

近畿地方整備局事業評価監視委員会（平成30年度 第2回）

議事録

日時：平成30年9月12日（水） 10：00～11：45

場所：大阪合同庁舎第1号館 第1別館（2階）大会議室

【委員長】 議事進行にご協力をお願いします。

■一般国道163号木津東バイパス

【委員長】 それでは、審議に入ります。今のご説明に対してご質問あるいはご意見があればいただきたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】 経費についてというよりも、ちょっと視点が違うかもしれないんですけども、大抵事業費の見直しのときに地質等を詳しく調べるとこうこうだったというご説明はよく受けることなんですけど、ここは木津川の河川敷に非常に近くてたびたびかく乱に遭っているということを考えると、当初の、これはおよそ5メートルぐらいを想定されたのかなと思うんですけど、歴史を考えてもそんなに浅くはないだろうというところもあって、最初のボーリングされた結果からさらに、さらにというか、プラス10メートルのところで落ちついたというところの結果だったということなんですけど、こういうボーリング調査の結果が、わりと行って費用が増えるということがたびたび起こるというところがございまして、このあたりは周辺ボーリングをここの近くでされないのか、ちょっと手法の問題になるので申しわけないんですけども、周辺ボーリングと現地のそごというのがどうして起こり得るのかということをお聞きしてもよろしいでしょうか。すいません、よろしくお願いいたします。

【事務局】 重要構造物であれば、ピンポイントでボーリング調査等を行いまして設計するのが事業費の精度アップという意味では必要かと思えます。実際そういうふうになっているのが大部分でございすけども、今回はこの木津東バイパス本体の橋梁ではなくて、それに接続するこの24号の既にある橋梁、これのかけ替えのための費用になっています。元々は、元々といいますか、この木津東バイパスができることによりまして、24号から東バイパスに入るための右折レーンを追加で設けることになっておりまして、そのために既存の橋梁の拡幅が必要になったということとございす。実際に協議を進める中で、単なる拡幅ではなくてかけ替えになったということがまず経緯としてあります。

本来ならこの直近でボーリングをすればよかったんですけども、地元協議の関係もござ

いまして、あと、右折レーンの構造等の警察協議等もございまして、なかなか現地でボーリングする状況になっていなかったということで、当初の事業費用を算出するにあたりましては一番近くにあるこの既存のボーリングデータを参考にいたしました。あとは、こういった国土地理院で出されています治水地形分類図というのがございますので、こういったものとあわせて地質それから支持地盤等の推定をしたということでございます。ところが、実際に直近で掘ってみると大幅に変わっていたということで、今回はある意味、ちょっと特殊な部分もあったかなと思っております。

【委員】 ありがとうございます。

【委員長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい、結構です。

【委員長】 今のお話は、どの段階でどういうデータがとれるかという精度と、それから、調査に入るタイミングですね。そのあたりの関連で最善が尽くされていたかどうかということだろうと思います。ご説明のとおりだと思いますが、この話は特に道路事情でこれか何回も出てくる可能性がありますので、その都度またお伺いすればと思います。

ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、一般国道163号木津東バイパスの審議結果ですが、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり、事業継続することが妥当と判断されるといたします。よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございました。

■一般国道28号洲本バイパス

【委員長】 それでは、ただいまの説明に関してご意見がございましたらいただきたいと思っております。いかがでしょうか。

【委員】 先ほどのご質問等とも重なるかもしれないんですけど、増額ということで、予算が増額されているということで、当初の精度という問題もあるんでしょうけども、当初、予算を組まれておって、予算というか、見積もりをされておって、その後、増額していくことについてチェックというのは、この委員会が1つの役割なんだろうけど、ほかのところではどういうチェックが働いているのか。これは全般的なことになるんですが、ということと、当初から予算が増えていくということについて統計的な資料、つまり当初の予

算とどのぐらいの乖離が生じて工事が完成していつているのかというような統計的な資料を持っておられるのかと、この2点についてご質問させていただきます。

【委員長】 これは皆さん感じておられることだろうと思います。

【事務局】 まず1点目のチェックというところなんですけども、我々の事業というのは、これは左側に道路事業の流れというのを説明しています。5,000分の1から2,500分の1ぐらいの概略設計で事業費を算出して事業化をすることになります。そのときは実は全く地元には入っていないので、その中で事業費を算出していかないといけないということがございます。実際の詳細設計をやるときに予備設計をやれば少しは地元に入っていくので、少し土質調査なんかもやったりもしますけれども、実際に工事をやるときの詳細設計のときにほんとうに詳しい調査をやります。

そうしないとだめというのは、先ほど土工指針からの新たに基準がなった。あまり早く設計し過ぎても、基準が変わるともう一度やり直さないといけないというようなこともあるので、そこはやっぱり実際にやるときに詳細な設計をやっていくということになるので、どうしてもこういう形になっています。

ただ、我々は建設機関として入っていますので、やっぱりそこは何回も同じようなことで増えていくというような形を説明するというのもどうかと思うので、そこはやっぱり少し検討する必要があるんじゃないかと思うのと、むしろ逆に我々は技術屋ですので、根拠のないところであまりお金を積み上げるといこともなかなかしづらいところがあって、どうしてもこういうふうな形になっているところがあるかと思います。それでも毎回毎回同じ説明をするのも問題だと思うので、そこはやっぱり何か考える必要があるのではないかと思います。

チェックというところなんですけども、我々は今、この事業をやるときに地方負担金ということで都道府県さんに事業負担をいただいていますので、その意味では毎年毎年の事業費はお話しして見ていただくのと、やはり全体事業費が増えるというところに関してはこの再評価委員会できっちり説明をさせていただいて、それを前提に府県知事さんにもご意見を頂戴したりいたしておりますので、そういうところで見ているというのが実態でございます。

全体的な統計というところになると……。

【委員長】 お願いします。

【事務局】 統計的にというのでいくと、昔ですけど、道路公団、民間のときでしたかね、

昔、よく「高速道路はちっちゃく産んで大きく育てるんじゃないの？」とかいろいろ批判された時期があって、そのときに統計をとったことは確かにございました。ただ、当時はものすごく古い時代でしたので、物価が年々3%、4%上がっている時代でしたので、一番最初にやったときから大体10年、15年、20年かかると、結果として倍ぐらいしているというのがたくさんございまして、そういうような統計をとったことはございました。

ただ、最近、一般道路でとっているかと言われると、多分トンネル、橋、一般的な土工で傾向は違うと思うんですけど、私の勘どころになっちゃうんですけど、トンネル系統があるところというのはどうしても土質の影響が、これまでのここでのご審議と同じパターンなんですけど、やや通常かなと思ってやっていて、掘ってみたら増えているというのが多いので、一般的傾向としてはトンネルなんかはやや多目に出ている可能性はあると思います。

さっきのお話ですけど、多分統計はちゃんととったことはないと思いますので、多分大きな勉強課題かなと思いますけど、それとは別に、ずっと物価が増えているときにはどんどん上がってきて、ただ、この15年ぐらいはほぼ物価が横ばいなのであまり変わっていませんでしたけど、ただ、ここ近年、人件費を大幅に上げてきた傾向がありますので、正直これから出てくるものは土質の変更以外に人件費が上がった分が乗っかってというのが出てきますので、それは統計といいますか、一般的傾向としてこちらでもこういう形で、理由は人件費等々で上がってきているというご説明になろうかなと思います。今の現状でございます。

【委員長】 納得いただけましたでしょうか。あまりそうでもないかもしれませんね。

【委員】 統計をとることの意味がどの程度あるのかと、物によっても理由によっても違うということもあるんでしょうけども、ちょっと私なんか素人的に見たときに、なかなか増額と言われてもわかりにくいところがあるということが1つですね。

それと、もう1つ、チェック機能というときに、今この委員会と、あと、地方負担を求めるので地方議会ですかね、地方の自治体のチェックが働く。当然国の方の予算のチェックも働くということになるんでしょうけども、一番事業費の増加についてチェックをかけているというのはこの機関になるんでしょうか。

【委員長】 では、お願いします。

【事務局】 当然ここもありますし、当たり前ですけれども行政同士で、事務所と整備局、整備局と本省という大きな3層構造の中で、必ず事業費増の理由というのはみんなて共有

していますので、内部的にはそういう3層の中できちっと確認はさせていただいております。

【委員】 役所の中で予算の財務省関係のチェックというのにも相当働くという理解でよろしいでしょうか。

【事務局】 正直申しまして財務省が個々の細かい事業までやるのかと言われると、そこは国交省が言わなくちゃいけない部分だとは思っております。

【委員長】 3層構造の中での共有はよくわかったんですが、国民とは共有されていますか。

【事務局】 そんなに事例は多くないんですが、最後は国会でできます。個別の事業の事業費が5%、10%上がったからということで国会で問題になることはほとんどないんですが、一番典型的なのは毎年2月、3月に来年度の予算を通していただくために予算委員会で集中審議をします。衆議院であれば分科会という形で、専門の課題ごとに集まって徹底的に2日ぐらいかけてやって、参議院は1日強かけてやります。その中で実に細かい、ふだんの予算委員会での国全体の議論とは違う、個別の何とか事業の中身について、国会議員の数って500名あるいは250名おられるので、それぞれのご地元あるいは得意分野に応じて、これは我々ではなくて本省が徹底的にやられるわけですが、本省がやられるということは、我々もその資料をつくったりとかチェックを受けていることになります。

【委員長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【委員長】 多分ポイントは個々の事業についてではなくて、事業費の見直しが多くなると、見積もりの仕方に国民が疑問を感じるころがあるのではないかと思います。それで、もちろんここでいろいろ説明していただけてなるほどと思えばよいのですが、それがきちんと国民に伝わるかどうか。特にきょうはほかにも増額の案件が出てくるようですが、それが続くと、少な目に見積もっておいて後で、というふうに思われるとこれはやはり問題でもありますので、そここのところの疑念をどうやって晴らしていくのが大切だと思います。

卑近な例で恐縮ですが、買い物に行って肉屋で例えば「細切れ300」とか言って買おうとすると、はかりの上に乗せて必ず「ちょっと出ますが」と言われるんですよ。「ちょっと足りませんが」ということはないですよ。つまり、たくさん載せるとそれだけ店の売り上げが増えるわけですね。これは明らかに意図があって、うまいことちょっと出るよ

うにやっているのが技術だと思うんですが、何かそういうやり方と似ているんじゃないかと思われるとよろしくない。

つまりそうだとすると、先ほど統計という話が出ましたが、概略設計のとき、あるいは予備設計のときにデータが少ないと、それに基づいてやるからドンピシャには行かないんだという話にはなりますが、ドンピシャに行かないんだならば上下に均等に振れるだろうというのが一般の考え方ですね。それがなぜ上だけに振れるんだろうかという疑問が残りますので、そのところはきちんとデータも整理して、それで、こうこうこういうことで最善の予測をして、設計をして、その結果こうなっているんですという説明がやはり必要ではないかと思います。

この議論は長引きますので今は十分に検討できませんが、やはり一度きちんと整理して、前に出ています設計がどのような情報を用いていかになされたかということも含めて、やるべきことはきちんとやっておりおかしな意図はありませんということが見る人によくわかるような説明の仕方をこの委員会としても考えていかなければならないと思いますので、改めて機会を設けてご検討いただき、それをまたこちらにもご紹介いただければと思いますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

ほか、いかがでしょうか。

【委員】 さかのぼって申しわけありませんが、今画面に3段階の設計が書かれています。先ほどの案件の木津東バイパスで、事業の節目、設計完了で見直しということでしたが、どの段階の設計完了のことをおっしゃっているのか教えていただけますでしょうか。

【事務局】 さっきの木津の話は一番最後の詳細設計の話だと思いますので、測量をやって、地元協議等をして、最終的な形が決まり切ったのが一番下の段階だと思います。

【委員】 ということは、かなり用地も取得されていて、まさに詳細に設計されているということですので、そこからの費用の増減というのはあまりないというふうに考えてよろしいでしょうか。

【事務局】 この段階に至って、最終設計をやってるので、よほど現地でへまをやらさない限り大丈夫じゃないかとは思っております。

【委員】 委員長が言われているようなところで、このトンネルに関してはやっぱり掘ってみないとわからないというところがあるので、それに関してはこれは妥当なプラスじゃないかなというふうには思います。ただ、統計的にというよりは、事前に地質の調査をどれだけやっているかで、今回の場合もそうですし、次の事例でもそうですけども、例え

ば5ページのところで支保工のパターンが当初のところでは2パターンだったけれども、その後、地質をやればこれだけインバートのところをコンクリートをまかないといけなとか、薬液注入とかの補助工法を天端のところにやらないといけなとかっていろいろ出てくると思うんですね。そうすると、ちょっと赤のところと上のところの青のところ、事前のと新規にやったところがやっぱりポイントになるだろうと。

だから、例えば赤の左から端のところだったら、土かぶりが浅いところで地質的に悪くなりそうな可能性があるところとか、一番右の坑口からしばらく行ったところの土かぶりが浅いようなところは、ほんとうに地質が悪いかどうかはやはりチェックするところが必要だろうということがあって、そうすると、支保工のパターンもそんなに変化しなくて済むようなことがあるので、事前の調査をもう少し可能性がありそうなところをピックアップしてやる必要があるんじゃないかなと思います。

多分、概略の設計の段階でそこまで予算がなくてボーリング調査もできないとか、いろいろ状況が勘案されるから、その辺もやはり理解してあげないといけなかなとも思います。ですから、プラスになるというのは、やっぱり掘ってみないとわからない、安全側でというのでやることに、これに関してはやむを得ないかなというふうには思います。

ただ、国民の方からすると、やはりなぜそれがプラスばかりに行くのかというのは、特に地中のアンノウンな要素がいっぱいある中でやるところがやはり理解できないと思うので、その辺、事前にもう少し調査をするようなものを予算をかけてやるようなことが必要ではないかなと思います。ちょっとこれは意見として事業者側の方にサポートするような形で、私はやむを得ないんじゃないかなと思うので、そのあれを何とかできるだけ差がないような形にするには、もう少し調査のデータをとった上で設計する必要があるんじゃないかなと思います。意見ですけど。

【委員長】 ありがとうございます。

今のお話はいわゆる最適な調査レベルが何かという話であって、それを決めるには多分精細にした方がよい部分と、粗くしたほうが例えばコスト面などで有利になる部分とあって、両者のトレードオフのバランスで決めるのが一般的だろうと思いますが、しかし同時に、細かく調査しようという場合にできるかどうかという話がありますね。例えば用地が取得されていないと、人の家の土地にボーリングするということは多分できないので、それらも勘案した上で、今のやり方が最もいいのか、あるいは他によりよいやり方があったのかということを示していただくというのが疑念を晴らすやはり一番の道ではな

いかなと思います。今のはご意見ということでしたので、またご検討いただければと思います。

【委員】 この件に関して言うと、結局リスクがどれだけあるかと書いてもらえばいいだけの話なんですね。だから、事前のところこういう設計の仕方をすれば上向きに振れる、そのリスクの方だけが存在しているということは明らかにわかるわけで、トンネルの地質条件によってはプラス幾らまでというのは、そこまで書けるかどうかわからないけど、増えますよと、そういう話が初めからわかっているじゃないですか。そうだとしたら、そういうことを書いておかれればいいだろうと。それをもって事業の着手のときの評価で、振幅も含めて、それも考えてもやはり実施すべきだと、こういう判断になったらそうかなと、こういう話だと思うんですね。だから、今はそれをやるために若干統計が要るとかそういうことであればそれを整備されたほうがいいし、そうでなくて見積もりだけでいけるならこのままでやられてもいいし、何かそういうようなことかなと。ただ、今回は全部に過去からの経費の変化というのをに入れてもらっているので、すごくよくわかりやすくなったと思います。

ただ、この件は、あとちょっと2点ほど。前のところの木津東バイパスもそうでしたけど、これ、どうなんですか。よく見てみると、今までの資料で例えば「交通混雑の緩和」と書いてあるところが整備効果とあるんですが、交通混雑が起きていることはわかるんですが、どう緩和するのかは書いていないんですよ。実は費用便益分析されるときにはその数字が出ていると思うんです。ほかのものも多分同じだと思うんです。実はいろんなところで見える化とかストック効果とかいろいろ言っている中で、近畿が一番進んでいるかなと思って資料をもう1回見てみたら、よく見てみるとそういうところは実は書いていないと。もったいないなと、こう思うわけです。

だから、できたらそういうのも付けてもらって、これをやったことによってどれだけ変わるんだと書いておいてもらって、それを今度、例えば事後評価のときに、初めはこれだけ変わる予定だったのがこれだけしか変わらなかったよとか、もっと変わったよとか、そういうふうにしなないともったいないなと思ったという次第なんです。だから、これは直ちにここで問題だというわけではないですよ。もしおわかりのことがあって追加説明いただけたら、主要な効果に関してですからありがたいと思いますが、今回それが難しかったらほかの事業のところからでもやっていただければありがたいなと思います。

以上、2点です。

【事務局】 今回の件に関して言えば、そこまでのデータは今のところ持っていません。ただ、この洲本バイパスができれば確実に通過交通がこちらに走るの、その分が少なくなると、ここの交差点容量がどうなるかというのが多分答えになると思います。そこはもう少し細かく勉強したいと思います。

【委員】 ですよね。計算はありませんね。はい。

【委員長】 前段の事業費増については非常に的確にまとめていただいたので、それをもって今回の結論としたいなと思います。もちろん継続して検討をお願いしますが、ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

この案件の予定時刻はすでに超えておりますが、やはり必要な議論はすべきだろうと思って続けております。ほか、よろしいでしょうか。

それでは、「一般国道28号洲本バイパス」の審議結果ですが、当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり「事業継続」することが妥当と判断される。といたします。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございます。

■一般国道27号西舞鶴道路

【委員長】 それでは、審議に移ります。ご意見いかがでしょうか。

【委員】 費用の件に関してはさっきとあまり変わらないと思うんですけど、これ全体として多少そういうことを考えていただいたほうがいいかな。これに関して特別に言うと、橋梁部分について見たときに、基礎をこれだけ入れなきゃいけないというようなことがやっぱり詳細設計しないとわからないんですね。だから、そうだとは思いますが、トンネルに関してはさっき言ったような話が何かできそうだけど、橋梁についての基礎というのは何かやる前にこのぐらいまで振れそうだとか、そんなことはわかるもんですかね。

【事務局】 このところは地質調査資料がなくて、我々が管理する、国道27号の通っている橋があり、その橋台の状況から直接基礎ができると推定させていただいて進めさせていただいたところです。西舞鶴道路の途中は、この当時、地質の調査資料がなかったもので文献によったところですけど、今後いろんな文献をもっと集めながら、ばらばらになっている地質データをいろいろ詳細に集めさせていただきながら精度アップすることが課題かなと考えてございます。

【委員長】 よろしいですか。

【委員】 はい。

【委員長】 どうぞ。

【委員】 先ほどとほんとうによく似た視点で申しわけないんですけども、先ほどの流れの中で、概略設計のときとか事業化するときにデスクワークだけで事業化されるというところは先ほど教えていただいたんですけども、多分地質をやっている人は、現地を歩いたらどんな感じって大体、大体というか、いいかげんですけどわかるというところからいくと、この「砂岩・頁岩主体であり、亀裂が多い」と5ページに書いてあるボーリングコアの写真がありますが、こういう露頭を見ていくことによってどんな感じかというのはある程度。ばっちりはないですけども、ここはもろいなとか、上安久のあたりって山を歩いていてもガラガラするし、そういう感じってわかるものではないかと。地質をやっている人も多分フィールドを入れるとわかるだろうと思うんですが、今の話ではなくて今後というところで、やっぱり最終、倍近い金額になるとすると、最初の段階で何百万か何千万かわからないですけどもフィールド調査をかますというか、そういう手法的な流れの中で、そこも今後必要なのではないかなとフィールドワーカーとしては感じるというのが1点と、あと、概略設計されて事業化されないもの、概略設計して費用はかさむし、それに対しては便益が少ないからこれはだめだねというそのあたりは、さっき統計の話がございましたけれども、概略設計した結果、事業化されないものの方がはるかに多いのか、そのあたりの補足、これに関連しなくて申しわけないですけども、どういう仕組みで決まるのかをちょっと教えていただけるとありがたいという点と、よろしく願いいたします。

【事務局】 先に後の方の概略設計をしてから云々という話なんですけど、多分、最初、設計云々の前にニーズからどうしても入るものですから、よく今渋滞であるとかもありますし、ここなんかは渋滞というよりも私はむしろ災害対応というところ、よく浸水が起きるところでもありますので、最初は多分そういうニーズから入っていきまして、コスト、当然ある程度概算、試算、どこかでやるんですけども、多分その前にここは何とかしなければいけないというところから入っているところが多いと思います。ですので、設計云々の前に、これは何か工夫をして今起きている事象を解決するやり方を考えようから入りますので、比較的課題の大きさの方から事業の必要性が高まってきて、後は相対的な比較でいっぱいやりますので、じゃ、どういう順番にやっていこうかということになるのかなと

思います。

なので、個人的にはですよ、ある程度概略設計にいくぐらいまでいっているものというのは、ニーズがこれは相対的に高いのでやろうじゃないかとなっているような気がしますので、計算してコストがもしも多いのであれば、じゃ、そうならないためのルートをどうする、工夫をどうするという方にくんじゃないかなというのが一般的なやり方だと思います。

それから、さっきのコストの話、結局、元の一般論に戻る、前の話に戻るんですけど、確かにできれば最初の方にもうちょっと調査できたら、コストはもうちょっとできるかなというのは私もよく感じます。結局、そうするとスピード感との問題なので、ある程度概略的にやって、災害とかいろいろ課題があるので、事業化なりをして熟度を進めなくちゃいけないという方が先にきているものですから、お金の精緻さもあるんですけども、早く事業化して地元に入って行って理解を求めるというのも重要なので、その辺がどうしても同時並行になってしまって、コストの精査がどうしてもステップを踏みながらになっていくという事情もあるのかなと思います。さっき委員長もおっしゃっていましたが、その辺が、何を優先しながらというところが、お金もさることながら、どうしても対策をというところがあるものですから、すいません、後手後手に回っている印象があって申しわけないので、ちょっと勉強したいと思います。

【委員】 わかります。よくわかりますが、もうちょっと何とかならいいなという願望です。よろしくお願いします。ありがとうございます。

【委員長】 委員、何か発言しそうな雰囲気は漂っていますが。

【委員】 この費用の件は、だから、どの程度リスクがあるかを何か表示するという、特に新規着手のときに検討していただくということは考えといてほしいなど、これは私、一言で言えばそれだけです。

あと、じゃ、ほかのところと言うとどうか。今、事業目的、必要性云々と、さっきの話とやっぱり同じなんですけど、結局必要性が現状のネットワークでどうだということは書いてあるんだけど、整備後にどう変わるのかということについては実はよくわからないという書き方になってしまっているの、そこは改善していただきたい。

この案件だけで言うんだったらば、じゃ、災害時の緊急輸送路としての機能というのは相対的に重要度が高いとするならば、そうすると、これは実際にこの前の7月豪雨のときに周りの高速道路が緊急輸送路として機能したんでしょうか、あるいはこれができていな

かったがために役に立たなかったんでしょかというようなことを聞いてみる必要があるかなと思うんですが、そこらあたりはどうですか。

【事務局】 7月豪雨のときの舞鶴市内、これは冠水し市街地に行けなかったという状況が起こっています。去年の21号台風でも同様に起こっておりまして、やはり国道27号が冠水するというのが課題の1つになってございます。そういったニーズをどう酌み上げて事業に反映するかというところがまだこの資料では生かし切れていないので、そういった効果をこれからどういうふうに示させていただくか。

【委員】 そうなんだけど、例えば何が言いたいかということ、大雨のときは基本的に高速道路が止まるでしょう。そのときに、ただ緊急輸送路としてはここではこういう使い方をしましたとか、あるいはこういう使い方をしますとか、今度は、じゃ、物資はこういうふうでここで動かしますとか、そういう議論と実はつながっているんですという話だったらすっとわかるんですよね。ただ道路ができれば大丈夫なんだというのはちょっとおためごかしの聞こえてしまうので、だから、もうちょっとここらに示されるにしても工夫の仕方はあるのかなと思ったりします。これがもし目玉の事業だったら、それぐらいまで書いてもらったほうが目的としてはいいかなと思いました。

【委員長】 今の話でいうと、例えば11ページを見ますと、整備前と整備後で所要時間がどう変わるかというのが出てきています。これが設計速度で想定していいのかという話がありますが。それと同様のものが、予測ではありますけれども、交通安全についても混雑の解消についても言えるのではないかな。この案件に限らず、そういうことをきちんと出させていただくということだろうと思います。

それから、前段の調査の話もそうですが、これを読む国民は、こんなこともできたんじゃないか、あんなこともできたんじゃないかという見方をすることが多分多いだろうと思うんですよね。今のご説明で、こうこうこういう理由でそれはできなかったとかしなかったという話なんですけど、何ができたのか、やれる可能性があったのかというもののリストと、しなかった場合になぜそれをしなかったのかという理由がきちんと書かれていれば、なるほどという話になろうかと思えます。つまりやらなかった理由というのがわかれば納得につながるのではないかなと思いましたので、またこれもご検討いただければと思います。

ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、一般国道27号西舞鶴道路の審議結果といたしまして、当委員会に提出され

た資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり、事業継続することが妥当と判断されるといたします。よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございます。

■一般国道42号すさみ串本道路

■一般国道42号串本太地道路

■一般国道42号新宮紀宝道路

【委員長】 それでは、審議に移りたいと思います。ご意見、いかがでしょうか。

【委員】 3つの道路を合わせた評価になるんですけども、全体としては10ページに書いてあるようにB/Cが1.2になるであろうということですが、その10ページの下注の4にありますように、すさみ串本に関してはB/Cが1を上回るけれども、串本太地と新宮紀宝に関しては1を下回ってしまうような内容になっています。地元、市町村からの要望が非常に強いにもかかわらず、このようにB/Cの数値が低いところが出てしまうというところについて説明をお願いします。

【委員長】 あるいは関連して、個別の評価と、それから一体評価はどういう関係になっているのかということもご説明いただければと思います。

【事務局】 費用便益につきましては、これまで本省の事業評価部会とか各地方小委員会、事業監視委員会におきまして、ネットワーク効果を発現する一連の区間で評価すべきといったご意見をいただいているところでございます。

これまで供用した区間においては、効果の発現状況を踏まえまして、例えば広域幹線道路など複数の区間と、また箇所が一体となって効果を発現する道路ネットワークにつきましては、これはジャンクション間でまとめて評価しまして、B/Cについても算出するといったことで進めているところでございます。このため、審議にあたりましては、今回串本太地道路が新規ということで前回新規の評価をいただいたところでございますけども、ジャンクション間のB/Cと従来のこういった区間を1つの事業区間とした、B/Cの双方を今回算出しております。

B/Cで事業の妥当性を判断する、いずれかのどれかで判断するかといった点でございますけども、やはり道路としましては、ネットワークを形成する事業につきましては複数の区間又は箇所が一体となって本来の効果を発揮するものであるといったことから、今回

ジャンクション間のB/Cの値を基本とさせていただいているところでございます。

総合的にご質問をいただいた区間でいきますと0.7とか1を下回っているといった数値になっておりますけども、道路ネットワークとしましてはつながって効果を発現するといったことでございます。今回の場合も紀伊半島をつなぐといったことで、B/Cにあらわれていない例えば災害支援とかそういった効果もございますので、今回、個別の単体のB/Cの数値もお示しした上で、ジャンクション間の一体としたB/Cといったことでお示しして、基本的には一体、一連の区間で評価していただくといったことをご審議いただいているところでございます。

【委員長】 ありがとうございます。

【事務局】 従前からこれ、多分ここでもそうでしょうし、東京でも議論があったんですけど、事業化するときってすごくちっちゃい10キロとかで大体ステップを踏んでやっていくんですけども、それじゃあ、本来の機能がわからないでしょうという強い議論がありまして、じゃ、本来機能はどのぐらいなのかというのが、今は大体ジャンクション区間ぐらいで高速道路は見ないとだめじゃないですかというふうになっていますので、採択のときにはジャンクション間で見ましようとなりました。とはいえ、個々でも一応どんなものなのかはちゃんと発表しなさいよと言われていまして、ここに出しています。

この区間に関して言いますと、さっき事業費が増える、減るでいろいろ説明しましたけれども、7割から8割ぐらいがトンネルか橋梁という構造物なので、構造物比率が非常に高い区間ということで、コストが非常に高くなる傾向があるというのが1点。それから、正直言うと人口はそんなに多くないところですので、交通量もそれほど多くないと。そうすると、便益額は決して大きくない中でコストが、Cの方が大きくなるものですから、個々で見ればB/Cがこの辺の区間というのは0.何がしとなってしまっているのだと思います。

なんですけど、とはいえ、じゃ、ここにつくらなくていいのかという議論にはならないといえますか、じゃ、ジャンクションでちゃんと効果、全体として見ればここは要るだろうというふうになりますので、その辺は結局どのぐらいをつくれればこの紀勢線の効果ができるのかというふうな話になっているかと思っておりますので、あえて恥ずかしいなと思いがら、0.7とか0.8とかという数字は何だと言われそうなんですけれども、そこは正直に申し上げた上で、全体としてご評価いただきたいという思いでございます。よろしく願いいたします。

【委員長】 今の説明を伺っていて思いましたのは、その説明をなぜ資料に書いていただけないのかということです。今スクリーンに出ている一体評価区間というのは非常にわかりやすい図ですが、これはどこに入っている図でしょうか。参考資料ですか。本体には入ってないですね。

【事務局】 参考資料ですね。すいません。

【委員長】 ですから、これを示して、この区間の個別評価と一体評価というのはどういう関係になっていて、ネットワーク整備ですので、その観点から評価すべきである、それはこういう結果ですというのでつなげていただければわかると思うんですが、そこが見えない。ここで説明を聞けばなるほどと思うんですが、ここだけでなるほどと思っても何の役にも立たないわけであって、それを国民の方が見る、まずは見るのは本体資料だろうと思いますので、そこにきちんと入れていただいて、それで、こういうふうな評価をやっています、その中に個別の0.幾つという数字もあるかと思いますが、見ていただきたいのは一体評価して、ネットワークとしてはこれだけの効果があるんですということがどれだけ出せるかということだろうと思いますので、ちょっと資料の表現方法を工夫していただければと思います。

ということでよろしいですか、委員。よろしい？ よくないですか？

【委員】 ネットワークと個別が違うというのは、わかるんですが、ただ、個別でももう少し、便益がここは低いところなんですという説明がありましたが、上げることができるのではないかと感じます。地元がいかに使っていくのかで便益も上がってくると思いますので、そういった点でもまた変わるのではないかと疑問に思っているところでした。

【委員長】 委員、ご発言ありますか。

【委員】 3便益だけとったら、ここは走行時間が短縮するとかそういうことはないので、だから、便益は単一区間で取り出したら出るわけではないわけですよ。それはおっしゃるとおりなんですけど、ただ、それ以上にここではやはり防災とか、あるいは災害時の啓開とか、いろんな必要性があるからやられるんだと。そうすると、その説明がやっぱり強くないといけないなと思っている次第です。「道路面が津波の高さよりも高いから大丈夫なんですよ」だけではちょっと寂しいかなと。これがあったらどういう効果があるかということをもう少しわかりやすく説明していただくようなことを、全体、もし今度出されるんだったらやっていただいたらいいかなと。

手前みそですけど、自分で試算してみたときの結果でいったら、例えばこの区間がある

程度できると救命救急病院までの到達時間が半分ぐらいになっちゃうんですね。道路啓開に関する時間だって結構早く、半分になるところもあります。そう考えると結構効果があって、そのことによって救われる命みたいなものも出てくるだろうななんて思うような区間なんですけど、その辺があまり書けていないように見えちゃうと。だから、少し今後こういう部分については工夫していただけるとありがたいなと思った次第です。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

入れられるもの、入れられないものというのはマニュアルで決まっているわけですが、それを受けた上で、しかしながら、必要であるということが伝わるような表現の仕方を考えていただければということです。

ほか、ございますか。なければ、この案件につきましては、説明の範囲においておおむね適切であり、対応方針（原案）のとおり、事業継続することが妥当と判断されるといたします。よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございます。

本日の審議事項については以上で終わります。委員の皆様、長時間の審議、どうもお疲れさまでした。

一旦、マイクを事務局にお返しします。

【事務局】 長時間にわたりますご審議ありがとうございました。

それでは、ここで議事録の作成にかからせていただきますので、しばらくお時間をいただきたいと思っております。

それでは、議事録の作成が完了しております。委員長、改めて進行の方をお願いいたします。

【委員長】 それでは、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）案について確認をお願いします。いかがでしょうか。ご意見はありませんか。

私の方から1点。これは案件が1枚目の真ん中で6件ありますね。それで、審議結果のところでは最初の3件についてはそれぞれの結論が書かれていて、次の3件はまとめて結論が書かれていると。これは一体評価だからそうであって、我々はわかっているんですが、

この議事録（速報版）というのはどなたが読まれることを想定して書かれているんでしょうか。

【事務局】 整備局のホームページにアップをさせていただきました、一般の方にご覧いただくこととなりますので、今ご指摘の点、ちょっとわかりにくいところがございますので、最初の再評価で6つ並んでいるポツを1、2、3、4として、4の下にポツが3つ並ぶように改めます。

【委員長】 わかりました。ほか、お気づきの点はありませんでしょうか。

それでは、今の点については事務局と委員長の方にお任せいただきまして、適切に修正を加えるということでお認めいただければと思います。よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございます。

議事録につきましては、ただいまのとおり確認いたしました。

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でしょうか。

【事務局】 事務局からは特にございません。

【委員長】 委員の皆さんからはございますでしょうか。

私の方からなくはないんですが、時間が限られていて、いろいろ聞きたいとかお願いしたいことで割愛している部分があるんですね。例えば事業を取り巻く環境の変化というのは、再評価であれば当初評価の時点からの変化を書くべきではないかとか、いろいろお願いしたいことがあるんですが、それはまた別の機会にいろいろ委員の方から意見を出していただく機会をつくっていただくことにしたいと思います。

特にというのはございますか。ありませんか。

では、本日の審議を終了いたします。事務局にマイクをお返しします。

【事務局】 以上をもちまして、平成30年度第2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。本日いただきました貴重なご意見、今後の評価に生かしてまいりたいと思います。どうもありがとうございました。

【議事録終わり】