

近畿地方整備局事業評価監視委員会（平成27年度第3回）

議事録

日時：平成27年11月30日（月） 15:00～17:30

場所：近畿地方整備局 第1別館（2階）大会議室

【委員長】 それでは、審議を進めていきたいと思います。

■大和川総合水系環境整備事業

【委員長】 モニタリング期間の延長という当初計画からの変更に基づく案件ですけれども、何かご意見等はございますか。

【委員】 全体的に多分、皆さん聴かれていて、よかったですねの一言だったと思うんですけど、私は元住之江区民なので、よくここまで復旧したなと思います。念のため教えていただきたいんですけど、ちょうど今出されているそのところですが、アユの産卵が確認されていますというふうに出ているんですけど、私が住んでいた時代は、大和川というとボラとコイしかいない川だったんですけど、今、天然アユが卵を産むぐらいまで回復しているというのは立派なことだと思うんですけど、これは遡上して卵を産んでいるやつですか。それによって大分これは位置づけが違うと思うんですけど、どうなんでしょう。

【事務局】 遡上して卵を産んでいると考えております。我々としても、卵を産み付けやすいように、瀬をつくったり、淵をつくるような自然環境整備事業もやっておりますので、そういったところでも産み付けてもらえるような整備もあわせてやっているということです。この間、新聞記事にも出ておったんですけども、数万匹程度遡上しているのではないかというような記事も出ているところでございます。

【委員】 実際確認されているわけじゃないんですか、遡上を。

【事務局】 確認しています。

【委員】 そうなんでしょうか。間違いなく遡上しているんですか。

【事務局】 はい、しております。

【委員】 じゃ、相当変わったということですね、ほんとうに。アユがすめる環境って、私はとても、昔はほんとうに信じられないんですけど。それだったらよかったです。

【委員長】 どうぞ。

【委員】 直接本件とは関係ないんですけども、こういう大きな川の総合整備とか、それから港湾もそうでしょうけど、地元の意見照会という形で出ているのは、これは十分

いいと思うんですけども、幾つかの県にまたがるような問題について、関西の場合は関西広域連合というのがあるんですが、その辺のところには情報が提供されているとか、一定の何かコンタクトがあると考えておいた方がいいのか、あるいは、この問題はもう既に議論された話なのかもしれませんけれども、そういうことを、ずっと出ておきまして気にはなった部分なので、直接この案件とは関係ございませんけれども、もし何かありましたらお教えいただきたいと思っております。

【事務局】 大和川の状況をご説明させていただきますと、大阪府、奈良県にまたがっている河川でありますので、水環境協議会という形で大阪府・奈良県の各市町村、それから府県が入った会議を定期的に行っております。その中で、水環境の改善状況ですとか、どういうふうな対策をすればよりよくなるかというのを年に一、二回定例的に行っておりますので、その中で情報共有させていただいているということでございます。

【委員長】 よろしいでしょうか。どうぞ。

【委員】 このフォーマットだとかこういう表現になるんでしょうけれども、やっぱり8,000万円追加して2年間モニタリングを継続するということの意義と、その帰結みたいな話というのが今のお話ではよくわからなかったもので、今の最後の質問とも多分関連して、何か見通しがおありなんじゃないかなと思うんですが。要するに、2年間モニタリングしたから、じゃ、どうなんだということですよ。そこらあたりの見通しとかがありましたら、教えてもらえますか。

【事務局】 2年間モニタリングをするということもあるんですけど、今まで30年間、水環境の改善をやってまいりました。その中でこれだけ水質がよくなってきたのには、例えば施設を整備したりですとか、いろんなことをやっております。具体的にどれがどういうふうに通じたのか、あと、支川の方はまだ水質がどうしても改善が完全に改善していないところがございますので、そこに対してどういうアプローチができるのか、その辺も、モニタリングの結果も含め解析した上で、方向性という形で示していきたいと思っております。

【委員】 でも、とても貴重なデータになると思うので、その辺で集められたデータとか、それからそこで出てきた議論、ぜひともその辺をきちんと取りまとめられて公表されたいんじゃないかと思いますが。

【事務局】 ありがとうございます。

【委員長】 よろしいでしょうか。ぜひともそのあたりもよろしくお願ひしたいと思ひ

ます。

そうしたら、審議の方ですけれども、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に進められており、対応方針（原案）のとおり事業継続でよいと判断したいと思いますが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございます。

■堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点整備事業

【委員長】 それでは、何かご意見等はございますか。

【委員】 港湾のところの整備とか補強というのはやられているとおりで、十分にその効果は発現するんだろうなとは思っています。ただ、私は別の仕事でここの港全体を船で回ったりしていたんですけど、陸側の方の不安がちょっとあるんですが、これは港湾部隊の仕事じゃないのかもしれませんが、ここは陸側の方が道路がものすごくごちゃごちゃとしているんですけど、私はそう感じたんですけどね、堺泉北のところは。そういうごちゃごちゃとしたところで防災拠点として効果を発現するということは、確かに港だけ完結していれば問題ないのかもしれないけど、全体的にうまく効果を発現できるようになっているのかなというチェックは道路側とかとすり寄せた方がいいのではないかなと思うんですけど、そのあたりはどうされているんでしょう。

【事務局】 周辺はコンビナート等もございますけれども、特に道路との接続という意味では、今回の防災拠点の臨港道路が接続するのが、堺市さんで指定緊急交通路というのに指定されている道路でございまして、特に緊急物資輸送等で優先的に使っていくということなので、そこら辺の連続性というか、そういったものは確保できていると考えております。

【委員】 私は実際自分で道路を走ったんですけど、上に阪和道があって、下に一般道があって、そこに港から来ている道路がどかんと入ってきたりして、多分かなりごちゃごちゃしていると思うんですけど、それは一応大丈夫そうな感じで設計はされているんですか、防災拠点として。

【事務局】 設計上はその辺は耐震の整合性というのはとれていると考えております。

【委員】 わかりました。それはかなり気になったので、そうであれば私は結構ですけれど。

【委員長】 ほかいかがでしょうか。

【委員】 本事業の評価とはかかわらないことなのですが、ここに防災の拠点を立地したというところで、先ほど大規模災害等についてご説明をされましたが、この「等」の中に自然災害以外の災害も含まれているのかどうか。極端に言うと、大規模テロであるとかミサイルであるとか。10年ぐらい前に国民保護法というのができて、各自治体は国民保護計画というのを持っているはずですが、そういう有事の際にもこの拠点をを使うのか、あるいはどう機能させるのか。これは自然災害だけで、有事とは切り離して考えるのか。国民保護法との関連を教えてくださいたいと思います。

【事務局】 今回の基幹的広域防災拠点というのは、災害というか、そういう緊急時、国が管理するという拠点ですけれども、施設の考え方というか、計画の思想としては、基本的には大規模な自然災害、特に地震とか津波を想定してやっておりますけれども、自然災害以外の有事の際には当然、これは国が管理する緑地でございますので、柔軟に活用していくということが基本だと思っております。

【委員】 そのように活用されるということで、安心はいたしました。そうすると、自治体が持っている国民保護計画に沿って輸送計画であるとかいろんな計画をつくっていかなければ。国民保護計画が変更されているのか、機能するような計画になっているのかどうかはよくわかりませんが、どういうふうに住民を避難させる等、避難計画もできているはずなので、国民保護計画との整合性を、せつかくなので、持った方がよいのではないかと思うのですが。

【事務局】 一応この防災拠点につきましては大阪府ですとか和歌山県、それから兵庫県等の地域防災計画にも位置づけをしております。そういった自治体とも連携して、そういう計画というか、利用についても検討していきたいと考えております。

【委員】 わかりました。ただ、地域防災計画と国民保護計画は、同じところもあると思うのですが、別の計画ですので、国民保護計画とのすり合わせがあればよいかなと思います。

【委員長】 おそらく現状でも努力はされているけど、もっとやれることがあるといった点についても、是非ともよろしくお願ひしたいと思います。

【委員】 これは別添資料になるのかもしれませんが、今回のこの話は、耐震強度が臨港道路は足りなくなったことがわかったから出てきたんですよね。そうしたら、そういうことがわかるように判定票とかにも書かなくてもいいんですかね。私が思いますの

は、これは基幹的な安全性についての要求事項が当時の知識ではわかっていなかったもので、それに対して、その欠落した部分を補うんですから、この拠点について言ったら不可欠な事業だと思いますが、そういう観点で必要であると考えて差し支えない事業ですね。たまたまB/Cがどうのこうのという議論を必要としない話だと本当は思うんです。でも、そうだとすると、それがやっぱりわかるように書かないと、透明性といいますか、そういう観点から言いますと、説得されないということになってしまうと思うんです。

ですから、何でもかきつけられるのかということと、それがどういうことで重要なのかということを書いていただければ、それで僕は十分だと思うんです。そのためには、この表を折角つくられているところにそういう理由がわかるように書いてもらうとか、あるいは、ここの中でも、全体をば一と見ると全体事業はわかるんですけど、何で今回再評価をしなければいけないのかというのはやっぱりなかなかわかりにくいですね。その辺のところを工夫していただけたらよいかと思うんですが。

【事務局】 ご指摘のとおりだと思います。その辺、端的にわかるように、書きぶりについてはまた整理させていただきたいと思います。

【委員】 よろしくをお願いします。

【委員長】 よろしいでしょうか。マニュアルに沿ってつくられる中でもちょっと工夫していただければありがたいかなと思っております。

それでは、堺泉北の広域防災拠点ですけど、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に進められており、対応方針（原案）のとおり事業継続でよいと判断したいと思います。よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございます。

■一般国道158号永平寺大野道路

【委員長】 それでは、同事業について、いかがでしょうか。特にございませんか。

それでは、一般国道158号永平寺大野道路の審議結果ですけれども、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に進められており、対応方針（原案）のとおり事業継続でよいと判断させていただいてよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 そうしたら、そのように決定させていただきたいと思います。

■一般国道161号小松拡幅

【委員長】 それでは、ご意見があれば、おっしゃってください。

【委員】 この話は、私は地元なので非常によくわかるのですが、ここを拡幅されるのは効果があってほしいなと思うんですね。ただ、ちょっと疑問に思っていることがあって、この区間の拡幅はもちろん必要だと思うんですけども、これで、本来ここで出されている渋滞の緩和が実現できるんですか。

【事務局】 まず、特にここの渋滞箇所としまして、北小松の駅前で、ここがかなり渋滞しておりまして、なおかつ狭い場所でごさいます、朝夕の、この辺は通勤が基本的には車ということになっております。1車線で歩道がなくて狭いという状況で、これを4車線化しますので、渋滞緩和が図れると考えております。

【委員】 私、ここにも図であるんですけど、白鬚神社の前からずっと、白鬚神社の前は2車線になってる区間なんですけど、そこから少し行くと片側1車・1車になる区間なんです。ここから先がずっと渋滞するということを何度も経験していて、おまけに、渋滞しているところは、要は湖西道路と接続しているところでいきなり頭打ちになるということも何度も経験しているんですけど、その接続の問題を解決しないと、多分、全面的に解決しないんじゃないかなと思うんですけど。

【事務局】 南からも、実は今年度、湖西道路の4車線化も事業化するというのを考えておりまして。

【委員】 ですから、そちらもされるのはいいことだと思うんですけど、接続しているところが三差路になったりして、そこで全然動かないとか、要は形状の問題が結構あるんじゃないですかということをお願いいたします。

【事務局】 これが、この小松拡幅から志賀バイパスというバイパスがこの前供用しまして、徐々にここから専道タイプになっていくということになっておりますので。特にこの接続の仕方も工夫させてもらいながらこの事業を進めていこうと思っておりますので。

【委員】 ぜひともそうしていただきたいですけど、ここは、私の理解している範囲だと、かなりの部分は通過交通のはずなので、だから、うまく通過交通をさばっていくような形でやらないと、多分かなり厳しいんじゃないかと思えます。これはコメントです。

【事務局】 わかりました。

【委員】 一般国道の評価ですので、どうしても自動車中心の目線になるかと思います。ただ、琵琶湖を周回する道路は、ピワイチといって、中高生や大学生の男の子たちが自転車に乗って1周するのをとても楽しみにしていたりする道路ですよ。歩行者の方も結構いらっしやいます。先ほどもありましたように、道幅も狭くて、歩道がなくて、大型車がたくさん通るとい状況の中で、歩行者やサイクリングの方たちにとっても、大変この工事が役に立つのではないかと思います。それを評価するのは難しいのかもしれませんが、実はそれはすごく大きい効果だと思います。景色も非常にいいですよ、このあたりは。ですから、単純に道路を2車線にして、車の交通渋滞緩和を図るだけでなく、歩行者やサイクリングで訪れる人たちが利用できる眺めのいい場所を整備するなど、そういうことも含めて一緒に計画していただけるといいんじゃないかなと思います。

【事務局】 わかりました。特にそういうことも含めて今後考えていきたいと思います。

【委員長】 ほかよろしいでしょうか。どうしてもネットワークの中の一部区間ですので、少しそのあたり、全体を見たときの議論というのは事業評価とは別途また議論することも必要なかもわかりませんが、本事業そのものについての議論ではなかったかと思っております。

それでは、拡幅事業ですけれども、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に進められており、対応方針（原案）のとおり事業継続でよいと判断したいと思います。よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございます。

■一般国道163号木津東バイパス

【委員長】 何かご意見はございますか。

【委員】 今のご説明の木津東バイパスはいつごろ完成するのかという話、それが1つ目。

2つ目は、中央北側にあります京都府事業中と書いてございます、木津川を渡る、青の点々で描いてあるところ、そこはどの程度まで進捗して、いつごろできるのかということをお伺いしたいんですが。

【事務局】 今、用地の買収中ということでございまして、あと埋蔵文化財調査も控えてございます。現在の想定では平成29年度を想定しておりますけれども、用地の状況、

それから埋蔵文化財調査の状況によりましては変動する可能性もございます。

また、京都府の事業におきましてもおおむね私ども同じようなスピードで進捗していると聞いておりますので、こちらが供用しないとこの地域の効果も見込めませんので、京都府と連携しながら進めてまいりたいと思っております。

【委員長】 よろしいでしょうか。ほか、いかがでしょうか。特にございませんか。

それでは、木津川東バイパスの審議結果ですが、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に進められており、対応方針（原案）のとおり事業継続でよいと判断したいと思います。よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございます。

■一般国道168号十津川道路

【委員長】 ご質問、ご意見等はございますか。

【委員】 今ご説明がありました生活とか観光とか、そういう面ではこのトンネルを掘られて十津川道路をつくられるということは非常に意味のあることだろうと思って納得できるんです。けれども、もう少し大きな観点で、新宮から五條という防災のいわゆるリダンダンシーというんですか、白浜をずっと回っていくあそこが通れなかったときとか、新宮から志摩半島の方が通りにくかったりするときに、地震があったときに防災という面でこの道が活用できるんだというようなご説明も何度か聴かされたように思うんです。その面から考えたら、この十津川道路のここだけをトンネルにして防災で強靱化を図ったとしても、新宮から十津川に行くまでの間、ないしは十津川から五條までに行く間も、168号線というのは非常に危うい道路といたしますか、河川の山肌を、のり面を縫いながらくねくねと行くような道路だろうと思うんですけれども、結局、いざ大きな災害が起こったときには、新宮から五條の間の道路が全部開通していないと、関西から新宮へ物が運べない。要するにいろんな業者というか、トラックなんかも通れないわけですから、そのうちの何か所か、例えば土砂崩れ、ないしは埋まってしまうと、道としては使えないわけで、その復旧にまた何日もかかるということになるわけですから、もともと脆弱なこの168号線に、部分的にトンネルにしたり、部分的にのり面を拡大したりして継ぎはぎ的に補正を図っていくことが、防災という観点からこの道路を考えるについて、そういう方法が適切なのだろうかとの疑問があります。

要するに、もう少し大きな観点で見たら、例えばこの道は防災という観点からは放棄する、ないしは新たなもっと大きな道を別に作るとか、何かそのようなことを合わせて考えないといけないのではないのでしょうか。十津川のこのあたりは常に、災害が起こって拡幅しましたとか、直しましたとか、こういう何日間も通行できなかったという話があるんですけども、そういう意味では、結局、大きな地震が起こったときには、168号の十津川以外でも何か所か閉鎖されてしまえば、災害に対応できる道としては意味がないので、そういう観点からもこれを考えないといけないんじゃないかなと思うんですけど、どうでしょうか。

【事務局】 おっしゃるとおり、この168号は非常に通行止めが多くて、落石等の災害が多い区間でありまして、そういったこともありまして、個別個別というか、今、悪いところから事業を行っているところでもあります。先ほど申したとおり、その事業が終わっている区間が20キロで、事業中区間が20キロということでありまして、今、開通している区間とかは、例えば紀伊山地災害のときも十分通れるということで、非常に強い道路として活用させていただいております。ということで、こういった継ぎはぎではありますが、着々と事業が進んでいけば、最終的にはしっかりした道路で、南海トラフ地震が起きたときも物資が運べる道路として活用できるという道路にすべくやっています。ただ、一遍にやるというのはなかなか難しいので、効果の高いところからしっかりやっていくという状況であります。

【委員長】 よろしいでしょうか。与えられた条件の中で努力はされているということだと思いますが、なかなか制約条件もあるようです。

【委員】 防災の話なので、私も一言だけ言わなきゃいけないかなと思ひまして、今言います。

そうはいっても、ここ以外に別のルートがつかれるかという議論だろうと思います。決定的に、沿岸部の道路に比べると、南北の交通の軸がここにはない。だから、そこをきちんとつくっておかないと、南海トラフ地震と言いますが、もう少し規模の小さい、あるいはもっと現実的だと言うべきかもしれませんが、昭和南海クラスでも多分必要になると思っています。そのような比較的震度が小さい地震が起きたとしても、このところで土砂崩れ等が起きて通行が不能になるということはそれほど考えられないけれども、むしろ沿岸部の津波の影響は出てくるだろうとか、そういったときには必ず役に立つはずなんです。

ということで、南海トラフ地震のときの震度の最悪ケースを考えたら確かに斜面等で不

安なところもあるというところはあるかもしれませんが、この道路の、ここだけじゃないかもしれませんが、全体としてどういうときにこれらの道路が防災面で役に立つのかということが、見通しですね、何年ごろまでに整備されるとこういうふうに見通しがきくというようなことがわかってくると、地元の皆様からすると非常にありがたいということではないかと思います。だから、単純にこれができるればいいんですということだけではなくて、いつごろまでにこんなものができる、多分こういうときにはこのぐらいは役に立つ、こういうときには難しいかもしれないとか、そういうあたりがフランクに出てくるようなことがわかるとよいのかなと思ったりします。これはこの事業評価の話じゃないかもしれませんが、ただ、今のような疑義ももちろんあると思いますので、どういうときには利用可能であるかということをはっきりした方がよいのかなと思います。

【事務局】 ありがとうございます。

確かにこの道路、我々が今やっている十津川道路以外のところで、先ほど50%と言いましたが、その整備されていない50%のところで今年度も土砂崩れがあったりしていますので、そういったところを解消すべく早く事業をやっていくということを頑張っていきたいと思います。

【委員】 今、委員がおっしゃったことで私も頭が整理されたんですけど、最大の地震を考えた場合にはおそらくどこかやられると思っているんです。けれども、それまでに至る段階で、もう少し弱い、中程度の災害が、大雨、風も含めて、あるでしょうから、ある程度のところから、中程度なら中程度のところまでの地震とか大雨であれば、この168号線というのは止まりませんよ、どこも通行できないというような災害になりませんよという程度にまでしていく。その程度がどんどん上がっていけばいいんですけど、そのようなことで168号線の道路全体で通して考えないと、どこか2カ所だけでも災害が起こればもう、新宮からも五條からも行けないというようなことになってしまいます。結局は十津川道路だけきれいにしていただいてもあまり意味がないので、五條から新宮までの一貫した何かその辺の道路全体のバランスを考えて、いろんな災害の面でも対処できる道路に、もちろんお金の問題もあるかと思いますが、順番づけをしてほしい。こういうことになるということです。

【事務局】 ありがとうございます。

管理しているのは県なので、県とも一体となって、その辺を考えながらやっていきたいと思っています。

【委員長】 用語法は議論のあるところですが、いわゆるストック効果というのはそのあたりの議論にもなるかと思しますので、ぜひともまた関係者の皆さんにもそういう説明の仕方も検討していただければと思います。

それでは、他に特にございませんね。

十津川道路は、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に進められており、対応方針（原案）のとおり事業継続と判断したいと思いますが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございます。

■一般国道8号野洲栗東バイパス

【委員長】 B/C算出省略案件の1つ目ですが、いかがでしょうか。

【委員】 率直にお聴きしたいんですけど、これは私、多分、前の事業評価のときも同じ質問をしている可能性があるのですが、その辺はご了解いただきたいんですけど、これはどっち向きの渋滞のことを解消したいとおっしゃっているんでしょう。つまり、近江八幡向きの渋滞をましにしたいのか。これは実は幾つかの区間において断続的に渋滞している話ですね、こっちは。それから、草津・大津側に対して渋滞している。これは延々と渋滞しているんですけど、これはどっちを解消されるつもりですか。

【事務局】 これが渋滞状況を示したところでございます。ちょうど上りも下りも、これは赤の部分が走行速度20km/h未満のところの区間を示しております。上りも下りもどちら向きも渋滞しておりまして、ちょうどここは渡河部でございまして、最終的にはこれは栗東インターにも接続していく道路でございまして、この8号のバイパスをつかって上り・下りの渋滞を緩和したいと。最終的には栗東インターへ向かう車も、大津向け、それともう1つは北向きの、両方の交通混雑を緩和したいと考えております。

【委員】 今おっしゃったやつは、私が理解できるのは、近江八幡側に行く、野洲川を渡るところの渋滞は多分それで、分散することによって解消するとは思えるんですけど、今、栗東インターの方に行かれるところの渋滞を解消するというのは、その先が混んでいるはずなので、栗東インターで全部吸収されるわけじゃないので、それはちょっと難しいんじゃないですかと思えますけど。

【事務局】 実はこちら側に栗東水口道路というのがございます。こちら、1号のバイ

パスとしてです。

【委員】 存じ上げています。

【事務局】 まず手順として、段階的には、栗東水口道路の整備によって1号の交通混雑を図って、野洲栗東バイパスによってこの野洲川の渡河部の交通混雑を図るということで考えております。

【委員】 これは私は前にも申し上げたので、前の議事録に戻って全部ご確認いただきたいんですけど、その議論はわかりますが、それは1号と8号が合流するところまではそうなりますけど、そこから先の小柿とかそっちの方に行くところで全部渋滞しているので、その容量自体が足りていないので、今のお話は部分的な話になりますよというのは私は前回も申し上げたと思います。

【事務局】 ここら辺は入っていないんですけども、こちら側から、さっき言ったこの1号のライン自体は、こちら側にバイパスができていきますので、この1号のラインの交通量を下げて、ここの混雑を少しでも分散させて。ここの交通量は、車線数自体は、ここに栗東水口道路ができますので、新たに車線が増えていきます。

【委員】 だから、それは全部栗東まででしょう。栗東から先でずっと渋滞しているのが8号と1号にも延伸しているんですよ。

【委員長】 緩和することは委員もわかっておられるんですけど、解消と言われてしまうと、少し説明の仕方が、ネットワーク全体のところ、ここはずっと渋滞が多い区間で、道路容量を増やしておられるんですけど、なかなか現状では追い付かないんじゃないですかというお話だと思うんですが。

【委員】 そうです。だから、根本的な治癒の話にはなり得ないので、多少ましにはなるけどという形はわかります。

それから、上りですよ、だから、近江八幡の方に行くルートの方で分散することによって効果が出るでしょうと。それは論理的だと私は思いますけど、いわゆる下り、だから、草津・大津側に行くときの渋滞はそっちとは構造が違うはずなので、同じように解消されるといって、それは非常に妙な話だと私は思いますということです。

【事務局】 根本的な解決という観点では、先ほど言いましたけど、メカニズムとしては、1号のこちらに向かう交通を栗東水口道路に分散して、市内に向かう交通量は別といたしまして、これを分散させて、なおかつここに下がった分をこちら側で受けるという形になりますので、そういうネットワークを形成していきながら、少しずつ交通混雑の緩和

を図っていきたいと考えております。根本的には全て解決するということにはならないとは思いますが、ネットワーク効果で少しずつ渋滞緩和を図っていきたいと考えております。

【委員長】 いかがですか。

【委員】 いや、もう私、前に申し上げたとおりで、あんまり変わっていないので、結構です。

【委員長】 道路用にどれだけ土地空間の中から確保するのかという議論もそこには出てくると思うので、全体のネットワークの議論になっていくかと思います。

ほかはいかがでしょう。

【委員】 じゃ、聴きます。前回そういう議論があったんだったら、何でそのときの議論を受けたような……。多分これはもう少し広いネットワーク区間で、全体で渋滞が将来ネットワークでどういうふうになるのかとか、それぐらいの計算はやられた上で便益とかを出されたんですね、おそらく、マニュアルだとすれば。違いますかね。これだけで出すんですか。

【事務局】 B/C自体は事業化されているネットワークで出していますので、先ほど言いました、こちらから行っています水口道路・栗東水口道路というのがありますが、それはB/Cも含めて出しています。

【委員】 そうですね。それができているという前提でこの区間について、あるときとないときの計算をされているから、それによって渋滞が緩和する部分だけがほんとは評価されているはずですね。だから、将来ネットワークを考えているわけだから、ここではあまり出されないのかもしれないかもしれませんが、ほかの府県の事業評価とかを見ますと、ネットワーク上で交通量がどういうふうに変化するとか、そういったところを見せていただいて、効果があるのか、ないのかというのが確認できるというようなことはしていると思うんです。今、委員がおっしゃった話でも、そのあたりのところの議論が既に出ているんだったら、そういった資料を使って説明いただいたらクリアだろうと思いますし。もちろん、ただ、書きぶりとしては、完全に解消するなんていうのは多分誰も思わないですから、そのあたりの部分については、多分軽減できるとかなんとかという書きぶりにされればいいんだろうと思いますが。

【委員】 どの程度軽減されるかもわからへんでしょう。

【委員】 いや、計算上はそれに依拠してやらなあかんのとちゃうの。

【委員】 いや、だから、どれぐらい……。これは、だから、全体の容量の話でしょう。これ、上下流で違いますでしょう。

【委員】 それは入れているでしょう、全部。計算上は全部入れるんですよね、その近くのところの道路ネットワークは。

【事務局】 全て入れます。

【委員】 ですよ。だから、それで計算されるから、将来交通量を設定して、そこから配分をやるから、基本的には、その計算が間違っているといったらまた別だけど、計算が間違っていなければ、反映されているはずだと思うけど。

【委員】 いや、別にそれやったらそれでいいですけど、ここでは交通容量と一言で言われているんですけど、これ、上下流で全部対称なのかどうか、ちょっと僕は何とも言えないですし、この混雑状況も上下流で同じように、混雑しているようには僕には見えませんですけど。

【委員】 それを一緒にやるんじゃないの。

【事務局】 これなんですけれども、これは上りと下りで旅行速度の変化を出しています。赤が20km/h以下のところ。上り・下りとも旅行速度が20km/h以下というところがこちらの野洲川渡河部ということになります。ここが野洲川渡河部になりまして、野洲川渡河部を中心に速度が20km/h以上になって、野洲川渡河部を過ぎると20km/h以上にどちらもなるというような状況でございます。ここをバイパスして車線を増やしてやるというようなことになっています。

それと、先ほどのB/Cの議論でございますけれども、これは、これがあつたときとなるときとの差でございますので、その差によってB/Cを算定しておりますので。

【委員】 だから、悪いんですけど、B/Cの数値が問題なのではなくて、B/Cという議論にしちゃうから、そこで議論がわからなくなっちゃうんですよ。要するに、この事業をしたときにどういう効果が交通量上あらわれるのかと。それを本来的に最初にやって、それを金銭に直したら幾らになるかということをやっているのがB/Cですよ。それだけです。だとしたら、今描かれている将来の交通ネットワークというのが完成したとしたらこういう状況になっているという前提で、ここの部分について言うと、この事業についてはこういう改善が図られるはずだということを、上流方向、下流方向に分けて多分計算されていると思うんですけどね。そういう結果があれば、そこを見せられればはっきりするだけの話ですよ。前回そういう議論があつたとするならば、その話が今回も懸念

されるのであれば、そういう資料を準備されておくのがよかったんじゃないのかなと思うわけです。もし今あるんだったらお示しになったらクリアなんじゃないかと思えますけど。

【事務局】 すみません、資料は用意しておりませんが、すみません、それは。

まず、単純に車線数だけで言いますと、ここは元々現状では2車線の道路でございます。新たにここに4車線の道路をつくると、2車線が全体で6車線になる。こちらに、先ほど言いましたけれども、1号のバイパスとして……。

【委員長】 おそらく道路容量が増え、その結果混雑度がある程度下がるのは理解した上で、ただ、実感としてどこまで解消するのかということに疑問にされていて、委員がおっしゃるとおり、B/Cの計算上はフローがよくなるので、到着時間が早くなることから計算されていますから。将来交通量のネットワーク配分の結果として出ている話なわけですが、データがないのではどうしようもないし、多分データがあっても、ほんとうにその配分が実現するんですかということ、これまた議論になる話かもしれませんね。そうすると今度は元々の事業採択時の判断に戻っていく気もします。

ただ、可能ならばもう少し追加資料が今後のためにはあった方がいいのかもしれませんが。B/Cに情報集約されない、渋滞解消がどの程度のものかを示すデータということに今回はなると思うのですが、実際どうなるかは水掛け論になる可能性もありますね。その議論は議長として預らせていただきたいなと思います。

【委員】 委員長、だけど、いいですか、すみません、1つだけ。預らせていただきたいとおっしゃるのに、またさらにになります、多分この種の、B/CのBは自由ですよ。私自身はそちらがむしろ専門だから、それは大事だと言いたいですけれども、でも、その中身がわからない資料を出したってしょうがないんですよ。だから、その中身をちゃんとこういうふうにして出して、こういう内容ですということを知るように。だから、今の分で言えば、例えば各リンクに配分される交通量がどういうふうに変まっているかぐらいの話は出してもらわないと多分わからない。これはほかのところでもそういう議論があって、そんなことでやって、今は普通そういう話が出た上で議論するようになっているところもあります。国交省がそれをやられていないというんだったら、少し寂しいなと思って聞いていました。

だから、そうだとするならば、この部分について今みたいな議論が出るようなところに関しては、少なくとも委員長職権でも追加資料を要求していただいてクリアにした方がいいと思います。事業採択に戻るとかそんなのじゃないですよ。こんなのは別に、言い

方をかえれば、ここできちんと見た上でオーケーと言いましたという、それだけのことで。だから、ずっとそこについてそう言えるだけの根拠がないように見えるという疑義が出ていたので、それに対して追加資料を要求して、やはりそれはそれでオーケーだと言いましたというふうにならなきゃいけないと思うので、そこら辺については若干検討いただけたらと思うので、委員長、お願いいたします。

【委員長】 委員がおっしゃることは筋論の話といえる面があるようにも思いますので、取扱いについて少し事務局と相談させてください。ここは審議の結果を、この段階で止めておいて、後ほど打ち合わせさせていただきますので、議事進行のため、次の議題へ移りたいと思います。

【事務局】 一言簡単に。

事業評価は今の道路事業のwith・withoutで出しておりますので、先ほどB/Cも1.幾らというかなり低い値ですから、委員のご指摘のように、完全に渋滞が解消するという状況ではないと思います。ネットワークが全てフルネット完成したときにどういう効果になるか、あるいはそれまでも時間がかかりますから、年度ごとにあると思いますので、少し工夫した資料をお示しできるように、委員長とも相談させてください。

以上です。

【委員長】 とりあえず次の議題へ移りたいと思います。

■一般国道307号信楽道路

【委員長】 この事業についてはいかがでしょうか。特にございませんか。

それでは、一般国道307号信楽道路ですけれども、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と判断し、対応方針（原案）のとおり事業継続というふうに結論づけたいと思いますが、よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございます。

■一般国道42号新宮紀宝道路

【委員長】 いかがでしょうか。特にお声が上がらないようなので、よろしいでしょうか。

それでは、一般国道42号新宮紀宝道路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に進められており、対応方針（原案）のとおり事業継続でよいと判断したいと思います。よろしいですね。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございます。

■一般国道176名塩道路

【委員長】 この事業についてはいかがでしょうか。

【委員】 ちょっとこれ、わかりにくかったので、改善をいただけたらと思ったんですが、何が言いたいかといいますと、事業進捗率、工事費ベースで90%で、用地取得率が73%でと、その横に平成27年に4車線区間が1.4キロだけ開通しましたみたいに書いてあるんですけども、実は3ページのところを見ると、ちゃんともっといっぱい開通しているんですね。

【事務局】 そうです。

【委員】 だからこそ90%なんですよ。

【事務局】 そうです。失礼しました。

【委員】 用地取得率も、それで見ると、どこがまだなのかというのがわかりにくいんですけど、要するにここで見るとしますと、順調に進んでいらっしゃるって、その中でこの事業目的自身にも変化がないということを確認すればいいと思うんですよ。としたら、順調に進んでいるということがわかるようにご説明いただいた方がよくて。

【事務局】 この図がわかりにくかったと思います。開通している箇所、まだの区間というのはもうちょっと明確に示すようにいたします。

【委員】 図よりも、多分この上の2ページのところの表現で、例えば全区間10.何キロ中どれだけ既に開通しているというふうに書いてもらった方がわかりやすいですよ。

【事務局】 わかりました。ありがとうございます。

【委員】 お願いします。

ただ、それで確認なんですけど、今、用地買収にも入っていないところが、私の理解では、この図で見る3ページのところで言うと、第2工区と第3工区の間ですか。そこになりますか。

【事務局】 この赤い点線の部分がまだ。

【委員】 でも、左の1工区、2工区のところは用地買収が進んでいると書いてあるように見えるんですが、違いますか。

【事務局】 一部残っている。

【委員】 一部残っているところがあるんですか。

【事務局】 ところどころ用地取得に難航している箇所があると理解していただければと思うんですが。

【委員】 わかりました。

そのときに1個気になるのは、事業進捗率が90%まで行っていて、用地買収があと27%残っていて、ここで見ると、川を渡りそうなところも事業実施に入っていないように見えて、そうすると、コストオーバーなんてすごく発生するんじゃないのかと思ったりするんですけど、そのあたりは大丈夫なんでしょうか。

【事務局】 現状のところ、約85億円残っていますが、できるという判断をしています。

【委員】 わかりました。

【委員長】 よろしいですか。この資料で今日は一応ご理解賜れればと思います。よろしいでしょうか。

この名塩道路についても、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に進められており、対応方針（原案）のとおり事業継続という判断を委員会としてしたいと思いますが、よろしいですね。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございました。

それでは、報告事項に移ります。多分10分ぐらい予定時刻をオーバーすると思いますが、ご了承下さい。はい、どうぞ。

【委員】 振り返っての質問になりますけれども、個別の道路というよりは道路全体への質問ということでお伺いしたいと思います。

具体的には永平寺大野道路ですが、7億円のコスト削減の努力の結果を上げていただいているのですが、橋梁から盛り土構造へ変更したとか、雪崩防止柵を取りやめたとか、情報BOXの条数の変更など。こういうコスト縮減による安全性の確保への影響は問題ないのでしょうか。

【事務局】 当然そういった観点も検討事項に入れておまして、それと同等の安全性とか機能とか、そういったものは確保するということが最低限の条件として検討しております。

【委員】 といいますのは、この質問の主旨は、通常コスト削減というと新工法・新技術ですよ。本日の案件で、十津川道路についても出た残土の処分量を減らすであるとか、木津川道路については必要とされることになった地盤改良の範囲を縮減するとか、つまり、問題が起こった、経費の増額の要因になるものの対症療法として縮減の努力が挙げられているのですが、この永平寺については、これは元々、道路設計の部分ですよ。そうすると、安全性に問題がないのであれば、元々これらは必要なかったのではないかと思うのですが、そのところはいかがでしょうか。

【事務局】 資料の14ページ目にそこら辺の資料をご説明しておりますが、例えば一番左側①橋梁から盛り土構造への変更ということでございますけれども、これは図が少しよくなかったかもしれませんが、盛り土ののり面が大分下の方まで来ておまして、斜面の延長が大分高いんですけれども、そのときに、その分、滑りやすくなるというようなマイナス面があるわけでございますが、そこも、のり面処理をしっかりと対策していく、かつ、橋梁形式よりも安価な工法があったということで、同等の安全性を確保しつつ、全体としてコスト縮減を図れたということでございます。

【委員】 それは最初、建設計画時にはそういうことは発見されていなかったということですね。

【事務局】 そうですね、その時点ではそういった想定はできていなかったということでございます。

【委員】 そうすると、この雪崩防止柵も、やってみるとあまり必要なかったということでしょうか。

【事務局】 そうですね、ほかの区間が既に開通しているところがございまして、これまた単に取りやめということではなくて、小段ということで、のり面の間に平場があるようなところがあると、上から落ちてきた雪はそこで受け止めてくれるということが経験上わかったということがあって、それは取りやめても大丈夫じゃないかと判断したところでございます。

【委員】 そのところがわからなかったのです。

ふだんとは違った形のコスト削減が出てきたということに対する質問なのですが、しか

し、これは予算が、幾らぐらいですか、142億円ですか、1、2、3を入れますと。

【事務局】 10ページ目になります。208億円です。

【委員】 そうですね。11ページの切り土のり面変状、これによって13億円プラスと。それから、トンネル断面で70億円プラス。それから、盛り土のところで59億円プラス。合計が142億円だと思うんですが、142億円というとかかなり大きな金額ですよ。それで、過去の資料がないのですが、きょうの十津川でも26億円のプラスで9%の増。それから、木津川道路でも、これは結構多いですが、18億円プラス、20%の増ですか。それに比べてこの142億円というのは、これはそもそも分母は何で見ればよろしいのでしょうか。何に対して142億円プラスになったというのでしょうか。

【事務局】 すみません、事業費の増分は10ページ目の資料ですけれども、全体事業費というのがございまして、それが、従前は1,290億円ということに対して、今回208億円がプラスということで約1,400億円になりますけれども、それが増えたということとございまして、元々の1,290億円に対して約16%の増ということで今回整理させていただいております。

【委員】 分母が大きいから数字が目立ったのだと思いますが、16%の増というのは普通の範囲なのですか。感覚的にかなり多いかなと思うのですが、そういうことはないのですか。

【事務局】 最初に答えから言いますと、16%というのは大きい方ですが、非常に大きいわけではありません。我々事業化するときに、委員がおっしゃるように、全ての条件がわかって設計していれば、こういうことは起きないわけですが、どうしても、概略設計をした中で事業可能性を評価して、それから現場に入っていきますと、我が国の場合は地質状況が複雑になっていますので、どうしても事業費が増える方向にあるのは事実であります。そうした中で、ほかのところでコスト削減できないかというのをあわせて検討して、気持ちとしては最小コストで最大の効果をということでやっておりますが、どうしてもこうやって評価していくと増えていくということがありますので、引き続きコストの増には最大限注意を払って進めさせていただきたいと思っております。

【委員】 ご説明はよくわかりました。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員長】 それでは、報告事項に移りたいと思います。

■ 報告事項

〔加古川特定構造物改築事業(JR 加古川橋梁)〕

【事務局】 報告事項ということで、事後評価の説明をさせていただきます。

この事後評価は、正規のものとしては実は平成23年の12月に一度終えております。ただ、冒頭にもございましたが、今回、近畿地方整備局の1つの試行的な取り組みとして、その後に起こったような事象に対してという話とあわせて、いわゆる当時考えていた間接効果といったものがどういうふうに出てきているのか。5年後ではわからなかった、10年後にどうだったかとか、そういった観点での話を説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

まず、加古川のこの事業の概要でございますが、加古川というのは兵庫県の中では最大の流域面積を持っている大きな河川でございます。我々、治水安全度を上げるということで、よくあるのは、上流に大きな山があれば、ダムをしっかりとつくって上流で一部止めてしまうといったやり方もあるんですが、加古川の場合は大きな山がないということもあって、川の中でしっかりとどういうふうに流下能力、流下面積を確保するかというのが大きな課題となっております。大きな手法としては、1つは、川幅をしっかりと広げる。2つ目として、川を掘って面積を広げる。もう1つが、堤防を高くすることによって河積を上げるんですが、この加古川において歴史的な経緯も踏まえて、堤防の高さを上げる必要がございました。その1つとして、JRの山陽本線、新快速等が走っているJRの橋梁でございますが、堤防を上げる上でも、かさ上げをしていくのとあわせて橋梁の高さを上げていくということを河川事業の一環としてJRと一緒にやったというわけでございます。

その後に、大きくわけて2つの説明をいたします。1つは治水の話ですが、前回23年に事後評価をやった以降に、平成25年、台風18号でございますが、戦後で言うと第2位の大きな出水がございました。このときにどうだったかという話。後ほどは、もう1つは周辺のまちづくりがどうなったかという話でございます。

出水の簡単な状況をご説明すると、雨の量は戦後第5位だったんですが、国包地点、橋梁をかさ上げしたところのちょっと上のところですが、こちらでは戦後第2位の流量を記録したということでございます。

効果の発現状況でございます。結論から申し上げますが、大きな流量の洪水が来たんですが、氾濫等がなかったということでございます。参考までに氾濫想定という形で、もし

もJRの橋梁かけかえが行われていなかった場合に、我々が設計上考えているような水位に達した段階で破堤した場合にはどれぐらいの浸水があったかというものを示したのがこちらでございますが、大きな差が出てきているということでございます。

最後に、間接効果という形で、まちづくり、周辺の開発状況の話をさせていただきます。

元々この事業をやるときに、県による連続立体の事業、すなわち、ここだけ、橋梁の部分だけを上げて意味がなくて、東西の、特にこの加古川のところです、前後のところの区間のかさ上げをあわせてする、高さを上げるといった事業。それと、駅が再開発されることとなりますので、まちづくりを加古川市で土地区画整理事業というようなものをあわせてやっている。そういった連携がありました、周辺でございますが、国交省の社会資本整備交付金等々を活用しながら再開発が進んでいる、防災街区整備事業といった形で進めているとか、あるいは区画整理を進めているというところがございます。また、最近の動きとしましては、川沿いのところにはなりますが、加古川の中央市民病院の建設の予定地というような形で整備が進んで、間もなくという形になっております。

地元の市長からは、「橋梁のかけかえ、築堤等の対策により流下能力は大きく向上、市街地等の治水安全度の高まりに大きく寄与」というふうなコメントをいただいております。

事後評価をやるということで、今後、類似事業あるいは他事業へのという話があると思うんですが、1つこの事業のいいところといいますか、きっかけになったという意味でもあると思うんですが、治水安全度が上がったという話とあわせて、周辺のまちづくり等のきっかけとなった、連携ができたという話があると思います。これから、大きな堤防もできたわけですから、決してハードだけ、堤防ができたから大丈夫という話ではなく、今後とも維持管理にしっかり努めていくとともに、昨今、9月10日に鬼怒川で、堤防があったにもかかわらず越水も含めて大きな氾濫が起きておりますので、これから流域の方々にもしっかりと、堤防ができた後の、いわゆるハードの後のソフト対策も含めて治水安全度をしっかりとまち全体として、丸ごととして取り組んでいきたいと考えているところでございます。

説明は以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

何かご質問等はございますか。

【委員】 今回の事例のご紹介ですけれども、要するに超過外力だったわけですか。H.W.L(ハイウォーター)を超えるような雨が降ったのに、もちましたということをおっしゃっ

ているのか、あるいは H.W.L (ハイウォーター) 以下の話だったのか、今の橋梁の話はどういうふうに理解して聴いたらいいんでしょう。その辺がよくわからなかったんですが、2 ページの図か何かで少し、線が入っている、この赤いのが H.W.L (ハイウォーター) ですか。

【事務局】 すみません、短い説明時間の中ではしよらせていただいたことを丁寧にご説明いたします。2 つの話。

1 つ、雨がどうだったかという話、流量の話でございますが、戦後に 5 位の雨が降って、流量は 2 位だったという中で、その流量が加古川を流れているときに水位がどうだったかという話でございますが、水位は H.W.L (ハイウォーター) を超えてはいませんでした。その要因として考えられるのは、1 つは河積、川の断面積が大きくなったということもありますが、今回の現象だけで説明できないのは、潮位が低かったというところがあります。計画上は過去の高潮等の状況なんかを見ながら、朔望平均満潮位等々を勘案して水位を設定するんですが、たまたま今回平成 25 年のこの出水においては、元々河口の潮位がそのピークのときに低かったこともあって H.W.L (ハイウォーター) を上回らなかったということも 1 つあろうかと思っています。

それともう 1 つ、この図において流下能力とあるんですが、こちらの方は今架け替えをしたところにおいての、もしも架け替えをしていなかったときにはこれぐらいのところで流下能力を超えるような水位、すなわち流量が発生していたというふうな図でございますが、先ほどご説明しましたように、現実の、当日の話としては潮位が低かったという状況がございました。

以上でございます。

【委員】 せっかく効果を説明されているのですから、どうであるからどうであったとクリアにされた方が、どうせだったら、いいと思うんですよ。例えばここの流下能力、だから、言い方をかえれば、今のこの流下能力が $2,900 \text{ m}^3/\text{s}$ だという状況から、じゃ、架橋をかけかえられたらどれだけ上がったのか。それでたまたまその上がったと思って、さらに実際には潮位が低かった効果もあって、実際の流量から考えても、もっと流れましたと。こういう観点でしたら、そこもあわせて説明いただいて。やっぱりストック効果というのは、被害軽減が一番ストック効果ですから。だから、それが実際にあったんだということはちゃんと行ってもらわないといけなくて、そこのところが何かほわほわと言われて、その後のまちづくりがどうのこうのとか、連立ができたとか。それは橋梁を高くした

ら、そこは連立せざるを得なかったとか、そんなことですよ。だから、僕はちょっとそこに違和感を感じちゃうんですよ。ですから、どうせ説明されるんだったら、そういうところがわかるようにご説明いただいたらよりよいなと思ったんですけれども。

【事務局】 ありがとうございます。

改めてご説明いたしますと、架け替え前に流下能力、流す能力というものが我々の考えている水位以下で流す流量が2,900 m³/s でございましたが、この橋梁の架け替えとあわせて堤防の築堤をすることで、その能力が4,700 m³/s まで増えました。これによって、今回の24号の台風において破堤等の現象に至らなかったのかなと考えております。

以上でございます。

【委員】 それを超える5,000 m³/s まで行ったけど、流されたと。でも、それは潮位のラッキーな面だったということですか。

【事務局】 はい。

【委員】 わかりました。

【委員長】 ありがとうございます。

よろしいでしょうか。そうしたら、報告事項はここまでとします。

【委員長】 それで、先ほど結論を出さないまま置いておりました野洲栗東の話ですけれども、議事に戻りたいと思います。

■一般国道8号野洲栗東バイパス（審議再開）

【事務局】 図を出させてもらいましたのは、これが滋賀県南部の道路網でございます。1号がこういう形で来ております。8号が北から南に向かって、野洲栗東バイパスがこの点線でございます。合流したところから4車線になっておりまして、南に京滋バイパスと1号が分かれているような状況でございます。現状の道路はこういう状況になっておりまして、先ほど私にご説明させていただいたのは、ここに水口道路・栗東水口道路という事業を今やっております、今年度、一部を残して供用する予定でございますけれども、この1号のバイパスが名新の横にできまして、こちらに一部4車線でできている山手幹線、県で事業中の山手幹線、緑の点線になっておりますけれども、この道路が事業中でございます。こちらの道路とこれを結ぶことによって、1号のバイパスとして交通の混雑の緩和を図るという意味で私は先ほど言わせてもらいました。

それともう1つは、この8号の渡河部で野洲栗東バイパスのバイパス事業を行うということで、ここでは、この断面で言いますと、1号が4車線で、なおかつここに新たな4車線ができる。8号の野洲川を渡っている1本のところが1車線で、ここは新たに4車線ができるので、今、具体的な数字は持ち合わせていないんですけれども、先ほど私がご説明させてもらったのは、1号のこの断面上で4車線がプラス、8号のところで4車線がプラスで全体的な交通混雑の緩和を図りたいという意味の説明をさせていただきました。具体的な数字は今手元にありませんけれども、そういうことで我々は今、道路事業を進めさせていただいております。

【委員】 あんまり長くしたくもないので、手短かに申し上げますと、要は、これは4車線と言われているのは2掛ける2なんですね。往路2、復路2の、この道路の4車線なんですけど、それは足し算しても、入ってくる道路の車線数と、それから今度1号線、現道で走っている草津・大津方面に向かっているやつの数はずっと少ないですね。

要は、そちらで対象とされているのは、通過交通で京都の方面に抜けていくとか、そっちの方面の道路の話は確かにそうですけど、大津とか草津とかの方向に向かっているやつは現道の1号線に全部流入してくるので、それは全然解消は……。そこの2つ分けているところで今お話しになっているのは、8号のバイパスのところでの幾つかの区間では渋滞は緩和され得るけれども、そっち側の、下流の、要は1号線に、現道に下っていく方の渋滞にはそれほど大きな影響は出ない可能性がありますよと私は申し上げているんです。

要は、今それより先の道路も全部整備されますとおっしゃっていますから、一応それは理解した上で申し上げますと、今のお話は全部いろんな前提条件があった上で、どの時点のお話でこの交通量が緩和されるのかということは今聴いていませんけれども、全部前提条件があった上での議論ですよ。そこを、要はネットワーク全体がどう整備されているかも含めてきちっと、だから、最初に前段階として説明していただいて、このポイントのこの部分だけ限定的に取り出していますという話をしないと、実はそれは、上流の8号の上の方に向かっていく方向に対しては確かに有効だと考えられますけれども、下の方は1本になっている道でどうやって逃げるんだという。普通に考えたら、そっちは渋滞しっ放しじゃないかと交通量配分上で考えられるので、私は疑問を前も申し上げたんです。だから、その条件はちゃんと説明していただいた上でやっていただかないと、ちゃんと理解できないということを申し上げたんです。それでよろしいですか。私はそれだけの話です。

【委員長】 先ほども言いました、交通量配分がどういう形で計算されているかが議論のテーマでしたが、このデータがないと全体として気持ちが悪いというのがまず1つある話で、この委員会としては、その部分が、その気持ち悪さは残っているけれども、そこまで立ち返らなくても総合的に判断してこの事業の継続は必要として認めるか、やっぱりこの数字がないと議論はしにくいのか、というところになるかなと思います。

【委員】 それで結構なんですけど、数値があれば当然出していただきたいと思います。ネットワークですから。

それと、先ほどから言っているように、これはネットワークの話なので。今の話はリンク、要は線の話になってくる。ネットワーク全体の話を突然出されても、説明にならないんですよ。だから、そこを毎回、ずっとそこはスポイルされているので、ちゃんと前段階を述べてほしいということです。それは前回もお願いで申し上げたと思います。

【委員】 今後はそういう交通量配分の結果をちゃんと出して下さいよということですね。

【委員】 こういうところはね。

【委員】 それが出た上で議論をすれば、今のはすっきりするわけですよ。前提を置いて、計算をこうして出しましたと。別に、これはB/Cを発注されるときに既にやっている話だから、そんなのは出ないわけがないんですよ。だから、そのところはあとはその辺をきちんと出しましょうという議論じゃないかなと思うんです。だとしたらもうそれでいいと思うんですけど。これについては、今それでどういうふう結論を出すかというのも難しいところですけどね。

【事務局】 今おっしゃるとおり、以前はフルネットですべて整備したときのB/Cを出していたんですけども、現状は、今の道路事業のw i t h ・ w i t h o u tで出すことになっていますので、実際はB/Cを計算するときもそれだけなんです。ただ、ご指摘はよくわかりますので、いかに説明するかについては検討させていただきたいと思っております。

【委員】 技術的なことは別にして、前回同じ指摘があったのであれば、やっぱり何らかのご対応をいただかないと、私たちも何のためにここで意見を言っているかわからないので、それはぜひ、よろしくお願ひしたいと思います。

【委員長】 次回からそのような形で、資料類はできるだけ、必ず手元に持っておくとともに、過去議論になったところは場合によってはあらかじめ説明に織り込むような形の

ことをぜひお願いしたいと思っております。

後は委員がどう判断するかなんですけど、ただ、議論を聴いていましたら、この事業継続を止めないといけないという議論を皆さんされているわけではなくて、説明の資料に不備がある、説明不足ではないかという形のところの性格が強い議論ではないかと、伺っていて思っています。今の事務局のお話を踏まえた上でですけど、この事業そのものは継続の判断を委員会として行う。ただし、これは速報版の議事録にどう載せるかは別にして、今後、説明の資料のところで、特に道路事業、区間で見たり、ネットワーク全体で見たりというところで議論が揺れているところではあるんですけど、継続、継続でやってきたので、ついつい区間だけ見てしまったのでこういう議論になっている面があると思います。いずれにせよ今後は、手元資料もあらかじめ可能な範囲で持って議論するという形にするというふうに我々委員会としてはしていく、そのような形の処理でお認めいただけますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員長】 ありがとうございます。では、そのような形で処理させていただきたいと思えます。

では、お願いします。

【事務局】 長時間にわたります審議、ありがとうございました。

それでは、ここで議事録の速報版を作成いたしますので、しばらくお時間をいただきたいと思えます。

それでは、議事録の速報版でございますが、作成を終えましたので、委員長、改めて議事進行をお願いしたいと思います。

【委員長】 それでは、速報版の確認をしたいと思えます。速報版ですので、審議のところは結果だけを書くという形で対応させていただきたいと思っています。ご存じのとおり、この後、詳細版、皆様方のテープ起こししたものが残りますので、そちらの方で詳細な記録が残ります。こちらは委員会の結論の部分だけを書く形でよいのではないかと判断しておりますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

そうしたら、議事録の速報版についてはこのとおりで確認したということにしたいと思います。

その他、何か事務局からございますか。

【事務局】 特にございません。

【委員長】 本日の会議はここまでとさせていただきます。どうもありがとうございました。

【事務局】 以上をもちまして、平成27年度第3回事業評価監視委員会を終わりにしたいと思います。

本日は長時間のご審議、ありがとうございました。

【議事録終わり】