

令和6年10月23日

（反訳省略）

【冷水拡幅・有田海南道路】

【委員長】 それでは、本件につきまして、委員の皆様から御意見、御質問をいただきたいと思えます。いかがでしょうか。

大半が物価高ということで、道路政策の問題として対応するのは極めて難しいと考えられます。もちろん費用を削減していく努力は必要ですが、上昇していく物価に対して、道路政策としてどのように対応できるのかは、本件を超えた今後に向けての大きな問題ではないかと思えます。本件は、主に物価高が原因ですので、特段私から質問はありません。

【委員】 3ページを拝見しますと、委員長がおっしゃったように、大半となる136億円が資材・労務費の増です。これは非常に難しく、全く別のところで議論すべき大きな問題かと思えます。その次の②のトンネル施工に伴う対策工の追加による増は、両方から掘ればなぜ防音対策が増えるのかについて説明いただければと思えます。

【事務局】 それでは、資料の5ページをお願いします。少し駆け足で32億円と御説明をしてしまいましたが、幾つか増額の要素を資料で御説明させていただきます。

まず、中央にトンネルの横から見た地質の図があります。図の左側が南の起点側となっており、掘削をしていくと、破碎帯が分布しています。これを掘るときに、左下のような写真の崩落が発生しました。もともと従前のボーリングや調査で詳細設計のときに、一定の地質についてしっかり確認をし、地盤の弱いところに補助工法を入れることは既に見込んでおりました。しかし、実際に入りますと、特にもろい箇所ではこういった崩落が発生しました。そこで、掘り進める前に崩れないようにする補助工法を追加したことが増額の要素の大きな1点目です。

続きまして、掘進した部分が崩れ落ちないように、右側に肌落ち対策とありますが、表面がぼろぼろならないよう、コンクリートのモルタルの吹付を行う対策を追加していることが関連してもう1点です。

もう1つ、起点側の途中、道の駅「海南サクアス」が令和5年9月に開駅になるということで、地域の期待の声も御説明をしました。崩落の対策工法の追加をしますと、どうしても事業期間が延びてしまうことが懸念されます。その場合、道の駅が開いてからも交通が

輻輳するという地域の御懸念をいただいていた。また、図の右側を御覧いただきますと、終点側にも破砕帯の分布が確認されています。早期に脆弱な箇所対策を完了させる観点等から、両側からの掘削に切り替えたということが状況変化としてありました。そのため、終点側からトンネル掘削した土砂等を運び出す際に騒音等への対策が必要になるということで、右側の終点側にも防音対策を追加したところが、この対策工の追加等による増額の内容となっています。

【委員】 本来は左側のみから土砂等を運び出す予定であったが、今おっしゃった事情により、この図でいくと右側からも搬出をすることに伴い、32億円かという感じが少しします。その対策で32億増額したわけですか。

【事務局】 はい。対策工法が純粋に増加する部分と、その防音対策等で増加となっています。一方で、このまま一方通行で掘削を進めていきますと、それはそれで工期が延び、現場の管理等に必要な経費が増加します。また、土砂の搬出先が、実は終点側のほうが近いという地理的特性もありまして、片押しのまま行ったとしても一定の増額を想定して検討していたところです。

【委員】 結構です。

【委員長】 それでは、他はよろしいですか。

【委員】 165億円増額の要因は今説明いただいて理解しました。期間が5年延長となっています。これは追加工事の影響あるから、5年ということなのか。また、物価高と関連するか分かりませんが、評価をするときに聞くのが、人材がなかなか確保できない、2024年問題です。そういった労働時間等の関係で実際に工期が延びるという影響も考えられます。このあたりについてはどう捉えたらいいか、教えていただければと思います。

【事務局】 令和8年が令和13年に、5年延びたところの工程上クリティカルになる部分についてです。有田海南道路にはトンネルが5つあります。工程的に後の掘削になります2号トンネルが南側にありますが、こちらを掘り始める坑口付近で、地滑りの地形が確認されました。この地滑りの対策の検討と、その対策のために新たな用地の買収が必要になります。地元調整と対策の実施によって5年延びたことが直接的な要因です。

【委員】 そうすると、2024年問題の労働時間の問題や人員が確保できないという問題は、その中に含んでいないと理解すればよろしいですか。

【事務局】 そのような問題が5年という根拠になっている部分は、直接的にはありません。特に工事発注が落札できないなどの課題が生じている状況も現時点はありません。

【委員】 分かりました。

【委員長】 それでは、時間も参りましたので、よろしいでしょうか。

まとめに入らせていただきます。本件は特に強い御意見もありませんでしたので、一般国道42号冷水拡幅・有田海南道路について、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されるとしますが、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、次の審議事項に移りたいと思います。

続きまして、一般国道9号笠波峠除雪拡幅の審議です。資料の説明を準備ができましたらお願いします。

【笠波峠除雪拡幅】

【委員長】 それでは、本件につきまして御審議のほどお願いしたいと思います。御質問、御意見いかがでしょうか。

質問ではありませんが、4ページのように、昨年度から物価高を受けて、このような図が出ております。今回、本件以外も含めて、兵庫県の上昇率が出てきております。それぞれ基準年が違ってはおりますが、基準年をそろえた場合、同じ県であっても微妙に数値が違っていたりします。その理由を事前に確認させていただきましたが、実は同じ県でも場所によって上昇率が違うということでした。そこで、今回から、図中の凡例において、県内のどの地域かを示していただいております。本件の場合には豊岡です。この後の審議案件では、例えば、場所が神戸などになっているのではないかと思います。このように具体的な場所まで明記すれば、同じ県で上昇率が異なる資料が出てきても、間違っていないということとあります。

それでは、御質問がありましたら、挙手の上お願いしたいところですが、いかがでしょうか。

【委員】 事前にもお話ししたことですが、10ページの左下を見ると、現道の規制実績について、冬期のことが書いてあります。少し減少傾向と思います。平成30年から令和6年まで、6年ほど雪での立ち往生がありません。これは素朴に、以前ほど雪が降らなくなったのか、ほかの原因があるのかが質問の1つです。

実は私も雪道を走りながら悲しい思いをしたことが多くあるので、このような道路には非常に整備が必要だと思います。だが、だんだんと雪が減ってきているなど、そういった気象の様々な条件もあります。逆の言い方をしますと、それこそ雨が増えてくることについては対策をするわけです。雪が減っていることの原因は、他の対策もあってのことなのか、専ら気象の条件のことであるのか。それから、今後の気象の変化について何か盛り込みがあり得るかという2点が質問です。

【事務局】 10ページの右に累加の降雪量を記載しています。確かに令和2年をピークに、やや減っているように見えますが、実はこれは偶然です。ここを見ますと、シーズンに降る総量は減っているように思われるかもしれませんが、1回に降る量が多くなっています。実は昨年度も1日の雪で立ち往生しかけた風景が、カメラを見ていてもありました。幸いにも、ここ近年立ち往生がなかったと私は捉えています。

【委員】 おっしゃるとおり、今年、この時期はすごく雪が降るという年もあります。そういった偶然が主なところであり、別の対策や、ほかのファクターによってこうなっているわけでは必ずしもないということですね。分かりました。将来予測としても、当面の間は、総体としては減るかもしれないが、ピーク時期についてはこういった可能性が引き続き残ると想定して、このことをつくっていらっしゃるという理解でよろしいでしょうか。

【事務局】 はい。

【委員長】 他は、よろしいでしょうか。

最後に12ページをお願いします。令和3年から委員を務められている先生方がおられましたら、そのときの資料と比較すると、走行時間短縮便益や、各項目の数値が変わっていることが見受けられます。この間にマニュアル改定が行われて単価が変わったことにより、結果的にその数値も変わっています。

それでは、本件についてはよろしいでしょうか。

では、本件についての結論を述べさせていただきます。審議結果ですが、本件は、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されるとさせていただきますが、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、続きまして、本日3つ目ですが、一般国道175号西脇北バイパスの審議とさせていただきます。御準備ができましたら資料の説明をお願いします。

【西脇北バイパス】

【委員長】 それでは、本件についての御審議、御意見をよろしく申し上げます。本件もほとんどを物価上昇が占める案件です。

費用便益比が1.01ですが、実は物価高の68億円がなければ、計算すると多分1.1を超えているのではないかと思います。物価高もコストの一部なので、1.01であれば、いずれ1を切ってしまうことになるかもしれませんが、今後我が国の経済政策がうまくいけば、物価高の抑制もしくは時間価値の上昇により、それを心配しなくてもよいかもしれません。現在、国民の皆様が最も望んでいることは物価抑制もしくは賃金上昇ですから、現在我が国が目指しているところと、この問題が解決することが同じ方向だとも言えます。しかし、もしもこのまま物価高が続いていくのであれば、本件のような事業をどのような考え方で判断していくかは、国土交通省全体で考えていただかなければいけない問題なのではないかと思います。物価高が治まること、賃金や時間価値が上昇することを願いたいところでは。

いかがでしょうか。本件はよろしいですか。

それでは、特に御意見もありませんでしたので、本件の審議結果に入りたいと思います。本件も、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されるとさせていただきたいと思えます、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、お認めいただいたということで、引き続きまして、本日の最後の案件ですが、一般国道28号洲本バイパスについての審議をお願いします。資料の説明を、よろしくお願いします。

【洲本バイパス】

【委員長】 それでは、本件について、審議をさせていただきたいと思えます。

その他の効果を数値化していることについては、私も委員になってから初めてのケースですが、他の地域では行われた事例があると、さきほど説明いただいたところです。

それでは、御質問をよろしく申し上げます。

今までは、いわゆる3便益と言われる、走行経費をはじめとした便益のみを数値化し、それら以外の便益は、その他の効果として別途示されてきました。今回は、全体の費用便益比の数値のこともありますから、その他の効果を数値化すればこういう値になるということです。いわば費用便益分析の結果を補完しているという理解です。

【委員】 環境改善便益がプラスで入っていますが、逆に言いますと、今後の見通しとの関係で、環境への負のインパクトがある場合、それと差引きという考え方になるのではないかと思います。差引きした結果、プラス5というわけでもないかと思いますが、そのあたりは今後どういう形で考えていくことになるのか教えていただければと思います。

【事務局】 今回の計算上、周辺の道路を通行止めした過去の実績を集計し、CO₂の排出削減効果を貨幣換算した便益です。今後といったことになると、過去の実績に基づいて計算していますので、今の段階では、この形で表をしているということです。

【委員】 質問の趣旨としましては、これはCO₂の削減効果ということですが、そのほかに環境へのインパクトは各種あります。古典的な公害系もありますし、現在、グリーン社会小委員会等で議論していますように、ネイチャーポジティブの取組を国交省全体として進めていく際には、自然に対するインパクトができるだけ負にならないように一個一個の事業でも可能な限り努力して、一個一個の事業ではプラスにできない場合は、全体としてほかの事業を用いてプラスに持っていく考え方になると思います。ここでプラスの便益だけを考えてしまいますと、マイナス部分はどうなるのだろうという疑問が生じます。様々な環境にインパクトがありますので、それをどう考えていくかという趣旨で質問をさせていただきました。

【事務局】 そういった負の便益はどうなるかという御質問だと理解しました。全国的な事例も踏まえまして、こういった便益についても勉強していきたいと思います。御意見を踏まえまして、引き続き検討していきたいと思います。

【委員】 全体としてどうなのかは、各事業だけではなくて、恐らく国交省全体の方針として検討すべき事項と思っています。個別の事業の問題ではないかもしれませんが、ここでは初めての事例ということで質問させていただきました。

【委員長】 実は私も先生と意見が一緒です。環境については、ここの部分を取り出したら、いいことが書かれていますが、ここ以外については、恐らくマイナス面もあります。例えば多少なりとも自然破壊が起こればそれはマイナスになります。マイナスの便益が他にもありえるので、それらを相殺してプラスになるのが大事になる。そういう意味で、

これまでも環境については、あまり数値化してこなかったと思っています。ですので、これは国交省全体および研究者の課題でもあります。先生がおっしゃるようなトータルの意味での環境便益がいくらになるのかという計算方法を確立していかなければいけないということだと思います。

【委員】 ほぼ似た話で、道路を造れば車が増えるのではないかという素朴な話もあります。また、17ページの上の箱を見ますと、様々な出典が、平成10年とか平成19年と、車のことからすると古いものです。今はほとんどハイブリッドや電気自動車が走っている中において、これがそのまま妥当たりえるのか分からないところがあります。非常に興味はありますが、もう少しこのあたりについて精緻な御議論をいただきたいなと感想で思った次第です。委員長がおっしゃったとおり、ここだけではなくて、国交省全体として、いろんなところと連携してかもしれませんが、そういったことが必要だと思います。

それと、これはB/C1を切っている事業です。今のことを含め、淡路島もプラスの面、パソナが来るなど様々な状況もありますので、もう少しこの道路が必要だということについての、熱意ではないんだが、エネルギーを持った説明があったほうがいいのではないのかということは、思っていました。感想に過ぎませんから、特段お答えが要るわけではありません。

【委員長】 必要性をもっと伝えていただきたいという意味で、それはごもっともな気がします。経済効果などは、今回、部分的なエリアなので、大きなことはなかなか言えないのかもしれませんが、本件の経済効果についてはいかがですか。

【事務局】 観光入込客数が周辺も伸びている状況があります。また、有効求人倍率について、令和2年はコロナがありました。そこから順調に伸びてきています。淡路島は、観光も、インバウンドも今後増えますので、ますますこういった道路については必要性が高まってくると思っています。

【委員長】 他に委員の先生方、よろしいでしょうか。

事業評価監視委員会の運営要領を見ますと、事業の必要性というところに事業の投資効果が入っており、事業進捗の見込みやコスト縮減から評価するよう記載されております。そのような観点からすると、確かに投資効果については、その他の効果を足せば、あるところだと思います。ただし、従来の3便益でいけば、やや物足りない数値になっています。一方で、事業の進捗の見込みは、あるということです。また、コスト縮減にも努めていかれる

ということです。したがって、一層のコスト削減、ならびに、供用開始までの期間をできるだけ短くしていただき、さらなるコスト削減を図っていただくよう、委員会として申し上げておきたいと思っております。

その他の効果なども考えて結論を出させていただくとするならば、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ではないかと委員長としては判断させていただき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】 おおむね先生方、うなずいておられますね。この件については慎重に確認します。では、そのように判断させていただきたいと思っておりますので、御審議ありがとうございました。

それでは、本日の4件、全て審議が終了しました。委員の皆様、ありがとうございました。

それでは、一旦事務局にマイクをお返しします。

【議事録の確認】

【事務局】 長時間にわたり御審議ありがとうございます。

本日、最後に議事録の速報版の確認があります。ただいま議事録の作成をしていますので、もう少しだけお時間をいただければと思います。よろしくお願ひします。

お待たせしました。ただいま議事録の速報版を画面に映し出しています。御覧いただけますか。

よろしければ、委員長、確認をお願いします。

【委員長】 それでは、本日の事業評価監視委員会の審議議事録（速報版）の確認を行いたいと思っております。

今映っていますとおり、本日審議いただいた4件全てにおきまして、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）のとおりとすることが妥当と判断されるという内容になってはいますが、この速報版で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した。

それでは、お認めいただいたということで、委員の皆様、他に何か追加で申されたいこ

ととかありますでしょうか。

ないようでしたら、私のほうではこれで終了とさせていただいて、事務局にマイクを再びお返しします。

【事務局】 以上をもちまして、令和6年度第1回近畿地方整備局事業評価監視委員会を閉会とします。委員の皆様、長時間の御審議、誠にありがとうございました。

—— 了 ——