

近畿地方整備局事業評価監視委員会(平成24年度第3回)

議事録

日時：平成24年11月29日(木) 9:59～12:01

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、早速審議を始めたいと思いますので、皆様、ご協力をよろしく願いいたします。

最初の審議は、No.3の淀川流水保全水路整備事業です。

■ 淀川流水保全水路整備事業について

【委員長】 それでは、淀川流水保全水路整備事業について何かご意見はございますでしょうか。

【委員】 鳥羽の取水口というのは、鳥羽水環境保全センターからの放流量に対してどの程度、取水しているんですか。もちろん、流水が多い場合と少ない場合とあるんですが、約半分ぐらい取っているとか、例えば10分の1ぐらいだとか、全部だとか、そういうお答えで結構ですが。

【事務局】 約半分です。

【委員】 そうすると、半分の水を取水して、例えば木炭等で半分の——それが何パーセントぐらいかわかりませんが、あるパーセントの浄化をされて、本当は、例えば残りをその場で吐き出したらいいいのに、この宮前橋からこの三川合流地域までかなりの——あ、宮前橋じゃないのか。どこからですか。鳥羽の取水口から大山崎の放流口までかなりの、何か別のルートをつくられて、そこをずっと、いわゆるバイパスを通して、わざわざそこまで持ってきて、鳥羽の取水口で吐き出さずに大山崎の放流口で吐き出していると、こういうことですね。

何かやっていることがまどろっこしいといいますが、すみません、ちょっとよくわからないんですが、取水口で2分の1の取水をして、何パーセントかその環境に効果を与えて、その場で実は吐き出したほうがよいと思うんですけども、それをたくさんの費用をかけて大山崎のほうへ持ってきている。もしもそれならば、もっといったら、取水口で2分の1の取水をなさるんじゃなくて、例えばもう1基を備えつけられるなりして全量取水して、

その場で浄化されて、その場で吐き出されたらどうかと、こう思うんです。

というのは、これ、三川合流地域の後は1つもきれいになっていない——1つもどうか、もちろん鳥羽の取水口できれいになった分は当然きれいになっていますけども、この鳥羽の取水口から大山崎のところは、取水されて、いわゆる浄化されたものをかけたものがきれいになっておりますけども、三川合流地域の後は、また皆さんの後の何か検査できれいになったと言われているけれども、もともとじゃないけれども、また汚い水がこの大山崎で吐き出されている、こういうことになりますよね。

【事務局】 バイパスをすることにつきましては、単純にバイパスしたのでは汚い水を下流に持って行ってしまうということもありますので、おっしゃるように浄化をしてバイパスをしているわけです。とはいえ、鳥羽の下水処理場といいますのは京都市、100万都市の大部分を受け持って下水を放流していますので、その桂川に対するインパクトというのは相当大きなものがあります。それで、三川合流のところ、宇治川とか木津川とかという河川の流量が多いところまで持っていくことによって河川としての環境へのインパクトをできるだけ少なくしようとしたということです。

それとあと、浄化施設をもっとつくればいいではないかというお話もあるんですが、浄化施設をつくるにはまたそのスペースが要りますし、必ずしもつくりたいだけつくれるわけではございませんので、下流に対して負荷を増大するようなことのないように浄化はしていますけれども、それだけではなかなか問題の解決にはならないというふうに考えてこのような施設になってございます。

【委員】 要するに、鳥羽の取水口で浄化した後、そのまま放流したのではまだ汚れたまま——まあ、少しはきれいになるけど、まだ汚れたままなので、河川の負荷が大きいので、わざわざこの区間、ずうっとこう放水路を持ってきて、それで1つもきれいにせずにそのまま大山崎で出しているということでしょう。

【事務局】 はい。

【委員】 だから、それであれば、ちょっと素人的に考えて申しわけないですけど、鳥羽の取水口でもう1基備えつける、ないしはそこに場所がないのであれば、その上流ないしは下流で何かもう1基か2基かつくったらこの区間だって放流口も要らないし、この区間だってきれいになるし、さらに大山崎から下流のところだってきれいになるということにならないんですか。やっておられることが何か非常に子供の遊びみたいな、半分きれいにして半分汚いのをずうっと下まで持って行って、その下は三川合流だから、要するに分母の

水量が多くなるから、ちょっとぐらい汚くても構わないんだということなのでしょう。

【事務局】 河川に与えるインパクトとしては、そのように考えています。

【委員】 もう一度言いますけど、そのほかの取水口で——これは国交省さんの範囲内かどうかはちょっと私、わからないんですが、その取水口をもう少しふやすとか、この場所でも、例えば別に1キロ上流だって下流だって構わない、いや、5キロ上流だって下流だって構わないんだから、そうしたほうがこの桂川の流域もさらにきれいになるだろうし、大山崎以下の下流もさらにきれいになるということなので、その辺の費用対効果ないしは放水路をつくるためにお使いになった費用との比較なんかはされないものなのでしょうか。

【事務局】 浄化施設そのものと、その浄化施設と他の浄化施設の比較というのは多分できると思うんですが、バイパスをするというのは浄化できない物質もバイパスをしておりますので、ちょっと一概には浄化施設とは比較できないので、バイパス施設と浄化施設の比較はしておりません。

【委員長】 ほかにいかがですか。——これは、センターとこの放水路の間の区間の河川がよくなったということですね。

【事務局】 例えば、京都市の下水道の整備率が建設当初は8割程度だったのが現在は100%近くになっています。ですから、その8割程度のときにはそれ以外の支川から入ってくる水も汚い水が入っていました。この保全水路以外の事業——去年ですか、環境整備事業の水質改善の事業でところどころ、そういった浄化の施設を設けていますという事業についても説明をさせていただいたのですが、そういった汚い河川の浄化施設というのも別途設けておりました。

ただ、下水道の整備に伴ってそういったところは大体役目を果たしておりますが、下水道の放水口に関しては汚水をとにかくここへ集めてきますので、ここから汚水が、汚い水が出るということについては将来的にも変わらないということもありまして、これに対する対策を進めてきたということです。

【事務局】 すみません、ちょっとよろしいでしょうか。事務局からですが、本日は、本件については事後評価でございまして、先ほど事務局が申し上げましたとおり、代替案の比較等については事業評価のほうで残っている区間の効果等の見きわめをした上で再度、事業評価におかけするというごことばでございまして、本日は非常に申しわけないんですけれども、その代替案がどうだったかという議論ではなくて、今回やった事業について、その事

後評価ということで審議のほうをお願いしたいと思います。

【委員長】そういうことですが、ご質問はこの保全水路の役割が何かと、いう確認ですね。

【委員】先ほど事務局のお話なんですけどね、要するにその代替案を比較するところではないとおっしゃるけど、代替案と比較して、もしもそれがはるかによければ、この事後評価というのは非常に悪い方向へモニタメントが動くんだと思うんです。だから、それと連動しているところだと僕は思うので、このお話を申し上げているわけです。

申し上げているのは、この放水口というのは何か非常に迂遠な方法をとっているなという印象を受けていまして、しかも迂遠な方法をとっているにもかかわらず、その効果の発現というのは恐らく大したことはないんだろうなと。それに、先ほども申しました幾つかの代替案というのはさらにもっと費用が安くて、さらにこの三川合流地域以下の下流にも水質の改善をもたらす効果があると思うので、そういう意見を申し上げました。そういう意味です。

【委員長】では、意見としてお伺いしておきます。

ほかによろしいですか。

【委員】委員ほど詳しく、うまくご質問できないんですけど、私も同じような疑問というか、ご説明のときに受けました。

ただ、私のすごく単純な理解では、要するにこの間は取水をする箇所が多いので、この淀川大堰より上は特に水質保全をしなければならないというような単純な理解だったんですけど、それは間違っているんでしょうか。

【事務局】基本的には、河川の環境の改善ということを目的にして河川の事業で行った事業となっています。

【委員長】この区間をよくしたという意味で効果があった。

【委員】わかりました。わかりましたけど、よくわからないのですが、一口で言うと、環境保全、水質保全というのはすごく大切なことだと思うのです。これだけの金額をかけているわけですから、もうちょっと何かわかりやすく、我々だけじゃなくて、市民、国民にも広報をしていくということが必要なのではないですかね。

道路と違って河川というのは非常にわかりにくい、どこかでいつの間にか水がきれいになっているということではなくて、こういうふうに水質保全をして、どんなふうに環境に貢献しているのかというところを、わかりやすく広報することを考えていただいたほうがよいのかなと思います。

【委員長】下流部分に関しては追ってまた事業評価の手続を進められるということです。つまり、ここで放流した先の話がどうなっているかというのはまた議論されるということですね。

それから、もう1つ、浄化施設といっても多分限界があるだろうと思うんですね。浄化のあるところまではきれいにできるけど、そこから先は技術的に非常にお金がかかってしまうのでどこかの段階でやっぱり打ち切らざるを得ないと、そういう問題が多分あるかと思います。その辺のご説明が多分なかった、あるいは資料はあるのかもわかりませんが、口頭でのご説明はなかった。それでいろいろご意見が出たと思います。ご議論して頂いた点をご意見として伺っておきたいと思います。これは事後評価でございますし、また、下流部分のことは、追って事業評価の段階で検討させていただきたいと思います。よろしいですか。

それでは、審議の結果ですけれども、淀川流水保全水路整備事業の完了後の事後評価に関しては、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しますが、まだ下流の部分について検証、事業評価の結果についてお聞きしたいところがございますので、なお今後の事業については事業の効果を整理し、関係自治体との協議を行い、対応方針を示し、事業評価の手続を進めると、そういうこと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。

#### ■ 堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点整備事業について

【委員長】それでは、堺泉北港堺2区基幹的広域防災拠点整備事業について何かご意見はございますでしょうか。——よろしいですか。

【委員】質問ということではないんですけれども、こういう拠点の効果というのは、ご指摘のように、なかなかはかりにくいんですけれども、広域的な災害事象のときのみならず近隣地域での有事でも活用できると思いますし、平時は防災教育ですとか防災訓練のために使うこともできるという、そういう場としても活用できるということで、住民や地域のアウェアネスとかブリペアドネスを高めるということはできると思いますので、そういった便益も、なかなか計量しにくいんですけれども、あろうかと思います。

日本で2番目、関西では初めですか。

【事務局】初めてです。

【委員】 こういう拠点ですので、こういう事業は進めるべきではないかというふうに思っております。コメントです。

【委員長】 ありがとうございます。——よろしいですか。

それでは、本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したいと思いますが、よろしいですか。——ありがとうございます。

【事務局】 ありがとうございます。

#### ■ 武生地方合同庁舎について

【委員長】 それでは、武生地方合同庁舎について何か意見はございますでしょうか。

【委員】 すみません、ちょっとこういう結論、対応方針が珍しいので興味本意でお伺いして申しわけないんですが、「中止とする」という言葉なんですけども、計画はまだあるけど中止する、だから単にとまっているだけだ、だからもしも26年度の予算でもつければ、もう1回むっくりと起き上がると、こういう意味なんですか。それとも、もう撤回するという意味でこの「中止」という言葉が使われているんでしょうか。

【事務局】 撤回ということになります。事業計画自体がなくなるということです。この5官署による合同庁舎計画はなくなるということです。

【委員】 そのときに、原案の言葉で申しわけないですが、「中止とする」という言葉遣いでよろしいんですか、その場合は。一般的に中止すると言ったら一旦停止してとまっているという、ポーズという感じがして……。言葉的にはそれでいいのかなという……。

【委員長】 継続と中止です。

【委員】 その2つしかないんですか。

【委員長】 はい。休止という概念はありますが、事業評価では採用していません。

ほかによろしいですか。——それでは、本件に関しましては、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に進め……、「適正に進められており」というのはちょっと変な表現だな、これは。説明の範囲において、対応方針のとおり、中止でよいと判断されると、そういうふうにしたいと思います。よろしゅうございますか。

【事務局】 そうですね。すみません。

■ 一般国道8号野洲栗東バイパスについて

【委員長】 それでは、野洲栗東バイパスについて何かご意見はございますでしょうか。

【委員】 これは意見なんですけれども、事業化されてから30年たった道路になるわけなんです、ご説明を伺っていると多分この区間はつなぐ必要性はなくなっていないんだろうと思うんですけれども、この標準幅員40mのこの計画図の形の事業化のままでいいのかどうかはもっと今後考えていかないといけないのかと。これが普通でいうコスト削減の範囲になるのかどうかはよくわかりませんが、一応、需要予測も新しいデータに置き換えられてB/Cも計算されているので、このプロジェクトをゼロベースで考え直すほど状況は変わっていないのかもわかりませんが、30年前に選ばれた——淀川の話と同じような話かも知れませんが、選択肢の中のオプションの順位がこの30年後の状況下で変わっているおそれがあるので、事業化に当たってはぜひともそのあたりを普通のコスト削減でない視野で考えていただければというふうに思います。

【事務局】 この平面図はちょっと小さくてわかりにくいんですが、これが名神の栗東インターとの接続になってございます。これが8号でございまして、栗東インターと直接アクセスしておるといことで、この付近に大渋滞が発生しているというのは先ほど説明したとおりでございます。

そういった関係で、この周辺の工業地帯とか工業が進出していることも先ほど説明しましたが、そういったところから短時間にこのジャンクションまで継続させる必要があるといことで、バイパスによって走行性を確保するというのがこのバイパスの1つの大きな目的でもございます。

したがって、こういった平面の交差道路とは平面交差でなくて、立体構造でしているといことでございまして、そうなりますと当然、地域の交通はこういう副道を介して本線へアクセスするという状況になりますので、どうしてもこういう構造になるといことで、これは都市計画決定の段階から現時点の交通量を分析してもこういう流れになりますので、こういう断面は必要だといふふうに思っております。

【委員長】 その妥当性を継続して検討し、将来時点において、必要であれば必要であると判断をするといことでいいんですね。今回の再評価では、そこまで議論する時間的なゆとりがないので、今後、費用削減のオプションを検討されるときに、今日頂いたご意見も含めて検討をしてはいかがですかと、そういうご意見としてお聞きしたいと思います。

【事務局】 はい、わかりました。

【委員】 ちょっと聞きにくいことなんですけど、2点あります。

1つは、先ほどちょっと委員もご指摘になったんですけど、計画決定されて何年たっているんだっけというぐらいかかっているんですけど、これ、今見たら用地取得率0%、事業進捗率約3%、事業化決定は昭和57年なので、これ、本当に大丈夫ですかというのは正直思うんですね。それが1点目です。

必要性自体は一応、ある程度理解はしますけど、これ、進捗が余りにも遅いので、これ、どうなんだろうというのが1つ目と、もう1つはこれ、先ほどから渋滞の緩和に効果があるということをおっしゃっていますが、実際、先ほど小学校とかの通学路が危ないと。通過交通が混入していると。これは多分こういうルートをとられたら恐らく拡散したりするので、問題はかなり軽減されるかなとは思いますが、ここの渋滞の本質的な問題は栗東のジャンクに行くんじゃなくて、それから先の、手原から先のところの1号線に全部合流するところがあるはずなんですけど、そこはちっとも改善されていないはずなんですけど、その辺の関係はどうなっているんでしょうか。

【事務局】 事業の進捗に30年かかっているということをごさいますけれども、先ほど事業の進捗のところでも説明しました。ここ一、二年で、今まで打設されなかった用地幅杭も栗東市、守山市域でそれぞれ打設をしていますし、この12月末までにも野洲市域で打設することができるようになりました。以前、いろいろ地元との協議に時間がかかっておりますけども、ようやく地元の方にもいろいろご理解いただいている状況になってございますので、今後は幅杭、用地測量、それから用地買収事業ということで進んでいくんじゃないかというふうに思っているところでございます。

さて、渋滞の関係でございますけれども、少しその先の1号ということでございます。1号は、その先になりますと草津市内等は4車線で整備していますし、京滋バイパスもできております。それから、今後、栗東水口のⅠ・Ⅱも供用間近になっております。その先の県が整備しています山手幹線等々についても今、事業をやっております。そういう事業が完了しますと渋滞緩和というのが全体として図れるんじゃないかというふうに思っていますし、この栗東ジャンクションにもスムーズに直接アクセスできるということで、渋滞緩和にはこの事業としてもつながるのではないかなというふうに思っているところでございます。

【委員】 これ、そこで切れているからさっきのそういうお話になるんだと思いますけど、この前後を全部足したら大分印象は変わると思いますけど、渋滞は。

【委員長】どこの話か、おわかりになったかな。

【事務局】この資料ですね。

【委員】今その区間だけの話をされているので、だから私が言っているのは、要は地域の中での交通の問題は拡散するかもしれないけど、渋滞の緩和にそんなに効果があるというのは、僕はちょっとよくわからないと申し上げて、そこから先、つまり1号線流入以降のところ、今もカウントされていると思いますけど、ものすごい渋滞ですよ。そこから先の野洲から向こうもものすごい渋滞ですよ。そこで何かいろいろと事業をやられているというのがありますけど、そこから先の区間は全く改善されないですよ。これ、前回も出ていましたけど。

だから、その辺は、効果というところに関してはちょっと厳密にやられたほうがいいんじゃないかなと思いますけど。ここに関して拡散するということはわかります。でも、おっしゃるように、全体的にその渋滞が非常に大きな渋滞緩和になるのかというと、私はちょっとその接続の前後がわかるだけに非常に疑問なんです。

だから、その資料の説明としてそれが適切なのかというのはちょっと私は何とも言えないと思うんですよ。

【事務局】今ご指摘のところは、例えば8号の北のほうはこれから先のことだと思います。今後、検討していく上ではもうちょっと広範囲、全体で渋滞緩和といった視点で取りまとめさせていただきたいと思います。

【委員長】上側の——北側ですか、何か措置、計画が、今、事業が進んでいるんでしょう。

【事務局】いや、まだ全然、事業化はされていまして、調査をやっているところでございます。

【委員長】調査ということですね。きょうの事業評価はこの事業に関する評価ですので、この部分でどれだけの効果があるかと判断する、この委員会のミッションとしてはそれでいいと思うんですが、まだ今後にいっぱい積み残している部分があるということですね。

【事務局】そうです。

【委員長】そういうことですね。

【委員】はい。

【事務局】この効果については厳密に計算して、全体のネットワークの中で交通がどうなるか、この問題については、委員ご指摘のとおり、ここだけではなくて、この前後は非常に混雑しております。栗東水口道路というのも今、進捗させているところなんですけれ

ども、それらの全体が解決しないと全体の交通の流れというのはよくなるものですか、その辺はまたこれからも取り組んでいくところになります。

少なくともこの区間については、この道路の整備によってこういう効果があるというふうな、この路線の今ご説明になっておるんですけども、その前段のご質問に答えないといけないんですけども、じゃ、これはなぜこんなに遅いのか。その栗東水口も同様に遅いんですけど、今、事務局も申し上げたように、簡単に言うと2つの理由があって、1つは用地とかが難しいというのがあります。それも実際は法的な措置等を講じてやっていくとかということも含めれば進めていかないといけないということになりますので、それも並行してやっております。

ただ、もう1つ大きいのは、予算上のこともありまして、これは社会情勢に非常に——その当時、これが事業を始めたころから予算はもう大きく減ってきておりますので、そんな中での優先順位もつけていくというようなこともございますので、その辺は今、嘉田知事ともよくお話をして、事業費につきましては県の負担のこともありますので、これについては急いで進めていこうということで、今、事務局が申し上げたように、用地の問題については地元の市長さんたちにも来ていただいて進捗を進めておりますので、数字にはあられないんですけど、もう少しすれば今年もかなり用地の事業進捗を図られたところですので、進めていく区間に数えているところでございます。

**【委員長】** よろしいですか。

**【委員】** 今のことに関連するんですが、この地域というのは産業振興の意味でも非常に重要な地域に今なっていると思うんですね。関西の中で、湾岸とか何か言っていますけども、それよりも企業さんに聞くと、この辺というのは中部地方との関連が非常に多くて、非常に注目されている地域であります。先ほどからご指摘がありますように、それにもかかわらずこの地域は非常に渋滞の激しいところで、本来であればもっと早くに道路が整備されていかなければいけないところであったのではないかとこのように思います。

事前説明のときにも申し上げたんですが、我々は近畿なので、どうしてもこの近畿の地図だけしか見ないわけですが、この地域というのは中部地区とのつながりも非常に重要になっているところですので、今も渋滞の話もありましたが、議論しているとこの辺でぷつぷつ、ぷつぷつ何とか道路、何とか道路というのは毎回出てくるんですが、本来的にはもう少し広域で全部つながり、近畿と中部とがうまくつながっていく、そういった——今、産業関係に元気がない中でもこの辺は唯一可能性のあるポテンシャルの高い地域ですので、

こういう議論をするときにも、なぜここが必要なのかという広域での資料等を出していただけるともう少しわかりやすくなるのかなというふうに思います。その点はよろしく願いたいと思います。

【委員長】ありがとうございました。——そのほかによろしいですか。

いろいろご意見をいただきましたが、この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、事業継続でよいと判断されるというふうにしたいと思います。よろしうございますか。

#### ■ 一般国道28号洲本バイパスについて

【委員長】 それでは、洲本バイパスについて何か意見はございますでしょうか。

【委員】 4ページの【供用区間の死傷事故率】で、供用前と供用後、これ、そういう計算をしたらいけないかもしれませんが、供用後は87.5と45.7を足すと116.8を上回りますよね。これは別にそういうことで問題ない数字なんではないでしょうか。

【事務局】 この場合はこういう距離が違いますので、それぞれの事故率を分母と分子で出しております。例えば、件数でいいますと、供用前はここが1年平均で大体34件ございました。それが供用後は両方足しても25件ということで、減ってございます。

【委員】 だから、これは2つのグラフがともに低いということに意味があるということですね。

【事務局】 そうです。

【委員】 どうもありがとうございました。

【委員長】 そのほかには。

【委員】 ここの国道というのは低地を走っているわけですよね。国道の番数は20番台であるにもかかわらず、はっきり言うと、水につかっちゃいますよねというところに来ているわけですよね。ですから、ご説明になったところでどれぐらいこの話が重要なのかというのはちょっとよくわからなかったんですけど、むしろ渋滞等々よりもこっちのほうの災害時等とか防潮ラインの設定上、ここが絶対つかっちゃダメだからこう通さないといけないんですよというようなご説明とかがあったほうがいいんじゃないかなとか、そのほうがむしろこれは本筋なんじゃないかなと思うんです。

その効果というのは、これは足し合わされているのかどうかちょっとわかりませんけ

ども、説明上、そういう部分をもう少ししていただいたほうがいいかなと思うんですけど、そのあたりはどうなのでしょう。

【事務局】ありがとうございます。おっしゃるとおりでございます、この今現在の想定津波高さ3.45に対して現道は低いところで1.2とかというところがございます。確かに、23号のときもつかってございますので、今委員からご指摘ありましたように、バイパスができるとそれを回避できるということで、津波が来たときにはそういった効果は非常に大きいというふうに考えてございます。

【委員】すみません、これは効果そのものを足しているんですか、こっちの……

【事務局】走行時間とかには足してございません。

【委員】要は、今回の便益算定のところに足していないんですよね。

【事務局】はい。

【委員】ルール上、足せないんですよね、これ。だから、足せないけど、そういう効果としてはこういうのが勘案できるというのはあるんですよね。だから、そこら辺はちゃんともうちょっと強調されたほうが、私は何かこっちのほうが本質なんじゃないかなと思って聞いていたんですけど。何かその資料が出せるんだったらお願いしたいぐらいです。

【委員長】その部分、津波が越えていっていますよね。その津波は抑えられるんですか。その津波の高さとの関係、その路線と津波の浸水の部分がオーバーラップしていますよね。

【事務局】ここですか。

【委員長】そこ、そこ。

【事務局】はい。

【委員長】そこは津波の高さよりも道路のほうが高い？

【事務局】はい。

【委員長】というのがどこに書いてあるのかな。いや、どこを見ればこの図でそれがわかりますか。

【事務局】これですね。想定津波高さ3.45に対して洲本バイパス最小計画高さは3.68ということで、ここはちょうど橋梁で渡っているんですが……。

【委員長】ああ、そうか。そこを強調したらいいんですね。

【委員】まあ、20cmをどうとるかですけど。

【委員長】この一番危ないところというのはどこですか、アローワンスが一番低いところというのは。

【事務局】青雲橋のところなんです。

【委員長】やっぱり、そこが一番リスクが大きいということですね。

【事務局】はい。

【委員】だから、当然のこととして全区間にわたって遮断されるということはなくなりますよね。

【委員長】計画高より高い津波が来れば、冠水するリスクがある。しかし、市の中心部ですから、どうしてもこうなるんですね。

1 ページ目に強調しておられるんですけどね。それは受け取り方の問題だと思いますけど。クリアしているというのほどここに書いてもいいですね。

【事務局】はい。

【委員長】ほかにいかがですか。

【委員】社会情勢の変化で、観光入込客数がふえているという事業の必要性を書いています。この観光入込客数の変化というのは、淡路島全体ですね。あるいは、これ、洲本市ですか。これは観光道路なんですか。

【事務局】ええ。これは洲本市の数字です。

【委員】そうですか。わかりました。じゃ、一応、観光道路ということでよろしいんですね。

【事務局】観光道路として……。

【委員】観光のために必然性のある道路ということでよろしいですか。

【事務局】いや……

【委員】今、余りフェリーで洲本に行かないと思いますので、淡路島に観光に行って、このバイパスが必要だということに余り直結しないので……。

【事務局】まあ、観光道路ということでは直結はしないと思うんですが、あくまでもここは観光客が若干横ばいからふえていますよというようなデータを示させていただいているところです。

【委員】ですね。大体そんなところだと思います。であれば、これ、人口も減って自動車保有台数も横ばいだけど、観光入込客数がふえているので必要なのだよというのを論理的に立てるのはちょっと厳しいのではないかなと思うんですけど、どうですか。あえてこういうふうな書き方をする必要性ってありますか。

【事務局】いや、ここはあくまでも地域の現状ということで、人口と保有台数と観光とい

うことで載せさせていただいているということでございます。

【委員長】ほかにいいですか。

【委員】これは、恐らく一番下流の洲本のまちですか。きっとこれを避けることに1つは意味があるんですよね、混雑の緩和というのは。もちろん、一番大きいのは先ほどおっしゃっていた津波の話だと思いますけど。

例えば、その合流地点より東、「至神戸」と書いてあるそっちは津波の心配もないし、あるいはそこまで行ってしまえばもう混雑に関しては問題がないと、そう考えていいんですか。

【事務局】ええ、そうですね。

【委員】ですから、先ほどご指摘があったように、やはりどれがメインでどれがプラスアルファなのかというのをはっきりさせたほうがいいと思いますけどね。されたほうがいいと思います。

【委員長】基本的にはバイパスですね。

【事務局】そうですね。

【委員長】基本的にはね。だから、洲本市内に行く交通と通過する交通を分けたいと、こういうことですね。

【委員】それが津波のときに……

【委員長】ですから、もう1つは、プラスアルファ、津波のことですね。——それでよろしいですか。若干、表現は工夫していただいたほうがいいですね。

それでは、この洲本バイパスですけれども、これ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れたいと思います。よろしゅうございますか。

#### ■ 一般国道163号精華拡幅について

【委員長】それでは、精華拡幅について何かご意見はございますでしょうか。

【委員】これは参考までに聞きたいんですけど、先ほど計画変更で、もともと高架であったものを平面で拡幅すると。要は、それで本当にちゃんとさばけるのだというデータはどれを見たら一番いいんですか。

【事務局】まず資料の10ページを出してください。具体的にこの区間の当初の構造のときにどういう旅行速度になるか、どういう交通量になるかという資料は、申しわけござい

ませんが、今日をつけておりません。しかし、総体として時間短縮が大きく出ることから、先ほどのB/Cの中で走行時間短縮便益は322億円ということが出ておりまして、総体としては、総量としては十分出ると考えております。

この各区間が個々どういうふうに変化するかとこのところを今日はおつけしていませんので、申しわけありませんが、その点、ご了承いただきますようお願いいたします。

【委員長】平面に変更してその交通容量とかそういうのに変更があったんですかという質問です。

【事務局】すみません、数字は押さえておりませんが、高架より交通容量は当然下がりますけれども、見込んでおります交通量は十分円滑に流せるということで変更しております。

【委員長】よろしいですか。

【委員】そのデータがどこにあるんですかと質問したんです。

【事務局】すみません、円滑に流せるかどうかということをごきちんと言明できる資料はつけておりませんが、見込んでいる計画交通量として2万5,300台を流すということは冒頭の概要のところにつけさせていただいております。

【事務局】すみません、これに限らず全体の流れなんですけれども、平成の初期ごろに事業を始めて、これでももう20年かかっています。それは、デラックスであったとは思わないんですけれども、当初は高架でざっと行く——ここに資料はないんですけれども、この途中なんですけれども、地域高規格道路ということで、高速道路ではないけれども、立体でという構想で進めておったんですけれども、やっぱりその後の財政上の問題があって、これでもまだたくさん残事業費が残っているんですけれども、年間の費用からするとなかなか完成までには時間がかかるということで、今は非常に予算が厳しいものですから、これを開始したところから比べても半分ぐらい、ピークからするともう事業費が3分の1ぐらいになっていますので、そういったところもあって全体的にいろんな道路について構造の見直しをしたために、これも高架から部分立体ということで、ぎりぎり通れるというふうにしています。

ですけれども、やっぱり平面交差はたくさん残っていますので、そこでは信号になりますので、サービスレベルは落ちておりますし、キャパシティー、交通容量も落ちていきます。ですから、渋滞はしないけれども、当初のようにすいすい走れるというふうにはなっていないということで、今の現状の予算に見合ったように構造を下げているという現実がございます。また後日、資料をちゃんと整理してわかるようにしたいと思います。

【委員長】よろしゅうございますか。ほかにご意見はいいですか。——よろしゅうございますか。

それでは、精華拡幅ですが、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、事業継続でいいと判断されると思います。よろしゅうございますか。

■ 一般国道169号奥瀬道路（Ⅱ期）について

【委員長】それでは、奥瀬道路（Ⅱ期）について何かご意見はございますでしょうか。

【委員】これ、いつもついているB/Cの数値の表がついていないように思うんですが、いかがでしょうか。

【事務局】すみません。今回は、先ほど言いました事業費の増大ということで、基本が若干通常のパターンというか、実際は先ほどの——数字はちょっと私、口だけで言いましたが、9ページのところに24年度の事業費で、前回の128億円に対しまして今回は137億ということで、1.1倍ということでございます。

それで、この具体的な数字とかをもう1つの参考資料のほうで掲載していますので、よろしくをお願いします。

以上です。

【委員】すみません、この9ページのこの費用という、94億円というのが事業全体の費用で、いわゆるいつも出てくる表のベネフィットの効果がこの137億で、B/Cはこれ割るこれだというふうに表としては載ってくるべきものだと、こういうことでよろしいんですか。

【事務局】申しわけございません、違いまして、94億円というのは25年度から、奥瀬（Ⅱ期）が27年の供用でございますので、25年から27年の事業費が94億円ということで、それで全体の費用は128億円。これに対して効果がトータルしましたら137億円ということで、B/Cは1.1ということでございます。

【委員長】では、ほかになれば。——よろしいですか。

【事務局】すみません、ちょっと補足させていただきます。この事業は、どちらかという防災の側面が非常に強いものですから、先ほどからずっと議論している渋滞とか、いわゆる経済的に計算しやすいB/Cのルールがあるんですけど、それに乗ってくる事業じゃないものですから、仮にB/Cで計算したとしても1.1はありますよという説明を事務

局はさせていただいております、このケースはもうそれよりも防災の側面が非常に強い  
もんですから、なかなかそこが防災の効果と時間短縮の精緻に計算できるものと足してで  
きるかどうかという議論が今はまだ整理がついていないので、その足し合わせはしてい  
ないんですけども、その9ページにございますように、見ていただくと割れるかどう  
かという話でB/CというBと線を引いて割るということはしていないんですけども、  
効果のほうは137ありますし、費用のほうも94ということで、仮に計算しても上回っ  
ておるし、防災の効果も大きいというふうな説明をさせていただいたというふうにご理解  
いただきたいと思います。

【委員長】このページは、もうちょっと修正していただきたいですね。今おっしゃったこ  
とをきちっと書くということ、それからB/Cも、書いたらいい。

それから、算出状況のところの事業費139億というのと、それから左のところの事業  
全体の128億、これは結局、いつの基準年に割り戻してやった値が128億かとか、そ  
ういうことをきちっとこの中に書いておかないと、事業費が2つ、違う数字が並んでい  
たら混乱を招きますので、このページだけちょっと整理し直していただけますか。

【事務局】はい、わかりました。

【委員長】ほかによろしいですか。——それでは、この奥漕道路（Ⅱ期）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、事業継続でよいとされると判断したいと思います。よろしゅう  
ございますか。——ありがとうございます。

#### ■ 一般国道24号紀北東道路について

【委員長】それでは、紀北東道路について何かご意見はございますでしょうか。——ござ  
いませんか。

【委員】都市計画決定の前に産業廃棄物処理施設の許可申請が出たということで、法律論  
からすれば許可申請を拒否することはできなかったんだろうというところはわかるのです  
けれども、産業廃棄物を埋めて、結局それをもう1回掘り返すということになってしまっ  
たわけで、事業自体の予定は既にはっきりしていたわけだし、こうならざるを得ないとい  
うことは理屈でわからないでもないけど、頭の半分では何か釈然としないところがありま  
す。社会常識で考えても、やはり何らかの対応策がとれなかったのか。今さら言っても仕  
方がないことではあるんだけど、やっぱり釈然としないということを意見として言っ

ておきたいと思います。

【委員長】ありがとうございます。私も同じように思います。ご意見として承っておきます。

ほかによろしいですか。——ありますか。

【委員】今のことは私も同感ですが、それはともかくとして、コスト増の③のところは詳しいご説明がなかったんですけども、ここに、スライドの8ページに載っているとおり  
の理由で70億ふえるという理解をすればよろしいのでしょうか。

【事務局】こちらですか。

【委員】③ですね。

【事務局】あ、③……。

【委員】5%増……。

【事務局】はい、失礼しました。③について……

【委員】こういう理由を見たことが余りなかったので。

【事務局】すみません、説明をしておりませんでした。こちらも大きな要素でございます。新たに調整池を設置することが工事着手に当たる協議で必要になったり、施工計画を見直す必要が生じたことによって72億円の増が必要だったということでございます。失礼いたしました。

【委員】参考までに。こういうのはよくあることなんですか。

【事務局】まあ、若干は見込んではいるんですが、ちょっとここではかなり大きい要素になってしまったものでした。

【委員長】よろしいですか。——それでは、本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に進められており、対応方針（原案）のとおり、事業継続でいいとされたいと思いますが、いかがでしょうか。——よろしゅうございますか。

#### ■ 一般国道24号橋本道路について

【委員長】それでは、橋本道路について何か意見はございますか。

【委員】これはほかのところも全部そうなんですけど、先ほどから申し上げているように、一番最初にネットワークのやつが書かれているんですけども、将来的にどういうふうな全体構想でしているのかと。その中でここはどういうふうな役割なのかというのをやっぱり

つけていただいたほうがいいんじゃないかと。

この橋本のあたりは、確かに中小の企業さんに聞いても、企業立地、出していただいていますけども、非常に企業立地が進んでいる地域であると。企業さんなんか聞くと、やはり最近、精密な医療機器とか、そういったものは湾岸地区だと塩害が出るというので、内陸部へ立地したいという企業さんがあって、もう彼らもやっぱりこういった道路ができていくであろうということで、先ほどの琵琶湖湾岸の滋賀県のほうもそうですが。

ですので、これ、何とか道路、何とか道路とっていつづけられていて、一般の我々から見るとよくわからないんですね。それをもう少しわかりやすく、その全体の中でどういう位置づけがされているのかというのをもう少しわかりやすくしていただくと。ここだけ抜き出されてどうですかと言われても、逆に言ったら、ここの短いところは要らないんじゃないのかとか、この程度の渋滞をするんだったら別に要らないんじゃないのかとになってしまうので、関西全体としてのこの外環状といいますか、僕は東京とか首都圏とか、特に中部でよく仕事をするんですけど、中部圏と比較すると、残念ながら近畿圏は劣っているというのは現実としてあるわけですから、その辺をちゃんと出していただけて進めていただくというふうなことをしていただけたらいいかなと思います。

ですから、先ほど言わなかったですけど、精華道路にしろ、あんなものはできていないこと自体がおかしいものが関西はかなりあると。例えば東京、関東へ行って、つくばであんな真ん中の道路ができていないとか、中部でもこの間、知の拠点とかできましたけど、あそこへ行く道路ができていないとかという話はずいぶん聞いたことがないわけであって、もう少しスピード感を持っていただいてやっていただくというのが必要なのかなと。このままたらたらやっていると、できたときにはもう時代がもっと進んでいて、何のためにやったんだということになるので、ぜひその辺もわかりやすく必要性を説明してやるということが大事かなというふうに思いました。その点はよろしくお願ひしたいと思います。

**【委員長】** ありがとうございます。

じゃ、それでほかにはよろしいですか。——それでは、審議結果、一般国道24号和歌山バイパス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ことにしたいと思います。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、本日の審議については以上で終わります。委員の皆様、長時間の審議、お疲れさまでした。一旦マイクを事務局にお返しします。

【事務局】 どうもありがとうございました。ただいまから議事録をお配りいたしますので、配り終わりましたら、委員長、改めて議事の進行のほうをよろしくお願いいたします。

〔議事録（速報版）の配付〕

【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、5. 審議結果について報告いたします。

再評価について、堺泉北港堺、それから1個飛ばしまして、野洲栗東バイパス、紀北東道路、洲本バイパス、精華拡幅、奥瀨道路、これらにつきましては、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。

それから、2番目の武生地方合同庁舎につきましては、説明の範囲において、対応方針（原案）のとおり、中止でよいと判断される。

続きまして、事後評価については、淀川流水保全水路整備事業、橋本道路について、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】 議事録についてはよろしいでしょうか。

【委員】 議事録は結構なのですが、1つだけちょっと手続的なことで。私は、「中止」という判断結果というのは初めてなのですが、この中止の場合というのは手続として地元自治体の意見というのは聞かなくてよろしいのでしょうか。普通、原案で回答を求めています、中止の場合はもう認める、地元自治体の意見は求めなくてよいというような手続になっているという解釈でよろしいんですか。

【事務局】 正式な手続ではございませんけども、地元の越前市のほうには事前にご説明しまして、市長を含め、ご了承を得ているところでございます。

【委員】 よくわからないんですけど、この自治体の意見を必ず書き込んでおられるので、もし手続的にそれが必要であれば入れていただいたほうが公正な判断ができたかなと思いますので、もしお聞きになっておられるのであれば次回から入れていただけたらと思います。

【事務局】 国の官庁営繕施設といいますか、庁舎ですので、手続が若干違っているということでございます。ただ、実際の基礎まで立ち上げていますので、若干景観等の問題もあ

りますので、市のほうにはちゃんと状況を説明して意見をお伺いしているということでご理解いただきたいと思います。

【委員長】では、議事録につきましては、お手元の資料のとおり、確認させていただきました。

そのほか、事務局から皆さんにお知らせすることはございますか。

【事務局】特にございません。

【委員長】今、委員からご意見をいただきましたが、そのほかによろしゅうございますか。  
——それでは、本日の審議を終了いたします。

以上をもちまして、平成24年度第3回近畿地方整備局事業評価監視委員会を閉会いたします。どうもありがとうございました。

[議事録終わり]