

近畿地方整備局事業評価監視委員会（令和元年度第4回）

議事録

日時：令和2年1月23日（木） 13:00～15:00

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、審議に入ります。

■東播海岸直轄海岸保全施設整備事業

【委員長】 ご意見があれば伺いたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】 狩口地区で用地交渉を継続するということですが、それが理由で垂水地区の工期が伸びたということですか。

【事務局】 垂水工区の狩口地区でございますが、右側になりますけれども、用地交渉をさせていただいてございまして、8軒の方々と、今、交渉させていただいてございます。多くの方々はご理解いただいているんですけど、残り数名の方について、今、引き続き交渉を継続させていただいているということがありまして、もう少し時間をかけて用地交渉を進めさせていただきたいということで3年の事業期間の延伸をお願いしているものでございます。

【委員】 一応、そのあたりまででいけるだろうという目途が立っているということでしょうか。

【事務局】 そうですね、引き続き丁寧にご説明をさせていただきたいとは思いますが、その一方で、用地の収用ということも、そこは考えていきたいと。令和5年度までに事業が完了するように、引き続き丁寧に説明はさせていただきたいと思っております。

【委員長】 ありがとうございます。

ほかにいかがでしょうか。

【委員】 同じく8ページのところでですけど、その中で、左側の塩屋東、こちらのほうは関係機関と協議をされていて、意見を踏まえた構造の見直しを実施されているとおっしゃっていましたが、これは具体的にどういうことをされているのか教えてもらえますか。

【事務局】 現在、関係機関協議として地元関係者との協議を進めていることですが、海の中に消波堤を設けるということで、漁協さんとも、今、調整をさせていただいてございます。具体的に申し上げますと、海苔網をつくるときに、その海苔網を下におろすときのアンカーが消波堤のところに当たってしまうということがありまして、少し前面にずらせな

いかというお話もいただいております。そのためにその構造の見直しをさせていただいてございまして、その構造ができ上がり次第、もう一度、ご了解いただいて工事に移っていきたいと考えてございます。

【委員】 ありがとうございます。もう1点、お聞きしていいですか。

令和元年のときの鉄道への影響があったという写真があったと思うんですが、今の消波堤をつくると、こういう事態がどのくらい減ると理解したらいいんですか。

【事務局】 具体的に塩屋の東の方でいきますと、過去から運休をしている、どちらかというと、最近では計画運休という形になってございます。

計画運休、今は事前にとられることが多くなってございまして、越波でもって計画運休しているわけじゃなく、風の影響等で計画運休されている場合もありますので、一概に、この消波堤ができたから計画運休がなくなるということまでは行かないかなと思ってございますが、例えば越波した後の災害復旧ですとか被災したものの撤去ですとか、そういうものには、一定程度、効果があるかなとは見込んでございます。

【委員】 設計上は、そこで書いてある平成16年の台風で越波が実は起きているけども、これには耐えられるのでしょうか。それとも耐えられないのでしょうか。

【事務局】 越波のほうは防いでいきます。

【委員】 わかりました。結構です。

【事務局】 ただ、計画運休がなくなるということではないかなと思っているということでございます。

【委員】 結構です。

【委員長】 今の8ページの関係機関協議というのを見ると、「何となく政府の内部でいろいろやっていて時間かかっているのではないか。そんなのは自分たちでちゃんとやっ飛ばささいよ」みたいに思われるかなと思いますので、ちょっと表現は工夫していただいた方がよろしいんじゃないかなと思います。私も漁協と聞いて、「あ、なるほど」と思いましたので。

【事務局】 わかりました。調整させていただきます。

【委員長】 ほかはいかがでしょうか。

交通遮断を避ける便益というのは分離するのがなかなか難しいということですので、この侵食によるものだけに限っている。ほかにもいろいろ現実にはありますよということですね。ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、東播海岸直轄海岸保全施設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す。

■舞鶴港和田地区国際物流ターミナル整備事業

【委員長】 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。

出てくるまでに、では、私から1つ。

2ページのところで枠囲みの1行目に「高速道路網の充実により、取扱貨物量が急増し」とありますね。これで、状況が変化したのでそれに対応する必要があるんだなということは理解したのと、それから、処分地についても変化があったということでのお話だろうなと理解しました。

ということは、3ページの社会経済情勢等の変化にそれが出てくるんだろうなと思って見ましたら、左側の地図の上に「コンテナ取扱量が増加しており」とあります。ここは書いていただいていますよね。ただ、(1)は事業をめぐる社会経済情勢等の変化であって、その下の黒いところの白抜き文字で見ますと、全部、対応とか向上とか確保とかいうふうになっています。ですから、対応はしてないんですが、一番上の(1)社会経済情勢等の変化と対応とすれば、これも対応で読めるかなと思ったんですが、3ページの右側のほうは、特に下2つぐらいというのはあまり変化のほうは書かれずに対応だけ書かれています。そこのところをちょっとご説明いただけませんか。これも多分、計画時の予測からの変化ですよ。

【事務局】 変化という意味では、委員長がおっしゃるように、ちょっと表現としては適切ではないかもわからないですけど、前回評価時とは変化はないんですけども、現状としては、やはり臨港道路、ここに書いていますような市街地の混雑ですとかリダンダンシー確保というところは当初の計画時から変わらないということで、求められる目的に対応した形でこの辺は書かせていただいた形になっておりまして、前回評価時からの変化ということであれば、あまりこの2つは変化がないところがございます。

【委員長】 ただ、その変化に伴って事業費の見直しが生じているということだろうと思

いますので、そのところはリンクしてないと説明が難しいのかなと思います。

【事務局】 今後、表現を考えて記載していきたいと思います。

【委員長】 よろしくをお願いします。

ほか、いかがでしょうか。

【委員】 ここで事業再評価を諮る理由が、10%以上の期間が長くなったからということでしたよね。そういうことだとしたら、10%長くなっても問題ないということをおっしゃりたいんだと思うんですが、そこがちょっとよくわからなかったの、どこを見ればわかりますか。

先ほどの事業の参考資料で、横に時間軸をとって、費用と便益がこんなふうに変わっていくというグラフがあったと思いますけども、それと一緒に説明されるとわかりやすいんじゃないかなと思いますが、いかがでしょうか。説明の仕方はお任せしますが。

【事務局】 お答えになっているかどうかあれなんですけど、B/Cの観点だけでいくと必要性は説明……。便益は、効果を発現してございますので。ちょっとうまくお答えできないんですけども。

【事務局】 前回のBとCがどうなって、今回、事業期間が延びてもBとCがどう変化するかというのをもう少し丁寧に説明して。

【事務局】 わかりました。

前回、B/Cに関しましては、全体で見ますと1.2、今回も1.2ということで変化はございません。残事業B/Cを見ますと、前回評価時は2.2、今回1.4ということで、この1.4のほうは、残事業が道路だけ残っているということで道路だけの便益の計上になってございますが、残事業のほうは少しB/Cが落ちてございますが……。

【委員長】 委員、どういうことがわかれば了解できるというイメージを持っておられますか。

【委員】 期間が長くなっているんですから、そのことに伴う費用増があったはずですよ。また、期間が長くなっているんだから、その分、便益の発生が後送りになっていると。両方を考えてみますと、費用が増えて便益が減るという、そういう方向に本来はなるはずだと思いますが、それを勘案しても、この事業は継続するに値する効率的な事業であると、こう主張されればいいんだと思うんですが、ただ、そのときに今のような内訳の議論がなかなかしにくいと説明しにくいかなという気はするんですね。だけど、多分、そういう資料はあると思うので、そういう形で説明いただければいいんじゃないかなと思います。

ここに諮られた目的とその説明資料との関係で、先ほど委員長からの指摘にもありましたが、ほかのところは、正直言って、事業の社会的背景だとかが変化してプラスに行ったりマイナスに行ったりするなら、その理由で諮られるべきだと思うので、それほどそこを重視すべきではあまりないだろうと思うんですよ。むしろそれが大きく変わっていないことが確認できればいいか、もしくは、あの事業が当初考えていたものに比べてより必要になっているということを主張されるならそれでもいいんですが、そうなってれば、そこら辺とあわせていくと、今の便益・費用のところうまく反映される形になっていますというような説明になるんじゃないのかなと思った次第なんですけど、想像ですが。

【委員長】 多分そういうことだろうと思います。もし何か補足されることがあればお受けしますが、これの是非ではなくて、それがわかるような形で資料をもう少し見直していただければということをお願いしたいと思います。

【委員】 今のお話でわかりにくくなってしまったのですが、コストが増えているのは基本的には起債事業分ですよ。

【事務局】 そうです。

【委員】 それで、起債事業分で令和8年まで延びて、京都府が埋め立てをされるというのはわかるのですが、直轄事業分が延びて、それによってコストがどうなるのかというところが、この全体事業の見直しのところのページで出てこないのわかりにくいと思いますので、もう一回説明を。

【事務局】 若干補足すると、多分、直轄事業自身は、要素としては全体額は増えてないんですが、おそらく委員がおっしゃったように、事業期間が延びることによって社会的割引率の影響が変わりますので、事業費の現在価値化後の結果は変わるはずなんです。ただ、ネットとしての事業費は直轄分は変わってないか、むしろ土砂処分の先が変わったことにより減っている効果が出ての数字は見せなきゃいけないです。

【委員】 もうそれで十分ですよ。そうやって説明してもらえばそれで結構なんですが、ただ、なぜそんなことを申し上げたかという、一番最初、事務局が最初に簡単に説明しますと言われたけども、No.2の資料、各事務所でやられる前の資料で、再評価の理由と書いてある資料があって、そこで、この事業に関しては10%を超える事業期間の延長だという。⑤が社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要性が生じた事業と言われているので、そういう理由で評価するということであるなら、それについて、この説明でクリアだったかなと思って、それでお聞きしたということなので、口頭で今の

ように補ってもらえればそれで結構ですよ。ありがとうございました。

【事務局】 済みませんでした。ありがとうございます。

【委員長】 ただ、最後に国民が見るのはこの資料だろうと思いますので、今の是非の判断はこれで結構なんですけど、後で開示されるときにそういったこともわかるように、少しつけ加えていただいたらとお願いしたいと思います。

【事務局】 わかりました。

【委員長】 ほか、いかがでしょうか。

【委員】 直接的な効果の話ではないのですが、4ページ目の輸送コストの削減のところで、上のほうですね、中国・韓国から神戸港・大阪港に回っていたものが舞鶴港に行くことによって、その近隣の荷主さんに直接運べる。このことは、補助的な効果からいいますと、モーダルシフトの観点からいうと、陸上輸送分の距離が減ってCO₂の削減につながっているという理解でいいのでしょうか。それとも、中国からだとも舞鶴港が近くなったので入ってくるが、近隣以外にもどこか遠くまで陸上輸送分が発生するという見込みなのでしょうか。

【事務局】 舞鶴港背後の荷主さんのコンテナを、舞鶴港がない場合は阪神港へ持っていないといけないんですけども、舞鶴港があることによって、舞鶴港に近い、背後圏の荷主さんが舞鶴港を使って、直接、中国・韓国に持っていけるので、その陸上の輸送コストが削減できるというところです。

【委員】 ですよ。だから、舞鶴港に入ってきて、また神戸の近くまで持っていくとか、陸上輸送分が長くなるわけではないので。

【事務局】 そういうことではございません。

【委員】 その意味では、多分、陸上交通分のCO₂削減につながる。

【事務局】 CO₂もあるかもわからないですけど、運賃分ですね、陸上コスト。その分がコスト削減となつてございます。

【委員長】 ありがとうございました。

ほか、いかがでしょう。よろしいですか。

では、これで審議を終えて、審議結果として、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。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ありがとうございます。

【委員長】 では、これからは事後評価の審議に移ります。

■由良川土地利用一体型水防災事業

【委員長】 それでは、ご意見があればいただきたいと思います。

【保委員】 内水被害ですけれども、基本的に総合的な水防災ということですので、ソフトも含めていろいろな対策が必要で、今後の方向性としてはそういう協議、議論の場が必要ということはそのとおりだと思いますが、計画当初の内水被害予測よりも被害状況がそれを超えているという状況なのか、それとも、想定範囲内だけれども、その部分についての合意形成、あるいは対策検討が少し足りない部分があるという趣旨か、どういう…。

【事務局】 そのところは、外水と内水は、昔となると、どこが内水でどこが外水かというのはわからないような状況があって、堤防で仕切られたことによって明確に外水と内水が分かれたということもございまして、当時、地元からは、とりあえず外水を何とかしてくれというものすごく強い思いがございまして、宅地かさ上げをするだとか輪中堤をするとかいうことでいろいろやってきましたので、つくってから明確に分かれたというところがちょっと強いのかなとは思っておりますが、計画的に、内水が当初思っていたよりも大きく、何か倍半分になったとかということではありません。

【委員】 そうすると、内水対策としては、今検討中ということなのでしょうけれども、具体的には何か見込みとして、プログラムとしてはどのようなものが……。

【事務局】 皆さんのお手元に冊子でオレンジ色のものを配らせていただいておりますが、ここは最近、大規模内水被害を受けたということでして、ここが関係するところの京都府でありましたら福知山市、舞鶴市というところ、先ほどもちょっとご説明させていただきましたが、いわゆる大規模内水の対策ということで各市町と連携しまして、特に今取り組んでいるのは、福知山市なんかにおいても、いわゆる避難の行動計画、マイタイムラインというものをつくるでありますとか、府、市、国と連携して、いわゆるソフト・ハードで事業化に向けていろいろと、今、調整をとらせていただいているところです。

【委員】 もう1点だけ。内水、外水がどのくらいになるのか、なかなか影響が予測しにくかった。この事案の場合にはそうなのですが、今回の教訓を生かして、現時点の技術では、今後、似たような工事をする場合にはもう少し内水、外水がどの程度ずつあるの

かというようなことの予測というのは可能になってきているのですか。

【事務局】 もちろん今、地盤の高さということで、いわゆるレーザーで微地形までとれるような状況になっているとかいうことも踏まえると、内水、外水のというところの検討はもう少し詳細にできると思っております。

【委員】 ありがとうございます。やはり同じ水の被害ですので、当初から全体的な計画を、これは一気に100%のものは無理だと思うので、だんだん改善していけるように、こういう教訓や、データを次の事業に活かしていただきたいと思います。

【委員】 これは、土地利用一体型の水防災事業を選択されてこうされたという結果をどう見るかということも、河川事業のあり方の1つのパターンをとられたということだと思うので、そこについてのご意見というのも、こういうせつかくの事後評価ですからほんとはあっていいかなと。言い方をかえれば、河道の整備をもっと積極的にしていたら、例えば内水をもう少し減らせたかもしれないみたいな議論だってあるかもしれない事業かもしれないですね。同じこの土地利用一体型の防災事業でやる、これがいいとは、多分、僕がその担当者でもこれを選択したと思うんですけども、ただ、やっぱり後で考えると、輪中堤だけで、ある程度、囲った地域はどうしても、そこに支川があれば内水が入ってしまうということが起きると。そこを考えると、やはりもう少し違った整備をしたほうがよかったかもしれないとか、ほかの工夫の仕方が、ほかのものとの一体的な整備が必要だとか、何か若干、ここで得られた教訓で、こういう土地利用一体型の水防災事業という事業は、幾つか制限があるにしても、今後どんどん進めていくべき事業だと僕は思っているんですね。そう考えると、それがより進めやすくなるためには何が必要かということがここで述べられるといいなと思ったんですが、結局、内水の合意形成をする機関をつくったらいいですよと言っているだけで、何かもうちょっと踏み込んだ表現にならなかったのか、教訓が大して何も追加されなかったなと思ったというのが正直なところです。

それからもう1個、9、10ページのところで、ゼロと書いているでしょう。これは、これを書くぐらいだったらこんな図を載せなきゃいいのと思うぐらいなんですけど。

何が言いたいかということ、要するに、外水で浸水した家はなかった。「ほんとうに？」って、わからないけど、多分そうなんでしょうけど、そうだとすることをおっしゃりたいんだと思うんですけども、内水は別途発生したと書いてあった。でも、地域の方が認識しているのは何件浸水したと思っているわけですから、だから、そうだとすると、むしろ、うち内水が何件で外水がゼロだと書いたほうがいいかなと思います。正直なところはそういう

ふうに書いてもらったほうがいいかなと思います。

そういう少し大きいところから考えたときに、最初の質問に戻りますけども、どういうふうなことが言えそうかということについて、やっぱりせつかくの事後評価だから、まとめてもらうといいなと思う次第なんですけど、いかがですか。何かご意見ありませんか。

【事務局】 事業計画をする中で、今、委員がおっしゃられたように、河道掘削ということも踏まえて、いわゆる事業期間でありますとかコストだとかも踏まえると、河道掘削しようと思っても、地先の前だけ掘るということもなかなか効果が発現できないとなると、河口からずっと順番に掘って行って上流まで掘り続けていくと水位がどのぐらい下がるかということになると、手っ取り早いと言ったら言葉が悪いかもわかりませんが、いわゆる堤防をつくるなり宅地かさ上げをして、これまでなかった、インターバルがものすごく少なくなってきたので、地元の意見として、とりあえず外水は何とかしてほしいというようなご意見が強かったものですから、我々としても宅地かさ上げ並びに輪中堤みたいところをやって、それで終わっているわけではなくて、さらに内水被害軽減のために、今、下流ぐらいから全川的に河道掘削というようなメニューも整備計画に追加して、今後いろいろと計画の見直しも必要だとは感じております。

【委員】 そうだとすると、この事業をやられた後、これだけで終わるのではなくて、さらに、例えば由良川の内水対策ができるようなハード整備のメニューはこんなものが必要だとか、こういうふうなことも考えるべきだとかって書かれたほうがより積極的に聞こえると。そういう学びがあったのか、となると思うんですよ。だったら少なくともその辺は入れてもらえたらと思います。

【事務局】 ちょっとだけ補足させていただくと、やっぱり普通の川と特徴が違うということはもうちょっときちんと説明したほうがよかったのかなと。普通、上流は山合いで人家が少なく、だんだん下流に行けば行くほど大市街地になっていくという川が多いんですけども、例えば6ページなどを見ていただくとわかるとおり、河口に向かうに従ってあまり人がいない感じで、中流の福知山市と書いてあるあたりが一番の市街地になっていると。この一番の市街地のあたりへ、下流から順次改修を進めてきて市街地にたどり着こうと思うと相当時間がかかるという、わりと特殊な形態の中で、この宅地かさ上げ・輪中堤という方式がとられてきたということの説明をもうちょっとしたほうがよかったかなと思っています。

普通、事後評価は、事業が終わっちゃって、事後評価できちんとまとめないと、もう評

価値する機会がないのでしっかり事後評価としてまとめましょうというようなことが多いと思うんですけども、ここはこの水防災という事業が終わっただけで、由良川の改修事業自体はまだ今後とも続けて、今、真っ盛りでやっているところなので、今ご指摘のようなことを生かして、ここでほんとうに去ってしまうのであればあれなんですけど、今後とも事業をやっていくので、事業説明等の中でそういったことの理解が得られるようにきちんとまとめてまいりたいと思っています。

【委員】 大変結構なんですけど、今、土地利用一体型水防災事業を施工した区間は、それを行えば逆に河川整備はそれで普通は終わりだというような理解をしていたんですけど、ここではそうではなくて、そういう事業をした上で河床掘削なり、あるいは拡幅なり、そういったものもやっていくと。なら、見ようによっては初めから水防災事業をしなくてもよかったですじゃないかと、こういう言い方をされる場合もあろうかと思うんですけども、その辺は何か考え方が変わってきているか、あるいはここからそういうことが必要だからというので打ち出されているのか、その辺の背景を教えてもらえるとありがたいんですけど。

【事務局】 今おっしゃっていただいたとおり、宅地かさ上げ、輪中堤を終わらせて終わりということではなくて、今、内水の話も出ましたけども、いわゆる由良川の整備の安全度みたいなのところを上げていこうと思うと、輪中堤、宅地かさ上げだけではまだ足りないということもありますので、河道内の掘削でありますとか、その他、護岸というようなメニューも追加しながら、由良川の改修事業としてはまだ進めていっているということになります。

【事務局】 ちょっと補足させていただくと、5ページをごらんいただくと、事業概要として文章が書いてあるところを見ていただくと、平成15年に整備計画を策定したんですけども、計画をつくったその翌年に大洪水が来ちゃいましたということがあって、さらに、それも踏まえて25年にはさらなる整備を加えて新しい整備計画をつくったら、その3カ月後にまた大洪水が来ちゃったというちょっと不幸な、我々が一生懸命に取り組もうと思うのをあざ笑うかのように次々とでかい洪水が来るということでの計画変更があったということではあるということをご理解いただければ。

【委員】 わかりました。結構です。

【委員長】 与えられた枠の中で最善を尽くしておられることはよくわかるんですけど、その中で、やはり枠が制約になる、あるいはこういうやり方もあったんじゃないかということと最終的にはいろいろ気づかれた点も多分あるだろうと思います。今のご指摘のことと

いうのは多分そういう点についてだろうと思いますので、そのあたりをこの得られた知見・学びのところにもうちょっと、余白がありますので、存分に書いていただいたら後の人は参考になるのではないかなと思います。ありがとうございました。

ほかにありますでしょうか。

では、由良川土地利用一体型水防災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した。

■一般国道27号金山バイパス

■一般国道27号美浜東バイパス

【委員長】 それでは、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】 見方を間違っているのかもしれないのですが、4ページ、5ページ目で見ると、結局、バイパスについては当初予想の交通量よりは大分交通量が少ないという理解で正しい……。

【事務局】 はい。平成18年時点で予測した将来交通量は令和12年の交通量になりますけれども、その予測した交通量が今こちらに書かれている計画、例えば4ページであれば将来の交通量の予測は2万2,500から3万2,700台だと。現時点、平成27年時点の交通量が1万7,700から2万台という状況となります。計画よりは少ないと。

【委員】 仮に便益を今当てはめてみるとどうなるのですか。

【事務局】 算定まではしておりません。

【委員】 ざくっと言って結構少ない。ただし今の時代ですので、いろいろな意味で、CO₂の削減のためのモーダルシフトということも考えますと、単純に自動車の交通量が増えればいいという話ではない。また、道路自体の使い方もいろいろなモードのものが走るようになる。低速も含めていろいろな走り方をするようになるということだと思う。自動車台数自体は、世帯が小さくなっていったりするとそれぞれ増えて微増であるというのが3ページで見るとわかりますが、高齢化をしていく中で、実際に常に自動車を使う方の数でありますとか、それから人口予測についても、今、かなり全国的なデータが出ている。交通量予測もそういうことを踏まえて、道路についての今後の計画を立てていく必要があ

と思うのですが、その点について何か、この事業から得られる学びのようなものはあるのですか。

【事務局】 非常に難しい点ではありますけれども、将来交通量の予測については、人口予測や免許保有率等の、現在の最新の情報を用いて将来の大きな交通量を推計している中で進めていますので、一定の将来の予測は入っているのですが、なかなか読み切れないところはあるので、そのあたりの精度を上げていくことが今後の課題であるかなと感じています。

【委員長】 そうなのですが、例えば今の4ページの上の表で、令和12年予測と現在の数値が出ていますね。読むほうからすると、時点が違うと評価しにくいんですが、じゃ、これはどのように評価するのかというのは、多分、3ページの社会経済情勢の変化のところで、予測にほぼ沿っているとか下回っているとか、そういう何らかの評価、あるいは認識があるのかなと思います。だから、そのあたりをきちんと書いていただくなりすれば、今、委員にご質問いただいたことにも、ある程度、答えられるのではないかなと。それも、もちろんおっしゃるように、それはピンポイントでここを予測しているわけじゃないので直接には比較できないとおっしゃれば多分そうだろうと思いますけれども、それについてどのように評価するのか、認識するのかということがあると、読む側からするとわかりやすいと思います。

【事務局】 ありがとうございます。今後、工夫させていただきたいと思います。

【委員長】 ほか、いかがでしょうか。

じゃ、私から1つ。

9ページに得られた知見・学びってありますね。それで、具体的にいろいろ書いていただいて、余白もないぐらい書いていただいているんですが、下線を引かれたところだけを見ると、これは一般的に言われていることだよねという、つまり、事務所として学ばれたことはこうなのかもしれませんが、例えば国土交通省全体として、こういうことを新たにこの事業から学んだということでは必ずしもないと思うのです。あるいは、一般的に言われていることではあるがそれを実現するのは難しい。それについて、この事業の経験からすると、こういうやり方も1つあるのではないかみたいなことを書いていただけると、だんだん知見が蓄積されてきて、その後の計画策定あるいは事業遂行に参考になるかなと思いますので、知見が蓄積されていくような形で書いていただけると、なお有用かなと思いました。これは感想です。

【事務局】 ありがとうございます。

【委員】 委員長がおっしゃるのはエンカレッジされているんだと思うんですけど、ちょっと聞こえ方が悪いかもしれませんが、補足すると、9ページでこれだけ踏み込んで書いてもらって事例をきちっと書いてくれているんですね。ただ、最後に書いている線のところのまとめが普通に見えとおっしゃっているだけなので、書いている事例はこれでいいんだと思うんですよ。まとめられている言葉としても、「普通よく言うことかもしれないけど」ということだけど、「確認できました」というのはとても大事なことなので、いい言葉が見つければ修正してもらったらいいけども、こういうのを必ず書いてもらうようにするのは、僕はいいなと思います。特に当たり前だろうけども、例えば「速度低下や渋滞が顕著な箇所の改善を優先し」なんていうのはそうなんだろうけども、これ自身はさっきの、最初に順番にスライドを見せてもらうところでよくわかったんですよね。それがこの資料でわかるかどうかと言われるとちょっと難しいところはあるんですけど、でも、何かそういうことをやっておくと、やっぱ対処すべきところがはっきりしてきて、その次にここを改善するので全体がうまくいきましたみたいなのがよくわかるとか、何かそういう見せ方もあるんですが、書いてあることはとてもいいと思うので、だから、よくやられましたと言ってあげたいだけなんですけども。

ただ、委員長がおっしゃったみたいに、言葉をもう少しよい言葉に直せたらそのほうがいいかもしれないので、その辺、工夫されてもいいのかなと思います、感想ですが。

【事務局】 ありがとうございます。

【委員長】 ということで、委員の中でも見解は分かれるんですが、その分かれた見解を国民はどちらの側に立って見るかということだろうと思いますので、ご検討いただければと思います。ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、一般国道27号金山バイパス、同じく美浜東バイパスについての審議結果ですが、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(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9号五条大宮拡幅

【委員長】 それでは、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】 事業費が100億円ぐらい減少しているんですかね。説明では用地補償費の減額ということなんですけれども、具体的にはどういうことによって減額されているのかというのを、後日のために聞かせていただけませんかでしょうか。

【事務局】 基本的に、建物内の動産とかそういったものに関しては、実際に用地交渉の際に調査を行わせていただきまして必要な補償費を算定していきますのですが、事業化前の状況において、相手方の建物の中に入ってどういった機材があって、どの程度の価値かというのまで、全てリスト、目録をつくってチェックすることができませんでしたので、当初、少し多めに事業費を計上していたと思います。

【委員長】 よろしいでしょうか。

【委員】 具体的には100億円のうちほとんどが用地補償費の減額。

【事務局】 そうです。マンションや工場内の動産とかの取り扱いに関する補償費を少し多めに見ていたということです。

【委員長】 ほか、いかがでしょうか。

【委員】 8ページの6、事業を通して得られた知見・学びのところなんですけど、2つ目の施工方法の矢印から下のアンダーラインを引いてある「事業化後にも」というのが、先ほどの金山バイパス・美浜東バイパスの9ページの事業を通して得られた知見・学びのところの2つ目の設計変更のところのアンダーラインのところと一字一句同じなんです。偶然とはちょっと考えにくくて、何かこういうポイントがあれば書いてくださいというようなものがあって、それに合わせて具体例をつくっておられるのか、事業ごとに、やはりポイントとして具体例があって、それからこういった文言が抽出されてきているのか、どちらなんですか。

【事務局】 この事業に関しましては、ご説明申し上げたように、本来、橋梁ですと下部、下に杭を含めてやって、下部工を立てて、上部工を立てて、非常に複雑な施工工程があるのを、一連でできるボックスカルバートということで実例がございましたので、それを踏まえてのまとめでございます。

まとめる際には同じような表現になっているとご理解いただければと思います。

【事務局】 先ほどの事業とこの事業、今、委員のご指摘のように先に言葉があって事例を選んだわけではなくて、それぞれがこの事業で僕たちが学んだことは何だろうかということ考えたところ、逆に、このアンダーラインのないところというのは、もちろんユニ

一クになっているわけでありませうけど、それを最後の表現にする仕方として、先ほどの両委員からのご指摘がありましたけれども、私たちが経験的に思ったことは確認できたねというぐらいの分析で終わったものですから、こういう同じような表現に今はなっていると思います。

ただ、先ほどまさに委員長、委員のお話にあったように、さらにもう少し分析なり表現の仕方をして、アーカイブとして後世に何を伝えようとしているのか。今のままだと僕たちが知っていることが確認できたで終わっていますので、もう少しそこをいろいろと、これからこういうものをつくる過程において、表現の仕方も勉強していきたいと思います。

【委員長】 よろしいですか。ほかに。

【委員】 実は私はこのすぐ近くに住んでおまして、それで、工事中もずっと見ていたんですけど、確かに混雑は緩和されていると実感しています。でも、ご存じのように、京都の五条通というのは観光の車がたくさん入ってきます。例えばお正月の三が日とかは大変渋滞しているんですね。ですから、どの時点をとって混雑を緩和したと言っているのかをはっきりさせていただきたい。例えば年間を通して非常に混雑していた日数がこれだけあったのがこれだけに減りましたとか。データでこれだけ減ったから混雑緩和しましたと言ってしまうとほんとうにいいんだろうかと。もう少しデータのとり方、見せ方の工夫があってもいい道路ではないかと感じました。

【事務局】 基本的には、データをとるに当たりましては、当然、日変動、年変動もございいますが、1年おしなべて見ると、やはり土日は多いところ、少ないところがあったりとか、平日も状況によって違います。統計的に見たときに、平均的と思われる秋の特定の日の交通量調査などを用いて、今回は、評価させていただいております。

やはり三が日とか紅葉シーズンなどに京都は混みますので、そういったときに、道路だけの評価なのか、バスを含めた全体の交通需要の抑制という形で総合的に対応すべきとか、そういったところに関しては事業の評価とはまた別のところでしっかり検討もしてまいりたいと思っております。今日のところは平均的な比較のところでは混雑緩和の効果があったとご理解いただきたいと思います。

【委員長】 今のお話は、混雑率のところ、混雑度かな、のところにも、ある程度反映されていると思いますし、あるいは計画基準交通量をどのレベルにとるのかということにもあると思いますので、それを対応づけて、それで、今のような疑問に答えられるような形に整理されるとよいのではないかなと思います。ありがとうございました。

私からもちょっと1つお尋ねしたいんですが。

この事後評価で得られた知見・学びを書くというのは、私は非常にいいなと思っているんです。それで、ちょっとこれからは外れますけれども、今まで事業費の増加ということについて随分いろいろ皆さん、議論いただいている、例えばトンネルなんかでしたらそういうリスクがあることはわかっているんだけど、事前にそれを踏まえて、入れ込んだ形で事業費を算定するということはなかなかできないんだというような説明をいただいていたわけなんですね。なるほど、そうなのかと思っていたんですが、先ほどのご説明の中では、補償費を、安全を見てかさ上げしていたというようなご説明でしたね。そうすると、「あ、できるんだ」というのがこの事業を通して得られた私の最大の学びだったんです。

お尋ねしたいのは、数字を持ってられるかどうかかわからないですけど、安全を見込まなかった場合の補償費というのは幾らぐらいで、実際はそれを上回ったのかどうかとか、あるいはどの程度まで安全を見込むことが可能であったのかとか、あるいは、それも踏まえた上で、今のリスク評価について、今後の学びという形で書いていただけると大変すばらしい結果になるのではないかなと思います。お答えいただける範囲でお願いします。

【事務局】 まず、今回の件につきましては用地の補償費ということ、特に、対象がまれなケースとなる化学工場で、大型マンションなどは通常の事業においても対象になることがあります。私どものノウハウが少なかった化学工場などでは、減価償却をどのように考えて、動産もオーダーメイドのようなものもたくさん入っているような工場の資産に対しての我々の仮算定みたいなものですので、他の通常事業において、一般の住宅とかを補償にかけるときの精度と、この事業に関しては大きな差があったと思います。そういった点が1つの学びかもしれません。

あと、通常の工事費の関係に関しましては一般的な積算の考え方等がありますので、それに加えての地質とか、個別事業ごとにご説明申し上げているような点で、やはり予測できない差異でもあったというご説明を都度させていただいていると思います。その点、この事業の特殊性ということを含めて、そういった点があったとご理解いただきたいと思います。

【委員長】 いや、精一杯お答えいただいたと思います。ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。なるべく手短かにお願いします。

【委員】 はい。今の費用が抑えられた点は、土地区画整理事業と連携してしたことによる効果というのがあるのかなと思っていたのですが、そこは、先ほどの説明だとない

ということですか。

【事務局】 道路単独事業、例えば建物の半分ぐらいしか用地がかからなくても全額補償して移転いただくというところが、その半分の土地も区画整理事業として必要な土地なので、そちらが負担をされて出ていただく。そうすると全額払う必要がなくなります。そういった減額効果もあったかもしれません。

【委員長】 ありがとうございました。

それでは、時間も大分超過しておりますので、一般国道9号五条大宮拡幅の審議結果につきまして、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（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した。

■串本海上保安署

【委員長】 それでは、ご意見をいただければと思います。いかがでしょうか。

なければ、私から1つ。14ページ、得られた知見・学びなんですけど、例えば最後、このように事業に取り組むこととするとか、何となく学び風でない書き方ですので、例えば事業に取り組むのが望ましいとか、自戒されるのは当然結構なんですけれども、後の方の参考になるような形でまとめていただければよろしいのではないかなと思います。

【事務局】 わかりました。

【委員長】 ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、串本海上保安署についての審議結果ですけれども、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した。

■奈良地方気象台

【委員長】 それでは、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】 5ページに評価方法①、②、③とありますが、①と②は必要ですか。

といいますのは、既にこういう視点で事業決定されて建てられたものだと思うんですね。

それを、完成した後、また狭さとか、分散していて使いにくいとか、そういうことをもう一度評価することが必要なのかなと思ったのですが。

【事務局】 確認をすることになっておりまして、前回の評価と、その後の社会的変動等もなく、変わっていないということを確認することになっているものです。

【委員長】 先ほど出てきた言葉で言うと確認がとれたということ。

【委員】 そうですね。ただ、それ以降に代替になるような新しい耐震性のある建物ができたとしても、今さらそこに戻ったりはできないじゃないですか。そちらを使用するというような選択はないと思うんですけれども、そういう項目があるということがちょっと違和感を覚えます。

【委員】 今回、景観にとっても特徴があると思うのですが、このような外観にするに当たって、何か専門家の知見を活用したとか、地元との調整とか工夫した点があれば教えてください。

【事務局】 この場合、奈良市の景観のガイドラインがありまして、基本的にはそれに基づき、あと、設計者あるいは職員等も勉強しながら配慮していったということです。

【委員長】 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

では、奈良地方気象台の審議結果ですが、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（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。

では、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、説明の皆様、長時間の審議等、お疲れさまでした。一旦、事務局にマイクをお返しします。

【事務局】 長時間にわたるご審議、ありがとうございました。

ただいま議事録の速報版を作成しておりますので、配付までもう少しだけお時間をいただければと思います。あわせて、詳細な議事録でございますが、後日、取りまとめの上、公表する予定としてございます。

【事務局】 お待たせいたしました。議事録速報版、配付をさせていただきましたので、委員長、改めましてご確認をお願いします。

【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します。

1つ、私のほうから。

これだけ見ると決まり文句が並んでいますので、前回でしたかね、なお、詳細な議事録は、例えば局のホームページに掲示するとか、何かそういうことで示しておこうということになりましたので、文言は事務局にお任せしますが、その趣旨が入るということで承認したいなと思いますが、いかがでしょうか。よろしいですか。どうぞ。

【委員】 ここでやるべきことじゃないかもしれません。そもそも事後評価のところで「対応方針（案）のとおりでよいと判断する」と言う必要がありますか。教訓は引き出ししましたということですよ。それを書きましたということなのに、対応方針も何もないですよ。と思うので、ここら辺は長い目で見たら、ちょっと検討していただいたほうがいいかなと。今日の結論に対して反論を出すつもりはないですが、将来的にはちょっと考えてもらったかどうかと思うんですけど。

【委員長】 そうですね。今、「対応方針（案）のとおりでよいと判断される」を単に「おおむね適切であったと判断される」にしたらぐあい悪いですかね。

【事務局】 対応方針（案）というのは、再評価での今後の事業継続の判断とは違って、モニタリングは継続しているけれども、改善措置や今後の事後評価がもう一回必要かどうかという確認の対応方針（案）なのでこういう記載になります。ただ、その対応方針（案）が全部同じように見えてしまっているのが気になることかもしれませんけれども。

【委員】 ええ。それはご検討いただいたらと思います。ただ、やはり事後評価の趣旨は、おそらく、もう一回事後評価しなきゃいけないか、しなくていいかということ判断ということ自身はほんとうはそんなに重要ではないんじゃないかと思います。

【事務局】 おっしゃるとおりです。

【委員長】 では、今回はこれでいきましょう。

では、これでお手元の資料のとおり確認したということにいたします。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 ほか、事務局から皆さんにお知らせすることはありますでしょうか。

【事務局】 本日でございますが、今年度の当委員会の審議を全てやっていただいたということになります。

以上です。

【委員長】 委員から何かございませんでしょうか。

ないようでしたら、本日の審議を終了して、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、令和元年度第4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。委員の皆様、本日、また今年度1年間のご審議、ほんとうにありがとうございました。

【委員長】 どうもありがとうございました。

【議事録終わり】