

平成 23 年度 第 6 回建設事業再評価監視委員会議事概要

日 時 平成 23 年 10 月 24 日（月） 10 時～12 時

場 所 大阪府立労働センター 7 階 708 号室

出席委員 松澤委員長・岩井委員・小池委員・土居委員・星野委員・曲田委員

議 題 (1) 審議対象事業について  
(2) その他

【議事概要】（◆委員長、事務局等の説明等、○委員の発言、⇒部局等の応答）

(1) 審議対象事業について

◆[委員長]

前回の委員会では、再々評価案件である道路事業 1 件の概要説明を受け、審議を行った。その後、近鉄奈良線、岬町多奈川地区多目的公園整備、砂防・急傾斜地崩壊対策事業の追加の説明を聞き、審議を行った。

本日は、前回及び前々回の委員会で概要説明を受けた事業について、道路事業 1 件、街路事業 3 件の順で追加の説明を聞き審議を行いたい。

その後、前回の委員会で追加の説明を受けた砂防・急傾斜地崩壊対策事業について、更に追加となった事項の説明を聞き審議を行いたい。

最後に、第 1 回、第 2 回委員会で審議を行った港湾事業の「堺泉北港汐見沖地区多目的国際ターミナル整備」について、国土交通省の費用便益分析のマニュアル改訂に伴い費用便益分析の数値変更の説明を予定している。

まず、事務局から本日の資料について説明をお願いしたい。

⇒[事務局]

- ・資料 1 「審議案件概要及び事務局確認内容」
- ・資料 2 「追加説明資料」

◆[委員長]

それでは、一般国道 371 号（石仏バイパス）の道路事業について、「平成 21、22 年度の進捗状況」及び「京奈和自動車道の交通量」の 2 点について、ご質問をいただいているので、都市整備部から説明をお願いしたい。

◆都市整備部から、⑰の道路事業「一般国道 371 号（石仏バイパス）」の橋桁、21・22 年度の進捗状況、京奈和自動車道の交通量について説明。

- ・前回のご質問について説明する前に、まず、福島で制作された本路線の橋梁について放射能汚染を心配した地元が設置に反対しているという新聞報道が先日あったが、その状況について説明させていただきたい。
- ・この橋梁は、平成 21 年度に桁の制作と架設を発注し、21～23 年の三か年をかけて実施する工事。橋桁の表面は耐候性鋼材を使用しており、従来であれば塗装して腐食を防止するが、特殊な材料を配合し、表面に安定的な錆を形成し、塗装が不要である。現在、工事を実施している 2 工区と現道の国道 371 号を接続する部分、天見川を渡る部分の橋梁になる。福島第一原発から 50 km ほど西の方の工場で作製され、橋桁は屋外で保管されていた。この橋桁

は 21 年度に発注し、23 年 2 月に桁の部材がすべて完成し、屋外に置いていたため、3 月 11 日の震災時の原発事故により、一定程度、放射性物質を浴びている。10 月 6 日の新聞に「住民反対」という記事が第一報として報道されたが、かなり誇張された内容であり、住民は、「安全性が確認されれば受け入れる」とされており、本日の午後から外部の有識者に、この橋桁の取扱いについてご意見をうかがう予定。新聞紙上で、放射線量としては、年間 1 ミリシーベルトを下回り、人体には影響がないレベルという報道がなされているが、放射能値、線量の測定結果を専門家にお示しした上で、そのまま橋桁を持って来られるのか、除染が必要なのかといった点についてご意見をいただくこととしている。今後の予定としては、本日午後からの有識者会議を受けて、一定程度、方向性が出れば、府の対応方針を決定し、対応を取った上で工事を早急に再開していきたいと考えている。

- 次に、前回ご質問いただいた 2 点について説明させていただきたい。資料 2 の 1 ページをご覧ください。上の表で平成 18 年度から本年度までの当初予算の事業費をお示ししている。特に、平成 20 年度から財政再建プログラム（案）の関係で、事業費予算が削減されている。前回、本路線については、たとえば一時工事をストップし、後に集中投資したらどうかというご意見もいただいたが、和歌山県側では 25 年度完成を目標に工事が進められており、一旦この事業を止めるというのは難しい中で、一定程度、着実に事業を進めている。
- もう 1 点の京奈和自動車道の交通量については、下の図にお示ししているが、現在、五條北インターチェンジ（以下 IC）から高野口 IC まで開通しており、最新の平成 22 年度の道路交通センサスでは、概ね 1 万台強の交通量となっている。これと並行する国道 24 号、これが現道であるが、この交通量は京奈和自動車道の開通により下がっているが、高野口～橋本 IC 間の断面で見ると、両方合わせた交通量が 3000 台くらい逆に増えている。一定の交通需要の誘発効果が、こういった高規格の自動車道が開通することによって現れていると考えている。

○ 3000 台というのは、24 号線で 3000 台増えたということか。

⇒[都市整備部]

橋本 IC と橋本東 IC の間の現道の交通量が、平成 17 年度で約 2 万 3000 台あったが、平成 22 年度の現道の交通量は約 1 万 5000 台、京奈和自動車道は 1 万 1000 台で現道とあわせて 2 万 6000 台となっており、交通センサスでは全国的には交通量が下がっているところが多いが、ここでは、逆に 3000 台増えているということ。

○ 橋本東 IC と五條 IC の間など、その前後も同じような状況か。

⇒[都市整備部]

橋本東 IC のもう少し奈良よりで測っており、平成 22 年度の現道は 1 万 3000 台であり、京奈和自動車道とあわせて、2 万 7000 台という状況であり、平成 17 年度の 24 号線の交通量は 2 万台であり、この断面で見ると 7000 台増えている。

○ このあたりでは結構需要があるということか。

⇒ [都市整備部]

奈良側はまだ開通見込みがはっきりしていないが、和歌山側については、平成 27 年度の開通目標で、ぐるっと湾岸の方までネットワークがつながっていくので、かなり交通量としては伸びてくるものと考えている。

◆ [委員長]

次に、豊中岸部線・千里中央線について、「広域避難地である南千里公園はどの範囲の住民が対象なのか」というご質問をいただいているので、その点について都市整備部から説明をお願いしたい。

◆都市整備部から⑭の街路事業「豊中岸部線・千里中央線」の広域避難地の対象範囲について説明。

- ・資料2の3ページをご覧ください。着色している部分が、避難圏域であり、対象人口は約2万7千人。主に、広域避難地に入出入りする、医療・消防等の救急車両や物資の運搬車両のアクセスがスムーズになると考えている。

○ 公園の中の防災設備はどの程度充実しているのか。

⇒[都市整備部]

広域避難地そのものは、主に、地震災害が起きたときに、火災の延焼等を想定し、広い空地があるということで10ha以上のところを指定しており、それを前提として、施設等がつくられているところばかりではないと思うが、この公園施設については吹田市に確認していないので、断定的には言えない。

○ これは府の都市整備部所管の公園だが、堺市の鳳の公園には地下水があったり毛布が用意されたり、充実している。ここは府の仕事ではないかも知れないが、これは吹田市の担当業務か。

⇒[都市整備部]

吹田市が指定している広域避難地。

○ 吹田市がどの程度内容を充実しているかはわからないか。

⇒[都市整備部]

そこまでは把握していない。

○ 府所管の避難地は別にあるのか。

⇒[都市整備部]

近くでは万博に広域拠点があり、府営公園では服部緑地がある。

○ 府営公園はより広い範囲か。

⇒[都市整備部]

そのとおり。先ほど委員からご指摘あったとおり、多数の方が来られたときのための対応の充実を図っている。

◆ [委員長]

それでは、次に、十三高槻線（寿町工区）の「歩道と自動車道の幅員構成」、「定性的な事業効果の再説明」、「渋滞解消箇所」3点についてご質問をいただいているので、都市整備部から説明をお願いしたい。

◆都市整備部から⑮「十三高槻線（寿町工区）」の歩道と自転車道の幅員構成、定性的な事業効果、渋滞解消箇所について説明。

- ・まず、歩道と自転車道の幅員構成についてだが、資料2の4ページをご覧ください。前回、完成イメージのパースと断面図をお示したところ、「歩道を上り・下りに分けて、真ん中に自転車道がある構造になっているが、柵が2つになるなど非効率ではないか」というご意見をいただき、資料について確認したところ、自転車と歩行者を分けるという基本方針についてお

示しするために提示させていただいた資料だが、あくまでもイメージであり、この構造で決定しているわけではない。今後、委員のご意見や地元市や自治会との協議等を踏まえ、整備内容を検討・決定していきたい。

- 2点目の定性的な整備効果についてだが、本路線の整備により、移動距離が500m短縮でき、踏切横断の必要もなくなることから、救急車の移動時間が4分から1分になる。3分短縮できることにより、どのような効果があるかということだが、資料2の6ページに掲載している「カーラーの救命曲線」のとおり、4分後に応急手当をした場合の死亡率は約75%であるのに対し、1分後に応急手当ができれば約0%となる。こういう到達時間の短縮が、救急医療現場の中でも効果として見られるということで、具体的な効果の例として追加させていただいた。
  - 3点目の渋滞解消箇所については、ストレートに説明することは難しいが、何か提示させていただけるものということで作成したのが資料2の7ページ。図に矢印が三箇所あるが、これは、平成17年の交通量と今回B/C算出のために使用している平成42年の交通量の予測値を抜き出した数値。それぞれ、28%減、10%減、25%減となっている。あくまでも平成42年度推計値や他の道路ネットワークができていくという前提であり、参考的な数値ではあるが、この資料からも十三高槻線の整備により、大阪高槻線の交通量が減少し、渋滞が緩和するということを説明するものとして一定の意味があると考えている。
  - また、資料1の事業概要について、事業費増の理由として、「地元住民との協議による工法変更」という表現が何箇所も記載されているが、これはいかなるものかというご指摘があり、これについては「沿道環境対策のため」という表現に修正したい。
- 交通量の減を一つの効果の指標としてとらえているが、全てのネットワークができた場合を想定したものであり、もし、この区間が整備されなかったらということを表したのではない。また、平成17年から42年の間には、かなり全体の交通量が減少するのではないかと国の予測もあり、もし、本区間を整備せずに放っておいたら42年の交通量はどうなるのか。

⇒[都市整備部]

北大阪については、平成17年と42年のOD、交通量の発生については、ほぼ変わらないという予測になっている。そういう前提の中で、まだ工事中の区間もあるが、十三高槻線が市内から大阪中央環状線まで開通すれば、やはりバイパスとして効果があるだろうということでお示したものの。ご指摘のとおり、ネットワークが変わるので、「このとおりになる」と言い切るつもりはないが、参考・傍証としてこういうことも言えるということで提示させていただいた。また、整備しなかった場合については手元にデータがないので、調べた上で必要があれば説明させていただきたい。

◆ [委員長]

次に、和泉中央線の「渋滞解消箇所」についてご質問をいただいているので、都市整備部から説明をお願いしたい。

◆都市整備部から、⑩「和泉中央線」の渋滞解消箇所について説明。

- 資料2の9ページをご覧ください。右側が整備後の写真で、左側が工事着手前の状況。整備後に渋滞ポイントが移動するということもあるので、図面の国道26号交差部に渋滞が移っていないかということだが、二車線で右折レーンがなかったが、片側三車線となり、特段渋滞は発生していない。
- 補償費の増額について、事業計画の段階で、建物内部に入れていただくことは困難であるため、

外観から推定して補償費を算出しており、過去の実績を参考にしているが、結果としてその見込みが低く、全般的に補償費があがってしまった。特に、この付近は商店が多く、補償費が増額になってしまったという説明をさせていただいていたが、建物種別による増加率はお示ししていなかったので、ご報告したい。商店は10戸あり、43%増。店舗付き家屋54戸で72%増。一般家屋は8戸で22%増となっており、見積りとの乖離については、商業系の物件の方が大きくなっている。

- 本事業の補償費については、既に支出してしまっているが、今後は見積りについてより慎重にさせていただきたい。

◆ [委員長]

次に、砂防事業、急傾斜地崩壊対策事業について、前回の委員会で、「地元同意の意義、効果」、「事業を中止した箇所ですら災害が発生し、地域住民等に被害が及んだ場合の責任の所在」の2点についてご質問をいただいている。

砂防事業と急傾斜地崩壊対策事業では、事業の性質が異なるため、それぞれの「事業の進め方」について説明の上、「同意の意義、効果」や「災害が発生した場合の責任の所在」について説明いただきたい。まず、宝持山地区の急傾斜地崩壊対策事業について都市整備部から説明いただきたい。

◆ 都市整備部から、⑩「宝持山地区」について説明。

- 資料2の10ページをご覧ください。急傾斜地崩壊対策事業は、「急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律」に基づき実施。同法上、土地所有者が対策を講じることが基本であり、都道府県が実施する場合は、要望を前提とする。
- 事業の進め方は、10ページ左側の「通常の事業の流れ」のとおり。地元住民から市町村長を通じて要望が出されると、府として概略設計を実施し、事業化の判断をしている。事業化することとなった場合、地元役員、住民、地権者等を対象に説明会を開催し、事業の説明や区域指定により土地の行為制限がかかることなどを説明している。
- 特に異議がなければ、詳細調査を実施し、対策工法や区域指定の範囲を確定し、その結果をもとに、地元役員、住民、地権者等を対象に説明会を実施して、改めて事業協力を依頼する。この時点で、区域指定について関係者全員の同意書があるかどうか確認し、漏れがあれば、提出していただき、区域指定後、対策工事を実施することとしている。11ページの下の方に※印で示しているが、区域指定にあたっては、法律上は関係市町村長の意見聴取と現地調査のみが手続きの要件となっているが、大阪府では、後の工事の円滑な施工のため、同意書をいただくこととしている。
- 今回の宝持山地区については、区域指定の段階で、関係者38名のうち8名から同意が得られないということで、事業継続が困難になっている。既に自治会長から、住民の方に「同意が得られないために区域指定ができないので、事業を中止する」という通知をされている。
- また、本事業については、対応方針原案は「事業中止」としているが、土砂災害防止法に基づく区域指定を行い、同法に基づく地区単位のハザードマップを作成し、避難訓練等、住民が早めの避難行動を起こせるよう、府と市が連携し、警戒避難体制の整備に取り組んでいきたいと考えている。施設整備については、今後、全員の同意が得られて、再度要望が出されれば、災害の発生度や発生時の影響等を考慮し、事業の再開も検討していきたい。但し、一度事業を休止・中止すれば、他の箇所に着手していきたいと考えており、すぐに事業が再開できるという

わけではない。

- 次に、資料 2 の 12 ページをご覧ください。急傾斜地の施設整備の状況については、平成 22 年度末時点で対策を必要とする箇所が 683 箇所あり、そのうち整備済が 167 箇所であり、整備率は 24.5%。整備を必要とする箇所がまだ 500 箇所以上残っている。まだ非常に整備率が低く、未整備の箇所が多数残っている。ハード対策については、まず、地元からの要望であること、区域指定の同意及び地元等による日常の維持管理を前提とし、災害発生の危険度や発生時の影響により重点化していきたいと考えている。ソフト対策としては、危険箇所の周知、市町村による警戒避難体制の整備、また、同じようにがけ下に家が建たないように、土砂災害防止法の法律に基づく新たな開発の抑制等を行っていく。危険箇所が未対策のまま残るので、避難訓練や啓発活動を推進し、ソフト面で、死亡者・けが人が出ないように対策していきたい。
  - 次に 13 ページをご覧ください。今後は、市町村から要望書が提出された段階で、区域指定についての同意書の提出を徹底することにより、円滑に事業を実施していきたい。
  - 「同意の意義と効果」については、同意書を取ることににより、工事が円滑に進むことになると思う。急傾斜地の場合、用地買収は伴わないため、売買契約等はないが、同意書には契約と同様の効果があると考えている。そのため、市町村長からの要望提出時の同意書提出を徹底していきたい。
  - 災害が発生した場合の責任の所在については、他府県の事例についても調査を行った。工事が滞っている中で災害が発生した例は 3 件あったものの、訴訟に発展した例はなかった。これらについては、災害発生後、反対されていた方も同意されて、事業が円滑に進んだということで、訴訟に発展したということはなかったと聞いている。大阪府においても、過去にそういった事例はない。
  - 今回、台風 12 号で奈良県・和歌山県等でかなり被害があった。市町村が避難勧告を出していなかったり、危険な箇所であることを住民の方が知らなかったという例もあり、今後は、ソフト面で十分、住民の方に危険箇所の周知を徹底していく必要があると考えている。今後、訴訟に発展するような事例があれば、注目していきたいと考えている。急傾斜地崩壊対策については、基本的には土地所有者が土地の保全を図る必要があるので、府としては責任はないと考えている。
- 明快な資料と説明でよくわかった。38名のうち8名から同意が得られない中で、中止というのは妥当だと思う。そもそも急傾斜地崩壊対策は、所有者又は管理者が実施することが前提だが、それができないといった場合に、府が実施するということが、地元の同意が得られないという状況。
- また、資料2の12ページにもあるように、対策が必要な残箇所がまだ多くある。そういう中で、同意が得られないところよりも、同意が得られるところから優先して実施していくべきだと考える。
- 今後、地元の意向が変わって、同意が得られた段階で再度検討すればよいと思う。
- 地元説明会を何回か開催しているが、地元の方は、本来自分たちが実施すべき事業であり、同意せずに事業が実施できない場合、府に責任はないといったようなことを、よく理解できているのか。

⇒[都市整備部]

関係者は38名だが、今回反対されている8名の方は、斜面所有者ではなく、区域指定の対象となる地域にお住まいの方。土地の価格・価値が下がることが反対されている理由だと聞いている。もともと自治会からの要望が出されており、危険な箇所であり、事業が必要であるということについては、理解されていると考えている。

- 同意が得られず、事業が中止してしまうというのは、無駄な投資になってしまう。同意をしっかりと確認した上で、事業開始すべき。今後とも、適切な予算執行ということで留意してほしい。
- 自治会には全住民が入っているのか。自治会を通して話しているからといって、本当に全員に話が伝わっているのか。

⇒[都市整備部]

全ての方が自治会に入られているかどうかは確認していないが、区域指定の対象になる方全員に、説明会の案内をしている。

- 全員に案内しているならいいが、一般的に、こういう話のときに、自治会を通したら住民全部に話が伝わっているというのは誤解だと思う。

⇒[都市整備部]

関係される方全員に通知が行き渡るよう徹底していきたい。

- 自治会は、リーダーによる。きちんと説明できる人ならば話がうまくいく。同意を得ないといけなものは関係者全員か。全員が賛同しないといけないのか。

⇒[都市整備部]

大きく分けて、斜面所有者、その土地に住んでいる方、住んではないが土地を所有している方が対象であり、このケースでは38名。

- 府の対応方針原案は「中止」とされているが、事業の必要性は変わっていない。急傾斜地については、本来、所有者・管理者等に責任があるとされているが、事業を「中止」とするとそこで切れてしまう。一方で、区域指定の対象者から同意が得られないというのも事実。「事業継続」として、同意しない人に対して府が働きかけを継続していくことは難しいと思うが、「中止」ではなく、「休止」として、全員の同意が得られた段階で、再度要望を出してもらい、できるだけ優先的に再開するということはできないか。
- 「休止」や「停止」等のカテゴリーを設けるのはあいまいでよくない。「中止」としておいて、こういった条件が整えば再開できるのかということについて、きちんと定義づけをしておけばいいのではないか。
- 前回、交差点改良で「休止」という事業があったのではないか。

⇒[事務局]

昨年度の「枚岡奈良線」について、対応方針原案を「一時休止」としていたが、これは、平成20年度の財政再建プログラム（案）策定時に、3年間の集中取組期間終了後に再開するかどうかを決定するというので、それまでの間一時的に休止するという案で提示したものだ。

- 「中止」というのは、これまでの定義では、未来永劫実施しないという意味だ。

⇒[事務局]

それは事業の内容にもよると思う。急傾斜地崩壊対策事業や砂防事業については、住民がいらっしゃらなくなるといった事情がない限り、危険性がなくなることはない。そういう意味では、必要

性に変更はないため、未来永劫実施しない、ということはないと聞いている。ただし、一旦事業をストップした場合、条件が整えば再開の検討は可能だが、資料で見ていただいたように、他に実施する必要のある件数が多い。条件が整ったからといってすぐに再開できるかと言えば、その時点で既に他の事業に着手しているのので、そちらを優先的に進めていくことになる。そのため、再開できるとしても、相当な時間が経過してしまう可能性が高いと考える。

○ 優先できるかどうかは全くわからないということ。宝持山地区については、もともと、地元の箕面市長から要望があったということだが、今回、中止することについて市長に了解を得る必要があるのではないか。

⇒[都市整備部]

逆に地元自治会から箕面市に対して、「この事業は全員の同意が得られないので中止する」ということについて報告されていると聞いている。

○ その自治会には、当事者は全員入っているのか。

⇒[都市整備部]

自治会に全員入っておられるかどうかはわからないが、最初に要望を出された自治会の会長名で、市の方に報告されている。

○ 地元として要望を取り下げるということか。

⇒[都市整備部]

そのとおり。

○ 事業の必要性は一つも変わっていない。

⇒[都市整備部]

今回、審議していただいた結果を市に報告しないといけないと考えている。これまでも、府の池田土木事務所と市で調整もしているので、そういう中で、市には「この事業は区域指定の同意が得られないので実施できない」ということについて、口頭では説明していると思うが、市長からの要望書に対して、「中止します」といった正式通知を行ったわけではない。今回の委員会での審議結果をご報告することになると思う。

○ 箕面市としても、こういう要望を府に上げる前に、全員の同意が得られているのか確認するだけの慎重さが必要だと思う。府に要望してから反対が8名もいるというのは杜撰だと思う。

○ この委員会で「中止が妥当」とすると、事業が必要ないということの意味してしまう可能性がある。事業そのものをやめてしまうことの「お墨付き」を与えてしまうようになりかねないのではないかと。

○ それは「休止」か「中止」ということを問題にしているのか。地元からの要望が取り下げになったのなら、もう、事業化の前提となる要望が存在しないのではないかと。

○ 本当に「要望を取り下げた」といいいいのか。

○ 要望に基づいて実施する事業で、要望が取り下げられたのに、この委員会で「継続すべき」というのはおかしいのではないかと。

⇒[都市整備部]

地元自治会の会長名で自治会のメンバーに出された文面は、「本事業は、関係者全員の同意がなければ実施できない。関係者の最終的な意思確認を3月に行ったが、その結果、8名の方が反対ということで、府と部分的に実施できないか相談したが、工事の形態等の面から無理があるというこ



とで、やむなく、国への申請を中止せざるを得ないという結論に至った。」となっている。

○ 反対する方がいても府が強引に実施するということが可能であれば別だが、それができないのであれば、この事業は成立しないと思う。要望に基づいて実施する事業では、一致結束して要望を出してこないと実施できない。

○ 状況が変わって再度要望するなら、順番待ちをしてもらうしかない。

○ どうしても、府が一旦事業採択したということが気になる。

○ 「中止」とか「休止」というのは行政としてどういう方針にするかということであり、復活ができる条件等、「中止」の定義等をはっきりさせておけばよいのであって、別の言葉を使う必要はないと思う。

○ この委員会は、「監視委員会」になっており、以前にも何かの案件で、新聞紙上に「中止」ということで取り上げられた記憶があり、世間的にどう言われるか気になる。

「何を監視していたのか」と言われぬように、慎重に検討したい。もう1回全員の要望がまとまったら再度要望を出してくださいということも必要だと思うが、やはり、箕面市に了解を得る必要があるのではないか。箕面市が事業中止に関して何も知らなかったということでは困るのではないか。

⇒[都市整備部]

本事業については、箕面市も区域指定の同意が得られないので中止せざるを得ないという状況について知っている。

○ 委員会とは関係なく、府として「箕面市から要望があり事業を進めてきたが、関係者の区域指定の同意が得られないので、事業を中止したい」ということについて、正式に、箕面市から文書で回答をもらってほしい。その回答を委員会で報告していただきたい。

⇒[都市整備部]

念のため箕面市に文書で確認する。府として、中止なのでこの事業一切やりませんということにはならないが、箕面市にもソフト面での適切な対応をお願いするという文面になると思う。今後、全員の同意が得られるなど、再開のための条件が整えば、優先的に再開できるということではないが、再度要望していただくということについても説明する必要があると考える。

○ 今回、こういうケースは初めてなのかも知れないが、きちんと文書で残してほしい。この委員会はプロセス、府が一定の判断に至った手続きを審議することが役割なので、きっちりやっていただきたい。

⇒[事務局]

要望を受けて事業化を判断しているので、要望についてきちんとけじめをつけるべきではないかというご意見だと思う。今回、府から箕面市に文書で照会し、回答をいただくということを検討したい。

○ その方向でよろしくお願ひしたい。プロセスをきちんと確認した上で、当委員会として判断したい。

◆ [委員長]

次に、砂防事業「父鬼川側川」について都市整備部から説明をお願いしたい。

◆都市整備部から、⑨「父鬼川側川」について説明。

・資料2の14ページをご覧ください。

- ・砂防事業の場合は、府が実施する義務があり、優先順位を踏まえて事業化を判断している。
- ・砂防の場合は、用地買収を伴うので、用地境界立会への協力もお願いしている。
- ・父鬼川側川については、用地境界確定の立会までは全員の協力を得ていたが、買収段階で理解が得られず、事業が実施できない状況。
- ・事業中止後は、土砂災害防止法によるソフト対策等を行っていく。また、用地買収の了解が得られるなど状況が変われば、事業再開を検討する。
- ・資料2の16ページをご覧ください。砂防については、要対策箇所が1009箇所あり、現在、669箇所が未整備で残っている。整備には多大な費用と長期間の年月が必要であり、土砂災害対策については、人命を守ることが最優先なので、住民の避難と新たな開発の抑制が必要。そういったことも総合的に推進していきたい。本事業の箇所では、えん堤が1基すでにあり、その下流にもう1基整備するという計画であったが、用地買収の協力が得られないということで、中止せざるを得ないと考えている。
- ・今後、砂防事業の実施にあたっては、最初の関係者への説明段階で、今後、用地境界確定の立会や用地買収への協力をお願いするということについて丁寧に説明し、関係者の意向を早期に把握した上で、事業を進めていきたいと考えている。

○ 用地買収の段階になって協力が得られないということだが、買収額の問題なのか。

⇒[都市整備部]

価格の問題ではなく、その土地を手放したくないという理由だと聞いている。

○ 反対されている方は、そこに居住されている方ではないのか。

⇒[都市整備部]

影響を受ける範囲に居住されている方ではないと聞いている。

○ 地権者は何人いて、そのうち何人が反対しているのか。

⇒[都市整備部]

地権者は16名であり、そのうち1名の方が反対されている。

○ 急傾斜地崩壊対策事業よりもさらに難しい問題。人命にかかわる問題について、こういう状況だからといって中止してよいかどうか判断することは難しい。

○ 反対されている方の土地はえん堤計画の真ん中ではないので、計画の変更を検討するのではなかったか。

⇒[事務局]

それは甘南備川の砂防事業。

○ 砂防事業の場合、法律上、府は対策を実施する義務があるが、一人の人が反対しているから中止するということがどうなのかということだと思う。どうしても必要なものであれば、強力に実施すべきだと思う。対策を実施しないであいまいにしている、人命に影響が出れば、府の責任を免れないのではないかと。

○ 急傾斜地崩壊対策事業とは異なり、地権者の説得を続けるしかないのではないかと。どうしても説得できない場合、収用できるかどうかはわからないが、反対している地権者の土地を避けて対策することはできないのか。

⇒[都市整備部]

既にあるえん堤との間の距離の問題もあり、適切な位置を計画で判断しており、簡単にずらせる

というものではない。

収用というご意見もあるが、他府県にも問い合わせたが、実際に収用して砂防えん堤を整備した事例はなかった。本事業と同様、用地買収が難航し、事業が遅れている間に災害が発生し、その場合は緊急を要するので、災害関連で事業を早期に実施する必要があるということで収用を実施した例は他県であったが、まだ災害が発生していない段階で収用を行った事例はなかった。

○ 砂防事業で、何らかの理由で事業が進捗していない事例は全国的にもたくさんあると思うが、他府県も含めて、「中止」してしまう事例はあるのか。

⇒[都市整備部]

中止事例はない。休止扱い。

○ この事業は中止ではなく、継続して説得を続けるべきではないか。

○ 急傾斜地崩壊対策事業については、箕面市とのやり取りを踏まえて再検討したいが、砂防事業については粛々と継続していただくことが妥当。

○ 19年度の再評価時にも事業継続としているので、今回も「事業継続」として引き続き粘り強く交渉されたい。最近、も大きな災害が発生しており、そういったことも踏まえて交渉してほしい。

## (2) その他

### ◆ [委員長]

もう一つ、堺泉北港汐見沖地区多目的国際ターミナル整備についての審議を予定していたが、予定の終了時間が過ぎており、用意されている資料もかなりのページ数なので、次回に説明を受け、審議させていただきたい。事務局で確認事項があればお願いしたい。

◆事務局から、次回の委員会での説明事項について確認。

- ・十三高槻線で事業を実施しなかった場合、交通量がどうなるか。
- ・急傾斜地崩壊対策事業について、要望について箕面市に文書で確認する。

### ◆ [委員長]

本日はこれで終了する。長時間ご審議いただき、お礼申し上げます。

以上