

近畿地方整備局事業評価監視委員会（平成30年度 第3回）

議事録

日時：平成30年11月15日（木） 10:00～12:00

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よろしくお願ひしたいと思います。

■一般国道24号大和御所道路

【委員長】 それでは、ただいまご説明いただきました一般国道24号大和御所道路について、ご意見をいただきたいと思ひます。ご質問でも結構です。いかがでしょうか。

【委員】 確認だけですが、前回の評価のときの費用便益比は1.2ですよね。今回は費用増が大幅にあったにもかかわらず、残事業及び全体事業で費用便益比が1.6になっていると。この理由についてご説明いただけますか。

【事務局】 これまで大和御所道路1事業でのB/Cの算出を行ってございましたけれども、今回、和歌山ジャンクションから郡山下ツ道ジャンクションまでの一体評価としたことで、B/Cが大きく算出されております。また、一体評価を行うことで実態に即したB/Cが算出されるという状況になっております。

一体評価につきましては、社会資本整備審議会道路分科会事業評価部会においていろいろ議論を積み重ねられまして、平成28年12月16日に開催された第14回の審議を経て、平成29年3月15日の道路事業・街路事業に係る再評価実施項目要領細目の改正に至りまして、評価を実施するという事になっております。

【委員長】 この会議が始まる前に、この事業全体の総便益というのをどういうふうに出しているかというのを非常にわかりやすい図を1枚見せていただいて、参考資料の中に入っているというふうに向ったように記憶しているんですが、今見たらちょっと見当たらないんです。それは入ってない？

今の説明、委員、おわかりになりましたか。

【事務局】 あと、過去の供用した区間の効果を、今、この5工区だけが残っているという状況でございます。自動車専用部でいえばです。過去の区間がそれぞれ開通した段階で便益が発生しているというところで、過去の費用を現在価値化に戻しますと便益が大きくなるというところがございます、B/Cが上がっているというところがございます。

【委員長】 委員、ご理解いただけましたでしょうか。

【委員】 わからないですね。

【事務局】 さっき委員長がおっしゃった、過去どんなふうにして積み重ねて便益を出しているかというのを絵でお示しを本来しなくちゃいけなかったんですけど、大変申しわけありません。これでもわからないんですけど、一番最初の供用場所は何年だったっけ、約15年ぐらい前から供用してきていますので、順次その区間については50年、その後供用したところもそこから50年、今後供用するところはこれから供用した後50年というのを、50年分を段階的に計算した絵をちゃんとお見せすれば、従来はそうじゃないやり方だったのがこう変わりましたという説明ができるんですけども、大変申しわけありません。これがきょうちょっとご用意できてなかったのも、わかりやすさが極めて欠けて申しわけありません。

【委員】 類似する図はさっきちょっと見せてもらったんですが、その図で書いてあるのと、このタブレットの中に補足資料で入っている供用便益の出方と若干違うように見えたんですね。具体的なものをお持ちだったらご説明いただければと思ったということなんです。

何がどう違うと思ったかと言いますと、部分供用のときに出てくる当初の便益の高さが、当然のことながら、区間が短いところに関しては便益が低いと。当然ですね。最終的に5工区がつながるところが一番便益が高くなると。当然のことだと思うんです。そういう計算に資料ではなっています。ご説明資料のほうで見せていただいているこの図では、今配っているこれですね、この図では同じ高さになっているのはなぜかというふうに思っていたのですが、そういうものがあるのであればそれを使って説明していただければ、それで明快だとは思ったのですが。

やり方が変わっているから変わっているんだという説明では不十分だとやっぱり思いまして、これ、1.2から1.6、しかも費用が20%ぐらい増えていると。そういう状況の中で、たまたまこういう事業の評価の仕方が変わったからこうなんだという議論だけでいかと、これが1つ。

次の問題は、残事業がやっぱり1.6かと気になるんですよね。全体事業が今の計算の仕方では1.6だから。そこのところが何かちょっと気になるなと思ってはいるんですけど、そういったところについては、今ご説明いただけるんだったらしていただいて、難しいようだったら後からでも教えてもらったらいいんですが、少なくとも、いや、ここでそこまでぎちぎちB/Cを議論する必要はないと思うんですが、ただ、やはり大きく変わってきて

いるところについてはきちっとご説明いただいた上で、ここでも納得して了とするというふうにしたほうがよいかと思えます。そこについて、もう少し説明できるようでしたらしてもらったほうがいいんだと思えますが。

【事務局】 一般的に、区間ごとによって開通がいっぱい今回のように進んでいきますと、残っているところだけが最後算出する段階でその道路がない状態とある状態となってくるので、残事業B/Cというのは高くなっていく傾向がございます、既にいっぱい投資をして開通している状態になりますので。ですので、残事業B/Cよりも普通のB/Cのほうが、全体のB/Cのほうが低いという傾向になっていきますので。

【委員】 ここで前回評価と今回評価が1.6、1.6、同じですよ。それはどう説明されるんですかと聞いてるんです。

【委員長】 ですから、それについては何か相殺要因があるんじゃないでしょうか。

【事務局】 ここ、特殊性があるとしますと、今、最後に残ったこの5工区というのが実は一番構造がややこしくて一番コストが高いです。その一方で、当然、一番最後なので便益も高いと。なので、私はそこは相殺されているんだろうとは思っています。かつ、5工区というのが、事業が始まって実はまだあんまり時間がたってなくて、用地買収中、一部工事が始まったところでして、実は残事業が圧倒的に多いものですから、悪い言い方をすれば、例えば5年後に同じ箇所を再評価しますと、その分、事業費が進んで、発生する便益は変わらないんですけれども、事業費が進むので、多分そのときの残事業B/Cは2.5とか3とかとなると。今は5工区の事業が始まって間もないというところということと、あと、極めて5工区の事業費が大きいということもあって、たまたまですけれども、結果として1.6という数字になったのかなというのが見立てです。

【委員】 それならそれで結構なんです。だからそこら辺がわかるようにですね。特に費用増加がこれだけあるときはやっぱりちゃんと、1.6と1.6ですと書いてあるだけでは、ちょっとそうかなと思ってしまう。そう思いませんか。僕はそう思うので、そこについて少しご説明いただければと思ったということです。

単純に考えれば、ほかの事業区間の事業が費用がゼロで、それで、こここのところだけで便益が発生するというのであれば明快ですね。だけど、前のところでも全体で便益が発生していますから、その部分と見合う分だけが前の費用だったと、そういうような話に結果としてはなっているんだろうと思うんですよ。

【事務局】 もう1つ要因がございまして、この事業が昔から非常に事業期間が長い、1

から8工区でいいますと。既に投資した額は、GDPデフレーターを掛けて現在価値化したときに事業費が大きくなります。そうするとB/CのCが大きくなってきますので、先ほど、ベネフィットも区間ごとに発生させて大きくなっていくというご説明しましたけれども、コストも事業期間が長ければ長いほど古い投資したものが上がってくるので、それがたまたま1対1で1.6になってしまったというところの結果論だと思います。

これからさらにまたこの5工区だけを二、三十年なり四、五十年かけてやると、もしそんな状態になりますと、どんなに便益が発生していても完全にコストのほうが大きくなってしまいますので、下がってしまうことになるかと思います。

【委員長】 委員、もうちょっと説明を求めますか。

【委員】 いや、これだけで時間を浪費するのはもったいないので、私はここでとめておきたいと思いますが、ほかのご意見もあるでしょうから。ただ、事後的にでも少ししっかりした資料をつくっていただいて、可能であれば、本件に関しては追加資料もウェブ公開するなり、何か工夫をいただければと思いますが、委員長。

【委員長】 ありがとうございます。おっしゃるとおりで、ここで説明していただいて仮に納得できたとしても、それだけでは、不足だと思うのです。この委員会の趣旨は、国民の疑問を代表して委員が質問して、それについて納得のいく説明をしていただくということだろうと思います。したがって、この委員会は国民から全面的に信頼されて委任されているわけでは必ずしもなくて、ちゃんとやっているんだろうかという疑念が国民の側に当然あるだろうと思いますので、その内容を示すことによって疑念を晴らすということしか多分ないと思います。

ですから、ここだけで納得するという話ではなくて、それを誰が見てもわかるように、あるいは議事録を見なくても資料を見ればわかるような形で公表していただくということが私は決定的に大事なんじゃないかなと思いますので、今ご指摘いただいた点、まだこれから山のように出てくるとも思いますけれども、それを反映した形で何らかの形で公表して、それで国民の納得を得ていただくというような工夫を少ししていただけないかなと思います。よろしくをお願いします。

ほかのご意見、いかがでしょうか。

【委員】 実は、私、この土日にこの道路を走りまして、北側から行っても混むし、南側がこれまた出るのにえらい時間かかって、時間が読めないぐらいの状況に今なっていて、ぜひとも開通、通していただきたいというふうには思いますけれども、この資料の1

7ページを見せていただくと、残事業が1,187億円で、今回の増加額が約900億円ですかね。当初だから300億円ぐらいの事業だったのが、900億円が上積みされて1,200億円ぐらいになっているという理解でよろしいんですか。

【事務局】 全体、1から8工区合わせまして4,600億円でしたのが、今回の900億円と300億円を足しまして、合計1,200億円を足しますので、5,800億円という形になります。

【委員】 この第5工区だけをとると、残ってるのが第5工区だけですので約1,200億円、増加額が900億円。ということは、当初約300億円ぐらいの事業の読み、こういう読みではない？

【事務局】 これまでの投資した分が、5工区で既に用地買収しているのと、あと一部工事に入っている分の既投資分がございまして、それが、100億円か200億円か忘れましたが、幾つかありましたので、多分、もともと600億円なり500億円なりというのがあったのが大幅に増額しているということだと思います。

【委員】 わかりました。そういう土地買収費用とかの既にやった分もあると。それにしても900億円というのはかなりの額になってまして、先ほどの国民への説明という意味でいうと、丁寧な説明をしていただく必要がやっぱりあるのかなと。どういうところに費用がかかるかというのは非常に難しいんですけども、私のような文系の頭では、平らなところ走ってるだけの道、途中で下へ下るという道で900億円も、当初数百億円やったのが900億円もオンされていくということについて、やはり、B/Cもそうでしょうけども、丁寧な説明をしていただくことが必要かなというふうに思っています。その上で、早急に通していただいたらありがたいかなと思います。

【委員長】 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

実は予定の時間は既に過ぎているんですけども、質疑を尽くす方が大事だろうと思いますので続けます。

【委員】 この件だけじゃないんですが、17ページの走行時間短縮便益と走行経費減少便益と交通事故減少便益というのを拝見したときに、走行時間がすごい便益として大きいという数字が出ております。走行便益の大きさをどうやってはかるのかというそもそもなところを私は知らないんですけども、例えば走行便益ってどこで見るんだろうと思ったときに、12ページに、旅行速度がどうかということと交通量がどう変化するかということ

とと、あと、ちょっと飛んで、災害時の救援活動支援も入るのか、これはどうなんだろうとか、ちょっとまた飛んで、救急医療体制のときに所要時間がちょっと短縮するとか、いろいろ要素としてはあるんだろうなと思うんですけども、このあたりもどこで便益が一番感じるかというのが、走行時間短縮便益が、あっ、ここであるほどこうやって変化するか、よいほうに行くのかということを理解したいと思うんですね。それは、今言ったような12ページあたりを見ると、そこに凝縮されてあらわれているという理解でいいのかどうか。すいません、お教えいただければありがたいです。

【委員長】 簡潔にご説明いただけるとありがたいですが。

【事務局】 走行時間短縮便益というのは、この道路が将来できたら何キロで走れますねという設計速度、規制速度というのがございます。それと、今現在そこを通るためにかかっている時間がございます。その差で、走っている交通量とかを掛けていくと、やっぱり時間が一番、高規格幹線道路の、要は高速道路みたいなものですから、それが短縮することで金額が大きくなるというところでございます。

【委員】 ということは、12ページのデータを見れば、そこに凝縮されているという理解でよろしいですか。

【事務局】 12ページ自体は、過去と比べて現在の混雑状況を示しているというところですので、実態としては合っているんですけども、算出するときにはまた別のデータとかから計算させていただいております。

【委員】 もちろんいろいろ複雑なことはしていただいているんだろうと思いますが、要するに、12ページの約4割減少するという、そのあたりのグラフがかなりきいているという理解でよろしいんですか。

【事務局】 そうです。これが全区間に適用されるという形になります。この真ん中の赤いところが、ほぼほぼ自動車専用道路に転換すれば混雑しない状況になりますので、それで便益が上がるという形になります。

【委員】 ありがとうございます。

【委員長】 ありがとうございました。

こういう算定の根拠とかやり方は全部をここには書けないだろうと思いますが、FAQみたいな形で整理していただければ、疑問に思われた方はごらんになるだろうと思いますので、そういう形でいろいろ工夫していただければと思います。ありがとうございました。

【委員】 ちょっと確認という感じで、6ページのところなんですけれども、この上下水道の増額の部分で、最初はとにかく、これは県の水道事業者だと思っただけなんですけれども、それで、こういう形で過度な費用負担が、あるいは受忍限度を超えるということになると、その分についての増額ということになるんでしょうか。それとも、ここに書かれている上下水道の移設が全部こちらにかかってくるのかということなんですけれども、これはどうなんでしょうか。その確認だけ。

【委員長】 増額分なのか、全体なのかというご質問ですね。

【事務局】 全体です。移設するのも、こういうほかのものも含めて、全体で計上しております。

【委員】 最初は要するに県のほうで移設の費用を負担するというようになっていたんですけども、協議をすると全部こちらにかぶってしまうのか、それとも、やっぱり向こうは向こうである程度負担をしているのかということを確認ですけども、伺いたいという、それだけのことです。

【事務局】 ほぼほぼこちらという形です。

【事務局】 本来は、ちっちゃいやつであれば、どけてくださいと言って全額、大した額じゃなければどいていただけるんですけども、特別規定がございまして、これをやってしまうと、そもそも上水事業そのものが破綻するとは言いませんけども、大変な負担になるとときには全額利用者負担でやりましょうというルールがございまして、今回は額があまりにも大きかったので、道路事業側で全部やりましょうと。ただ、細かいところはちょっとあると思うんですけど、基本的なところは全部、原因者負担になっています。

【委員長】 増額分だけじゃなくて、本来負担すべきところだったものもあわせて国が負担するというので、太っ腹だなとは思いますが、そういう規定になっているということで、今のところはやむを得ないだろうと思います。

【事務局】 細かな話をすると、負担は国と言いつつ、実際は地方負担が3分の1入りますので、結果としては県もこれに伴う部分の負担はしてもらっているということでいくと、別に国だけではないという形ではございます。すいません、念のため。

【委員長】 そういう説明も入れておいていただくとわかりやすいですね。ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。

私、1点お尋ねしたいんですが、最初のほうの説明で、沿道に非常に土地利用が張りつ

いてきてというご説明がありましたけれども、これは当初予想できなかったのかということ。それで、当初の予想と、それから、この再評価時の違いというのは、事業の必要性に関する視点というところでは、需要側の話、例えば11ページなんかには書かれているんですが、事業実施をめぐる、つまり施行側にかかわる社会経済情勢等の変化というのは、特にどこにも触れられてないようですね。今のご説明の中で、土地利用が大分変わってきてということで、じゃ、それは当初はどう見込んでいたのかという疑問もあるんですが、そのあたりはどこまで書いたらいいんでしょうかね。

【事務局】 左側のスクリーンをごらんいただけたらと思います。

【委員長】 土地利用が進んでいるということ自体は理解できるんですが、当初の予定にそれが入ってないんです。

【事務局】 当初、この田畑の中を通るという計画をさせていただいております。延々とこれが続いているわけございまして、その沿線のどこがどれだけ開発されるかというのは当初見込めておりません。結果として、こうやってここが宅地開発されまして、ここに副道として生活道路が入っていたりするところの交通機能を確保しながらというところで費用がかかってしまうわけですけれども、ここの開発状況というところは当初の段階で見込めているかと言われますと、見込めておりませんというのが実態です。

【委員長】 それは予測の不備にならないのかというのがこちらの疑問です。

【事務局】 補足してよろしいですか。正直、見たいんです。開発効果というのを、これをやったらひょっとして例えば人口が何千人増えて、その分、誘発交通ができて、それをB/Cだとこのくらい増えそうだと見たいんですけど、それは当然幅がありまして、道路事業のB/Cを評価する際に、それも見ましようかとやったこともあるんですけど、それを見ると、君たち、過大にやるんじゃないのかということと言われたことがございまして、結局、開発交通は原則見ないと。なので、今の例えば車の分布を前提に、ここに道路が1本ついたらこういうふうの流れが変わるよというだけを今見えています。なので、ほんとうは見たいのが見れてないというのが実態です。

【委員長】 私がお尋ねしているのは、Bの増額要因ではなくて、Cの増額要因として当初見込めなかったんですかという質問です。

【事務局】 そうしますと、非常に悩ましいんですけど、今、事業化が昭和58年だとか平成4年になっていまして、実際は供用するまで10年、15年だと、そうすると大幅には変わらないだろうという前提で今はコストは踏んでいます。ただし、今回みたいに40



年かかってしまうと、申しわけありませんけど、相当進んでしまったというのは否めないとは思いますが。

【委員長】 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。まだいろいろあると思いますが、あまりこればかりにも時間とれませんので、ここで審議を終わりたいと思います。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【委員長】 それでは、一般国道24号大和御所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】 先ほど申し上げたように、国民への説明についてはなるべく丁寧にさせていただきたいということをちょっと申し添えさせていただきます。

#### ■一般国道168号五條新宮道路(風屋川津・宇宮原工区)

【委員長】 それでは、ご意見、ご質問をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】 先ほどと同じ議論があると思うんですが、それはもう問いませんので、同様の対応をお願いしたいと思います。

もう1つ、ここでの重要なところは、深層崩壊等があるから国が代行施行されると。ということは、じゃ、今回、調査設計に入っておられると思いますが、その中で、深層崩壊等のリスクがあるけども、それに対してどう対応できるようになっているかということについて、若干補足説明いただくとありがたいなと思いますが。

【事務局】 深層崩壊のあるところから安全な離隔をとって、対策をとりながら事業を進めていくというところでございますけども、そもそも紀伊半島大水害が発生して、この対策をするというところから事業化をしたときというのは、そんなに調査がしっかりされていたというところでもないというのが実態でございます。

概略としてはわかっていたんですけれども、改めて詳細な調査をしていくと深層崩壊等があったので、そこを回避していくというところの回避や対策をしていくという観点から、国が今回させていただいているというところでございます。

【事務局】 23年にここ周辺の紀伊水害がありまして、それがあって、まずこの168号を何とかしなくちゃいけないというのが1つ。

それから、そもそもですけど、やっぱり東南海地震の想定される中で、今、紀勢線を海沿いにつくっていますけれども、これだけじゃ心もとないと、何とか真ん中をしなくちゃいけないというニーズがありまして、多分、一番早いきっかけはさっき申し上げた23年の水害なんですけども、とりあえず、これ、早く復興のための道路をきちっとしなくちゃいけないというのがあって、調査は県の主体でやってたんですけども、正直、危なそうだなと、技術的に難しそうだなというところは国でやってほしいと、自分たちでできるところは自分たちでやりますよというところで分担しながらやってきていました。なので、正直いうと、リスクが高いところは国に頼まれた経緯があります。

結果として、じゃ、早くしなくちゃいけないということになって、事業化はしましよと。したけど、そこから丁寧な調査をした結果、このままの構造だと危ないねというふうになったところがありまして、なので、結果としては、我々、ルートを変えないと安全性が確保できないというふうになってしまっているというのが実態でございます。

なので、順番からいうと、深層崩壊が最初わかっていたかと言われると、あるかもしれないというのはあったと思うんですけど、その辺がちょっと調査が不十分と言ったら失礼ですけど、ちょっと足りないまま事業化しているという経緯もありまして、非常に格好悪い話なんですけど、進捗率1%で、いきなりルート全部全面見直しという形になりまして、恥ずかしい説明をせざるを得ないとは思っていますけども、若干、そういう水害等々特殊な経緯があったということだけご理解いただければと思っています。すいません。

【委員】 もっと胸を張ってご説明いただけたらと思ったんですが。これ、左の図で説明いただければいいんですよ、多分。僕の理解では、深層崩壊といったら地面の中の話ですから、どこの部分で滑るからなんて最初からわからないわけですよ。ですが、今回この部分に関しては、少なくとも大規模な斜面の変形みたいなものが観測されたし、幾つかどうしても避けなければいけないところはわかるし、ほかのところに関しても、若干何かの検討がされた上でこういうルート選定をされているんだというふうに言っただけだと、大変わかりやすいと思ったわけです。図もあるし、ご説明いただけるのかなと思ったんですが。

要するに、難しいところでやられているわけで、それについて、ちゃんと、県から代行施行された理由がそこであるなら、そこについて、このやり方で大丈夫ですと言ってもらえると大変うれしいわけなんです。リスクはこういうふうに見ました、こことここを避けるようにやれば大丈夫ですと言ってもらえれば、そうかなと思うんですけど、いかがで

しょう。

【事務局】 大丈夫です。

【委員長】 ただ、今のご説明の中で、いわば、これ、走りながら調査もして検討もしてやられている話ですよ。ですから、時間的な余裕があるのであれば、当初、万全の調査と検討をされた後で事業に取りかからなければいいんですが、そうではないと。そうすると、私、別に否定的に言ってるわけじゃないですよ、肯定的に考えて、そうではなくて、一刻も早く復興させたいということで、走りながら調査もし検討もし、それがいいのであるという判断で当然しておられるわけですよ。そここのところをきちんと説明していただければいいんじゃないか、ということをお願いしたいと思います。

ほか、いかがでしょう。

【委員】 先ほど、走行時間の便益のことでご質問して教えていただいたんですけども、先ほどの案件だと、何百億円にもなった理由というのは結構環境を配慮された結果なんだという、外へ出ないで掘るといふ形をとられたということも大きかったんだなというふうに思ったんですけども、ただ、それは便益には反映しにくいと。

今回も1.1という比較的低いB/Cではありますけど、私もあの辺よく調査に行くので、あそこが時間短縮されて、なおかつ安心に通るということは、その前の十津川村からずっと新宮に至るあの辺の社会的な地域活性にもつながるので、実は1.1以上きつとあるなというふうには思うところがあるんですが、そこはなかなか、ずっとこれまでの議論も含めて反映しにくいんだらうとは思いますが。

そのときに、先ほど、走行時間というのは交通量の減少で見るといふようなことを教えていただいたんですけども、このエリアというのは、逆に原木生産量が増加するというか、運搬量が増加するけれども短縮できるという、そのあたりの地域の活性化と伴って交通量は増えるんだけど時間短縮できて、なおかつ防災拠点というか、防災に関しても万全な対策をとれそうだとところがあるんだらうなというふうに見せていただくんですけども、そのあたりをなかなかデータを見ただけで複合的な要因を理解するというか、数値化するのが難しいところかなとは思いますが、そのあたり、あの3つで便益を評価せざるを得ないような今は体制ですけど、今後、もう少しというか、逆に走行時間の短縮のところ、そういうところも今は含まれてはいないんですよ。そのあたりは、今後として教えていただきたいんですけども、道路事業というのは大抵、速く走ればよいというんじゃないで、地域活性とか環境配慮事項というのは当然だと思いたうんですが、その辺をど

う評価するかというのは何か考えておられることがあるのかという。1.1以上の効果があるんじゃないかなというところでお尋ねいたします。

【事務局】 1.1は最低限とっていただければと思います。それ以外、外側にさっきおっしゃっていただいたような効果があるのは、今やっていますのが、いわゆる数式化できるB/Cのところの世界の外側に、例えば地域活性化こうなりますよ、安全性高まりますよ、アンカーありますよというのを並列で並べて総合的にお見せしている段階でして、その次のステップが、並列に並べている部分が、できればベネフィットか何かで仮に計算することができればいいなというレベルです。なので、それができるようになれば、先生のおっしゃった1.1よりももうちょっとありますねというのを数値化してお見せできるんですけども、今、その研究が、恣意的にならないようにどうするかというあたりになるものですから、ちょっとまだできてない。なので、すいません、文章で並べているのが今の現状だと思っていただければと思います。

【委員】 ありがとうございます。

【委員長】 これはこの事案だけにかかわらず、全体的な話だと思しますので、きちんと進めていっていただければと思います。

【事務局】 道路事業だけではなくて、事業評価全般にわたる評価の仕方です。便益もコストもですが、コストだと、先ほどご議論いただいた長期の事業期間中に土地利用が変わることによってコストが上がるのをどう評価するのかと、あるいは前回この場でご議論いただいた地質調査が進んだことによって上がる、そういったものを幅として提示できないかというご議論をいただいたと思います。

一方、便益についても、今ご指摘いただいたような、確実に数値化できないものもたくさんあるわけです。例えばその典型が人の命です。この事業をすることによって、これだけの地域の氾濫が起こったときに水につかるエリアが減りますよ、それによって、例えば今年の倉敷の真備町なんか見ると50人亡くなっているわけです、これぐらいの人が亡くなりそうだ、1人幾らだ、そういうことはやっぱり今、倫理的には貨幣換算できないと思っています。

事業評価が始まったのが平成10年ごろなので、もう20年たっているんですが、費用についても便益についても、ぼやっとしたものをどう確定的にお見せできるのか。それをあまりにも恣意的だと言われないような、先ほど、おまえら盛り過ぎだろうと言われないようにということを言いましたが、それはやっぱり評価技術をこれから磨いていかなければ

ばいけないと思います。

きょう、この後出てくる事後評価のところ、最後に、条件で1つ入れていただいている文章がありますが、今後も継続して種々の評価方法を高めるような努力をしろということを入れています。評価全般について、費用についても便益についてもこれから評価技術を上げていって、今言われたようなものを便益についても費用についても評価できるような努力をしていくこと。それはこの委員会だけではなくて、道路事業だけではなくて、事業評価全般にわたっての課題だというふうに考えております。

【委員】 どうもありがとうございます。

【委員長】 ありがとうございます。おっしゃるとおりだと思いますし、ぜひ着実に進めたいと思いますが。例えば、前回、前々回から議論になっていますリスクをどういうふうに見込むかということについてもいろいろな考え方がありますので、それについても、個別の案件とは別に、この評価委員会で検討する機会を持ちたいなと思っております。またそれはご案内差し上げたいと思います。

ほか、いかがでしょうか。

費用の増加についてはよくわかったんですけども、費用が増加しただけでは、多分、1.7が1.1に下がらないですね。ということは、便益のほうにも変化があったと推測されるんですが、そこのご説明があまりなかったように思いますので、追加していただければと思います。

【事務局】 この3便益自体はここ変わってはいないんですけども、ここでいうと11ページですか、265億と260億。こことここです。

【委員長】 前回便益って幾らでしたか。わからない？

【事務局】 前回便益が……。

【委員長】 前回評価時の便益ですね。1.7のもとになった便益。

【事務局】 1.7でございます。ここから……。

【委員長】 そのときの便益は幾らあったんですか。それが何か下がっているんじゃないかなと。

【事務局】 多分常識的には、延長が増えていますので、その分、時間短縮便益が悪くなっているはずですよ。

【事務局】 それと、社会経済情勢として人口が減っていたり、見込んでいる交通量が減っているというところはございます。そこ自体は当初の段階で想定できていないという段階

です。

【委員長】　そうですね。ですから、事前説明のときにお伺いした話では、まずはベースになる交通量調査が変わったということと、それから、そこで見込んでいる交通量が大幅に減少しているということだったんですね。これは、やはり当初の評価と、それから現在の再評価の違いを検討する上での大きなポイントになるだろうと思いますので、費用の増加だけではなくて費用と便益両方。ですから具体的には、これは要望なんですけど、今回は1.1になっていますね、前は1.7という比較表はあるんですが、その中の便益と費用について、前回の便益・費用はこうであった、今回の便益・費用はこうであると、違いはこうで、結果的にB/Cはこう変わりましたというのがあれば非常にわかりやすいなと思いましたが、また検討していただければと思います。

それから、それに伴って便益が大きく下がっている部分についても、私は、本来はなぜそこが事前に検討できなかったのかということは、きちんとチェックしておく必要はあるのかなと思いました。これはコメントにしておきます。

ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(「なし」の声あり)

【委員長】　それでは、一般国道168号五條新宮道路（風屋川津・宇宮原工区）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、事業を継続することが妥当と判断される」といたしたいと思います。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した。

#### ■一般国道168号長殿道路

【委員長】　それでは、ご意見、ご質問を承りたいと思います。いかがでしょうか。

私のほうから1点、確認させていただきたいんですが、配付資料の11ページで、右側に算出条件等という欄がありますね。そこに事業費が160億円と書いてあるんですが、これは左の表の中のどれに対応するのでしょうか。

【事務局】　左の表ですが、事業全体は160億円の事業なんですけれども、事業全体上の費用(C)、ここの132億円というのがこの160億円に相当するものでございます。これは、過去に使った金額はGDPデフレーターを掛けて大きくなっていく傾向があるん

ですけども、事業が始まった段階ですので、将来に使う金額が社会的割引率で……。

【委員長】 割引後で、160億円が割引されると、現在価値で132億円になるということですか。

【事務局】 現在価値で132億円という形になります。

【委員長】 なるほど。わかりました。ならば、そう書いていただいたらいかがかなと思いました。きちんと算出しておられると思うんですが、算出の過程がよくわからないと何でそうなったのかと思うところもあると思いますので、公表する資料のほうでは、なるべくそのプロセスもわかるような形で。あるいは事業評価全般について当然割引して現在価値で行われるわけですので、わかりやすく書いておいていただければと思います。

ほか、いかがでしょうか。

【委員】 委員長、そこに書いているのは、実は※1というところで書いてあるんですけどね。費用・便益については現在価値化してあるといつも書いてあるので、そこについては書いてあるから、追加の必要はないんじゃないかなと思ったりするんですが、ただ、やっぱりさっきからの議論の中で、それぞれがどういう形で出ているのか、前回と今回で違っているやつについてはどういうことで違っているのか、補足的な説明はあったほうがよいなど、それは共通して私は思います。

先ほどの件と同じことをもう一回お聞きしますが、このルート選定、当然トンネルで思い切り抜く話だから大丈夫なんでしょうけども、言い方を変えると、こっちの川の左岸側に道路があるのを、左岸側でいいのかな、右岸側に移すというようなことに結局なるんですかね、現道からしますと。

そうすると、その部分についての岩の、トンネルにすれば、今までいろいろあるような表層の地滑りとか、あるいは懸念される深層の地滑りとかを避けることができるという根拠は、この図を見ればわかるんでしょうか。これでちょっと説明いただくと大変ありがたいんですが。

【事務局】 平成23年の災害のときに、現道のここの部分が被災しているところでございます。ここ、茶色がついているところが、それぞれ被災箇所等になっておりまして、緑が地滑り土塊という形になっておりますけれども、当初事業化する段階で、ここの緑の大きな地滑り土塊を避けるという観点で、川を渡って対岸に行っているというような形になっております。

【委員】 対岸は安全なんですねということを聞いてるだけですが。

【事務局】 結論から言いますと、安全というふうに考えております。このルートを検討については、奈良県とともに有識者会議で、防災面の安全性を検討する会議を開いて確認をして、こちらよりもここが安全だという前提で事業化しておりますので、こちらのほうが安全というところでございます。

【委員】 わかりました。わかりましたが、特に深層崩壊的な議論だとすると、通常の地滑り云々で、要するに、ある程度深さがあれば大丈夫だという議論では多分ないと思うので、だから、そのこのところの部分について、こういう検討をした結果こうだったとか、あるいは、ここでリスクがこういうふうに出ていたけど、結論としてここが下がれば大丈夫だとか、この種の問題に関していったら、ちょっと書いておいてもらったほうがほんとうはわかりやすいと思うんですよ。

今の現状の坑口の変更に関しては、そのあたりのところの評価結果とか調査結果を反映されて書かれているんだと思うんですけどね。そのほかのところも、何にも色がついてないのか何かついてるのか、そんなことだろうとは思いますが、その辺もわかるようにしてもらおうとありがたいなと思いました。すいません。

【委員長】 少し追記いただけるとありがたいと思います。

ほか、いかがでしょうか。

【委員】 安全なトンネルをつくるということはよくわかりましたが、川の対岸を通っている現道の整備というのは、今後はどうなるのでしょうか。といいますのは、ここに、長殿の集落があります。命の道という前提からいうと、既存集落があるところがトンネルでスルーされているわけで、完成後、この集落に取りつく道というのは一体どうなるのかなということが心配になりますが、そのあたり教えていただけますでしょうか。

【事務局】 基本的に、紫色、こちら辺に集落があるんですけども、紫色のメッシュなんですけれども、人が住まわれておりますので、ここの現道というのは、こちら側が168号という形になりまして、こちら側は既に何区間も県が事業したところにおいても、集落があるところについては村へ移管しまして、村道として管理をしていただいているところですので、ここの道路は残る形になります。

その上で、対策がここはどうかというところですけども、実態としては多分、大規模な対策をするのが困難なのでこちら側に振っている形になっておりますので、災害が起きたときに通行止めとかになってしまっても、迂回して遠回りすれば入れるような形になるということと、災害が起きてから復旧するという形での対策という形になるかと思



ます。

【委員長】 よろしいですか。

【委員】 立派な道路ができますと、そこから外れた集落とかが限界集落になって、やがてはなくなっていくということが考えられるわけですね。それは仕方がないことだとは思いますが、そういうことをどのあたりまで考えて計画を立てられているかが気になるところです。

【委員長】 それは移管先の村ともきちんと協議をした上で、役割分担で進めておられると思いますので、ぜひ密接な協議をこれからも続けていただきたいと思います。

今の話は道路に限らず、例えば新幹線の並行在来線の話とか、全て当てはまると思いますので、事業を見るのではなくて地域全体を見るという視点で、国、県、それから自治体には意思疎通をきちんととった上で、何が地域のためになるのかということを進めていただければなと思います。

ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

(「なし」の声あり)

【委員長】 それでは、一般国道168号長殿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】 それでは、どうもありがとうございました。ご説明もありがとうございました。

【委員長】 これから事後評価の審議に移ります。

#### ■一般国道161号西大津バイパス

【委員長】 それでは、ご質問、ご意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】 次の案件も同様なまとめに最後になっていると思うんですが、それが求められていることであろうかと思えますけども、ただ、ストック効果云々というような委員会の中でのいろんなところの発言等を見ていると、やはり事後評価の中で、基本的には教訓を引き出すとか工夫したことは何かとか、そういったものをまとめるということのほうがむしろ重要だという意見が多かったように思います。

事後評価の役割として、ここで要するに今までやったことは間違っていないというこ

とを確認したと、そういうスタンスだけで終わらせてしまうのは非常にもったいないと思うので、それに関しての工夫、今回は確かに事業期間が長かったということについて若干説明いただきましたけども、それだけが教訓だったのかとか、これをやってどういうことをほかの事業に引き継げるのかとか、あるいは、ここでこういう効果を出すためにどんな工夫をしたのかとか、そういった議論がやっぱりほんとうはあったほうがよいのだろうなと。この事業そのものについて申し上げるわけではないんですが、何かもしそういうことがあったら言っていただけたらいいかなと。

例えば、ここでも、皇子山のところは運動公園がありますよね。あるいは、ここらあたりは滋賀県でいったら温泉があつたりとか、あるいは今度は観光名所もあつたりとかいうところにダイレクトに行く、あるいは福井のほうへ抜けていく道として、冬のウインタースポーツとかでいうと、こちらのほうのスキー場とかへアクセスするときに、昔はすごく渋滞したところを回避しながら進める。だから、言いますと、この道路が早くできるというのとみんな思っていた道路だと思ふんですよ。それを進めるために、道路がどう進むかということもありますけど、これとやっぱり観光開発とか、あるいはそこでの工夫とかといったところの話があろうかと思ふんですね。そんなところを若干追加いただけたらいいなと思ふんですが、いかがでしょうかね。

**【事務局】** 地域活性化については、道路整備の効果をさらによくしていくためには、この事業でも自治体と連携してきましたが、まちづくりや、あるいはそれにつながるアクセス道路等々も大きな要素だと思っています。

**【委員】** 僕は連携してやられたと思っているんですよ。その連携したということが教訓になると思うので、ほかのところで大事になると思うので、例えば、何とかということをするのに間に合うようにこんなことをしてあげたとか、あるいは、このことをするためにこういうことを一緒にやると効果が大きかったとか、何かそういうような具体の話。これは結果としてこういう状況になりましたという活性化の成果は書いていただいているんですが、これはよかったなという感じに見えるんですけども、どちらかというところ、ほかに渡せられるような教訓として、そんなもの、あるいはお勧めのやり方とか、そういったものが何かちょっと書けるようになるのとよりよいなと。非常に貴重な事案だと思ふんですよ。だから、それを上手にまとめる工夫というか、そんなものがこれから必要だと思ふんですけど。

**【委員長】** おっしゃるとおり、事業というのはやるだけではなくて、そこから次の事業

にどのように進めていくかということを見る上で非常に重要な経験だろうと思いますので、今、委員がおっしゃったように、こういうことをやっておくといいいよとか、こういうことは気がつけたほうがいいよとかいうことを積み重ねていけば非常に大きな知的なストックになるだろうと思います。この案件に限りませんが、おってその仕組みなど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。

私から1点。8ページの一番最後、黄色いところに、「今後の事後評価及び改善措置の必要はない」と言い切っておられて、何となく読む側からすると、国は後は知らんよと言っているように見えかねません。多分そういう趣旨ではなくて、必要に応じてまた責任を持ってきちんと見守っていただけるんだらうというふうに思いますので、ここではそれを確認させていただいて、将来的にはこの書き方も少し工夫していただければいかがでしょうか。この案件については、今確認できましたので結構ですが、そうしていただければいいなと思います。

ほか、いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

(「なし」の声あり)

【委員長】 それでは、一般国道161号西大津バイパスにつきましては、「当委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切であり、対応方針(案)のとおりでよいと判断される」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8号敦賀バイパス

【委員長】 ご意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(「なし」の声あり)

【委員長】 それでは、特にないようですが、先ほどの対応方針(案)については、先ほどのことが確認されているということで理解したいと思います。

それでは、一般国道8号敦賀バイパス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(案)のとおりでよいと判断される」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。一旦マイクをここで事務局にお返しいたします。

【事務局】 長時間にわたります審議、まことにありがとうございました。

それでは、議事録のほうを作成いたしますので、ちょっと時間をいただきたいと思えます。

それでは、議事録の作成を終えましたので、改めて進行のほう、委員長、お願いしたいと思います。

【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、確認をお願いいたします。いかがでしょうか。

【委員】 審議結果の最後のところに「補足」と書いてあるところですが、こう書いていただいてありがたいんですけども、これ、大和御所道路ですか、ここだけについて言ったつもりではなくて全般についてなので、ここだけ何か書いてもらうのではなくて、これ、上は消してもらったらどうかと思えますけど。

【委員長】 上というのは、「一般国道24号大和御所道路」というのを消すということですか。

【委員】 そうですね。もし書いていただくとするとすれば、「便益とか費用の変化が顕著に前回評価時から見られる場合は、その理由がわかるように」という1行を書いていただければ僕はいいんですけど。

【委員長】 今のでよろしいでしょうか。あるいは「顕著に見られる場合など」と入れていただければと。では、そこの文言につきましては、この後、事務局と……。今確定しておいたほうがよろしいですか。

【事務局】 そうですね。できましたら今確定を。

【委員長】 それでは、このアンダーラインの道路名は消して、「費用便益評価結果などが前回評価時と大きく変わった場合などについては、説明資料を追加するなど」、もう書いてあるところですね、「国民への説明は丁寧に行うこと」ということでよろしいでしょうか。

【事務局】 はい。

【委員長】 じゃ、そこは修正するということで。

ほか、ございますでしょうか。よろしいですか。事務局、よろしいでしょうか。

【事務局】 はい。

【委員長】 わかりました。

それでは、今の修正を入れるということで、確認がとれたということにいたします。

そのほか、事務局から皆様にお知らせすることございますでしょうか。

【事務局】 特にございません。

【委員長】 委員のほうからございますでしょうか。

なければ、本日の審議、終了いたします。時間超過して申しわけありませんでしたが、事務局にマイクをお返しいたします。

【事務局】 それでは、長時間にわたりましてご審議ありがとうございました。本日いただきましてご意見につきましては、今後の事業評価にまた生かしてまいりたいと思います。

それでは、以上をもちまして平成30年度第3回目の事業評価監視委員会、閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。

【議事録終わり】