非常に低いのが少し気になるのですが、ほかの優先路線から多分、今後この路線に予算が回ってくるであろうと、それで進むであろうという御説明なのですが、全体の林道の整備路線の中での優先順位と言いますか、本当にこの路線に回ってくるのかどうか、全体像の中でどういうふうな優先順位をおつけになられてこの事業をお考えになっているのか、お聞かせ願います。

事務局

今、現在、7路線の県営林道事業を実施しておるわけでございます。

この7路線、どれが重要でどれが重要でないということではなく、すべて重要なわけでございますけれども、前の表で見させていただきますと、23年度に1路線、24年度に2路線、25年度にまた1路線、この赤い印のところが完成予定路線でございます。今、7路線のうち25年度には4路線卒業しますので、26年以降にはもう残っておるのが3路線ということでございます。

今から事業量そのもの、予算額がふえていくということはまず考えられないわけでございますけれども、前に示しましたように、まず完成間近な路線、卒業間近な路線をまず重点的に予算配分をし、完成しますとそれだけ事業の効果、発現が早いということでござい

ますので、まず、間近な路線に重点配分していきます。

この、千ヶ峰・三国岳、ピンクのところでございますけれども、これが一番最後に採択した路線でございますので、どうしても、この路線と一番上の須留ヶ峰線、この2路線が最後まで残ってきたということです。

先ほど、予算の全体事業費が減ってきたということと、平成20年度以降、県の新行革が始まっておりますので、平成20年度以降、事業費が大きく減少したということで、その2路線にどうしてもしわ寄せがきたということでございます。ただ、今の千ヶ峰・三国岳線については、当初平成27年に完了ということでございましたので、先ほど説明しましたとおり、南工区をまず部分開通をさせて、県産木材供給センターへの安定供給を図ります。

県産木材供給センターが近いということを先ほど言いましたけれども、南工区と北工区を比べますと、人口林率が北工区が70%ぐらい、南工区が80%ぐらいで、約10ポイントぐらい南工区のほうが高いということがございまして、南工区を優先的に事業実施していきたいというふうに考えておるところでございます。

会長

よろしいでしょうか。

ほかにございませんか。

委員

防災上も、林道整備は、ぜひ進めていただいたほうがいいと思うんですけど、3点ばかり。

一つは、林道整備するときに、きちんとした調査みたいなのがされているのかどうか、自然環境の調査みたいなことはされているのかどうかということと、それから第2点は、林道整備に当たって、のり面ができて、そののり面の保全でいろんな植物を使って、植生保護工が行われるのですが、そのときにどのような植物、先ほどのブラックリストではないのですが、どのような整備が行われているのかが第2点と、それから、林道整備を行うことによって間伐がどんどん進んで、防災がどんどん進んでいくというのは、非常にいいことだと思いますが、主伐されたときに、また造林されると思いますが、今、鹿の被害が非常に大きくて、植林したところのその後の状況というのは、どんな状況になっているのか、その3点お願いしたいと思います。

事務局

まず、計画地の調査でございますけれども、林道事業につきましては、環境アセス法に基づきますアセスの対象にはなってございません。

ただ、自然環境を大切にするという観点で、事業実施にあわせまして、全体計画調査というものを各路線すべて実施しております。アセスではないんですけど、事業の実施要領に基づきまして、内容的には社会環境調査、人口とか産業とか社会環境調査、それから自然環境調査、地形、地質、気象、それから植生とか動物、そういうものの自然環境調査、それから路線調査、路線の選定だとか概略設計、こういうものを調査、実施しております。

これは、平成8年の10月に現地調査をいたしまして、その調査結果を簡単に申しますと、植生でございますけれども、先ほど申しました人工林率が非常に高いということでございます。調査地の森林の8割近くが人工林となっております、わずかに天然林があるわけですが、それも薪炭材、伐採等の人手が入った、二次林ということでございます。

それから、前に植生図を出しておりますけれども、青いものが人工林、それから、ピンクで書かれている、これがアカマツ・ミツバツツジ群集でございますけれども、この、アカマツのほとんどのところが人工林であるというような調査結果が出ております。

それから、一番気になるところが貴重種でございますけれども、右上に、これは調査結果で報告書のコピーでございます。ミヤマクマワラビ、タニヘゴ、イワイタチシダ、ミチバタガラシ、オオイタヤメイゲツ、こういった貴重種が何種類か出てきたわけでございますけれども、すべて林道沿線から離れておるということで、特に、これらの植物の保護等はいたしておりません。

それから、もう一点、特別天然記念物のオオサンショウウオが北のほうに生息する河川がございます。これも、直接この林道に係るところではございませんので、林道の事業実施に当たって川を濁さないようにするという工夫、これから、まだ工事に着手していませんけれども、着手するときには、そういう形で事業を実施していきたいと考えております。通常林道につきましては、そういう汚濁防止の配慮をしながら事業を実施しておるわけでございますけれども、貴重な生物がいるということでございますので、特に配慮をしていきたいというふうに考えております。

それから、2点目ののり面保護の関係でございますけれども、従来、林道ののり面の種子吹きつけ等をしてあったわけでございます。緑化の早い外来種、それから環境に適合する在来種というような、そういうものを混合して種子吹きつけしてあったわけでございますけれども、生物多様性への配慮が問題点として浮かびあがってきました。一つは、従来吹きつけをしておりました在来種というのは種子の採取が非常に困難であるため、在来種といわれるものでありましても、県外産とかあるいは中国産、こういう種子しか入手できないということで、そういうものを蒔いてあったわけでございますけれども、県外産とか

外国産の在来種を使用することは遺伝子攪乱につながるので、外来種を蒔くよりも悪影響を与えるというような専門家の御意見もございます。そういうことで、まず在来種もほとんど地域産のものは手に入りませんので、在来種は使用しないこととしました。

それから、2点目でございますけれども、生態系に影響の大きい外来種を使用しますと、ほとんどがその外来種ばかりになってしまい、本来の在来植物が駆逐されてしまいますので、そういうものも使用しないこととしています。それから1点、調査で判明したことでございますけれども、既設林道で調査した結果、自生種を蒔かなくても自生種の侵入がある程度期待できるということがございます。

それで、結論として前に出しておりますけれども、クリーピングレッドフェスクだとか、レッドトップ、バミュダグラス、こういう数年で衰退してしまう、蒔いて1年、2年の間だけのり面保護、その後は自生種が入ってくるというようなものを使用しております。

今、県営林道につきましては、前に書いております4種類、これで事業を実施しておりますが、今後また、再調査等を実施していきたいと考えております。

#### 事務局

3点目でございますが、鹿の被害によって、あとの植林地がどういうふうにしてるのかということでございます。

鹿が、県下で143,000頭生息しているというのは、非常にたくさんの鹿がおりますので、今は、皆伐というのは、ほとんどされない状況でございます。木材生産は間伐材を利用するという形で、県の総量が130,000m<sup>3</sup>ほどございますが、100,000 m<sup>3</sup>ほどが間伐材と道の支障木でありますとか、そういう形で生産されております。ですので、なかなか皆伐というのできない状況でございますので、するときには鹿柵を張りめぐらせて完全防御すると。そういう形でさせていただきたいと思っております。

#### 委員

基本的なことを二、三お尋ねしたいのですが、これ、南工区で既に、一部道路できあがっているようですけれども、まだ供給は始まってないのですね。

#### 事務局

いえ、供用開始しております。

#### 委員

いやいや、木材の供給です。

#### 事務局

一部、木材も搬出されております。調書に写真を出しておりますけれども、南工区の一

番南のほうで一部出しておる状況でございます。

委員

林道 - 1 の中ほどより少し下の、県産木材供給センター、原木供給量、12万6千 $m^3$ /年とありますけれども、これは、センターの供給量ということですか。ということは、先ほど、ちらっと映してもらったようなのですが、南工区からどれぐらい供給されるのですか。それは、どこか資料が出ているのですか。

事務局

先ほど、17,000 $m^3$ という数字を申しましたけれども、調書の中ではあがっておりません。

林道 - 5 の中に から までの、原木供給団地がございまして、南工区は茶色で、赤で書いております から 、これが南工区の方でございます。

委員

これが供給量ですか。供給量というのは出ていないのですか。

事務局

はい。先ほど説明は17,000 $m^3$ という説明はしましたけれども、この調書の中では出しておりません。

委員

南工区は17,000 $m^3$ 、北工区はどうですか。

会長

数字がややこしいようでございますので、またこれも次回まとめていただくよう宜しくお願いいたします。

委員

要するに、経営的に、林道をつくり、木材を供給するのはいいのですが、はたして、それがきちんと目論見どおり売れていくのかどうか、なおかつ、これは、平成28年度以降に延びたようなのですけれども、さらに、長い北工区があるわけですよね。さらに北に伸ばして木材を供給するほどの需要がきちんとあるのかどうか。その辺の経営的な見通し、しっかり売りますという以上の何かがあるだろうと思うのですが、その辺の説明が聞きたいと思いました。

今、既に一部供給されているようであれば、当初の予定どおり商品として売れているかどうかという点で、量としては少ないと思うのですが。

事務局

既に供給されておると言いますのは、現在、130,000 $m^3$ 出ている分ということで、新た

なセンターは過日にできたばかりで、これからこういう林道沿線の森林資源を積極的に出していこうと、それが、年間126,000m<sup>3</sup>ということ、ですから既存のものが130,000m<sup>3</sup>、そして新たにできるものが本格的に稼動しましたら、現在の約2倍の木材供給が可能になるとそういうことでございます。

会長

よろしいでしょうか。

委員

今、委員が御質問になったことと、私もほぼ同義になるかと思うのですが、林道 - 1、林道 - 2のところでは県産木材供給センター等への原木安定供給という文言がありますし、今、局長さんが御紹介くださいましたように、原木供給量126,000m<sup>3</sup>ですか、それから本格稼動、これは平成25年度時と、あちらこちらに今の論点となっていることについての数値がございますので、この辺りの現状については、林道周辺からの原木供給の現状と、今後の見通しですよね。スタート、本年度開始ですので、とても少ないのはよく理解できますので、その辺りを一覧表にさせていただいたものを、次回で結構でございますので、御紹介くださいというのがお願いです。

以上です。

会長

という新たな資料の要求でございます。ここでは、公共事業等の林道と管理というものが、どんな形で生かされているのかという、資源量の数値と、それから今までの林道がどのような形の事業でなされているのかという量的なものが出てくれば、それでよろしいでしょうか。

委員

供給センターをつくる时候にも、相当経営のことについてこの場で議論はありましたから、今の話で、県としては、この地域の原木をむしろ供給センターに供給するのだという考え方を強く出していく必要があるだろうと思います。

それから、1点だけね、林道 - 1で、これは兵庫県だけのことなのですが、林道 - 1の1の中国の木材需要急増とありますね。その後の丸太輸入量が、平成12年が7.3百万m<sup>3</sup>、平成18年が33.7百万 m<sup>3</sup>という意味がよくわからないのですが。

この、丸太輸入量というのは中国からの丸太輸入量が増えているという意味ですか。

事務局

中国の輸入量が、これだけふえておるといふことです。



委員

中国が輸入している量ですか。

事務局

そうです。中国が、7.3百万 m<sup>3</sup>が33百万 m<sup>3</sup>に。

委員

下の表現と少し矛盾するような感じになるので、これは、もう少しわかりやすくしておいて下さい。中国の木材需要量がこれだけふえているということで、我が国の原木輸入量が、中国産も含めて減ってきているといったことですか。

事務局

世界の丸太が中国にどっといっているということで、国内になかなか入ってきにくい状況にあるということです。

委員

もう少し書いておいたほうがいいですね。

事務局

わかりました。すいません。

会長

その旨、わかるような表現の御訂正をよろしくお願いいたします。

それでは、林道事業につきましては、また、わかりやすい追加説明資料をお願いすることになると思いますので、もう一回、御説明をよろしくお願いいたします。

御説明の内容につきましては、先ほどの資源料としての問題あるいは委員からもございました、県産木材供給センターの活用の実績あるいは流れ、そういうものにつきまして、あるいは調査経過につきまして御説明をお願いしたいというふうに思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、引き続きまして、継続事業の審査案件、漁港漁村整備事業に入ります。担当課長より御説明よろしくお願いいたします。

### 3) 事務局より漁港漁村整備事業(継続)について説明

審議番号16 広域漁港整備事業 室津漁港

会長

どうもありがとうございました。

ただいまの御説明に関しまして、御質問、御意見ございませんでしょうか。

委員

今年のカキの出来はどんな感じですか。

事務局

今年、猛暑でカキの取れも悪いのかと思っていたんですけども、ちょっと小粒ながら例年並みの生産量が上がっておりまして、10月10日ぐらいから既に収穫に入っていると聞いております。

委員

施設用地が半分になっているわけですけど、写真を見せていただくと、漁港のほうにも結構広い場所があって、室津祭りとかやっているようですけど、これは、この場所の近くにもう1カ所、同じような売店、商業施設があると考えていいのですか。

事務局

今、4つ加工場がございまして、その後ろに駐車場とか、あと、網を干すような場所が既に土地としてあります。

それは、例えば、カキ養殖以外で、漁をして戻って来たところに網を置いたりする用地が必要ですので、カキの加工場を立てる用地としては、今は、後ろにはないということで、新たにカキの加工場用地を、(平面図で)赤く塗ってるところですけども、そこを埋め立てて用地を確保したいと、こういう計画でございまして。

委員

ということは、商業的な施設ではないのですね。何かそのようなことを書いてあったような気がしたのですが、加工用の、漁業者が使われるための施設用地と考えるといいのですか。

事務局

今まで魚を取っておられた漁業者が、カキの養殖も手がけてみようということで、加工場とか直販施設の用地をそこに持ってこようというものでございまして。

委員

一番下のところに優先性として、「カキ等の地元水産物を直接販売することとしており」と書いてあるので、それはないと思っていいのですね。これはまた別の話でいいわけですね。すみません、その辺の整理が、私ができていないだけかもしれませんが。

会長

一時的に販売に使われるのか、メインは生産用地だけどもという御質問です。

事務局

今回つくろうとしているのは、加工場がメインです。今、おっしゃっているところの祭りなんかやっていると後ろに、直販所兼加工場があるかと思うんですけども、ああいうふうなところも、営業する経営体によっては出てくる可能性もございます。

委員

最後の優先性のところに、事業効果と書いてらっしゃるところに、販売のことを書いていらっしゃるので、少し説明と違うし、こういう施設がたくさんあるので、逆に集約していかないとコストばかりかかってしまうのではないかと思ったのです。

委員

調書の中身と説明とで一貫性がありません。

委員

なかったのではと思い、お聞きしたのですけれども。

事務局

ここに書いてございますように、カキの加工場とあわせて直販施設もつくる計画をしてございます。

委員

そうすると、同じような地域の中にこういう加工販売するような場所があるわけですね。2重にそういう施設をつくることにならないかと、同じ漁港の中に。ちょっとそういう危惧を感じるのですが、せっかく削減されたならば、逆にそこは特化して、すぐその場で売らなくても、何キロか行ったところに販売店があれば、そこでやっていただいてもいいのではないかと。無駄なような感じがしたのですが。

事務局

どの程度までカキの加工場と、直販施設をあわせて計画しているのかということについて、まだ、それぞれの経営の中身は検討している段階でございますので、我々としては、カキの加工場と直販施設をセットでの施設を想定してございます。

委員

今の既存の施設と、これから整備しようとしている加工場と、そこには販売所ができるかどうか、そういうものを統一し、ばらばらにならずにうまくお客さんが呼べて効率的な施設になっていくように、県としては誘導していかなければいけないということになるのではないですか。

事務局

あまり競合しすぎて、かえって販売自体がうまくいかないというのであれば本来の目的

に反するようなことになりますので、その辺りは十分、県としても見守っていきながら、場合によっては指導していけたらと思っています。

委員

競合施設との関係というのも、こういう施設開発では必ず考えておかなければいけない視点ですので、御説明の中にそういうものも入れていただいたほうがいいのではないかと  
いうふうに思いました。

会長

それはB / Cの中には項目としては入ってくるのですか。こないのですか。

事務局

B / Cの中にはカキの直販所の項目までは入れておりませんが、施設の規模といいますが、考え方として、そういう直販所という言葉を入れております。

会長

それ以外の観点もあわせて、総合的に考えていただくということの御要望が出たということで、よろしいでしょうか。今後、計画されるときには、近隣施設との関係とか、そういうこともあわせて考えていただきたいということです。

事務局

御指摘いただいたように、近隣施設のほうは、調整なども図ってまいります。

委員

すみません。今の点に重ねて私も同感の部分を追加させていただきますと、今回の漁港 - 1の調書の(4)優先性のところに、特筆してお書きになっておられますよね。「地元水産物を直接販売する」ということをあげられるのに、今のお話ですと、若干、項目の計上に関してのプレを感じるのですね。ですから、B / Cに入っていないというのがまずゆゆしいにも関わらず、優先性は特記すべきことだから載っているのかもしれないのですが、集客・観光という観点を含めるのであれば、明らかに、これだけ空間的に離れていると、観光客が1カ所に来て、ああこれだと思って、なかなか先に足を伸ばさない。その辺りのところを相当にきちんと考えてしないと、金額的に少なくなったとはいえ、結構な金額を公共事業として支出しながら、しかも計画年限を伸ばしておやりになるということである以上、もう少しきっちりと、委員がおっしゃったような視点に関してもそうですし、この調書での整合性を、少し取っていただく御説明をお願いしたいなと思います。

優先性で書いておられるにも関わらず、観光に関しての御説明は、今回のところに全然ないですね。ですから、直販に関してその辺りの資料等もできたら教えていただきたい

など思うのですが。逆に、そういうところに留意しながらの計画というような印象を個人的に持ちますし、室津と言ったらそういうところを気にしながらの観光もあると思うのですけれども、景観がなかなかよいことに加えて、おいしいカキがあるならじゃあ行こうかという話にもなるかと思しますので、その辺りの御説明お願いいたします。

#### 事務局

まち並み自体が一つの観光資源であり、漁港 - 10にもありますように、定期的にこういう直販施設もやってると。こういったまちへ訪れた方々と、そういった水産物をどのように誘致するか、リンクするかというのが、やはりソフト面でこれから非常に大事になってこようかと思えます。というようなことで、地域でもそういったまちづくりと言いますか、まちの集客を目指したような協議会もございますので、そのような中でも、今ある施設も含めまして、今後、新たにできる施設の利活用なんかも、PRと言うんですか、誘導していってもらえればというようなことも思っております。

#### 委員

そういう意味で、今度、増設するところに、もし仮に、集客施設をつくるのであれば、車に乗って来る人ならいいですけれども、集客やまち並みについてよっぽど何か考えないと、ここまで人を引っ張ってくるのは、生半可なことではないのではないかという印象を持ちますので、その辺りも、地元の方からの御説明とか御要望があれば、御紹介いただければと思しますので、お願いいたします。

#### 事務局

先ほどの回答なんですけども、直販市場の施設を今の湾の一番町に近いところにつくるべきではないか、というのも検討はいたしましたけども、湾の形状を見ていただくと、どうしても、そちら（現計画の場所）にしかつけれないような漁港の形をしております。そういった中で、直販施設というのは重要な位置を占めておりますし、また、観光資源の一つともなりますので、こういった実態の中で、できるかぎり足をそちらに運ぶような施策というか、動きをできるような仕組みづくりを、漁港課としても考えていかなければいけないというふうには考えております。

地元からの話につきましては、今のところは、そういった話はまだ出てきておりませんが、いずれは出てこようかと思えます。我々はそのことはよくわかっておりますが、できれば町に近いところにつくりたかったのはやまやまですけども、見てのとりの形状でございます。そこにつきましては、施策として考えていきたいというふうには考えております。

#### 委員

その辺はよくわかりますが、計画が出た時点からの時間の経過から考えると、その計画があつてしかるべきではないかという印象を持ちましたということを、コメントさせていただきます。

#### 会長

どうもありがとうございました。

御指摘のとおり、今後、利活用については地元とかなり密接な協議をしていながら、利活用を図っていただきたいということを審査結果の意見としてつく可能性があるということでもよろしいでしょうか。

#### 委員

現在、経営体として8企業あるようですけれども、この安定性と言いますか、今後、跡継ぎとかいうことで、どういう状況にあるのでしょうか。

先ほど、相生港の場合、係留数がかなり減ってきている状況が見られますけれども、そういう点でうまく相生湾と室津が連携して、相互に発展するというのは非常に望ましいところですね。昨年も、相生湾は全滅、それで室津のカキで助かったというような状況がございますけれども、連携と経営体の安定性、それについてお聞きしたいのですが。

#### 事務局

年々カキの経営体は増えております。前回の評価を受けたときには、新たに7経営体ほど新規に加工場を建てたいというようなこともあったんですけども、先ほど説明しましたように、資金の面から、今回は4経営体についてはできるだけ早く加工場を建てたいというような御希望もあるようでございます。ということで、ほかの魚を取る漁業のほうが、どうも低迷しているんですけども、カキはそれに替わって安定した収入を上げようという養殖業のほうに軸足がいったらというのが、室津の現況ではないかと思っております。

また、カキの連携というんですか、東は室津から西は赤穂まで、各場所でカキの養殖をやっておりまして、それぞれ秋から冬にかけて、カキ祭りのような一連の行事で集客できるような行事をやっているかと思えます。ということで、西播磨地域で連携してカキのPRに取り組んでいるというのが、今の連携であるかと思っております。

#### 会長

どうもありがとうございました。

御質問も一通り出たようでございますので、これで漁港漁村整備事業についての質疑は終了させていただきます。ただいまの御質問の中で、意見はかなり出ましたけれども、追

加資料の説明の要求はなかったと思いますので、今ここで審査を行って、事業継続妥当かどうかということについて御意見を伺いたいと思いますが、よろしいでしょうか。

#### 継続事業に係る審議案件の審査

##### 漁港漁村整備事業

##### 審議番号16 広域漁港整備事業 室津漁港

それでは、案件番号16番の広域漁港整備事業室津漁港について審査いたします。事業継続妥当ということで、よろしいでしょうか。

(「異議なし」と言う声あり)

どうもありがとうございます。

なお、答申、これは12月15日あるいは21日の協議に反映させる主な意見としては、今日いただきました御意見等を原案として、事務局と私の方で書かせていただきたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

それでは、事業継続妥当ということで決定いたします。どうもありがとうございました。

それでは、引き続きまして、継続事業の審査案件、水道用水供給事業に入ります。なお、事務局より、今日は時間が遅れているということで、次の事案につきましては次回に回させていただきます。今日はここまでの審議とさせていただきますので、どうぞよろしく願いいたします。

#### 4) 事務局より水道用水供給事業(継続)について説明

##### 審議番号17 特定広域化施設整備事業

会長

どうもありがとうございました。

ただいまの御説明に対しまして、御質問、御意見ございましたら、どうぞよろしく願いします。

委員

今後13年間の事業の予定ですが、この工程表を見せていただくと、後半の7年間に導水管や主要な工事が、集まっているように思うのですが、これはもう少し均等化して実施されないのでしょうか。工程上、このようになるというのは理由があるのでしょうか。

事務局

整備に当たりましては、水需要に応じて、段階的に整備するというようにしておりますので、整備する年次を水需要にリンクさせるとで、こういう形になります。

委員

ということは、平成22年以降、最初の7年間というのは、ほとんど増加しないということですか。

事務局

そうです。

委員

後に先延ばすと、ますますしんどくなるのではないかという気がします。

事務局

少し補足しますと、先ほど説明しました現有施設能力が、現在の申込水量の大体1.1倍ぐらいの能力を有しており、若干、その余裕があります。

委員

そうすると、逆に、将来見通しの中で、平成30年以降のこのような導水管の整備といったものも見直される可能性は出てくるということですか。

事務局

はい。水需要に応じて見直す可能性があります。

委員

水道事業の場合は、今、話にありましたように、将来、どういう水需要推移があるかという将来の予測が必要ですが、今回、そういう数値面での将来の見通し、ビジョンに関するデータがないのですが、どのように見ておられるのでしょうか。

事務局

現在の申込水量が386,690m<sup>3</sup>/日で、平成35年の目標年次では480,400m<sup>3</sup>/日ということで、約93,710m<sup>3</sup>/日ぐらい今後増える見込みです。増量の主な要因ですが、各市町が持っている自己水源は、地下水などが多く、その水質が悪いとか、水量が減っているとか、また、浄水場の施設が、老朽化しているため県水に切りかえたいということで、増加するのが62,610m<sup>3</sup>/日で、あと、人口増の市町もあり開発団地もあって増加するのが15,500m<sup>3</sup>/日、湧水等の危機管理対応上、複数の水源を持っておきたいのが15,600m<sup>3</sup>/日となっており、各市町のヒアリングの結果を踏まえた数値となっています。

委員

バックアップ機能はわかるのですが、給水人口や需要がこれから増えるというところが、



どうも理解できません。要するに各自治体の今、持っている水道水源というのが非常に不安定であるという、そういう背景でございますでしょうか。

事務局

確かに人口とか、一人当たりの原単位も増えないのですが、先ほども言いましたように、各市町が持っている自己水源の不安定な要素があり、県水に切りかえるということにより今後も需要が増えるということです。

委員

人口増加というか、右肩上がりというのはだれも納得できないと思いますので、そうではないということによろしいですね。

委員

今、委員がおっしゃったことも、前の時のことも含めまして、前の評価のときには推計資料をお出しになっていたと思いますので、次回で結構ですので、データを御紹介いただきたいです。今、お持ちでしたらお渡しくださっても結構ですけれども、ここでおっしゃっている根拠になる、各地域ごとの水量予測のような数値です。参考までに拝見したいのでお願いいたします。

事務局

資料を次回お配りします。

会長

それでは、次回にこの資料を再度追加説明資料として提出していただけますようよろしく申し上げます。

委員

前回の評価時には、完成予定年度が平成27年で、今回は平成35年とし、計画給水量を減量することで受水団体と合意したと書かれているのですが、この減量した480,000m<sup>3</sup>/日は、平成35年時点の数値ということによろしいのでしょうか。

事務局

そうです。

委員

そうしますと、その計画の変更によりまして、事業内容としては浄水場を6カ所つくる予定だったのを、1カ所減らすということですか。管路延長は前回の評価より伸びているのですか。

事務局

船木浄水場の整備をやめることにしましたので、船木浄水場から供給しようとしていたエリアに水を送るために、新たに船津小野送水管を布設することになりました。前回よりも延長が増えています。

会長

船木浄水場があれば、この管路はいらなかったのですか。

事務局

いいませんでした。

委員

この費用負担のところを見ますと、これは県費までで、市町の負担はないということのようですね。そうしますと、市町側から見れば、できるだけこの事業を展開していただきたいという希望が、どんどん出てくる状況にあるのでしょうか。その辺り、要望が多い場合には、どういうふうにコントロールしておられるのか教えていただけますでしょうか。

事務局

施設整備に要する費用は、市町が払う料金に反映されます。整備にあたっては、できるだけ費用の抑制に努めて、計画的に実施するよう各受水団体と毎年度協議をしながら進めております。

委員

県としては、費用を代金として回収しているということで、よろしいですか。

事務局

はい。

会長

どうもありがとうございます。

それでは、御質問も一通り出たようでございますので、これで、水道用水供給事業についての質疑は終了させていただきます。追加説明としては、需要予測の一覧表をよろしくお願いします。

以上で、継続審査案件の説明と審査はすべて終了いたしました。

私がいただいている時間配分では、これで15時半の予定であります。申し訳ないことに16時40分になっておりまして、1時間10分遅れております。先ほど事務局と相談させていただきました。今日の次第の3番目の報告事項の(1)、(2)につきましては、次回に回させていただきたいというふうに思います。

大変、進行が遅れまして申し訳ありません。

それでは、以上をもちまして、本日の審議を終えたいと思います。今日いただきました御意見につきましては、答申のところの案件の中に、事務局と私のほうで書かせていただくというふうに思っております。それでは、河川、林道、それから水道用水につきましては、次回に審査をいただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、事務局にお返しいたします。

### 3 連絡事項

(事務局より次回審査会の予定等について説明)

### 4 閉会