

近畿地方整備局事業評価監視委員会（令和元年度 第2回）

議事録

日時：令和元年10月3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】 それでは、審議に入りたいと思います。

■一般国道42号冷水拡幅

■一般国道42号有田海南道路

【委員長】 それでは、何かご意見はございますでしょうか。

【委員】 4ページのトンネルのところなんですけども、今回現地に入れるようになって、地質のデータの精度が上がって支保パターンを変えないといけないと。かなり大規模に変えるといった絵になっているんですけども。

2点ありまして、既往の下のほうに書いてある文献調査で、ある程度どういう地形、地質なのかというのは推定はできていた部分があると思うんですけども、それがもともとの設計ではどれぐらい反映されていたのかというのが1点と、それから、平成28年にボーリング調査をされていまして、今回の前回評価時が平成29年ということで、直後ではあるんですけども、そのデータを反映されたような形になっていたのか、なっていなかったのか。その2点を教えてください。

【委員長】 お願いします。それぞれの時点で最善が尽くされていたかということだと思います。

【事務局】 事業費の増額につきましては、全体額が、この区間の全体の事業費の増額額が確定したというタイミングで今回増額のご説明をさせていただくということにさせてもらっておりますし、29年のときにはまだ途中だと。一部そういうこともわかっている区間もあったかもしれませんが、一部だということで、反映は29年度にはしてなかったというところがございます。

それから、地質については、当初文献調査でわかっていたことも当然ありますが、まだ支保パターンの変更なり補助工法については必要といったところまで具体的にそこまではわからなかったのので、最初の金額には反映されていないといったところがございます。

【委員】 1点目のほうは、要するにこの当初というのがかなり楽観的な見積もりに、設計になっていないんでしょうかということなんです。つまり、多分ここに限らず、ここに

出てくるトンネルがかなり支保の見積もりが甘いというのがこれは率直な感想なんですけども、ここはものすごく黄色でC I でべたっと塗ってあって、実際あけてみるとものすごく悪い評価になっていて、やっぱりだからそこを、検証を見ると、かなりいわゆる地質が変化しているところなんかももうほとんどべたっとなっていてですね。何かこれぐらいでできるだろうという見積もり自体にかなり精度の課題があるんじゃないかなという気がするんですけど。

【事務局】 当初の積み上げについては、これぐらい必要になるというのが、根拠と言ったらちょっと語弊があるかもしれませんが、ある程度明らかになったものを積み上げて整理をしていると。委員がおっしゃられるように、だから、ここをまた見つかるんじゃないかなという、そういう感覚はあるんですけども、そこが見つかるかもしれないという段階でお金を積むのがなかなか難しいということもあって、あくまでここにはこういうものが、こういう結果が出た、これはこういう対策が必要だ、だからお金が要るといった形で増額が明らかなものを積み上げた結果と今はなっているというところでございます。

【委員長】 委員、いかがでしょうか。

【委員】 明らかになった段階で要するに増額するのは、それはちゃんと説明を尽くしていただくことで、それはもう最善を尽くしているということになるんだけれども、当初の見積もりがかなり、これぐらいでできるんだろうというところの線のやっぱり技術的なエンジニアリングジャッジというのがどの辺にあるんでしょうという基本的な話です。

【委員長】 これはこの事業に限らず、当初のリスク見積もりをどうするのか、その見積もったリスクに対してどのあたりで事業費というものを積むのかといった考え方によるものだと思いますので、お願いします。

【事務局】 この会議をやるたびに同様のご指摘を頂戴しまして、大変申し訳ありません。

多分この事業、事業化が19年度と20年度で12年ほど前になりまして、多分当時、正直申し上げますと、ボーリング調査も何もしていない中でやるものですから、この支保パターンの4ページの絵を見ていただくと、入り口周辺は通常のしっかりとした対策をとって、ある程度一定のところまで行った先は概ねある一定のものだろうという、正直、甘目とご指摘されればおっしゃるとおりの形になっているんだと思います。

ですので、今ちょっと勉強中なんですけれども、多分ある程度こういうのっているいろんなパターンが見えてきておりますので、最近のやつはもうちょっと悲観的なものも含めながらやるようには徐々に変えてきておりますので、大変申し訳ないですけど、移行前のもの

だご理解いただきたいのが1つです。

それともう1点、さっきボーリング調査の結果という話があったんですけど、多分ボーリングして、多分年度末までやる、多分3月末までかかっちゃうんですけども、その後、要は設計見直しとか何だかんだやっているとなかなかお金を固めにくいというのがご理解いただければと思っています。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

いろいろご反論もあろうかと思いますが、もう既に時間を超えており、それは別にしまして、これは多分想定されていた質問の1つだろうと思います。この事業を含めて、事業費の増額というのは多分国民が一番関心を持つところですね。必要な増額、やむを得ない増額ならば納得していただけたらと思いますけども、ほんとうにきちんと見積もっていたのか、あるいは、何か意図があったのではないかとと思われると、片腹痛いことになりますので、この事業評価監視委員会では、そのところをきちんと確認しておく必要があります。皆さんお気づきかと思いますが、例えば今の4ページの上の黄色いところを見ていただいても、今までは、当初どう見積もっていたのか、あるいは、そのベースになった情報というのはどういうものであったかというのは、必ずしもきちんと書いていただけていなかったんですが、今回から限られたスペースの中でのなるべくそれを書いてくださいとお伝えしました。

ですから、我々が念頭に置いておくべきは、その時点での最善を尽くしたかどうかというものの確認をとりながらやるということだろうと思います。そういう意味で、限られたスペースではありますが、国民がこの資料を見て、あ、それはやむを得ないなというものになっているかどうかという観点でいま一度ご検討いただければと思います。

それで、そうならない場合は、こう書いてはどうかとか、あるいは何かほかの方法で伝えることができないかといったご示唆をいただきたい。もう1つは、今ご説明があったように、そのリスクをそのまま事業費に見込むこともできないという事情もあるのですが、それでいいのかどうかという議論もあれば、それが疑念を招く可能性があるということについては、少なくとも我々は認識している。それをどう改善していったらいいのかということについても検討をしたい、あるいはしているということをきちんと外部に対して伝えていく必要があるのではないかと思いますので、その方法についてはまた検討したい

と思います。この後の事業でもこのような話はいっぱい出てくると思います。

事務局、どうぞ。

【事務局】 委員長のそのご意見、本当にありがとうございます。言いわけじゃないんですが、ちょっと2点ほどお伝えしたいと思います。

私もこういうふうに事業費が地質条件の変更で変わるということは公共事業の信頼性の問題にかかわると思っているので、こういうことは少なくしたいと思います。今、話がありましたように、この地質調査については、今、地質調査で出てきた結果をベースに概算事業費を出しているんですけども、そこには今言ったような楽観的に出た結果から悲観的に出た結果まで幅があるということはどう明示するのかということだと思います。もうこれが正しいと思ってご説明するのと、リスクをある程度一定の幅であるということを知ってご説明するのは全然意味が違っているというところ、逆に言えば、そのリスクを小さくするためには追加調査をすべきだというご意見をいただける余地をもらうとか、確かに事業に入る前に地元のご理解をいただけるのはどうかという段階で調査に入りにくいんですけども、ほかに学術的ないろんな広域の調査とかもありますから、それを使ってみるとかできるので、その工夫はしていきたいというのが1点です。

もう1点は、実は先生方に評価していただけるこの委員会にかけていただくというのは、大体事業費の増加があるものだから上げてくるので、全て軒並み事業費が上がっています。事業を実施している全体を見ますと、文献調査のデータを使ってもそれほどコストが10%以上増加してないというのもあるということで、これは言いわけにしかすぎないのかもしれませんが、一方で、事業を推進していくためにもどこのころ合いがいいのかというのは全体を見ていただかないとご判断は難しいと思いますので、ここに上げさせていただいたのは、ほぼ確実に事業費の増額がベースになっているところなので、皆さんにはほぼ100%、全部の事業がそうなっているかとお思いになるかもしれませんが、実態がそうだという事もおわせてお伝えしたいと思います。

【委員長】 ありがとうございます。

ここにいるメンバーが誤解することは多分国民は100%誤解すると思いますので、今おっしゃったことはそのとおりだと思いますが、それをここだけの話ではなくて、やはり外にきちんと出して、それで、実態はこうですよという。ここだけで言っていたってだめなんですよね。実態はこうですよということをお伝えする方法も考えていきたいと思いません。

【事務局】 この後も道路で同じようなのがたくさん出てまいりますので、最初に言い訳でもないですけど、ちょっと今の状況をご説明させていただきます。

先ほどから話があったとおり、この事業費増の問題というのは、全国的にも今非常に問題意識を持っております。1つは、やはり国民に対する説明という意味と、もう1つは、今日も和歌山県知事さんがきちんと対応しますと言ってきていますけれども、裏負担をする県、政令市に対してもしっかりと説明をしなきゃいけないという思いを持っておりまして、おっしゃるとおり、非常に事業費、増えているものが多いものですから、一度全体を点検しようじゃないかということ、この事業評価監視委員会にかけるかけないにかかわらず、ある程度の規模のものは点検をしようじゃないかということは今始めたところでもあります。やる中で、今、委員長おっしゃったとおり、本当に不可避で増えるものもありますけれども、一方で、何で当初にこんな見積もりにしていたんだとか、そもそも見るべきものを見てないんじゃないかとか、非常に恥ずかしいような話も見えてきております。

じゃ、それをまたうまく言い繕ってやるんじゃないかと、もうそういう恥ずかしい話は非常に大変申し訳ないんですけども、こういうこともあったという、これは再発防止とセットで説明していくことになるのかなとも思っておりますし、一方で、この見積もりの問題というのはいろんな議論があります。このトンネルにしてみても掘ってみたら高くなりましたというのばかりなんですけど、おそらく当時の地質の評価の仕方とか、それに対する見積もりの仕方とか、ある程度はオーソドックスなやり方でやっていたんだと思うんですけども、結果として、じゃ、掘ってみて安くなったというのは私も聞いたことがありませんから、じゃ、その評価の仕方というのは果たして正しかったのかどうなのかと、そういうことももう一度見直す機会になっているんだと思いますので、これがあと半年、1年できれいなことになるかどうかわかりませんが、今ちょっとそういう取り組みを始めているということはちょっとご紹介をさせていただきます。

【委員長】 ありがとうございます。

大変踏み込んだご発言をいただきまして、その方向で検討を進めていただければなということも思いますし、それから、そういったことをこの委員会においてもそれぞれの事業について踏まえながら検討していつてということを進めたいと思います。少なくとも今回の事業費見積もりが後から見たら甘かったんじゃないかと言われることのないように、きちんと見ていきたいと思っております。ありがとうございます。

大分時間がたちましたので、そろそろ。

【委員】 時間はたっているんですが、確認しとかないといけないと思うから。これ、便益比ですね。費用便益比が変わってないですよ、ほとんど。ほかの事業も同じようになっているのは、費用増加があるにもかかわらず費用便益比が系統的に変わってないということは何らかの系統的な変化があったんだろうと思うんですけども、その点についてまずひとつ教えてもらいたいというのが1つですね。

それからあと、これは資料の話だけなので、ちょっとだけコメントなんですけど、例えばこの事業の整備効果で災害時の交通確保と書いてあるけども、これ、書いてあるのは、結局僕が見ると、この道路がある区間というの以外のところというか、実際の市街地の浸水エリアと、そのちょっと離れたところに道路ができますよということが書いてあるだけで、どうこの新しい道路が災害時のその交通確保に貢献しそうなのかと。簡単に言えば、アクセスとか、あるいはそこでの例えば道路啓開の改善のイメージとか、何かこういったところであれば、道路の地盤高の違いだけ書くのではなくて、特にトンネル区間がほとんどですから、使えないかもしれないと思っちゃうじゃないですか。そうだとすると、じゃ、どういうイメージでこの道路が災害時の交通の確保に貢献するかというのを若干補足してもらったほうがわかりやすいかなと思ったりします。これは、後のコメントなので特にまた将来検討いただければいいと思うんですが、前半の部分は答えていただければと思います。よろしくお願いします。

【事務局】 B/Cが同じになっているということでございますが、今回、費用とともに便益も大きくなっているというところでございます。便益が大きくなった理由としては、交通量の推計結果、これを使っておりまして、ここは新しいもの、最新のものを使っているというところでここは変わっているので、B/Cが1.5と変わらないという結果になってございます。

最後の効果のところ、防災、災害時の機能確保といったところがございますけども、これは浸水区域に国道がございまして、東日本大震災のときのように道路啓開、がれきがたくさん積まれて、それを啓開するといった作業が発生してきますが、浸水区域外のところを通ればそういったところが災害時に道路啓開の負担が減るといったところで、災害の緊急輸送道路の確保といったものに即座につながるというところを期待しているものでございます。説明のほうはわかりにくいところ、資料もわかりにくいところはそういうところはるかと思っておりますので、そこに補記をつけていきたいと思っております。

【委員長】 委員、顔をしかめておられるようですが、何か一言。

【委員】 いや、しかめてはいないんですが。交通量が変わったということであったなら、本来、じゃ、なぜ変わったのかという議論がわかるかどうかということだと思っんです。実はここで見て7ページの資料を見ますと、人口の推移、世帯数の推移と保有台数の推移、これ、ほとんど変わってないですね。こういう説明の中で交通量が例えば10%程度増えているなら、なぜそれを書かないんですかと、こういう議論になりますね。だから、そういう意味でいうと、これ、系統的にはほかのものの資料も多分同じだと思うのであれなんです、そこら辺のところ、費用が増えたということであって、便益は変わらないというときは、少なくとも後ろのその便益と費用の表の説明がありますね。そのところぐらいには、なぜこの便益がこうであるかという議論について、せめて文章なり何なりで説明いただくようにしていただきたい、これがお願いです。

それから、先ほどもレジリエンス向上、啓開とか、そういったところの話、これ、そうなんですが、ただ、やはりここは阪和自動車道というのがやはりあるわけですね。ですから、それに加えてこれがあることがどのぐらいいいんだという議論は、やっぱりほんとうは単純に啓開が容易になると口で言われるだけで、これ、書いてもないわけですが、言うだけではなくてもう少し踏み込んだ話があったほうがわかりやすい、このように思いますので、将来でいいですけどご検討ください。

【委員長】 今お答えいただける部分ってありますか。交通量増加の原因であるとか、社会経済情勢には当初の想定と大きく違いはないという中で、交通量だけが大きく変化したということの原因ですね。

【事務局】 ちょっと交通量推計の中身、はっきりと原因を答えられることがちょっと私の方ではありませんので、すいません。

【委員長】 わかりました。じゃ、また別の機会が結構です。それは疑念を受けられないような形でお願いしたいと思います。

【事務局】 ちょっと確認をして、またご説明します。

【委員長】 ありがとうございます。

ほか、ございませんでしょうか。次へ行ってよろしいですか。

それでは、一般国道42号冷水拡幅、一般国道42号有田海南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）のとおり事業を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176号名塩道路

【委員長】 ご意見、ご質問、ありますでしょうか。

【委員】 今ご説明の中では説明していただいたんですけども、要するに交通量が変わったから便益も増えていると。費用が増えてという議論をされている中で効率性の判断をある程度するわけですから、必要性等の一番最後のところに書いてあるので、だから、やはりその根拠ってもし可能であれば示してもらったほうがいいと思います。だから、今みたいに明快に答えてもらわなくても、一を書くだけでいいですよ。そういうことをせめて11ページとか、あるいは混雑緩和のところでもいいですね。何か若干そういったところで触れていただければ明快にわかると思いますので、今後検討いただけますよね。

以上です。

【事務局】 ご意見ありがとうございます。今後の資料づくりの参考にさせていただきたいと思います。ありがとうございました。

【委員長】 ほか、いかがでしょうか。

今の、阪神間では交通量は増えていたという原因は何か推測されますか。何か社会経済情勢の変化、この変化というのは事業期間中の変化ではなくて、当初想定からの変化ですよ。当初想定されてなくて、なぜ変わってきたのかというところを、おわかりのところで結構です。

【事務局】 そこははっきり申し上げてわかりません。というのは、発生集中量というのがセンサスペースで、まず、本省のほうで作業されます。それは例えば免許保有率がどう変わったかとか、女性の免許取得率が上がるとか、逆に取らない人が増えるとかですね。人口がどうだとか、経済状況がどうだとか、いろんな要素を加味しながら発生集中量を出して、それを全国の地域ごとに分割していくという作業がある中で、今我々がわかるのは結果としてこうなったということだけでございます。ちょっとすぐに答えというかどうかわからないですけども、そこは少し時間をいただいて、少し勉強させていただきたいと思っています。

【委員長】 その交通量の将来推計の話はこの委員会のマターでは全くないわけですが、使う側からして予測が少し外れたよという情報は伝えておいていただくと、今後の推計の参考になるのではないかと思います。

【事務局】 ちょっとだけ一般論で答えますと、交通量を算出するさっきの発生集中量の話をするときには、土地利用形態がどう変わっているかというのを5年ごとに調べまして、例えば阪神間であれば、湾岸エリアであったり、ある特定のところが最近いろいろ物流施設がわーっと増え始めたりすると、どうしてもそこに発集があるようなものが増えてくるという傾向がありまして、それを5年ごとに調べたときに、大きな経済動向として、最近その物流の動向がどうなっているかとか、あるいは人口、住むところがどうなっているかとかということで変わりますので、一般論でいうと、例えば人が増えているかという、湖東エリアというか、滋賀県の東のほうなんかは増えているので、そこは増えると。あと、湾岸であったり高速道路の沿線であったりとかで物流がここ近年増えていると、それが反映するという形になりますので、多分今回も同じように、平成17年とか平成22年とか平成27年とか5年ピッチでやったときに、前と比べて少しそこが増えたりすると、多分そういうことが影響しているんだと思います。

多分さっきの和歌山の話も、見たらそんなのがあるのと違うかと思うんですよ。すいません、答えられないので、今後ろで調べているんだと思いますけれども。すぐ答えられなくて大変申しわけないと思っています。失礼いたしました。

【委員長】 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

これ、かたい岩を掘らずに、ルートを見直したほうがいいんじゃないかというご意見も耳にしたんですが、それはあり得ないですか。

【事務局】 もう一度、もう一度。

【委員長】 岩、かたいわけですよ。掘ってみたら岩がかたかった。

【事務局】 かたい。はい。

【委員長】 だったらば、もうちょっと掘りやすいところにルートを変更してもいいんじゃないのというご意見があったやに聞いたんですが、このルートがいいんだと。

【事務局】 そこが先ほども申し上げたとおり、やっぱり供用を順番にやってきて、やっぱりその起終点、そこからもう変えようがないという、今からルートを見直すというのも相当大変だということと、それから、縦断も実はこれ、ものすごくルートをね。

1枚目にしてください。

ここ、現況がぐるっとヘアピンになっているところで、こことこの縦断を合わせていけないといけないので、やっぱりずっと掘り下げていかないと、これ、事業ができないと

ということもあってですね。今のこのルート、構造の中できっちりをつくるということと、将来にいいものを残すという意味でこういう工法変更させていただいたということです。

【委員長】 つまり、改めて見直した結果、従来のルートでやるのが最適であったという結論に達したと、こういうことですね。ありがとうございました。

ほか、よろしいでしょうか。

それでは、一般国道176号名塩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は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が、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161号湖西道路（真野～坂本北）

【委員長】 それでは、何かご意見はございますでしょうか。

【委員】 4ページですけれども、今、4車線ができているところとできてないところのギャップのところで車がそこで相当速度が落ちていると、そう見ればいいかと思うんですけども、これが、4車線化が今回の事業で延伸して、琵琶湖大橋のところまでつながると思うんですよね。そうなったときに、湖西道路を161号をさらに北に行く車、あるいは北から来る車と、それから、琵琶湖を横断する車ですよね。琵琶湖大橋から来る、あるいは行く車。ここが実際どうなっていくことに想定されているのか、そのあたりをいわゆる整備効果のその差分というんですか、その辺に関して何か少し補足いただければありがたいんですけど。

【委員長】 お願いできますでしょうか。

【事務局】 4車化に伴ってさらに北側に向かう161号がどうなるのかというところと……。

【委員】 あるいは、今の現状、2万7,000と言われているものが例えばどこから来てどこに行っているかというご説明でもいいと思うんですけどね。

【事務局】 これは先ほど3ページのところで、こちらのほう、左の円グラフで示していますけれども、内内という先ほど説明しました柿色の部分については津市内にある道路でして、さらに、青色につきましては内外といって片側が津市内、もう一方の行き先ですとか出発地が津市内にあるという道路というところなんです。あと、緑で示しているのは

内外ということで、大津市を通過するような交通という、こういった割合になっております、湖東エリアは。

【委員長】 よろしいでしょうか、それで。

【事務局】 それで、161号のほうにつきましては、先ほど今回整備しますさらに琵琶湖大橋、477号なんですけど、それから北側については、現在交通量1万8,000台程度ですね。あまり影響がないのかなと、最近はですね。と思っています。今この目的としましては、かなり現在混んでいるのを解消するというのを目的にやっております。さらに、今ネットワークとして完成しますまで北のほうは影響がないのかなと。ただ、琵琶湖大橋につきましては、対岸、草津とか守山市なんですけれども、琵琶湖大橋で、これも説明でいいですよと1ページ目に書いていますよね。

【委員長】 多分ご質問の趣旨は、ローカルな変化だけではなくて、琵琶湖の対岸も含めて、あるいは琵琶湖大橋を含めてネットワークとしてかなり影響が出るのではないのでしょうか、あるいは、それは将来どうなっていくと見通しておられるのでしょうかということがご質問の趣旨ではないかなと思いますので、その説明をお願いします。

【事務局】 それで、今ここ、開通させるわけなんです。これ、琵琶湖大橋がかかっておるんですけど、これをまだちゃんと調べたわけじゃないですけども、おそらくこちら辺ですね。草津とか守山、栗東に足を持っているところでは、京都方面に行く場合ですね。ここを通るとした場合、4車線化によって渋滞が解消されるということで、こちらにある交通がこちらのほうを通って京都に行くということ、若干転換するようなことも考えられます。

【委員長】 あるいは、それを踏まえてどうしてほしいというご意見かと思えます。

【委員】 そうなんです。だから、ここは別にこのテーマだけじゃなくて、やっぱりこの全体のネットワークをどう取り込むかという話の1つの典型的な話で、2車としてはつながっていて琵琶湖大橋まで行っているけども、それが4車になって、実はそこで手前でとまっているのがさらに延伸することで、琵琶湖大橋のほうにもっと車が行くかもしれないですよ。ということは、琵琶湖大橋が混むことになるかもしれないけども、トータルで見ると、かなりその琵琶湖大橋経由のルートというのが広域的には効果を発揮するのではないかというものをどれぐらいの数字として想定されていて、それがその費用・便益としてどのぐらい見込まれていますかと、そういう質問なんです。

【事務局】 なかなかそれが幾らになるかというのは難しいですけども、費用・便益を出

すとき、時間短縮と、その要素、1つではありますので、この道路ができたことによって周辺道路がどう速くなるかと、そういったところも含めますので、B/Cの結果がつまり今出ているのが、事業費全体で6.2、残事業で8.5ということなので、これは少なくともそういった効果、幾らまわるかわかりませんが、そういった効果があると思われま

【委員長】 多分、それ、書いてくださいということですよ。

【事務局】 多分今これを開示するときに、できる場合とできない場合、交通量、一応もちまます。すると、多分ですよ。これ、今だったら、今回4車線化するところって、今現況2万台ぐらい？

【事務局】 2万7,000ぐらいです。

【事務局】 2万7,000ぐらい。それが多分4万数千台に増えます。増えた上で、今だったら琵琶湖大橋を渡っているのが多分1万台とか1万数千台だと思うんですけど、それがプラス1万か5,000かわかりませんが増えるはずなんです。それを今手元のデータがあれば、それを多分答えれば、この下から渡る交通量というのはプラス5,000とか1万ありますねと。それは多分長い目で見ると、京都から琵琶湖の東側へ行く人たちがいるので、そのもともとだったら1時間かかっていたやつが50分になる、10分とか短縮した分がB/Cに乗っかってきますよという定量的な数字にできるんですけども、多分今すぐ答えられないでしょう、交通量データって。すいませんでした、答え……。

【委員】 だから、まずはイエス、ノーでそういうものをまず入れてますか、入れてませんかという、まだ入れてないんですね。

【事務局】 入っています。

【委員】 だから、入っているんだったら、どれぐらい見えていますということを数字で言ってもらったら。

【事務局】 定量的に入れればよかったと思いますので。

【事務局】 その資料がなかった。すいません。

【委員長】 手元にあるないは別にして、そういう広域的な視点でちゃんと考えているのかいないのかということですね。考えておられるのであれば、どこまで推計できるのかとか、大体こんなことだと思います。ですから、ここだけ見ときゃいいんですよという話では全くないということについてはちゃんと留意しているといったことが国民にちゃんとわかるような形で資料に少し追記していただくなり、あるいは何らかの形で説明していただ

くなりすればよろしいんじゃないかなと思います。

【事務局】 ありがとうございます。

【委員長】 ほか、いかがでしょうか。

【委員】 じゃ、同じことを聞きますとね。さっきまでは今度は便益が増えていたんですけど、ここだけ減っているんですね。減っているでしょう。減っていますよね。それは先ほどの説明だと、今度は湖西は人口が増えているという議論もあって、それで、ちょっとよくわからないなと思ってですね。それが1つですね。

もう1つは、これ、着手時から用地買収率100%ですわね。ということは、これは多分そもそもがその2車線つくったときに買ってあるということでしょう。

【事務局】 暫定2車でした。

【委員】 暫定2車でしたから、最初から買ってあるということですね。その区間というのはここまでですか、それよりまださらにあるんですか。これが質問です。

【委員長】 まずは、交通量のお話です。

【事務局】 まず、交通量の話ですね。交通量は減ってはおりますけれども、先ほどB/Cを出すとき、あれは……。

【事務局】 私、湖西が増えたかと言ったかもしれない。正確には湖東が増えているので、正直言うと、湖西は人口は増えてないと思います。減っているかもしれません。なので、多分ここで言う内内交通量は減っている可能性がありまして、5年前と今と比較すると何が違うかという、多分、これ、想像で申しわけないですけど、交通量そのものは、いわゆる地域交通が減っているともとの速度そのものがひよっとして数キロでも上がっている可能性はあります。結果として、便益は減る方向に行ったんだと思います。だから、そこは、それは一般論ですよ。なので、ごめんなさい。多分データがすぐ出ないから、一応。

【委員】 いいんです。だから、全体をくくって申し上げれば、こういうふうに変化が変化したときも説明できるようにちょっと準備いただけたら。ただ、そうやって見ると、実は3ページの社会経済情勢の変化はほとんど変わりませんか、これじゃむしろその社会経済情勢はむしろ自動車保有台数が増えていて交通量が増えてきそうな雰囲気に見えるんですよ。そういうところと、さっきの最終的に出てくる便益の結果というのは何となく不整合に見えるので、そういう場合はより丁寧な説明があったほうがいいなというのが1つです。

それから、今回これ、特殊事例なので、ある種用地が最初からできていると、そういう

状況で事業を進められているけれども、5年経過しているのもう1回再評価にかからなきゃいけないというのは、何かちょっと不思議な気がむしろするわけで、進捗の見込みという観点から見たときに、これ、何でそんなに時間がかかっているんですかということはやっぱ説明したほうがいいんじゃないかなと思ったんですね。必要ですというのはわかったんですけど、何でこんなに時間がかかるんだというのはやっぱりあるし、今後、逆に用地を買えているんだったら、もう早急っていつごろできるのというぐらい言えてもおかしくないぐらいの事業じゃないかと思うんですが、その辺はどうなんでしょうか。

【事務局】 なぜ時間がかかっているかということ、先ほどもご説明したんですけど、地元調整ですね。遮音壁ですね。建てる位置なんですけれども、これ、左もありますけれども、本来遮音壁、左上の図にありますように、法肩ですね。一番上のところ、建てれば効果が出るんですけども、地元の方から、ここはちょっと見通しが悪くなるので下側にしてくださいという話がありましたところがですね。そうやってきますと、かなり高いものが要るということで、なかなか費用もかさむということで、上側でお願いしたいというところで地元協議をしたので、時間がかかったというところでございます。

【委員】 そうですね。今後もそういうことですね。わかりました。結構です。

【委員長】 よろしいですか。

【委員】 結構です。

【委員長】 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

まだあろうかと思いますが、時間も押しておりますので、よろしければ、審議結果といたしまして、当委員会に提出されている資料の説明の範囲においては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号野洲栗東バイパス

【委員長】 それでは、ご意見いただきたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】 この案件はちょっとこれまでの3件とは多少違うような気がしました。当初の文献調査から見て地質がどうだったと、だからこういうことになりましたということとは

違って、平面ではなかなかしんどいので立体交差にしましたと。これって普通に考えると、予算化するまでに平面で行くのか立体で行くのかというぐらいの詰めは普通はされると素人的にもそんな感じがするのが1つと、それと、もちろん平面では無理なので立体交差ということ自体を批判する気はないんですけども、その立体交差、高架化に変更するときと、この委員会の位置づけってどうなのかがよくわからないので、教えていただきたいです。

【委員長】 多分皆さん同じことを疑問に思っておられると思いますが。いかがでしょうか。

【事務局】 まず、事業化当初、57年当時はここまで、平面交差でよいものと考えておりましたけども、新たに交差点の詳細設計を行って、右折する車ですとか直進する車ですとかを詳細に検討した結果、今回のような変更が生じてしまったというところでございます。

【委員長】 今の説明でおわかりいただけましたでしょうか。当初平面で計画されたときと、その後、詳細設計されて立体交差にしようとしたときで、何か持っているデータとか、あるいは計画、設計の手法とか、そういったものには変化はありますか。

【事務局】 これ、先ほどからお話ありましたように事業化が昭和57年なので、何年前ですかね。35年ほど前になるんですけども、そのときの多分湖東のこのエリアの状況なりを想定すると、平面でもさばけるんじゃないのかという想定があったやに想像します。ただし、その後、やっぱり交通安全、この30年は何かと云ったら、やっぱり当然この地域そのものがものすごく発達していることもあるんですけども、交通安全に対する考え方とか渋滞に対するシビアさというのはやっぱりどんどん厳しくなっているんで、じゃ、できるだけ渋滞なり事故なりがなくなるような構造に変えるべしというのは当然想像されて、それは実を言うと、この二、三年で決まったわけじゃなくて、多分前からずっとそういう議論がうごめいていて、じゃ、変えなくちゃいけないということで、この長い年月の中で変えてきているものと思われま。

基準が変わったかどうかと言われますと、多分それほど基準らしきものは変わってなくて、やっぱり情勢としてよりよいものを求める声のほうという地域の声も含めて変わってきていることで、結果として平面でなくて立体であったりとかというのに変わってきたんじゃないのかなというのは。あくまで想像ですので、すいません、この30年間をどうやってひもとくかというのはちょっと悩ましいので、この程度で答えていて申しわけないんですけども、そういうニーズの変化があったということじゃないかと思えます。

【委員長】 ありがとうございます。

ただ、例えば平面交差点の設計モジュールとかありますけども、あれも基本的には大きな変化はないと思いますし、あるいは、今おっしゃったような、例えば渋滞あるいは安全性に関する世の中の見方が変わってきたというのであれば、例えばこの基準をこう見直して、そうすると超えてしまうのでまずいとといった具体的な説明がない限り、何か漫然と計画していて漫然と変えているのではないかという批判に応えられないんじゃないかなと思います。いかがでしょうか。どなたにお伺いしたらいいですかね。

【事務局】 ご指摘のとおりのような気も、私も聞いておりまして事前に準備をしてなかったことが非常に申しわけなく思っておりますけれども。昭和57年のころでありますので、先ほど言ったことの繰り返しになりますが、平面交差でさばくというもともとの計画があって、そのころ、ごめんなさい、ちょっともう一度事務所のほうともよく相談しまして、何でどういうふうに立体にしていっただかという経緯、この場はもちろんですけど、今後、これ、事業費増の話で、滋賀県さんにもきちんと説明しなければなりませんし、また、地元にも説明しなければならなくなるわけでありますので、そこはもう一度再整理をさせていただきます。

【委員長】 当時の経緯を振り返るのはもちろん大事だと思いますから、今ここでやるべきは、立体にすべきだということになったわけですね。平面でもできるんじゃないかという疑問に対して、いや、それは平面では無理ですよということをきちんと説明するということがここでは一番大事だろうと思いますので、そこはいかがでしょうか。これは平面ではできないですか。無理ですか。

【事務局】 平面でできないと。1つは、平面交差にしますと、例えば、こちら、当然交通量が多いですから、こちらを止めなくなると。こちらを流そうとすると、こちらへ持ってしまうと。逆にこちら側を長くってしまうと、こっちが持ってしまうと。だから、この少なくとも交差点、ここで上を通過する分については、通すことによって、簡単に言いますと、青の時間が短くできるから交差点でさばけるということもございますので、平面であればこのところはさばき切れないと。こちらを通そうとするとこちらが動く、こちらのことを考えるとこちらができるということになります。ですので、今の段階では立体交差が最も適正と考えております。

【委員長】 平面にするともっとぐあいの悪いことが起こるぞということですので立体交差が今は一番いい案であると、こういうことですね。わかりました。ありがとうございます

した。

【委員】 5ページでも、もともとは盛土構造だったわけですよね。平面、平面と言われますけど。それが高架になっているということなので、だから、盛土構造でだめでいわゆる高架になっているところをやっぱり端的に教えていただきたいんですよね。だから、盛土構造で平面だったということですか。

【事務局】 そうですね。盛土というか、ほとんど現地盤線に合わせた盛土。盛土といってもほとんど道路をつくるだけですね。現地盤に合わせたような道路、平面道路であったということです、当初。

【委員】 そうすると、現道が交差している道路も、どれぐらい現地盤から上がっているかわからないですけども、乗り越すような形になっているんですか。

【事務局】 今ちょっとここに描いておりますけども、この青いところというのが計画道路の路面の高さになります。さらに、この下のところというのは現地盤なので、現地盤、当然凹凸がございますので、そこをならすような形で盛土を行っていたという構造です、当初は。

【委員】 それで、多分この高架と盛土とその間みたいなものがないかという議論も本来はあると思うんですよね。これだけ上げないといけないというところの多分現道の車の高さに対するいわゆる離隔というか、そこから多分来ているとは思いますが、だから、この高架が唯一無二の選択肢なのかと。それ以外に何かいわゆる高架を選択しないといけない強力な理由があるかと、そういう話だと思うんですよね。

【事務局】 またぐ道路、今回3カ所ございまして、1カ所であるならば、こういったところだけ、ここだけ高架にして持っていくと考えられますけれども、高架するところが3つあるというところで、橋梁形式が有利であるということで、連続高架ということでさせていただきます。

【委員長】 今のでよろしいですか。

【委員】 いや、だから、それをやると、全部高架にせないかんという極論があり得るわけだね。もう全ての道路は全部高架じゃないとだめだと。だから、どういう場合が高架で、どういう場合がやっぱり現道との平面交差もあり得るという、多分その辺のところのジャッジの中で高架になっているという説明がやっぱり欲しいんですよね。ここの特殊事情というか、ここがやっぱり高架で行かないといけないというその決定的な要素というところ。

【事務局】 多分さっき渋滞といいますか、交差点でとまった場合に左折レーンの関係で

びゅーっと後ろに伸びるという話をしたんですけど、多分、これ、計算すると、信号がある場合に交通量が何台ってありますので、その何台によって止まると、後ろに一番長い渋滞時間のときに例えば2キロとか1キロになるという計算が出てきますので、ほんとうはそれがあると、ここ、2キロになるんですと。2キロになったらこの渋滞がもとの現道8号のところまでびゅーっと伸びちゃうので、さらにもとのところまで迷惑しますという計算があって、それは容認できないですね。なので、立体交差にしくちゃいけないというロジックのはずなんです。すいません、それが、ここ、数字であらわれ切っていないので、ちょっとそこら辺はちょっと説明上はもうちょっとわかりやすくすべきだとは思いますが。

【委員】 だから、これ、13ページってありますよね。これはほんとうはここに実際の可能性で代替案で出ているべきものじゃないんですかね。だから、要するに、2案考えて、そのうちの1案を選択しましたみたいな話なんですよ、今回の話は。だから、それなんだけど、片っ方だけ書いて議論するから、どちらがどう比較考慮していいかというのがわからない。もっと言うと、今回のところでは便益がちょっと相当額増えているんですよ。B/Cが1.1、前のが1.2、だけど、費用増でいったらほぼ倍増ですから。だから、そうになっているはずなんだけども、それは多分混雑緩和のほうが結構きいているんだろと思うんですよ。もしそうならばですよ、正しくやっています。そうだとすればそうだと思うんですけども。じゃ、そうだとするなら、そこらあたりのはちゃんと今のような形で書かれておけばわかる話だったんじゃないかなと思うので、もし可能だったらその辺、ほかのケースであんまりないですけど、こういう代替案をちゃんと考えているようなケースにおいても通常ひな形のこの書き方を踏襲すべきかどうかというのを少し考えてもらうようなケースじゃないのかなと思ったりしているわけですが。どうでしょうかね。

【委員長】 多分今までの慣例として、選ばれた案がいかにかに妥当かという説明で終わっていたんですよ。けども、本来は他にどういう案を考えて、それと比較して、その結果提案しているこの案が最も妥当であったということを言ってもらわないと、その妥当性というのは判断できないんです。ですから、それが判断できるような情報をあわせて、簡単に結構ですので、今口頭で説明していただいたようなものを何かよくメモにしてください程度でいいと思いますので、何と何を比較して、それでこれが一番いいんだということがわかる資料にさせていただくと納得もしやすいかなと思います。これはこの案件に限らずですので、今後そういう形で資料を整理するように努めていただければとお願いしたいと思います。

【委員】 委員長、ちょっとすいません。ちょっと僕は今の委員長のご意見に対して若干反論があります。何を言いたいかというと、今までのほとんど現道、言い方を変えたら、便益が変わらないような再評価案件ですね。本来変わらない。つまり、工法が若干変わった、ルートも何も変わってませんと、そういう議論に関しては、代替案云々というのはそれほど議論される必要は多分ないんですよ。ただ、この場合は、いわばつくられる構造物そのものが大きく変わって機能も変わってくるという状況の中でのご説明だから、その場合にはやはり2案考えた上での話だと、そう整理をしていただいたほうが。だから、全部について今までのひな形を変えて複数の比較しましょうなんていうのは議論は必要ないと僕は思います。

【委員長】 私もそれは意図しておりません。例えば先ほど名塩道路でほかのルートの可能性はなかったんですかということをお尋ねして、それはもとの資料にもある程度書いていただいていたんですけど、そういった疑問が出そうなどときには、その比較というものを示しておいていただいたらわかりやすいのではないかとというのが本意ですが、いかがでしょうか。

【委員】 わかりました。結構です。

【委員】 いいですか。だから、この意味では今回のこれは盛土というか、ほぼ平面のが高架になっているといたら、かなり大幅な構造変更だと思うんですよね。だから、それに至ったやっぱり強力な客観的な事実というか、何が一番きいているのかというところを端的に示していただいて、その間に構造変更するときにはほかの検討はしてないんですかということを少し補足していただくという、ちょっと丁寧なご説明が要るのではないかとというのが多分私も思うんですけどね。

【委員長】 わかりました。それで、それを今示してくださいとは申し上げませんが、そういったことを踏まえて確認しておきたいのは、ここでご提案いただいたのが現段階での最良の案であるということですね。

【事務局】 はい。

【委員長】 わかりました。

【事務局】 1点だけちょっとご説明が漏れておりまして、橋梁形式にしたというところにつきましても、野洲川の氾濫も含めましてこういう橋梁形式にしたというのもございます。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 いいですか。私、それを言っていたかかったんですよ。私、やっぱり言うのはやぶさかではなかったんだけど、やっぱり事業者側が言われるべきでね。治水上のいろんな観点も考えて、この地域というのがやっぱりほかの地域と違うというところも、やっぱりいろんなその高架をしないといけないというところの1つの要素になっていると思いますので、そういうことも含めて総合的に判断したという、そういうものがやっぱり要るのではないかと思うんですけどね。

【委員長】 妥当性というのは、結果の妥当性もありますけども、その結果に至った判断のプロセスの妥当性というのが多分納得を得る上では重要だろうと思いますので、この案件に限りませんが、今ご指摘いろいろあったような形で丁寧な説明を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1点だけ。すいません、時間がないのに。

ちょっと素朴な疑問なんですけど、これ、事業費が当初からいうと倍以上に増えているんですけども、当初からこれ、こういうことがわかっておれば、そもそも事業として成り立ったのか、あるいはルートの変更とかがされて、もう少し変わったことがされたのか。この前回の評価時1.2ですけれども、これ、前回もこのような変化、変更されておれば、費用対効果自体は1を超えておるのか。そのあたり、ちょっと非常に、単にこれ、今回は1.1ですけれども、こういう変更した前回あるいは事業当初において、これ、やっておったときに費用対効果、B/Cが1を超えておるということになるのかというのだったらどうなんでしょうか。

【委員長】 これは今の評価で超えているのでなるのかなと思いますが。

【事務局】 そうです。現時点ということでやっております。今回も先ほどの名塩道路にもございましたけれども、前回の再評価につきましては平成17年度ODでやっております、今回は平成22年度ODに基づいてやったというところで、それぞれその時点で得られる最新のデータでやっているということから、こういう結果になっております。

【委員】 それは600、もしくは前回こういう工事をしなければいけないということがわかっておれば、650億の工事費が要ったわけですけども、それを前提にしてもこういうB/Cになるんですか。

【事務局】 今回地質調査をやったのは平成29年でございまして、そのときまだわかってなかったと。それから前回の再評価後地質調査を行って、さらには設計を進めて今回わかったというところがございます。

【事務局】 ちょっとよろしいですか。まず、B/Cは多分昭和五十何年台は出してなかったもので、多分当時やってないで、いわゆる事業評価。やり始めたのは平成10年前後です。多分やってなかったもので、当時のことは、多分必要性、渋滞しているねとかから事業評価したんだと思います。これが1点です。

それから、今回多分便益が大幅に上がった1つの理由は、さっき委員もおっしゃっていましたが、これ、立体にしたことによっていわゆる整備後の速度が相当上がったと想像されます。ですので、前回、ちょっとすいません、どういうのをやったのかというのはよくわからないんですけど、前はそれを考慮してっていないんだとすると、多分仮に平面で整備したとしたら、例えば平均50キロになりますねと。ところが、今回立体にしたから平均60キロなり70キロになりますねというその違いも加味されていると思われまので、多分構造の違いによる効果の発現の仕方が変わってきているというものが大幅に変わってきていると思われまので、なので、多分今の時点では、この新しい構造に基づくものが最終のデータということでご理解いただければありがたいなと思います。

【委員長】 よろしいでしょうか。

ありがとうございました。

それでは、一般国道8号野洲栗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は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。

【委員】 この案件についてもそういう判断すべきですか。ちょっとまことに申しわけない。事業の関係は非常に難しいかもしれないけど、少なくとも資料の大幅な修正は必要だと判断してもらわないといけないと僕は思いますけども。だから、これでこの出された資料で妥当だと皆さんまとめられているわけではないと僕は思うので。

【委員長】 今申し上げたのは、ちょっと言葉尻を捉えるようですが、提出された資料説明の範囲において、つまり、質問に対していろいろ説明いただいたわけですね。それについての資料は準備されていないかもしれませんが、説明はあって、皆さんご了解いただいたのではないかと、そういう意味で原案、つまり事業継続することが妥当であるとの結論を得たということです。そういう意味では、今のやりとり、皆さんにご了解いただいたやりとりのもとになった説明もきちんと資料に含めるなり、あるいは別の形で公表していただくなりして誤解が生じないようにするというところでいかがでしょう。

【委員】 はい、結構です。要するにその一文が追加されるべきであると私は思っており

まして、説明等、いろいろしていただいた結果として事業継続が妥当であることに関して疑念を挟むものではないですが、ただし、説明が適切であるという言い方はちょっと難しく、そこについての追加説明なり資料なりというものが必要であると委員長の結論としてはしていただきたいとの私の意見です。

【委員長】 これも言葉尻ですが、資料が適切とは言ってなくて、説明の範囲で適切ということですので。ただ、今のをつけましょう。附帯決議ではないですが、どういう文言がいいでしょうね。この辺はお役所の方がうまいと思いますが。

【事務局】 すぐに議事録をつくっちゃいますので、この後、議事録確認しますので、追記する案をちょっと、じゃ。

【委員長】 では、それがわかるような形で資料に反映していただくという条件をつけるということにしたいと思いますので、文言についてはこの後確認したいと思います。

(「異議なし」の声あり)

【委員長】 ありがとうございました。

では、本日の審議事項については以上で終わります。

【事務局】 すいません。先ほどの冷水拡幅・有田海南道路の件ですが、この時間でご回答できればと思うので少し確認をしておるところなんですけども、ちょっとすいません、この時間で整理ができなかったものですから、もう少しお時間をいただければと思います。また改めてご説明のほう、したいと思います。

【事務局】 次回報告という形でよろしければ報告させていただきますし、審議としては一旦ここでご了解いただいたという形にして、補足説明させていただければ。

【事務局】 先ほどの名塩道路と同じように、やっぱり交通量は基準面を変えたことによって増えているところまで確認できましたが、じゃ、それ、何で増えたかとか、その辺、さっき一般論として申し上げたようなことがありましたけれども、それがあの和歌山でどういった形で増えたかというところまでの分析には至ってないし、これをやると何か相当難しいものですから。ただ、事実として交通量が増えているということまでは確認ができているということでもあります。

【委員長】 今おっしゃったように、事実として確認ができて、それに基づけば結果に変更はないということだと思いますので、審議としてはこれで終わりというか、先ほどの結論のままにしておきたいということで、可能であれば次回ご報告いただければと思っています。ありがとうございました。

ほか、ご意見ございませんか、全般を通して。

【事務局】 すいません、最後に。今日は道路ばかり4件ご審議いただきまして、ありがとうございました。なかなかこちらからの説明が不十分ということが多くて、大変いろんなご指摘をしていただきましたけれども、やっぱりしっかりと説明ができるようにしなきゃいけないなと思ったのがまず1つであります。

具体的にはやっぱりきょう議論になったのは、1つは事業費が増えた問題、これは前半でも少し議論になりましたけれども、やっぱり事業費が増えた問題というのを、きょうのもそうでしたけど、とにかく当初に比べてここが変わりましたということは一生懸命説明するんですけど、じゃ、もともとどうだってどういう判断が加わったのかというところの説明がちょっと不十分だったかなと。口頭ではその後皆さんと議論してご説明させていただきましたけど。これからやはりその当初のところ、それから今の事業費の考え方ということも少し僕らは勉強して、反省するところは反省しないと、いつまでたってもこれが続くなという思いがしましたので、またこういうご指導いただければと思っております。

それと、もう1つ思いましたのが、効果の分、Bの部分につきましても、これ、実は僕ら、河川なんかも全てやっぱり事業評価分析マニュアルというか、ちょっと名前を忘れましたが、マニュアルに沿ってやるということで、そのマニュアル自体はいろいろと議論をしていろんな効果、きょう、湖西道路の話でもネットワークの効果も含めて見れるようにはつくっているんですけど、それが何か時がたつにしたがって僕らが全くマニュアルどおりやっていたら、もうインプットしたら後はアウトプットがでてきてB/Cまで出てきちゃうと。途中の数字の意味するところというのはあまり考えなくなっているんじゃないかなという反省もしましたので。そうすると、事業の効果の説明もB/Cという数字と一般的な何か渋滞とか事故とかになってしまっただけで、先ほど委員からご指摘のあったような効果ですとか、その費用対効果を分析するプロセスにおいて出てくる数字の意味というのをもうちょっと考えて説明資料にも持ち込まないと、なかなか、この委員会もそうですし、ひいては世の中に対しても説明できなくなるんじゃないかなと思いたしたので、ちょっとこれからまた各事務所とも相談しながら、そういう事業の説明の仕方、検討していきたいと思っていますので、また皆様からそういうご指摘、これからもいただければと思っています。よろしく願いいたします。

【委員長】 ありがとうございます。議事録の詳細版にとどめておいていただければと思います。

それでは、本日の審議事項は以上で終わります。長時間の審議、ありがとうございました。

一旦事務局にマイクをお返しいたします。

【事務局】 長時間のご審議、ありがとうございます。ちょっと今、議事録の速報版を作成してございますので、少しお時間をいただきたいと思います。

(議事録配付)

【事務局】 それでは、ただいま委員の皆様には議事録の速報版をお配りしていますので、改めまして、委員長、進行のほうをお願いします。

【委員長】 それでは、事業評価監視委員会の審議議事録（速報版）の確認及び修正を行います。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。

【委員】 最後の3行は、1行あいているんですけども、これになると何か全体にかかるように読める可能性もあるので。どうするんですか。

【委員長】 もちろんメインは国道8号のことがあったんですが、先ほどの冷水拡幅についてもなぜ交通量が増えているのかとか、あるいは、名塩道路についてもほかのルートとの比較妥当性といった話が出て、それについては説明はいただいたんですけども、口頭での説明ですので、それがわかるような形で補足していただければという意味で全体にかかる。そのために1行あいていると、こういう意味です。

【委員】 そういうことですか。それで結構です。それであれば結構です。

【委員長】 いかがでしょうか。何か疑問あるいはご意見があればご発言いただければと思いますが。

よろしゅうございますか。

それでは、議事録（速報版）につきましては、お手元の資料のとおり確認をしたということにいたします。

あと、事務局から皆さんにお知らせすることがあればお願いします。

【事務局】 特にございませぬ。

【委員長】 ほかに委員の方々から何かございませぬでしょうか。あるいは、事務局の方からでも結構です。

よろしいでしょうか。

では、ないようでしたら、本日の審議をこれで終了いたします。進行不手際で時間がかかってしまいましたことをおわび申し上げます。

では、事務局にマイクをお返しします。

【事務局】 どうもありがとうございます。

それでは、以上をもちまして、令和元年度第2回近畿地方整備局事業評価監視委員会を閉会させていただきます。委員の皆様、長時間のご審議、まことにありがとうございました。

【議事録終わり】