

近畿地方整備局事業評価監視委員会(平成24年度第1回)

議事録

日時：平成24年9月21日(金) 15:00～17:02

場所：近畿地方整備局 第1別館(2階)大会議室

【委員長】本年度の第1回の事業評価監視委員会を開催したいと思います。委員の皆様、よろしくお願いいたします。

それでは、早速ですが審議に入りたいと思いますが、資料 No. 2 の事業評価対象事業の一覧表及び位置図の説明を事務局よりお願いいたします。

【事務局】本日、事業評価対象事業でございますが、まず道路事業として、一般国道29号姫路北バイパス、それから一般国道158号永平寺大野道路、一般国道161号西大津バイパス、一般国道161号小松拡幅、港湾整備事業といたしまして、和歌山下津港北港地区エネルギー港湾整備事業でございます。

それから、事後評価といたしまして、一般国道1号洛南道路でございます。

【委員長】それでは、審議に入りたいと思いますが、最初の審議は資料 No. 3 の一般国道29号姫路北バイパスです。

■ 一般国道29号姫路北バイパスについて

【委員長】それでは、姫路北バイパスについて何かご意見ございますでしょうか。

【委員】全体に対する意見ということではないんですが、質問でございますけれども、4ページのところで、一部供用区間の死傷事故の件数が、国道29号は8件と減ってますけれども、バイパスのほうが3件と、合計すると11件ですよね。バイパスの事故3件というのはちょっと多いように思うんですが、このあたりはどのようになっているんでしょうか。

【事務局】もうちょっと減ってほしかったというのが本音でございます。

まずは、現道の交通安全のことにつきましては、3分の1ではありますけれども、それなりに効果があったと。新しい区間につきましても、新設道路ということですので、通行車

の方も不慣れなところもあったのかと思います。

この8件、3件とも、事故をなくすまでにはいかなかったのですが、より少なくしていきたいと思っております。そのような注意喚起ですとか、そういう対策はこれからも立てていきたいと思っております。

【委員長】よろしいですか。そのほか。

ないようでしたら、今ご質問だったということで、一般国道29号姫路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（原案）のとおり、事業継続でよいと判断されたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

ありがとうございました。

#### ■ 一般国道158号永平寺大野道路について

【委員長】それでは、永平寺大野道路について何かご意見はございますでしょうか。

【委員】私、去年の夏にここを通って、一応現状を理解していて、夏に行ったからましやあったけど、冬になったら通れんよな、これという、とんでもないところですよね。豪雪があって、それで道も狭いのが1本あるだけで、横もまともに使えない道路ですから、こういう公益のサービスをやるために整備するというのは恐らく必要なだろうなというのはよく理解できるんですよ。

そういう点から説明はよくわかるんですけど、ただ、この道路の位置づけをちょっと教えてほしいんですけど、配られた資料の3ページで、でっかい中部地方の図が出てきて、全体に真っ赤に塗ってあるところが中部縦貫自動車道となっていて、その一部分のような形で永平寺大野道路というのが書かれているような感じがするんですけど、これはこの一部なんですか。これは一般国道だと僕は理解していたんですけど。前に説明を受けたときは気がつかなかったんですけど、これは一部になっているんですか。

【事務局】このちょうど赤い部分が中部縦貫自動車道でございます。中部縦貫自動車道は松本から福井まで至るところでございます。途中、東海北陸自動車道を経由するというところでございます。

【委員】だから、この今事案に挙がっている一般国道158が、要は整備されて、永平寺大野道路と名づけているやつは中部縦貫自動車道の一部分として供用されるという意味ですか。

【事務局】はい、中部縦貫自動車道の一部が永平寺大野道路でございます。そして、永平寺大野道路からさらに、大野から東海北陸自動車道につながるのは大野油阪道路ということで、また別の道路名称でございます。

【事務局】すみません、これは全体のお話なので、ご説明させていただきます。

日本中のネットワーク、高速道路のネットワーク、1万4,000kmの高規格幹線道路ネットワークがあります。そのうちの1万1,000kmほどが高速自動車国道ということで、名神高速道路とか近畿自動車道というふうな名称で整備していて、従来は道路公団でやっていて、今はNEXCOと国で整備しているというのがあります。

それ以外に、2,300kmほどですけれども、一般国道の自動車専用道路として整備している高規格幹線道路というのがありまして、それは整備手法の問題なんですけれども、ここは一般国道の自動車専用道路として整備しているということで、最終的にこれが全部、今、申し上げたように、赤いところがつながれば、高速道路の高規格幹線道路の全国のネットワークの一部になります。ですから、国道のバイパス的な整備をしてくれていますので、国道としての整備をしてくれましたので国道の名称がついているという状況でございます。

【委員】多分そういう法的な位置づけの話だと思うんですけど、何かわかりにくいんで、僕も聞いていて、これ自専やったつけと途中でわからなくなったんで、もうちょっとわかりやすくしていただいたほうがいいかなとは思うんですね。表現の問題だと思うんですけど。

ちなみに、この図、こんなにどぼっと松本までやらなくても、必要などだけ詳しく描いていただいたほうがわかるんですけど。わざわざ松本までやっていただかなくてもいいんですけどねという感じに思ったんですね。

以上です。どうもありがとうございました。

【委員】震災の前にもちょっと申し上げたんですけども、ここの中にも原発の災害時のやつがありますが、今年になって中日本高速道路と西日本高速道路が自衛隊とサービスエリアを拠点に使うという協定を結んだというのが載っておりましたけども、これ、やっぱり道路をつくるときに、省庁は違うんですけども、防衛省の意見も今後入れていく必要があるのかなと。例えば自衛隊の基地がどこにあるとかですね。

今回の震災でかなり問題になっておりましたので、経済効果だけではなくて、災害時には自衛隊が動くわけですから、その辺の意見も含めて入れていただくと、よりわかりやすいのかなというふうに思います。これはお願いでございます。ぜひ入れていただきたいと

いうふうに思います。

【委員】この赤い整備される中部縦貫自動車道ですけど、大野市のこのあたりのところは、高速料金は無料でしたっけ。

まずそれと、あと美濃・飛騨地方のこちらのほうの赤線で描いてあるところも、フィーですね、高速自動車道はただだったというふうに聞いたように思うんですけど、それはどうだったですか。有料ですか。

【事務局】中部縦貫自動車道、今現在、福井北ジャンクションのところからは無料区間ということで整備を進めているところでございます。

【委員】どこまで無料なんですか。赤線全部無料なんですか。エンドですわ。フロムは聞きましたけど。

【事務局】赤いところにつきましては無料でございます。

【事務局】すみません、ちょっと補足させてください。

管外なので不十分な説明になってますけれども、松本に行くところ、これはアルプスの非常に厳しいトンネルのところがございまして、安房峠、そこは有料で、その峠の部分だけトンネルが特別に通っていると思いますけれども、それ以外は基本的に無料で通っているような道路でございます。

【委員】それで、ちょっと僕は通ったことがないんですが、東海北陸自動車道というのは恐らく有料なんだろうと思うんですけども、ここは有料であり、ここは無料でありというのはどういう指標でもって判断されているのでしょうか。

【事務局】高速道路で有料と無料というのがございますけれども、高速道路のうち、高速道路会社が日本高速道路の保有・債務返済機構との協定に基づいて建設するということが認められている路線につきましては、高速道路会社が国土交通大臣の許可を受けて有料で整備、そして管理すると。それ以外の高速道路につきましては、直轄が整備する場合については無料で管理するというところでございます。

【事務局】国全体の制度でやっていますので、今ちょっと用意してなかったのも、完全に答えられるかわからないんですけども、今、最初に申し上げた高速自動車国道で、北陸自動車道とかNEXCOで整備しているところがあります。これは基本的に有料でやってきております。

国でやっているところでも、一般有料という形で有料でやっているところもございましてけれども、そこについては、あるとき、少し前に、総点検ということで、有料でやっていけ

るのかどうか、これは国で無料でやっていくかどうかということを決めて、仕分けて、無料、有料というのをやってきておまして、この道路については無料で整備していると。

従来よりやっていた安房峠のところは、非常に峠の難しいところで、費用もかかったということで有料でやっていたんだというふうに思っております。そんな全体の意思決定を数年前にしております。

【委員】 ちょっと想定されてない質問で申しわけなかったんですが、僕も京都、大阪に住んでまして、無料の高速道路というのは基本的に走ったことがないと思うんですけども、ずっと有料なのに、ここは今高速道路を新しくつくられて、無料化というのは、恐らくこの地域の発展だとか、救急車が走るのに有料で走るんだしたら下を走ってしまうから使わないようになるとか、そういう視点のお答えが出るのかなと思ったんですけど、そうでもないんですか。

【事務局】 このあたりは有料のところが多いんですけど、例えばこの地図の南のほうに行きますと、わかりやすいんですけども、紀勢線があります。紀勢線も、あるところまでは有料でやっておりますけど、今、田辺から南側は国で整備しております。これはもうNEXCOで有料を前提に整備していても採算がとれないということで、国のほうで整備するというので、無料を前提に国で整備しているようなところがございます。

【委員】 今のお答えですと、地域のためというよりも、一般じゃないけど特殊民間会社であるNEXCOは、採算がとれないところは費用対効果の問題で会社として最終的にはある程度民営化するんだから難しいと。そのところは国でやると。

それは、いわゆる税金を使ってやって、民間が手を伸ばせないところを国がやるということはわかるんですけど、その後ですが、無料にするというのは、やはり地域の発展とか、地域の援助とか、そういうところの視点が入るので無料になるというふうに考えたんですけど、そうではないんですか。

【委員長】 道路公団の民営化を議論したときに、どの高速道路区間を新直轄、すなわち税金で行うかという検討を行なっています。その際、費用対効果も1つの指標としてとりあげられましたが、それ以外の指標もとりあげ総合評価を行なって該当箇所を決定した経緯があります。総合評価には道路公団の民営化委員会のメンバーの方々、都道府県の知事の方々にも総合評価の重みを採点してもらい、加重評価によってNEXCOが担当する箇所、直轄で行う場所を決定しています。

その検討結果は国土交通省のホームページに公開されていると思います。

【事務局】 民営化のときですね。

【委員長】 民営化のときにその議論をやって、それで決めたはずです。

【委員】 わかりました。ありがとうございました。

【委員長】 よろしいですか。

いろいろご質問ありましたけれども、テクニカルな専門用語、行政用語は、わかりにくいところがありますので、補足説明していただければと思います。しかし、この審議結果に関しましては、対応方針に関しては特段のご意見はなかったと思います。

一般国道158号永平寺大野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たいと思いますが、よろしゅうございますか。

ありがとうございました。

#### ■ 一般国道161号西大津バイパスについて

【委員長】 それでは、西大津バイパスについて何かご意見いただけませんか。

【委員】 私、これ地元なんで、地元の人で言うんで、ちょっとほかの委員の方とは違うかもしれないんですけど、まずここ、西大津バイパスの区間は坂本までですよ、北側って。坂本までのところを指して、例えば社会的背景のところ、人口の伸び率、大津市北部というのを提示されているんですかね。

2ページ目のところで、人口の伸び率、大津市北部って出ていて、真っ赤に塗られているんですけど、これはこの部分を指すと、多分、元の志賀町とかあっちのあたりの話のように聞こえるんですけど、どこを指して大津市北部と言われているのかなと。

【事務局】 どちらかというと、高島市の市境ぐらいままでを大津北部というふうに考えております。それで、こちら側が大津南部というふうに。

【委員】 いや、それはわかるんですけど、志賀町のあたりだったらこの区間の外じゃないかなと思うんですけど。坂本でしょう。坂本といたら、旧の大津市の一番北ぐらいなんですけど。志賀町が入っちゃったら大分北で、ほとんど昔の高島郡に近いほうに行っちゃうんですけど、何かすごくそれは違和感があるんですが。

どこら辺を指しているのかいまいちわからないので、ちょっとわかりやすくしていただきたいなというのと、同じような形で、これ、西大津バイパスの提議で観光施設を挙げられているんですけど、比叡山延暦寺は何となくわかるんですけど、安曇川ってめちゃめち

ゃ北なんで、ここの区間を整備したからこっちにいい効果がありますよねと言うのは結構難しそうな感じがして、むしろ次の小松拡幅のほうやったらまだあるかなと思うんですけど。その辺の説明が何となく違うような……。

私は地元にいるんで、何か違和感あるなというのを感じるんで、そのあたりどんな感じなんかなというのを教えていただければなと思いますけど。

**【事務局】** 観光施設とかの整理は、琵琶湖の西側、湖西地域全体を整理して、その一部が西大津バイパスでございますので、西大津バイパスを整備することによって全体に効果が発生するんじゃないかという考え方でまとめております。

ちょうどこちらの西大津バイパスは根っこになります。琵琶湖西縦貫道路は地域高規格道路で、西大津バイパスはこの一部でございます。したがって、その一番南側の事業でございます、先ほど委員がおっしゃいました小松拡幅はちょうど市境ですから、この辺の事業でございます。次に説明するところでございますけれども。

**【委員】** おっしゃりたいことはわかるんですけど、要は161全体の話と西大津バイパスの区間の話というのがごちゃごちゃになっているような感じがするんで、できたら切り分けていただいたほうがいいんじゃないかなと。

もう一つ、161全体の利便性を上げるということで主張されたいんだったら、次の小松でもそうですけど、むしろ湖西全体の話をちょっと置いたほうが、あどがわとか中途半端なところよりも、もっと上の今津とかマキノとかのほうはるかに観光資源があるんですけど、そっちの説明をしたほうがよっぽどわかりやすいんじゃないかというのは個人的に思います。

それと、すごく気になったのは、もし161全体の話をされるんだったら、今、敦賀港とぼそっと書いてありますけど、ここはかなり大型車が混入している道だと私は記憶しているんですけど、その話が。要は物流の道になっているはずなんですよ。敦賀だけじゃなくて、これ途中から分かれて小浜のほうにも抜けていくんで、そこらあたり、物流という話がちっとも出てないんですけど、それはどうなんだろうねというのはちょっと思うんですけど、どうでしょう。

**【事務局】** 物流という意味では、この161号、北陸圏と京阪神を結ぶ非常に重要な位置づけの幹線道路になってございますので、委員がおっしゃられるように、敦賀港も含めて物流の非常に大事な路線になっておるのは確かでございます。

**【委員】** そこら辺はちょっと書いていただいたほうがよろしいんじゃないでしょうかとい

うふうに思いますね。特に渋滞が緩和するというのは大型車に対して効く話なんで、そのあたりをちょっと説明してあげたほうがいいかなと思います。

【事務局】おっしゃったとおり、ちょっとこの例が悪かったんだと。あどがわは道の駅で、はやっちはいるんですけれども、おっしゃるように、根っこができてなくて、161ですとマキノのほうまでございますので、全体の観光の根っこが渋滞しているというふうな整理にさせていただきたいと思います。このあどがわ、ちょっとマイナーな例だとは思いますが、

それから、おっしゃられるように、今、高島、それから大津市長さんたちからも舞鶴港を含めた物流をこの161では強く要望をいただいているところなので、その整備はつけ加えてさせていただきたいと思います。

【委員】ちょっと変なことを伺うんですけれども、3ページ目、4車線化によって所要時間が4分短縮された。そして、渋滞800mが解消されたとあります。大体1km5分と聞いてますので、800mだと4分なのかなと思うんですが、4分解消されるということはそんなにすごいことなのでしょうか。

投資効果として4分解消されたという結果が、それだけを伺うと余り大きな改善のようにとられないんですけれども、そういう意味ではもう少し全体的にどれぐらいの交通量が緩和され、時間が短縮されたとか、その説明があればもう少しわかりやすいと思うんですが。4分解消されるということがそれほど投資効果として高かったのかなという感覚を持ちますので、どんなふうにとらえればよろしいのでしょうか、4分の解消というものを。

【事務局】1つの視点としまして、先ほどから出てます高島市域から、この地域の三次救急病院、大津の日赤病院がございまして、やっぱり現道の161号を通りますと全然時間が違います。2車が4車になるごとに4分でございますけれども、16工区が完成しますと、さらに4分がもう少し増えるということでございまして、この部分が4車になりますと、この18工区が4車になることによって4分少なくなっております。

したがって、さらにこの16工区が4車になって、西大津バイパスが完成しますと、さらに4分短縮になりますので、1つの視点として救急という意味では非常に効果があるというふうに思っております。ちょっとデータは入っておりませんが、

【委員】そういうところがもうちょっと、全体的なことを示していただいたら分かりやすいと思います。「他ともかなり」解決されるとか、先ほどの永平寺大野道路もそうなんですけれども、観光の効果が「かなり」見込まれるとかではなく、具体的に何分とか、観光客



がどれぐらい見える見込みであるとか、もう少し客観的にいろいろな数字を出していただけたらと思います。

【委員長】 4分という数字が一人歩きしている。交通量配分の計算で4分という数字がでてきているのかもしれませんが、現実には交通渋滞時とか夜中あるいは昼間によって短縮時間は異なっているはず。この短縮時間は、どの時間帯について計測した値ですか？また、どれだけの総延長の区間の短縮効果なのか。

その辺のきめの細かい記述がないので、4分短縮された、これだけ書いてしまうと、世間の感覚からすれば「あら、こんなもんなのかな」というイメージができてしまう。もう少し書き加える必要がありますね。

【事務局】 先生ご承知のとおり、それを全部足して計算したのが6ページの計算になってまして、例えば残事業の走行時間短縮便益276億円というふうになってますが、これは残った区間の2車線のところを4車線にした場合にこれだけ時間短縮便益が出ますよということですが、ちなみに、普通車で大体1分間で40円というような単価を使っておりまして、それを合計していくとこういう計算にはなると。

ただ、おっしゃるとおりで、わかりにくいと。今回でもピーク時の、しかも夕方のラップからラップの走行時間の平均値を出して示しているものですから、わかりにくいというのはご指摘のとおりだと思います。

【事務局】 これ、説明が非常に悪くて、申しわけございません。

このグラフの下に書いてあるんですけど、赤いほうが4車線化前なんです。ここは段階的に整備をさせていただいておりまして、現道、細いのがあって、まず2車線、暫定2車、4車線化する前に2車線で整備しておりまして、今度この青いほうは4車線化したんですね。ですから、その第1段階、暫定の2車線をつくった段階で相当早くなっているんだと。ちょっとここにデータがないんですけども。

まずバイパスつくった。2車つくったところで混んでいたのがすっと行けるようになって、ただ、まだキャパシティ、容量がいっぱいいっぱいなので、こんな渋滞が、今先生がおっしゃったように、朝夕は非常に渋滞していたというようなことがあって、その4車線化前、2車線を4車にしたことによって、この4分短縮という効果しかない。まあ、数字的にはですね。

ただ、そういうものの効果を合計しますと、費用対効果で数字のそういう、ちょっとずつ、あるいはたくさん、そういったいろんな何十年かの効果を費用に換算して合計すると、

投資に対して1.2倍の効果があるというふうに、総合的な判断としてB/Cを出しているということでございます。

【委員】わかりました。非常に難しいことだと思うんですが、できるだけ私たち素人にそこら辺の便益がわかるように出していただけたらありがたいと思います。

【委員長】費用対効果はほとんど時間短縮の効果で便益を計算しています。費用対効果の評価結果に基づけば、走行時間短縮効果があったという結果になっています。

ほか、よろしいですか。

それでは、一般国道161号西大津バイパス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、事業継続でよいということにさせていただきたいと思いますが、よろしいですか。

#### ■ 一般国道161号小松拡幅について

【委員長】それでは、小松拡幅について何か意見ございますか。

【委員】3点、簡単に、お願いも含めて。

まず、1ページ目のところですが、先ほどのやつもそうだったんですけど、前もこういうのがあったと思うんですが、事業化昭和45年って、1970年ですよ。40年。いろいろ理由はあるんでしょうけども、その理由、なぜそんなにかかっているのかというのはご説明を入れていただいたほうがいいのかなと。

それぞれ聞いたら出てくるんだと思うんですが、その辺は一般の感覚からして、40年というと、20で待っていた人間が60で定年ですから、それはいかにも何でやということになるんで、その辺ちょっとご説明を入れていただいてもいいのかなというのが1点。

それから、2番目の2ページのところですが、このところで湖西地域からふわっと水色の線が若狭湾のほうに伸びていて、恐らくこれ、個別の事前説明を受けたときには原発とかのやつの避難道で重要なんだというご説明があったと思うんですが、この辺でそういうことがあるのであれば、きちっと説明の中に入れていただいたほうが。震災以降、問題にもなっておりますし。

それと、以前にも申し上げましたけども、国際情勢の中で、北朝鮮情勢なんかで何かあったときにはここに漂着すると一般的によく言われていて、自衛官の方に聞いても、この辺は非常に重要なところだと。仮にもし何かあって難民なんかが出てきたら、ここに大量の難民が漂着する可能性があるというのを複数の自衛官の方から聞いておりますので、そ

ういった意味でもここは非常に重要な路線でありますので、ふわっと緑色が出ておりますけど、その辺の説明をきちっとしておいていただいたほうがいいかなと。

それから、3点目、6ページのところでございます。

先ほどもお話がありましたが、今、私たまたま長浜市の委員をやっております、長浜市が合併して広がって、この一番奥の部分がかなり観光客がふえてきておると。高級なホテルとかなんかが出てきて、かなりふえておるということで、先ほどのご意見もありましたが、もし広域的な観光でこれが必要だということであれば、それがわかるような資料をつけておいたほうがこういう場合はいいのかなというふうに思いました。

先ほどのも含めて、3点だけご指摘しておきたいと思います。

以上です。

**【事務局】** 1点目の、非常に長くかかっているじゃないかというご意見でございます。

161号線につきましては、先ほど説明しました西大津バイパス、それから湖西道路は、これは旧日本道路公団で、平成元年までに暫定2車で供用しておるわけでございます。その先の志賀バイパス、そこからこの小松拡幅を、その先が高島バイパス、それからその先が湖北バイパス、マキノ拡幅ということで、全線にわたって事業を展開しておるわけでございます。その中で小松拡幅については昭和45年度に事業化されたということでございます。

北の方ではマキノ拡幅、湖北バイパス、高島バイパスを整備する中で、先ほどご説明しましたように、人家連担地だとか線形の悪いところを先行して整備すべく、一部分ですけれども小松拡幅を整備したということでございます。

そういった中で、今のこの志賀バイパスのここですけれども、これは平成24年度、近々供用になってますけれども、これに続く事業が小松拡幅でございます。したがって、事業が途切れることなく北へ進むように、鋭意用地買収の準備を進めているところでございます。

そういったことで、時間は経過しておりますけれども、全体の161号の事業を見ながら進めさせていただいているということでございます。

それから、先ほど避難道とか海外からの難民の処理という話がございました。この辺につきましては、先ほども一部説明しましたけれども、長浜とか高島が30km圏に入ってくるというふうなこともございまして、非常にこの161号が今まで以上にクローズアップされているということは認識しているところでございます。

ちょっとデータの的に十分な説明ができませんでしたが、そういった点も含めて今後きっちりこの事業の必要性を認識をしてみたいというふうに思います。

それから、観光の関係では、委員がおっしゃってました長浜では、昨年とか今年、博覧会をして、相当のお客も入ってございます。そういったことも含めまして、少し広範囲に整理して、この161号全体の事業がどういう位置づけになるのかということも今後きっちり整理していきたいというふうに思います。

【委員】全体の名前がちょっとわからない。湖西道路というのは全体の名前でいいんでしょうか。ずっと161号線は西大津バイパスのところから北へ、ちょっと私、勘違いかもしれませんが、ずっと高速道路と申しますか、自動車専用道路でずっと来ているわけですよ。最後のところが志賀バイパスというんですか。その辺を通過して、小松拡幅の手前で一般のももとの161号に合流すると。こういうことでよろしいですかね。

【事務局】ここにパワーポイントを示してますけども、委員がおっしゃってます、この区間が西大津バイパス。引き続くのは湖西道路でございまして、これは先ほど説明しましたように、旧日本道路公団が整備しまして、平成17年に直轄に取り込んで、無料で開放しておる2車線の道路でございます。

それから、その先が志賀バイパスということで、半分は平成13年に供用してますけども、残る半分については平成24年度供用予定ということでしてます。

その先が小松拡幅ということで、この辺に白鬚神社というのがございます。その手前ぐらいで今現道に降ろしておりますけれども、この先がまた高島バイパスに続いていく状況になってございます。

というふうなことで、湖西地域全体が事業化されているというふうな状況でございます。自専道としましては、湖西道路が自動車専用道路ということになってございます。

【委員】すみません、名神から発する、南のほうから志賀バイパスのどこまで、いわゆる自動車、それから有料か無料かとか、いつできたか、NEXCOがつくったかというのはどうでもよくて、要するに161とは別のバイパス道路が高速の自動車専用道路として北へ向かって、小松バイパスの手前までであるという理解でよろしいんでしょうか。

【事務局】それで結構です。自専道タイプです。

【委員】それで、そこのおり口は、この161は、ずっと高速で南から来て、この小松拡幅のところで161と合流すると。合流と申しますか、おりてくると。そこで、1車線のところが今2車線に、2車線2車線合計4車線に拡幅されている、ということですかね、

事実としては、そういうことで質問を続けていいですか。

【事務局】小松拡幅でも、完全なバイパス部分と、現道を拡幅する部分と、実はいろいろの区間がございます。ほかの区間については、まさに現道の161号のバイパスで、別線になっております。

【委員】小松拡幅は、もともとの161のところを拡幅するところもあるし、別途バイパスをつくるところもある。いずれにしろ、ここは自転車も人も入ってくる区間であるという理解でよろしいですね。

【事務局】はい、結構です。

【委員】その北はまた高島バイパスみたいになって、そこは高速になるんですか。自動車専用道路になるんですか。

【事務局】自動車専用道路ではございません。一般道でございます。

【委員】ここ、この間、現地視察ということで、私も行かせていただいたんですけど、非常に山が迫っていて、湖との間が非常に狭い区域で、161、それから湖西線とか何ちゃらかんちゃら、神社も含めてすべて密集して、道がないところなんですよね。あるところでは、高速道路のおり口なんかは神社の境内をまたいでおりてると。こういうところまであるぐらい狭いところなんです。

いや、思うんですけど、非常に狭くて、今でもおっしゃるように、3ページの左側に出ている、車で、結構総量が多くて、私も白鬚神社のところで161を渡るのにそれなりの勇気が要るといいますか、かなり車がいたということもありまして、何が言いたいかといいますと、それだけ鉄道とか道路とか民家とかが密集しているところなのに、今まではずっと自動車専用の高速道路で来て、ここで一般道路の161に入ってしまうわけですね。

そうすると、161を入ってきた人とバイパスで高速道路をずっと走ってきた人が、161が1車線、高速道路2車線で、3車線が全部ここに集まるということになるわけですよ。

それはしかし、すみません、僕は土木の専門じゃないけど、こういうところこそ後ろ側の山にトンネルか何かをやって、ここせっきく高速道路で来たんだから、ずっと高速道路でボンとやってしまえば、こんな狭い、本当に山と湖の間がほとんど何もないところにこういう一般道路で、拡幅2車線ぐらいで事足りるんだろうか。

先ほどおっしゃったように、これはいわゆる福井県の嶺南へ抜ける、これから有益な道なのであれば、ここだけ一般道路の2車線2車線で足りるのか。実際行きましてね、こう

いうところこそ後ろの山の辺を高速道路で走ったらよいのになというふうに思うんですけど。

だから、拡幅は拡幅でいいんだけど、この2車線でもつのかなという感じがしているんですけど、どうでしょう。

【事務局】この小松拡幅区間、非常に山が琵琶湖にせり出している区間でございまして、その区間を有効に利用して道路計画をされておりました、現地を見ていただいたと思えますけど、一番せり出しておところはバイパスで山側をトンネルで整備するような計画になってございます。

一部、白鬚神社の前あたりは、今の計画では湖側に張り出して4車の拡幅するというふうな形になってございまして、当然通過交通と地域の交通は、本線と副道というんですか、側道みたいな形で分離するような構造にはなってございます。

【委員】今の委員のご指摘と関連するんですけど、委員2名と私で現地視察に行かせてもらったんですけど、用地の話が出てきたんで、非常に不安に思ったのは、多分3人とも思ったと思うんですけど、神社をまたいでいるところとか、これ用買大丈夫なんかいなという。

あと、用買のところの用地取得が約60%でとまっていると。ここもべったり周りに人家が張りついている状態でやっているんですけど。これ、おまけに狭いところで、この用買大丈夫なんだろうというのは多分3人とも思ったことだと思うんですけど、このあたり、どうなんだろう。

【事務局】現在の用地の交渉の状況でございますけれども、幅杭も打設されまして、用地測量も終わって、境界確定の作業をしております。境界確定が終わりますと用地取得に入りますので、その段階まで来ているという状況でございます、一部公図混乱地域は公図混乱の訂正の作業をしておりますけれども、道路構造については地元の方にはご了解いただいて、そういう用地を取得するという手続に入らせていただいているという状況でございます。

それと、神社のところにつきましては、神社側といろいろ協議させていただきまして、なかなか用地を国のものに、国が取得するというのは難しそうですので、区分地上権を設定してうまく道路整備ができないかというのを今協議中でございます。

【委員】何せ、私ら行って非常にびっくりしたのが、神社の境内をまたぐんかいなという。正直びっくりしたんで、あれは。本気かいなと思ったんで。地元と多分交渉されているん

だろうなということを前提に話をお聞きしたんですけど、すごい微妙な位置ですよ、あれやっぱ。ちょっと心配なんですけど、そのあたり、ちゃんとやってくだされればいいんですけどということです。

以上です。

【委員】委員の質問とやりとりがちょっと合っていないなと思ったので。

委員のご質問は、小松拡幅まで、西大津バイパスから志賀バイパスまでは、バイパス道路の4車線ないし2車線プラス現道、現161号が今2車線なのか4車線なのかあって、それで交通処理をしている。ところが、この小松拡幅のところはバイパス道路ではなくて現道を拡幅して2車を4車に拡幅するだけなんだけど、それで交通量が処理できるのかというご質問だと思ったんですけどね。

したがって、北のほうへ行くと交通量が大幅に変化するということを反映しているんだろうと思うんですけど、そのあたりのデータを踏まえたご説明をしていただけると、多分、委員の疑問が解けるかなと思ったんですけど。

【事務局】お示ししてますように、計画交通量的には2万2,500台ということでございますので、4車にすれば十分交通量的には満足するということと、地域交通につきましては、側道を整備することで本線のそういう交通とは分離できるというふうな格好になってます。

それから、現道部分につきましては、今までどおり地域の道路として使っていただけますので、そういうこと全体を計画しまして、十分今の計画交通量は問題なくさばけるというふうな計画になってございます。

【委員長】技術的には大丈夫だということですね。

【委員】私、現地の視察に参加できなかったんですけど、今、委員がおっしゃった、神社をまたぐという、それはそういう手段で今話を進められているということですが、地域の方はそれをよしというふうに思っておられるのでしょうか。

震災以降、人の考え方も変わってますし、宗教ということを別にして、神社というのは地域の文化の中心であって、人の心のよりどころですので、それを本当に地域の方が望んでおられるということであればよいと思うのですが、そうでなければ神社側と国との協議だけで進めてよいのかなという疑問が生じます。地域の方の意識というのはどういうことになっているのでしょうか。

【事務局】今、用地取得のために構造協議をやっておりますけれども、特にそういう意味

では地元の方から反対とか、そういう意見はございません。

お宮さんへ行く参道の手前を横断するような形ですので、その横断することを、道路用地としてお譲りいただけるということはできないというふうに聞いておりますので、そこについては、道路の上を通らせていただきますので、先ほど説明しました区分地上権等を設定して通らせていただくというふうなことで今協議を進めさせていただいているところでございます。

【事務局】地域全体ということでは、すみません、この資料の中に、手続的には都市計画という手続の中で地域の方全体に縦覧をして、ご意見をちょうだいして、あるいは市長さん、知事さんで決定しているというプロセスを経ております。

ただ、おっしゃったように、随分前でございますので、もう一度現地と構造等については慎重にしていこうというふうに思っております。

【委員長】ありがとうございました。

先ほど委員がご指摘になった点ですが、資料では確認しにくい。なぜこれだけ事業がおくれてきているのかという点です。

それから、2ページの矢印は何を意味しているのでしょうか。

最後に、観光の点でももうちょっと特記すべき点があるんじゃないかというご指摘がありました。ちょっと議論がかみ合ってなかったので、委員がご指摘の点について、資料のほうに補足説明をしておいてください。よろしく願いいたします。

いろいろ意見が出ましたけども、事業を粛々と進める点については、ご異論は特にはなかったというふうに思います。

それでは、小松拡幅の審議結果ですが、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されるということにさせていただきたいですが、よろしゅうございますか。

いろいろご説明とか、地元の、よろしく願いいたします。

#### ■ 和歌山下津港北港地区エネルギー港湾整備事業について

【委員長】それでは、和歌山下津港について何か意見はございますでしょうか。

【委員】ちょっと単純な質問なんですけど、これ、LNG船の話として僕ちょっと理解していたんです。後でスラグが出てくるんで、バルカーが入るので、きょうやるんですけど、この図から見たら、岸壁170mのところ、これLNGも入るんですか。



【事務局】LNGは、公共の岸壁ではなくて、ここは関西電力の和歌山発電所の立地予定地ですが、この前面に専用ドルフィンが整備されます。そこにLNG船が入ってくると。

【委員】そうですね。僕ちょっと事前説明のときに気がつかなかったんですけど、LNGが入ると、まさかここと違うやろうなとかって思ったんですけど。岸壁ってぼこっと書かれていると「どの岸壁？」って僕らは思っちゃうんで。

要は、普通に考えれば、それはLNGとか鉱石船とかは私有地のバルク岸壁に着けるのが普通なんでしょうけど、それをちゃんと書いていただかないと、普通混乱すると思うんですけど。「ここ着ける？」と思うんですけどね。多分、港を知っている人の感覚だったらちょっと妙やなと思ったりするんで、そのあたりちゃんと分けていただいたほうがいいかなと。

岸壁、前の10mというのが、いわゆるあれですよ、スラグを積んでいる、いわゆるバルカーが入るところという理解でいいんですね。

【事務局】そうです。

【委員】それは分けて書いていただかないと、LNGがまさか170で着くわけじゃないよなと思いついて見えていたんですけど、それをはっきりしていただきたい。

あともう一つ、これは費用対効果の計測の話で多分出てくるから、方法として正しいんだと思うんですけど、実際問題、これ、ここの和歌山の関電の私有岸壁が入れるようにならないと、堺泉北から陸送でドレージかましてここまで持ってくるコストを、要はその比較対象として多分やられていると思うんですけど、私はそれは普通はやらないと思うんですけどね。そんな費用はかけられないだろうと。

正直言うと、ここで正しく我々が考えるんやったら、これできんかったら発電できないというのが多分正解やと思うんですけど。私、普通に考えたら、発電できないという損失を計上するほうがいいんじゃないかなとか、正しいんじゃないかなと思うんですけどね。実際的にあり得ないと思うんですよ、堺泉北からドレージかますのは。どうでしょう、そのあたり。

【事務局】1点目は、大変申しわけありません。表現が十分でなかったという点で、このプロジェクト全体として、関西電力の発電計画、それに加えて、10mの岸壁と背後の臨港道路、これが1つのプロジェクトになっておりましたので、少し誤解を招くような記載になっておりましたので、そこは明確にさせていただきたいと思います。

それと、今委員ご指摘いただきました、B/Cが高過ぎて、現実的には陸上輸送はあり

得ないんじゃないかというのも、そのとおりだとは。実際には現実的ではないというふう  
に思いますが、便益のマニュアルでやりますと、どうしてもそういう比較で計測してしま  
うというところが出てございます。そういう意味で、委員がおっしゃられるとおりだと思  
います。

【事務局】 ちょっと補足させていただきます。

1 番目の LNG のドルフィンについては委員がおっしゃるとおりで、この辺にドルフィ  
ンをつくりますというところを明示すればよかったなと思っております。

それから、堺泉北港からドレージは、まあ現実的にはやっぱり考えられないとは思うん  
ですけれども、他方で B/C としてどういうふうに計測するかという技術的な問題を考え  
ますと、現実的かどうかで、これはかなり微妙なところでありますけれども、大型の LN  
G のトレーラーでのピストン輸送ということで、量的にはできないことはないので、その  
意味で、際どい話でありますけれど、マニュアルに従って計算をさせていただいたとい  
うことでございます。

【委員】 マニュアルどおりにやられているから、仕方ないかなと一応私も理解しているつ  
もりなんですけど。

これは、要は発電できないというか、発電効率めっちゃめっちゃ落ちるって考えたほうが私  
は納得いくんで。道路というか、港湾の整備効果だけ別途切り出して継続しなさいという  
形式になっているからだと思うんですけど、何かそこら辺ちょっと違和感があるなという  
ので、一応公開されるときには補足説明をされないと、え、LNG 堺から持っていくのか  
という、非常に違和感が伴うんで、お願いしたいと思います。

【事務局】 何らかの補足的な部分を検討させていただきたいと思います。

【委員長】 マニュアルに従うとそういう計算の仕方になる。発電できないで効率が落ちて  
出てくるダメージはもっと大きいだろうと思います。

【委員】 そのほうが計算がもっと難しいですよ。学会としてはおもしろいです。

【委員】 この事業の便益なんですけれども、細かい資料が恐らくあるんでしょうけど、ち  
よっとここに書いてある資料では、関電の LNG と、それから住金のスラグ輸移出、これ  
が便益として主に計算されていると考えたらよろしいでしょうか。

【事務局】 そうです。

【委員】 そうすると、ふと思ったんですけど、この関電の火力発電所はできるんかいなど。

というのは、2 ページを見ますと、電源開発計画、先ほどご説明があったように、和歌

山のやつは平成30年度以降着工ということで、新聞が右側にあつて、仁坂知事は絶対必要やということで、新聞をつらつらと読みますと、平成16年に一部地盤改良工事を終えたまま凍結状態が続いているということで、19年からずっと凍結されたまま、ほったらかしになって5年間たっていると。

こういふことで、便益で計算されているけど、失礼ながら、関電がここにLNG発電所を建てるか建てないかというのはまだわからないという状態なんではないんですか。それを便益に計算してよいんですか。

【事務局】これに関しては、先ほど少しご説明いたしました、企業合理化促進法に基づきまして企業が港湾整備の申請をいたしまして、これは毎年申請書を国土交通省、当局と経済産業省のほうに出してございます。

そういう意味で、毎年度申請書を、計画書を出していただいております。それに基づきまして継続というか、事業を進めさせていただいております、それを企業も一部負担をしているといったような実態になってございます。

【委員】その申請書は、だれがだれに出しているんですか。

【事務局】関西電力から港湾管理者にまず出します。和歌山県ですね。それとあわせて、経済産業省の地方局であります経済産業局のほうに申請書を毎年出してございます。

【委員】これはつくりますよという申請書なんですか。

【事務局】そうです、計画を。

【委員】それはいつごろから出ているんですか。

【事務局】これはスタートのときから出ておまして、毎年出していただく形になっております。

【委員】スタートというのは、大体5年前ぐらいですか。10年前とか、大体で結構なんですけど。

【事務局】スタートは平成8年ぐらい。すみません、そこは確認させていただきたいと思っております。

【委員】いやいや、わかりました。平成8年とか10年ぐらいのレベルですか。

【事務局】からずっと。

【委員】わかりました。大体で結構ですけど。

例えば平成8年とか10年から毎年出ているとすれば、もう15年間出ているけれども着工には至ってない、こういうことですよ。だから、まだ先、15年間つくらないかも

しれないし、もうつukらないということは、やめてしまうかもしれないし。

というのは、エネルギーはご存じのように、LNGは今一番最高のように思われているけど、例えばシェールガスなんかが出てきたら、こんなところは要らんとか、さらにもっとどうこうしなければLNG発電所では使えないとまで出てくるかもしれないので、僕は詳しくないけど、関電がまだ申請はしているけど、着工もしていないのにつくるということが前提で、というのは、関電はもうやめるかもしれませんよね。そこはこれを便益に、計算に入れてよいんですか。

【事務局】先ほどの申請は、この事業が開始されました平成12年から出てございます。そして、一部埋立地の地盤改良といいますか、盛り土を実施済みの状況です。

我々といたしましては、毎年度のそういう申請書の確認と事業の負担、一部負担を持ちまして、整備計画に基づいて実施しているといったような状況です。

【委員】質問の論点は、これがベネフィットの一番というか、2つのベネフィットがあると。主にですね。それは、もちろん地域の住民が喜ばれるとか、ほかの漁民も喜ぶとか、いろいろあるのかもわかりませんし、津波に有効だとか、そういう観点もあることは承知するんです。

主たる論点は、主たるベネフィットは関電の発電所と住金のスラグ輸移出だと理解しているのに、その1つ目の一番大きな関電の発電所というのが、できるかできないかわからない状態で、しかも平成12年から13年たっているのに着工にも至っていない。新聞記事によっても、16年に一部地盤改良を終えたまま凍結状態が続いているという記載があるというのに、それは必ずできるということを前提でベネフィットで計算されてB/Cを出しておられるけど、それはそれでよいんですかというのが僕の疑問なんです。

【事務局】今ご指摘の点は、要すれば、発電所の立地の確実性というふうなところをご懸念されているということかなと思っております。

先ほどお話をさせていただきましたけれども、企業合理化促進法に基づきまして、事業者から毎年度、事業に関する申請の手続をしていただいております、これは事業者のほうで、今後の発電所の立地を前提として、エネルギー港湾制度に基づいて防波堤整備を経産大臣と国交大臣に対して申請をするという、法的な手続でございます。

したがいまして、私どもとしましては、そういった法律上の手続を踏んで申請がなされているということをもって、その便益をこの費用対効果分析の中に取り込んでいるという考え方でございます。

【委員】わかりました。じゃあ、それをもってそういうことを、あとはどう評価するかって話ですね。

それから、前もお伺いしたかと思うんですが、話は変わるんですが、いつも港湾のときに思うんですけども、この防波堤によって利益を得る人はだれかという話なんです、先ほど申しましたように、漁民も利益を得る、一般の方も利益を得られる、ないしは津波が来たら助かるとか、もちろんそういう総論的な話はそうなんだと思うんですが、近視眼的にはだれが利益を受けるかといったら、住金であり、関電であると。

2つの企業がほとんど主として、それにも恐らくつながる、もちろん城下町的なベネフィットはあるんですが、高速道路というのはだれも利用できて、その辺の付近の住民の方全員が利益を得ると。河川を直せば、その河川の流域の方全体が助かると。淀川の河川を直したって、別に東京の人は助からないんだけど、税金が全体のために行き渡っているなと。だから、利根川も直すから、それはおあいこだねというふうなところがあるように思うんですけど。

ちょっと不思議だなと思うのは、港湾の場合は常に、今の場合ですと、関電と住金の利益、そこが反映すれば、国の経済も発展して、さらには日本国民も皆さん全体の利益は得るということは理解するんですけども、先ほど言ったように、近視眼的には、基本的には2つの企業のためにこれだけのすごいお金を投入するというのは何か釈然としないんですが、港湾というのはそういうものなんでしょうか。

例えば、僕が不思議に思ったのは、この間やった日本海の避難する船なんかは、1隻、2隻しか避難するところがないのに、その人のためにつくって、その人はありがとうと言うも言わないも、勝手に出て行って、一円ももらわないということがあって、驚いたんですけども。

防波堤については、ある程度利用して利益を得るものが、例えばこの場合ですと、住金と関電から費用を徴収しないのか。要するに、高速道路やったら費用を徴収してますよね。そういう利用者負担というか、そういう観点はないのかなとか、そういうふうに近視眼的には思ってしまうんですが、そこはそれでよろしいんですかね、税金の使い方は。

【事務局】委員のお話は、港湾整備一般についてのご指摘だと思うんですけども、この和歌山下津港の今回の事業について申し上げますと、エネルギー港湾制度というのは企業負担を2分の1いただいてということなんですけれども、例えば残りの公共岸壁の10mの岸壁整備、あるいは臨港道路については、今、代表的なユーザーとして住金を掲げてご

ございますけれども、住友金属工業が排他的、専用的に使うという岸壁ではございませんので、その意味で公共岸壁として、先船優先で、一般の不特定の者が利用するという前提で整備してございます。

ただ、需要予測だとかいろいろ考えていくときに、あるいは説明を少しわかりやすくさせていただくという意味で主たるユーザーを掲げさせていただきました。その意味で若干誤解を招くようなところがあったかもしれませんが、基本的には広く一般の国民に便益が行き渡るような利用を前提としてございます。

それから、整備段階でユーザーからの負担金というか、そういった料金を取らないのかというご指摘だと思います。基本的には外部経済性ということで評価をしております、整備段階で特定のユーザーからの負担金を岸壁について取るということはしておりませんが、供用後の岸壁接岸料であるとか、こういったものについては和歌山県の港湾管理条例に基づいて接岸料を徴収するということになってございます。

【委員】追加の質問なんですけど、企業合理化促進法で2分の1が企業負担ということですが、計画を撤退した場合の残り2分の1の費用というのは、企業のほうに賠償の義務化というのは法律化されているのかどうかということがまず1つ目の質問です。

【事務局】今法律が手元にないので正確にお答えすることはできませんが、例えばその事業が撤退するということが正式に決まれば、企業が負担をした部分についてどうするか、あるいは公共が負担した部分についてどうするかという議論があるかと思えますけれども、基本的には、例えば防波堤事業がエネルギー港湾制度を使いまして、2分の1企業負担いただいているんですけども、2分の1については、いわゆる公共側の便益があるということで、国費を投じて公共事業として整備をしておりますので、その分については引き続き公共事業としての必要性は十分あるのかなと思います。

ただ、企業が負担した分については、そういった意味では企業側にメリットというか、便益が還元されないということに結果的になってしまいますので、その場合の法的な取り扱いについては少し確認をさせていただいて、別途委員のほうにまたご説明させていただきたいと思えます。

【委員】お願いします。というのも、今や電力会社は名実ともに私企業でありますので、いろいろなことを想定したほうがいいのかと思います。

その想定の中に、次の質問なんですけど、東南海地震のときの津波というのが、和歌山では、広域避難場所といいますが、市内の和歌山城周辺というふうに分かっているのです

が、ここに岸壁10mで大丈夫なのかどうかということと、関西電力側も国交省側も津波の被害の想定というのをどんなふうに捉えられておられるのでしょうか。

【事務局】これに関しましては、昨年の3・11以降、この和歌山県に想定されております南海トラフ巨大地震につきまして、今後、全国的な話でもございますので、検討していくということで今考えてございます。

そういう意味で、港湾構造物についてもいろんな視点からチェックしていきながら検討していくことになるかと思っております。

【事務局】8月の末にそういう意味で細かいメッシュデータが出ましたので、私どものほうで今、例えば防波堤が安定するかであるとか、あるいはどの程度浸水するかであるとか、細かいシミュレーションを実は行ってございまして、その結果に基づいて必要な対策を講じていく、そういった予定にしております。

【委員長】よろしいですか。

これもいろいろご質問いただきました。ありがとうございます。

審議結果ですけれども、この事業の継続に関してのご異論はなかったというふうに理解しております。

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ふうにさせていただきたいと思いますが、よろしゅうございますか。

ありがとうございます。

続きまして、完了後の事後評価の審議に入りたいと思います。

#### ■ 一般国道1号洛南道路について

【委員長】それでは、洛南道路について何か意見ございますでしょうか。

よろしいですか。

もうこれで事業評価は終わりということですね。あと、改善とか、必要であったらやりますが。

それじゃ、特段の意見がございませんので、審議の結果、一般国道1号洛南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（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。

ありがとうございます。

それでは、本日の審議は以上で終わりますが、委員の皆様、長時間どうもありがとうございました。一たんマイクを事務局にお返しします。

【事務局】長時間どうもありがとうございました。

ただいま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。

〔議事録（速報版）の配付〕

【事務局】では、議事録ができましたので、委員長、改めて議事進行をお願いいたします。

【委員長】それでは、議事3. 事業評価監視委員会審議議事録（速報版）の確認及び修正に移ります。お手元に配付されました議事録（速報版）案について、事務局より読み上げてください。

【事務局】それでは、審議結果について読み上げます。

再評価、一般国道29号姫路北バイパス。審議の結果、一般国道29号姫路北バイパスの再評価は、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。

一般国道158号永平寺大野道路。審議の結果、一般国道158号永平寺大野道路の再評価は、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。

一般国道161号西大津バイパス。審議の結果、一般国道161号西大津バイパスの再評価は、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。

一般国道161号小松拡幅。審議の結果、一般国道161号小松拡幅の再評価は、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。

和歌山下津港北港地区エネルギー港湾整備事業。審議の結果、和歌山下津港北港地区エネルギー港湾整備事業の再評価は、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。

事後評価、一般国道1号洛南道路。審議の結果、一般国道1号洛南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（案）のとおりでよいと判断される。



以上でございます。

【委員長】議事録速報版についてはよろしいでしょうか。よろしゅうございますね。

それでは、お手元の資料どおりに確認いたしました。

そのほか、事務局から皆さんにお知らせすることは何かございますか。

【事務局】特にございません。

【委員長】委員より何かございますでしょうか。よろしゅうございますか。意見がないようでしたら本日の審議を終了いたします。

では、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24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いたします。

本日は、長時間のご審議どうもありがとうございました。

[議事録終わり]