

近畿地方整備局事業評価監視委員会(平成25年度第2回)

議事録

日時：平成25年10月3日(木) 10:00～11:54

場所：近畿地方整備局 第1別館(2階)大会議室

【委員長】 おはようございます。早速審議に入りたいと思いますが、委員の皆さんにおかれましては議事進行にご協力をお願いいたします。

それでは、再評価の審議を進めます。

最初の審議は、資料No.3の大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業です。

■大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業

【委員長】 それでは、本件について何かご意見はありますか。

【委員】 特にないですけれども、じゃ、意見だけ言います。

どうもご苦労さまです。特に私は意見はないですけれども、一言言うんだったら、とっとと掘ってくださいというだけです。16メートル、8,000TEUが満載喫水で来られへんというのも、どう考えても異常事態ですよ、こんなの。だから、とっとと掘ってくださいというだけです。

【委員長】 ほかはよろしいですか。それじゃ、早く進めるべきだという意見がありました。

それでは、大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業の審議結果ですが、当委員会に提出された資料、説明の範囲につ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れるといたしたいと思いますが、よろしいですか。

【委員長】 ありがとうございました。

■一般国道27号金山バイパス

■一般国道27号美浜東バイパス

■一般国道478号丹波綾部道路

■一般国道1号水口道路

■一般国道26号第二阪和国道

■一般国道42号那智勝浦道路

■一般国道175号平野拡幅

【委員長】 それでは、どの案件からでも結構ですので、何か意見はございますか。

【委員】 今回の評価に関することではないので、ここで述べるのが適切かどうかわからないのですが、参考までに。

第二阪和国道なのですが、1ページ目の図にございますように、右下の標準断面図のところ、高架部なのですが、これは自然田地区のことだと思います。ここを運転していると、高架でありながら、簡易分離帯しか設置されていませんね。そして、下っていて、かなりカーブしていて暗いということで、私のように運転になれた人間でも危険を感じ、なるべく夕方は使わないようにしているのですが、このような高架のあり方がもう少し工夫できないのかどうか。事故はほとんどないと思うのですが、走っていて、1つ間違えればほんとうに、対向車もスピードを出していますし、特に上り車線は下っていますので、とても危険な感じがします。

今回の延伸部については関係のないことですが、今後の道路設計の参考にしていただけたらと思いますので、一言だけ述べさせていただきました。

【委員長】 ご意見ありがとうございました。じゃ、ほかに。

【委員】 事前にご質問した点に対しては資料で対応していただいて、ありがとうございます。わかりやすくなったと思います。

1点だけ、資料は事前説明の時のままなのでお教え願いたいのですが、今の第二阪和国道の、資料で言うと3ページの事業効果のところでは交通混雑の緩和の表があるんですけども、事業区間のみさき公園のところは右側の区間が整備後、渋滞は残っているんですけども、がくっと落ちたような絵になっているんですけども、これは何かあるのかということ。整備されればこれがゼロになるということだとは思いますが、ご説明願えればと思います。

【事務局】 今ご質問のございました3ページの事業中並行区間のみさき公園駅のところの渋滞が一部緩和しているけれども、どういうことかというご質問につきましては、26号の渋滞がみさき公園駅で渋滞を発生するものと、今回供用いたしました箱ノ浦ランプのところの渋滞している部分と、輻輳というか、重なって渋滞している部分がございます。

て、供用前につきましては、みさき公園だけではなくて箱ノ浦ランプの渋滞も絡んで、それも一緒になって渋滞延長が2.2キロとか2.3キロとなってございまして、今回淡輪ランプまで供用したことによりまして、供用区間の箱ノ浦ランプの渋滞は解消いたしました。が、みさき公園を渋滞のボトルネックとする渋滞については残っているという形になってございます。以上でございます。

【委員長】 そのほかはございますか。

【委員】 那智勝浦道路ですけれども、事前にお聞きすればよかったんですが、この新しい道路は山側を走っておりますし、高架のところも多いので、浸水とかの災害時には非常に効果を発するんだと思うんですけれども、一般に、震源地がどこかわかりませんが、震度幾つぐらいまでだったら全然無傷でこのあたりの道路として耐え得るといいますか、また、震度幾つぐらい以降であればどこかが潰れるということがあるんだろうと思うんですが、その辺の予想はどの程度になっているんでしょうか。

【事務局】 まず、浸水につきましては、このあたりは津波の想定高さが14メートルで、道路の高さは20メートルになっております。ということで、つかるといえるということはないと考えております。

【事務局】 地震の関係ですけれども、このあたりの震度は、今、内閣府で予想されておりますのが、震度7から6強ということで予測されておまして、その震度にも耐えるという設計になっております。

【委員】 震度6強から7まで耐え得るといえることですが、質問は、震度幾つまでは耐え得るんですか。それはわからないんですか。7は耐え得るのはわかりましたけれども、震度8とか、9があるのかは知りませんが、どこまで耐え得るんですか。

【事務局】 どこまで耐えるかというのは、そういう設計はしてなくて、7にも耐えるという設計をしていますので、極限どこまでという計算はしていません。

【委員】 東日本大震災というのは震度何ぼだったんですかね。

【事務局】 震度6強か弱。

【事務局】 7まで出ていました。

【委員】 じゃ、東日本大震災程度の揺れには無傷であるということですか。

【事務局】 そうです。

【委員】 わかりました。

【委員長】 そのほかはありますか。

【事務局】 補足させていただきます。

構造物としては無傷でございますけれども、震度7の地震になりますと、盛り土の区間とかには崩れが出る。阪神・淡路大震災のときに橋が倒れましたけれども、同様の地震に対応できるように、以来、構造基準を変更して耐震設計しております。ですから、橋などの構造物はああいうふうに壊れることはございませんが、盛り土の区間で一部崩落するとか、構造物と盛り土の間で段差が生じるというような、部分的な障害は生じますけれども、それは早急に復旧が可能な状態だと予測しております。以上でございます。

【委員】 これはかなり山間部ですね。一部沿岸部というか、人の住んでいる地域というのはこの那智勝浦インターあたりになるんですか。お伺いしたいのは、この地域は高い建物がほとんどないので、津波の際にこれが防災として使えるかどうか。山間部であればあまり意味がないと思うのですが、沿岸部でそういう防災の避難場所として使えるかどうか、そういう工夫はされているのでしょうか。

【事務局】 東北のときも高速道路に逃げたことで助かったという例がございます。この道路につきましても、避難できるような階段を数カ所つくる予定になっております。あと、のり面等があれば、そういうところに一時避難場所という形で逃げていただけるというスペースも確保しております。

【委員】 ありがとうございます。大切なことなので、ぜひよろしく申し上げます。そして、その周知徹底のほうもどうぞよろしく申し上げます。

【委員長】 そのほかはいかがですか。よろしゅうございますか。

ありがとうございました。

それでは、今後3年以内で完成する道路事業、一連の事業ですけれども、当委員会に提出された資料、説明の範囲においておおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおりでよいと判断されたいと思います。よろしいでしょうか。

【委員長】 ありがとうございます。

■一般国道25号斑鳩バイパス

【委員長】 それでは、斑鳩バイパスについてご意見をいただきたく思います。

【委員】 先ほどおっしゃったように、排気ガス等に関しては、「量的に減る」ということを口頭でおっしゃったんですね。ただし、今日はデータが出ていませんね。単に確認です。

【事務局】 量的なものは手元のほうでは計算はございまして、申し上げますと、NO₂であれば、整備をする場合としない場合を比較して年間15トン程度削減できると。SPMであれば約1トン程度削減できる。先ほど申しました5路線の合計ということでございます。

【委員】 それを確認したかったのです。

もう1つ、私はこういうことは詳しくないんですけども、ここの都市計画とか地域計画の中に道路がどう位置づけられているかということが非常に重要だと思うんですけども、そのあたりを教えてください。

【事務局】 6ページ目をお願いします。済みません、説明を省略させていただきましたが、まず、県の、奈良の今後5カ年の道づくり重点戦略というものがございまして、こういったところに位置づけされています。また、斑鳩町の都市計画マスタープランというものにも位置づけられています。今回のバイパスの区間そのものも都市計画決定された道路でありますので、この道路があるという全体の都市計画になっています。

【委員】 ありがとうございます。

【委員長】 そのほか。

【委員】 まず、昭和47年に斑鳩バイパスが事業化されて、今で41年たっているわけですけども、それなのにまだ部分的な開通もできていないということですが、そうすると、経済とか社会とかそういう状況も大変変わっているんじゃないかと思うんですけども、まず、昭和47年ごろにこういう事業化をされて、いまだに部分開通もできていない道路というのは、アバウトで結構ですが、全体的なパーセントというのは何%ぐらいあるものなんですか。しょっちゅうあるものですか。

【事務局】 まず、お答えする前に、部分開通はしております。0.4キロのモデル区間というのは開通しております。そして、0.7キロが今年度開通しますので、4.7キロの全体区間のうちの1.1キロはほぼ開通するということが見えている状況でございます。

それから、47年から言えば40年過ぎているわけですけども、私からも説明させていただいたように、平成10年にモデル区間に着手するということで開通できたというところがありますので、その間の25年というものはありますけれども、平成10年以降の歩みで見ていただければ、必ずしもおくられているということではなくて順次進められているものと思っております。とりあえず私からは以上です。

【委員】 お答えなんですけれども、まず、部分開通できているとおっしゃいますけれ

ども、これは4.7分の0.4ですよねというのが1つと、それから、これはそもそも25号線の渋滞とかを回避するためにおつくりになっているのに、この0.4の開通だけでは渋滞の緩和には全く寄与していない部分開通ですよ。それは、私の観念的には、言葉尻はともかくとして、いわゆる部分開通ではないと思いますが。それが1点。

それから、質問に答えていただきたいんですが、昭和47年に事業化されて41年たっているのに、まだこのような、どこも全然部分開通もできていないような道路というのはどの程度あるのかという割合を聞いているんですが。

【事務局】 1点目の、この区間だけが、0.4キロが開通したところで、25号のバイパスの機能としてはほとんど機能をなしていないのではないかとというのはご指摘のとおりだと思います。ただ、25号の現道の交通量の一部は、地先道路として使われている交通も当然あると思います。長距離移動だけではなくて、この区間の中で閉じている交通、あるいはこの区間の中でもバイパスを、今まで現道を通っていた車がこちらを通る車もあるので、全く効果がないとは私は思っておりません。

それから、47年から現時点においてこの程度しか事業が進んでいないのはどれくらいあるかということについては、済みません、私のほうでは承知しておりません。

【事務局】 47年ぐらいに、事業化したのは結構あったんですけども、先ほどの説明もありましたが、ほぼ完成してきているということで、こういった状況で、まだわずかしか供用できていないといったような事業はこれ以外にはございません。

【委員】 ありがとうございます。

この図を見て、この25号線の回避のために400メートル回避して、それが一部地域の移動に利用されているから、少しは混雑が緩和されているんだというご意見は、かなり強弁だと思います。それが1点です。

それから、反対の自治会が反対されている理由を拝見しますと、特段変わった反対理由が私には見当たらないんです。要するに、地域が分断されるとか、環境に悪いとか、いろいろそういうことを言っておられるんですけども、道路をつくる時には常に、地域が分断されるとか、景観が悪くなるとか、環境が悪くなるとかというようなものがあちこちの住民側から出てくるのは普通だと思うんですけども、どうしてここだけがそんなに遅くなるのでしょうか。これは普通の要求ですよ、住民側から見れば。普通、道路をつくらう、買収しようと思ったら常に出てくる反対理由ではないかと思うんです。一般的な理由じゃないかと思うんですが、何かこの特殊性があるんでしょうかという質問です。

【事務局】 反対されている方は、こちらでついの住みかとして家を買って、そのときに、こういう道路ができるとは考えていなかったという方がいらっしゃるやにはこれまでも何度も聞いております。委員ご指摘のとおり、それほどここに限っての特別な理由があるとは私も感じておりませんので、しっかりと事業を進めていく中で今回三室地区もお話を聞いていただけるようになりましたし、このまま我々が進めていく中では必ず理解をいただけるものと思っただけ進めてまいりたいと思っております。

【委員】 質問の論点は、一般的な普通の反対理由なのに、ここだけがどうして41年間もかかっているのか、まだできていないのかということを知っているわけで、そういう反対理由があっても、説得されたり、押し切られたり、代替案に代わられたり、少し計画をずらしたりして新しい道路をおつけになっているんだと思うんですが、どうしてここだけがこれだけ進捗が遅いのかということを知っているんですけれども。

【事務局】 委員ご指摘のとおり、昭和47年からと見れば確かに遅いというふうに見えるんですが、平成10年に動き出してからは決して遅くないと考えております。

【委員】 昭和47年にこの場所を通るということをお決めになるわけですよね。そうすると、その資料というのは昭和44年、45年、46年ごろの車の量とか資料を、生活の密集地帯だとか、そういうことを前提にこの道を新しくバイパスで通そうと決定されると思うんです。おっしゃるように、平成10年にもしも指定されるのであれば、この道と違う、もっといい道というか、平成10年の経済情勢、道路情勢に合った道を選択する方法もあったかと思うんですけれども、そうではなく、昭和47年に決定されているものに41年間固執されているとか、非難しているわけじゃないんですけれども、平成10年から始まっているから、そこから短いんだというのは、それは答えとして成り立っているんですかね。

【事務局】 昭和47年に事業化した計画に固執してとか、そのときの交通の将来予測に従って、それにかじりついてやっているということではなくて、やはり事業を進めていく途中の過程においても交通量推計というのはまた変わっていきますので、そうした中で必ず確認しながら進めておりますので、現在においてもこの計画を進めることが最良の案であると考えておるんですけれども。

【委員】 それでは、お尋ねしたいんですが、この事業はいつ終了してこのバイパスが全線つながるんですか。

【事務局】 委員もご存じのとおり、我々の予算は単年度予算ですので、将来の予算が

ある程度好きに使えて、これから地域の方のご理解も我々の思うスケジュールで得られるならば、いついつということも言えるかもしれませんが、今の時点においていついつということは申し上げられません、今、平成10年以降こういったペースで事業を進めておりますし、このペースよりもおくれたりということのないように、しっかりと地域にも説明し、また予算もとってきてもらいたいと思っています。

【委員】 この道は予算がついていないからおくれているわけではないのでしょうかということもまず1点確認したいんです。

それから、2点目、一生懸命やられるのはわかるんですけども、最後の第8工区なんかを拝見しますと、用地の取得率もわずか6%。7ページの用地買収率を拝見しますと、第8工区は非常に長い工区ですけども、6%というものですよね。それで、平成10年からスタートされたということはわかるんですけども、もう一度先ほどの質問に戻りますけれども、住民側の主張が一般的な主張なのに、どうしてここだけそんなに遅いんですか。何か特殊な、遺跡があるから通すとか、何かそういうものじゃないように思うんですけども、その辺のお答えが、住民が特別うるさいのかどうか知りませんが、その辺は一般的な主張だけなんです。そこだけが問題になっているんですか。済みません、重複するかもわかりませんが、もう一度お願いいたします。

【事務局】 まず、8工区で用地取得率が6%にとどまっているのは、西側を優先的に進めているからです。どの地区も同じペースで進めていくと、工事が全く進みませんから、部分供用できるように、重点的にやるのはまず西からという順番で進めているから用地取得が進んでいないだけでして、この地域が何か特殊な事情があるからとかということでは用地取得がおくれているということではございません。

【事務局】 少し言葉足らずのところがあるので補足させていただきます。

この斑鳩町には、法隆寺がありまして、斑鳩の里と言われるように、大変環境の良好なところがございます。そういうところに新しい道路を計画しているわけがございます。一方、現25号も法隆寺の前を通るといような、この地域全体の中に国道25号という幹線道路が通っている状況で、そこをバイパスする新しい計画を当時、田園地帯の中に計画してきたわけございまして、この47年に計画を事業化した時点で既に良好な環境の破壊、そして、排気ガスのご心配が当然のごとく出てきているわけでございます。

同じようにほかのバイパスを私どもはつくってきておりまして、同じような意見が出てきております。ご説明し、対話をしていく中でご理解を賜ってきているわけでありまして

れども、当該地域におきましてはもともとすごい良好な環境だという点が1点でございます。このモデル区間というのも、実際こういう道路ができますよというのを見ていただくためにつくっているものでございます。交通迂回上一番有効だということでこの区間をつくったわけではございませんで、こういう道路が実際できるのでいかがでしょうかということでこのモデル区間400メートルをつくってきたところでございます。以降、お話し合いを進めながら順次進めてきているところではございますけれども、まだ合意形成には時間がかかっているというのが実態でございます。

この9工区が完成すれば一定の交通の迂回効果が出ますので、まずはこの9工区の完成を目指して事業をとにかく展開していきたいということで、真ん中の700メートルが今年度開通しますので、残りの1,200メートル、両側ですけれども、これの完成を急ぐべく、そこに存在する1自治会の反対されている方々との話し合いをさらに進めていきたいというのが現在のところでございます。

どうも言葉足らずで大変申しわけございませんでした。

【委員】 質問をかえませんが、例えば9工区が全部道路が完成する、ないしは9工区のうち、西から0.4、0.7、0.4キロができた地点プラス0.8キロメートルのところに加わった時点でそのまま道路を北に上げて、それこそ部分開通というか、部分バイパスというんですか、この8工区はかなり、終了時点もまだ5年先なのか10年先なのか20年先なのかかわらんというお話ですので、その9工区がある程度できた時点で北へ通して、25号線のそれこそ一部バイパスをつくられるという計画はあるんでしょうか。

【事務局】 ご指摘のとおりです。今、9工区から順次進めておりますので、一旦9工区のここが供用する形となります。そうしますと、8工区はまだですが、このような形のネットワークとして、バイパスとしてこの部分はかなり効果を発揮すると思います。

【委員長】 前回の評価時に附帯意見をつけさせていただきました。このときのことは覚えておりますが、先ほど事務局がおっしゃられたようなと同じようなご説明がございました。ただ、当時の再評価時には、まだ9工区の西のほうもなかなかままならないような状況だったので、こういう附帯意見をつけさせていただいた経緯があります。

この附帯意見には2つの意味がありまして、8工区の将来をどういうふうにするのかというのを検討していきましようということと、それから、9工区が終わる可能性があるかどうかというのを今回の再評価の中できちっと位置づけましようということになりました。そういう整理の仕方をさせていただいて、こういう附帯意見をつけさせていただいたとい

うことです。

今の事務局のご説明でいきますと、やはり相変わらず8工区の将来に関しては状況をやはり見守りながら判断していくことの必要性ということをご認識されている。一方で9工区に関しては、以前と比べて格段に環境は整備されてきたというのがきょうの再評価でのご趣旨だというふうに整理させていただきたいと思っております。

【委員】 議論がそこまで行ってから今質問するのも変ですが、1つ技術的な質問を。

最初の委員の質問に絡んでですけれども、排気物質が落ちる可能性があるという将来予測のデータの根拠である交通量ですが、それは8工区、9工区のバイパスが全線開通した前提のもとで予測された交通量だと多分思うんですけれども、開通しなかった場合と開通した場合はというと、地域全体の交通量は当然増えるんですから、そこをどういう形で見込まれたのか、ないしは見込んでいないのか。その点を1つ。

【事務局】 どの部分が増えるのか、減るのかというのはありますけれども、現道については半分以下に減りますし。

【委員】 地域全体の量です。さきほどのお話は地域全体のNO_xの量の計算でおっしゃられましたので、地域全体の量をどう設定されているか。

【事務局】 地域全体ですか。先ほどの計算をするときに、区間ごとに交通量と速度と、速度に該当する発生原単位を掛けてという計算を最後は合計しているのです。

【委員】 ということは、地域全体の量は一定じゃないですか、ひょっとして。

【事務局】 交通量を出すには計算しないといけないんですが、排出原単位を掛けてしまった数字しか今、手元にはないものですから、排出原単位を掛けずに走行台キロがどうなっているかという数字を出さないと、今の委員のご質問には答えられないんですけれども、今、手元にはないです。断面で言えば、現道のほうは下がって、バイパスのほうに新しい交通が行って、その2つの路線だけで言いますと、合計すると増えるというふうになるんですけれども、地域全体でどうかというと、その計算をしなければいけないので。

【委員】 これは非常に技術的なので、また教えてください。

それと、今、委員長から、前回のことを受けて委員とのやりとりを引き継がれた点に関しても、前回の議論はわかりませんけれども、対応方針を具体的に検討することという形で出ていたということですが、具体的に検討した結論は一体何なのか、今日のご説明ではまだ聞いていないように思うんですが。

【事務局】 対応方針の中で、1つは、前日も8工区のところに代替案がないのかみた

いなお話もあったかと思えます。なかなか今、9工区のほうがこういった道路ができる中で、この先をどこで25号の現道に接続させていくのかというのが代替案ということになるわけですが、一番単純な例といたしましては、25号の現道のところを例えば4車線化するとかという拡幅をするといったことができるのかということと比較検討いたしました。やはりもともとこの25号現道には沿道にたくさん、特に法隆寺近くのところですから、古い家もたくさん並んでいるという中で、影響が非常に大きいということと、ここの9工区のところから、一旦部分供用はするんですけれども、将来的にもこれを完成形としてこのようなクランク状のネットワークにしてしまうと、やはり交差点のところの交通容量が超過してしまう。交差点の渋滞がどうしても避けられないということで、やはり現在のルートが最適であると検討結果を出しております。

済みません、その説明が冒頭に漏れておりました。

【委員】 それは将来の人口構造の変化と、車の単体の改良の変化も見込んで、多分できるのは30年後か40年後だと思うんですが、その時点まで見通した前提のもとでもそうなるという前提でしょうか。そのデータについては我々は聞いていないんですが。

【事務局】 平成42年の将来交通を推計しておりまして、そのときに、このバイパスを整備した場合としなかった場合の比較をしたときのお話でございまして、バイパスを整備しなければ、今申し上げたような問題が生じると。このバイパスがあればその問題を避けられるということで推計しております。42年の交通量がどうなるかにつきましては、お手元の資料のほうの枝番の2がついているところに費用対効果の計算をしている中で代表的な路線の交通量を載せております。

【委員】 先ほどの委員のご質問で、40年も工事がおくれるほど特別な反対理由があったのかということ、それは大切なことだと思うのですが、この資料からも説明からも、そこはなかなか見えてこない。

ただ、素人目に見ても、三室山ですか、8ページのイメージ図をいただいておりますけれども、県立公園の中に道路を通すということについて、40年の間に人の価値観も変わっていますし、交通量も減っている中で必要なことなのか。説明では、交差部を平面交差にして橋の下を歩行者が通行できるようにということではあります。このイメージ図からも立派な道路が公園の中を通ること自体が今の価値観にそぐっているのかな、適切であるのかなというところは、地元の方の気持ちもわからないではない。特に、都市部の小さな公園ではなくて県立公園ですので、こういうところ、最初の設計をした40年前

は少し価値観が違ったのかもしれないけれども、何とかここを通さずにバイパスが完成する方法はないのかと考えます。こんなことは全く素人の意見だとは思いますが、そういう部分で、地元の人の価値観もわかります。

それから、これは完成が30年後とすると、もっともっと人の価値観も変わっていると思うので、そういうところで、県立公園の中を立派な道路が通るといのはやはり問題ではあるのかなと私自身は感じています。

【委員】 委員が言われたことと近い話ですけれども、要は、この問題は一般的な問題ではなくて特殊な問題だと思うんです。斑鳩の里という。反対が最後まで残っておられるこの2地区を見ても、法隆寺の駅前と竜田川のところです。だから、地域住民の方を直接知りませんのでわかりませんが、想像するに、やはり自分たちの地域の景観に誇りを持っておられるとか、きっとそういうことだと思うんです。

もう1つ考えられるのは、先ほど委員が言われたように、人が入れかわっていますよね。40年たっているんですから。たとえ同じ家だとしても、お父さんから息子へと世代がかわっていますね。そういう中で長い時間かかっている。たまたまかもしれませんが、昭和48年というのはいわゆる自然保護運動と重なるところがありますよね。その時代に強烈な反対があって、資料から見る限りは、今はかなり、緩和している。でも、例えば河川行政の場合は多自然型とか、環境に配慮するやり方で地域住民の納得を得てきたわけですね。道路の場合、それがなされているのかどうかというのは私にはわかりませんので、そういう努力があるのかどうか。あるいは、25号線そのものが実は法隆寺の前を通っているわけですから、それは既成のものとして受け入れておられるわけですね。それはきっと生まれたときからあったからですね。だけど、その当時にここへ移り住んできた人は斑鳩の里に住みたいと思って来た人がいるかもしれない。そういう人にとったら、それは話が違ふということになる。等々いろんなことが考えられるんですよね。

だから、我々に示される事実としては、確かにだんだん認めてもらっているというふうに報告されていて、それはそうとしか受けとめようがないんだけど、この先ほんとうにどうするかということは、例えば先ほど、反対を避けて、第8工区のところは避けようという話がありました。でも、一番簡単な方法がたとえば、法隆寺の駅前から法隆寺の門前まで、ここを拡幅するという事は、またこれはこれでとんでもない話に違いない。そうすると、やはり柔軟に考えないとなかなか決めつけられないなということになります。

【委員】 各委員がおっしゃったので、特につけ加えることはないと思うんですけれど

も、やっぱり計画が決まってくると権利の制限がかかってくる部分があるので、これだけ長くなってくると、住民のほうもかなり、いろんな意味で、今、委員もおっしゃったように、人もかわってきますから、大丈夫なのかなというのは正直、事前の説明のところでも申し上げたんです。

結局いろんな意味で、そうすると、代替をいくのかという話もちろんそうですけれども、もう1つはやっぱり訴訟的な部分をひょっとして提起される可能性があるのかなというのは私も心配なところがありまして、その辺のリスクも織り込んだ形でなおこれをずっと継続していかなきゃならないのかなと。その辺までの見通しも含めて、もし何かご対応を考えておられるならお聞かせいただきたいと思っております。ちょっと先の話で、あり得ないのかもわかりませんが。

以上です。

【委員長】 最後、他の委員で、何かご意見ございますか。

【委員】 私はこの話を聞くのもちょっと嫌なんですけどね。というか、前に、この案件にかかっている、ここは1時間ぐらい紛糾したのを覚えているので。委員長がそのときに議長だったので、その件はずっと覚えておられると思うんです。何とかなんののですかと。私も実際この2カ所の人たち、これだけ頑張っているんだったら話も聞かんのちゃうかなと本気で私は思っているんです。先ほど委員がご指摘になったみたいに、行くところを変えとかは考えられへんというのは、実際問題、ここまで来たらあり得るのかなというふうに正直感じるんです。

これは皆さん触れられていないですけれども、私なんかだったら、これは交通量の問題とか環境の問題というのが本質なのかなと、最近はやってかかっています。というのは、多分30年先だったら、電気自動車が走っているから、これは関係あるのかなというのがまず1つ。単純に全部石油からかわるのかどうかわかりませんが、電気とかが増えたらあれかなと思うのが1点目と、ここで交通量がどうのこうのという話が出ているよりも、むしろ、だから、学童児童とかそういうことの歩道環境とかが全然まともになっていないとか、そっちの安全のほうでもっと議論されてもおかしくないのかなとずっと思っているんですけれども、その辺は全然地元の人にも触れないし、事業者側もあまり触れないので、その辺は大きな問題じゃないのかなというのは、聞いていて非常に不思議な感じがして仕方がないです。

話は戻りますけれども、だから、そういう安全の問題から考えて、どうしてもこれはや

ったほうが良いというんだったら、経路を多少変えてでも考えてみるのも1つかなと思いますし、そうじゃなくて根本的に交通容量の問題です、これが一番大事ですというのを主張するのであれば現道なんでしょうけれども、そうなったらほんとうに、先ほどから委員が指摘されているみたいに、じゃ、いつ終わるのと。それがはっきりしなかったら、これは幾らでもコストがかかり出すので、ちょっとどうなんでしょうねという部分ですよ。だから、あまり硬直的に考えると、ほんとうにこれはまだ先がかかるかもとは心配しています。

【委員長】 いろいろ皆さんから意見をいただきました。これをまとめるのはなかなか難しいんですが、前回の附帯意見に出た再評価と今回の再評価との関係は先ほど整理させていただいたとおりです。前回の再評価は完全にデッドロック状態で、多少光は見えていましたけれども、その中で今回の評価時にいろいろ議論するために、事業の妥当性であるとか地元の状況、特に地元の状況に重点が置かれていたんだと思いますけれども、それを検討するという形で事業継続という形になりました。今日のお話を聞いていますと、9工区の西のほうは、まだ時間がかかるかもわかりませんが、一応の見通しがでてきたと思っております。

今日、委員の皆様方の意見を聞きますと、8工区の東側の全然手がつけられていないところに関して、景観の話であるとか、いろんな角度から委員の先生方にご意見をいただきました。すなわち、従来の費用便益分析といいますか、この事業評価の枠組みの中で要求されているような評価情報の外側といいますか、そういう情報も踏まえて事業の妥当性とかもう少し深掘りして検討してみる必要があるのではないかというご意見だったと思います。それから、訴訟の可能性とか、そういうご意見もありましたね。

今からその件について分析するには相当時間がかかると思いますので、委員長としての整理ですが、やはり今回も附帯意見をつけさせていただきたいです。特に、8工区に関しての事業の妥当性、地元の状況、コスト縮減等に関して、「等の視点を含め」というよりは、もう少し包括的にとったほうが良いのかもわかりませんね。今後の事業の対応方針を具体的に検討していただきたいという条件をつけたいと思います。一方、今進められている西の工区に関しては事業継続でいいと思います。ここはようやく出口が見えてきたところで、粛々と進めていただきたい。そういう整理の仕方を取りまとめたいと思うんですが、いかがでしょうか。

【委員】 結論は変わらないと思いますが、その方向性での意見ですが、具体の検討

の内容について少し例示があったほうがよいのではないのでしょうか。前回と同じような形では、3年後また同じようなやりとりが起きそうな気がするので、具体的にこの点について検討したらこうでしたと言ってもらったのがあったほうがいいのかなど。

【委員長】 わかりました。

【委員】 例えば、具体的に書くとして、ルートとか、線形、20メートルの幅とか、そのあたりのことを例示的に書くということを考えられたらどうかなという気がします。

【委員長】 それじゃ、それは今、この委員会の最後のところで検討したいと思いますので、次の案件を整理していく時間の中で事務局案をお考えいただけますか、今のところ。それをもって最終的なところでもう一遍この議題に戻ってきたいと思いますが、よろしゅうございますか。

【委員】 西の地域というのは、この三室山のほうの地域の方はようやく話を聞いてもいいというところまで来たということで、決して賛成されているわけではないですね。そこを粛々と進めるということが可能なかどうか。

【委員長】 じゃ、事業継続という言い方にしておきましょう。粛々と進めるというのはやめましょう。わかりました。

【委員】 ただ、継続ということが可能なかどうかというのもちょっと。

【事務局】 さすがに今まで反対されていた地域ですので、賛成に転じたというふうな言い方はされておられませんけれども、お話はしっかり聞いていただいておりますし、具体的な、つくるときの道路の構造についてもきっちりお話を聞いていただいておりますので、事業ができる状況になっていると思っております。

【委員】 長い議論の中なので、一言だけ。

道路というのはどうしても道路周辺だけで物を考えがちですけれども、やはりもうちょっとエリア、二次元、三次元で物事を考えていただく必要がここは特にあると思うので、その点よろしく願いいたします。

【委員長】 それでは、この判断結果ですが、これは今、事務局で案をおつくりいただいて、それに基づいてもう一度後で議論するという形にさせていただきたいと思います。

とりあえずこの案件については以上で、ひとまず議論を打ち切りにさせていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。ありがとうございました。

【委員長】 それでは、湖北バイパスについて何かご意見はございますか。よろしゅうございますか。

特段ご意見はございませんようですので、湖北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、対応方針のとおり事業継続でよいと判断されるとさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

■一般国道1号桜宮拡幅

【委員長】 それでは、桜宮拡幅について何かご意見はございますか。よろしいですか。

それでは、審議の結果、一般国道1号桜宮拡幅の完了後の事後評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲においておおむね適切に進められており、対応方針（案）のとおりでいいと判断されるというふうにしたいと思いますが、よろしゅうございますか。

【委員長】 ありがとうございます。

■一般国道169号奥瀬道路

【委員長】 それでは、奥瀬道路について何かご意見はございますか。よろしいですか。

それでは、審議の結果、一般国道169号奥瀬道路の完了後の事後評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲においておおむね適切に進められており、対応方針のとおり事業継続でいいと判断されるところにしたいと思います。ありがとうございました。

■和歌山下津港北港地区航路・泊地整備事業

【委員長】 それでは、和歌山下津港の事業についてご意見はございますか。

【委員】 以下のことは、別にお答えをいただこうというつもりは全くありませんので。

これは紀の川の河口ですよね。だから、本来は環境の問題というのは紀の川との絡みで考えていただかないといけないんだけど、担当部署が違うので別々に説明されるということが、将来的にそうではなくなることを願います。それだけです。

【委員長】 ご意見として、ありがとうございます。

ほかはよろしいですか。

それでは、和歌山下津港の審議の結果、事業完了後の事後評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲においておおむね適切に進められており、対応方針のとおりでいいと判断されるところにしたいと思います。よろしいですか。

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、ペンディングにしておりました斑鳩バイパスの審議結果について、事務局案を提案していただけますか。

【事務局】 ただいま印刷しておりますので、まず口頭で申し上げます。

審議の結果、一般国道25号斑鳩バイパスについては、本委員会に提出された資料、説明の範囲において事業を継続することでよいと判断する。ただし、「次回の再評価時に8工区について、代替案、将来交通量、景観、大気環境等について定量的に提示し、今後の事業の対応方針を具体的に検討すること」と附帯意見をつける。

以上でございます。今お配りしています。

【委員長】 いかがですか。今、資料が配られていますが。代替案というのは重いね。よろしいですか、これで、いかがですか。

【委員】 ここまでは。

【委員長】 ルートとおっしゃったけれども、代替案の中に入っているということだね。

【委員】 そのように理解できると思います。

【委員長】 よろしゅうございますか。

それでは、これでいかせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。いろいろご意見をいただきまして、どうもありがとうございます。

それでは、本日の審議については以上で終わります。委員の皆様、どうもご苦労さまでした。マイクを事務局にお返しします。

【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。議事録につきましては今作成中でございますが、しばらくお時間をいただきたいと思います。

(議事録(速報版)の作成)

【事務局】 時間がかかりそうなので、済みませんが、口頭で議事録について簡単にご説明させていただきたいと思いますが、斑鳩バイパスにつきましては先ほどお配りしたとおりの審議結果とさせていただきまして、その他の案件につきまして、再評価については、審議の結果、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れるというものにさせていただきたいと思います。それから、事後評価につきましては、審議の結果、これこれ何とか事業の完了後の事後評価は、当委員会に提出された資料、説明の範囲においておおむね適切に進められており、対応方針(案)のとおりでよいと判断されるということにさせていた

だきたいと思います。

以上でございます。

【委員長】 本来であれば、印刷物で皆さんのお手元にお配りしてご確認をいただくべきところですが、ただいま口頭で、後ほどまたメールでお送りしていただきたいと思いますと思いますが、とりあえずはこの場では口頭の確認で終わらせていただきたいと思いますと思いますが、よろしゅうございますか。

【委員長】 ありがとうございます。

事務局から皆さんにご連絡。

【事務局】 特にございません。

【委員長】 委員のほうから何かご意見はございますか。よろしゅうございますか。

それでは、きょうはありがとうございました。本日の審議を終了いたしたいと思います。

事務局にマイクをお返しいたします。

【事務局】 以上をもちまして、平成25年度第2回事業評価監視委員会を閉会とさせていただきます。

なお、議事録のペーパーにつきましてはまち後ほどメール等でご確認させていただければと思います。

本日はどうもありがとうございました。

【議事録終わり】