

平成22年度 第3回 奈良県公共事業評価監視委員会 議事録

1. 日 時 平成22年12月21日(火) 13時30分～16時30分
2. 場 所 奈良県経済倶楽部 大会議室
3. 出席者
 - ・ 委 員 (敬称略)
 - 三野 徹、松井 淳、三浦 晴彦
 - 藤次 芳枝、朝廣 佳子、柳谷 勝美
 - 戸田 清子(欠席)
 - ・ 奈良県 土木部次長、河川課長、地域デザイン推進課長、河川課、地域デザイン推進課、技術管理課、森林整備課
 - ・ 市町村他 五條市、宇陀市、奈良生駒高速鉄道株式会社

4. 議 事

(1) 委員会の運営について

- 1) 平成22年度第2回奈良県公共事業評価監視委員会の議事録の確認
- 2) 平成22年度再評価対象事業一覧説明

(2) 森林環境保全整備事業の再評価について

- 1) 森林環境保全整備事業 林道高野辻阪本線の再評価に関する説明(五條市)
- 2) 森林環境保全整備事業 林道高野辻阪本線の再評価に関する審議

(三野委員長)

大幅に事業進捗が遅れていることから、大幅な抜本的改革により事業縮小を行い計画年度までに事業完了を目指すということだが、質問・意見を頂きたい。

(柳谷委員)

3点ばかり質問させて頂きたい。進捗率が大変遅れていた原因は何であったか？残り5年で完了するのか？木材生産増進便益が費用対効果に計上されているが、国有林が放置され、施業する従事者も高齢化がすすんでいるなかで、国土保全県土保全の観点から見ても森林施業を促進するこの計画は推し進めてもらいたいと思っている。そういったことも含めて、国土保全県土保全と今後の林業の経済的観点に基づいた意見を聞きたい。

(五條市)

まず1点目の遅れている原因ですが、平成17年9月に大塔村が五條市に合併しました。大塔村独自でしたら林業は主産業ということで重点を置いていたわけですが、合併により予算配分に変化が生じ事業費が縮減されてきたことが一つ。また全体の用地承諾は整っていたが、一部立木伐採交渉が難航していたことが原因で事業が遅れました。

これから5年で完了できるのかということについてですが、残り5年で変更後の残延長1,000m少々については年間200m進めて5年かけて完了できると考えている。3.5m幅員の林道を先線まで開設した後にそこで大きな作業ポイントを作りまして、そこからは2.5m幅員の作業道を作設することで森林保育ができる環境をつくる事としている。今の計画以上に進捗が進むことから、事業効果も現れると考えている。

最後に森林施業の便益は色々あり、今回の資料には記載しておりませんが枝打・間伐等の施業がしやすくなるメリットがあります。また人工林が適切に管理されないことによる弊害があり、ダム等の水質改善・熊等の動物が町に降りてきたりしている。人工林より天然林が望ましいということで、今後同じような人工林ではなく天然林誘導を目指す動きもある。レクリエーションとしての場も提供でき、これから山の利用は見直され

ると考えている。

(柳谷委員)

伐採交渉が難航したということだが、どういった点が難しかったのか。参考に教えて欲しい。

(五條市)

大塔町内の森林所有者のほとんどが県外であり、説明等対応しきれないのが現状で交渉が難航した。

(藤次委員)

林道が出来ることによって利用区域内の受益所有者や林業従事者の数はどれぐらいいるのか？(計画変更後の利用区域について)

(五條市)

受益戸数は95戸。林業従事者の正確な数字は不明だが、退職共済を元に計算すると20人で平均年齢はおよそ57.2歳。

(三野委員長)

完成後この林道は所有は森林組合なのか？

(五條市)

市の管理である。所有権は市のものではないが、管理は市で行う。

(三野委員長)

管理費用等は施設整備のプラスマイナスで見込まれ、プラス評価となっていると考えてよいか？

(五條市)

そのとおりです。

(三野委員長)

作業道は別事業ですが、当初計画に含まれていたが計画変更により林道の利用区域からはずれた受益者の方々は了解しているのか？

(五條市)

林道終点の尾根まで行くとほとんどの人が恩恵を受ける。そこから先は作業道でも十分保育は可能であり、早く進捗を進めるために了解を頂いている。

(三浦委員)

将来の間伐施業の棒グラフ(スライド資料11ページ)は累計ということだが、単純に線形に合わせて間伐面積・木材搬出材積を増やしているのか、ある程度根拠に基づいた計算が行われているのか？

(五條市)

実績に基づいたデータを元にグラフを作成している。H27年度には林道が完成し、林道周辺は間伐ができると想定している。林道開設完了後も作業道を伸ばしていくので、作業道の周辺も間伐等の施業ができるとの見通しである。

(三浦委員)

将来の木材の需要までも見込んでいる訳ではないのか？特に搬出材積等に関しては現在の搬出状況が今後も続けばグラフの数値が期待できるという想定なのか？

(五條市)

このあたりは60年生の森林であり、主伐をやろうと思えば90年、100年とかかる。そのため利用区域内の間伐材積としている。

(三浦委員)

間伐対象面積が増えるという考えでよいのか？

(五條市)

そうです。

(朝廣委員)

間伐等の伐採が便益で計上されているが、実行されなければ効果として現れ無い。道路は市が管理、森林は山守管理ということになっているが、林道が開設されてからきちんと森林が整備出来るような管理状況が整っているのか？

また、今後林業従事者の高齢化が進んでいくなかで林業従事者をどうやって確保していくのか？

8億という事業費をかけているのだから、観光ポイントとして利用できないのか？

(五條市)

所有者の森に対する意欲等も影響する為、施業管理や計画は森林組合に委ねている。森林組合から受益者に対して国の事業を紹介し、効率的な施業を進めている。また本路線の利用区域を優先した計画を進めている訳ではなく、五條市全域を対象にしている。この殿野の集落は地元住民が多く森林を所有しており、森林施業に熱心に取り組んでいる。

林業従事者の確保に関しては我々も頭を悩ませており、なかなか若い林業従事者の育成は進んでいない。

観光活用に関しては起点付近が大変眺めが良く、東が大峯山系、西が高野で両方が一望できる箇所が1,000m付近にあります。林道の先には唐傘山という登山できる山があり、周辺には天然林もあるため登山客も散策できる。PR次第で観光利用することも可能である。

3) 意見集約

継続を妥当とする。

早急に計画を実行し、期間内に完了すること

(3) 街なみ環境整備事業の再評価について

1) 街なみ環境整備事業 松山地区の再評価に関する説明(宇陀市)

2) 街なみ環境整備事業 松山地区の再評価に関する審議

(柳谷委員)

街なみ保全、景観保全ということから、当然効果としては、歴史的街なみの保存である景観や住環境での争点になっていく。具体的に宇陀市には現在人口3万5,6千人住んでおり、橿原市今井町の町並み保存と全く同じことで、出来上がったところをどう活性化して過疎化をとめるか、あるいは地域の産業構造をどうするかである。考えると、この地域は非常に観光資源の多いところであり、あわせて、過疎化を防ぎながら経済効果をどう高めていくか一体的な計画が必要になってくると考える。13億という大きな予算を限られた予算の中で使い、街なみ保存をするわけだが、将来どのような形でやっていくか、ハード面とソフト面でのつなぎあわせが上手くリンクすればと考える。

特に奈良県は大きな産業構造がないわけで、住環境の奈良ということが県でも大きな柱となっている。各地域でこのような街なみ保全がどんどん進むことは大賛成。ただ、

それだけでは一過性の話なので、全体的にとらえる事業計画とのリンクがいかに大事か、当然計画が成り立っていると思うが、市のいろんな事業計画との関連性が進捗しているならば、あるいは計画性があるならば聞きたい。

(宇陀市)

よく橿原市の今井町さんと比較されるのですが、地理的条件や交通の便等、いろいろ条件が違うのですが、今仰って頂いたとおり、当地区も空き家が増えて人口も減少傾向であることは間違いないこととございます。この松山地区でも高齢者が多い状況になっております。このような中で、市としてはこの街に住んでいただくことを第一に考え、その後、街の活性化のために観光客等を増やして街と一体となって事業を進めていきたいと考えております。

市の状況でございますが、今年度であれば、観光客は夏以降、例年よりかなり減少しました。1300年祭に取られたのではないのかと勝手な想像をしております。いかに観光客を呼んでくるかが難しいと考えているところでございます。

それと観光客について、数は来られるのですが、街でいくらお金を落としていただくか、そこが一番難しいと考えているところでございます。

(柳谷委員)

少し古い経済センターの資料では、宇陀市全体の観光客は2万人程度である。先ほど、まちづくりセンターの計測で1万人程度と説明があった。宇陀市についてはやっぱり広域隣接観光というものが大事だと思う。朝廣委員のように県で仕掛け作りをやられている方がおられる。今、川上村が非常に大きなまちづくりというか、イベントをやりながら、五條、吉野でも年間170万人も来られる仕掛け作りをやられている。宇陀市はせっかくのこれだけの資源があるところだから、いろんな形の隣接との交流観光をされたらいいのではないかと、模索されたらよいのではないかと。あるいは、いろんな形の技術者もおられる。これは県全体のことなので一市町村だけではいけないだろうが、その辺は力を入れてやっていただけないかと特に思う。特に宇陀市の場合、例えば工房しながらその町家・空き家を、今の奈良町でもそうだが、非常に最近若い方がどんどんこのような所に多く入り込んできている。その辺をうまく、県とも、あるいはこういったところとも情報共有しながらなされたらいかがか。以上、老婆心ながら、参考までに情報提供させていただきます。

(朝廣委員)

進捗状況31%。主要な通りは整備されていると思うが、残りの69%はどのようなことをしていくのか。

(宇陀市)

今後見直し等も行いながらですが、道路美装化工事が主要な事業となります。建物の修景につきましては、伝建事業の方で行いまして、街なみ環境整備につきましては、いくつかの公園と生活環境施設の整備を行っていく予定でございますが、市の財政状況も考慮しながら進めていきたいと考えているところでございます。

(三野委員長)

B/Cが5.13は確かに高い値だと思う。CVMというのは、同じスタンダードでやられるので最初の比較には役に立つと思う。今、柳谷委員が仰ったように、まず人に住んでいただくということが基本なので、そこから評価をすることは大事だと思うが、外部からもいろんな形で評価を拾ったりすることも大事で、そのような効果を測るためにはPCMもある。今後、PCM手法等も含めて、外からの集客力等も評価対象にすべきというか、いろんな指標の中で評価して行って欲しいと思う。

3) 意見集約

継続を妥当とする。

(4) 連続立体交差事業の再評価について

- 1) 連続立体交差事業 JR関西線・桜井線の再評価に関する説明（奈良県地域デザイン推進課）
- 2) 連続立体交差事業 JR関西線・桜井線の再評価に関する審議

(三野委員長)

この事業は、ほとんどできているし、B/Cは1.6となっており、事業としては、大変よい結果となっている。

(三浦委員)

奈良市民の評価で「あまり感じない」、「全く感じない」が20%前後いるが、これは、どのように分析されているか。

(地域デザイン推進課)

JR奈良駅を利用している方だけではなく、駅を利用されていない方も含めて、無作為で奈良市在住の方からアンケートをとっていること、また、整備途中であることなどからと思われます。

(柳谷委員)

県内観光、流通を考えると大変効果がある。

3) 意見集約

継続を妥当とする。

(5) 社会資本整備総合交付金事業の再評価について

- 1) 社会資本整備総合交付金事業 宇陀川の再評価の説明（奈良県河川課）
- 2) 社会資本整備総合交付金事業 宇陀川の再評価に関する審議

(三野委員長)

技術基準の見直しによって、事業区間（整備区間）が短くなり費用のほうが少なくなつた。期間はいろいろな進捗で、事業の完了が予算等の状況によりのびるということで説明があつた。宇陀市から説明のあつた、街並み保全地区と重なってくるのか。

(河川課)

宇陀市の街並みの関係整備事業と関連し、宇陀川も環境に配慮した整備が必要。特に松山地区に重要伝統的建造物群保存地区と関係おり、環境へ配慮した整備を図っていく。

(朝廣委員)

用地買収5年で10%程度しかあがっていない。まだ問題等があるのか、今後の見込みはどうなっているのか

(河川課)

用地買収につきましては、かなり地籍混乱しており地図訂正等に時間を要した。それについて平成17年～19年にかけて地図訂正を行い、解消されている。今後は鋭意がんばって用地買収の取得に努めていく。

(三野委員長)

河川整備計画があり、十分検討されているのだが、制度の仕組みとして整備計画が県でまだ策定されていないため、今回の再評価となったのか？

(河川課)

河川整備委員会でいろいろ議論を頂きまして、最終の案ということで取りまとめている。

(三野委員長)

河川整備計画がとおっていれば再評価の必要はなかったのか？

(河川課)

そういうことです。

(柳谷委員)

今回この事業についてではないが、河川改修をするにあたり、どの順番で、例えば、県下の被害状況に基づいてどこを1番にするかなど、そのような順番があるのか参考に教えて欲しい。

(河川課)

平成19年にかなり大和平野で浸水被害がありました。現在昭和57年から3回以上に浸水が発生したところにつきまして浸水常襲地域を決めておりましてそれにもなう減災プログラムを作っている。

それに該当する河川については選択と集中にて重点投資を図っていき、一刻も早い解消を目指している。

また河川だけでなく、市の水路整備等が必要な場所がある、それについても県と市が連携し浸水常襲地域の解消に努めていく。

(三浦委員)

他の河川を含めて全体的に余裕高が必要なくなれば、これ以外の河川のコスト縮減を図れるか？

(奈良県)

国から技術基準の見直しの通知があり、それに該当する河川につきまして見直し検討を行っているところ。堀込み河道について下流の状況を踏まえて見直しを行っている。

宇陀川については、下流が農地であるため余裕高評価ではなく堤防高評価としている。

(松井委員)

今後48%の用地取得をしていくということだが、事業費に見込まれているのか。今後土地の価値が上がるか下がるか分からないが、変動についても計算しコストを試算されているのか？

(河川課)

現時点のコストということで計算している。今後変動するおそれはある。

(三野委員長)

土地については下落方向にあるので影響はないと考えられるが、これからはどうなるかわからない。

3) 意見集約

継続を妥当とする。

(6) 京阪奈新線鉄道事業の事後評価について

1) 京阪奈新線鉄道事業 けいはんな線の事後評価の説明(奈良生駒高速鉄道株式会社)

2) 京阪奈新線鉄道事業 けいはんな線の事後評価に関する審議

(柳谷委員)

第三セクターによる公共交通のアクセス改善事業で、奈良県では期待度が高いが、当初予測と比べて実績は大幅に少ない。高山や登美ヶ丘地区から思い切って路線を延伸したらどうかという意見もあるようだが、収支採算ベースで見ると29年度黒字となっているものの、現実的にみると沿線の戸数はそれほど増えていくわけではなく厳しい状況にあると思われる。今のところ投下資本に対して長期金利は1.1%程度と非常に安く、円高や国債の発行残高との兼ね合いから当面は長期金利は低利のまま進むと思われるが、財政破綻ということになると、ある日突然、長期金利が暴騰することになるので、このシナリオが崩れるという危惧がある。その点について長期シナリオを描いていると思うが、このP22の表からみると29年度から黒字という理解でよいか？

(奈良生駒高速)

今後の利用者の動向に関していえば、当然、弊社は企業であるので近鉄グループ一体となって地域の開発を行っています。例えば、学研奈良登美ヶ丘周辺では平成25年春の入居を目指して、マンション730戸、一戸建て410戸の建設を行っています。利子の件では、設立に当たって約300億円の借入れ金でスタートしており、ご指摘の通り利息次第で経営上大きな問題となるが、今後10年間は1.76%、次に2.16%、次の10年で約3%、次の10年で約4%と段階的に利息を上げながら収支を立てています。幸いにして現在1.5%程度で銀行から借入れており、計画を下回っているので大丈夫です。ただし、極端に長期金利が上がると確かに経営は大変なことになると思います。

(三野委員長)

ちょうど人口が上向いていた時の計画、完成だが、今や人口がどんどん減少し、しかも大阪の都心回帰などもある。P16の27年の数値が今までの傾向からみてまだ右上がりになっており、それを警戒されてそれ以後は延びない形で設定はしているが、人口動向から見るとどんどん減っていくように思う。方法論からみて仕方がないと思うが、今まで予想もされなかった状況にかなり突入してしまっており、そういう意味では厳しい問題があると思う。これでも27年は上に延びすぎていると思われるが、今回の予測だけではなく、全体の四段階推計ということで、近畿地方交通審議会の予測を踏まえるということなのでよいか？

(奈良生駒高速)

近畿地方交通審議会のモデルにしたがって計算しており、21年度までの実績とモデルの計算結果はほぼ一致しているので、予測結果については自信を持っています。柳谷委員のご指摘に対しても述べたように、高山地区は別扱いとして、近鉄グループ全体で沿線開発を行っているため、その面からも利用者数は増えると思います。

(三野委員長)

感度分析で1割下がるというのは、P16の下の方の矢印と考えてよいか？

(奈良生駒高速)

そのとおりです。厳しく見た場合はどうかという観点です。

(三野委員長)

それでもB/Cは1.0を確保している。

(柳谷委員)

高山地区の開発はストップしているが、学研都市の絡みで奈良県側からみると沿線の集積は大事である。インフラ整備を先行させることは重要であり、将来的には高の原やあるいは光台を通じて新祝園への路線延長を頭の中に描いているか？それから学研都市の整備は遅々として進まないが、最近、状況が変わってきていると聞いているので、その辺の情報を把握していれば聞かせて欲しい。

(奈良生駒高速)

平成8年の近畿地方交通審議会で、とりあえず学研奈良登美ヶ丘まで整備しようということになったが、当然、路線延伸についてはその時も議論されています。公共交通機関はネットワークトータルとして整備した方がより効果は高く、会社としても延伸の理念は持っています。近畿地方交通審議会では高の原か新祝園かについて議論をされているが答えは出ていません。さらに加えて今後、工事をするとすると、ほとんどはトンネル、それも大深度トンネルとなり巨額な投資資本が必要であり、企業として国としてどのようにして進めていくべきか慎重に議論しているところです。学研都市の動向として、研究機関、それとある程度の生産設備を持った施設を導入することについて県で検討していると聞いています。そのことで企業誘致が進んだら弊社も助かると考えています。

(三野委員長)

この事後評価の今後の予定は？

(奈良生駒高速)

開業後5年後に事後評価を行い、国に報告した後に公表されることになっています。

(三野委員長)

社会の動きが大きく変わったということが一番大きな課題だと思う。

3) 意見集約

当事業の事後評価内容を了承する。