

令和6年12月17日

（反訳省略）

「由良川床上対策特別緊急事業（福知山地区）」事後評価

「由良川直轄河川整備事業」再評価

【委員長】 それでは、本件は由良川の直轄河川改修事業の再評価と床上浸水対策特別緊急事業の事後評価をセットで扱いますが、御質問とか御意見がありましたら、いただけたらと思います。両方合わせてでも結構です。いかがでしょうか。

先生、お願いします。

【委員】 こんにちは。結論として、ぜひともすべきと思いつつ、お尋ねをします。詳細を覚えていませんが、これは事前説明のときの資料から少し変わっていますか。前回評価時との違いのところで拝見しますと、上から3つ目の箱のところですが、築堤が15km、15km、これは一緒ですね。護岸が、前は4,460mだったのが今回は4,955mに増えています。事前説明のときは、これがたしか4,085mだったと思います。それから、堤防改築も1,000mで、前回と変わらないが、事前説明のときは、870mとなっていました。数量は減っているが、費用は増えるんでしょうかと、でも、それは仕方ないということをお話ししたような覚えがあります。何か忘れているかもしれませんが、それからこうなった経緯を説明いただいた方がいいかと。また、再評価理由については、事前説明のときは岩沢堤防強化の詳細内容が決定したということをお説明いただいたんですが、今回は少し表現が違って、社会経済情勢の急激な変化に変わっています。この表現の違い、この数字の違いがどこでどうなったのかが不思議に思ったというのが、今日話を聞いていて、資料を見て思ったことです。もしも可能であれば、そこをお説明いただきたいと思っています。

【事務局】 まず、護岸については、岩沢堤改築分の護岸延長を足しています。また、堤防改築については、もともと岩沢堤の延長は1,000mと変わっていませんので、数字を修正させていただいたということです。

【委員】 ただ、事前説明は何だったのかという感じをどうしても思ってしまう。事前説明のときは、岩沢堤防強化の詳細内容が決定したためとなっていて、しかも減って

いたんですが、今回はそういう言葉がなくて増えているあたりが、少し説明としてあんまりうまくないのではないかという印象を受けますね。むしろ、今回について、これが増えたことは影響ないのかもしれませんが。500mぐらいのことについて。

【委員長】 いずれにしろ、事前の説明のときと、護岸の長さ、堤防改築の長さの数値が変わっているのは事実です。その変わった理由を教えてください。

【委員】 そうです。

【委員長】 事前のときは何かを入れ忘れていたということなのかなど。

【事務局】 少し補足させていただきます。

まず、再評価の理由は、言葉の違いであって、岩沢堤の改築の内容が決定して事業費が増加したというところです。そこは表現の違いで、同義と見ていただければと思います。

あと、数量のところに関しましては、例えば岩沢堤のところでも護岸を整備します。その延長を護岸にカウントさせていただいたという表現の違いです。事前説明から変わっている部分があったので、きちんと説明すべきではあったかと思いますが、中身としては変わっていません。

堤防改築の部分は、事前説明が誤記でして、1,000mが正しい内容ですので、そのように確認いただければと思います。

【委員】 おおむね分かりました。

ただ、今回、再評価理由の中に、事前説明のときにあった文言である岩沢堤防強化の詳細内容が決定したためという言葉もあったほうがいいんだろうと思います。その結果、500m増えたことが影響しているんだろうと考えるのが恐らく常識的なのかなと思います。そこを事前説明から消してしまうのはあまりよくないのではないかと。それプラス、いろんなものの値段が上がったことについては納得をするつもりですが、説明が、今回のペーパーの書き方もあまりよろしくないのではないかという気がします。

【委員長】 結論としては、そこを書き加えるということによろしいですか。岩沢堤のことも書いていただくということで。岩沢堤等が費用増につながっているの、分かるように書いていただけたほうがいいかなと。

【事務局】 承知しました。

【委員長】 ほか、いかがでしょうか。

私のほうから、24ページについてお願いしたいです。別に結論に影響が及ぶわけでもないですし、今回の資料を変えていただきたいというわけでもないです。いろいろな事業

でこの数値を出されているのですが、河川事業では全国平均です。今回のほかの案件、それから、これまでの今年度の事業評価委員会の資料を見ていただくと、道路事業は同じ県でも値が違うので、場所を指定しています。この後も出てきますが、滋賀県だったら大津など。公開資料なので、細かく見ている方が世の中におられれば、なぜ河川は全国で出していて、道路は県の中の場所まで出しているのか、疑問に思われるかもしれません。今日直してほしいということではありません。というのも、今後全国的に対応するという話かもしれないですし、近畿の事業評価監視委員会内で対応するという話かもしれませんので。もしも増えているという傾向だけを単に示したいだけであれば、全国の値で統一したほうがいいのかも知れません。しかし、実際に工事費等が上がっているのです、もう少しそのことが感じられるようにするために地元の値を出したほうが良いということでしたら、地元の値のほうが良いと思います。ただ、そのような細かい使い分けのルールもなく、時に都市単位、時に全国単位を使うというのは、よくないと思うところです。今後どちらに統一するのか、あるいは、ルールを決めて、こういうときはこちらを示すとかしないと、ケースによって好きに出しているという感じに取られかねないと思います。今後、修正や方向性を検討していくべきだと思います。今回は全国的に増えている傾向を示していると理解しています。どういう意図で出ているかを毎回確認するのは大変なので、できれば統一したほうが良いという意見です。

先生、お願いします。

**【委員】** スライド22枚目、特に右側の4枚の図についてです。今回外力を見直したことによって、整備前の河道だと、5分の1規模の雨が降ったときには被害が生じてしまうというのが左下の図の意味だと思います。河道が整備されれば、この被害は全く発生しないというのが右下の図と理解しました。そのときに確認したいのは、今回は外力を見直ただけで、前回評価時の河道整備レベルは前回評価時とは変わっていないということを確認したいですすよね。外力を変更する前に考えていた河道整備の条件で外力が大きくなっても吸収できているというかおり、外力が大きくなって流量が増えて水位も上がるが、それでも被害は生じないことになっていると理解しましたが、そういうことでよろしいでしょうか。

**【事務局】** 結構です。

**【委員】** 分かりました。

**【委員長】** それでは、ほか、いかがですか。

ほかに御意見がないようですので、両件のまとめに入らせていただきたいと思います。  
由良川床上浸水対策特別緊急事業（福知山地区）の事後評価の審議結果からいきます。本件については、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（案）のとおりでよいという事後評価の結果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す。

続いてもう1件、由良川直轄河川改修事業再評価の審議結果です。これについても、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）のとおり事業を継続することが妥当と判断されたいのですが、よろしいでしょうか。

（首肯する委員あり）

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、次の案件に入っていきたいと思います。

続いては、紀の川総合水系環境整備事業の審議です。

「紀の川総合水系環境整備事業」

【委員長】 それでは、本件について、御意見、御質問等がありましたら、よろしくお願ひします。

本件も物価高による事業費増がありましたが、いつものグラフがないです。ただ、物価高による費用増はそれほど大きくなかったと思います。そういう意味では、載せないということには一定の妥当性がありますが、載っていたり載っていなかったり、全国値であったり地域値であったりというのはあまりよくないという気がします。全国的にそうなっているのかもしれないと思うと、統一感を出したほうが、誤解されなくてよいのではないのでしょうか。今回の結論に影響することではなく、ただちに修正ということでもないですが、事業評価監視委員会における小さな課題と感じます。

それでは、御質問等はありませんでしょうか。特にないということでもよろしいですね。

本件のまとめに入らせていただきます。紀の川総合水系環境整備事業の審議結果ですが、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させていただきます。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した。

それでは、続きまして、神戸西バイパスの審議に入らせていただきます。こちらはNE XCO西日本との合同審議となっていますので、NE XCO西日本事業評価監視委員会の委員にも審議に加わっていただきます。

「神戸西バイパス」

【委員長】       それでは、本件について、御意見、御質問等がありましたら、よろしくお願ひします。

費用対効果の数値を見せてください。これも質問ではなく、今後どうするか検討する、あるいは、ルールとして決まっているのなら、それをはっきりした方がいいという提案です。費用便益比1.4というのは、対象区間の便益を基にして出されていると解釈しています。本日、これを含めて道路関係が4件出てきます。この次の事案における費用便益比も恐らく対象区間だけです。最後の2件は、もう少し対象エリアを広くし、ネットワークがつながったときの効果を見えています。先ほどの話と似ていますが、どういうルールで対象区間のみにしたり、あるいはネットワーク評価にしたりするか。もしルールがあるのなら、そのルールをはっきり見せた方がいいでしょう。ないなら、全国的に合わせないといけない話ですし、ここではすぐに決められませんから、今後検討すべき課題になると思います。道路はつながることによって明らかに効果が出てくる。ネットワークには、そういうつながることの効果があります。SNSなどでも明らかにそうです。ネットワークが密になって、大きくなればなるほど、相乗効果というか、飛躍的に効果が大きくなるのは当然のことです。道路もそういう傾向が基本的にはあります。今まで実はあまり考慮されていなかったと思いますが、最近はそのような効果が入っていたり入っていないこともあり、どうするのか気になるところです。これは私の推察ですが、神戸西バイパスも、もしネットワークで効果を出したら、B/Cが1.4ということはまずないと思います。もっと大きくなる可能性が高いです。今後、統一的にどうしていくのか、問題提起というか、サジェスションだけをさせていただきたいと思います。

御質問等、いかがでしょうか。

【委員】       細かい話ですが、10ページでコスト縮減が出ています。コスト縮減が出る場合には、大体どのぐらい縮減されるのかという数値を載せていただいていることが多いと思います。今回、全体事業費自体は変わっていないということで、プラスマイナスが、

表に出てくるほどの縮減効果ではないという趣旨でしょうか。確認です。

【事務局】 事業費について、これから精査しているところで、その中で、新技術や新工法の採用の検討を進めているところです。今時点で具体的な数値をお示しはできませんが、現在こういった仮設防護柵の再利用などを考えています。今回は、金額については表示していません。

【委員】 目安というか、規模感も、特には分からないということですか。

【事務局】 そうですね。事業の工事の工法も含めて検討していますので、今のところ規模感についてもお示しできない状況です。申し訳ありません。

【委員】 そういう状況であるということを確認しました。

いずれにしても、コストの面からではなく、循環という観点からもこれは重要だと思っています。引き続き、活用可能なものは御活用いただければと思います。

【委員長】 今の先生の質問の続きですが、縮減されることは間違いないですね。

【事務局】 コスト縮減については検討していますので、全くゼロということは考えていません。具体的な工法だとかを精査していますので、今回お示しできませんでした。申し訳ありません。

【委員長】 分かりました。数値化できないということであって、縮減はされるということですか。そこが大事で、数値化していないので、うがって読むと、図るとは言っているが、図れなかったということがあるのかとなるので。分かりました。縮減できる可能性が高いということだと思います。

それでは、先ほどお呼び立てしましたが、先生、何かございましたら。

【委員】 特に質問はないですが、NEXC Oからの委員という立場から一言だけ。

先ほど委員長からもネットワークというお話がありました。先ほど御説明もありましたが、もちろんこの神戸西バイパスは、先行供用区間の効果を見ていただいても、渋滞、事故等の縮減という点で効果を実際発揮してきているということです。神戸西バイパス（既供用区間および整備区間）はいわゆる地域の道路として重要だと思います。それから、少し引いた目で道路網を眺めると、ここがつながることによって、さらに新名神ですとか名神、それから、山陽道あたりのアクセスも改善される可能性があります。さらに、この後で審議される御予定の大阪湾岸西伸部とも将来的にはつながる可能性があるということです。そういう意味でも非常に重要な箇所かなと思っています。NEXC Oの委員としましては、有料道路事業を活用しながら、早期の供用を希望したいということです。

【委員長】 この地域においても、広域のネットワーク全体においても重要な道路リンクであるという補足説明をいただいたかと思います。

【委員】 4 ページのところですか。事業効果の混雑の緩和ということで、交通容量を下回ることで渋滞回数が減るよという示し方をされています。最終的にB/Cだと、これは時間の縮減効果のところまで反映されてくることになっています。次に話が出てくる野洲栗東バイパスでは、同じく交通混雑の緩和を見ると、ここは旅行速度の向上で示されています。そちらのほうの方が素直に分かるのかと。金額からすれば、どれだけ時間短縮で、掛ける台数で、トータルの便益が出るということからすると、渋滞の回数が減るというのは分かりやすいです。しかし、それが直接的なものではなく、時間短縮に効いてどうだということからすると、なぜこっちはこれが出て、こっちは旅行速度が上がるのかという統一感。先ほどおっしゃられていました。ここは県内でして、これは全国ですということと同じようなところを、今気づいたというか、そちらのほうの方が分かりやすい、なぜここで示していないのかなと思ったもので、伺っている次第です。いかがでしょうか。本質的に変わるものではないと思います。しかし見せ方として、そちらのほうの方が皆さんにも分かりやすいと感じましたので、質問というよりはコメントとして。

【委員長】 ごもつともだと思います。便益に、より関係するのが時間や台数なので、渋滞回数が直接関係するわけではありません。その意味では、なぜこの表現なのかと。効果があることの見せ方の違いだとは思いますが、同じような統一的な指標を出しても、似た数値になっていると思います。公開資料ですので、見ている方が、何でこっちはこうなのかと思うかもしれません。これもまた今後、できるだけ統一していったほうが良いと思う次第です。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ます。御意見いただきましたが、神戸西バイパスの審議結果については、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、次の案件に移りたいと思います。

次の案件は、野洲栗東バイパスの審議となります。資料の説明をよろしくお願いします。

「野洲栗東バイパス」

【委員長】 それでは、本件について、御質問、御意見等がありましたら、よろしくお願ひします。

事前に資料に目を通された委員の皆さまも、アスベストが質問の焦点になってきましたので、事前に聞き尽くされているのではないかと想像します。それゆえ、ここではその件について、あまり意見がないのかなという気もしますが、何か御質問、御意見等がありますでしょうか。先生、お願ひします。

【委員】 今、委員長から言及がありましたアスベストです。まず全額負担するんですかという確認ですが、これはもともとどういう契約になっていて、全額を国が負担しなければならないという経緯について、御説明をいただいたほうがよいのではないかと思います、お願ひします。

【事務局】 アスベスト（石綿）の処理の経緯ですが、もともと事業用地箇所に、昭和48年から工場があり、平成3年まで壁紙などに石綿を混ぜて、繊維紙などを製造していましたが、当時としては全く違法ではないということで、その切れ端を工場の敷地内に埋めていた。石綿については、空気中に飛散すると、それを吸い込むことで健康への被害があるということで、平成18年以降は、全く製造してはいけないということで法の規制がありますが、当時は全く違法ではないということがありました。

事業用地の取得に当たって、その土地の評価をする際、工場があった基礎の部分については、一定の石綿処分と対応ということを減価した形で補償しています。ですので、一定応分の負担をいただいているところです。一方で、道路を造るに当たっては、この土地では橋の橋脚部分を造るということで、最大で7mほど掘削する必要があります。石綿自体は、土の中に埋まっている状態であれば全く問題なく、重金属等と違って安定はしているのですが我々が道路を造るに当たって土地を改変しないといけないことから、この部分については、道路事業者が費用負担する必要があるという認識で今まで進めてきたところがあります。

説明は以上です。

【大委員】 もちろんその当時に埋めていたこと自体は違法ではないですし、アスベスト自体は土対法の対象物質でもありません。しかし、用地取得の際に、このくらい対策費用がかかるということ、思ったよりも広範に埋まっていたということが分かれば、



用地取得の金額がもっと減額されていたのかどうかを、今ざっと御説明はいただいたのですが、念のため確認的に追加で御説明いただければありがたいと思います。

【事務局】 承知しました。

もともとは石綿を製造する工場があったので、補償に当たって、不動産鑑定士にも相談し評価額を決めさせてもらっています。もともとの辺りは住居地域ではなくて工場地域が妥当だということで、最有効使用という概念で評価されており、鉄骨の低層工場がこの辺りは一般的な物件になるということです。それを基に、鉄骨の低層工場が築造される際は基礎部分が敷設されるという認識で、その部分を負担しているということです。補償の考え方としては、道路敷に73cm程度の盛土をする、被覆するという対応方法で補償費を算定しました。ですので、道路区域全体に盛土をするという負担を基に、その部分の費用を土地の価格から減価して補償しているという考え方になります。全体としては、用地補償の考え方として、工場側に対策をしていただく形になりますが、道路を造るに当たって、深さ方向や範囲が広がったということで、先ほど申し上げたとおり、国のほうが負担する必要があり、事業費がやむを得ず増額したということになっています。

【委員】 通常想定される用途とは違う目的、すなわち、道路というものに使うことによって生じたコストという御説明と違って伺っていました。道路を含めまして、インフラ工事は掘るのは確実だと思います。約100億という結構な増加額にもなっていますので、今後どういう形で、こういう土地の履歴がある場合に対応していくかということについて、何かあればお話をいただければと思います。

【事務局】 知見としては、もともと一定程度アスベストがあるという認識はありました。しかし、当時は違法ではないので、記録であるとか記憶によるところが多かったこと、事前にできる範囲はボーリングにより調査しましたが、工場が完全に移転してから、橋梁部は5mメッシュ、一般部も10mメッシュで調査をした結果、思いのほか石綿が埋まっていたということになります。そういうところはできるだけ慎重に調査をしていくことになるかと思います。なかなかこういう石綿が直に埋まっているところは少ないと思いますが、今後、道路事業を進めるに当たって、こういう知見をしっかりとリスクとして認識して進める必要があると考えているところであります。

【委員】 土対法が適用される物質であれば、原因者に一定負担を求償できます。一方、その他物質、土対法適用外物質で対策が必要なものは、アスベストが全国にたくさんこのような形であることは頻繁ではないと思いますが、アスベスト以外にもあり得ると思いま

す。今後の知見に生かしていただければと思います。もちろんこれに対して十分な対策を取らなければいけないのは当然ですので、この写真に出ているような対策を行うべきことについては、当然異論はありません。

【事務局】 資料の左下にありますように、沿道には集落がたくさん連坦しています。飛散防止対策を万全にするため、大型のテントを設置し、その中で作業することで、慎重に施工もしたと、住民の皆様からはおおむね御理解をいただいています。こういうことも含めて、先生に今御指摘いただいたとおり、知見としてしっかり認識をしたいと考えているところであります。

【委員長】 今後に向けて重要な示唆をいただいたと思いますので、今後の工事、施工等に役立てていただきたいと思います。

先生、お願いします。

【委員】 盛土材のことについて、先ほどの御質問ともどこか共通するところがあるかもしれません。使おうと思った盛土材が、土質の調査をしたところ、適さないものだったということで、38億円が増えたということについて、経緯としては理解します。ただ、その盛土材については、事前にその辺のチェックはできなかったのか。あるいは、仮にこれが適さないと分かったときに、他の方法、つまり、ほかの盛土材をよそから持ってくることとの関係で、どちらが高いのか安いのか検証されたのか。おそらくされたと思います。逆に言うと、要らない土を捨てることも考えると、トータルで見たらという話もあるのかもしれません。そのあたりについても、本来、他の選択肢との関係においては説明が必要なのではないかということを考えて拝聴していました。もしも何かその点についてお答えいただければありがたいと思っています。

【事務局】 盛土材の改良については、先生がおっしゃるように、このまま使えないということが分かったので、これはどこの現場もそうですが、他の事業で出てくる土を、こちらの事業に持ってくることを、当初、土配計画では考えてたところです。土を他の事業で盛土材として使うべく掘削をしていると、思いのほか土の質がよくないということで、全て購入土を持ってきて使うのか、またこれを少し改良して使うのかを検討したところです。またグリーン購入法ということで、基本的には建設発生土を再利用するということところが社会的な使命でもありますので、様々な観点で経済比較を当然しています。購入土の場合は、土を買って持ってくるお金と、さらに発生した土を運搬して処分するということも考慮し、お互い天秤にかけた結果、改良して使用する方が経済的だということもあり、

今回、事業費は増額させていただいていますが、経済的な比較をした上で、再利用するという判断をしています。

【委員】 ある程度想像のとおりですが、本来はそのあたりについて説明というか、この資料の中でいただく必要があるのかどうか分かりませんが、その辺の比較みたいなものがあった上で、この結論に至ったんだということが重要なのかなと。さらに言うと、別の事業の土を捨てることの費用の関係も含めて説明があるほうが正確なのかなということも思って聞いていました。

【委員長】 ほかにいかがですか。

それでは、幾つか質問をいただきましたが、今後への御示唆、アドバイスといった側面が大きかったと思います。以上で本件についてのまとめに入りたいと思います。野洲栗東バイパスの審議結果について、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）のとおり事業継続することが妥当と判断したいと思えます。いかがでしょうか。

（首肯する委員あり）

【委員長】 ありがとうございます。では、事業継続とさせていただきます。

続きまして、一般国道42号すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路、新宮紀宝道路についての審議とさせていただきます。

「一般国道42号すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路、新宮紀宝道路」

【委員長】 それでは、本件に関しまして、御意見、御質問等がありますでしょうか。

御意見、御質問を考えておられる間に、質問ではなく、コメントさせていただきます。新宮市長や紀宝町長の期待する効果において、人口の定着があります。これは、北近畿のほうの自治体からも聞く話です。人口がないから造らないのではなく、人口を維持し、あるいは、増大するための戦略として交通が要るのだという。言わば、これまで交通ネットワーク整備は需要追随だったと思います。確かに人口が増大するような時代だと、需要追随で、交通ネットワーク整備を考えることは正しいと思います。しかし、人口が減少して、高齢化社会になっていく中で、需要追随だと、都市は衰退していきます。需要自体がしばみつつあるのですから。

需要創造しないと、都市の経営が成り立たないということも、新宮市長や紀宝町長はおっしゃっているのだと思います。都市経営という言葉がありますが、経営学においては、

あの有名なピータードラッカー氏が言っているとおり、顧客の需要追従ではいけない、需要を創造しないとイケないという有名な言葉があります。これからは交通ネットワークにもそういう視点が求められるのではないのでしょうか。ちなみに、ドバイはそうしています。ドバイは圧倒的に大きな空港と大きな港湾と、大きな道路をたくさん造っていますが、需要追従ではなくて需要創造でしているのです。そういう成功例もあります。本件における自治体のご意見はそれを示唆していると思うところです。

先生、お願いします。

【委員】 事前質問に対する対応についての確認です。9ページの左下の表を見て、私が、15メートルだが、最大津波は19メートルですよという質問を前回したところの答えは、※印の3がそうですか。地域ごとに、19メートルのところは19メートル以上にしておりということを書いていたのがレファレンスというか、※印の3ということでもいいのでしょうか。

【事務局】 さようです。最大津波高を、青文字で11から19メートルと記載してまして、新宮紀宝道路の計画高15から54メートルということ。新宮紀宝道路の最小高さの15メートルに対して、最大津波高が19メートルより大きいのではないかとという御指摘ですが、最大津波高については、地区ごと、市町村とか、細かくシミュレーションで出ていますので、それを上回るような形でしっかりと計画はさせていただいていると。

【委員】 よく分かりました。御対応ありがとうございます。

【委員長】 ほか、いかがでしょうか。今日はあまり意見が出ないということで、それはそれでよいことですが、よろしいでしょうか。

それでは、本件も特に御意見がないということなので、審議結果についてまとめさせていただきたいと思います。一般国道42号すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路、新宮紀宝道路の審議結果ですが、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）のとおり事業継続とすることが妥当と判断させていただきます。よろしいでしょうか。

（首肯する委員あり）

【委員長】 どうもありがとうございます。

それでは、次は本日最後の案件です。大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）、さらに、名神湾岸連絡線の審議となります。こちらは阪神高速道路との合同審議並びにNEXTCO西日本の委任審議となっています。阪神高速道路株式会社の事業評価監視委員に

については、昨年度もそうだったのですが、私が兼任させていただきます。また、NEXCO西日本さんとの委任審議については、先生に再登場していただくということで、よろしくお願ひしたいと思ひます。

「大阪湾岸道路西伸部、名神湾岸連絡線」

【委員長】 それでは、本件について、まず、委員の皆様から、御意見、御質問がありましたら、よろしくお願ひします。いかがでしょうか。

もしないようでしたら、先生にも参加いただひていますので、NEXCO西日本の委員としての御意見、御発言がありましたら、よろしくお願ひします。

【委員】 NEXCOとしては、名神湾岸連絡線が担当の箇所かと思ひます。先ほどの先生の御発言ではないですが、全体、ネットワークという観点で見たときに、特に3号神戸線は常に渋滞をしている状況です。当然、大阪湾岸線道路西伸部が西に伸びていくことによって、3号神戸線および関連道路の混雑、それから、事故の問題も緩和されるのではないかと期待しています。名神湾岸連絡線が本格的に機能を発揮するのも、大阪湾岸道路西伸部が西に延びて3号神戸線を補完する形にならないと十分な機能が発揮できないと思ひますので、NEXCOの委員としても、原案を支持したいというのが意見です。

【委員長】 該当部分がつながることの効果は大きいという話かと思ひます。おそらく先生もされた経験があると思ひますが、30年ぐらい前から、近畿圏の交通ネットワークを使って交通の計算をするときに、あそこがつながったらどうかと、つないで計算してみます。そうすると、かなり効果が出ます。つまり、その効果はもうずいぶん前から分かっているし、恐らく皆さんも御存じだと思ひます。時間がかかって、ようやく今、該当部分をつなぐ事業が始まっているということだと思ひます。その意味では、明らかに該当部分がつながることは有効なので、いろいろな事情はあると思ひますが、できるだけ早い工事の進捗を望みます。

【委員】 ネットワークをつなぐことは極めて重要な懸案課題だと思ひています。今回、増加分は、よく調べたら軟弱地盤が見つかったという、頻繁にある話ではあります。これは港湾ということで、勝手にあちこちに橋梁の線を引くルート設定できないことは重々承知しています。仮に、今回のような地盤の状況であることがもともと分かっていた場合には、回避して別ルートにできる可能性もあるのですか。というのは、今後また地盤がどうなっているかを見る技術もどんどん向上していくと思ひます。諸条件の中の1つとしてそ

ういうものを加えた場合に、どこにルートを取るか、もちろんもっと早い段階になると思いますが、変更可能性がどのぐらいの時期まで、どの程度あるのかを教えていただければありがたいです。

【事務局】 とう曲のところの御示唆も含めてだと思いますが、とう曲の存在自体は、文献などでも当初から、事業化の前から分かっていました。しかし、事業化して現地に入り、非破壊検査などもしっかり行って、どれぐらいの影響があるか、それに耐え得るような構造体がどうなのかをいろいろ比較検討していかないと、今回こういった橋梁見直しとかの結論にも至れなかったところもあります。そういう意味では、事業化の前にも、文献調査などで可能な限り調べた上で、一番いいと思うところで線を引いているというのが実態です。それを、今のこの知見が分かってどこまで見直せるかは、今時点で申し上げることはできませんが、各断面断面で精いっぱいさせていただいていますというのが今段階のお答えになると思います。

【委員】 道路等でももちろん通常発生し得る問題で、よくあることですが、橋梁の場合は何かもう少し違った条件があるのかと思ひ質問しました。一般的な陸上の場合とあまり仕方としては変わらないということと聞いて伺いました。

【事務局】 海上のほうでも航路への影響などを評価した上で今のルートを引かせていただいているというところです。様々な制約条件の中で最適と思われるものを選んできていると御理解いただければと思います。

【委員】 それはもちろんです。重要な航路ですので、その安全性の確保というのは大変重要な要素として入ってきます。ただ、ルートを引くときには、1本で引いているわけではなくて、そういう意味では何本も比較検討していつていると思います。どの段階までに、どういう情報があれば、最適なルートができるのかなという趣旨で御質問しました。多分どこにルートを置いたとしても、結局また詳細に調べてみたら、想定したのとは違いましたということは起こり得ると思います。もちろんルートだけの問題で増えているわけではないということは理解していますが、1,700億円ぐらいプラスオンされる場合には、別ルートの可能性もあるのかと思ひお伺いしました。

【委員長】 コスト縮減に向けて大事なことかと思ひます。工事をしてからでないとなかなか地盤条件の細かいことが分からなくて、実際始めてみたら、こういう地盤だったのでコストが増えましたという案件が、事業評価監視委員会の中でたくさん出てきます。ということは、もちろん科学自体も進まないと思ひますが、もしかすると、地盤条件が

あらかじめ今よりももう少し分かれば、条件の悪いところに造らなければ、つまり、リンクをどこに張るかを上手にすれば、コスト削減できるのではというご指摘でもあると思います。単に、思った地盤ではなくて余分にお金がかかりましたという話になるのではなくて、通す箇所の全体が変えられるので、費用抑制の相乗効果も生まれるかもしれない、そういう話にもつながると思いました。この工事において今すぐどうこうできるという話ではないですが、そのようなことは、中長期的に、道路整備において考えていかなければならないことだと思います。

【委員】 まさにそういう趣旨です。

【委員長】 ほか、いかがでしょうか。

私は阪神高速道路株式会社の事業評価委員ということでもありますので、一言だけ申し上げます。この道路は、NEXC Oさん側も西伸部も、いずれも大事な道路です。もちろんネットワークとしてつながることも大事ですし、国際港湾がありますから、国際コンテナ物流をはじめとして、国際貿易上も非常に重要な役割を果たす道路ですので、整備効果が大きいということを申し上げたい。その一方で、物価高を除いても1,000億円増というのは、世間の皆様からすると、額が大きいのではないかと。費用対効果は十分に得られそうなので、一定の妥当性はもちろん担保していますが、大きいものは大きいという感覚があると思います。先ほどの先生のお話ではないですが、費用削減には今後より一層努めていただくことをお願い申し上げておきたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、他に御意見もなさそうですので、まとめとさせていただきます。今お願い申し上げましたが、コスト削減に努めていただくということも踏まえまして、大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）、名神湾岸連絡線の審議結果についてですが、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が、よろしいでしょうか。

（首肯する委員あり）

【委員長】 本日の審議案件は全て終了しました。委員の皆様、本日、長い時間、お疲れさまでした。一旦ここで事務局にマイクをお返ししたいと思います。

【事務局】 長時間にわたり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います。もう少しだけお時間をいただければと思います。

【委員長】 それでは、事業評価監視委員会審議議事録（速報版）の確認を行いたいと

思います。

まずは、1件だけの事後評価です。由良川床上浸水対策特別緊急事業（福知山地区）については、審議の結果、事後評価は当委員会で提出された資料、説明の範囲において、おむね適切であり、対応方針案のとおりでよいと判断されるとさせていただきたいと思えます。

また、再評価案件が全部で6件です。これらについて、結論としては全て同じです。審議の結果、これら6件の再評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、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結論づけたいと思えます。何か追加で、御意見、御質問等はありませんでしょうか。よろしいでしょうか。

（首肯する委員あり）

**【委員長】** それでは、議事録（速報版）について、映し出されている資料のとおり確認させていただきました。

最後に、委員の皆様、改めてなにかありますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、改めまして、長時間お疲れさまでした。本日の審議を終了して、事務局にマイクをお返しします。

**【事務局】** 以上をもちまして、令和6年度第3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 ——