

令和7年12月15日

（反訳省略）

「神戸港国際海上コンテナターミナル整備事業」

【委員長】

それでは、本件について、御意見、御質問等がございましたら、よろしくお願いいたします。
す。

【委員】 特になければ、まず。

【委員長】 お願いします。

【委員】 いつもありがとうございます。

大した質問でもないのかもしれませんが、2点ぐらい。6ページに、広い面積を閉鎖することが困難になったためという話と、「さらに」とあって、工事期間に隣接して機械が稼働するようになったということが書かれています。だから、荷役の機械がそういうことになったのは、どういうファクターでそうなったのか。これはまた全然別の話なのですかね。つまり、唐突な感じがしないわけではなかったというのが1つ。

もう1つは、将来における貨物の量がまた減るという話が最後のほうに出てきました。繰り返すような質問なのですが、これはそういう見込みなのか、それ以上は減らないのかを一応お聞きしておきたいなと思ってお尋ねします。

【事務局】 このコンテナターミナルの中を使いながら今作業、工事をやっております。その関係で、ターミナル内に門型のクレーンがございまして、その横で工事をするのがございます。その場合に、なかなかたくさん機械を一遍に入れられませんので、その関係で投入機械が減っているという御説明をさせていただいたところでございます。

【委員】 つまり、2つ目のポチに、貿易動向等によって閉鎖面積を縮小する必要がある、裏返せば、並行して工事を行うと。これは分かりますというか、そういうことなのでしょう。それに伴って、機械ごとの稼働があるということなのですかね。「さらに」と書いてある。どうでもいいんですが、書いてあるので。

【事務局】 そうですね。一気に確保できる場合には、そばの荷役を外していただきながら工事ができるんですけども、今回いろんな意味で、ターミナル内にコンテナがすごい

滞留をして、なかなかその現地で作業している港運事業者さんが場所を空けていただけない状況になっています。我々が工事する施工機械と、港運事業者さんがやる荷役機械が近過ぎると危険ですので、お互い作業を確保するために、我々の機械を少し減らしてゆっくり工事をしている状況になります。その関係もあって、なかなか工事が進まないということを、3ポツ目と4ポツ目で書いています。

【委員】 だから、2ポツと3ポツはつながっている話なんですねということを確認したかったんです。

【事務局】 そういうことでございます。

【委員】 「さらに」と書くと、別のファクターかと思ったんだけど、そういったことかなと。

【事務局】 そういうことでございます。

【委員】 将来の荷物が減るという話は、これは最後になって、ぽっと出てきて、B／Cの話で将来の荷物が減ることを考えるとおっしゃったような気がするのですが、違いましたか。

【事務局】 我々、費用対効果を出すときに、将来に向けてコンテナの貨物量を推計しています。その量が当初想定したよりも少し下がったという御説明を口頭でさせていただいたということになります。

【委員】 それは別に何か根本的な原因がある、神戸港について悲観的な見込みがある話ではなくて、現状において減りつつあるということを書いていらっしゃる。

【事務局】 4年前に推計したときと今回推計したときで、現在値が下がっていた関係で、将来の貨物量が少し下がったということを御説明させていただいたということになります。

【委員】 結構です。ありがとうございます。

【委員長】 ありがとうございます。

おそらく2つ目と3つ目の関連性を聞かれています。私の解釈では、広い面積を閉鎖するのは難しいが、できるだけ広く閉鎖して、工事面積を広げたいと。そうすると、安全を確保するために、結果的に工事区域に荷役機械が近接せざるを得なくなる。だから、2つ目と3つ目はある程度連動しているという理解です。

【事務局】 そのとおりでございます。

【委員長】 そういうことで、よろしくお願いいたします。

ほか、よろしいですか。

【事務局】 委員長、よろしいでしょうか。

【委員長】 はい。事務局から、お願いします。

【事務局】 本日欠席いただいております委員より、ヒアリ対策について御質問いただいておりますので、神戸港湾事務所より説明をさせていただければと思いますが、よろしいでしょうか。

【事務局】 委員から事前に御質問いただいているところでございます。先月神戸港ポートアイランドでヒアリが発見されてという報道を受けた御質問かと思います。ヒアリの特徴は体調が2.5ミリから6ミリほどの小さな赤茶色のアリで、刺されると激しい痛みやアナフィラキシー症候群を引き起こす可能性があります。原産地は南米と言われており、日本においても、2017年に兵庫県尼崎市で初めて確認されて以来、毎年数十事例程度のヒアリが確認されております。今年度は既に全国で36事例が確認されております。

神戸港においても、本年10月に環境省が毎年実施している定期的な全国港湾調査において、ヒアリの働きアリ約130個体程度が確認されていましたが、既に定着、拡散防止に関する適切な措置が取られております。国においては、侵入・定着を防ぐために、環境省を中心に関係省庁が連携して取組を進めているところでございます。神戸港においても、定期的なモニタリングによる定着初期段階で、営巣発見と発見時の徹底した防除やコンテナ開封時のチェック体制の強化といった早期発見、防除の取組が行われていることを報告させていただきます。

以上になります。

【委員長】 ありがとうございます。

認識の上、一定の対策を取られており、今後も継続して検討していくという理解でよろしいですか。

【事務局】 そのとおりでございます。ありがとうございます。

【委員長】 ありがとうございます。

そうしましたら、ヒアリの件も含めて、ほかに何か本件について御質問、御意見等がございますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、本件について、まとめに入らせていただきたいと思います。神戸港国際海上コンテナターミナル整備事業の審議結果につきましては、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり、事業継続することが

妥当と判断したいと思いますが、よろしいでしょうか。

(首肯する委員あり)

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、次の議案に移りたいと思います。2件目は、営繕事業、国立京都国際会館展示施設（Ⅱ期）の審議です。

「国立京都国際会館展示施設（Ⅱ期）」

【委員長】

それでは、本件につきまして、御意見、御質問等がございましたら、よろしくお願いいたします。いかがでしょうか。特にございませんか。

I期のときと点数が似ているという箇所だけ気になるのですが、おそらく得点のつけ方がどうしても似てしまうのだろーと思います。それがマイナスだということではありません。今日は特に修正いただくとか、そういうことはございませんが、今後長いスパンで見れば、得点法等も精査いただくのもよいかもしれないと思います。

【事務局】 ありがとうございます。

【委員長】 委員、よろしくお願いします。

【委員】 委員長がおっしゃったとおりだと思いますが、本来、国立京都国際会館に展示スペースが足りないというところに焦点をあて、それに対する評価を考えるべきではないでしょうか。例えば、この様な種類の施設に対しては、今、国際会議や展示会などが大型化しており、それに対して十分な機能を発揮できないということの改善を評価するような評価方法をとるべきではないかと思いました。この様な施設を営繕事業に分類するのが本当に正しいのかどうかも含めて、こうした点もご検討いただければと思います。

【事務局】 ありがとうございました。

おっしゃるとおり、営繕事業の事業評価は、主に庁舎を対象とした評価手法となっております。その評価手法により、施設の不備ということで、本施設については、こういう理由にさせていただいているところでございます。今後御参考にさせていただきます。

【委員長】 評価法についても、これからまた精査され、改良も含めて考えていかれるということで承っておきたいと思います。

ほか、よろしいですか。

それでは、特にこれ以上の御意見もございませんので、まとめに入らせていただきたいと思います。

と思います。国立京都国際会館展示施設（Ⅱ期）の審議結果につきましては、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり、事業を継続することが妥当と判断したいと思います。よろしいでしょうか。

（首肯する委員あり）

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、引き続きまして、次の案件に移りたいと思います。

いつもは1審議案件ごとに御意見、御質問を頂戴するのですが、ここからの6案件は全て道路関連であります。また、内容も、現地条件の変更に伴う増額など、共通するものも多く、さらには、昨年度審議した案件の再評価であったり、あるいは、増額、増額率が気になる案件も多いです。それゆえ、おそらく委員の皆様も、6件に共通して御質問されたい、あるいは、6件の中の幾つかについてまとめて質問をされたいということがありえると思います。まず、6案件全て御説明を一括でいただいて、その後、審議を行うこととさせていただきたいのですが、よろしいでしょうか。

（首肯する委員あり）

【委員長】 さらに、案件の中には、一般国道2号神戸西バイパスと一般国道24号大和北道路（奈良北～奈良）並びに大和北道路が含まれますが、こちらはNEXCOWest日本さんとの合同審議となっておりますので、NEXCOWest日本事業評価監視委員会の水谷委員にも審議に加わっていただきたいと思います。

それでは、道路案件の1件目、一般国道165号香芝柏原改良の審議に入りたいと思います。

「一般国道165号 香芝柏原改良」

【委員長】

それでは、2件目に移りたいと思います。2件目は、一般国道158号大野油坂道路（大野東・和泉区間）、（和泉・油坂区間）の審議です。

「一般国道158号 大野油坂道路（大野東・和泉区間）、（和泉・油坂区間）」

【委員長】

それでは3件目、一般国道178号城崎道路、一般国道312号大宮峰山道路の審議で

す。

「一般国道 1 7 8 号 城崎道路、一般国道 3 1 2 号 大宮峰山道路」

【委員長】

それでは 4 件目、一般国道 2 号神戸西バイパスの審議です。

「一般国道 2 号 神戸西バイパス」

【委員長】

続きまして、こちらも N E X C O 西日本さんとの合同審議案件となります。一般国道 2 4 号大和北道路（奈良北～奈良）、大和北道路、大和御所道路についての審議です。

「一般国道 2 4 号 大和北道路（奈良北～奈良）、大和北道路、大和御所道路」

【委員長】 最後の案件となりますが、一般国道 2 8 号洲本バイパスの審議です。

「一般国道 2 8 号 洲本バイパス」

【委員長】

道路関連の 6 件の御説明をまとめてお願いしましたが、ちょうど会議を始めてから 1 時間半たちまして、大学の講義でいえば 1 コマ終わったということです。少し休憩を取らせていただいて、その後、様々な角度から、共通の質問でも、個々の案件の質問でも構いませんし、委員の皆様から頂戴したいと思います。1 0 分程度休憩させていただくということで、1 6 時 4 0 分に再開したいと思いますので、再びよろしくお願いいたします。

（休 憩）

【委員長】 それでは、1 6 時 4 0 分となりましたので、再開させていただきたいと思っています。

先ほど御説明いただきました道路案件計 6 件につきまして御意見をいただきたいと思っています。もちろん個々でも、共通事項でも構いませんので、御質問いただければと思いますが、いかがでしょうか。

【委員長】 では、委員、お願いします。

【委員】 大体いつも申し上げているようなことをまた繰り返して大変申し訳ありません。大宮峰山道路と神戸西バイパスと大和北道路の 3 件について、物価高騰という事由も

あるのですが、これ以外に地質条件の不確実性を要因としたかなり大きな増額があるように思います。今回たまたま3つとも共通していますけれども、これまでの委員会でも何度も出てきたことかと思えます。いろいろ難しさはあると思うのですが、地質調査の方法などを何かしら工夫する余地があるのではないかと思います。いかがでしょうか。

【委員長】 それでは、各道路について、あるいは、共通してお答えになることも可能ですが、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【事務局】 福知山河川国道事務所でございます。

地質条件の変更による増としては、予備設計時には、用地の未買収地など制約条件があり、既往の地質調査結果より支持層を推定し、基礎杭の長さ等を計画していたところでございます。今後、地質調査、地質の要件などを注視しつつ、事業費等の管理をしっかり行っていきたいと考えてございます。

【委員長】 続いて、神戸西バイパスですね。

【事務局】 神戸西バイパスについて、NEXCO西日本より御説明させていただきます。

実際の施工に当たりまして、想定し得ませんでした事象が確認されたための増額となったものではありませんが、今回御審議いただいた項目も含め、引き続き事業費等の管理徹底を進めるとともに、今後の事業に生かしてまいりたいと考えております。

【事務局】 大和北道路でございます。

今回大和北道路は、地質条件の変更による増額が約324億円の増となっております。予備設計時は調査を行える箇所に制約があり、近傍の地質調査結果より支持層推定し、地盤改良の要否や橋梁の杭長を計画しておりました。今後の施工におきましては、コストの縮減を図りつつ、事業費等の管理に努めてまいりたいと思っております。

【委員長】 委員、いかがですか。

【委員】 今おっしゃっていただいたことは、そうだろうなとは思ひところですが。例えばですが、大和北道路というのは奈良盆地の中に位置していますよね。もちろん場所によって違いはあると思うのですが、地質はある程度空間的に均一であることが想定できるように思ひます。さらに、盆地の中で、山間部ではありませんので、地質情報はそれなりに存在しているのではないかという気もします。予備設計のときには、道路を通そうと思ひているところの調査ができない等の制約はもちろひあると思うのですが、その中で

もできる工夫をしていただきたいと思います。こういう事象が何度も生じることがないように要因を分析して、コストを減らす、縮減する、事業費等の管理に努めていただく必要があるのではないかと思います。

私からは以上です。

【委員長】 今いただいた件について、完璧な情報を事前に得るのは難しいかもしれないが、参考情報みたいなものはあるのではないかと御意見です。いかがですか。大和北道路お願いします。

【事務局】 現在は、既往の文献や近隣のボーリング等で設計をしております。今後は、奈良県地域で多く見られる沖積層の地盤におきましては、同種工事の設計や施工実績を可能な限り蓄積して、今後の新規事業化の際には、より精度の高い適切な事業費が計上できるように努めていこうと考えております。

【委員長】 参考になる情報は最大限利用いただいて、それがまたコスト縮減にもつながると思われますので、そういう努力をしていただきたいと思います。

ちょうど地質調査の話が出ましたので、もしそれに関連する御質問があればいただきたいと思います。特に長年お務めいただいている委員の方々は、この話が毎回出てくると思っておられるかもしれません。予備調査段階では分からなくて、詳細調査をしてみて、ざっくり言えば、掘ったらえらいことになっていたと、それで大きな増額になると。確かに予備調査時点で、科学的に完璧に地盤を推定することはおそらく現時点では無理なのだと思います。地盤工学の先生に確認してもやはりそのようです。とはいえ、掘ってみたらすごい増額になるのはしかたがないというのもどうなんだろうなと毎回思うところでもあります。委員長として、いつも苦慮するところでもあります。今の私の意見については、おそらく最後に、道路部長あたりから、今後の見解として回答を頂きます。他にも出てくると思いますので、地質調査全般についてお伺いしたいと思います。

委員、お願いいたします。

【委員】 ありがとうございます。

全体的には、今、委員や委員長に言っていたように、上がるものは仕方がないのではないかとこのところで、いつもお聞きしています。神戸西バイパスのところですが、滑り面が出てきたという御説明があったかと思います。これは結構怖いといいますか、大きいなと思って聞かせていただいています。例えばこのような工事になった場合、そもそも別ルートを考えたい方がいいのではないかと。ここでやろうと思うと増額なんだけど、

もう少し根本的に変えたほうがいいとか、そういうことは考えなくても大丈夫なのでしょうか。やはりここで対応していくのがベストになりますか。

【事務局】 NEXCO西日本でございます。

おっしゃっていただいたように、別ルートを考えることができないわけではないかと思っています。ただ、今回のこのケースにつきましては、函渠構造から橋梁の構造に見直しましたが、橋梁の構造に見直すことができる場所であったということと、それによって特にデメリットが増えることもありませんでした。今回については、こういった対応でよかったのではないかと考えているところでございます。

【委員】 ありがとうございます。

資料を見ていたのですが、ケーソンが沈み込まなかったという御説明があった場所があったかと思います。そこにおいても同じように理解をしたらいいのでしょうか。こちらのほうが気になった新子馬巢谷橋ですね。こちらも、やはりこのルートを維持していくのがよいと捉えたほうがいいのでしょうか。

【事務局】 御質問ありがとうございます。

昨年の工事課題が発生した後、別途有識者の検討会を立ち上げ、この対策について、昨年度、まさにほぼ1年間検討していた状況になっています。今回そもそも、大規模滑り面が滑っているというよりは、その中に含まれる蛇紋岩が、ケーソンの施工を行っていく上で、空気とか水に触れることで塑性変形を起こしてしまった状況です。ルート変更という案もちろんありますが、まずは土の動きを止めることが最優先であるのではないかといい意見を先生方からもいただきました。それを受けて、まずは土の動きを止める対策を優先的に行い、その上で、当然ケーソンを順調に沈めることができれば、工事を引き続き再開していいのではないかといい御示唆をいただいたことを踏まえて、引き続き抑止杭の追加対策工事をする運びとなった次第でございます。

【委員】 ありがとうございます。

どちらのことにしても、結局のところは、委員の御指摘と同じように、やはり事前にある程度分からないものなのかしらと。委員長も難しいんだという御説明だったんですけれども。ただ、それが後で分かったときの対応として、もちろん大きなお金をかけてそのルートでということもあるかと思うのですが、より安全にと考えた場合に、別ルートという考え方があるのかどうなのかが気になったところでした。すいません、ありがとうございました。

【委員長】 ありがとうございます。

委員が2つのことを示唆されていたと思います。1つは、安全性の観点からルートを変えてはどうかということ。そして、おそらくその行間に含まれていると思うのですが、それがまたコスト縮減にもならないかと。ルートを変えるのは、安全性とコストの面から、どういう結論になるのでしょうか。これは、先ほどの部長にまとめて最後に総括的にお答えいただく中に含め入れて大丈夫ですか。

【事務局】 はい。

【委員長】 そうさせていただくということで、ルート変更の有効性と問題点等も後でまとめて伺いたいと思います。

それでは、この橋梁の件、大野油坂道路の件ですが、今回決して少なくない額の増額が行われていると思います。そのうちの75%がそれですね。この増額が妥当なのかどうかは気になるところです。説明を伺っていると、専門家でも相当予見できない案件であったと理解していいですか。

【事務局】 御指摘のとおり、こういったいわゆる施工中にこれほど蛇紋岩が、3,000トンぐらいあるケーソンが沈下しなくなるぐらい塑性変形を起こすことまでは、想定しておりませんでした。別途有識者委員会を立ち上げ、先生方からも、それは同じような御意見いただいております。

【委員長】 分かりました。専門家でもこれについては予見が難しい案件であったということは確認させていただきました。

ほか、地質条件に関して御質問等がありますか。

引き続き私から質問です。大宮峰山道路と大和北道路、神戸西バイパスもですが、特に大宮峰山道路と大和北道路については、御説明を伺っていると、おそらく今後も似たような話が出てくるのではないかと。つまり、事業費が増える見込みがあるような説明をいただいたと思うのですが、今後の事業費が増える見込みについてはいかがでしょうか。それから、神戸西バイパスの場合は、今後増えるとはおっしゃっていないと思うのですが、心配になるのは、もしも、もう500億円使うと、B/Cが1を切ることです。B/C的にぎりぎりだと思います。B/Cが1を切らなければ増額してもいいというわけではないですが、1つのラインとして重要なところだと思います。それも含めてお伺いしたいと思います。大宮峰山道路からいただければと思います。

【事務局】

今後の地質調査、また、地盤改良の可否を含めた実施範囲につきましては、設計を進めて、事業費の増または事業期間の延長が生じた場合には、適切に検討して、再評価を実施したいと思っています。

【事務局】 大和北道路でございます。

まず、奈良から郡山下ツ道の大和北道路ですけども、現在国道24号の中央に高架を設置する計画で、一部、下部工、上部工を施工しているところでございます。まだ用地取得が100%になっておりませんで、そういったところも含め、借地ですとかそういった現場の条件、施工時の騒音、振動等の影響を考慮した上下部工の施工方法を今後見直していく設計精査を進めているところでございます。それらが完了した際には、適切に事業の再評価をやっていきたいと思っております。

【事務局】 NEXCO西日本でございます。

おっしゃっていただいたとおり、事業費増額はできるだけ避けたほうがよいとは考えております。今回の増額につきましては、現時点では、明確になっています増額要因は盛り込ませていただいております。とはいえ、先ほど御指摘いただいたとおりとも思っておりますので、まずは事業費の管理の徹底に努めさせていただきます。あとは、引き続きコスト削減を図っていくことにしていきたいと思っています。事業費についてはこれからも精査をしながら、しっかりと進めていきたいと思っております。

【委員長】 ありがとうございます。

コスト削減にできるだけ努めていただいて、またコストの増があれば、再評価で審議するということだと思います。できるだけコスト削減に努めていただくのは当然のことだと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、一旦地質から離れても構いませんので、ほかに御質問があればお願いしたいと思います。

どうぞ、お願いします。

【委員】 御説明ありがとうございます。

まず、1件目の香芝柏原改良です。まず、少し交通量が減っているというのは、東大阪あたりの云々ということを前半のほうに口頭でおっしゃったような気がします。それは分かるような気もします、一方で、後ろのほうには、おそらく8ページだったと思うのですが、沿線の人口が減っているということも話がありました。あるいは、さらに一方で、外外交通が44%とかということが書いてありました。そうすると、沿線の人口が減っているこ

とよりも、外から外にということ、あるいは、外と内という交通のことがおそらく重要なのかなと思っています。何となく冒頭のほうにおっしゃった東大阪あたりからの交通が減っていることの理由が気になったということです。その辺の理由は何か分析されているのかなということが少し気になりました。それが香芝柏原改良についての1点目です。

2点目では、共同溝のことが追加になったという話です。これは全然別の話だから、これが追加になることは、それはそれで別の話として、増えることは仕方がないというか、構わないのではないかと。並べて書かれてしまうと、少し変な感じがするという印象を持ちました。これによって事業費が増えたというのは、先ほどから出ている、掘ってみたら地盤がどうだとか資材が上がったかとかという話とは少し違うわけです。あまりこれについては、変な言い方、エクスキューズが要るわけではないのかなと思って聞いていたというのが香芝柏原改良についてです。

まとめてもう1つも聞いてしまいます。これは神戸西バイパスと洲本バイパスのことです。これは去年も出ている話なわけです。去年出ていて、また今年かよということを全く思わないわけではないところですね。先ほど説明の中で、神戸西バイパスについては、昨年度も兆候というか、端緒はあったけども、精査中の部分があって出せなかったという話をおっしゃったような気がしました。ただ、それはやはり出してちょうだいというか、兆候の段階で出してこないといけないのではないかと。私も去年のことを明確に覚えているわけではなくて、今回も別にレジメとかを見直したわけではないのだけれども、そこについてはきちんと出しておかないといけないのではないかと。それは換言すれば、今年もそういうのがあるのと、また来年も出てくるのではないのという感じが全くないわけではありません。やはり出し方として、去年のものでよかったのかということ、いささかの反省という言葉がきつかったらごめんなさい、そういったことをしてもらう必要があるのかなと思っています。

洲本バイパスについてもおおむね同じようなことです。別の観点からいいますと、5ページには、詳細設計のときには分からなかったと書かれています。それはそのとおりかなという話は先ほど出たと思っています。でも、ここで述べるべきは、去年分からなかったかどうかではないのという話であって、なぜ去年でなかったのという話についてやはり少し考えてもらう必要があります。去年は出ていなくて今年出たことについては、本来説明いただく必要があるのではないかと思います。大まかに言うと、香芝柏原改良の話と、去年出た2点という2つのカテゴリについての質問でございます。どのようにお答えい

ただくかについてはお任せします。

以上です。

【委員長】 では、まず、香芝柏原改良から回答をお願いしたいと思います。

【事務局】 大阪国道でございます。御質問ありがとうございます。香芝柏原改良について、御質問にお答えします。

まず、交通量の御指摘だったかと思います。8ページの内訳の中で、内内交通量が1割程度、そして、全体の状況もそれほど変化していない中で、交通量が減ることについての御指摘だったかと思います。御指摘とおり、内内交通は1割程度、あと、内外交通も45%程度あるということです。今回の推計は、最新のデータに基づいて令和22年度時点での交通量を分析した結果、特に香芝・柏原地区を含む大阪南東部を発出したり発着する交通量自体が減っていることが要因で、この路線の将来交通量については減少傾向が出てくるという推計となっております。

そして、もう1点、電線共同溝につきましては、御指摘いただいたとおりでございます。ただ、事業評価のルール上入れるものにつきましては、事業には計上させていただいていくということでございます。

【委員】 ありがとうございます。

【委員長】 では、続いて、神戸西バイパスのほうをお願いします。

【事務局】 NEXCO西日本でございます。

御指摘がありましたように、昨年度の事業評価のときに、今後全体事業費の精査を進めるということは御説明をさせていただいておりました。今回御説明した内容で、例えば橋梁の形式が変わったとか、橋梁の形式に変えたであるとか、あとは、土の受入先のことなどを御説明させていただきました。まず、橋梁の関係につきましては、昨年度段階では、橋梁の詳細設計をやっている途中でありました。今年度の初めに詳細設計関係が終わりまして、橋梁の最終的な構造、それに基づいて事業費が算出されたところです。ですので、大変申し訳なかったんですが、昨年度は正確な事業費の算出まで、時間的に至っておりませんでしたので、今年度に橋梁関係はさせていただいたということになります。

また、土の関係も、粘性土が出ていたことは分かっておりましたが、全体的にどれだけの数量になるのかが、これも大変申し訳なかったんですが、昨年度では一部未確定なところがございました。今年度に入りまして、全体数量も固まりましたので、増額の金額も確定したことから、今年度に事業費の再評価をさせていただいたところでございます。

【事務局】 続きまして、洲本バイパスについてでございます。

先生がおっしゃるように、昨年の段階で分かっていなかったのかという点でございます。結果から言いますと、まだ分からなかったということですが、5ページの資料にあります詳細設計は平成30年に実施をしておりました。工事自身は、今年度7月から入ったところであります。ただ、工事をするに当たって、不確定要素はいろんなケースがあるわけで、どれぐらいの工費の増額を見込むのかが、甘かったというところは反省をいたしているところでございます。洲本バイパスも開通年次は公表しておりませんが、ほぼ概成してきている事業であるという中で、残りの工事も限られてきています。残りの工事の額、費用を算出するに当たって、もう少しそういった不確定要素も加味してやらなければならなかったというところは反省しているところでございます。

【委員】 ありがとうございます。

どちらも分かるつもりではあります。先ほどの予備の段階で分からないという話についてはよく分かる。ただ、進んでいく段階においては、だんだんと分かっていくはずですが、それについて分からないというのは、いけないのではないかという気持ちがあります。また、詳細な数字までは分からないときに、恐らく増えるでしょうということになった場合については、ある程度頭出しをしていただく必要があると。我々もそこで、例えば10億増えますからということで、もうこれ以上びた一文増えないんだなという話でやっているわけではありません。しかし、頭出しといったことや可能性については、不確定要素がある、詳細は分からないとはいっても、一定のことについては示唆いただくことが必要なのではないのかなと。これは2つの件のみの話ではなくて、事業評価の出し方の問題なのかもしれませんが。これが出たから、去年の段階で駄目だと言ったとは思いませんが、そこについては、ある程度先出しというか、先々に出していくことも必要なのかなと思って拝聴していました。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

いずれの案件もB/Cが小さめで、特に洲本に至っては1を切っています。やはり、慎重にコストを考えると姿勢はとても大事だと思います。この様な事業を継続するに当たり、世間の皆さんが見ていることでもあります。後から、前は分からなかったけど増えちゃったんだよねみたいな話では、やはり世間からの逆風になると思います。一生懸命取り組んでおられるとは思いますが、より一層精査をお願いしたい。委員がおっしゃっ

ている様に、もう予備調査段階ではないのだから、だんだん分かってくるでしょうというのも、世間的には「それはそうだ」となると思います。一層慎重に、どれぐらいの費用が計上されるのかを推定していく、そういうことも心がけていただきたいと思います。

それでは、ほか。

委員、どうぞ。

【委員】 ありがとうございます。

洲本バイパスのB／Cのお話が委員長からもありましたが、B／Cが1というのはやはり大きなラインだと思います。それが1を切って0.9というのは、もちろんここには出ていないベネフィットもあるとは思いますが、目に見えるものとして、この数字は大事です。そのあたり、事業の必要性について、もう少し御説明をいただければと思います。

以上です。

【事務局】 兵庫国道です。

資料を見ていただいているように、全体では0.9で、1を切っているということでございます。事業の必要性につきましては、交通混雑の緩和とか交通安全の確保、それから、地域医療等々の御説明をさせていただいたところではあります。一方で、事業の進捗というところもでございます。残事業B／Cが1を超えているからいいと言っているわけではございません。用地進捗率も100%になっており、先ほど言いましたとおり、まだ整備年次、供用年次は言っておりませんが、概成してきているということでございます。しっかり整備効果が早く出せるように、開通を早期にできるように、引き続き頑張っていくのが重要なかなというところで考えております。

回答になっているかどうか分かりませんが、以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。

残事業のB／Cは1を超えているということは大事なことだとは思いますが、だからといって、今お答えの中にもありましたように、それだけでオーケーというわけではないと思います。やはりお金をかけて造っているわけですから、この事業から得られる便益がなるべく大きくなるように、施工の安全性などに留意した上で、なるべく早くこの便益が発現するようにしていただきたいと思います。さらには、開通後に道路の効果がより一層発揮されるような形で、地域の皆様と連携しながら進めていただければと思います。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、ほかにいかがでしょうか。

【委員】 御説明いただきましてありがとうございました。

先ほどに戻ると言う大変ですが、地質の問題等は分らないですが、結構なウェートを占めていて、それでいろいろ動くということから考えると、地質をよく知るための方法を確立していく上のことを考えないと、いつまでもこういうことは同じようなことがずっと起こるんだろうなと思われます。これも、私はその分野の専門ではないので分らないですが、いろんな調査、探査方法ですとか、実際やったデータは全国で、いろんなところであると思います。おそらくデータベース化はされているんだろうけども、それがどれだけかかって、どんな工事のタイプはこういうことが起きやすい等の傾向的なものは、今の時代、AIも使っているいろんなことをやろうとしている中からすると、いろいろ研究の余地があるのではないのかなという気がしています。そうすれば、細かい金額まで分らなくても、検討すべきことのざっくりしたものを見ながら、よりそこを詳細に予備段階で取り組むことをやっていくサポートにもなるのかなという感じがしています。やはり今の時代、特に人も少ないし、労働力もなかなか限られる中で、今ある資源を有効活用しないといけないという中からすると、工期が延びる、また、手戻りみたいなのが出るのは非常に大きなロスになります。できるだけあまりぶれずに、しっかりと短時間でやることを価値とするならば、少しお金がかかるだとか、今の枠では難しいというところだけにとらわれるのではなくて、できるだけ、ある程度前に、もう少しそこを精査していけるような制度を考えていく話もあるかなと思っています。

また、これは再評価で5年だとか、金額ベースのところで行っていて、大きいものについて重点審議ということでやっているかと思っています。特に何百億とか変わるものについては、結構これで終わったらもうそれでおそらく終わりというか、振り返られることがあんまりないんだろうなと思います。やはりそういう重要案件だとか大きいインパクトを与えたものについては、抽出なんかをして、それが仮にこの段階で分かっていたらどうなっているのかについても、今後のことを考えたときには検証して、そういうふうに事前に分かれば、これだけうまく時間の短縮も図れるし、工費も縮減が図れることになっていく方向も、一方で目指すべきかなと思っています。個別のところでも、いろいろ細かいところになってしまうので、全体として今までずっと伺っている中で、やはりどうしてもそこに引っかかってくるというところを重点的に何か対応していかないことにはいけないのかなと思ったものですから、コメントというか、期待として申し上げたいと思っています。これ

は国の近畿地整のところでの案件ですが、私は福井県のほうでもそういうことをやっていまして、規模感が違うだけで、基本的には同じようなものが出てくるわけです。皆さんおそらく同じような悩みだとか疑問なんかを持ちながら行っているところがあって、このままでずっと行って本当にいいのかなというのは常々思いながらやっているところです。これは事業の皆さん、直接やられている方々がまさに一番そこを思われているところだと思いますが、ぜひそこを乗り越えるというか、前のほうに進められるようなことを、国としても強力に進めていただきたいなと思っています。全体的な講評みたいになって申し訳ないんですが、私から意見として言わせていただきました。

以上でございます。

【委員長】 企画部長、お願いします。

【事務局】 大変ありがとうございました。先ほど、委員からも地質のルートの考え方の御意見も頂戴していましたので、私のほうから。

今の委員の御意見も踏まえて、最近の状況といたしましては、平成28年11月に七隈線の陥没事故があった後、諮問がされました。先生等に御指導いただきまして、令和2年3月に、土木事業における地質・地盤リスクマネジメントのガイドラインを、私、官房で担当させていただいております。そういう議論をさせていただいてございました。元々ルートやダムサイト等を決めるときに、地質ですごく根本的な問題があるときは逃げなければいけないのですが、あまり知見形成的に情報収集ツールが弱いという中で、地質だけではなくてルートやサイトを決めていく困難性があります。どれだけ高リスクを管理していくのか、その知見形成については、委員から御指摘がありましたように、知見形成に向けて、国としてもしっかり取り組まなければいけないという問題意識があるところです。また、そのときに、不安要素、悲観的な部分と、楽観的な部分の要素を踏まえて、手戻りがないように、予備設計、詳細設計と動かしていく、そこをどういうふうにやっていくのか、まさにリスクマネジメントであります。そこをどう高度化していくのかを追求していかなければならないということを、このガイドラインで書かせていただいております。そのガイドラインをどう実践していくのが極めてまだ弱いところだと思っています。また、先ほど先生がおっしゃられたみたいに、AI等がありまして、どんどん情報を出していけば、もっと高度に勉強できる世界も出てきましたので、御指摘を踏まえて、また改めてしっかりとやっていきたいと思っています。久しぶりに財団、国土地盤情報センターをつくったのも、ボーリングデータをちゃんと共有ができる取組、体制にしようという趣旨だと

思っています。御意見賜ったことをちゃんと受け止めて、しっかりやっていきたいと思っています。

【委員長】 ありがとうございます。

鋭意努力されているということだとは思いますが、とはいえ、解決もしていないというところもあります。科学分野の努力ももちろん併せてですが、これからも一層この問題に対処していかないといけない。そういう中で、委員もおっしゃいましたが、相当にデータもあるはずで、それはAIの活用のしどころでもあるでしょう。また、委員もおっしゃった大事なこととして、特に高額を要している案件はデータとしても重要で、それだけお金を使ったということなので、知見として残していつ、今後の予見に当てはめるべきではないかということです。その様な御意見も検討いただいて、今後の対応をしていただきたいと強く思うところです。

委員、御質問よろしくお願いします。

【委員】 質問ではありませんが2つ申し上げたいと思います。一つ目は、委員から御指摘があったように、今、ボーリング調査に関する話を中心にしておりますが、他の技術を活用することも考えられないのでしょうか。ドローンであったり、衛星からの写真やデータも含めいろいろな調査を活用することができないのかも、国の方で研究を進めて頂きたいと思いました。

もう1つは、物価高騰の影響はやむを得ない面があると思いますが、物価高騰以外に大きな費用の増加が結構あります。これがB/Cに与える影響が全体としてどのような傾向・頻度になっているのか、それによって洲本バイパスのようにB/Cの値が1を割る案件が増えてきていないのか、本省の方で把握していらっしゃるのか伺いたと思います。再評価の段階になってしまうと、そこで事業を止めても、結局は債務だけが残ることになってしまうので、残事業のB/Cを見て、もう仕方がないですねとしか言いようがありません。そうならないように、最初の事業の選択というところに、こういった再評価の中で議論されたことや傾向を反映していくことも必要ではないかと感じております。どうぞよろしくお願いいたします。

【委員長】 事業を止めることは、負債も抱えるので、それはそれでマイナスなのだから、やはり効果がちゃんと発現されるようにしっかりやってくださいということですね。今後の道路事業を進めるという意味でのサポートの御意見であるとともに、やはりちょっと気になりますよという叱咤をいただいたのではないかと思います。

あと、NE X C Oのほうから事業評価委員として出ていただいております委員、そして、委員も、御意見あれば、一言ずついただきたいと思います。

【委員】 すいません、先生方が全ておっしゃっていただきましたが、法律の中でも実は土が割と専門なので、実際にその点は非常に気になっていました。ほかの自治体でも事業評価をさせていただいているのですが、同じような議論がいつも出てきていますので、本当に気にはなっていました。先生方が既におっしゃっていただいたので、それはよかったかなと、まず第1点思います。

全然違うことで恐縮なのですが、費用に含まれない効果のところ、そのあたりが私は門外漢なので教えていただきたいです。この中で、救命救急と災害が、最後の洲本バイパスだけがあって、ほかのところには、資料には載っているのですが、その他の効果のこの表には載っていない状況です。これは、当然マニュアルがない部分で、別に載せる載せないは決まっているものではないと思うのですが、資料の上の部分には結構「災害」とか「救命」とかという言葉が出てきています。もちろんB／Cに含まれないのは分かっているのですが、やはりこの様に説明を同様にされるのなら、せっかくであればほかの事業も、同じような資料で並べていただけると非常に分かりやすいかと思いました。

以上です。

【委員長】 時間信頼性とCO₂が今年度からどの案件にも書かれていると思います。さらに、B／Cが1を切っていると、救命救急と災害時が追加されますが、それならほかのところでも載せたらどうですかということだと思いますが、これはいかがですか。

【委員】 私が変なことを聞きました。

【委員長】 そんなことないですよ。過去の議事録を見ていただくと、同じ質問があります。いかがですか。

【事務局】 道路部です。

今、洲本バイパスにつきましては、先ほどお話がありましたように、B／Cで1.0を切っているというのもありまして、試行的にほかの2項目を他と比べているということがございます。また、それにつきましては、ほかの事業でも何か貨幣換算できるようになっていけば、そういったものも今後検討していくのかなといったところでございます。

【委員】 分かりました。ありがとうございます。

【委員長】 おそらく救命救急と災害時については、便益をまだ検討する余地があるんですよ。だから、数値が先走らないように、まだ通常は載せないと。ただ、1を切ってい

る場合は参考値として載せると。言い換えると、おそらく時間信頼性とCO₂については今年度から自信が出たんですよね。どの案件にも載せている。とはいえ、足し算はしていないので、100%の自信ではないのだと思いますが、その確度は高まっている。それが、私の認識です。

【事務局】 委員長がおっしゃられるとおりでございます。

【委員長】 ちなみに、実は委員と同じ質問を、以前に私がしました。大体そういう答えだったと記憶しております。

それでは、いろいろと神戸西バイパス、大和北道路に御意見いただきましたが、委員、何か補足コメントがありましたら。

【委員】 私も以前ここで委員だったときに、事前の調査から大分コストが上がってしまうということを確かに質問していたので、久しぶりにここの会議に出席して、同じことをやはりいまだに感じました。やはり詳しく事前調査すればするほど費用をより正確に把握することができます。しかし、また一方でそれで、調査の費用が上がるし、その辺のバランスが大事であるのかなと思います。一般の人から見ると、建設を開始したらコストが上がるのかと思われるといけません。やはり新技術（たとえば非破壊でやるようなもの）を、他分野、特に物理分野などから導入することが重要かと思います。私の大学でもそういう技術を研究している人がいます。今後これは国土交通省さんのほうでいろんな大学に依頼して、できるだけそういう新しい技術を導入する点を考えたらいかがかなというのが1点です。

もう1点は、B/Cにあまりにもこだわってしまうのもどうかと思います。便益が、マニュアルでいくと確か3便益だけですよね。非常に狭い範囲ですし、それから、社会的割引率も4%という値で計算していますよね。私自身、社会的費用をいろいろ計算しました。道路の混雑による遅延や社会的な経済活動に対する影響、CO₂削減の効果や温暖化に関するものとか、それから、振動とかいろいろ計算したことがあります。本当は便益とかはもっと大きく捉えるべきだろうと思います。特に都市部ではないところにも効果が発現しているはずですね。今日も福井の事例が出ていましたが、雪が降った場合、道路がきちっと整備できていなかったら、非常に困ってしまいます。今後、地方部での道路整備に関して、ただ単に機械的にやるだけではどうなのかなと、課題がいっぱい出てくるのではないかと思います。我々大学もそれを考えないといけないのですが、ぜひ国土交通省さんのほうには、もう少し便益評価を広く捉えることが必要かなというふうには思いました。

その2点、いわゆる1点目が事前調査のやり方に関しての検討と、2点目は割引率設定を含め便益の方法に関してもう少し考える必要があるということだけ、意見として付け加えさせていただきます。

以上です。

【委員長】 ありがとうございました。

これも今後の事業評価への示唆をいただいたと思います。また、2点目の3便益の中に入らない効果、例えばストック効果と言われるようなものもあります。これは、早期に開通すれば、それだけ早く得られるものでもあります。洲本バイパスのようなB/Cが1を切っている場合には、一層早期の開通を目指して、もちろん3便益もそうですが、ストック効果を含めた3便益以外の効果も早めに得るという姿勢が特に大事になると思います。

いかがですか。案件全体の話が多かったですが、個別の案件でこれだけはお伝えしておきたいというものがもしあれば、いかがでしょうか。

【事務局】 委員から言われた社会的割引率ですが、やはり4%が高過ぎるという議論はあります。今回の洲本バイパスの右端のほう見ていただきますと、昨年度から、一応参考値として1%と2%の場合を提示するようにはなりました。4%だと1を切っていますが、1%、2%だと1を切りませんというのは、ささやかに出すような形にはなっています。いずれにしても、1は意識しなければいけない指標として、しっかりやっています。

【委員長】 社会的割引率は計算に影響を及ぼしますからね。企画部長がおっしゃったように、もし割引率を現実に近い、金利に近いものにしていくと、ちょっと違うかもしれないのですが、その割にはフォントサイズ小さすぎないかとは思いますが。本当にささやかに載せている。その辺はあまり追及はいたしません、社会的割引率も大事という回答だと思います。

地質条件の話、ルート変更の話、B/Cの話など、いろいろ出ましたが、よろしいですか。企画部長から幾つか補足の回答をいただきましたが、道路部としてはいかがでしょうか。

【事務局】 道路部長、西野でございます。御審議ありがとうございます。

まず、神戸西バイパス、それから、大野油坂で地滑り面とか滑り面が出たときに、ルート変更が有効ではないのかというお話がございました。通常事業に入る場合には、都市計画

決定という形でルートを決めて、それから事業化して、用地を取得してから工事着手という一連の流れになってまいります。ですので、仮に1か所で滑り面が発生してルートを見直すとなると、既に取得済みの用地のところをまたどうするのかという問題が出てきますので、現実的にはそこに応じたところで、ピンポイントで対策するのが一般的に行われていることだと思います。

それから、多くの委員の皆様から、地質のリスクをちゃんと見込んでいないのではないのかといったところの御指摘をたくさんいただいております。事業費算定の精度を向上させるために、本省の事業評価部会のほうでもそういった議論がなされております。事業化前の事前調査を充実させることによってリスクを洗い出そうと、そんな取組も始まっております。そのリスクをしっかりと当初事業費の中に盛り込んでいこうということが言われておりまして、今年度の新規採択時評価から、高規格道路を対象としまして、そういったリスク分を見込んだ事業費算定という取組が始まっております。近畿地方整備局におきましても、事業化に向けた調査路線につきまして、地質リスクを考慮しようという取組を進めておりまして、空中電磁探査を実施し、その中で得られた情報を地質リスクとして事業費の中に見込んでいこうと、そういった取組を行っております。

また、今回、多くの事業費増を抱えております。こういった事業箇所につきましても、今回は地質を主体とした理由が多かったですが、事業費の増加をしっかりと要因分析し、それを教訓にして、局内関係者は当然ながら、事務所も含めて情報共有を図っていきたいと思っております。そんな中で、事業費が確認できる節目節目、例えば設計が完了した、用地が買えた、調査が終わったとなったら、しっかりと事業費を精査し、必要な手続を踏んで、事業費増加する場合は再評価委員会に諮っていくことで、厳格な事業費管理に努めていきたいと思っております。

以上になります。

【委員長】 ありがとうございました。

【委員長】 委員、すいません、遅くなりましたが、御意見等がもしあれば。今日お伺いしていないと思われましたので。

【委員】 御丁寧にありがとうございます。気になる点は、皆さんからありましたので、私のほうからは、特にございません。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、御出席の先生方から一言ずつはいただいたと思います。

意見も出尽くしましたし、また、いろいろな回答も事務所並びに整備局のほうからいただきましたので、そろそろここで各審議のまとめを行いたいと思います。

私が思うにですが、今回の6件も、ほかの道路案件もそうなのですが、近畿圏は、南海トラフ地震が甚大な被害を及ぼす可能性があると言われていています。それに向けて、やはり一定のインフラが必要であることは常識的なところだと思います。また、いずれの案件も、各自治体、府県等を含めて、地域経済の活性化、防災対策、救急救命など、様々な観点から必要とされているのも事実だと思います。さらに、委員がおっしゃったように、じゃあ、やめたとって、ここでやめて負債だけ残すのもどうかという御意見もありました。以上のことからして、いずれの道路の事業も、継続が1つ結論にはなると思います。ただ、いろいろと委員の先生方から御指摘をいただき、それらはごもっともであったと思います。高額の増額になった場合とか、あるいは、残念ながらB/Cが1を切っている場合とか、増額率が大きい場合もそうです。これらの場合には、やはり議事録の中に何か追記する、もしくは、明確に附帯条件をつけて、今後継続いただく形が適切かと思っております。今から1件ずつ、こういう案でいかがかと申し上げていきますので、委員の皆様方、それでよいかどうか、御判断をいただければと思います。

まず、一般国道165号の香芝柏原改良についてです。この案件は、増額のうちの半分が物価高騰です。かつ、4分の1が電線共同溝で、直接B/CのCには関係ないのですが、事業費に入れているという理解です。それゆえ、特段の問題はないようですので、香芝柏原改良の審議結果につきましては、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり、事業継続することが妥当と判断するということとさせていただきたいと思います。よろしいでしょうか。

（首肯する委員あり）

【委員長】 続きまして、一般国道158号大野油坂道路（大野東・和泉区間）、（和泉・油坂区間）についてです。確かに前回審議から2年しかたっておらず、増額も必ずしも小さくはありません。しかし、本日確認させていただきましたが、特殊な地質を起因としている極めて特殊な現象による予見困難性があり、それがほとんどの増額を占めています。さらに、令和11年春に開通予定をされているということもあります。やむを得ない条件があることを踏まえて、特に本件については注釈等をつけることなく、当委員会に提出さ

れた資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり、事業継続することが妥当と判断したいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

（首肯する委員あり）

【委員長】 ここからは少しだけ注釈をつけていくべきかと思っています。

まず、一般国道１７８号城崎道路と一般国道３１２号大宮峰山道路です。もちろん、本件も埋蔵文化財調査とか地質条件とか、やむを得ない状況はあると思っています。一方、事業費の増額自体はそれほど大きくはないのですが、大宮峰山道路の事業費の増加率は９１％と結構大きいです。さらに、先ほどの御説明によりますと、調査設計中の項目があって、今後も事業費及び事業期間増の可能性があるということです。それゆえ、議事録に追記という形、すなわち、引き続きコスト縮減を図るとともに、今回事業費増となった要因を分析して、事業費の管理徹底に努めていただくこと、それから、設計中の項目について、事業費の増加あるいは事業期間の延長が生じた場合には、適時適切に再評価を実施していただくこと、これらをあえて議事録の中に記して、継続と判断させていただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。厳しいとか甘いとか、大丈夫ですか。よろしいでしょうか。

（首肯する委員あり）

【委員長】 では、続きまして、神戸西バイパスです。こちらでも現場条件等やむを得ない事情があるということは重々理解していますが、何分やはり増額の絶対額が大きく、目立つ額でもあります。さらに、ある程度予期されていたこととはいえ、２年続けての再評価でもありますので、本件につきましても、議事録に以下のことを追記して、継続と判断したいと思います。先ほどと同じですが、引き続きコスト縮減を図るとともに、今回事業費増となった要因を分析し、事業費等の管理徹底に努めていただきたいということを議事録に追記して、継続をお認めしてはどうかと思うのですが、いかがでしょうか。よろしいですかね。

（首肯する委員あり）

【委員長】 では、そのようにさせていただきたいと思います。

続きまして、一般国道２４号大和北道路（奈良北～奈良）、大和北道路、大和御所道路です。こちらでも埋蔵文化財調査、地質条件の変更といった大変な条件があって、やむを得ないということはもちろん理解しています。しかし、特に大和北道路において、物価上昇を除いても３６６億円、４０％を超える増額であり、増額が小さいとは言えない。さらに、先ほどの御説明でも、今後の調査、設計中の項目について、事業費が増える可能性があるこ

とも示唆されております。額、率、それから、今後まだ増えるかもしれないという見込みを考えますと、追記というよりは附帯意見として、これを満たしてくださいという条件をつけて継続という形が妥当かと思っています。文言的には先と似ていますが、引き続きコスト縮減を図るとともに、事業費増となった要因を分析し、厳格な事業費等の管理に努めていただきたい。それから、設計精査中の項目について、事業費の増加あるいは事業期間の延長が生じた場合には、適時適切に事業の再評価を実施する。それらを附帯意見として記して、継続させていただくこととしたいと思いますが、いかがでしょうか。大丈夫ですか。厳しいとか緩いとか、大丈夫ですか。

(首肯する委員あり)

【委員長】 最後、一般国道28号洲本バイパスです。B/Cが1を切っていて、かつ2年続けての審議案件となっています。去年にある程度予期できたことも含まれていて、今年また再評価となってしまっているところも含めると、やはり本件も附帯意見を付けて、継続という運びが妥当ではないかと思っています。附帯意見は2つ考えられると思っています。1つ目は、当然ながら、B/Cが1を切っていることもあるため、引き続きコスト縮減を図るとともに、今回事業費増となった要因を教訓として、一層厳格な事業費の管理に努めることということであり、「一層厳格」という形でお願いしたいと思います。それから、もう1つの附帯意見としては、施工の安全を最優先にしながら、開通による早期便益発現を図るとともに、開通後にストック効果がより一層発現されるよう、地域との連携に努めていただくということです。これら2つを附帯意見として、継続とさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。よろしいですか。

(首肯する委員あり)

【委員長】 では、そのように、以上6件を結論づけたいと思います。最後に、改めまして、このような結論を出させていただいたことを踏まえて、事業費の増加リスクなどに対して、今後どう取り組んでいかれるかを、整備局としても最後に一言いただければと思いますが。

【事務局】 本日は御審議ありがとうございます。

今、委員長からもお話がございましたが、皆様方からの意見を取りまとめていただきました、先ほど言った本日の附帯意見等々につきまして、少しお話をさせていただきたいと思います。

まず、今回御議論いただきました道路事業の御指摘、あるいは、最後に委員長にまとめ

ていただきました追記の話と、特に大和北道路、洲本バイパスへは附帯意見ということでもういただきました。これにつきましては、私自身として、整備局として重く受け止めていきたいと思っています。

このたびの委員会からの御指摘につきましては、今回は道路事業でございましたが、全ての事業評価に共通する重要な御指摘であると認識してございます。近畿地方整備局といえども、企画部長、道路部長からもお答えしましたいろんな手法等々を使いまして、事業費管理、事業費リスクへの対応を適切に行い、国民の信頼に応えられるように事業の実施に取り組んでいきたいと考えてございます。引き続き御指導よろしく願いいたします。

【委員長】 ありがとうございます。そのような方針で、今後も鋭意努力いただくということとさせていただきたいと思います。

では、本日の審議については一旦以上で終わります。委員の皆様、ありがとうございました。

それでは、事務局に一旦マイクをお返しします。

【事務局】 御審議ありがとうございました。

ただいま本日の議事録を作成しておりますので、もう少しだけお時間をいただければと思います。

お待たせいたしました。議事録の速報版を画面に映し出しております。御確認をいただけたらと思います。何か御意見等があれば、よろしくお願いいたします。

【委員長】 取りあえずスクロールしてください。まだ全部見えていないと思うので。

【事務局】 事務局から読み上げますので、確認していただいてよろしいですか。

【委員】 通常の部分はいいですが、要するにあの部分だけ。

【委員長】 いわゆる「おおむね適切であり」という部分は省略して、それに該当しないところを読んでいただけると。

【事務局】 まず、4番の大野油坂道路（大野東・和泉区間）、（和泉・油坂区間）です。こちらについては、原案どおり事業継続することが妥当と判断されると書いておりますが、御審議いただいた過程を詳細に書いてございます。特殊な地質を起因とする工事課題や大規模斜面崩壊を理由に短期間で増加を行っているが、予見困難な事情による増額であることを確認した上で、委員会に提出された資料を御覧いただいて、御審議いただき、事業を継続することは妥当と判断されるとしてございます。

5番目の一般国道178号城崎道路、一般国道312号大宮峰山道路でございますが、こちらにつきましては、主な審議ということを記載させていただいております。現場条件などやむを得ない事情により事業費、事業期間増が発生でございますが、引き続きコスト縮減を図るとともに、今回事業費増となった要因を分析し、事業費等の管理徹底に努めること、調査、設計中の項目について、事業費の増、事業期間の延長が生じた場合には、適宜適切に事業の再評価を実施することとしてございます。

続きまして、6番目の一般国道2号神戸西バイパスでございます。こちらも主な審議といたしまして、現場条件などやむを得ない事情により事業費、事業期間の増が発生。引き続きコスト縮減を図るとともに、今回事業費増となった要因を分析し、事業費等の管理徹底に努めることとしてございます。

続きまして、7番目が、ただし書を先ほど委員長からも頂戴したところでございます。主な審議のところに書いてございますが、一般国道24号大和北道路、一般国道24号大和御所道路につきまして、現場条件などやむを得ない事情により事業費、事業期間の増が発生。「ただし」といたしまして、以下の附帯意見を踏まえ、事業継続を図られたいとしてございます。まず、一般国道24号大和北道路でございますが、1つ目が、引き続きコスト縮減を図るとともに、今回事業費増となった要因を分析し、厳格な事業費等の管理に努めること。2つ目といたしまして、設計精査中の項目について事業費の増、事業期間の延長が生じた場合には、適時適切に事業の再評価を実施することとさせていただいてございます。

8つ目でございますが、一般国道28号洲本バイパスでございます。こちらもただし書がついてございまして、主な審議のところにございますが、現場条件などやむを得ない事情により、事業費、事業期間の増が発生。ただし、以下の附帯意見を踏まえ事業継続を図られたいでございます。1つ目が、引き続きコスト縮減を図るとともに、今回事業費増となった要因を教訓とし、一層厳格な事業費等の管理に努めること。2つ目が、施工の安全を最優先として、開通による早期便益発現を図るとともに、開通後にストック効果がより一層発現されるよう、地域と連携するように努めることとさせていただいてございます。

以上が議事録の速報版の案でございます。確認をお願いいたします。

【委員長】 では、委員の皆様、何かありますでしょうか。

【委員】 若干気になるという点と、審議事項と書かれていますが、本来はある種結論の部分として委員長におまとめいただいたと思っています。そこに違和感がないわけで

はないですね。そこは速報版ですし、全体としてはいいことにしようかなと思いますが、最後の2つについては、本来は、これは繰り上げて、審議事項ではなくて結論の後に書いたほうがいいのではないかなと思わないわけではないです。また、どちらにも書いていますが、「以下の附帯意見を踏まえた上で」だと思います。「踏まえ」と言ったら、そこから順接みたいな感じになってしまいます。条件のような感じとしては、そのほうが僕は腑に落ちると思っています。しょせんはと言ったら怒られますね。ただ、簡易版なので、あんまりそこにこだわるわけではありません。全体としては恐らく詳細版のほうで摘示になると思いますから、適宜の訂正でいいと思っています。

拝聴したときの感想は以上の2点です。

以上です。

【委員長】 書き方を御指摘いただいたのではないかと思います。「審議」と書いてしまう中に全部埋もれているので、附帯意見として取り出して書くべきではないかということによろしいですか。

【委員】 はい。少なくとも最後の2つについては、そのほうがよからうという感じがします。

【委員長】 いかがですか。つまり、主な審議と記されたのは、こういう審議があったことを今後忘れないでくださいねということだとは思いますが、附帯意見を委員会として明確にしていますので、クリアに分けては書いてはどうかということだと思います。

【委員】 そんな感じです。ありがとうございます。

【委員長】 ただ、それで済ませてしまうと、主な審議がすごい少ないかもですね。

【委員】 簡易版ですから、これぐらいでも構わないと思います。

【委員長】 例えば神戸西バイパスですと、審議の中に、努めることとある。それでいいですか。おかしくはないかな。

【委員】 意見としては、もちろん地盤の調査について、より精度を上げられたいと、新しい方法をされたことがあったわけであって、そこを書くかどうかという話です。従前もそういった意見はありながらも、そこは書いていないこともありますから、そこは御判断かなと思っています。

【委員長】 これでいいかと思います。附帯意見として、6番目と7番目以降はちょっと違いますというニュアンスが入っていると思いますので。

【委員】 ありがとうございます。

【事務局】 よろしいでしょうか。

【委員長】 はい。

【委員】 僕はいいです。

【事務局】 では、こちらで。

【事務局】 委員長、では、議事録を確認いただいたということで、審議は終了でよろしいでしょうか。

【委員長】 はい、では、事務局にマイクをお返しいたします。

【事務局】 ありがとうございます。

以上をもちまして、令和7年度第4回近畿地方整備局事業評価監視委員会を閉会といたします。委員の皆様、御審議をいただき誠にありがとうございました。

それでは、ウェブ会議を閉じさせていただきます。

—— 了 ——