

近畿地方整備局事業評価監視委員会(平成23年度第2回)

議事録

日時：平成23年9月15日(木) 9:31～12:11

場所：近畿地方整備局 第1別館(2階)大会議室

■ 一般国道24号大和北道路 にかかる審議について

【委員長】 それでは、審議に入ります。

最初の審議は、資料 No. 3 の「一般国道24号大和北道路」です。何かご意見ございませんでしょうか。

【委員】 2つほどちょっとお聞きしたいんですけど、まず奈良県というのは高速道路網がすごく密度が低いというのは多分どこでも出ている統計だと思うんですけど、特に観光の話で関空とのアクセスの時間が短くなりますという話だったんですけど、何かぐるっと回って関空に行きますみたいな話だったんですけど、奈良に直接来て直接帰るとか、そういうアクセス、どれぐらいこれ改善見込みなんかなというので、今と比較して恐らく大分ましになるんじゃないかなと思うんですけど、その辺の話が間接的にしかわからなかったんで、そこを少し補足していただきたい。

あと、ちょっと私の記憶違いだったら申しわけないんですけども、今まで道路事業でB/Cを見てきたら、大体1.7、1.8とかという値が多かったように記憶しているんですけど、ここは2.2と。それに比べたら随分と大きいなという気はするんですね。その内訳を見ると、どうも走行時間の短縮便益がやたらと大きく出ているような感じがするんですけども、それはこの時間短縮効果が今まで出てきたやつよりは対費用に対して大きいと、こういう理解でよろしいんですかね。

以上、2点です。

【事務局】 まず後半の質問から申し上げますと、おっしゃったとおりで、ここは交通量も多いですし、短縮効果が大きく出やすいところなので、その影響が出ていると思います。

前者の質問に答えますと、関空からのアクセスがこの道路によって直接、横の線を整備しているわけではありませんので、関空からのアクセスが60分が変わるかということ、奈良へのアクセスは、例えば橿原から入った場合とかは変わるとは思いますけども、そこは変

わりません。ただし、例えば奈良を起点として周遊する場合に、奈良からほかのところに
見に行きたいとかという際に大和北道路とかを使って周遊範囲が広がるという意味では、
例えば関空を利用して奈良に来られて、奈良を周遊する際にアクセス性が向上したりする
ことはあると思います。

【委員】下にくっついている点々になっている道というのが今計画されているやつだと思
うんですね、和歌山のほうまで行っているやつが。それも全部整備されたときに、例えば
今のルートだったら、上を回っていくんだったら、大阪に入った途端に混むので全然時間
が稼げないでしょうけど、そっち側で南側へ回っていったらもっと時間が短くなるという
ことを考えられたら、将来的な話、もっと時間が短縮するという効果が出てくるように僕
には思えるんですけど。

外国のお客さん今奈良でとても増えているんで、そういうことを考えると、やっぱり関
空との接続性というのはもっときちっと説明されたほうがいいと思うんですよ。その点
ちょっとお願いします。

【事務局】ありがとうございました。おっしゃるとおりで、事務所の中でも議論したんで
すけど、ちょっと調べる資料がいろいろありませんで、とりあえず60分でこういうふう
に周遊するというふうに言いましたけども、例えば下から入って上から抜けるルートもあ
りますし、いろんなふうに考えられると思います。

【委員】質問なんですけれども、今現在、車線を減らされることでコストダウンというの
はよくわかったんですが、実際には高架になる部分と平面で行く部分と24号との関係と
いうのはどういう割合になっているのでしょうか。

【事務局】車線は減らさずに、橋脚を減らすだけですので、全然そのバランスは崩れませ
ん。もともとと一緒で……

【委員】それはわかるんですけども、ずっと高架でいくわけじゃないですよ。

【事務局】ずっと高架で行きます。

【委員】全部高架で行くんですか。ああ、そうですか。

まだこれから具体的な設計に入られると思うんですが、写真を見せていただくと、かな
りお寺のようなところの横とかを通ることが見えるんですけども、十分検討していただ
きたいと思います。

【事務局】ご意見いただいたので、十分検討してやっていきたいと思ます。

【委員】先ほどの委員のご質問と関連するのですが、短縮という説明のところ、例えば

奈良と関空間は、現在は90分ぐらいかかるのですかね。

【事務局】逆なんですけど、阪奈道路を使って西名阪を使って大和北道路を使うと約60分ぐらいで行けるというふうになってます。

【委員】わかりました。

あと、奈良一和歌山間が、現在180分のところが60分に短縮されるということなんですけど、今、奈良一和歌山って180分もかかりますか。

【事務局】これは現道の24号だけ使った場合です。

【委員】それはよくわかるんですが、やはり時間短縮の説明のときに、なぜ現道だけじゃなくて、実際に第二阪奈ですとか、松原から和歌山までは阪和道がありますから、それらとの比較できちんと入れられたほうが良いのではないのでしょうか？何か資料に対してちょっと信頼性が薄くなるって変ですが、あえて時間短縮を強調するみたいにとらえることもあろうかと思えますので。

これ、和歌山市ですよ。

【事務局】はい。

【委員】そうすると、現在180分って、ぐるっと回った道路のほうの既存の道路と比較されているということ。

【事務局】ぐるっと回ったというか、これはちょっと書き方もあるんですけども、この24号沿いに京奈和自動車道をつくってますんで、ほぼですね、それで奈良から和歌山へ行くときは、今つくってます下側の京奈和自動車道、大和御所道路を使ってずっと橿原インターとか行って、五條に行って、それで五條からまたずっと和歌山まで行くというルートをとられるんですけども、これ途中までできてますので、そこは今後反映して記述していくようにしたいと思います。

【委員】それは沿線の住民の方にとってはそうだと思うんですね。しかし、観光行動ということになれば、奈良一和歌山は180分はかからないので、やはりそれはきちんとお示しされたほうが、説得力があるのではないかと思います。

【事務局】おっしゃるとおりですね。はい、わかりました。どうも申しわけございませんでした。

【委員長】B/Cを計算されているときは、この値を使ってられないと思うんですよ。交通量配分の結果を使って計算されていると思います。その意味で、資料の表現は、やっぱり誤解を招くような表現になっているかもわかりませんでしたよね。

よろしいですか。

資料の点で幾つかご指摘ございましたが、事業の妥当性に関するご意見ではなかったと思います。

それでは、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と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。

はい、ありがとうございました。

■ 一般国道483号和田山八鹿道路 にかかる審議について

【委員長】 それでは、続きまして、資料 No.4 の「一般国道483号和田山八鹿道路」です。何か意見はございますでしょうか。

【委員】 B/Cの値は多分どなたでもひっかかっているんじゃないかなと思いますけど、1.1ですよ。非常にクリティカルな値ですけど、これ、こんだけ、まあ普通に見たら、今さっき私が申しましたみたいに1.6、1.7、1.8ぐらいがよく出ていたので、低くて1.3ぐらいやったと思うんです。ここは1.1なんで、かなり低いんですけど、これの主たる理由というのはどういうことだとお考えですか。

【事務局】 何分2車で供用するという話もありまして、交通量が少ないということで、その走行の便益が少ないかと思います。

【委員】 ただ、質問していてこんなん言うのも何ですけど、先ほどの自治体の話でもありましたけど、ここら辺はかなりサービスレベルがほかのところと比べて悪いから、やっぱり改善しないといけないと。特に資料でも出ている災害時とか緊急時とか、多分ここら辺そういう値が載ってないというか、マニュアルにそれを載せるようになってないと思うんで載ってないんでしょうけど、そういった社会的な必要性みたいなのをもう少し何か強調されないと、値だけがひとり歩きしてみると「どうして？」みたいな感じになると思うんで、そこら辺ちょっと十分説明していただいたらよかったなと思いますけど。

【事務局】 どうもありがとうございます。

【委員長】 ほか、よろしいですか。

それでは、特段のご意見がございませんようですので、原案どおりにしたいと思います。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、事業継続であるということにさせていただきたいと。よろしゅう

ございますか。

■ 一般国道1号栗東水口道路I にかかる審議について

【委員長】 続きまして、資料 No.5 の「一般国道1号栗東水口道路I」です。何かご意見ございますでしょうか。

【委員】 栗東水口道路ですけども、先ほど工業団地の図がありましたが、これは甲賀市のあたりもかなり工場が集積している地域なんですね、第二名神がもうちょっと外れたところにあると思うんですけども、その辺の前後のネットワークの中でどういう位置づけなのか。この地図でいうと、もっと右側のほうに第二名神が来ると思うんですけども、この辺は今、結構工場立地が進んでいるところですし、かなり重要な工場が並んでいるところですので、もう少し全体のアクセス、それからここは近畿地方整備局ですから近畿地方だけの分なんですけども、当然ながら中部のほうとのアクセスも含めてこの辺に関しては少しご説明をいただくとわかりやすくなるのではと思いますので、その点、お願いですが、ひとつよろしくお願いをしたいと思います。

【事務局】 ありがとうございます。現在この栗東水口1号バイパス関連で整備しているところですからこういう形になっておりますけど、委員ご指摘のとおり、全体で見るとということが非常に大切かと思っておりますので、しっかり整理してまいりたいと思います。

【委員長】 いいですか。

それでは、ご意見がないようですので、一般国道1号栗東水口道路I 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ますが、よろしゅうございますか。

■ 一般国道161号志賀バイパス にかかる審議について

【委員長】 続きまして、資料 No.6 の「一般国道161号志賀バイパス」です。

何かご意見ございますでしょうか。

【委員】 志賀バイパスに限った話ではないんですけど、ちょっと思いつきみたいなことを申し上げて申しわけないんですけど、いただいた資料の3ページの左下なんですけれども、I期区間はこのように暫定供用をしまして、交通事故が平成12年の24件から漸次14件、平成21年には3件まで下がりましたということが書いてございます。右のほうに

は、まだ供用してないときにはこういう形でさらに交通事故がふえてますよということでこの便益を語られていると思うんですけども、もしもこの表でその便益を語るのであれば、供用した新しい志賀バイパスの道路において何件事故が起こっているかということも資料としておつけにならないと、その立証ができてないのじゃないかなと思うんです。

というのは、旧道路は当然車の数が減るわけですから、当然それに比例してかどうか存じませんが、漸減するのは当たり前でありまして、新しく供用したところで例えば10件の事故が起こっているのであれば、極端な例で言いますと、平成14年には10件、平成21年には21件の新供用部分についての交通事故が起こっているのであれば、事故の件数というのは一件も減っていないということにもなりかねませんので、ここはそういう表でないと、何か供用して価値があったということになるんかなと思ったんですけど、どうでしょうか。

【事務局】 申しわけございません。今、資料、手持ちございませんので、後ほどまた整理しましてご説明させていただきます。

【委員】 別にそれは結構なんですけど、今言ったような理屈になるんでしょうかね。旧道を1本に走っていたものを旧道と新道に分けて走らせて交通事故が減ったということを使うのであれば、今後の資料としても、じゃあ開通した新道でもこれだけの事故はありましたよ、ありませんよということの足し算をしないと、何かこの便益のことを一定……、この資料だけではなくて、今後もそうなのかというのは、僕の感じでは合っているんですかね。合っているのやったら今後はそうしてほしいし、違うのやったら違うと言っていたかかないと思うんですけど、どうでしょうか。

【事務局】 この測定値はおっしゃたようなことで調べて提出すべきだと思いますので、それはそうさせていただきますけれども、一般論として申し上げますと、同じ道路で同じような容量、例えば1万台通す道路があったとして、こういう現道のほうが交通事故は多い傾向に全国的にはあります。それは、やっぱり横に自転車が走っていたり、歩道者が走っていたり、横から道路が入ったりということで、専用道路のほうが交通事故が少ない傾向にございますので、この場合、高速道路のほうと現道とに交通が割り振られた分、事故は少なくなるというのがこういう道路をつくったときの効果になりますので、そういうふうなことで両方足して表示すべきだと思います。

【委員長】 B/Cのときは両方足して計算しておりますね。ただ、バイパスの場合は、交通事故が減るかどうかというのはケース・バイ・ケースで異なるということが結構起こり

ます。マニュアルの考え方を精査しないといけないとは思ってますけれども、現行の費用対効果分析マニュアルに従って交通事故減少便益を計算した結果に関しては参考資料として提出していただいております。それをご参照して頂きたいと思います。

ほかはよろしいですか。

それでは、資料についていろいろ意見は出ましたですけれども、事業の妥当性に関するご意見ではなかったということにさせていただきたいと思います。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、こういうふうにさせていただきたいですが、よろしゅうございますか。

■ 一般国道26号和歌山岬道路 にかかるとの審議について

では、続きまして、資料 No.7の「一般国道26号和歌山岬道路」です。何かご意見ございますでしょうか。

【委員】事業としては特に問題なからうと思えますけど、4ページの左の地図と右の写真の関係をちょっと教えていただきたいんですけど。右の写真がどこの場所に相当するのかわかるんですね。

【事務局】これは、このあたりになります。ちょうど府県境のあたりでした。

【委員】そうですか。そこにはバツ印はついてないんですか。

【事務局】はい、ついてないです。

【委員】それは、今はもうそういう事故は起こりそうにないということでしょうか。

【事務局】いえ、そういうことではないんですが、つけておくのが妥当だったと思います。申しわけありません。

【委員】この藤戸台の住宅、これ本当に山1つ切り崩して今開発が行われてますよね。それで、22年7月の大雨の際には大学と住宅との間で既に土砂崩れが起きているんですね。

国交省のほうでいただいた資料では、今斜面地住宅地危険箇所が21万カ所もあるということですが、この道路をつくられるときには、当然危険箇所というのは外してらっしゃる、ハザードマップから離れたところに建設されているという理解でよろしいんですね。

【事務局】道路はどんなときにも、雨が降っても、要は崩れて通行できないということが

あってはならないものでございまして、とはいえ、現道の26号につきましては、山合いの、山肌がきついところがあって、こちら、実のところは、250ミリの連続雨量を超えると今でも交通規制を行っているという事情があります。この道路だけだと、大雨が降りますと地域が途絶されてしまうと、交通が途絶されるということもありますので、新たにこちらの今ご説明しました和歌山岬道路をつくっているという位置づけもありますので、こちらは要は雨とかでとまってははいけませんし、そういう危険はないようにということを見きわめながら設計させていただいております。

【委員長】ほか、よろしいでしょうか。

これも事業の妥当性に関するご意見は特段なかったというふうに判断させていただきたいと思えます。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ことにさせていただきますと思いますが、よろしゅうございますか。

ありがとうございます。

■ 一般国道8号敦賀バイパス にかかるとの審議について

それでは、続きまして、資料 No. 8の「一般国道8号敦賀バイパス」です。ご質問でございますでしょうか。

【委員】質問なんですけれども、10ページにございますコスト削減というところなんですけれども、トンネルの断面形状を変えられるというコスト削減がよくあるかと思うんですけれども、これは具体的にはいつの時点の何の計画に対して今回出されているのでしょうか。

【事務局】すみません、都市計画決定のときの断面と比較して今回新たな工法で断面の縮小を考えるとということでございます。

【委員】都市計画決定のときに必ず断面を出されるんですか。何年ぐらい前になるのでしょうか。

【事務局】昭和47年でございます。

【委員】47年ですか。わかりました。

今回に限らないんですけれども、往々にしてトンネルのサイズを変えろとか、あとコンクリートをプレキャストにするとかというコスト削減がよく出てくるんですけれども、こういうことが削減になるということがわかっているならば、当初計画からそういう形で設計できるんじゃないかというふうにも思うんですけれども、今伺ったように、かなり前に

都市計画で計画されていたものであれば、そのときはそういう技術が応用できるということとはなかったんでしょからコスト削減になるかと思うんですけども、いつもそのように思いますので、できれば、いつ時点からの変更ということがわかれば、なおありがたいなというふうに思いますし、もっと何か工夫が、こういう一般的な削減というよりも、それぞれの地域でもっといろんな工夫があるのかと思いますので、そのあたりも今後努力していただけたらというふうに思います。

以上です。

【事務局】ありがとうございます。コスト削減について、今後いつの時点のものに対してということについては心がけて説明させていただきたいと思います。

また、コスト削減という視点は、設計段階、そして施工段階というところで常に我々事業者も心がけて、さまざまな取り組みをしてコストを下げていくという努力は常に、常にしていきたいと考えてございます。

【委員】11ページの関係自治体の意見を拝見してますと、福井県の知事さんのご意見は、それほどほかの事業と比べて、ほかの事業ですと「ぜひやってほしい」とか「早期に完成してほしい」とかいう熱意が感じられるんですけども、この場合はそれほどでもなさそうな感じがするんですがね。そうすると、幾つも事業がある中で、まして今予算が厳しい折から、そういったものは優先順位は低くなるんでしょうかね、全体としましてですね。ほかの事業と比べてですね。これは整備局の方々にお聞きしたほうがいいのかもかもしれませんけれども。

【事務局】まず、私のほうからよろしいでしょうか。

ここににつきましては、基本的に県さんのご意見といたしましては、事業を継続にして異存はないというところで、それに付随して今後の動向等を見て判断というところにつきましては、我々もそういうような観点を持っているというところと同調して、そしてそれにつきましては交通量の増減とかありますが、整備のやり方について、そういうような、実際に連携をとって協議していこうというような観点だというふうに聞いてございます。

【委員】私も委員として、事業の継続というか、残しておくということについては異存は全然ないんですけどね。まあ、優先順位は低くなるんじゃないかなと。こういう自治体のほうのご意見が余り熱意が感じられないように思いますもんですから。まあ、この知事さんがいつもそういう言い方をされるのかもしれませんが。ちょっと気になった次第です。

【事務局】 実際、敦賀バイパスの道路建設促進期成同盟会につきましては顧問に知事が入っていただいておりますし、参与は県の土木部長というところで、その事業計画についても敦賀バイパスの4車線化の早期完成というところの事業計画を上げていただいておりますので、そういう熱意がないということではないかと思っております。

【事務局】 福井の知事さんの一番の今の思いといいますのは、これで前も評価していただいたんですが、中部縦貫という道路がございまして、福井の北陸道から東海、北陸、岐阜のほうに行って、あと松本、東京のほうに行く道路なんです、そちらの思いというのは非常に強うございまして、知事さんこれについて特に興味がないということではないんですが、まず第1にそちらへの思いというのはございます。という知事さんの思いというのはあると思います。

【委員】 先ほどの指摘と繰り返しになるかと思うんですけどね、この道路って、敦賀バイパスというのは、先ほど最後のほうでちょっと触れられたんですけど、舞鶴若狭自動車道との広域のネットワークの中の位置、必要な路線という位置づけだと思うんですね。これが要は福井から敦賀を経て日本海側の舞鶴、そこからまたさらには兵庫のほうに抜けていくという広域ネットワークの中の1つのものだという位置づけだと思うんです。そういう説明がなかなかないんですね。そのポイントだけでやってしまうので、そうではなくて、ほかの道路もそうなんですけど、もうちょっと広域で見たときにどうなのかという点をきちっと位置づけていただきたい。

先ほどご指摘があった中部縦貫自動車道に関しては、例えば福井の北部とか、あるいは石川、富山というのは、今までどっちかという近畿圏という意識が我々あったのが、向こうのほうに道路がどんどん出てきて、中部とか関東圏に引っ張り込まれていると。その中で近畿としてどうするんだというようなことも含めると、広域のネットワークの中の1つですよというような説明はやっぱりしていただきたいなというふうに思います。

【事務局】 広域ネットワークの重要性につきましては、もちろん今までもそうですし、今回の大震災を受けまして特に言われていることとございますので、今後につきましては、そういう観点、肝に銘じて考えていきたいと思っております。

【委員長】 事業の妥当性についての話は余りなかったんですが、例えば先ほどご指摘のあったコスト縮減、代替立案等の可能性というのは私も前から気になっておりました。極論をいえば、コスト縮減の可能性はないといいきってもいいと思うんですよ。ところが、今回の話は、特に代替案立案の可能性の問題です。再評価でいろんな状況の変化を見て現行

の計画案とは違う代替案を検討した方がいいのかどうか、そういう視点を持つことが大事なんですよ。

今回の再評価において、残る区間の4車線化は、今後の敦賀港の国際ターミナルとか、それから近畿自動車道の供用の交通量の動向等を踏まえつつ考えるということなんですよ。今回の再評価において、代替案立案等の可能性について検討されている。こういうところはやっぱりもっと強調されてもよかったですんじゃないかと思います。

どうもコスト削減というと、機械的に書いているという感じが否めない。コスト削減であれば、どういう意味で技術革新があって、コスト削減が可能になったという説明が欲しい。この案件だけじゃないですけどね、全体の案件を通じてそういう吟味がやっぱりきちっと必要でないかと思います。

ただ、以上のことは事業の妥当性の話に関係することではございません。この審議結果ですけれども、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して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42号田辺西バイパス にかかる審議について

続きまして、資料 No.9の「一般国道42号田辺西バイパス」です。何かご意見ございませんでしょうか。

【委員】いただいた資料の6ページ目のB/Cのところなんですけれども、事業全体の便益が総便益で315億円とありまして、残事業の便益のところの総便益が138億円とございます。ここの総便益、もともと事業全体の総便益の315億円という数字と残事業の便益の総便益138億円という数字が違っております。

例えば、きょう審議させていただいた初めの4つぐらいは、事業全体の総便益と残事業の便益の総便益は数字が同じだったと思うんですね。先ほどの敦賀のところと今回は違うんですけど、そこは残事業の総便益を事業全体の総便益の数字と同じにしたり、ないしは残事業のときには総便益の一部の総便益の数字を使ったりしている。そこはどういうメルクマールで区別されているのかを、簡単に結構です、すみません。

【事務局】先ほど言いましたとおり、全体で3.8kmございまして、ここの600mが供用してございます。あと、全体の事業には、これは当初試算してはございますけれども、残事業で

今度600m引いて、3.2kmで残事業を計算したりB/Cを掲載したりというのが最近の推進でございます。

【委員】お伺いしているのは、あるときには事業全体の総便益を残事業の総便益の数字に持ってこられる場合もあるし、だから今回の田辺西バイパスのときには310億と違う、今おっしゃった一部の数字を持ってきておられますよね。そのこの区別の仕方というのは、どこで事業全体の総便益をイコールで持ってこられたり、今回のように残事業は一部だからといって130億という315と違う数字を持ってこられたりするののかという質問なんです。

例えば、先ほどの和歌山岬道路の8ページのところですと、申し上げているのは、事業全体の総便益は423億と書いてございまして、残事業の総便益も423億と書いてありますよね。和田山八鹿道路も同じようなことだったと思うんです。八鹿道路のほうは、7ページの事業全体総便益は1,173億とありまして、残事業も1,173億。イコールなんです。いろんな便益の出し方で、間違っているとかいうことを申し上げているのでなくて、あるときにはイコールであったり、あるときには違う数字が、少なりのね、少なり、315億より少ない数字が出て、多くなることはないんでしょうけど、その出し方の区別というのが、すみません、勉強不足で申しわけないんですが、簡単に結構ですが、こういうときにはイコールで行くんだ、こういうときには違うで行くんだということを、ちょっと……。その何かそれがわかれば教えてほしいなと思って。

【事務局】これは計算する評価単位のことになるんですけども、例えば今回ですと、途中で開通している部分がありますので、残事業費というのは今の時点で残った事業費のことを言いますが、効果というのが開通したところを除いた効果になるんです。総事業費というと全体の事業費を入れますので、例えば和歌山岬ですと途中で開通していないので、残事業費を評価するときの総事業費、残事業の便益を計算するときの総事業費は同じになるんですけども、その違いになります。

【委員】一部開通しているかどうかなんですか。

【事務局】そうです。一部開通していて、残りの区間だけ開通したときの効果を分けて残事業の効果にやっているものもあれば、一気に通貫で開通するときは、残事業というのは現在なので、必ず残事業と総事業は違うんですけども、整備効果の場合は、段階的に開通する場合と一気に開通する場合でイチ・ゼロの場合もございますので。

【委員】そういたしますと、例えば以前、本件の場合でないんですが、和田山八鹿道路と

か、事業全体の総便益の数字と残事業の便益の数字が同じ場合は、事業全体に対して残事業というのは、当然費用というのは残事業の残った費用というのは日を追うごとに、年を追うごとに減っていくだけのことですよね。そうすると、ここの費用便益を出されておりますけど、これは何か意味があるのかな。要するに、費用が残り1億のところでは例えばこの日が来てここに提出されたら、総便益は1,173とかいう数字になってくる。

【事務局】 そうなります。

【委員】 ねえ。そうすると、同じであれば、ここの3.1とか5.1とか10.1というのは全く年月だけの話で、1.1以上であって、かつ最終的には総便益の億単位なら億単位のところまでの数字が上がるというだけのこと。数字が出てくることになるんですね。

【事務局】 論理的には先生がおっしゃるとおりです。

【委員】 何か意味があるのかなという気がしますね、そうすると。

【事務局】 意味があるのかどうかという議論はまた別ですけれども、ある程度、例えば10%ぐらい進捗していて余り効果が上がらない場合はやめるという選択も選択肢の中にあるものですから、ですからあと1日のところでやめるということはほとんどないので、すごい効果があるので、ここでやめる必要はないよねという判断をするということが数字としてあらわれているんだと思うんですね。

【委員】 わかりました。

【委員長】 よろしいですか。ほか、ございませんか。

じゃあ、ございませんようですので、田辺西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るということにさせていただきたいと思います。よろしゅうございますか。

■ 柴山港柴山地区避難港整備事業 にかかる審議について

続きまして、資料 No. 10の「柴山港柴山地区避難港整備事業」です。何かご意見ございますでしょうか。

【委員】 事業の必要性とかというのは、これは特に疑問はないんですけど、ただ問題は進捗のスピードの話なんですけど、これ開始の時期から考えて、すごく時間がかかっているんですけど、これ何でこうなるのかということと、それから、これ日本海ですから、（冬場の）工事が大変ということもあるんでしょうけども、やはり避泊の重要性というのは強調

されているとおりに非常に大事なんで、一刻も早く能力の効果を発現させるようにしたほうがいいと思うんですけど、もうちょっと早くできないもんなんですかという質問です。

【事務局】兵庫県知事からもご意見いただいているように、できるだけ早期に整備をしてまいりたいと思っておりますが、現状でいいますと、大体2年に1函のペースでケーソンの据えつけになっております。

施工の手順でいくと、ケーソンを全部で8層に分けて打ち継いでいくというような施工になっておりまして、陸上ヤードで2層目まで打ち継ぎ、それから海上の仮置き場というところに移して、そこで3層目から8層目を打ち継ぎ、それからさらに防波堤の設置場所に持っていくということになります。何分構造物が大きいものですから、施工期間が1層から2層で8カ月ほど、3層から8層まで約1年ほど、製作するのに時間がかかります。

それから、ケーソンを実際に据えつける時期についても、海水浴シーズンを避ける、漁期を避ける、またここは日本海側ですので冬期風浪を避けるという据えつけ時期に制限がかかってきます。

あと、ここは山陰海岸国立公園ということになっておりまして、ケーソンの製作ヤードを広げるというのもまた簡単ではないという、非常に制約のある中で事業をおこなっております。できるだけ早期完成に努めたいと考えてございますけども、平成38年まではかかるかと考えてございます。

【委員】事情はよくわかるんですけど、やっぱり効果発現を考えると、これ、とっとつくらないとまずいなというので、皆さんそれは痛しかゆしで思われると思うんですけど、本当にできるだけ早くしてくださいというぐらいですね。

【委員】これ、海の暴風雨を避けるためにこういう形で避難されるのはいいんですけど、例えば港に接岸して避難するとか、もっと防波堤を強くして、その防波堤の中で、接岸しなくても何かそういう避難の仕方はないんですか。海中に泊まっていなきゃならないんですか。接岸して避難できないんですか。

【事務局】ここは漁船が多い地区なんですけど、大体そういった貨物船が接岸できるほどの水深がありません。ここにいかりをおろして錨泊をするということになっております。ですから、接岸はここではできない。できないというか、そういうところではありません。ここのエリアの静穏度を確保して、ここに船が入って嵐が過ぎ去るのを待つということになってございます。

【委員】すみません、全く素人でわからないんですけど、地図を見ても、1隻分の占有エリアがすごい大きいですよ。そうすると、例えばこれ完成して、1,000tですか、1,000GTぐらいのものが例えば先に避難してきて、一番手前のところに停泊してしまうと、真ん中とその後ろというか、奥の2つは使えなくなっちゃいますよね。先に一番大きいのが……

【事務局】ここに泊まっているということですか。

【委員】はい。

【事務局】大体避難するのは、実際に暴風雨の警報なりが発令され、そういう情報を船舶が受けて行動しますので、波がそれほど荒れる前に大抵の場合は行動をします。そのときはここの中に入ってこれる大きさの船舶は入ってこれます。

船はレーダー等を積んでますので、このエリアを使いたい船が万が一2隻とかあった場合、ここはもう埋まっているということが分かりますので別のところを探すという避難行動を船舶はとるといふふうに考えています。

【委員】そううまくいけばいいんですけど、例えば大型船が先に入ってしまうと、後ろの2つは入れなくなるということは事実だと思うんですけど。もっと言ったら、2隻避難、これは3つ避難できるんですか。2つなら2つでもいいですよ。2つでね、例えば入り口に大きい船が、1,000t級が先に係留してしまうと、奥はせっきゃく500t級が後で避難しに来ても使えないというのは事実だろうと思うんです。それが1つ。

それから、これ、もっと言ったら、2台避難するところを使われて、2台やっても、じゃあ3台目が来たとしても、それは2台が先に占有というか、優先している人がいるわけですから、そうすると3台目は残念ながらあなたは出ていきなさい、ないしは沈みなさいと、こういうふうになるんですかね。

要するに、何が言いたいかと言ったら、何か投資しているわりには効果がもっと、係留とか、湾を、港を深く掘って、係留したらもう少し、2台ではなくて、4台とか5台とか、ないしは防波堤をすることによって最低限転覆とかいう海難を防げる方法が、全然専門外の話で申しわけないんですけど、ないのかなと。要するに、占有面積がすごく大きい割にその効果というのがあるのかなと。言っている意味は、先に大きいのが来たら奥は使えないという話。

もう一つは、2台占有してしまうと、3台目は出ていけの話になるんでしょう。

【事務局】既に入っている場合に、来たときに入れないんじゃないか、そういうご指摘で

すよね。そのときには、船舶はレーダーがついていますので、避難警報が発令されて、どういう行動をとるかといったときに、ここに停泊されているということを船長さんはわかりますので、そのときには柴山港に来て目視して入っていることを確認してから、どこか次の避難場所を探すという行動はとらないと。既に事前に知っておると。

【委員】 事前は事後はともかくとして、入れないことは事実ですよ。

【事務局】 入れないことは事実です。

【委員】 だから、2台分ガレージがあっても1台しか入れないということになっちゃうということですよ。

【事務局】 湾の外側の場所に船が泊まっていると中に入れられないのかというと、ここでいうと、大体200mぐらい半径があって、船舶の船長が85mぐらいです。船が波の向きによって揺れますので、実際の荒天時については、このエリアというのを確保していく必要がありますけど、嵐の前の静穏な状態のときに入港することは可能と思います。

【委員】 暴風雨で転覆する可能性があるから入港されてきているのではないんですか。

【事務局】 暴風雨で入港しますけども、暴風警報などの発令はその海岸で実際に船舶が航行できないというような状況の前に発令はされます。予想して発令されますので、海が荒れて擾乱をして、こういう水域を航行できないという状況の前に、嵐の前に行動をとるということです。

【委員】 そうすると、何かこの図示はこの円が大き過ぎて、実は間違いだという話なんですか。

【事務局】 避泊船1隻に対して、円が非常に大きいのは、船は振れ回るという概念なんです。それは、風向きが変わりますと、いかりをおろしても、いろんな方向に船が流されるということを考えてあの円を確保しているものですから、あの円が船の大きさに比べて非常に大きいのは事実なんです。

ただ、その円に2隻、3隻入ると、やっぱり船がお互いに衝突する可能性があるので、そこは非常に難しい。

大型船である1万GT、2万GTの船であれば暴風時は沖へ逃げてしまうと。小型船の漁船なんかは、おっしゃったように岸壁に着けることはできるんだけども、ちょうどこの500GT、1,000GT、2,000GTあたりはちょうど境界域でありまして、沖に逃げたら危ない。

それから、500GT、1,000GTの船を暴風時に岸壁から綱をとって泊めておく

係留避泊という、研究もずっとしてきたんですが、やっぱり危ないということで船の側の同意が得られなくて、暴風時に停泊して避難させるというのは今のところまだできてないんです。ということでこういうふうな大きな振れ回りを考えた避泊エリアをとっている。

そのための静穏な水域を確保するということになっておりますが、おっしゃるように、本当にこれで効果があるのか、もうちょっと合理的に避泊できるんじゃないかという議論は私どもの中でもございまして、それはずっと検討しているところでございます。まだそこまで行ってないということでございます。

【委員】このあたりは、平均で結構なんですけど、日本海が荒れる時期ですけど、もしもあるときに警報が発令されたら、避難を要する船数というのは大体何台ぐらい航行しているものなんですか。要するに、その辺のデータが全然ないのでね。

もう一つお伺いしたいのは、例えばこの50年間に何回そういう暴風雨で海難事故が起こったのか。この100GTから500GT、500GTから1,000GTの船で、暴風雨が原因でこの地域で——50年でも30年でも結構です——過去どのくらいの転覆事故が起こったのかということを知りたいのと、それから一体何台ぐらいこの海域にはいるんですか、大体日本海が荒れる時期。この海域というのは、舞鶴から境港のこのあたりなんですかね。要するに、逃げてくる該当の船も、100台該当者がいるのか、二、三台しかいないのかさえわからないので、議論がわからないんですが。

【事務局】このエリアの隻数でございまして、入出港情報からそれぞれの海域がどの程度の船がいるのかということで計算をしておりますけど、このエリアで大体年間100GTから3,000GTクラスで9,500隻が航行をしているということがわかってございます。

ここから実際に船種別の荒天が予測されるときに避難行動の特性、逃げる、あるいは出港しないとか、そういった判断、船の大きさによって変わってきますので、船長さんの判断を考える。それから、避難港以外にも避泊するエリア、ほかの港湾でも避泊するエリアはどこかというところで調べたうえで大体このエリアで5隻分の避泊、避難をする船のエリアが必要だということで、鳥取港と田尻港と柴山港で分担して受け入れる。うち柴山港で3隻分を確保するということになってございます。

船舶の該当の事故件数は、いろんな統計のとり方があろうかと思うんですけども、海上保安庁第八管区海上保安本部の救難の統計データであると、大体貨物船で4隻から10隻ぐらいで推移をしているというふうな統計データがあります。

輸送している船舶があって、そこで実際に避泊を必要とする船が何隻いるのかということ
を推計しておりますので、投資効果がないとかということではないとは思っております。

それから、避泊の実績、既に停泊できるところが、100GTから500GTのところ
がございますけども、実際に避泊エリアにしている泊地(-6m)については、避泊行動を
とっている船舶は実際にはございますので、避泊をしないということにはならないと思っ
てございます。

【事務局】 ちょっと補足いたします。6ページの費用対効果分析のところ
に安全便益を出してありまして、これは、船のクラス別に分けて確率論で海難減少に伴う損失の回避額を
算出しております。

海難事故は、そんなに陸上の道路の事故のようにたくさん起こるわけではないもんですか
ら、海象条件と、どのくらいの船がどういう事故を起こしたかというのを全国で統計をと
って、その統計に基づいて事故率を出して計算しているものですから、そういった便益の
出し方と今ご説明したものがよりうまくリンクしないので、いろいろご疑念があると思
いますので、その辺の説明の仕方をもうちょっと工夫させていただきます。

ただ、この海域について、どのくらいの事故が起こって、それが毎年どうなのかとい
うと、先ほどの八管本部のああいいうデータしかないものですから、その辺についてはもう少
ししっかりとご議論いただけるようなものをまた考えたいと思いますので、ご理解いた
だきたいと思っております。

【委員長】 こういうことに関しては、すでにマニュアルができてい
るんでしょう。リスク分析をして避泊の便益を出す方法に関してはルール化されてい
て、それに基づいて今回計算しているんですよね。

【事務局】 はい、そのとおりです。

【委員長】 マニュアルをつくる時にはきちっとリスクの分析を、あるいはリスク評価を
科学的な方法で検討している。参考資料の中に数字がいっぱい出てきます。参考資料とし
て、計算方法に関する情報が開示されているんじゃないですか。その基本的な考え方
をご説明いただいたらそれでいいと思うんですけど。

参考資料をもう一つつけておられますよね。

【事務局】 はい。

【委員】 避泊って、なかなかわかってもらえないでしょうね。

【委員長】 よろしいですか。ちょっと説明の仕方に工夫が欲しい。

【事務局】 便益の計上、損失回避額ということでおっしゃっていただきましたですけども、損失額の原因単位、事故が起きたときにはどれだけの損失が出るか。

それから、損傷区分別ですね。それは、事故の重大性といいますか、座礁するとか、そういった事故の損傷区分によって発生確率というのを出して、これは収容隻数、それから年間の荒天回数、海難が発生する可能性のある日数というのがどの程度なのかというのを日本海の各沿岸で出すと、日本海側の場合は年間13.7日ということで、これの計算をしまして、海難損傷減少に伴う損失回避額、中身としては、操業停止の損失とか、人的損失とか、積荷自体の被害額とか、事故船の処理費用とか、油の除去費用とか、そういったもので計上して便益というのを出してございます。便益の計上法については、こういった内容になってございます。

【委員長】 いろんなパラメーターに関しては、本省のほうでその値を決められている。

【事務局】 はい。

【委員長】 決められた数値を使って計算していると、こういう理解ですね。決めるに当たっては、過去のいろんな事例とか、そういうのに基づいて、発生確率というのが1つはポイントなんだろうと思いますけどね。そこを精査されてこられていると、こういうことだと思うんですけど。

【事務局】 そういう計算の仕方をしてはいるんですけども、少しリアリティを持っていろいろと、実態といいますか、何が起きているかをこの地区でご説明しようとしたんですが、なかなか両者に乖離があるものですから、少しわかっていたできにくかったと思います。またその辺、説明の仕方も工夫させていただきたいと思います。

【委員長】 じゃ、もうよろしいですか。いいですか。

それでは、いろいろご意見がありましたけども、やっぱりわかりにくい現象なのかもわかりませんね。

それでは、柴山港の件ですけども、妥当性については、3隻1回というのはもうちょっと個々の検討の余地はあるらしいんですが、この整備事業そのものの妥当性、それについてのご意見ではないと判断させていただきたいと思いますが、対応方針のとおり、事業継続でいいということにさせていただきたいんですけど、よろしゅうございますか。その点に関してはご異論なかったと思うんですが。

じゃあ、ありがとうございました。

■ 淀川河川公園 にかかる審議について

それでは最後、資料 No. 11 の「淀川河川公園」です。ご意見ございますでしょうか。

【委員】 ちょっとこの資料に直接ついてないやつで、こっち側の参考でつけているやつのもので、「共通一様式1」で検討対象公園となっているやつで、一番下のところなんですけど、評価基準年23年度のところを見たら、僕の桁の見間違いじゃなかったら、これ年間維持費が8億円なんですけど、そんなもんなんですか。これ、全体の広場面積で、現供用面積だけで180ha あって、全体供用図で見ても、緑地面積だけで800ha 以上、広場面積だけで400ha 弱で、維持管理費が年間13億円ぐらいなんですけど、これはこんなもんでできるもんなんですか。

【事務局】 前回評価時が維持管理費で10億ぐらい、今回評価時で8億ぐらいで、やはりオープンの公園ですので、そういった実際の人の使うところの管理、例えばテニスコートですとかグラウンドとか、そういったものは管理運営自体を切り出しています。ですから、そういうところは料金を取って管理運営をされていると。それ以外のところの例えば草刈りですとか施設の更新とか、そういうのは行っているんですが、確かに面積にしては何とかそういう金額で今のところできていると言えはできている状況になってます。

【委員】 ちなみに、これ事業の中で結構な部分が維持管理にかかっているようにも見たんですけど、実際お金がかかっているというのは、草刈りが一番かかっているんですか。

【事務局】 4分の1ぐらい草刈りにかかっています。やはりああいう芝生に維持するのは維持管理がかかると思います。

【委員】 ほかは何かそんなに目立ったものというのはいないんですかね、品目で。

【事務局】 いろんな施設が古くなってきますので、そういったものの更新ですとか、それと新規の開園が河川整備計画の議論だとか、あるいは基本計画の議論の間少し止まってましたので、新規の整備はこれからということになっていこうかと思っています。

【委員】 今後の建設費というところで、うち用地費21億とあるんですけども、まだ用地を買わないといけない必要があるんでしょうか。

【事務局】 実際の整備は地域協議会で議論しながらどういうふうにやっていくかというのを決めていってやるのですが、当初の想定としては、サービスセンターを設ける場合に、堤内側といいますか、洪水の危険があって川の中のほうに作れないので、町側のほうに用地を確保してサービスセンターを設けるとか、そういったお金というのは一応計上しています。ただ、実際にそういったサービスセンター機能として、どういったものが必要かと

か、地域の利用の中でどう位置づけしていくかというのはこれからの議論だと思っています。

【委員】恐らくその沿川の地方自治体と一緒に開発したり公園をつなげたりということがあると思いますので、特にそういう土地を買収せずに一緒にやっていたらいいのかなというふうに思います。

【委員】直接この事業自体にという話ではなくて、ちょっと教えていただきたいんです。通常の公園であれば、計画をつくって、ハードウェアの整備をやって維持管理をやって終わりだという話になるだろうと思うんですけど、河川敷のこういう形の公園の場合には、河川整備とあわせて、公園として使う、あるいは使い方というのは、これどんどん変化していきますよね。淀川の場合も当初と比べてどんどん広がっているし、整備の仕方も違ってきますよね。

そういう中で、当初と計画自体が変わっている中で、昭和48年当時はどうだったとか、今はどうだ、これから先どうだというように、全体供用が平成43年と言うけど、43年になる前に多分基本計画自体もまた変わっていくだろうと思うんです。そういう意味ではこういう公園単位で評価していくのがいいのか、その中の、例えば三川合流部についてこういう整備をするという単位で見えていくのがいいのか、ちょっとそのあたりが気になったところなんです。

今の段階でB/C12以上あるからとは思っているんですけども、極端な言い方をしたら、多分これで平成43年までに今の計画どおりにつくって終わりということにならずに、計画自体も変わっていくだろうし、事業の内容も変わっていくだろうという中で、そういう変化するものをどう評価していったらいいのかというところがちょっと気になったんですけどね。

【事務局】おっしゃるとおりだと思います。ほかの事業では、例えば残事業の評価をやったりもしているのですが、公園はそういう残事業をどう評価するかという手法もまだ定まってない状況でして、なおかつ、ご指摘がありましたように、議論しながら整備も考えているということもあります。

厳密に言いますと、今後、例えば大阪府域で3地区追加開園をしますという話をさせていただきましたが、追加開園の多目的広場と駐車場とかという小さなやつだけを取り上げて、都市公園の小さな公園だという認識をして、それだけを取り上げて評価するというのは、手法としては可能だろうと思います。ただ、それをこの淀川河川公園でやるのがどん

な意味があるかはわからないのですが。例えば先ほどおっしゃった20年というのも、20年で果たして終わるかどうかがよくわからない中での20年、費用便益を出すための20年でもありますので、本当に公園というのをどのようにB/Cを出していくかというのは、引き続き検討が必要だというふうには思っております。

【委員】今のご質問に関連して、コメントなんですけど、河川公園なんで、上流から下流までつながっているわけですね。その間には舟運もあり得るし、いろんな観光要素が新たに発生する可能性もあって、ですからスポット、スポットで個別個別にやるよりは、やっぱり全体、総体として上流から下流まで一体のものとして考えるほうが、河川公園というものは妥当なんじゃないかなというふうに思っておりますけど。

【委員】ごめんなさい。私の言い方が悪くて、誤解を招いたかもしれないんですけど、全体として評価するというのは私も必要だろうと思うのですが、例えば公園でも、明石のやつとか奈良のやつ、これまでやりましたけど、ああいうものであれば、基本的な設計をやって、それをいつまでにつくっていくという形で、微修正はあるとしても、そう大きな変化がある、整備の事業の変化があるわけではないんだけど、この淀川の河川公園なんかは、やはり河川整備の状況に合わせて淀川の河川公園全体の整備のあり方というのも時代ごとによって変わっていくだろう。そういう変わっていくということが想定されているものを一体どういうふうにこの場で評価していったらいいんだろうか。

特にB/Cなんか出すときに、とりあえず今の基本計画に基づいてやるしかないんだろうけども、その基本計画で平成43年に全体供用しますというけど、多分平成43年ごろにはまた違う基本計画になっていて、違う事業内容になっていてという、そういう意味では43年までに終わりというんじゃないし、もっと先、先に計画も変わりながら整備されていくものを一体どういうふうに評価していったらいいんでしょうか。その点についてどうお考えなんでしょうか。何かあるんでしょうかということをお伺いしたかったということなんです。

【事務局】なかなか難しいかと思うのですが、1つの方法としてそういったことを整備していくという仕組みが適切かどうか、どのようにちゃんと意見を聞いているか、先ほどの地域協議会を設けていますとか、そういった意思決定の仕組み自体が適切かどうかをご議論いただくという観点と、やはり公園というのは使ってもらって何ぼですので、実際の開園したところがどのように人に来てもらっているとか、そういった事後評価というのは十分可能という気がいたします。

それでいきますと、年間600万人ぐらい来てもらっていますので、1人当たり1,000円ぐらいの効果があるとすると、年間60億円ぐらいの効果があって、そんなにお金かけてませんので、そういうざっとした評価は各地区でもできなくはないかなと思います。

【委員長】今、委員がおっしゃったことは難しい。

【委員長】河川事業の残事業評価をどう考えていったらいいかというのはずっと議論はしているんですね。公園の残事業評価をどう考えたらいいのか、というマニュアルができてない、そういう段階なんですね。

治水事業にしても、今、残事業の評価結果が1を切るようなところが出てき始めております。その水系一貫とした事業として効果を発揮する中で一つ一つの施設の評価をどう考えていけばいいのか。例えば、左岸は整備したけども、人口が少ない右岸は整備されていない。洪水が起こったら右岸のほうへ必ず流れる。そういう中で右岸がB/Cが少ないからとめていいのか。1より少ないのでプロジェクトを中止してしまうというジレンマ。今まで1を守るというのが一つの河川の治水経済調査要綱の考え方だったんですが、今それはちょっと外しましょうという議論も出てきているんですね。

それじゃ、総事業便益が1で、残事業便益も両方が1というのはプロジェクト継続にかんしては、慎重に検討する必要がある。総事業便益は確保しながら、残事業便益が1を切ったときの考え方をどうするか。しかし、それは結局個別個別で見えていかな仕方がない。一つ一つの事業のその時点での妥当性ということを判断していかざるを得ないというのが現状です。答えになっているようではなっていない。そうしか言いようがないというね。そういうような状況だろうと思いますね。

治水事業ですらそうで、この公園にかんしてはもう一つ、先生がおっしゃったように、河川の整備事業のほうに従属して変わってくるものですからね、将来が非常に見通しがつきにくいという難点、論点は多分あるかと思いますが。

ただ、やっぱりこの再評価というのは、当初の計画の枠組みの中で、継続がいいかどうかという議論で、もしここで何かいろいろ議論が出てくれば、長期的には計画そのものへのフィードバックということはあるかと思いますが、それはこの委員会の所轄の範囲外の話だと。そういう整理の仕方をさせていただきたいなというふうに思います。

それでは、妥当性の話というのはほとんどなかったもので、これも原案どおり、事業継続でよいと判断されるという形で取りまとめ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。

どうも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。

■ 一般国道24号大和北道路 にかかるといふ意見について

【委員】すみません、ちょっとよろしいですか。直接ではないんですが、大和北道路に関するこゝで、これ今、橿原あたりまで、京奈和ですか、完成しているということだと思ふのですけれど、残りの部分といふのは、この評価委員会て後に評価の対象になるということてよろしいでしょうか。

それてあれば、ちょっと将来的なこゝなのてすが、今この大和北道路に関しては、奈良県て沿線地域が29%、出荷額が80%ということて、これは必要な道路だと思ふんてすが、残り和歌山に向てての道路はずつと山間部てすよね。そうすると、和歌山県といふのは和歌山市に人口も産業も集中しているのて、例えば産業面からいへば、大阪までもう道路が2本通つてますから、和歌山て産業のために奈良までこの道路を通す必然性といふのは少ないのではないかと思ふのてすね。

そうしますと、今度て観光ということになるんてすが、先ほど観光のときに、観光の必要性として3つて世界遺産ということてでしたが、高野山の場合て観光地ではなくて霊場てすので、そのあたり、京都に行つて、奈良に行つて、ついでに和歌山、高野山まで行つて観光するといふ地域ではないのて、その地域の意見をどういふふうて反映するのてか。県を通じてしっかり聞いていただくということだと思ふのてすが、やはり高野山て観光協会等々にきつちりそこて確認をしていく必要があるのではないかと思ひます。

それで、あともう一つ、防災といふところ、今回の洪水て被害から考えてもこれは非常に大切なこゝだと思ひます。ただ、防災といふ観点てこの道路て必然性を今後訴えるのてあれば、今これインターが橋本てすよね。橋本から和歌山といふのは既に幹線道路もあると思ふんてすけども、今回のような紀南地域て入る道路、この橋本からどういふふうて紀南地域て入るのてかといふところを含めて、道路整備も含めて訴えていただく必要があるのではないでしようか？今回も、私が勤務する和歌山大学に防災センターがありますので、県てほうからボランティアてを要請されているのてすが、道路が今寸断されていて、きのうの時点ては龍神から1本田辺、新宮てほうて入る道て確保されているかもしれないといふ情報は得ているんてすが、対面通行てできないということてす。ということて、残る防災

で訴えられる場合は、このインターからどんなふうに関南地域にアクセスするかということ、その整備も含めて一緒に考えていただきたいなと思います。

【委員長】ご意見として承っておきます。

本日の審議はこれで終わりにしたいんですが、次回以降はもっと案件がふえてくるんで、プレゼンはめり張りきかせてお願いしますね。事前に我々は資料はいただいているので、一般的な背景とか、そういうのはもうわかっておりますので、ポイントに絞ってご説明いただきたいというふうに思います。

■ 事業評価監視委員会審議、議事録（速報版）の確認 について

【事務局】長時間にわたります審議をいただきまして、ありがとうございました。

【委員長】それでは、議事3、事業評価監視委員会審議議事録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案について、事務局より読み上げてください。

【事務局】お手元の資料のとおりでございます。審議結果のところをごらんいただきたいと思ひます。

本日の案件9件でございますが、いずれも各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、このようにまとめてございます。

【委員長】よろしゅうございますか、議事録。

それでは、お手元の資料のとおり確認させていただきたいと思ひます。

そのほか、事務局から皆さんにお知らせされることは……。

【事務局】特にございませぬ。

【委員長】委員からも追加ございませぬね。

それでは本日の審議を終了いたします。

【事務局】長時間の審議ありがとうございました。

それでは、以上をもちまして平成23年第2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。長時間の審議、まことにありがとうございました。

[議事録終わり]