

近畿地方整備局事業評価監視委員会(平成23年度第4回)

議事録

日時：平成23年11月14日(月) 15:00～18:14

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、第4回目の事業評価監視委員会を開催したいと思います。

それでは、早速でございますけれども、審議に入りたいと思います。委員の皆様方におかれましては、議事進行にご協力のほど、よろしくお願いいたします。

それでは、資料 No. 2 の事業評価対象事業の一覧表及び位置図について、事務局よりご説明をお願いいたします。

【事務局】 資料 No. 2 でございます。事業評価対象事業の一覧表及び位置図でございます。今回より、事業概要につきまして、ここで一括説明をさせていただくということでございますので、よろしくお願いいたします。

今回の事業評価、再評価でございます9件のうち、No. 1 の事業及び No. 3 の事業、これが事業採択後5年間が経過した時点で継続中の事業、いわゆる今回が最初の再評価になります。それ以外の案件につきましては再評価後3年が経過している事業でございます。

続きまして、事業概要につきまして、一括で説明をさせていただきます。

1番目の河川事業、九頭竜川総合水系環境整備事業でございますが、福井県内を流れます九頭竜川の中・下流域において、良好な自然環境の再生を目標に、水際環境の保全・再生や砂礫河原の再生、魚道整備等によります本川と支川・水路連続性の再生を目指す事業でございます。平成28年度にはすべての事業が完了する予定でございます。事業化が平成19年度、事業費が12.5億円、事業の進捗は約33%でございます。

次に、2番目の河川事業、新宮川総合水系環境整備事業ですが、和歌山県と三重県の県境を流れます熊野川の下流域におきまして、支川市田川・浮島川の水質改善や、地元のまちづくりと一体となった、歴史・文化に配慮した水辺空間の整備を進める事業でございます。平成24年度にはすべての事業が完了する予定でございます。平成3年度の事業化、事業費は37億円、進捗は約98%でございます。

3番目の港湾整備事業でございます舞鶴港前島地区複合一貫輸送ターミナル(改良)事

業でございます。舞鶴と小樽を結びます定期フェリーの大型化に伴いまして、フェリーに必要な水深を確保するための浚渫や岸壁整備を行う事業で、平成27年度に向けて事業を推進してございます。事業化が平成19年度、事業費は48億円、事業進捗が約42%でございます。

4番目に、道路事業でございます一般国道163号清滝生駒道路は、大阪と奈良を結びます地域高規格道路で、学研都市へのアクセス改善を目的とした道路でございます。延長1.1km、4車線の事業でございます。これまでに、大阪側1.9kmを4車線、1.7kmを暫定2車線で供用してございます。事業化が昭和54年度、全体事業費は1,066億円、事業の進捗は約46%です。

次に、5番目の道路事業、一般国道8号塩津バイパスですが、北陸自動車道木ノ本インターから敦賀方面を結びます、交通安全の確保を目的とした、延長3.5kmの現道拡幅及びバイパスを整備する事業でございます。これまでに、トンネル区間を含みます1.5kmを供用してございます。事業化が昭和59年度、事業費が123億円、進捗は約70%です。

次に、6番目の道路事業、一般国道9号五条大宮拡幅でございます。京都市市外部の交通混雑の緩和、交通安全の確保を目的といたしまして、延長0.9kmを4車線から8車線へ拡幅する事業で、これまでに0.5kmが完成供用、平成25年度には全線完成供用する予定でございます。事業化が平成4年度、全体事業費は210億円、事業の進捗は約92%です。

次に、7番目の道路事業、一般国道9号福知山道路でございます。福知山市内の交通混雑解消を目的といたしました延長5.8kmの4車線整備事業で、これまで1.7kmを4車線で、1.9kmを暫定2車線で供用してございます。事業化が昭和53年度、事業費は660億円、進捗は約71%です。

次に、8番目の道路事業、一般国道175号西脇北バイパスでございます。兵庫県西脇市内の交通混雑の緩和を目的といたしまして、延長5.2kmの現道拡幅及びバイパスの事業でございます。用地取得は約91%となっております。引き続き工事を推進して早期の供用を目指しております。事業化は平成9年度、事業費は400億円、事業の進捗は約37%でございます。

次に、9番目、道路事業、一般国道24号紀北西道路でございます。京都・奈良・和歌山を結びます高規格幹線道路、京奈和自動車道の一部で、広域ネットワークを整備するこ

とにより、所要時間の短縮及び交通安全の確保を目的として、和歌山県の紀の川市から和歌山市を通過する延長12.2kmの4車線の事業でございます。平成27年度に暫定2車線の供用を目指しております。事業化年度が平成9年度、全体事業費が1,160億円、進捗が約9%でございます。

以上が再評価でございます。

次に、事後評価が3件ございます。

1つ目の道路事業、一般国道24号五條道路でございます。これは、先ほどの紀北西道路と同様、京奈和自動車道の一部で、奈良県の五條市内を通過する延長7.9km、4車線の事業でございます。昭和48年度に事業化しまして、平成18年度に2車線で暫定供用しております。全体事業費は770億円です。

2番目の道路事業、一般国道483号春日和田山道路Ⅰは、兵庫県北部の但馬地域と丹波地域の広域交通ネットワークを形成します高規格幹線道路、北近畿豊岡自動車道の一部で、兵庫県丹波市内を通過します延長24.4km、4車線の道路事業でございます。平成2年度に事業化いたしまして、平成18年度に2車線で暫定供用してございます。全体事業費は1,800億円でございます。

3番目の道路事業、一般国道483号春日和田山道路Ⅱでございます。先ほどのⅠと同様、北近畿豊岡自動車道の一部で、兵庫県朝来市内を通過します延長7.3km、4車線の道路事業でございます。平成4年度に事業化いたしまして、平成18年度に暫定2車線で供用したところでございます。全体事業費は506億円でございます。

以上でございます。

【委員長】ありがとうございました。

■ 九頭竜川総合水系環境整備事業 にかかる審議について

■ 新宮川総合水系環境整備事業 にかかる審議について

【委員長】 それでは審議に入りたいと思いますが、まず資料 No. 3の九頭竜川総合水系環境整備事業と、資料 No. 4の新宮川総合水系環境整備事業について、あわせて審議をしたいと思います。何かご意見ございますでしょうか。

【委員】 ご説明のスライドのなかで説明があったかもしれませんが、ちょっとテンポが速過ぎて見落としてしまったんですけれども、ベネフィットの期間としてどれくらいを想定されてこの評価をされているのか、そのあたりをちょっとご説明いただければと思います。

【委員長】どちらの事業ですか。

【委員】多分両方とも同じマニュアルに基づいたものだと思うので、どちらでも結構かと思えます。新宮川の方に年数が載っていたような感じもするんですが。

【事務局】ベネフィットの算定といたしましては、事業完了後50年というものを勘案してございます。つまり、九頭竜川の場合ですと、平成28年に完了してございますので、それからプラス50年というところまでベネフィットを勘案してございます。

【事務局】新宮川水系も同じ50年でございます。

【委員】そのような長期間の情勢の変化はなかなか読むのが難しいと思いますが、現況を前提にいろいろ数値を置いて分析されているという理解をすればよろしいんですかね。

【事務局】はい、そのとおりでございます。換算につきましては、現在価値化をして換算しているというところでございます。

【委員長】そのほか、ご意見、ご質問ございませんか。

質問がございませんようですので、審議結果を取りまとめたいと思いますが、九頭竜川総合水系環境整備事業と新宮川総合水系環境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）のとおりに、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。

ありがとうございました。

■ 舞鶴港前島地区複合一貫輸送ターミナル（改良）事業 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. 5 の舞鶴港前島地区複合一貫輸送ターミナル（改良）事業について、何かご意見ございますでしょうか。

【委員】この前島地区というのは、小樽と舞鶴港を結ぶ船以外に、例えば過去二、三年の間にはどういう利用のされ方をされているのでしょうか。

【事務局】フェリー以外の船舶については、例えば背後に重油タンクがございますので、そのタンクに入れる燃料を輸送する船が接岸したり、あとは鋼材を輸送する船や旅客船が利用してございます。

【委員】フェリーというのは年間何回ぐらい接岸するののかということと、例えばフェリー以外の船というのは年間何回ぐらい接岸するものなんですか、この前島地区というのは。アバウトで結構ですが。

【事務局】平成22年のフェリーの利用実績は、約280回ぐらいです。重油に関しては

正確には把握していませんが、月に二、三回程度の利用のため、年間でいうと30回程度とされます。旅客船は、今年は2回ほど利用しています。

【委員】 ちょっとよくわからないんですけど、これ、今ここを定期的に利用されているのは1社だけ、フェリーだけだというふうにお伺いしたように思うんですけど、何か公共事業で何十億というお金を出されているんですけど、そのベネフィットを受けられるのはほぼ1社ということになるので、それがちょっとよくわからないんですが。公共性という意味からは、それはそれでよいのでしょうか。

【事務局】 このターミナルは、国内の基幹物流ネットワークを支えるという公共のフェリー埠頭でございます。決して他船の利用を妨げているというわけではございません。

フェリー貨物自体も、北海道から野菜、乳製品、それから関西から宅配便など、いろいろな貨物が運ばれて、不特定多数の公共性の高い貨物を輸送しているということでございます。

公共岸壁であり、利用確度の高いフェリーの最大船型をもとに岸壁諸元を設定していますが、その船舶が大型化したため、埠頭の増深、岸壁の延長を図るといったことをしてございます。

【委員】 関連しているところなんですけど、多分委員が言われているのは、フェリーなんで、内貿の話がされているんですけど、内貿を使っているのは1社だけで、ほかは全然使い道がないんですかということだと思ってしまうんですけど、関連したところで、ずっと内貿の話だけなんですけど、内貿だけ使うというのが前提で整備するという話なんですか。

【事務局】 この埠頭については、内貿用の貨物を前提に整備をしてございます。

【委員】 航路・泊地を水深9mにするというのも、基本的には内貿でそれだけ要るからということですか。

【事務局】 現在の事業計画はそうです。

【委員】 この地区は全部内貿なんですね。

【事務局】 今現在の計画上では内貿用になってございます。

【事務局】 補足させていただきます。

今、お話がありましたのは、この前島地区のフェリーターミナル計画については、需要推計上、国内の基幹物流ネットワークを支える複合一貫輸送内貿ターミナルで計画してございますけれども、日本海側の物流という中で、対岸諸国とのフェリー構想もございまして、スペック的には中国、韓国、ロシアとの国際フェリーにも対応できるようなスペック

になってございます。将来的な需要が顕在化してきた段階では十分そういったものにも活用できると考えています。

【委員】今の話で大体わかるんですけど、要するに水深9mで整備するというのは、内質はもちろん需要的にはそうなんだけども、近々の日本海側の話を考えると、大体これがデファクトスタンダードの水深だから、これに合わせるということも一応ありますと、こんな理解でよろしいんですか。

【事務局】はい、結構だと思います。国際フェリーのスペックからいっても水深9mぐらいの船舶の規模になるので、委員のご理解でよろしいかと思います。

【委員】2人と同じような質問になると思うのですが、基幹物流ネットワークという。しかし、先ほどの答えではほとんど物流ネットワークとしては余り機能していないように聞こえたのですが、それについてのデータはないということで理解しています。間違いであれば、また数字を教えていただけたらと思います。

それから、現行1社のフェリーということですが、せめて旅客数とか貨物の総量であるとか、それらの経年変化とか、そしてまたこれを投資することによって、どれぐらいの投資が見込めるのか。旅客数、キャパはふえると思うんですが、それをどう見込んでおられるのか。

それからもう一つ、私はすべての公共事業について思うのですが、これが国際旅客ターミナルとして将来はどうかということ。実際この投資効果が確実に得られるような事業計画があるのかどうか。合わせて3点ほど教えていただけたらと思います。

【事務局】現在の利用状況、需要動向というお話と、それから国際フェリーのお話と、申しわけございません、1点目は……。

【委員】先ほど最初のご質問で、今まで余りなかったというふうに私は理解したのですが、今現在、国際基幹物流ネットワークとしてどのように機能しているのかという質問です。

【事務局】今回のB/C算出に用いた貨物量は520万トン弱ぐらいですが、北海道と関西圏を結ぶ海の大動脈であり、定時性を持って定期的に輸送できるということで、国内の経済活動を支える国内基幹物流ネットワークと認識してございます。

需要の動向でございますけれども、旅客は、平成16年に入るまでは減少傾向にございました。新型の船が平成16年に投入されて、そこで大きく増えて、経済動向によって多少の増減はございますが、増加して、そのまま今に至っているところです。

貨物は、これも経済動向によって、多少減ったりしてございましたけども、新型船の導

入効果によって、増加傾向でございます。

それから、国際フェリーの話がございました。今回の計画では、これは内航用のフェリーということですが、将来この埠頭に国際フェリーをとという考えがございます。これについては、今、導入に向けて地元の舞鶴市、それから京都府と、韓国や中国の太倉港といったところがございますけども、そういったところと航路を結んで、観光客の増加をこれによって見込んだりとか、あるいは RORO 船、RORO タイプの荷役方式でございますので、時間短縮効果が認められるということで、貨物をここに集めて、効率的な輸送ネットワークを提供しようという構想がございます。

ただ、それによる具体的な効果を今回の事業評価で計上はしていません。

【委員】次回からできたらいろいろそういうデータを、過去こうで、現在こうなっているから、これを投資することによって将来はというようなものをいただければありがたいと思います。

それからもう一つ、先ほど樹木の処分地の変更でしたっけ、これ、公共事業や土木事業はやってみないとわからないことがあるというのは多少理解しているんですが、この処分地、地元との調整ということであれば、ある程度予測はできたと思います。10億というのはやはり大きなお金ですので、もう少し詳しくお伺いできたらと思います。

【事務局】当初の予定では、貯木場として利用されていたが、近年それが利用されていないところを処分先と考えていたんですけども、原木を置いていたということで、ここに実際に土砂等を持っていくということになると、沈んでいるものが舞い上がり、水質への影響について、非常に強い懸念が出されました。

舞鶴湾では、水面を利用して漁業を生業とした方がいらっしゃいます。港湾の船舶利用のためだけに利用しているという水域ではございません。そういう調整も踏まえて将来的に埋立事業計画のある和田地区に土砂処分地を変更することとなりました。

ただ、ここは山からの傾斜が、海の中に入っているようなところで、浚渫土砂の流出を防止するために水面下に堤体をつくるんですけども、その断面が増えたり、延長が増えたりするということで、やむを得ず事業費が増加したということでございます。

【委員】お伺いしたかったのは、そういうことというのは事前に調整をして、了解を得た上で事業計画をつくるのではなくて、計画をしてから調整をするということになるんでしょうか。

【事務局】補償の話もございますので、事業が採択されるかどうか分からない段階で調整

をするというようなことは余りないです。

【委員】 ちょっと1ついいですか。先ほどから需要の話とかが出ていたんで、恐らく疑問に思うのは、普通フェリーだけ聞いていて、フェリーのイメージで荷物を運ぶというのは、多分普通に海上輸送をやっている専門の人とそうじゃない人とで理解している範囲が違うと思うんですよ。だから、例えば僕らはユニットロードと言われたら何のことかすぐわかりますけど、ここでユニットロードの話をして、どういうものを扱っていて、この近所でどんなふう動いているのかとかトレンドというのは多分ぱっとイメージできない部分というのがあると思うんですよね。だから、そういう専門的なものに関してはやっぱりちゃんと何かしら補助的な資料とかをつけられたほうがいいかなと思います。

【事務局】 次回以降、注意してまいりたいと思います。

【委員長】 よろしいですか。

いろいろご質問が出ましたんですけども、しかし事業に関しての妥当性に関するご質問ではなかったですね。

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、こういう結論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した。

■ 一般国道163号清滝生駒道路 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163号清滝生駒道路について、何かご意見ございますでしょうか。

ご意見ございませんか。よろしいでしょうか。

それでは、ご意見がございませんようですので、一般国道163号清滝生駒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るという形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した。

■ 一般国道8号塩津バイパス 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. 7 の一般国道8号塩津バイパスについて、何

かご意見ございますでしょうか。

【委員】バイパス部分のところですけども、事業の進捗状況、参考資料のほうにあるんですが、延長全部が3.5kmのうち、バイパスの区間0.9kmに関して、買収率が9割完了と書いてあるんですけども、非常に土地買収に難航されているような気がするんですが、ここで9割と書いてあったら進んでいるようには見えるんですけども、平成21年度から2.5年間で約6%しか進んでないですよ。何か原因があるのかということをお伺いしたいのと、もう1つ、やはりこの位置というのは、琵琶湖に対する景観上、非常に重要な場所だと思うんですね。構造とかも決めていかれているようですけども、そういう検討をどの程度されているかということをお伺いしたいと思います。

【事務局】まず、1点目のバイパス区間の用地の関係でございます。難航してましたのは、当該路線上に農耕用の小屋がございまして、その移転先をいろいろ調整しておりましたが、本地域の土地を確保しようとする、水田とか畑を埋め立てたところを確保しなければならず、その埋め立てに関する手続に非常に時間がかかったということでございまして、現在、12月中には解決をして引き渡しをいただける手はずになってございます。

それから、琵琶湖に対する景観というか、特に水質だと思いますけれども、先ほど申し上げました軟弱地盤の検討の中でサンドドレーンとかを検討しておりましたが、これをする事によって、ここから琵琶湖に流れ出す危険性があるということで、若干時間を要するんですけども、トンネルずりを盛り土しまして、事前に沈下をしておき、そういう特殊というか、基礎杭とかを施工せずに自然沈下させるというようなことを検討しています。例えば下部工ですと、設計でこれだけ多くの下部工を、湖の中に計画しておりました。

こういった中、いろいろ最新の基礎工の新工法を利用しまして、下部工を少なくするという方法に切りかえていっているということでございまして、こういった検討はこの地域での琵琶湖に対する環境といったものに一生懸命時間を要してきました。これらを進めることによって平成26年度供用ができるんじゃないかと思っているところでございます。

【委員】環境上の検討はされたということですけども、琵琶湖はやはり重要な景観だと思うんですけども、それに対する検討はどういうふうに進められたんでしょうか。

【事務局】景観的には、どちらかといいますと、この盛り土区間、バイパス区間については盛り土はそう高くございません。

それから、この橋自体もそんなに高くございませんので、景観上の影響は少なく、ただ、

橋梁ですが、最初はメタルの構造にしておりましたけども、コンクリートに変更しましたので、地域の景観とより一層密着するんじゃないかなと考えているところがございます。

【委員】ご説明ありがとうございます。私がお伺いしたかったのは「だと思えます」という話じゃなくて、どういう仕組みで検討されたかということをお伺いしたかったんですが。

【事務局】特に委員会とかそういうことはやっておりませんで、琵琶湖の管理者といういろいろ調整をさせていただいているということでございます。

【委員】管理者というのは、どういう対象なんでしょうか。

【事務局】琵琶湖総合開発をやっている部署とやっております。

【委員】滋賀県。

【事務局】はい、滋賀県です。

【委員長】ほかはいかがですか。ご意見ございませんか。

それでは、審議結果ですけれども、特段の異論はございませんでしたので、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。よろしゅうございますか。

■ 一般国道9号五条大宮拡幅 にかかると審議について

【委員長】それでは、続きまして、資料 No. 8 の一般国道9号五条大宮拡幅について、何かご意見ございますでしょうか。

【委員】五条通なんですけれども、今回の事業を進められることに対しては特に私は意見はないんですけれども、進め方に関してちょっとご検討いただきたいところがございます。

1 つには、五条通は、今まで整備されてきたところの自転車道と言われているレーンですけれども、そこがいろんな実験を繰り返してされたにもかかわらず非常に使いにくい。しかも、安全上確保されてない状況を私たち専門家は感じています。

それで、ちょうどこの10月25日に国交省さんが警視庁とともに「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」というものを出されたんですけれども、ご存じのとおり、今までと大分自転車道の扱いを変えていこうという取り組みかと思います。

これから整備される部分に関しては、できましたら車道側に自転車専用道をつけるなり、車道のほうに組み込むという形でしていただかないと、恐らく交差点のところでもた非常に危ないことになっていくのではないかとこのように思います。

現状もう整備されたところをすぐ変えるというのは難しいかと思いますが、せめてこれからされる部分に対しては、国交省さんが出された政策の推進に基づいてやっていただいて、将来的には現状路を、非常に交差点で危ない状況になっているので、それを見直していただくという方向が私はふさわしいのではないかというふうに思っております。よろしくお願いいたします。

【事務局】その通達は自転車道のない区間に関しては車道を徹底するということでして、今回のところは拡幅によりまして歩道のところに十分にスペースができますので、今回のところは既に整備された区間と同じように歩道に自転車道を整備したいと考えております。

ただ、ご指摘のように、交差点では歩行者と自転車がふくそうする形になりますので、その構造はよく考えていきたいと思っております。

【委員】非常に安全な状態ではないというふうに専門家も把握しているんですけども、今4ページの状況を見せていただいても、かなり横断する場所がありますね。交差点に限らず、ほとんどのところが分断されるような状態で自転車道が続くわけですよ。ぜひご検討をお願いしたいと思います。

【委員長】最近、自転車の問題が非常に重要になってきました。道路交通法上では自転車といえども一般の車両と同じ扱いなのですが、ただ、利用者側にその認識がなかなかない。基本的には自転車は車道を走行することになっているんですけども、ところが、一部歩道と自転車が共存している場合があります、実際の利用者がそのことを理解していない。教育が行き届いてないというのか、マナーの問題もいろいろあつたりして、自転車の交通量をどう整流化していくかというのは、これから真剣に考えていかないといけない課題になっているという認識を持っています。本事業では先駆的に自転車と歩行者を分けようとしているんですけども、先ほどのご指摘は、これらの交通流の分離することについて、しっかりと勉強をしてほしいという指摘だと思います。

【委員】通達に基づくと、縁石が歩道と自転車専用レーンと言われるところの間に来なくちゃおかしいです。

【事務局】ここはもう自転車しか走れないように規制もかけてまして、ここは当然観光客とか、よくわかってない方もいらっしゃるんで、実は国道事務所と、それから五条署、所轄の警察と、マナーも含めてですけど、定期的に啓発活動を行っております。

【委員】ただ、今のサインからいくと、あそこも人が歩きますよね。そして、歩道側もちろん自転車もゆっくりであれば走れるという状況。

【事務局】ここはもう走れません。自転車道がありますので、規制上は自転車をこちらに走らすということで決まっております。

【委員】サイン上はそういうふうになってないんです。自歩道という表示ではないですか。

【事務局】いや、ここはもう自歩道ではなくて、自転車道ということでできてますので。

【委員】今のところはそうなっているのですか。

【委員長】警察の所轄も早く対処することが必要。現実には、よりよい方向へ向かっているとは思いますが。実際の運用の段階で、そういう問題はすでに幾つか出てきているように思います。

【委員】ですから、歩道のほうも自転車のマークが入っているのではないのでしょうか。

【事務局】この箇所に関しては入っておりません。既に整備されてますんで、自転車は全てこちら側の自転車道を走れということで規制もかかっておりますので。自歩道が混在している区間というのはほかの通りでもありますので、多分そちらのことを言われているのではないのでしょうか。

【委員】いいです。

【委員長】よろしいですか。もちろん、幾つか課題は残されているとは思いますが、日本全体としてこの問題を解決していくことが必要です。

この一般国道9号五条大宮の拡幅の審議結果ですけれども、事業そのものに関しましてはご異議がないということにさせていただきたいと思えます。

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。

ありがとうございました。

■ 一般国道9号福知山道路 にかかると審議について

【委員長】それでは、続きまして、資料 No. 9の一般国道9号福知山道路について、何かご意見はございますでしょうか。

【委員】これも出ている話なのかもしれませんが、費用対効果が1.1。コストが変わったのではないみたいなんですけど、これはいろいろと見直しをかけられて1.1になっていると思うんですね。

ただ、私、9号線って、こういうところの状態を考えたら、あ、そんなもんなんですかというような、使っている人らの実感とはちょっと違うような感じじゃないですか。特に

交通量の話とかはかなり聞いていると思うんですけども、その辺を少し補足説明とかをしていただけたらと思うんですけども。

【事務局】今回、交通量将来推計をするときに、見直しを前回から行っておりました、ネットワーク等を若干見直しておりました、福知山道路を乗る乗らないという形で若干変化が起こっているというところがございます。そういったところで大きく下がってきているというのと、あと事業価値単価を見直したというところもあります。

ということで、若干下がってきておりますが、そういったことで1.1。少ないイメージはあるんですけども、計算上こういう形になっております。

【委員】何か随分と低いなというか。交通量からすると、そんなに低いですか。計算されて正しいでしょうからあれですけど、あ、そうなんですかねと。私、結構あそこはえらい渋滞に当たるんですけど、それとは随分と体感的に違うなと思うんですけど。まあ、それだったら結構です。

【事務局】全部分析できてませんが、河川を通るところが橋梁で、かなり構造物が多くて、事業費のキロ当たりが高くなっています。で、数万台の交通が通っています。交通は相当あるんですけども、そんなところでちょっと費用対効果は1程度になっているんだと思います。

【委員】事業費は変わっていないじゃないですか。

【委員長】今おっしゃっているのは、前の評価結果と比較してという話ですか。

【委員】全体の事業費は変わってなくて、前と今とで3分の1ぐらいになっているんで。

【事務局】その内訳を詳しく言いますと、まず時間価値の単価が、前は分当たり62円が、今回は40円になっているということで、4割程度減っていると。

それから、もう一つは、先ほど申しましたけれども、将来推計のネットワークを、実際に事業化しているところのネットワークを組んでいっている。前回までは、事業化していないところも将来ネットワークに含めて推計をしていたところというのは若干大きく、そういった形で今回はより現実的なネットワークで推計をしたということで、福知山道路につきましては、鳥取豊岡宮津みたいな事業化していないところは今回ネットワークから省いてますので乗らなくなってきていると。そういった形で福知山道路があるなしで大きな差が余り出てきてないというのが実態でございます。

【委員】要は、前と今回でネットワークの前提が違うんですか。だから、それは将来交通量の推計というところでネットワークそのものの前提が違いますという説明が先がないと、

よくわからなくなっちゃうんですけど。要は違うんですね、前提が。違って、今回は先にどうかわからんようなネットワークは全部外して、とにかく今現実味があるやつだけで計算したらちょっとこういう値になりましたと、こういうことなんですね。それでもおっしゃっているのは一応1.1になっているんでいいんじゃないでしょうかと、こんな感じですか。

【事務局】もう少し補足させていただいてよろしいでしょうか。前回の評価のときというのは19年度でございまして、今回20年度に利用交通量の見直しをやってございます。それは17年度のセンサス交通量をベースにした形でございます。19年度の将来推計については平成11年度の交通量をベースに行っております。

将来推計の見直しを行った結果、その伸び率が、大分低目に推計をして、大分交通量全体が下がってきておりますので、その結果、交通量が今回少な目に予測してあるということから便益が下がってきているというのが実態でございます。

【委員長】私のほうからも補足させていただきますが、前回の費用対効果マニュアルの見直しのときに、時間価値を大幅に切りました。これにはいろんなご意見がありましたが、とにかく安全側に厳しく時間価値を小さい値に修正しました。

それから、もう一つは交通需要の予測。人口の減少のスピードが思った以上に早かったということもありまして、全国全体で交通量の予測を下方修正してます。これらが今回の再評価で便益が下がった原因になっています。

そのときに、道路事業の公共事業評価委員会、東大の金本良嗣先生が委員長をされておられましたが、そのときに、もっときめ細かく、ほかの便益も入れるべきではないかという議論をしました。例えばリダンダンシーの便益であるとか防災の便益とか、そういう便益です。結局、走行距離、走行費用、交通事故以外の道路事業便益を評価項目をとりあげるということは継続審議ということになりましたが、政権も変わり、その後評価委員会が開催されず、現在に至っています。

そのかわり、1つの救済措置ということではないですが、議論が途中でとまってしまったということもあり、B/Cが1.0を切ったとしても、そのことをもって足切り基準にはしないことになりました。それぞれの地域地域で道路の必要性があるということであれば、1.0を切る場合に関しても道路事業の妥当性を検証できるということであれば、それでもって直ちに足切りはしないという緩和措置になったという経緯があります。

その後、完成した、あるいは事業中の道路だけを対象として配分ネットワークを組み、

費用対効果分析を行うという修正が行われました。この修正は、評価委員会では議論されずに、通達という形で伝達され、その結果、交通量のネットワーク配分の仕方が変わる事になりました。

この修正により、道路事業便益が下方修正になるのか上方修正になるのかは、ケース・バイ・ケースであり、便益計算を行わないとわからない。上に出る場合もあるし、下に出る場合もあると。そういう状況ですね。

交通量予測の修正と、それから時間価値の下方修正、これはよほどの特殊な場合を除いては便益を全部下方修正するという形で影響が現れます。今申し上げたことが前回の評価結果と今回の評価時点の間に起こっているということで、2つの時点の数値を横並びに比較というのは余り意味がないというか、非常に難しいということですね。おっしゃったように、1.1というのが直感に合わないということですが、それもあるかも知れませんね。

【委員】 私自身はネットワークの前提が変わったというのがとにかく今一番ひっかかったことだったので、それで何となくこういう形になったのかなというのは理解できるんですけど、ネットワークが変わったって、私らにとってはかなり致命的に前提が変わることになるんで、それはちょっと。一応エクスキューズは欲しいなというか、こういう説明をされる時にあったほうがいいかなと思いますけど。

【委員長】 ネットワークの前提が変わったということは、道路事業の再評価案件すべてに共通しております。個別案件ごとのそれをすべて説明するのは時間の無駄ですので、ネットワークの前提が変わったということを委員の先生方すべてにご記憶しておいて頂きたい。

【委員】 1.1が小さく見えるか大きく見えるかというのはバックデータを詳細に分析していかないとわからないし、いろいろな前提条件があるんだと思うんです。今、委員長が説明されたように、この値は1つの指標なんだから、あくまで1つの指標だからということで、今までの議論で残事業を見ながら継続を認めるかどうかという議論を我々はするという、委員会はこの枠組みに位置づけられている。その意味で国のマニュアルがおかしいから、ここの委員会の議論は意味がないという話をするわけにはいかないと思っています。

ただ、一方で、あんまり大きな値にならなかったということは、例えば今暫定2車で、ここも動かし出されているのは、一応4車がもともとの計画だったんだけど、ネットワークの前提から違うという話になると、本当は2車でよかったのではないかと4という議論も

しないといけない話なんだと思うんです。この委員会の役割ではないかもしれませんが、どこかで。

だから、事業は継続して、9号の位置づけを考えると、しっかりした道路は多分要ると思うんですが、それが40mもの幅を持った道路であるべきなのか、それは多分この後の需要動向を見ながら考えていかないといけない話であると。事業の必要性は減らないんだけど、どの規模の事業の必要性が要るのかというのは、議論の余地が今後出てくるんじゃないかなという気がします。先ほども述べたように、それがこの委員会のタスクとはちょっと違うかもというのは意識しながらの発言ですが。

【委員長】 ありがとうございます。

今の話は、この委員会の外側にある話にかかわっております。本委員会は事業の継続性、コスト縮減とか、そこに関してご審議いただきたいと思います。

いろいろご意見が出ましたが、一般国道9号線の審議結果に関しましては、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。それに関しては特段のご意見はなかったと思います。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175号西脇北バイパス にかかる審議について

【委員長】 続きまして、資料 No. 10の一般国道175号西脇北バイパスについて、何かご意見ございますでしょうか。

先ほどコスト縮減を図ると言っていましたけど、どういう可能性がありますか。

【事務局】 今のところは、いわゆる現場打ちの擁壁をプレキャストに変えたり、あるいは新しい工法を使ったりというふうなことでコスト縮減に努めてございますが、これ以外に、今後また詳細設計に入ってまいりますもんで、そちらのほうでできるだけそういった新技術、新工法を取り入れていきたいというふうに考えております。

【委員長】 ほか、ご意見ありますか。

【委員】 コスト縮減に絡んでご質問なんですけど、高架区間もあるみたいなんですけれど、プロジェクト評価は50年だから、高架区間を将来つくり直すことになった時にかかるコストというのは全然考えてないということなのかというのが1つと、高架区間を例えば盛り土にすると安くなるのか、そんな話はないんですか。

【事務局】 この50年の維持管理費の中には高架区間をつくり直すというお金は入ってお

りませんが、一般的に費用として補修等の費用というのは見込ませていただいております。完全につくり直すという費用というのは入ってございません。

それと、高架と盛り土のお話でございますが、当地区は、先ほどもご説明しましたように、加古川の浸水地帯でもございます。それと、やはり水の流れ等もございますので、こういったような構造を採用させていただいておるところでございます。

確かに、盛り土にすると安くなるのではないかなというご指摘もあろうかと思いますが、ほぼ用地買収も終わっておりますので、そういう地域の問題等もございますので、こういう構造を採用させていただいたというところでございます。

【委員】今ご指摘のところ、盛り土にしますと、氾濫した洪水の水が盛り土でとめられちゃうんですね。だから、かえって盛り土にするとところと河道との間の住宅が浸水してしまうという問題もあるので、それで高架を選ばれたんじゃないかというふうに考えておりますが。

【委員】道路交通センサスのところ、平成17年度を使っているんですけど、5年に1度か何かですか、交通センサスが出るのは。5年に1度ですか。

【事務局】はい、センサスは5年に1度です。

【委員】これは、平成22年度というのはまだないんですか。

【事務局】22年度交通量そのものはありますが、先生がおっしゃっているのが……。

【委員】例えば、今までのすべてそうなんですけど、これでいうと、7ページのB/Cを計算される右のほうの真ん中あたりに推計に用いた資料とございまして、平成17年度の道路交通センサスとございますね。資料に推計に用いた資料とあつて、ここで17年度道路交通センサスと、17年度センサスが利用されているんですけども、今は平成23年ですから、22年度の交通センサスというのは使えないのか、使われないのか、何か知りませんが、えらい古いですねという話なんです。

【事務局】先ほど私が申しました22年度の交通量そのものは、そこの現場の何台とかいうのがあるんですが、それをもとに将来の交通量の推計をやるんですが、将来上どう伸びるかというのをやるんですが、そこがまだ作業中ということでございます。

【委員】要するに、今はまだ平成22年度道路交通センサスというものができていないということよろしいでしょうか。

【事務局】交通量そのものはあるんですが、それをもとに将来推計するもののOD表というのがまだできてないというところです。

【委員】 そうすると、ちょっとよくわからないけど、B/Cを計算するときの推計に用いた資料というのは17年度、今から6年も前の資料を使って、全部がそうじゃないんでしょけれども、交通量とか、何かよくわからないけども、その他の資料を計算している。これだけじゃないですよ。ほかのも全部平成17年度になってましたからね。これだけがいけないとか、いいとかいう話をしているんじゃないんですけど、3年に1度、この委員会で検証しなさいと言われていたのに、6年前の推計資料でやっていたいいのかなという疑問があるんですけど。ちょっと的外れかどうかについては僕もよくわからないんですけど。

【事務局】 すみません、5年に1回大規模な全国調査をします。それで交通量が出ます。その交通量を今言ったように将来分析するために、地域に配分、分析して、それで将来に伸ばしてという単位の計算を、膨大な計算をしないとイケない。それが通常1年以上かかります。

ですから、今最新が22年。数字そのもの、どこの交通量がどこの道路でどれぐらいあるかというデータは全部データベースの中にあります。それを今現状分析して将来に伸ばしたり、地域間で調整したりという作業を各地域でやって、それをまた東京で修正して、その全体の、OD表というんですけども、将来の推計になるもとのデータをつくって、それを配分データとして各地域がもらってきて、それをこういうB/Cの計算にときに使って予測するんですけど、その予測データというのがまだ、もう2年たちますので届くんだと思いますが、その作業が大体1年から2年かかりますので、ちょっと時差おくれになります。ですから、今ぎりぎりですけど17年度のをを使って全部B/Cの計算をしているという現状でございます。わかりにくいんですけど。すみません。

【委員長】 書き方が悪いのかもしれませんがね。平成17年度の道路交通センサスだけを使って需要予測を行なったわけではない。過去のセンサスとか、社会経済情報を全部使って将来への交通需要予測を行なっているわけで、その中で最新の時点のデータがたまたま平成17年の道路交通センサスだったということですね。

これはお金もかかる話ですから5年に1回ずつ調査をしているんですけど、最新のデータが出そろった段階でもう一度将来予測のやり直しというのをやってくるということ。次の再評価では、今度は新しいデータをつくって、またB/Cがどっちにずれるか、そういう問題が多分出てくると思うんですね。

それから、もともこの再評価の制度ができたときには、5年に1回ずつ再評価をやるということで、道路交通センサスが5年置きに行われることと、時間的な平仄が合ってい

たんです。それが、残りの制度がそのまま、再評価だけ3年に1回することとなり、交通量調査と事業再評価の時間的な整合性がとれてない。今年も、たまたま端境にあるというか、平成17年のセンサスが一番最新のデータで予測をせざるを得ないと、こういう状況になっていると、こういうことでございます。

ほか、よろしいですか。いいですか。

それでは、一般国道175号西脇北バイパスの審議結果ですが、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たします。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24号紀北西道路 にかかると審議について

【委員長】 それでは、資料 No.11 の一般国道24号紀北西道路について、何かご意見ございませんでしょうか。

【委員】 すみません、くどいようですが、2ページの交通量の増加というのがありますね。これ、先ほどのお話ですと、平成17年、要するに18%もあるポイントの交通量が増えていますよということなんですけど、今は平成23年度なのに、センサスが17年しかないのはわかりましたけども、平成22年度の台数のことというのはわかっているんだということでしょう。だから、これ17年度から見て、もう5年もたって、減っているのか、ふえているのか存じませんが、やっぱりこの委員会はそれだけ、5年を3年という形で、ある程度見直しというためにある委員会ですので、平成17年度の資料を出されて交通量が増えていますよということというのは、資料としては古いんじゃないでしょうか。

【事務局】 そうですね、以後気をつけさせていただきたいと思います。

【委員長】 問題は断面交通量が計算できないのかということです。

【事務局】 このこのまさに数字ではないのですが、断面交通量、地域としましてはちょうどこのあたりの断面交通量になるのですが、平成17年の交通量で断面交通量5万7,000台のところ、22年もやはり同じぐらいの5万7,000台ということであったり、ほぼ横ばいぐらいの交通量があったというデータがございます。

【委員】 すみません、今のご説明は、このこの図とは違うポイントの話ですか。

【事務局】 ちょっと違うところですよ。図ですと、まさに県境のところになるのですが、も

う少しちょっと違った位置のデータではありますけども、そのようなデータがございます。

【事務局】 お答えしますと、センサスで、カウンターでそこそこのデータは全部とってま
す。それだけでは、このデータというのが起終点、ここからここまでで何台ですというの
が書いてあるんですけど、そこで通っている交通だけ見ても、どこから来た人かという
のをまた別に調べて、それとあわせて、それをODというんですけど、発生と集中という
んですけども、どこから来てどこどこへ行くという交通を、通っている交通の中から京
都から和歌山に行くという交通を分離しないとけないんですけども、その作業を終
えていないとこの数字が出てこないものですから、ちょっと難しいんです。

正確に何台ぐらい、その交差点で何台通っているというのはカウンターでとってま
すから、それは今でもどこの交通点のでも交通量でも出るんですけど、それが名古屋から来
たものか大阪から来たものかというのを分析するには、そのほかにアンケートだとか、い
ろいろ別のもので合わせて、それを分離してどこからどこにというデータに分けないとい
けない。それを今度将来に伸ばして、過去のものとかトレンドとかで伸ばして推計する
という作業が先ほど申し上げた将来値ということになるんですけども、そういうデータの
処理がまだ22年度データをもとに今進行中なものですから、できていないということに
なっております。すみません。遅れて申しわけございません。

【委員長】 そうなんですけどもね、この道路は広域流動に資する自動車専用道なんです、
自動車専用道としての機能を見るためには、ODというか、比較的足の長い交通量で比較
しないと、事業の必要性に関する議論はできない。そういう観点からは、こういう形でし
か評価できないという限界があることは事実です。それと同時に、委員がいつも言われて
いるのは、常に最新のデータの提供が必要である。17年のデータだったら前の再評価も
同じデータでやっているわけだから、新しく再評価する以上は、常に最新のデータで、で
きるだけ補足をアップ・ツー・デートした議論をする努力が必要だと、いうことを言われ
ている。

だから、地点のデータ、断面データでどこまで広域幹線の議論ができるかという問題は
あるんだけども、最低限の努力としてやはり一番適切と思えるところの断面交通量のデ
ータは、それで正確、全部言えるかどうか別にしても、やはり1つの情報として出された
ほうがいいんじゃないですかというご意見です。

それから、生活道路ということになれば、まさに断面交通量で議論ができるわけです
から、トリップ長の短い交通量を対象とした道路であれば、断面交通量のデータは積極的に

出していかないといけない。できるだけ最新のデータ。ODは仕方がないにしても、そういう努力をしていただきたいと。こういうご意見だったと思うんですが。

【委員】私は今年から委員にならせていただいて、ようやくきょうで4回目なんで、だんだんわかってきたんですが、この委員会は物すごく難しいことをしてはるわけで。

要は総合評価ですよ。さっき委員長がおっしゃったように、B/Cが別に1.0を切ってもいいのだということを知ったので、まさに総合評価なんだなと思ったんですよ。ということは、説明される方が先ほどの最新のデータでもって精一杯説明されて委員が納得する、そういう構造になっているんだということがよくわかりました。ということが1つ

もう一つは、道路なんかの話だと、特にどの空間スケールで評価するのかということは非常に難しいですね。今委員長がおっしゃったのは、生活道路であればそれはもう狭いスケール。しかし、こういう道路の場合、非常に大きなスケールで物を考えるということが入ってこなきゃいけない。

先ほどの河川の話もそうなんですが、河川の場合は、先ほどは下流部だけとにかくやっけていて、うまいこといってますから、それでいいやということだと。しかし、本当はもっと上流部からの話も全部つながってこないといけないんだけど、まだそういう段階まで行かないし、ましてやB/Cの出し方はアンケート。とりあえず今はその方法でやるしかないからそうやってはるわけですよ。だけど、先ほど、どこかからアダプティブマネジメントという言葉が出てましたけど、どう考えてもそのやり方でやるしかないわけですね。評価の方法もどんどん改善していくしかない。だからこそ最低限最新の情報は出しましょうよという、そういう議論だという気がしました。

【委員】次の質問というか、資料について同じく教えていただきたいんですけども、3ページ、関西空港へのアクセスの資料で、以前にいただいた資料では、岩出から関西空港に対して、現在のルートでは38分だけれども、京奈和を利用すると27分というデータをいただいていたんですが、きょうここに来ると、かつらぎ町から関西空港までが、24号で72分で、京奈和で34分となっています。これはどうして以前いただいたデータと今回出てきたデータが変わっているのでしょうか。

【事務局】確かに以前は岩出からということにしていたと思います。それは、要は私ども効果を説明する中で、近いところよりも遠いところのほうがわかりやすいんじゃないかということであつらぎを選んだところのごさいました。岩出で出してもよかったんですけども、かつらぎのほうがわかりやすいかなということでこちらを今回はご説明に採用させて

いただきました。

【委員】 わからないのは、どうして最初からかつらぎじゃなくて、この間来られたときは岩出一関空で、今回はかつらぎ一関空となっているのかということです。

それから、もう一つ一緒にお答えいただきたいんですが、前のときは、岩出の場合は24号を通るルートと、それから地元の産業道路である泉佐野岩出線を通るルートと、それから京奈和を通るルートと3つあったんですが、今回は泉佐野岩出線を利用するルートがなくて、この図でいくと、わざわざ24号線の、多分和歌山市内だと思んですが、市内まで行って帰って24号をわざわざ通る。普通、地元の方だったらかつらぎ町からでも岩出ルートを通ると思うんですが、なぜ前の説明には岩出ルートがあって、今回は岩出ルートが抜かれているんでしょうか。

【事務局】 まず、今回かつらぎを選んでいるというのは余り他意はないのですが、京奈和道の効果を十分に表現できると思いましたのでこちらにしているということと、あと県道を通って山越えで行くルートを今回は載せていないということにつきましては、まず評価をするときに、今ある同等のサービスレベルで比較すべきだろうということを考えておりましたのと、山越えのルートですと、確かに使われる方は使われるんですけども、一般道でずっと行くということと、それと京奈和道をこれから整備するというを同じまないたに乗せるというのはちょっとおかしいんじゃないかなということで、今回はこのような表現にしております。

【委員】 以前いただいている泉佐野岩出線というのは一般道ではないんですか。

【事務局】 一般道です。

【委員】 なぜ前のときはわざわざ24号だったら49分ですが、岩出線だと38分ですよということをお示しいただいているのに、今回はそれをどうして抜いてお出しになるんですか。かつらぎ町からでも、恐らくかつらぎ町と岩出というのは20分ぐらいだと思うので、この前の岩出線にプラス20分をすれば、ちょっとラフですけど58分で、何で72分と34分だけの比較なのかというのが理解できないんですけど。

【事務局】 岩出の図で、3つのルートでお出ししてもよかったのですが、それも事実ですし、こちらも事実ですということで、今回はこちらのほうをご紹介しているまでの話でして、当然幾つもお時間があるってご紹介できるのであれば、岩出のお話もしたのかもしれませんが。

【委員】 なぜ便利なものが、一たんお出しになって今回抜かれたのかよくわからないんで

すが、それはもうよいとして、ただ、資料はもうちょっと厳密につくっていただかないと、私たちが余り土地カンのないところを一応勉強するわけですから、しっかりした資料をつくっていただけたらと思います。

それから、今度はかつらぎ町というところ、産業がほとんどないですよ。産業がないというか、産業規模が非常に小さい。

ごめんなさい。それは置いて、最初の委員からのご質問で、私も思うのですが、18%の増加、このとり方、2ページなんです、1万8,000台がふえていると。それとちょっとかかわるんですが、これは和歌山県北部というふうになってますね。先ほどの11年度、17年度と計測したけど余り変わらなかったという、あの調査は和歌山のもう少し南のほうの調査なんですかね。

【事務局】 その図は断面交通量だけですから、ここを通過している交通量ですよということで、断面は、これは和歌山市内の岩出方向に向いている交通を集計しましたところ、17年と22年では若干ふえている、微増の状態であるということでございます。

【委員】 そうすると、ちょっとややこしいので質問の仕方を変えますが、和歌山県北部地域からという資料、5ページですかね、これも変わっていますね、前の資料と。

事業の整備効果が、前は産業製造業だったのに、今回は農業に変わっているんですね。

それじゃ、前の資料で行かせてもらいます。

製造業は、今回は抜かれているのですか。なぜデータが変わるのでしょうか。前は、事業の必要性等に関する視点で、和歌山県の製造品出荷額の内訳とかをいただいていたんですが、それが今回そっくり農業の内訳になっているのはどうしてなのでしょう。

【事務局】 前にご説明した資料でござんいただいでいて、ちょっと今回私どもも把握し切れてなくて、本当申しわけないんですけども……。

【委員】 資料のことは置いておいて、資料はもう少し一元化したものを出していただきたいと思います。

それも置きまして、前のデータで行かせていただくと、とにかく和歌山市——これも変わっている。

この和歌山というのは、前のデータからもそうなんですが、和歌山、海南、有田、紀の川、これで産業の9割を占めているわけですね。

それで、この和歌山、海南、有田、紀の川もそうですが、和歌山、海南、有田というのは、これはほとんど沿岸で、和歌山からであると、奈良までというのは、阪和道があって、

阪和道の松原から西名阪を通過して郡山、郡山から京奈和で奈良に行くこともできるし、第二阪奈の東大阪ですかね、それから第二阪奈を使って奈良に行くこともできるし、あと美原で南阪奈、橿原、それから京奈和で奈良という行き方もあるし、それから阪神高速を使うつもりであれば、阪神高速は今、泉佐野北までしか行ってませんが、この間のこの評価委員会でおおむね妥当であるとした岬道路でしたっけ、あれを使えば、自動車専用道路ですので、そのまま泉南からりんくうタウンの一般道に入れて、高速に入れて、ほとんど全部自動車専用道路ですよ。今2本あって、そこにもう1本つくる必然性があるのかという、ネットワークの点でちょっと理解できないのでご質問なのですが。

【事務局】今おっしゃられた有田ですとか海南のほうまで入っている資料が古い資料だったと思うのですが、この京奈和自動車道の、今回ですと紀北西道路の整備効果をあらわすときに、有田ですとか海南のお話をしても仕方がないだろうということもありまして、ですから観点としては先生のおっしゃられることと全く同じなのですけども、そういった趣旨から今回は前回お示ししたものと違うご説明になっていることはございます。

それと、例えば阪和道ですとか和歌山岬道路があるので、京奈和道は要らないのではないかというようなお話だと思うのですが、ちょうどこちらの図がありますけど、阪和道と京奈和道、確かに向いている方向は似てはいるんですけども、山を隔ててこの和泉山地の南側に60万人の方がお住まいです。和歌山県100万人の人口の中で6割近くの方がこちらに住まわれているということがあって、こちらの方々の利便性ということもありますし、あと近畿圏全体で見たときのネットワークといった意味での有効性もあると考えているところでございます。

ここで申し上げたいのは、和歌山市から大阪に向かうという道路と、確かに全く似てないかというところ、そうではないのですが、性格が異なる部分も多くあるということもありますので、そちらのほうは私どもとしてもこの地域に整備をしていきたいと思っている1つの事情でございます。

【委員】その人口のところなんですけど、今60%とおっしゃったのは、恐らく和歌山、海南、有田を含んでのことだと思うんですけど、かつらぎ町とか九度山とか高野町、これを入れても人口の2%ぐらいなんです。

それで、岩出であればもうほとんど和歌山市内みたいな距離感ですし、ちょっと人口の6割の方のためにというところがよくわからないので。6割ってどこまで。どの市を……。

【事務局】ただいま申し上げましたのが、和歌山市、岩出市、紀の川市、かつらぎ町、橋

本市で、合わせて57万人の人口がございます。したがいまして、海南ですとか有田というものは含まない数字でご説明させていただきました。

【委員】でも、和歌山で37万人ですよ。

【事務局】そうですね。

【委員】そうすると、和歌山市というのは、今、第二阪和もあって、阪神高速もあって、既に高速道路が2本あって、それで奈良まで、それから京都も今抜けられますよね。それでもう1本つくる必然性というのがちょっと理解できないんですが。

【事務局】それで理解できないと言われてしまうと、ちょっと立つ瀬がないんですけども、ほかに残りでも、今のお話ですと21万人の方々がいらっしゃるとことや、それと和歌山市は確かに36万9,000人ということでございますけども、その36万の都市に向かって紀の川沿線というか、紀北地域のそれぞれの市町から交通の利便を向上させるというようなことも見込んでおります。

これについては、例えば阪和自動車道ですとか、あとは和歌山岬道路ではかなえることのできない道路の性質だと思っております。

【委員】人口のことは、私はちょっとそれはとり方が違うのではないかと思います、和歌山のこの地域の、確かに利便性という意味ではそれは便利になると思います。

ただ、その人口と産業規模、産業規模においても、私が調べたところでは2%ぐらい。和歌山市、このあたりを含んでいくと45%ですが、かつらぎ、九度山、高野町、今ここに該当する地域ですね。それでもその人たちのためには確かに必要な、あれば便利であると思いますし、この地域のアクセスは結構不便なので、つくることはベターであると思うんですが。

しかし、日本全体を見ると、1本の道路もない地域がまだまだたくさんあるわけですよ。その中で、既にこの2本の道路、しかもその2本の道路というのは、東北にも京都にも奈良にも東日本にも、さまざまなルートがあって、そこにもう1本つくるという、この国費の、そもそもこの総額——今五條までできているんですよ。五條から和歌山までの総額を教えてくださいたいんですが、それだけの国税を投じてこの道路をつくる必然性があるのかどうかというバランスの問題だと思うのです。

【事務局】説明をした中でご紹介し切れなかった部分の中に、各市町や県のほうから、この紀北西道路についての整備の要望というか、整備を位置づけているというのがありまして、その中で一端としてあらわれておりますのが、和歌山県の中で企業誘致が特に重点的

に行われている地域がちょうどこの地域でありまして、工業団地の進出が進んでいるという状況があったりします。

それに限らず、この地域、今のところ、工業出荷額2%というのは、ちょっと私は聞き及びがないのでコメントは控えさせていただこうと思うのですが、これからこの京奈和道の完成を前提にして企業誘致が推進されていくということを、県や沿線の市町も期待しながら見届けているというような状況がございまして、こちらのほうは、今の先生のご意見もあるかとは思いますが、また一方でそういったこの京奈和自動車道を契機とした地域のこれからの発展というものを見込んでいらっしゃる方もいらっしゃるということをご理解いただければなと思います。

【委員】私もそれを見込んでいるうちの1人なんですが、ただ、やはりこれだけ公共事業費が制限されている中で、あえてもう1本この地域に高速道路を通す必然性があるのかなというところでは、なかなか私自身は難しいと思ってます。

それから、工業団地ですけど、今岩出にサイエンスパークがありますが、岩出から和歌山市内って20分ぐらいですよ。私、大阪市内に住んでますけども、20分というと、大阪市内だって、私も都島ですが、難波まで20分以上かかってしまう。それでも高速は使わない。やっぱり下を走りますよね。だから、ここにサイエンスパークがあるから、それでこの高速の必然性というのも、この国費を投じる分母からすると、ちょっとそれでよいのかなという感じはしています。

【事務局】すみません、ちょっと補足させていただきます。なかなか難しいんですけども、6ページを見ていただきたいと思います。

まず、大きくこの路線、1万4,000kmの日本全体のネットワークの中に入っています。そのときにどういう考え方でやりましたかといいますと、東京もそうなんですけれども、大阪は大都市です。そこに車が集中いたします。その大きな高速道路だけ見ましても、ここに青いので大阪の真ん中が入っていますが、これで南北を行っておりますので、これの外側にもう一つ大きな阪神圏の環状道路としての位置づけがこの道路にあります。外から名阪とか、それから名神とか、入ってきた道路は大阪市内に入らないで、ぐるっと外に回って、環状で受けて交通を処理するという考え方が、まずネットワークとしてありました。ネットワークとして大きな阪神圏の外側の環状道路として京都外環状道路から京奈和道路で結んでいるというネットワークがまずあります。

それからもう一つは、奈良とか五條とか橋本とか、そういったそこそこの都市、それら

を結ぶという位置づけがあります。それは国道で今結ばれているんですけど、その国道も非常に渋滞していますので、もともとそこにはバイパスをつくっていこうという計画があったんですけども、いろいろなものをつくるより、1つの大きな高速道路で24号の渋滞をまず掃こうということで、岩出とか紀の川市とか橋本の都市内に交通が入らないで通過していくような高速を、別に山のほうにやっつけてつくっています。そういう必要性でつくっております。

ですから、おっしゃるように、和歌山市自体がもう立派な道路がありますので、彼らはもうそれで十分だと思うんですけども、橋本からミカンやらカキを出す人、それから大きくいえば、外から来る人をこの赤いところで受けて交通を処理する、そういった意味合いでつくっております。それで細かく分析しますと、B/Cが1あるので、そういったミクロの計算でも大丈夫じゃないかなと、そういう説明をきょうはさせていただきました。少しわかりにくくて、申しわけございませんでした。

【委員】 いえ、ご説明はよくわかります。ただ、私が申し上げたいのは、既に阪和道という、これ別に大阪市内に入らなくても十分に京都、奈良に抜けられる道路がありますので。

それと、橋本町。確かにそうですが、橋本町だって人口6万6,000ですよ。ですから、私が申し上げたのはあくまでバランスなんですね。

日本全体で公共事業費、道路に投資できる税金が潤沢にあるという前提であれば、これは通したほうが私もよいと思います。しかし、そここのところの全体のバランスの中で、本当にこの道路を、それであれば、今おっしゃったみたいにバイパスをつけてあげるとか、もう少し一般道を改良するとか、そういう方法があるのではないかなと。

既存の道路も非常によくできた道路で、いろんな迂回の仕方がありますし、それで18%ふえているということですが、この阪和道で渋滞が多いとか、多分そんなこともなく、非常にスムーズに、もしかするともう少し交通量がふえたほうが採算がとりやすいのかもしれないませんが、よくできた道路が2本ありますので、それをあえてこの人口の2%、橋本町でいくと6万5,000弱のところまで通す、この日本の全体の公共事業とのバランスを考えて、やはりあえて通すべきであるというふうに委員の皆さんがお考えであれば通されればいいと思いますが、私としては、これはもう一度国のほうに返して、オールジャパンでもう少し優先順位をつけたほうがよいのではないかというふうに感じてます。

【委員長】 いろんなお考えはあろうかと思いますが、まず環状道路というものの持ってい

る意味というものを1つきちっと整理しておく必要があると思いますね。きょうの議論の対象は広域幹線である自動車専用道なんです。

自動車専用道の必要性を議論する場合、いろんなレベルの議論がありますね。いわゆる日本の骨格として道路網がいかにあるべきかという議論と、それからそれぞれの地域においてどういう役割を果たすべきか。それから、さらにもう少し細かい沿道であるとか、橋本とか、そういうところでの役割がいかにあるべきかとか、いろんなレベルの議論が必要になってくるんです。特にこういう大きな道路になればなるほど議論すべき視点というのは多様になってくる。

きょうのご説明は何かその辺の話が全部ごちゃごちゃになって、ミクロの話ばかりどちらかというとされていたような気がします。まず情報をいろいろ整理しないといけないと思うんです。

まず、骨格としていかにあるべきかという議論。それは、京阪神都市圏の骨格がいかにあるべきかと、そういう論議が1つあろうかと思うんです。そのときに、ネットワークの形成といいますか、ネットワークの概成。だから、途中までで高速道路が切れて、そこから先をほったらかしていいのか。あるいは、そこをつなげることによって、いわゆるネットワーク全体としてどういう意義を持つのか、そういう議論が必要だと思うんです。その話が全く議論として出てこなかったと思います。

ただ、私自身はちょっと違う感覚を持ってまして、京阪神はいわゆる国幹道と言われるものが少ない。自動車専用道と国土幹線道路機能は、やっぱり機能が違います。国幹道からいけば、近畿自動車道1本しかない。阪神高速、これも国幹道からすればランクは低い。それから、この京奈和自動車道もランクは低い。だから、それから比べると、首都圏、それから中京圏の国幹道のネットワークの骨格の確かさから比べれば、京阪神都市圏は実は機能が弱い。

昭和30年代でしたでしょうか、かつて国の高速道路網体系を決めたときに、実は京阪神都市圏の国幹道体系が弱いままで決定されてしまったと私は考えています。高速道路1万4,000kmをつくるとか、そういう議論をいろいろやりましたが、その中でも近畿圏で整備予定の高速道路は非常に少ないのが実態です。中部、東北圏と、この点が大きく異なっている。

そもそも、近畿圏に関しては国幹道のネットワークというのは極めて脆弱な形をしている。京阪神は自専道を主体として環状体型を整備していかざるを得ない。阪神高速は、都

市高速道路であり、それ独自の役割があり、容量的にも都市部は限界にきている。結局近畿自動車道と京奈和自動車道の、この2本の骨格、これしかないんですね。

でも、結局は今一番のネックは吹田のジャンクションのところへ非常に交通が集中していること。阪和道で逃がすといっても、いわゆる環状道路を使ってできるだけ交通を分散化していくという、そういう機能が非常に希薄である。すべてここに集まってくるという、このネットワークの脆弱性というのを、環状機能をもっていかに分散していくのか、これが問われるわけで、その中でこの京奈和自動車道がどういう役割を果たしてくるのか、あるいはこのネットワークの接続がきちっとしてなかったらどういう将来の問題が出てくるのか、そういう議論が必要です。

そういうお話がどこかに行ってしまうと、橋本市のとか、生活道路が何分短縮されたとか、そういう話だけに終始されると困る。京奈和自動車道を広域幹線として位置づけたときにどういう議論をしたのか、その議論が今のこの社会的情勢を受けて再評価、見直す対象としてあり得るのかどうか、それが本当に議論すべきところだろうと思うんです。

再評価というのは、社会経済情勢が変わったことによってその政策論に変更が生じたかどうか、それを議論するところが目的です。だから、ここの場で自専道がどうのこうのとか、ありようそのものを実は議論する場ではない。だから、社会情勢の変化、それから応じてこの事業としての継続の妥当性というか、それをやっぱり議論しないとイケないかというふうに思うんですよね。そこのお話が実は欠けていた。

これ、さっき委員より、今日の図が以前の説明の時点と内容が随分変わったと言われましたが、それは多分に私が原因となっているかもしれません。私が事前説明を受けたときに、自動車専用道としての説明をきちっとして欲しいと申し上げたから、私のニーズに対しておこたえになるためにデータを差しかえられたのだらうと思います。しかしながら、残念ながら私の質問にはまだ十分には答えられてないという思いがしております。

【委員】 ちょっと1つ教えていただきたいんですが、私ちょっと道路のことはわからないので。阪神高速はネットワークの中には勘定されないんですが。もし阪和道が1本ということであれば、それはちょっと考え方も違うと。阪神高速というのは……

【委員長】 阪神高速は、もちろん環状道路に入れてもいいですよ。

【委員】 そしたら、ある程度ネットワークはできていると。もちろんもう一本あるにこしたことはないにしても。

【委員長】 都市高速は国幹道ではありません。

【事務局】都市高速という扱いになって、インターもランプで速度が遅いですし。

【委員】しかし、利用者からしたらどう変わるんですか。

【事務局】それは一緒です。利用者からしたら、まったく考えないで結構です。一緒のネットワークです。

【委員】結局、地方道路規格なので、道路の構造的に、例えばちょっと線形がきついか、たくさん交通をさばきにくいとか、そういった限界を持った道路として整備されているんです。

【委員】処理能力が全く違いますわ、もともと。

【委員】だけど、現在使える道路が2本あって、それがぐるっと回っているということについては変わらないですよ。

【委員】もともとの設計しているレベルそのものが異なるんで、今、言われたように、つくったときの形式そのものが違うんで、同じことを代替できないんですよ。国幹道で要求されているものを都市間高速道路レベルのもので処理しようと思っても、物理的にそれはかなわないと。

【委員】ほかの委員がそれでわかってらして、私は専門でないのでちょっとよくわからないというのと、あと全体の公共費とのバランスはどう考えればいいんですかね。

【委員長】いや、それは費用便益比で議論しているわけで、だから1.1がどうかという問題はあるけれども、それぞれの地域の中で優先順位というのはこの費用便益比でもって判断していくと。こういうことですよね。

だから、全国で京阪神だけが極めて低いというのであれば問題かもわかりませんが、ほかの地域も恐らく似たり寄ったりの値をしています。新規採択の段階で全国のB/Cを横並びに見てどの地域がどうかということは決められている。それは本省のレベルで新規採択の議論をされているので、地方整備局としては、それを再評価の段階で、新規採択のそのときの状況から見て、大きな社会的状況の変化が生じて、事業の妥当性に大きな変化が出てきたかどうかを判断するのがこの委員会に与えられたミッションだと。こういうことです。

残事業はまだこれから費用が残っているけれどもB/Cは1.2ということですね。

【事務局】はい。これから西はそういうことです。

【委員長】これが0.8とか0.6だったら、事業の経済的妥当性について問題があり、バランスが悪いという議論はでてくるとはと思いますが、B/Cは事業の経済的妥当性を横並びで

比較するための参照情報にはなると考えます。

【事務局】 ちなみに、数字で持ってないんで申しわけないんですけど、私もこれを持って今度東京へ行って全部説明したりするんですけども、やはり関西、この地域では結構いいです。1.0以上全部ありますし、ある意味B/Cというのは直接便益で、そこで時間が短くなったことを労働賃金に換算して、それを合計した額ということになっているんですけど、それ以外にも本当はもっと金額に換算できない便益もあるので、それだけでやるのはどうかという議論もあるんですけど、そういう意味でいうと、全国的には結構1があって、都市圏でするので多いほうだと思います。

ほかのところでは1.1を切っていて、なおかつやはりそれは災害とか、そこが非常に危ないとか、あるいは限界集落であるとか、今回の災害とかもあるんですけども、そういったことで、ぜひそこは1を切っていてこれが必要だということで、こういう場で非常に議論されているのがほかの地域の、九州とか四国とかの特徴でございまして、近畿もそういう意味では1以下がまだ出てきてないんで、そういう意味では便益があるのかなとは思っているんですけども。でも、今まで最初の成績のいいやつから比べれば、きょうのは1ということで、低くなっているんですけども。

【委員】 1を切っても必要な道路はつくるべきだと思いますし、1.1以上であっても、全体事業費から比べると、優先順位は考えるべきではないのかなというのが私の意見なんです。

【委員長】 ほかの先生方にもお聞きした方がいいかな。

【委員】 こっち側でほとんど議論しちゃっている部分があってあれなんですけど、多分国幹道という話を除いたら、必要なのは、恐らくお書きになりたいのはリダンダンシーを都市間でちゃんと保障したいという、ほとんどこの話になるんじゃないかと思うんですけど、それは一応これでは説明されているんですよ、リダンダンシーという意味では。大きな都市間のリダンダンシーは一応これでできるんじゃないでしょうかという説明になってあるんですよ。そう理解していいんですよ。

【事務局】 はい。

【委員長】 リダンダンシーはB/Cの中には入ってないけどね。ここでは、この道路の性格づけとしてそういう機能があると言われている。

【委員】 国幹道の話というのは、また出してくるとあれなんで、つくられた資料の中でちゃんと解釈するとしたら、大きな都市間のリダンダンシーは我々これ必要だと思うんで、

いかがでしょうと、こんな説明をされているのかなと理解しているんですけども。

【委員】ここでどこまでの議論ができるんだらうかというのが気になるところですけれども、国幹道の話というか、大きなネットワークの話は、それはまさにこの事業区間だけというよりは、京奈和というルートが必要かどうかという話になってきますし、それは今やらなきゃいけないのという話ともつながってきますから、ここで余り議論してもしょうがないかなという気はしています。

私としては、きょうの説明で、既にそれなりに着手してきているところだし、また京奈和のほうも前後との連動という形で進んできているわけだし、必要性という意味でもB/Cも1を超えているし、B/Cに乗ってこないような必要性という点もあるしということであれば、今さらやめろという話でもないだらうと理解をしています。

【委員】すみません、もう帰らないといけないので。これは割と重要な話だと思います。

的外れなことを言うかもしれませんが、こう理解したらいいんですかね。国のお金の中で近畿地方整備局がとってきた金があって、予算があって、その中でここに投資すべきかどうかと。

先ほどの委員長のご説明は、少なくとも国幹道のネットワークで、要は全体計画の中でこれはやっぱり必要なやというふうにおっしゃったんですから、私はそれを信頼するしかありませんので、ここで先ほどおっしゃいましたけれども、せっかくつくってきたのに、あるいはつくっていく方針でやっているのに、ミクロの話でバツをつけるのは、これはちょっとレベルが違うんじゃないかなという気がしますので、まあこれは必要なだらうなというふうに今判断いたしました。

以上です。

【委員】全体の計画の議論とかネットワークのあり方の議論については、実は委員長に反論したいところはたくさんあるんですが、コストベネフィット分析の使い方についても現状は問題が多いと思っはいるのですが、ただ、事業の再評価という議論になったときに、ここまで進めてこられて、きょうの程度の範囲でこの区間の事業をすぐとめるというふうな議論をする枠組みにはこの委員会はなっていない、というふうに思っています。

まあ、そういうもんかなとちょっと思っているところがあって、ただ、やっぱりこの情勢を踏まえて、「本当に4車線でやる気ですか、あなた」ということは言いたいんですけども、だからといって、この区間を結ぶのをすぐやめるという議論をするには余りにもデータが不足し過ぎて、今この場で議論はできない。というかこれまでの、ほかでも1.

1とかのケースはありましたが、それはそこで判断した。それではこのプロジェクトだけ全然違うのかといえば、そこまで大きく変わらないと思うのです。おっしゃられることに共感できるところは多いんですけど。

ただ、やはり税金の使い方ということは気になって、この委員会ではこの段階でこのプロジェクトをやめる、やめないというゼロイチの判断だと、これだけでやめるという判断はしにくいなと。だから、コストダウンを本気で考えてくださいねというコメントをつけるぐらいで終わらざるえないのかなと。しかし、例えば近畿地方整備局全体で道路に使える予算が半分になったときに、今この委員会でゴーが出た案件すべてを予算を半分にして実行するというのが正しい意思決定だと絶対思わないんです。どのプロジェクトも継続する価値はあると思っているのでゴーは出しましたけど、プロジェクト間で優先順位の議論はしていない。それは現行のやり方で計算されたコストベネフィットの値の大小には絶対あらわされていないと思います。ので、そのような議論を行う場合には別途委員会を設けられるか、それとも、そこも我々に任せるとおっしゃられるか、どちらかだと思うんです。

地元の要望を聞いていたら、どこも同じ要望が来るだけなのでそれに基づく優先順位の決定は難しいですし、工事事務所間で割り振って5割ずつというわけにもいかないでしょうから。今後はその議論がものすごく大切で、逆にそこが見えないので今のような議論になっているのかと感じています。本当はそれは国全体でやるべきことなんですけれど、ここは委員長、よろしくお願いします。

【委員長】 はい。

【委員】 これだけ時間がかかっているというところが物語っているというところがあると思いますけれども、先ほどから出ていた2ページの資料、平成11年から平成17年まで18%高い伸びを示していると書いてありますが、事業をめぐる社会経済情勢等の変化ですから、平成17年から今までもう6年もたっているわけで、この2つ目の文章、2ページの1)のこういう文章が堂々と言うか、しゃあしゃあと書いてあるというところが、やっぱり委員の何人の方が本当にこんなんでいいのと思われることだと思いますね。

それから、資料も、事前説明に来ていただくんですけど、二、三週間かけて来ていただくんですけども、早いうちに来ていただくと、後になってどんどん委員が意見を言うが変わっていくわけですね。まあ、私もほかの委員会をやっていて、委員長をやっていますから、最後のほうに委員長のところへ来たときに、また「これ全然だめよ」と言って変えるときもあるんですよ。ですけど、やっぱりそのあたりちゃんとフォローしていただかない

と、この間説明を受けたんと全然違うデータができていないのと言われても、一般の傍聴の人は全然わからない話でしょう。だから、そこは丁寧にやってもらわないと、国の行政としての信頼感がなくなると思うんですね。

ですから、大幅に資料が変わるのであれば、こう変わりましたよというのをきょうまでの間におっしゃっていただかないと、委員と行政の間でも不信感が出るかもしれないし、それを聞いている一般の人はさらに不信に思うと思いますので、そこはやっぱり丁寧にされることが一番重要なんじゃないですかね。

事業としては必要と思って提案しておられるわけですがけれども、そういう説明の不十分さとか、資料の不十分さとか、連絡の徹底とか、そういったところがせつかくの事業をなくしてしまうことになりかねないと思いますので、その辺を丁寧に、慎重にやっていただきたいというのが私の意見であります。

【委員】皆さんがおっしゃるとおりでございます。

私も、今まで時間がないので、みんな同じペースでこういうふうに進んでいく必要もあるんでしょうし、資料も同じフォーマットでという必要もあるんでしょうけれども、やはり重要なものに関しては、重要な骨格の話を今回なんかはしていただいた上でしっかりと理解したいなというふうに思いましたので、同じような、やっぱり事業に強弱はあると思うんですね。そのあたりもしっかり伝えていただきながら私たちも評価していきたいなというふうに思いました。よろしくお願いします。

【委員】確認したいんですけど、ここの委員会で否決したからといって、何もとまるわけではないんですよね。そういう意見が出たよということが国交省のほうに行くと、そういう理解でよろしいですかね。とまるわけではないんですよね。この委員会というのは、その程度の……。

【事務局】一応、委員会で出た意見を本省のほうに添えて上げますので、最終的には本省のほうで総合的にまた判断されると。

ただ、意見は尊重しなさい、しますということになってございます。

【事務局】多分とまると思います。

【委員】どうなんだろうなど。

【委員長】お金がないから。

【委員】一応機能的にはとまるとは書いてないので、とまるんか、とまらないかはまた国交省で判断されるんだというふうに、今の条文ではそうなると思うんです。

それで、委員長のお話では、なかなか「ああ、なるほどな」という面もありまして、きょうのご説明だけでは委員がおっしゃったような意見もありますので、僕の意見としては、もう一度資料を整えていただいて、次の委員会のときに資料を差しかえていただいて、近畿地方整備局のほうでもう一度この京奈和の一部としての有用性のところからご説明いただくということで、きょうは決議をしないというのが僕の意見ですが。

【委員長】時間的に間に合うか。

【事務局】12月5日にもう一度ありますけど。

【委員長】次は12月5日。

【事務局】はい。大丈夫、道路のほうは。

【事務局】大丈夫です。

【委員長】大丈夫。

【事務局】はい、やります。

【委員長】私が議論をかき混ぜてしまったのかもしれない。資料説明の時点で資料の修正を依頼したために。

【委員】ただ、私は反対しているわけではないので。やっぱり就任したからには責任を持ってと思って発言しているだけです。もし継続になるなら、私はまたもう一度勉強させてもらって、自分の責任を果たせるところは申し上げたいと思います。

【委員長】最後に何かありますか。

【委員】いや、私はさっき自分が思っていることは全部述べさせていただいたんで。

ただ、ペンディングにするという必然性が、私は特に感じてないので、方向性としてそれほど問題はないと思われるんだったら、別にそのままでいいんじゃないかなと思っているんですけど。

【委員長】ただ、資料はもうちょっと工夫してほしい。委員長預かりにする。それとももう一遍……。論点はクリアになってきている。

【事務局】三大都市圏における幹線道路の役割のところの説明が十分ではなかったというふうに認識しておりますが、可能であれば委員長預かりということでお願いしたいと思いますが。

【委員長】この事業に関しては私自身はそれほど議論になるような問題ではないとは思っていたんだけど。いかがですかね。委員長預かりにさせていただいていいかな。

【委員】私としては、委員がもう一つ積然としないというのであれば、賛成、反対という

話とは別に、それなりにそういう話なのかという納得ができるような段階には持っていくべきだろうと思います。この委員会で、だから議論することになじむかどうかということとは別に、そういう話が出てきた以上は、やっぱり納得ができるようにしましょうよ。次のときまでにそれなりの資料を用意していただけるというのであれば、そのほうがよろしいのではないのでしょうか。

【委員長】それでよろしいですか。

それじゃ、その方針で。

だから、ここでご説明いただくというより、事前に資料を持って、どうせ事前説明に行かれるんでしょう。そのときに持っていかれて、こういうふうに直しましたということをご報告いただいたらいいと思うんですけどね。

それじゃ、次回にここで議論するかどうかというのは、修正ぶりによってまた判断。いずれにしても、本日は議決していない。次回に議決しないといけない。

それじゃ、そういうことで、もう一遍資料のつくり直しをお願いします。

【事務局】どうもありがとうございました。

■ 一般国道24号五條道路 にかかる審議について

【委員長】完了後の事後評価の審議に移りたいと思いますが、資料 No. 12の一般国道24号五條道路について、何かご意見ございますか。いかがですか。よろしいですか。

それでは、事後評価ですので、ここに出していただいた今後の事後評価の必要性等に関しまして、原案どおりでよろしゅうございますか。

ありがとうございます。それじゃ、このとおりと。

■ 一般国道483号春日和田山道路Ⅰ にかかる審議について

■ 一般国道483号春日和田山道路Ⅱ にかかる審議について

【委員長】それから、続きまして、資料 No. 13の一般国道483号春日和田山道路Ⅰと資料 No. 14の春日和田山道路Ⅱについて、ご意見よろしくをお願いします。

よろしいですか。ございませんか。

ご意見がなければ、事後評価は、出していただいた資料の範囲において、おおむね適切に行われていると、こういう結論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した。

それでは、本日の審議については以上で終わりますが、長時間ご苦勞さまでした。一旦マイクを事務局にお返しします。

■ 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、ありがとうございます。それでは、委員長、速報版ができましたので、改めて議事進行をよろしくお願いいたします。

【委員長】それでは、議事3、事業評価監視委員会審議議事録の確認及び修正に移ります。お手元に配布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】裏表になってございます。表のほう、日時につきましては6時10分という終了時間を入れたいと思います。

審議の結果でございます。再評価につきましては、河川環境整備事業の2件と港湾事業の1件、それと道路につきましては、先ほど議論になりました一般国道24号紀北西道路、これを除きます案件につきましては、審議の結果、再評価につきましては、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、こういう結論にいたしました。

それと、一般国道24号紀北西道路でございます。先ほどの議論でございますが、審議の結果、一般国道24号紀北西道路の再評価は、次回委員会までに再度資料を整えた上で各委員へ説明し、その結果をもとに審議の是非については委員長判断とすると、こういうふうにいたしたいと思います。

それと、事後評価の3件につきましては、いずれも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いると判断されるというふうな結論でございます。

以上でございます。

【委員長】議事録について、よろしゅうございますか。

【委員】ちょっと議事録これでよいのかという疑問があるんですけど、24号の紀北道路ですけど、その結果をもとに審議の是非については委員長判断とするとございますが、まずは、きょうは委員会決議がないということはこれでわかるんですけど、資料を説明した後、審議の是非について委員長が審議しないとなったら、これはどうなるんですか。審議をするとなれば、さらに審議して決をとるということになる。

【委員長】議決はしないといけない。

【委員】ねえ。審議をせずにしてすぐに決をとることがあり得るというふうに……。

【委員長】結論を出すか、きょうみたいに説明していただいて、こういうのを一々やるかどうかということを決めさせていただく。

【委員】そういう意味ですね。

【委員長】はい、そういう意味です。

【委員】それならそのような形で書かれるのが正しいんじゃないかと。要するに延期を、今回は審議をして、次回に決議をとると明確に書くべきではないかなと思うんですけども。審議の是非については、もう一度、時間もあるので、これをやる、やらんというのは別に構わないんですけど、きょうの決議としては何かちょっとこれと違うような気がしますけどね。

僕は端的に、委員らにその結果を説明し、次回に決議を先送りしたということの文書が大事なんじゃないかな。次回に審議をするかどうかというのは、ここでの決議事項ではないように思うんですけどね。

【委員長】結論は次回に先送りした、こういうこと。

【委員】そうですね。その言葉が要るように思うんですけど。次回審議をするかどうかというのは、僕の理解では委員長にお任せするとは言ってないんですけど。国交省の方はお任せしますとおっしゃったけど、委員会の委員の方は審議を次回するかしないかについては委員長にお任せするとは言ってないんじゃないですか。事実の問題って、僕はそれを反対しているとか賛成しているんじゃないなくて、決議の条文の書き方としたらおかしいんじゃないかなと思うんですが。

だから、ここで決議したのは、「これこれ説明し」ということで、審議があるかないかはともかくとして、次回に委員会として決議を先送りしたという文言が要るんじゃないかなと思うんですが。

【委員長】次回に判断をすることとしたと、これでいいかな。先送り……。

【委員】先送りとかじゃなくて、次回に委員会の決議をするということじゃないかなと思いますけどね、僕は。

【委員長】審議は省く。

【委員】どういう審議をするかというのはいろいろな形があるだろうし、単純に継続審議にするというのではだめなんですか。こんな持って回った書き方をする必要はないでしょう。委員のご指摘も多分同じで、「継続審議とする」ということでいいじゃないかと思っ

たんですけど。説明云々というのは書く必要もないことでしょう。

【委員長】説明はもういいと。

【委員】これが残るのであれば、資料を整えた上でというのは、いかにも資料が不備であったということをわざわざ言っているような気がするのです。

【委員】「再評価は継続審議とする」でいいんじゃないですか。

【事務局】委員長、よろしゅうございますか。そうしましたら、「審議の結果、一般国道24号紀北西道路の再評価は、継続審議とする」と。それでよろしゅうございますか。

【委員長】ニュアンスの違いがよくわからなくなった。

【事務局】すみません。大変失礼しました。一般国道24号紀北西につきましては、「審議の結果、一般国道24号紀北西道路の再評価は、継続審議とする」というふうにこの議事録概要版をまとめたいと思います。

【委員長】でも、資料は作り直して。それはちゃんとやってよ。

【委員】言わずもがなということだね。

【委員長】それじゃ、そのほか事務局からお知らせされることはありますか。

【事務局】特にございません。

【委員長】それじゃ、委員の先生方から何か。

なければ、これで終了します。ご苦労さまでした。

【事務局】それでは、以上をもちまして第4回委員会を閉会いたします。本日は長時間の審議ありがとうございました。

[議事録終わり]