

近畿地方整備局事業評価監視委員会(平成22年度第1回)

議事録

日時：平成22年7月29日(木) 9:30～11:43

場所：プリムローズ大阪2階 鳳凰

国道24号大和御所道路 にかかると審議について

【委員】 コスト縮減ということで工法を見直しておられますが、耐震面での地震に対する強度面での心配はないのかどうか、確認させてください。

【事務局】 それは、道路橋示方書などの基準に基づいて、その枠の中で見直しており、問題ないと考えております。

【委員】 わかりました。どうもありがとうございました。

【委員長】 これは、北側の部分はまた違う事業として評価されるということでよろしいんですね。

【事務局】 はい、そのとおりです。

【委員長】 それでは、費用便益比も1.4、それから残事業の便益は3.7ということで、非常に大きな数字が出ておりますけれども、大和御所道路の審議結果を取りまとめさせていただきますのでよろしいでしょうか。

国道24号大和御所道路の再評価は、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と、こ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。

(委員)

異議なし。

国道478号丹波綾部道路にかかると審議について

【委員】 スライドの5枚目にも出ていると思うんですけど、つい最近、舞鶴港が新装開店して、かなり物流機能を強化しているということで、この道路を整備することによってさらに物流の効率が上がるとなっているんですけど、これは交通量の中に例えばそういった、

特に亀岡あたりの立地とかで影響が出てくるはずなんですけども、そういう物流がシフトしてくるとかという効果ですね。

例えば、大型車混入率とかというのは多分変わるとは思いますが、資料からはちょっとよくわからなかったんですけど、そういうのはこのB/Cの計測の前提で入っているんですか。

【事務局】実際に舞鶴港でどれだけ発生するかというのは、今手元のほうに資料がございません。

【委員】では、現行のトラックとか大型車混入率とか等々で一応計測されているという理解でよろしいですか。

【事務局】はい。

【委員】わかりました。

【委員】今の関連の話ですけれども、5ページのところで、ここで参考とされているのが新京都府総合計画ですね、10年に一遍なので仕方がないのかと思いますけれども、今回もう少し現在の資料に近いところのデータを出していただいたほうがいいのかというふうに思います。

【事務局】この新京都府総合計画が最新でございますので、今回はこれを出させていただいたということでございます。

【委員】そうですね。だから、総合計画でいくと多分10年に1回なのでこうなるんですけど、総合計画である必要がないかと思ったり、実施計画が何かをつくられていると思いますので……。

【事務局】わかりました。ご意見ありがとうございます。

【委員長】先ほどの委員からの交通量や大型車混入率の話は、これらの効果の議論を控え目に記述せずに、ポイントについては明確に記載した方がいいというご意見ですね。

【委員】舞鶴は、荷物はいっぱいあるんですよ。

【委員長】それから、ODの中に買い物の変化という現象が、どの程度明確に反映されているのでしょうか。それとも普通の交通需要予測のように、将来のOD表を固定して計算しているのですか。

【事務局】交通需要予測は将来のOD表のみで推計しております。

【委員長】買い物交通の変化は把握できないということですね。

【事務局】実際には地域の人に聞きますと、買い物をするにしてもこの地域には大きな百

貨店などがないので、今は神戸のほうまで買い物に行かれています。

【委員長】買い物バスも多いでしょう。

【事務局】はい。

【委員長】特段ご異議がございませんでしたので、以下のように取りまとめたいと思います。

審議の結果、国道478号丹波綾部道路の再評価は、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と、こういうことにさせていただきたいと思いますが、ご異議ございませんでしょうか。

（委員）

異議なし。

国道26号和歌山北バイパス にかかる審議について

【委員長】これは99%の事業がもうほとんど終了しているという事案でございますけど、特段のご意見もございませんので、和歌山北バイパスの審議結果として以下のように取りまとめたいと思います。

国道26号和歌山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。

（委員）

異議なし。

国道27号金山バイパス にかかる審議について

【委員】2点の質問と1点の意見です。まず1点目ですが、この地図を見る限り、本当にここに2本要るのかどうかという意見は恐らくこれから出てくるだろうと思うんですが、広域的に見たときに、例えばもっと大きな地図で見ると、兵庫県のほうから滋賀へ抜けるときに名神高速道路との兼ね合いで見たときに、もう1本高速道路もできるということで、この2本についてはどういう説明になっているのかというのをもう少し詳しくお聞きしたい。

それから、今回の無料化によって何か影響が出て、こちらの交通量がふえたりとか、今

後ふえる見込みがあるのかどうかという点をお聞きしたいのが2点目。

それから、3点目は、例えばこの地域というのは原発が非常に林立しているところであり、それから朝鮮半島の情勢なんかを見ましても、この辺にはすごく影響がある。しかし、今回事業評価で出させていただきましても、災害に対してはいろいろあるんですが、そういった防災とか、それからそういった緊急事態に関しての評価というのがちょっと出てこないのじゃないか。経済評価はB/Cだけでわかるんですけども、そういった観点も少し入れていただかないと我々としてはわからないかなと。

何か極論のような意見ですが、経済効果だけではなくて、ここの部分に関しては、やはりもう少しこれはアピールをしていただいてもいいのではないかなと思うんですが、その辺に関してはどうかという、以上3点をお願いしたいのですが。

【事務局】まず、1点目の近畿自動車道敦賀線との兼ね合いでございます。

これは平成42年の推計でございまして、金山バイパスと近畿自動車道敦賀線の断面でいきますと、将来的に合計で4万3,600台の交通が予測されるという状況になっております。

しかしながら、こちらの金山バイパスの4車線化後の交通容量でございますけれども、これが4万600台ということでございまして、仮にこちらの近畿自動車道敦賀線がない場合で金山バイパスの4車線化ということになりますと、金山バイパスの交通容量が超過してしまいますので、そういう交通容量を考えますと、この金山バイパスの4車線化、それから近畿自動車道敦賀線の両方が容量的に必要なようになってくるというふうに考えております。

当然、アクセスとしましても、こちらのほうに敦賀市、それから沿道に工場等も立地をしておりますので、1つはこちらの近畿自動車道的美浜インターチェンジを通りましてこちらの京阪神のほうに抜けるルートにもアクセスができますし、また一方で、こちらの北陸道等を通じまして京阪神に行くような、あるいは中京方面に行くようなルートにもアクセスできるということで、広域的にもアクセスの向上というものにつながるというふうに考えております。

それから、無料化の影響でございますけれども、無料化の推計は行っておりませんが、平成42年の推計では5千台程度が長距離トリップであるため、仮に無料化になった場合にはこれらが金山バイパスから近畿自動車道敦賀線のほうに移行といたしますか、交通転換する可能性があるのではないかとこのように見込んでおります。これが交通容量の見込み

でございます。基本的には、役割分担としましては、主に金山バイパスのほうはこの地域の域内での交通の便に使われる。一方、こちらの近畿自動車道敦賀線のほうは、広域的な通過交通等のアクセスにつながる、広域的な交通に使われるというような役割分担というふうに考えております。

それから、原発等につきましては、特にこちらの敦賀半島を中心に美浜原発、それから敦賀原発がございます。今、B / Cの中にはそのような観点が入っていないわけですが、確かに防災等々を考えると、リダンダンシーを確保するというのは防災上も一定の効果があるだろうというふうに考えています。ただ、今のそのB / Cの中にはちょっとそれが折り込まれていないというのが実情でございます。

【委員】1点質問でございます。1ページのほうで見せていただきますと、上りのほうは自転車道があるんですが、下りのほうはないんです。これは、もう県道を走るというふうになるのでしょうか。教えてください。

【事務局】自転車道につきましては、これは上りのみの整備ですが、相互に通行頂ける状況となっており、決して、一方だけしか通行ができないというものではございません。

【委員】上りのほうで上下、走れということなんですか。

【事務局】そのとおりでございます。

【委員】では、センターラインがあって1.5mなんですか。

【事務局】センターラインまではない状況でございますけれども、上り線で1.5mの幅がございますので、その中で通っていただくということになっております。

【委員長】B / Cを計算されたときは、近畿自動車道敦賀線は開通したとして計算されたということですか。

【事務局】B / Cの算定時は、近畿自動車道敦賀線があるという想定でB / Cが算定されております。

【委員長】先ほど委員のほうからいろいろご意見をいただきましたけれども、今回はこの金山バイパスの事業の再評価という視点で評価をさせていただいたということですが、国土軸としての新しいバイパスというか、そういう国土計画的な視点から見れば、この地域ももっと違う役割が将来出てくるのではないかと、そういう視点からのご意見だったと思います。

それから、もう1点は、原発あるいはいろいろな有事のときの緊急避難といいますが、そういう意味での道路の評価という視点もあるのではないかというご指摘です。これはなか

なか重い問題ですが、今まで道路事業の評価、あるいは国土形成計画の中でも実はその点について余り深く議論はしておりません。これは、これからの国土というものを考えて行く上では避けて通れない問題だとは思いますが、この委員会でそこまで議論するというのは射程外ですけれども、この評価のあり方、国土計画のあり方という議論をする際に何らかの形で問題提起できればと、そういうふうに思っておりますが、よろしゅうございますでしょうか。

(委員)

異議なし。

【委員長】それでは、金山バイパスの審議結果として次のように取りまとめたいと思います。

国道27号金山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。

(委員)

異議なし。

国道1号水口道路の審議について

【委員】これは、前回の再評価は何年でしたか。3年前ですか。平成19年の何月に審議させていただきましたか。

前回の審議、平成19年の何月で、この暫定供用が平成19年というふうになっていますが、その時間的にはどちらが先だったかということをして……。それと、そのときのB/Cに関して数値を参考までに教えていただけませんか。暫定供用を前回から3年たったからやっているわけですが、その前回はやる前にもう暫定供用だったのか、その後に暫定供用して、供用したことによってこれぐらい前回の予測の結果に近くなったのか、遠くなったのか、その効果、そんなあたりの実質的なことを少しコメントしていただけたらわかりやすいなと思っただけです。

【事務局】前回評価ですが、平成19年9月に行っております。そのときのB/Cですが、4.6ということになってございます。

【委員】4.6というのは残事業ですか。

【事務局】全体が4.6、残事業が7.5という数字になってございます。

【事務局】若干補足をさせていただきたいと思います。

実は、将来の交通量について見直しをしております、かなり大きな下方修正が行われたという経緯がございます。ですから、平成19年にはじいた交通量と、今はじいている交通量というのはかなり差があって、2割程度ダウンしているというふうにお考えいただければいいと思いますので、前回4.6という非常に大きい値が出たのは昔の交通量、下げる前の交通量でそういった値が出ると、そういうご理解をいただければいいと思います。

【委員長】よろしいですか。

【委員】9月に評価をして、この暫定供用はいつですか。

【事務局】暫定供用は19年12月でございます。

【委員】それでも、全体的な社会経済の状況から予測交通量はダウンしているということですね。ありがとうございました。

【委員長】そのほかにご質問は。

【委員】私たちがここでこの対応方針（原案）というのを出すに当たって、今回の場合だけの話ではないんですけれども、これは見直し、再評価の話でございますので常にそうなのでんですけれども、本件のこの水口道路でも9割ですか、もう90%以上できているというところだと思うんです。再評価で3年たってやるわけですから、常に事業が始まってから少なくとも3年というのはたっているんだと思うんですね。

そうすると、先ほど99%できているという道路もございましたけれども、我々がここで原案を、要するにその対応方針を出すといいますが、そういう意見を言うについて、既に90%ないしは99%できているということも勘案して原案を出すということによろしいんですかね。

と申しますのは、例えば99%できている場合には、ここでやめろと言う やめろというか、もうやめろと言う権限はないのかもわかりませんが、そこでつくるべきではない、これ以上事業を進捗すべきではないという意見を出した場合には、あと1%をつくることによって全体の道路が供用されてしまうのに、ここで99%できているのにとめてしまうためにそういう道が開通しない、それならば例えばB/Cがたとえ低くても、もうここまでやってしまったんだから、もうやっちゃったほうがそれはいいよねというふうな観点も入れてこの原案が意見を言うということになるんでしょうか。

【事務局】まさにそういうことでございまして、あとわずかの投資で道路が開通する。しかし、例えば今はじき直してみると、B/Cが1を割っているというような道路をこれか

らどうするんだろうというケースも想定されます。

したがって、今回はそのようなケースはなく、審議頂きやすい案件だと思うんですけども、非常に重い決断をして頂かなくてはならないケースも今後出てくるのではないかなというふうに考えてございます。

【委員】ありがとうございました。

そうすると、B / Cだとか、いろいろそういう観点もさることながら、既にどこまで進捗しているかということが意見としては大変大きい形になるということなんですね。

【事務局】進捗率は議論に影響があると思っておりますけども、先ほども申しましたように、たとえ90%、99%進捗していても、例えば全体のB / Cが1を割っているというような事業があった場合に、本当にそれを継続するべきかどうかというのは多分高度な判断が要ると思いますので、そういう議論も含めてこの会でお願いをしたいということでございます。

【委員】ちょっと本件とは関係ない、同じような話なのですが、例えば先ほど丹波綾部道路などで、これは京都縦貫道の一貫の一部分の話ですよね。この場合でも、例えば丹波綾部道路を先ほどの一致した意見でさらに事業を進めるべしという意見になったんですけども、例えばこの一貫した京都縦貫道ですから京都から舞鶴ですか、そこまでずっと一貫して高速道路をつなぐということなのに、例えば今この丹波綾部間だけを個別に審議して、ここだけがもう工事を、例えばB / Cなどの観点からこれは不要だというふうなことになるということは、高速道路がちょん切れてしまうということなのですね。

だから、それも判断して我々が、例えばこの丹波綾部道路ですと、これをさらに維持を続けるべきかどうかということも決めなさいということをごをここで求められているということなんですか。

【事務局】道路のネットワーク性という問題だと思うのですが、非常に長い道路があった場合に、現在のB / Cをどういうふうにはじくかということ、事業化した工区をとりまして、その工区ごとにはじいていきます。ですから、理論的には、途中でちょん切れて、どこかがB / Cで1を割ったりしてちょん切れることは想定されております。

ただ、道路はネットワークでございますので、ほかにも例えば代替路があったり、一般国道がそばにあたりして、その区間がそこそこ走るのであれば、ちょん切れてもいいのではないかなという議論も一方ではあるわけですので、今の仕組みではその工区ごとに見ていただいて議論をするというのが基本だと思います。

ただ、おっしゃるように、そもそもちゃん切れていいのかという議論はあるわけですし、脇の県道なりを通れば済むかもしれないけれども、そもそもつながっていたほうが社会的にいいのではないかという議論もあるわけですから、原則は工区ごとにご判断をいただくわけですが、そもそもつながっていたほうがいいんじゃないかということも含めてこの会でご判断をいただくということになると思います。

【委員】この事業全体のB/Cないしは残事業のB/Cには、ひっついた場合の相乗効果というんですか、京都縦貫道ならここさえやれば全部つながってしまうんだけどもというふうなところのベネフィットというのは、数値化はされているんですか。

【事務局】どういうふうにそれをはじくかということ、ほかの道路が建設されているものと想定をして、その当該区間を外すかつけるかという、この2つのケースを計算して、それを比較するということになります。ですから、当該区間のみの計算をしているというふうに見ていただければいいと思います。

感覚的には全部つながっているか、当該区間がつながっていないかということで、当該区間のみを取り出して計算をしていくというのが一番正しい条件だと思います。

【委員】ありがとうございました。

【委員長】そのほかには、再評価のスキームをつくったときにいろいろ議論がありました。基本的には、再評価を行う場合には、残事業のB/Cを基本として再評価するのが正しい見方なんです。だから、残りの箇所を整備するだけで開通する場合、大きな便益が出てくるということであれば、残事業のB/Cは大きい値となるということなんです。

その残事業の評価をするというところにはそういう効果が、意味が含まれているというふうにご理解いただきたいんですが、ただすべての便益を評価していない、時間と費用と事故と、これだけしか見ていませんから、それ以外の便益も踏まえて総合的に見ていかなければいけないということは事実なんです。

事業全体の評価というのも、やっぱりこのプロジェクトは非常に長いものですから、その間にいるんな情勢が変わってくる、そういう流れの中で事業全体の妥当性とか、そういうものを見ていきたいと思いますという意味で、この事業全体と残事業、2つの尺度で費用対効果分析を見ていきたいと思いますというのが基本的な考え方だったんです。

ただ、いろいろ問題があることはあるんですが、例えば過去に暫定供用した便益をこの便益の中に入れない一方、過去に投資したお金は割り増しして入れているとか、それは別の意味があって、プロジェクトが非常に遅延するとか、できたらそういうことは食いとめ

たいので、できるだけ事業のスピード化といいますか、そういうことを達成したいという意味もあってそういうやり方をしているということですよ。

数値にはいろんな意味が出てきますので、それはまた具体的な事例がいろいろ出てきたときにそういうところが問題になるのであれば重点的に議論はしたいと、そういうふうに思っていますけれども、そういう意味でやっているということをご理解いただければというふうに思います。

この道路それ自体に関しては、何かご意見はございますでしょうか。 よろしゅうございますか。

残事業の費用便益比が6.9というのは、大事なところがまだちょっと残っているということですよ。早くやればこの便益が非常に出てくるという意味だというふうに思います。

それでは、水口道路の審議結果として次のように取りまとめたいと思います。

審議の結果、国道1号水口道路の再評価は、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。

（委員）

異議なし。

国道8号米原バイパスの審議について

【委員】1枚目の1.事業の概要のところなんですけど、工事着手が昭和45年度ですね。万博の年ですよ、これ。これで進捗状況が47%って、一般で見ると、一体これはどうなっているんだと。この理由をご説明いただきたい。

それと、ここまで長くかかっているものに関しては理由を示さないと、一般的な考え方からすると、こんな1970年から40年以上かかって半分いっていないというのはどうということだということになるので、その点は現場の方はわかりなのかもしれませんが、やはりちょっときちっと示していただきたいというふうに思うんですが、その辺のご説明をお願いします。

【事務局】このバイパス区間（7～9工区）につきましては48年に都市計画をしてございます。48年に事業化したものでございます。こちら側（6工区）については41年の事業化ということで、大きくはその2つに分かれるということです。しからば、その4

8年の事業化からえらく時間がかかっているじゃないかというご指摘もあろうかと思いません。

先にその41年のほうのご説明をいたしますと、41年の事業につきましては、41年に事業化して42年から用地取得に着手し、昭和52年をはじめに昭和61年ぐらいで、大体11、12年でここは供用してございます。

7工区につきましては48年に都市計画をしたわけなんですけれども、直ちに農地を横断するというので、いろいろとルートについてのご反対とかご意見、たくさん要望書が寄せられまして、用地取得をしていくまでに多少時間がかかってございます。用地取得に着手できたのが昭和62年度ということでございまして、62年度に用地取得に着手してからは文化財とかいろいろたくさんございましたけれども、おおむね十数年でここまで暫定供用にこぎつけているということでございます。

引き続き、8、9工区も平成10年ぐらいから用地取得に着手してございますので、表現は適切じゃないかもしれませんが、いわゆる尺取り虫のように順次事業を進めているということでございます。

大きくは文化財調査、あるいは農地を横断するという観点で地域のご意見があったというのが背景というふうにご理解いただければと思います。

【委員】ご説明を聞いたらわかるんですが、一般にこの情報が流れたときに、やっぱり一般の人間が見たら、これは一体どうなっているんだということになるので、その辺の説明を入れておいていただくことが誤解を招かない、大切なことなんじゃないかなと思うんです。

【事務局】今後はそういうふうに補足して説明させていただきたいと思います。ありがとうございます。

【委員長】ありがとうございます。

【委員】コスト縮減で両側歩道から片側歩道へ変更すると。先ほど金山バイパスでも2.5mの幅を1.5mにするということで、コストを縮減することによってコストは減るんですけども、歩行者とか自転車の安全性がちょっと損なわれる、あるいは便利さが損なわれるということもあると思うんですね。ですから、その辺はどういうふうに考えているのかということなんです。

先ほどの金山でもB/Cは結構高いので、少々コストがかかっても、まだ3とか4とかはキープできそうな気もするんですけど、この場合は1.6ですか、B/Cはかなり厳

しいんですけれども、それでこういったバイパスのときに歩道が要るのかどうかですね。歩道がなくてもいいのであれば、もうバイパスですから、ほかの道路の、8号線の交通量を緩和するためのバイパス、車のためのバイパスであれば、わざわざ歩道が要らないかもしれないと思うんです。

しかし、お聞きしたいのは、コスト縮減をして歩行者とか自転車の人間のほうの安全性が落ちるということについてどう考えるのかということと、この場合はどうして歩道が要るのかということですね。なくてもいいという判断もあるのかどうか、あるいは地元からやっぱり歩道が欲しいというご要望があるのかどうか、その辺の2つお聞きしたいと思います。

【事務局】まず歩道の設置については最近細かく交通特性を見て、吟味をするようにしています。金山バイパスのほうから説明いたしますけれども、実は現道である県道があるんですね。それで、新しくトンネルを掘った際に要らないんじゃないかという議論もあったのですが、この地域は積雪地であり、自転車の方が大変難儀をされているというのを聞きまして、町からも強い要望があって、トンネルの中をぬれないで走りたいという相当強い要望があって、それで吟味をいたしました。

実は、自転車交通には方向性がありまして、たしか高校があったと思うのですが、夕方はこっち、朝はこっちというふうに、登校時と下校時ではっきり違うんですね。例えば、両方向あれば、これはすれ違いをしなきゃいけないという話になりますけども、片方向だったらほとんどすれ違いをしなくてもよくなります。そうすると1.5mというのはすれ違いを余り想定していない幅なんです。すれ違うとなると2m要るんですね。そういう細やかなところまで見て最近吟味をするようにしております。

それから、米原バイパスに関して歩道が要るかどうかという話ですが、自動車専用道路にしてしまうという方法もありまして、そうなると沿道アクセスは一切なくなって、例えば高架にしたり盛土にしたりしてしまえば歩道は不要となるのですが、ここについては、都市計画の経緯等から沿道利用がある形で議論がされており、沿道利用があると、やはり人も歩くということですので、一定の歩道は要るのではないかと。

ただ、これも交通を吟味しまして、両側ではなくて、片側でも十分こなせるだろうということで片側にさせていただいております。そういうことでございます。

【委員長】そのほかにありますか。 それでは、資料修正に関していろいろご意見をいただきましたけれども、この案件につきましては以下のように取りまとめたいと思います。

審議の結果、国道8号米原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。

（委員）

異議なし。

国道2号神戸西バイパスの審議について

【委員】ちょっと今までに出てきた案件と違って、ここはどうも場所柄としてはかなりでかい住宅地をバックにしているところですよ。ここで算定されている交通量の前提条件としてあるのが多分この西神の住宅地だと思うんですけども、基本的にもう今の渋滞も、それから配分はまた計算されていると思うんですけど、そのときの車両構成も基本的に一般車両ということがメインでやられているというふうに理解してよろしいですか。

というのは、要は業務交通とかそういうのじゃなくて、これも先ほども出ていましたけども、中心部への通勤、通学等の交通量がかなりあるので、シフトしたほうがいいんじゃないかなというような形で聞こえたんですけども、要はそういうふうな車両構成として考えてよろしいんですかね。

【事務局】将来交通量につきましては、そういった周辺の地域の開発等も見込んだ中でOD表という交通将来予測を行いまして、その中には普通の乗用車系もありますし、また大型系もございます。この神戸西バイパスにつきましては、特に一般部については周辺の西神南ニュータウン等からのそういった普通車の通行が見込まれますし、また専用部については第二神明道路とのネットワーク化によって、普通車だけでなく大型車の物流の交通も、専用部については相当程度利用されることが想定されております。

【委員】印象ですけども、第二神明はたしか物すごく自動車通っているんですが、先ほどから出ているような大型車混入が物すごく多いようなところにはちょっと私は思えなかったもので、ちょっとどうなっているのかなと思って確認させていただいた次第です。

【事務局】交通量の推計というのは、かなり大きなエリアを順番に切り出して、ゾーンに分けて推計をするという仕組みをとっておりますので、ですから推計上はこの第二神明も、それから西バイパスも、どちらも似たような交通が走るような想定で推計がされるとお考えいただければいいと思います。

それで、実際にもしここに第二神明と同じような自動車専用道路部分ができますと、こ

れはどちらもそっくりですので、同じような交通が走る。ただ、逆に今、一般部しかつくってありませんので、そうなると一般の人の交通が そばの住宅地ですね、そういったところの交通が乗っているという状況だと、そういうふうにお考えいただければいいと思います。

【委員】ちなみに、ODゾーンはどれぐらいの細かさでやられているんですか。二次生活圏ぐらいでやられているんですか。

【事務局】神戸はちょっと大き過ぎますのであれですけども、普通の市であれば、市が2つか3つに分かれるような、そういうぐらいの大きさだと思っていただければと思います。。

【委員】わかりました。

【委員】ここの話だけはないんですが、例えば今ご説明のあった中で、2. 事業の必要性等に関する視点のところ、「24時間交通量の変化」というグラフが提示してございますけれども、これを見ると、確かに一日の交通容量を超えていますねということはわかるんです。そして、ここに出ている年数が直近のもので平成17年 この資料だけじゃなくて、かつてほかのもあったんですけども、平成17年に交通量が多かったよねということはわかるんですけど、今ここで平成22年に3年目の見直しをするというときに、5年前は交通量が多かったという資料しかいただいていないということは、現在この交通量がまだ多いので事業を進捗しなさい、いやもう少なくなったのでやめましょうという判断の1つの1要素となるのではないかと思います。

ですので、正式なセンサス交通量とかというのは毎年やっていないのだというのであればそうなんですけれども、平成22年の今の時点でのジャッジというか、意見を求めるについては、もう少し何か直近の数字というんですか、平成21年とか20年ころの数字はないのでしょうか。

【事務局】おっしゃるとおりでございます。実は、正式な計測は5年ごとに行うセンサスというものでやっており、センサス交通量を載せるのが慣習になっていますが他にも計測はしているものですから、今後は参考値として直近の値もできるだけ載せるように工夫をさせていただきたいと思います。

それから、ちょっと補足いたしますけども、実は計測の仕方もだんだん変わってきておりまして、昔は5年ごとに、カチャカチャ、カチャカチャ、観測員が手ではかっておったんですけども、最近トラフィックカウンターという自動計測装置があって、そちらを使う

ように今切りかえをしているところでございますので、今後は割と速報値が載せやすくなると思いますので、ぜひそういう工夫をさせていただきたいと思います。

【委員長】いいですか。そのほかには。

【委員】本質的なことではないんですけども、スライドの3の写真があるんですけども、この写真ですね、これは業務用の車両がたくさん走っていて、かつ渋滞している写真だろうと思うんですけど、その下には平成9年がかなり込んでいて、20年はすごく渋滞が減った。ちょっとこれは場所が違うんだと思いますけども、これは写真を載せられるときにいつの、何年何月何日の何時ごろの写真なのかということを示してもらったほうがいいと思います。昔のことを言っているのか、今のことを言っているのかわからないので、イメージがちょっと植えつけられてしまったり、誤解するところもありますので、こういう写真を載せられるときはちょっと注意されたほうがいいんじゃないかなと思いました。

【事務局】ちょっと何月何日までではわからないんですけども、最近の写真でございまして、この図でいきますと、まだ西バイパスが未供用の、まだ依然として混雑が激しいという区間の写真でございます。

【委員】一応、産業系でちょっと言わせていただくと、要するに西播磨のあたりというのは、工業品の出荷額でもかなりの割合があるんですが、残念ながら神戸から西のアクセスが非常に悪い。これは意見が神戸市だけ出ていますけど、例えば姫路市とか、この辺でもかなり問題視しているところであります。

例えば、どれくらい大変かという、IPSアルファテクノロジーが姫路に工場をつくる時に、生コンのコンクリートを運ぶのに渋滞するので、地元からクレームが来るというので、船の上で生コンの工場を特別につくった。アクセスが非常に悪いというのは、産業系とか製造業系の中小企業の経営者に聞いても、皆さんがアクセスは非常に悪いと言う地区でありまして、委員の先生方からご質問が出るということは、やはり資料の中にももう少し広域の説明が必要なんじゃないか。

例えば、先ほどの水口の道路でも私は言わなかったんですが、あそこの工業団地、水口の工業団地も、実はあれ、関西系の企業ではなくて中部の企業がかなり進出をしてくている。これは第二名神の影響と、先ほどのこういう道路が整備されるということで、近畿ではなくて中部の企業が進出してくている。ですから、もう少し附帯の資料をおつけにならないとなかなか理解をしてもらえないのではないかな。だから、どういう影響が出るのかというのをきちっとご説明いただいたほうがいいのではないかなというふうに今皆さんのご

意見を聞いていて思いました。

西播磨というのは、皆さん意外と姫路城ぐらいのイメージしかなくて、そんなに工業団地があるなんていうのはご存じない方が多いんですが、今かなりの工業品出荷額を出しておりますので、その辺も附帯で広域の資料をぜひつけていただきたいなというふうに要望として申し上げたいと思います。

【委員長】ありがとうございます。

資料の工夫といいますか、もう少し必要性というのをどういうふうに説明できるかどうかというところ、もうちょっと書き加えていただくということですか、そういうことで理解させていただきたいと思います。

ほかにはよろしゅうございますか。資料に関していろいろ意見をいただきましたけれども、再評価の結果といたしましては、国道2号神戸西バイパスの再評価は、事業評価監視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、こういう形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でしょうか。

（委員）

異議なし。

国道175号平野拡幅の審議について

【委員長】この走行費用便益がマイナスで出てきていますよね。これについてちょっと追加のご説明をいただけますでしょうか。

【事務局】走行費用便益というのは走行にかかる経費ということで、大きくはガソリン代とかオイル代とか、そういったものでございますが、新しい道路の整備によって時間は短縮するんだけど、走行経路が長くなるような経路を通るような場合に、そういった車の割合が高い場合に、まれにこういった形で走行経費減少便益がマイナスに出るといったことがございます。

いずれにいたしましても、絶対値で比べますと走行時間短縮便益のほうが非常に大きくて、走行経費のほうは小さいということで、全体の便益としてはプラスということがございます。

【委員長】珍しいケースですよね。交通事故減少便益がマイナスに出るといったのは今までにちょこちょこありましたけども、これはやっぱり迂回経路ということですか。

【事務局】そうですね。多少遠回りになるんですけども、時間が早いというルートを選択するという事です。

【委員長】ほかにご意見は。でも、どこかに一言書いておいていただきたい。ご説明のときもその点に触れていただければわかりやすかったかなというふうに思います。よろしゅうございますか。

(委員)

異議なし。

【委員長】それでは、ご意見がございませんようですので、平野拡幅の審議結果に関しまして、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いうことにさせていただきたいと思いますが、ご異議ございませんでしょうか。

(委員)

異議なし。

事業評価監視委員会審議、議事録(速報版)の確認 について

【委員】多分、3年の評価に変わったということで、皆様方、こういった細かい数字までお出しになるのに大変エネルギーがかかるのだと思うんですが、1つはやっぱり3年前の評価のときのB/Cがどうであったか、そしてそれから世の中がどう変わったのか、予測値にかかわるような大きな変動について少しコメントをお願いしたいなと思っております。

それで、特にいろいろデータを見ますと、リーマンショック前後での就業者数の変化なんていうのを書いてあるところもあるんですけど、交通量に関しましては、やはりリーマンショック以降、それからインフルエンザで観光がストップしたとか、高速道路の無料化でどんなふうになったとか、それから無料化だけではなくて、例えば不況の影響で大型車が有料道路を使わなくなったようなこともあると思います。

そういった大きな前提となる指標は、最初のところに少しご説明をいただいたほうが非常に理解しやすく、これも本当にこの工区のこの部分だのことにデータがなっており、ほかの先生方もいろいろおっしゃったんですけど、少しそういうことからおさらいをして情報をプラスアルファしていただくと非常に理解しやすいなと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【事務局】貴重な意見をどうもありがとうございました。今後は検討しまして、また改善

いたしたいと思います。

【委員長】議事録（速報版）についてはいかがでしょうか。よろしゅうございますでしょうか。

（委員）

異議なし。

その他

【委員長】これですべての審議が終了したのですが、私のほうから皆様にご相談したいことが1つございまして、それはこの委員会の審議のやり方といいますか、効率化ということでございます。

ご承知のとおり、今年度から再評価実施時期が5年から3年に短縮されまして、年間で審議件数が非常にふえてまいりました。また、審議結果の公表時期が早まり、11月末までにはすべての審議を終えなければならないと、そういうことになりました。資料作成などの都合もあるでしょうから、委員会の開催は年4回ぐらいやらなければいけないかなと、そういうふうには思っております。

そうしますと、1回の審議件数が きょうは10件だったのですが 10件を超えるということが予想されます。そうしますと、審議だけで2時間半から3時間ぐらいかかってしまう。これを何とか2時間以内……、ちょっと緊張の限界も2時間ぐらいが限度かと思しますので、例えば説明をある程度まとめて一括するとか、先ほど委員のほうから、前回と違うところに重点に置くとか、環境の変化とか、そういうところに焦点を絞るとか、何か説明の仕方を工夫するとか、委員会の審議のあり方といいますか、そういうものをもう少し工夫してもいいのではないかなと、こういうふうに思うんですけども、もし何かその件で、それにかかわるところでございましたらいただきたいと思うんですけども。

効率化と言えばちょっと語弊があるので、めり張りと言うのもおかしいので、大事なところはやっぱりきちっと議論したいというのは、やっぱりめり張りかな。何かご提案、ご意見等をいただけたらと思うんですけど。

1つは、今1つずつご説明いただいて、そして審議とか、そういう形をとっておりますけれども、これを、類似の案件を1つに固めてご説明していただいて、一括してご討議するというのも1つの方法だろうと思いますし、それから、とはいえ、やっぱりきちっと見るべきところは見ていただきたいということもありまして、事前に資料をごらんになって

いただいて、特にご自分の専門性の高いところというプロジェクトに関しては、関連する先生に重点的にきちっと中身まで見ていただくとか、そういうことを踏まえてここへご出席いただく、何かそういう方法が考えられるんじゃないかなというふうに思うんですけども、どうでしょうか。

【委員】事務局にはご負担になるのかもしれませんが、事前に説明をしていただいていたときに、こちらのほうから質問は皆さんから出ていると思うんですが、それをこの本委員会のときには一覧にして質問と回答とを配っていただくと、それで共有できるのかなというふうに思うんですが、せっかく事前説明でかなり時間を各先生方もおとりになって、事務局のほうもとっているわけですから、そこでの質問と回答をここに付けていただくということができれば、その分時間が短縮できるのではないかなと思うのですが、いかがでしょうか。

【事務局】今、委員がご提案になったようなやり方もぜひ 全部の、すべてのということではなくて、少し分類を分けながら、要点だけでもしっかりと配るようなやり方を少し考えたいと思います。

【委員長】それで、この事前説明もこの本委員会で時間がかかるので、量が結構あるので、ここを何とか効率化にならないかなという気もするので……。ご専門性とか、いろんな分野の多様性とか、そういうのに配慮してちょっと分担をさせていただくとか、そんなこともあってもいいのではないかなという感じもするんですけども、どうですかね。

ふえてくると、これは事前のだけでもなかなか、物すごく時間がかかることで、この事務局の人全員に回って、それを全部やろうと思ったら物すごい時間がかかるので、そういうことも考えたいと思いますが、1つはご異議がなければ説明のときに固めてこの説明をしていただく、それから先ほど委員のほうからいただいたように、事前に意見をいただいたところの論点を整理した資料を出していただく、そしてやっぱり重要なポイントですよ、それも全部固めて言ったほうが、そののところはうまく説明しやすくなりますよね。そういう形で、ちょっと一括制というのか、そういうものを導入したいと思うんですね。

それから、もう一つは、事前説明の 余り細かく分担というふうにはしたくはないんですけども、大きく分けて、ちょっと専門性あるいは分野の多様性に配慮しながら、そのかわりちょっと時間をかけてそれぞれの案件をご審議いただくというような形を導入させていただきたいなと思うんですが、どうでしょうか。ご異議はございますでしょうか。

【委員】今、公共事業に対して世の中の方々が非常に注目しておられるということからい

いますと、そういうふうに分担をして事前にチェックしていただいた部分をまた皆さんに
すぐわかるような形でフィードバックする、公表するという形でやっていただいて、で
きるだけ透明感を持ってやっていただくということだけ留意していただいたらいいのでは
ないかなということを感じております。

【委員長】そうですね。そういう意味でも、お手間ですけども、事前にご審議していただ
いたときに出てきた論点は資料としてまとめていただいて、ここでご報告していただく
ということがやっぱり大事だろうと思うんですね。

【事務局】ぜひ、いろいろ試行しながら、ちょっと初めてでもありますので、どのぐらい
負担が多くなり、時間がかかるかという、きょうはある面、ちょっとスピーディーに、2
台のプロジェクターを用意させていただいたり、ちょっと余りどうだったかわかりません
けど、いろいろ工夫させていただきながら、きょうのご指摘ながら、少し事務局のほうで
も工夫させていただきたいと思いますが、ただやはり事前の説明のところ、委員長からち
よっとありましたが、やっぱりそのところは十分説明できる場所ですので、またそこ
のところは、お手間ですがちょっと時間をとっていただいて、よろしくお願いをしたいと
思っております。

【委員長】次回の委員会から実施可能になるように、事務局のほうでいろいろご検討いた
だきたいというふうに思います。よろしくお願いをいたします。

[議事録終わり]