

近畿地方整備局事業評価監視委員会（令和２年度 第２回）

議事録

日時：令和２年１１月１１日（水） 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

WEB配信によるテレビ会議

【委員長】 それでは、早速審議に入りたいと思います。委員の皆様におかれましては、議事進行に御協力をお願いします。

■一般国道２４号寺田拡幅

【委員長】 ただいまの一般国道２４号寺田拡幅について何か御意見ございますでしょうか。

委員長の席からは皆さんの画像が小さく、多数見えており、手を挙げるマークがやや見難いため、御発言があれば挙手していただくと分かりやすいです。いかがでしょうか。

出てくるまでに１つ、私のほうから。これは質問ではないんですが、先ほどの説明の中で、時系列で費用の増加等々を説明していただいた表のようなものがありました。大変分かりやすくいいなと思って伺っておりました。国民の皆さんは事業費の増加には大変関心を持っておられるところだろうと思いますので、こういうものできちんと説明できると分かりやすくいいなと思っているんですが、これは資料のどこかに入っているんですか。あるいは公表はされるのでしょうか。

【事務局】 この資料につきましては、参考の資料として委員会のこの場で掲示をさせていただいております。ここに記載させていただいている主な時系列につきましては、本編資料の各事業費増の説明の際にも同種の内容を記載させていただいております。今、委員長から御指摘もありましたが、この資料の取扱いにつきましては、事務局とも相談させていただきたいと思います。

【委員長】 そうですね。これは非常にいい資料だと思いますので、ぜひ皆さんに見ていただけるような形で御検討いただければと思います。よろしくをお願いします。

【委員】 参考までに教えてもらいたいんですが、今回の費用増加の主要な要因というのは、城陽市開発指導要綱そのものは改訂されていないですね、ウェブで見ている限り、平成８年に決まったままで。それに不足する治水協議か何かかなされて、ここに「平成２

9年7月に開発に伴う治水指導（案）（流出抑制）」と書いてあります。ウェブで調べる限りは出てこないんですが、こういうものが決まって、そのことに対応していると。一般に道路事業をやる場合に、この通常の開発指導要綱というのは、流出抑制の話があるんですけども、今後ほかのところでも同じようなことが起きると理解したらいいんでしょうか。

【事務局】 今、御指摘のとおり、すいません、私の説明も不十分でして、要綱そのものは変わっておりません。29年7月1日に城陽市さんの土木課さんのほうから文書を頂いておりまして、その中で治水の流出抑制に関する指導方針をまとめた文書を頂いておりまして、それに基づいて我がほうとして検討しているところでございます。

2点目の今後の道路事業について、この流出抑制を含めてどう考えていくかというところにつきましては、私一人の判断でなかなかお答えしづらいところではあるんですけども、近年の頻発します水害を踏まえまして、国土交通省としても治水対策はしっかり考えていなくちゃいけない1つの要素であり、その中で土地改変を伴う道路事業につきましても、責任の一端を担うということで、個別個別の事業で地元と話を進めていくものだと思っております。今回の件は、まさしく城陽市さんと近年の頻発する内水被害を踏まえての話合いの結果でございますので、そういった説明で、まずは御理解いただければと思います。

【委員】 各自治体が道路事業について、こういう要綱を定めると、今のようなことが一般国道でもできるということになるんでしょうか。そういう理解でいいんですね。

今回は、この高架道路の下に用地があるという特殊ケースだと思うので、実際、調整池を置くというのは比較的容易かもしれないんですが、通常のバイパス建設や、あるいは既存道路の拡幅のときにも同じような議論、考え方が当てはまるのかどうか。この辺については、一般論にこれを拡張して考えることがいいかどうか分かりませんが、もちろんこの件に関して調整池を置かれることについては一定の効果があると思いますから、それはいいかなとは思いますが、ただ、一般論として考えると、ちょっとどうなのかなと思ったりもしたものですからお聞きしたということです。その辺の懸念は若干ありますので、可能であれば、その辺のところを少し、見解をまとめておいていただければいいのかなと思ったりいたします。以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

一般論としての見解は、例えば今出ている資料でいえば箱の中の上から3行目ですか、「国では水害リスクの増大への対応について検討を行っている」というところですので、その中で、こういったケースがこれから増えてくるであろうということについても御検討

いただければと思います。

今回の議事録、あるいは、この事業評価監視については、全国的に、あちこちの地整でもQ&Aを作っていただく方向になっているようですので、そういったところでも今後の対応の方針なんかを示していただければと思います。

【事務局】 先ほどの委員の御心配、私も同じでありまして、必ずしも道路事業をやるときに調整池がセットになるということではないんだと思います。

それと、ここの現場でどういう調整を城陽市さんとされたか、私も十分把握していませんけれども、各個別に道路事業が、そういう治水リスクをもたらすような原因があるのであれば、それはやる必要もありますけれども、だからといって、道路を造るときには必ず調整池がセットになるということではないのではないかなと思っています。まさに個別に判断していくということになるんじゃないかと思っています。

以上です。

【委員長】 ありがとうございました。

【委員】 6ページの、橋梁形式の変更というところなんですけれども、ここの網がけのところに「当初は、現道国道24号に架かる跨線橋と同程度のクリアランスを確保し」、計画していると書いてあります。2行目に「事業化後、鉄道会社との協議により」ということで、当初計画されたときは鉄道会社とは協議をされずに、跨線橋をお手本にして設計をされたということでしょうか。事業化が決まった後から鉄道会社とは協議がスタートしたということでしょうか。

【事務局】 今、委員の御指摘のとおり経過でございまして、その点は、現道の橋を見て少し安易に設計した部分については反省をしなくちゃいけないんですけども、あと、全国的なルールと近鉄さんの独自ルールといろいろありますので、その辺りもしっかり反映もして、今回、29年に設計をまとめて評価に上げさせていただいたところでございます。

【委員】 事前に協議があってもいいのではないかという印象を受けましたので、ちょっと質問させていただきました。

【委員長】 今後に反映していただきたいと思います。

【委員】 先ほどの委員の御発言に関連するんですけども、私も、だからこれ、高架だから土地が確保できるのだからというところは確かにあると思うんですけども、それで、例えば平面で道路を新たに造るときに流出対策をどうするのかというのは、よりケースはむしろ

多いので、どうするのかというところは、やっぱり整理が要るんだろうと思うんですね。そのときに多分、例えば透水性舗装にすれば、かなり流出は抑えられるのかとか、何らかのそういう、緑地帯だとか、要するに地面に浸透するような構造にするとどうだとか、いろんなことを多分派生的に考えないといけないのではないかなと思うので、その辺はぜひ、この機会に、これだけの比較的まとまった、例えばもともとはこれ、田んぼだったと思うんですよね。それがこういう形で排出できない。特に高架なので、それは下に水を落とすしかないので、落とした水をどうしますかというところから来ていると思うんですけれども、やっぱりこういう線的な開発にあっても、昨今の状況からすると、そういうリスク体制をどうするかということをしっかり考えていってくださいという1つのきっかけになるのかなという気がします。

【委員長】 これは御要望ということでよろしいでしょうか。

【委員】 できれば実際にどうなったのかということを検証していただくといいかなと思いますけど。

【委員長】 回答を必要とされますか。

【委員】 コメントで結構です。

【委員長】 分かりました。ありがとうございました。

【委員】 私も今の点に関連いたしまして、工事そのものが治水リスクを高めるという場合に、それをリカバーするような措置を取るということだけではなくて、現在、インフラの多面的機能ということが、様々な課題の統合的な解決という意味において極めて重要な課題になっておりますので、その地域のリスクを、その公共事業と併せて下げることができる有効な対策とみなされる場合には、その工事そのものが、その治水リスクを高める場合でなくても、そのような措置を取ることがSDGsという観点からもあり得ると思います。むしろそうした対策が求められる時代に入っているのではないかと。対策を併せてやらない場合には、別途費用をかけて新たな対策を打つという必要性がある場合も出てきますので、そこはコストベネフィットの観点で何が有効な対策かという観点から議論すべき課題かと思っておりますので、これもコメントですので回答不要ですけれども、個別に全部縦割りで切って考えるだけではなくて、総合的に考える必要があるかと思っております。

以上です。

【委員長】 ありがとうございました。国での対応についての検討の中で、きちんとそこは考えていただければと思います。

【事務局】 私の説明、舌足らずだったかもしれません。道路事業としてやる部分と、今、委員がおっしゃった多機能インフラとしてやる部分があって、国土交通省も、そういう多機能インフラという概念を今どんどん導入しようとしております。一緒にやった方がいいことは、ちょっと費用負担の問題がもちろん出てはきますけれども、一緒にやってく、そういう形で道路事業も進めていきたいと思っております。

以上です。

【委員長】 ありがとうございました。

ほか、よろしいでしょうか。

では、一般国道24号寺田拡幅の審議結果ですが、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。

（首肯する委員あり）

【委員長】 ありがとうございます。御説明もありがとうございました。

■一般国道161号小松拡幅

■一般国道161号湖北バイパス

■一般国道161号湖西道路（真野～坂本北）

【委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいま御説明いただいた内容について、質問ないしは御意見をいただきたいと思えます。どなたからでも結構です。いかがでしょうか。

出てくるまでに私から1つ。費用増加について、当初どういう情報を持っていて、どう判断して算定したか。それから、その後、どういう情報が増えて費用が増加することが判明したかということはよく分かる説明であったと思えます。以前はそこがよく分かりませんでしたので、かなり改善されたと思えます。これはこの事業に限った話ではないんですが、何となく、当初はボーリングなどもできずに文書で、地質図等々で判断して算定した事業費が、実際に地盤調査なんかをやると増える方向に変化しているケースがどうも多いような印象があります。一般的にはプラスになったりマイナスになったりの両方あると思うのですが、そのところはどうか考えたらいいか。アーカイブなんかで費用の変化なんかも、これから追えるだろうと思えますので、そういったところも検証していただければよろしいのではないかなと思えますが、いかがでしょうか。

【事務局】 おっしゃるとおりでして、古い時代に事業化されたものについては、既往文献によって地質調査を判断しているのが多うございます。今、委員長がおっしゃられましたように、今回、見直しに当たりまして、近くのトンネルなんかにおきましては、実際の施工実績、施工価格なんかも参考にいたしまして、今回、事業費を割り出させていただきます。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

【事務局】 これは昨年度からも、この場でもいろいろ議論しています、地質の問題が一番この事業費に与える影響は大きいと思っていまして、委員長がおっしゃるとおり、増えたり減ったりするのが当たり前じゃないかと私も思うんですけど、なかなか掘ってみたら安くなりましたという事例は出てこなくて、私もずっといろんなことを分析とかもしているんですが、例えばトンネルの支保パターン、今回も増やしていますが、当初設定したよりも、分析できているかどうか、掘っていったら、よかったり悪かったりするんですけど、悪かった場合には当然、補強をしますけど、よかった場合に今の支保工より、もうちょっと安くなる方向にするのが、現場としては、なかなか勇気が要ることもあって、安くなるほうにはしないけど、高くなるほうにはするという事例も確認できたりもしていますので、そういったこともちょっとあるんじゃないのかなと。

じゃ、基礎の深さとかがどうなのか、ちょっと私もまだ十分分析できていません。それは委員長がおっしゃるように、アーカイブ的に少し事例を集めながら、これは以前、多々納委員からも言われたような記憶があるんですけども、地質の問題というのをもう少し勉強していかなきゃいけないと思っていまして、それを当初のところ、どういうふうに反映させるのかということまで持って行って、増えたり減ったりするねと一般の人が納得できるようにしないと、掘ってみたら高くなりましたばかりというのは、いささか皆様から御批判というか、疑問を抱かせるんじゃないかなと私も思っていますので、引き続き勉強していきたいと思っております。

以上です。

【委員長】 ありがとうございました。

今おっしゃった費用を下げる方向に設計変更するというのは、確かに現場としては非常に心配なことだろうと思えますけど、それをうまくサポートするような仕組みなども今後考えていただければ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。

【委員】 今の点、まさに以前から議論されていて、まさにこのページが出ていますけど。ですから、CⅡの支保パターンのところを、なかなかそのままいけないので、調査を試みると厳しいものが幾つか出てくることが多いわけですね。それで、たしかそういう議論、この委員会でもあったと思うんですけども、よくなるケースというのはなかなか少なく、そのままいけるケースは、それなりにあると思うんですよ、そのままいけるケースがね。そのままいけるケースは、逆に事業費が増額になっていないので、こういう詳細な資料が多分出てきていないんだと思うんですよ。

なので、例えば45度の線ぐらいのものが当初の横軸と、見直しが縦軸だとしたときに、45度の線に載っているようなデータが我々の資料として目に見えていないので、上がっているものばかりが見えているということになっているんじゃないかなと思うんですね。ですから、それは45度に載っているようなものも含めた、少し過去10年ぐらいの、例えばトンネルだとか、今回の高架橋の基礎だとか、そういうものを、個別の案件のときではなくて、それを少し分析したものをどこかで少しまとめていただくなり、あるいは、そういうものをベースとして見たときに、今回のケースはこういうところに当たっていますねみたいなものを、少し相対的に示していただくような工夫があるといいんじゃないかということではないかと思いますが、いかがでしょうか。

【委員長】 ありがとうございます。非常にいいアイデアだと思います。

我々が物事を判断する場合は、部分を見るだけではなかなか判断できないことでも、全体の中でどういう位置を占めているのかということを見て初めて多分判断できることが少なくないと思いますので、まず全体像を明らかにしていただいてその中で、ということが説明を受ける側にとっても分かりやすいと思いますので、ぜひ局の中でも、そういう検討ができればお願いしたいところです。少しデータを集めて分析していただき、それで分かりやすい資料ができそうだということであれば、委員長懇談会などの機会を活用して本省にも提案していければと思います。ありがとうございました。

【委員】 先ほどのトンネルの支保工の件は、私もやむを得ないなと思っていますので、これは理解はしています。ただ、1点だけ、ちょっと教えていただきたいのは、いろいろ地質調査をやった後、今ちょうどスライドが上がっているところを見ていると、CⅠになったり、もともとのところ、CⅡであったり、DⅠであったり、えらく細かく分かれていますよね。これはほかの調査も含めて、こういうふうになったんでしょうか。

例えば、ちょっと気になるところが、左から2つ目の地質調査の縦で、紫になっている

下のところ、左側はD Iになっており、右側がC IIになっており、今度、右側の真ん中から途中のところ、D Iが続いている中で途中でC IIが入ったりというのが、えらく細かくなっている、これはほかの調査も含めて、こういう判断をしたのかというのを教えていただければと思います。

以上です。

【事務局】 委員がおっしゃるとおりでして、当初から追加した地質調査といたしまして、ボーリング調査ですとか、あとは山の弾性波探査ということで、発破なんかを仕掛けて、地質の中を通る速さによって、各地質が柔らかいですとか固いとかによって地中を伝わる速度が変わりますので、そういう調査から地質調査を判断いたしまして、支保工パターンを決定しております。

以上です。

【委員】 今までの御発言とも関連するんですけども、この既往文献という場合に、道路だけではなくて、各種の公共事業が近隣で行われる場合の、今回のように調べたデータというのが活用されているのか。それとも一回の工事は、それだけで終わって、そこで得られた地質のデータというものが、その後全く活用されていないのかというのが質問でございます。

もちろん地層って場所場所によって異なるとは思いますが、せつかくお金をかけて調べたデータというものが、膨大なデータが問題となっている評価に係るもの以外にもあると思いますので、そういうものが蓄積されて統合的に活用できているようになれば、既往文献、既往情報の精度も少しは上がってくるのではないかと考えております。現在、公共事業の影響かどうか分からないけれども、例えば道路が陥没するとか、いろいろな問題が起こっておりますので、そういう意味では、情報技術の活用という観点からも、情報の統合的な運用、それからオープンデータ化というのが必要ではないかと考えておりまして、これはこの事業評価そのものの問題だけではないんですけれども、ぜひ広い観点から御検討いただきたい点とっておりますので、発言させていただきました。

以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。施工というのは、委員がおっしゃったように、お金をかけた詳細調査でありますので、そのデータを次に生かしていくというのは非常に有効だと思われませんが、これはどうしましょう。

【事務局】 おっしゃるとおり、地質に対して不確定要素が多いという問題意識のこと、

国交省だけだったか政府全体だか、ちょっと記憶が定かではありませんけど、そういうボーリングデータをみんなで共有化しようという動きは、ここ数年ありまして、集めています。それは自治体さんが掘ったやつも集めるようにしつつ。私も今、手元にありませんけど、後日、後刻、そういう資料をまた委員の皆様にも御紹介したいと思います。これからもまた、ボーリングデータだけではなくて、いろんな地質に関する情報をみんなで共有化して、委員がおっしゃるとおり、オープンデータ化もする中で、当初事業費の精度も高めていくという取組は引き続き進めていきたいと思っています。

それから、ついでと言ったらあれですけど、先ほど角委員からもありましたように、支保パターンが変わるやつも言われるとおりでなと思いました。この事業評価監視委員会で増えたやつばかり説明していますから、世の中の人たちも全部増えているのか、そんないいかげんなのかという評価もされているかもしれませんが、実際はそんなことないので、多くのトンネルは当初想定どおり掘れているものもありますので、そういった全体像を少し見せる工夫、努力もしていきたいと思っております。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。それぞれの現場ではP D C Aといいますか、その時々で情報を入れて検討し直してということはやっているとありますが、大久保委員に御指摘いただいたような、複数の、あるいは国全体としての様々な現場での情報、あるいは、それによる施工や設計の変更、それによる費用の変化等々、全体をまとめてフィードバックして、次の設計あるいは計画に活かしていくといったようなことは、当然あってしかるべきだろうと思います。その辺りは何か検討というのはなされているんでしょうね。お願いします。

【事務局】 先ほどうまく説明できませんでした。まず、ボーリングデータ自体は、みんなで共有化しようという動きは今、現に動いておりますので、それをまた後刻、御紹介したいと思います。その他の情報も、まだできていないところもありますけれども、地域の、まさに国土の情報でありますから、みんなが共有する方向でこれからもやっていって、それでいいものができるというふうに持っていきたいとは思っております。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 今の件、全く異論はないのですが、1点だけ聞きますと、小松拡幅に関しては過去、再評価を7回ぐらいやっている中で、今まで一切費用増加についての議論がなくて、今回だけ出てきているのは何でしょうか。

【事務局】 小松拡幅につきましては、途中で道路構造を変更しておりまして、それは地域高規格ということで規格の高い道路ということに平成6年になりまして、その後、構造等の見直しもございまして、現在まで事業の見直しを行ってこなかったというところがございます。

【事務局】 補足いたします。これ、実は昭和45年とか、そんな大昔に事業化しているんですけども、これは僕たちの事情もあるんですけど、なかなか具体化していなかったというのがあって、ここ数年、小松拡幅、具体的に動き始めましたので、その間、どちらかというと、詳細な設計もボーリング調査とかもやっていなくて、この年表で出てくる平成27年とか、このぐらいから、四、五年ぐらい前から、ようやく詳細な設計とかを始めたというわけでありまして、したがって、地質のデータも、その頃初めて分かったということですので今になったということでもあります。

以上です。

【委員】 分かりました。多分そういう事情はあると思うんですけども、実際に再評価されて、新しく設計をちゃんとした段階では、費用増加なら費用増加、再設計した後のところでは、ちゃんと出しといてもらうというふうにも最新のデータで出されたものからやられたほうがよくて、ここの説明の図だと、何となくそうかなと思うのは、当初計画と比較されているような気がするんですね。だから、それだと、もうちょっと精度を高く最初からできたんじゃないのかなというふうにも見えるので、その辺のところ、今後、先ほどのようなデータ整備等が進んできたものをフィードバックされる仕組みをつくられるときは、その時点で変えられるような検討をしていただけたらと思います。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。費用の見直しに関するタイムラインの中にも、そういったものを含めて今後整備していただければと思います。

1点関連して、資料でいうと13ページですが、進捗上の課題で、小松拡幅において、ルート変更に伴って今後、事業費増が発生するおそれがあるという記述が入っております。今まであまりこういうことは書いていただいていたので、今の段階で分かっているものについては、そういうことも念頭に置いた上で事業評価する、蓋然性をもって推定されるものは書いておくというのは、私はいい方向ではないかなと感じました。これは感想です。

ほか、御質問、よろしいでしょうか。

それでは、審議の結果ですが、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。

（首肯する委員あり）

【委員長】 ありがとうございます。御説明もありがとうございました。

■一般国道165号香芝柏原改良

【委員長】 御説明どうもありがとうございました。

それでは、一般国道165号香芝柏原改良につきまして、御質問、御意見いただきたいと思えます。いかがでしょうか。

【委員】 本件は結局、用地交渉の難航というところがポイントですよね。それに対してのこの資料、参考資料、これを出すかどうかは別かもしれないけれども、ここの点の事業進捗に及ぼす見込みというのが、先ほどおっしゃった8年間でほぼいけそうかどうかと、そこに関わると思うんですね。その観点からすると、この資料、ここまで丁寧じゃなくてもいいけども、これに類する資料が本編にはないというのがちょっと気になるころではあります。

質問としましては、ですから、そこは多少考慮していただいて、審議会でちゃんと審議していないように逆に見える気がするものですから、この点に関しては審議もきちんとやったんだという資料があるほうがいいかと、まず思えます。具体的にいうと、ここでいう14件になったから、もう大丈夫だと、こういうふうにもむしろおっしゃったわけですけども、どういう理由で、この交渉が難航しているのか。それに関して、どういう対応策がありそうなのかという見込みがあったら教えていただけないかな。これが1点目。

それから、この辺の事情は、首長さんは全く御了解されていないのでしょうか。全くそれらのことに関して類推できるような文章が意見文書の中にはないんですけども、その辺はどうなんでしょう。その2点です。よろしくお願いします。

【事務局】 ありがとうございます。まず、資料の出し方というところについて、また事務局と相談させていただきたいと思えますけども、難航している地権者の方そのものを特定、もしくは怒らせてしまって、事業がより難航してしまうということ为了避免のために、このままよりかはちょっと調整させていただきたいと思っております。

個別の難航の状況でございますけれども、まず価格がなかなか合わない。高額要求だっ

たり、代替地や移転先がなかなか見つからず、それを事業者に対して「探してこい」というようなことを言われているというようなところも含めて、そのような、一番大きいのはやっぱり価格に関するところでございます。それ自体はおおむね3年とっておりますけども、最終的には土地収用法の手續等も視野に入れながら、工事に入れるところから工事を行い、そこで工程等の工夫をして、おおむね8年というところで、主に用地を3年で片づけていきたいと、今のところ考えているという状況でございます。

以上でございます。

【委員長】 もう1点、首長さんは承知しておられるのかとかいう質問がありました。

【事務局】 申し訳ありません。首長さんのところでございますけども、事業の進捗状況というのは御説明に行かせていただいているということと、それと、この用地交渉ですね。特に難航しているところ等につきましては、市役所の職員にも同行していただいて交渉に行ったりしておりますので、そこを含めて市の御協力もしっかり得ているというところでございます。

【委員】 ということであれば、首長さんは、こういう状況を御理解された上で、今のよな「必要である」という御意見を言われているという理解をしてよろしいかということですね。

【事務局】 はい。結構でございます。

【委員】 この委員会の中では、そこら辺、確認しておく必要がやっぱりあるんじゃないかなと思っております。これ自身について、この資料にどうするかというのはあるかとは思いますが、今のよな説明を、今のよな事例であれば、していただけると分かりやすいなと思えました。ありがとうございます。了解できました。

【委員長】 ありがとうございます。

今のやり取りで、もちろん個別具体の情報をそのまま出すということには慎重を期すべきと思いますが、多々納委員がおっしゃったように、こういった説明を受けて、それで、こういう議論をして、それで了承をしたということは多分書ける、一般的な書き方はできるだろうと思っておりますので、その中で、きちんとした説明を受けて、それで審議を行ったということきちんと議事録に書いておきたいと思っております。

【委員】 ちょっと教えていただきたいことがございます。これを拝見しておりますと、紙で頂いた資料の6ページに、例えば土石が崩落する、それが回避されるということで、急カーブが4か所、急勾配1か所があるところが整備後はゼロか所になると示していただ

いているんですが、そのベネフィットの項目を見たときに、走行時間と走行経費と交通事故減少と、その辺りを示していただいているんですが、こういう危険を、リスクを回避するようなベネフィットというのは、どういうところに見えるのかとか、還元されているのかということちょっと補足していただきたいのでお願いいたします。

【事務局】 この費用便益比の中の便益は大きく3便益となっております、走行時間は渋滞が解消する等による短縮ということの走行時間短縮便益、それと、走行経費がタイヤやガソリンが減るといったことの便益、それと、事故が減るといったことの3便益の減少というもので計上しております。

この事業に関しましては、災害等によるリスク回避ができるということについては、便益上計上しないという事業となっておりますので、この走行関係の3便益というところだけで計上しております。

【委員長】 ちょっと補足させていただきますと、この道路事業、道路に限らず事業の便益というのは非常に広範にわたるわけですが、その中で今のリスク対応といったものも当然入るわけですね。入るんですが、この費用便益分析の中では、今、御説明いただいた3便益だけに限って、つまりそこが一番固いということに入れるということに一応なっているんです。しかしながら、そこしか説明しないと、じゃ、ほかはないのかということになりますので、この委員会においても、積極的にこういう便益がいろいろありますよということを示していただいて、その中で、しかしながら3便益としてはこうなっておりますという説明をしていただいておりますので、直接はB/Cには反映されていないんですけども、明らかに便益としてはあるであろうということをお理解いただいて、総合的に評価していただければと思います。いかがでしょうか。

【委員】 ありがとうございます。非常に重要というか、最近、雨がかなり降るという中で、土砂が流れてくるというか、斜面崩壊というか、その部分のリスクというのは、かなり走っていて感じますよね。これ、崩れないのかなと思いつつながら走る道路というのはとても多いと思うんですが、そのときに、こういう配慮をしていただいてルートを変えるというのは、とてもこれから全国的に見直していただく事業の1つになるであろうと思われるんですね。

それをベネフィットに反映しないというのは、今、委員長がおっしゃってくださったように、ある種いろんなベネフィットがあるので、今回はそこはベネフィットに入っていないけれども、こういう今後必要になるような項目の1つ、大きな柱になるようなことではない

いかなと思うので、数字に、ベネフィットに表れなくても、今、委員長がおっしゃってくださったように、そこに対して改良していくという国交省さんの視点というか、もちろんおありなんだろうと思うんですが、この3便益に対してだけでなく、今後そういう災害対応というのがやっぱり柱になるような気がいたしますので、そこをどういうふうに、こちらに分かるように見せていただいたらいいんだろうなと思いつきながら拝見していたので、よろしくをお願いします。ありがとうございます。

【委員長】 ありがとうございます。便益にいろいろなものを取り込むという方向が1つと、それからもう1つは、全てを数字に表すことはできないけれども、やはりそこは全体を見て判断する必要があるので、費用便益評価というのは事業評価の一部であると考えましょうという方向性、両方ありまして、それについては国交省全体としても、どのように考えていくかを検討していただいていると思います。ありがとうございました。

【委員】 今の点ですけれども、基本的に道路に何か落石の危険性があるといったことは、道路の安全性確保という最低限のもので、もしそれが確保できなければ瑕疵のある道路ということになってしまいますので、それはコストに計上されるべきものなのでベネフィットには計上されていないのではないかと思います。

先ほどの例でいきますと、貯水池を造るということがありましたけれども、それが道路によってリスクが上がるから、その部分をカバーするのはコストに入ると思うのですけれども、その地域全体の治水リスクを上げるためにプラスの効果として入れるという部分は、多分ベネフィットに入ってくるのではないかと。そういう整理ではないかと思います。

【委員長】 ありがとうございます。おっしゃるとおりなんですが、この資料を見ると、事業の整備効果という形で上げられているので、これだけを読んだ人は、やはり委員のような理解をされるかなと思います。

【委員】 これは、本当は載せていいんです。この資料、分かりますかね。この再評価。今の資料の附属資料に書いてある資料の費用便益の算定項目の条件のところを書いてあるところで、明確に災害等による通行止めの影響という項目があって、そこを「考慮しない」というところにチェックされているからなんです。だから、ここに関しては、本当はここで「考慮する」と書いてもいいし、あるいは、ここの中で考慮する場合に採用した通行止め日数とか、取りやめ交通を考慮するとか、この辺について、これを入れれば少し算定が面倒くさくなるということにはなりますが、ただ、こういう効果があるということを書かれている場合であれば、便益の中に入れることは制度上できるはずなので、その辺のところ

は本当なら、多分金額的には大したことはなくなるとは思いますけども、検討いただいたほうが、この種の事業の場合は非常に分かりやすくなると僕も思います。ですから、今後、再評価される時等には少し、これは発注に関わると思うのであれですが、検討いただいたほうがいいのではないかなと思っております。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

【委員】 土地の取得の件なんですけれども、相手方があって非常に難しいことだと思うんですけれども、先ほど3年で土地は取得して、あと、工事をするということで、取得の期間として3年を想定されているようなんですが、それは残っている14件の個々のものを分析した結果、3年ぐらいで取得というような計画をつくっておられるのかというのが1つと。

それと、最終は土地収用ということになるんでしょうけど、これ、なかなか強制的にやることで決断が要るかと思うんですけれども、近畿地方整備局なんかでも土地収用を行うかどうかというのは、個々の事案によるんだろうと思うんですけれども、一定の基準を持っておられるのか。あるいは現場で判断していくのか。どういう状況になったときに土地収用をやるかというのは非常に判断が難しいような気もするんですけれども、その辺りの考え方というのは教えていただけたらと思います。

【委員長】 ありがとうございます。

土地収用については、そのときそのときで最善を尽くすというのが基本だろうと思いますが、よろしいでしょうか。

【事務局】 基本は個々個別にやっていくということで、一律、例えば用地取得が何%に行っているとか何とかというのはなかったやに記憶しています。

【事務局】 まず、収用につきましては、大まかな目安としまして、幅杭を打ってから3年、または用地取得が8割まで行ったときには、なるべく速やかに収用に移ってもよいのではないかといたことが言われております。これは事業の進捗を早めるために、また、的確に行うために、大体そのぐらいのレベルまで行けば収用の手続も考えていいのではないかといたことが言われております。

もう1点、ただ、委員おっしゃったように、収用は強制的に土地を取得するといった面もございますから、幾つかの手続がございます。特に、最初は認定庁における事業認定というのがございまして、これの手続、収用法に基づいて認定の要件を満たしておるかとい

うのは厳密な手続、条件がございますので、それを整えるまでに、それなりの時間がかかるといったことはございます。

【委員】 関連して、この表で今「その他」というのがあるんですけども、補償条件不同意、公図混乱は非常に分かりやすいのですが、その他で考えられることは、典型的には、この事業そのものに反対であるといったものが考えられるわけです。今回の場合は、その他の内容はどのようなものでしょうか。

【事務局】 現地の購入させていただいた後の道路の構造ですね。道路のすりつけ部分とかの構造に対して不満、不同意というようなところを強行に言われているというところですので、現場レベルで設計を見直したりして解消していこうというところなんですけれども、今まで提示している案とかでは、まだ御納得いただけていないというところです。

【委員長】 ありがとうございます。

十分議論を尽くせたわけではないと思いますが、時間も随分迫ってきておりますので、ほかになれば結論を得たいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

それでは、一般国道165号香芝柏原改良の審議結果で、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たいと思いますが、よろしいでしょうか。

（首肯する委員あり）

【委員長】 ありがとうございます。御説明もありがとうございました。

■一般国道307号信楽道路

【委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、質問、御意見をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

この案件につきましても、用地の話が出てきておりますので、先ほど委員から御指摘があったように、こういった形で、ある程度見込みを立てているといったことなども、改めてまた御説明いただければと思います。

御質問、御意見ございませんでしょうか。

特にないようでしたら私から1点、この案件に限らないんですが、OD調査の結果とかが出てきます。例えば3ページにも出ていますが、22年のデータが使われていて、事前に説明いただいたときに、何でそんな古いんですかと聞いたら、いや、これが、ODが出ている最新なんですということ、そうですかと。それを書いていたんですが、やは

り10年前のデータになりますので、特に今、交通量とか、かなり変化する時期にあると思いますので、できればなるべく直近のデータが使えるような体制を整えていただければなど思っております。これはコメントですね。

【委員】 同じ質問になりますが、確認だけしておいたほうがいいかなと思って。首長さんは今の状況を把握された上で、この事業の進捗を望んでいらっしゃるんですね。

【事務局】 はい。そのとおりでございます。特に公団混乱地域につきましては、地元の協力を得ながら進め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。

委員、よろしいでしょうか。

【委員】 了解しました。

【委員長】 それでは、ほかはないようでしたら、一般国道307号信楽道路につきましては、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（原案）のとおりに事業継続することが妥当と判断されたいと思います。よろしいでしょうか。

（首肯する委員あり）

【委員長】 ありがとうございます。

■一般国道29号姫路北バイパス

【委員長】 どうもありがとうございました。

質問、御意見があればお伺いしたいと思います。いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

【委員】 今回の本件に関していうと、再評価は何回目でしょうか。6回とか7回とかやっていて、進捗率も前回から比べて2%だけ増加していると、こういうことですね。5年たったただだから別に大きな変化はないんだと、こういう議論かもしれないんだけど、どういふことを申し上げたいかという、なぜこんなに遅いのかと。それから、この進捗状況でいうと、38年の事業期間の変更はないけれども、結局これを見れば平成2年からですから、あと8年ぐらいではできますというふうに見えるんですけど、本当にできますかという、この2点ですね。ここを教えてもらえれば。

【事務局】 今回、一括審議ということにつきましては、この事業の進捗率ということではなくて、事業費ですとか事業期間のほうから一括審議という打診をさせていただいて

ございます。進捗状況につきましては、事業の進捗率2%につきましては事業費ベースのものでございまして、その下に用地取得のベースのものがございますけども、現在は23年に供用した先の部分の用地取得と、その先の3工区と書いてございますけども、その部分の調査・設計を進めさせていただいてございまして、用地が取得できた2工区については、順次工事に着手してまいりたいと考えてございますので、現時点では、この事業期間内で工事を完成させたいと思っております。

【委員長】 お話しいただいた期間で終われるという見込みについての御説明もお願いしたいと思います。

【事務局】 今、2工区のほうについては、用地取得、これは令和2年3月末になりますけども、今年度に入りましても大きな物件も取得が進んでいるところでございます。この2工区の工事に入れば、大きな支障があるようなところではございませんので、工事は進めさせていただきまして、この事業期間の中で工事の完了が見込まれているという状況でございます。

【委員長】 委員、よろしいでしょうか。

【委員】 はい、結構です。そういう点だけ確認したということが大事だと思っておりますので、よろしくお願いたします。

【委員長】 そうですね。この委員会でも、やはり確認をすべきところは確認して、それで審議を終えるという形にしたいと思います。どうも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、一般国道29号姫路北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（原案）のとおり事業継続することが妥当と判断されたいと思っております。よろしゅうございますでしょうか。

（首肯する委員あり）

【委員長】 ありがとうございました。御説明もありがとうございました。

■一般国道2号相生有年道路

【委員長】 ありがとうございました。

今の御説明に対して御意見、御質問ございますでしょうか。費用は35億円増えていて、事業期間が3年延長ということでもありますけれども、大規模な変更はないということでもあります。いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、一般国道2号相生有年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。

（首肯する委員あり）

【委員長】 ありがとうございます。説明もありがとうございました。

本日の審議・報告事項については以上で終わります。委員の皆様、長時間の審議等、お疲れさまでした。ここで一旦、事務局にマイクをお返しいたします。

【事務局】 長時間の御審議、ありがとうございました。

ただいまより本日の議事録の速報版を作成いたしますので、少しだけお時間をいただければと思います。なお、詳細な議事録につきましては、後日取りまとめの上、公表する予定としております。少々お時間をいただきます。

【事務局】 お待たせいたしました。議事録の速報版ができましたので、画面に映し出します。

委員長、御確認をお願いできますでしょうか。

【委員長】 それでは、お手元で御覧いただいている議事録（速報版）の確認及び修正を行います。

私のほうで読み上げます。

審議結果のみ読ませていただきますので、前半、お気づきの点があれば御指摘ください。

5、審議結果。再評価（重点審議）1、一般国道24号寺田拡幅。審議の結果、一般国道24号寺田拡幅の再評価は、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。

2、一般国道161号小松拡幅、同湖北バイパス、同湖西道路（真野～坂本北）、一体評価であります。審議の結果、一般国道161号小松拡幅、一般国道161号湖北バイパス、一般国道161号湖西道路（真野～坂本北）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。

3、一般国道165号香芝柏原改良。審議の結果、一般国道165号香芝柏原改良の再評価は、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。

4、審議の結果、一般国道307号信楽道路の再評価は、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。

再評価(一括審議) 1、一般国道29号姫路北バイパス。審議の結果、一般国道29号姫路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。

2、一般国道2号相生有年道路。審議の結果、一般国道2号相生有年道路の再評価は、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。

一番下に米印で「委員会の詳細な議事録は、近畿地方整備局ホームページで後日掲載します」ということでURLを貼って「以上」ということであります。

今、2点、口頭で申し上げた修正を加えることにいたしますが、ほかにお気づきの点ございませんでしょうか。あれば御指摘いただければと思います。

ありがとうございました。

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】 特にございません。

【委員長】 委員の皆様から何か御発言ありましたら受けたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】 先ほどの速報版の議事録というのは、ホームページに掲載されるということによろしいです？

【委員長】 事務局、お願いします。

【事務局】 はい、そのとおりです。

【委員長】 ほか、よろしいでしょうか。

それでは、ないようですので、本日の審議を終了して事務局にマイクをお返しいたします。

【事務局】 では、以上をもちまして、令和2年度第2回近畿地方整備局事業評価監視委員会を閉会といたします。

委員の皆様、長時間の御審議、誠にありがとうございました。

【議事録終わり】