

近畿地方整備局事業評価監視委員会（令和2年度 第4回）

議事録

日時：令和3年1月21日（木） 15：00～17：00

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、審議に入ります。

■木津川水系直轄砂防事業

【委員長】 それでは、ただいまの木津川水系直轄砂防事業について何か御意見はございませんでしょうか。どうぞ。

【委員】 ありがとうございます。

ちょっと質問の視点がずれているかもしれないんですが、先日、土木技術研究所の方のお話を伺ったときに、深層崩壊がどこで起こり得るかということであるとか、あるいはそれを阻止するというか、起こらないようにする方法も分かっているというようなお話を伺いました。そしたら、そういうのをやってほしいという話をしたときに、やっぱり箇所がたくさんあるので、1か所を潰すことにすごく経費もかかるし、なかなかそれはやれないと。だから、技術的には深層崩壊を止める方法というのが、ある程度、研究上は明らかになっているけれども、それを実施するのはなかなか経費的にも大変だということも伺いました。今回、土石流が起こるところを予測された手法というか方法というのは、この何十年の間に起こり得るといって、そういうある年限の中で起こり得るといって予測方法を用いられたのか、あるいは地形的なところから、ここは起こり得るといってのかとか、あるいは深層崩壊なのか表層崩壊なのかとか、ちょっと何か技術的というか、判定の手法を聞いて恐縮ですが、土石流を予測されたというのはすごく大きいことだと思うので、これまでの研究手法になかったことを新しく取り入れられているであろうと思いますので、少しその辺りを教えていただければありがたいと思います。よろしく願いいたします。

【委員長】 ありがとうございます。リスクの評価をどうするか、あるいはどうしているのかという御質問です。いろいろなマニュアル等々に沿ってやっておられると思いますが、簡潔に御説明いただければと思います。よろしく願いします。

【事務局】 今回の木津川流域においては、主に懸念される災害というのは土石流と土

砂・洪水氾濫です。そのうちの土石流についての御質問だと思いますけれども、土石流については土砂災害防止法の中で、土石流の危険なエリアを土砂災害警戒区域、またさらに、その中でも特別危ないところを土砂災害特別警戒区域とって、法的に危ないところを指定するというようになっております。その指定の仕方については、全国統一の調査の仕方がありまして、これを基礎調査と言いますが、この基礎調査のやり方に関するマニュアルも整っております。これは都道府県が実施することとなっております。今回、この基礎調査を奈良県、三重県は両方とも完了しまして、3ページに示します図のような、土砂災害警戒区域を指定しました。ですので、調査方法については、繰り返しますけれども、全国統一のマニュアルとして規定されております。マニュアルの中身については、土石流というのは危ない地形というのが結構明確に分かりますので、主に地形の要素で危ない箇所を判断しておりまして、そこから流れ出てくる土砂についてはそれぞれの溪流で堆積している土砂の調査などを行って特定するという流れになっております。

【委員】 ありがとうございます。ということは、かなり全国的なマニュアルに沿った形でされたということと、この要綱自体は平成11年ですが、今からだと20年以上前に、手法としては、ある種、確立された手法を用いて今回も判定されたということになりますでしょうか。

【事務局】 そのとおりでございます。深層崩壊と違いまして、土石流というのは表層崩壊に分類されますけれども、土石流の危険性というのはかなり古くから研究が行われておりました。そういう意味で、ある程度、精度よく予測ができるということでマニュアルも整っていると考えております。

【委員】 ありがとうございます。

それで、ちょっと本質的ではないかもしれませんが、土石流には最近の豪雨が、この20年にはない降り方をする雨というのがかなりファクターとして効いてくるようにも思われます。その辺りは、マニュアルを作られた当時と今の雨の降り方なんかによって予測がちょっと外れたなどか、あるいは予期せぬことが起こったなみたいな、そういうデータというのはこの10年ぐらいの間に蓄積されて、手法としてはかなりの確率でちゃんとできているということであるのか、あるいはそういう豪雨のファクターなんかも加味したほうがいいのかというような事態も起こり得ているのか、その辺りはいかがでしょうか。

【事務局】 降雨量の年超過確率というのがありまして、土石流の被害を想定するときには100分の1、いわゆる100年に1回降るような雨において出てくる土砂がどこま

で及ぶかという計算をしております。近年、雨が激しくなっているというのは事実だと思います。そういう意味では、100年に1度という確率がもしかしたら100年に1度じゃなくて80年とか60年に1度という確率で今後は発生することになるかもしれません。そういう意味で、今後、100年に1度と言っている土石流が発生する頻度というところでは、より頻繁になるかもしれません。

【委員】 大変よく分かりました。どうも御説明、ありがとうございます。

以上でございます。

【委員長】 ありがとうございます。

ほかに御意見、御質問、ございませんでしょうか。お願いします。

【委員】 14ページを出していただきたいんですけど、今回の、前回との比較の観点で、御説明をざっとお伺いすると、今ありました土石流の話とか、それから土砂・洪水氾濫という大きな2つのカテゴリーでいうと、土砂・洪水氾濫というのは、最近の九州北部豪雨を含めて大きな課題になっていると思うんですけども、そこについて精査をされて、ぱっとお聞きすると、そちらにかなり、今回の事業の重点的なものが移っているように聞こえたんですけども、これを見るとむしろ逆で、土石流のほうに効果がより大きく出ているというふうに数字上は見えるわけですね。それは、端的に言うとしてどうしてでしょうかということで、多分、事業区域が上流のほうにかなり新規で増えていますね。逆に、今までの市街に近いところはむしろ減っているということがこういうことに多分なっていると思うんですけども、それが、例えば木津川水系の直轄砂防という全体事業の目指す方向として整合しているのかどうかという観点をちょっと教えていただきたいなと思うんですけども。

【委員長】 事務局、お願いします。

【事務局】 14ページの表ですが、御指摘のとおり、今回計上しているBの内訳として、土砂・洪水氾濫と土石流を比べると桁が違います。前回のBの内訳を見ますと桁が違うということはありません。今回は、土砂・洪水氾濫のBの部分が大きく減っているということです。

まず、この理由からなんですけれども、ちょっとページを戻ります、10ページですけども、前回やったシミュレーションと今回やったシミュレーションで河道の条件を変えております。前回は現況河道でシミュレーションを流しました。今回は河川整備が全て完了した時点でシミュレーションを行っています。これは、砂防の施設配置が過大にならないようにということで今回は河川の整備を全て完了した時点としています。

このような状況でシミュレーションを行いますと、例えば10分の1とか20分の1とかの高確率の降雨による被害、つまり災害の規模は小さいけれども高頻度で発生するような災害、これについては河川事業の整備の効果として河川の断面の中で飲み込めることとなりますので氾濫が発生しません。Bの算出に当たっては、規模は小さいけれども高頻度で発生するような災害というのが大きく効いてきますので、これによって前回と比べて、見かけ上、便益が減少しているということになります。

また、もう1つの土砂・洪水氾濫と土石流のBが大きく違う理由として、先ほど15ページでも御説明しましたけれども、土砂・洪水氾濫対策で計上できるBというのが一部の項目にとどまっているというのがあります。特に人的被害については計上することができません。一方で、土石流による人的被害は、マニュアルに基づいて人的被害を計上することができますので、これも土砂・洪水氾濫と土石流ではBが大きく異なることの1つの理由となっております。

このように、土砂・洪水氾濫について、ここに表しているBの数字は一部の効果だけしか表していないと考えておりますので、こちらの対策も重要であると考えております。

以上です。

【委員長】 委員、いかがでしょうか。

【委員】 御説明は分かりました。

それで、これはなかなかここだけでは難しいと思うんですけども、河川整備が進んで、当然、水としての流下能力が上がっているという中で、多少の土砂が来ても被害が起きないという状況になりつつあるというところはよく分かったんですね。ただ、これからの課題としては、むしろこれは砂防というよりも河川のほうかもしれないんですけども、大きな災害のときに、河床が上がって、結果として洪水とかけ合わさって被害が起きるというものを土砂が流れないことで未然に防いでいるというという効果が、当然、今度は逆にあるわけですし、その辺の相乗効果といいますか、相互作用をどう考えるかということの便益評価するかという話が、そういう意味では、多分、長期的には起こってくるんだと思いますので、その辺は砂防と河川とを区別せずに、分けずにちゃんと連携して、相互に評価できることをぜひ今後も考えていただきたいと思います。これはコメントで。

【事務局】 承知いたしました。参考とさせていただきます。全体の在り方について検討させていただきたいと思います。ありがとうございます。

【委員】 よろしくお願ひします。

【委員長】 今、委員がおっしゃったように、砂防と河川整備あるいは森林管理は非常に密接に関連しておりますし、そこに関与している組織、国、自治体等々、あるいはその中の部局も多岐にわたっておりますので、今、角委員が希望されたような形で、総合的と言ったら表層的な言い方になってしまうのかもしれませんが、相互に連携しながら進めていただければと思います。ありがとうございました。

ほか、いかがでしょうか。どうぞ。

【委員】 今回の評価では、河川の整備が済んだ後ということにされたというのが大きなポイントだったと思うんですね。そのことによって、見かけ上、土砂氾濫の効果が小さく見えているということではあるんですが、見方を変えますと、今までは逆に砂防をやるときは現況河道だけを考えてやっていたわけです。したがって、以前のやり方では、将来行われる河川改修のことまで考えるとちぐはぐなことをやっているという印象があったわけですね。そこを大幅に改良され、かつ、効果的な施設配置を検討されて、これだけ効果が出るんだよということを示されたという意味では極めて重要なステップだったろうと思います。今後進めていかれる際にはスタンダードとして評価していただくような形にしていいただければいいなと私自身は思います。

以上です。

【委員長】 ありがとうございました。

おっしゃるとおりで、今の河川整備の状況を砂防の効果だけ分離評価できるような形でそろえて評価していただいたということは非常に分かりやすいと思いますし、それから、1ページ、2ページのあたりだと、費用が増えているのに何でB/Cも上がるのと思ってしまっていますが、例えば13ページでは費用と便益を並列して記載していただいて、資料全体として、評価の視点あるいは妥当性を見る上で非常に分かりやすい資料を作っていたと私も思いますので、ぜひ、こういう方針で進めていただければと思います。

ほか、御意見はございませんでしょうか。

委員、どうぞ。

【委員】 ありがとうございます。

私も、今、両委員から御指摘がありましたように、今回の見直しは極めて合理的で、この内容に全く異存がありません。

それで、やはり気候変動の影響が大きくなる中、迅速な適応を行っていく上では、その前提として、土砂災害防止法に基づく指定が順調に完了していくということも重要になっ

てくるわけで、それに伴いまして、また新たな見直しも他の地域でも出てくると思います。

それで、本事業に直接関わることではないんですけども、全体として、近畿管内の基礎調査等の進捗率、それから今後の見通しについて、何か分かることがありましたら教えていただきたいと思います。

以上です。

【委員長】 事務局、お願いします。

【事務局】 土砂法に基づく基礎調査については、令和元年度中に全国で全て終わっています。基礎調査が終わった後に、順次、実際に指定をしていくということになりますけれども、それについても恐らく全国的に指定が完了に近づいていると思います。ちなみに奈良県と三重県については、指定は既に完了しています。

以上です。

【委員長】 ありがとうございました。委員、よろしいでしょうか。

【委員】 ありがとうございます。令和2年3月に指定が完了したということで、管内、ほぼ完了したということを理解いたしました。ありがとうございます。

【委員長】 今のことだけではなくて、例えば用地取得なんかに関しても地籍調査がきちんと終わっているところとそうでないところもありますので、関連するようなことは、スペースが許す範囲で、今後もいろいろ資料に入れていただけるとによって分かりやすい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、ございますでしょうか。

なければ、結論を得たいと思います。

それでは、木津川水系直轄砂防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。

（首肯する委員あり）

【委員長】 ありがとうございました。

【委員長】 では、これより事後評価の審議に移ります。

■一般国道2号神戸2号交差点改良

【委員長】 それでは、今御説明いただきました一般国道2号神戸2号交差点改良について御意見があれば伺いたいと思います。いかがでしょうか。

出てくるまでに私から1つ確認をしたいと思うんですが、5ページを出していただけますでしょうか。

上の表の下の行です。交通量のところで、当初計画で3万3,000台、事業完了時で2万8,500台、現在で2万6,413台ということで、もちろんこれは下に注がついているように、どの時点の予測値なのかというのが異なっていますので、一概には言えないのかと思いますが、この数字をもって大体の交通量の変化であるかを見ていいのかどうかということと、それから、そうだとすると、当初計画時の3万3,000台からかなり減ってきているわけですね。現在だと2割ぐらい減っているようにも思えますが。

こういうものを見ると、その後で御説明いただいた効果の発現といったようなものも、整備に基づく効果の部分なのか、あるいは交通量減少に起因する効果の発現なのかがちょっと分かりにくいところがあるのかなと思います。こういうものは分離して評価することとは何か検討されているのでしょうか。どのようにこれを読めばいいのかということなのですが。

事務局、お願いします。

【事務局】 それについて、交通予測というのは、OD調査をして交通需要を算出し、それからOD表を作って分析するというところでございます。それはその時々々の経済情勢、社会情勢によって将来の交通需要を予測するやり方が変わってまいりますので、最近の経済情勢が必ずしも伸びていないという状況から、新たな予測というのは少し交通量が減少する傾向になっております。交通量予測からするとこういう結果になっていますけれども、逆に、下のほうの拡幅前後の状況というところから見ますと、実際の交通量が整備前では2万5,889台だったところが整備後2万6,413台、微増なので、これが必ずしも効果ということではないかとは思いますが、それなりにスムーズに走れることになったことでこういった交通量になっているのではないかという感じはいたします。

【委員長】 ありがとうございます。

おっしゃることは大変よく分かって、それで、将来の見通しであるとか、その時々々の使えるデータであるということは分かるんですが、この資料をぱっと見られたときに、交通量が計画時よりも減っているのではないかと。それはどの程度見込んでいて、その影響というのはどれぐらいあるんだろうかというのは、読む人はやっぱり念頭に浮かぶのではないかなと思いますので、いや、そうではなくて、当初、計画したとおりにきちんと効果が発現しているということを説明するのは何かうまい言い方がないかなと思っているんですが、

いかがでしょうか。

【事務局】 おっしゃることは分かります。そこは、計画交通量というのはなかなか変えることはできないので、委員長からの御意見も踏まえて、本当にこの表の作り方をどうするかということも整備局とも相談をしながら、こういう資料の作り方を考えていきたいと思えます。

【委員長】 ありがとうございました。

【事務局】 今私も発言しようと思っていたところでありましてけれども、この上の表は、専らバイパス整備ですとか別線の整備をするとき、そこに交通量がちゃんと乗るか乗らないかみたいなのを検討するために計画交通量と実績交通量を比較するというフォーマットだと理解しております。今回のはどちらかというと交差点改良みたいなもので、その効果を検証するとすれば、やっぱり実交通が、先ほど所長が説明しました整備前と整備後と比較するとそんなに変わっていない中で改良が行われたので、ここは効果が出たよねと。委員が御懸念いただいている、一般の方々から、交通量が減った分の効果と事業による効果が混ざっているんじゃないかということに対しては、こういう現道、交差点に関しては実交通が減ってないので、この事業の効果として、渋滞が減ったとか事故が減ったということは、実交通に対しては効果が出ているという表現になるのかなと思えますので、そういった意味では、この交差点改良において、この計画と実績の交通を単に見せること自体も少し誤解を招くのかなと思えますので、事業の性格に応じて表現する交通量というのはよく考えなきゃいけないのかなとは思っております。

【委員長】 ありがとうございました。

この数字をどういうふうに見たらいいのかということについては今のお二方の御説明で、ある程度、分かりましたが、でも、これは、議事録を読まれる方には分かると思えますが、今、事務局がおっしゃったように、見せ方とか、あるいはその効果を評価する上で何をどう考えたらいいのかというのは、読む人がすぐ分かるように、今後、ちょっと工夫していただければありがたいと思えますので、よろしく申し上げます。ありがとうございました。

ほか、御意見、いかがでしょうか。

委員、どうぞ。

【委員】 今の資料の補足資料がありますね。計算結果等参考資料。これは何が書いてあるのかなと思って今見ていたんですが、便益の算定が出ているんですね。便益自身が今の実際の資料の中には入ってきていないんです。この補足資料の、今度は交通量を見ます

と、整備なしが2万1,600台、整備ありが2万2,100台というベースで計算されているということがまた分かるわけですが、何か、先ほどの資料に出てきている数字と違うものですから、質問します。まず、「便益を算出する」ということが事後評価のときにやらなきゃいけないことになっているのかどうかということが1点。それはどういう意味でやられるのかということを含めてお答えいただければありがたいです。

もう1点は、ここに出てきている計算のベースになっている交通量とか走行時間とか、こういったものは、恐らく普通なら実測ベースを使うのかなと思ったんですが、違う数字になっているので不思議に思ったんですが、どうしてでしょうか。

この2点を教えてもらえればありがたいです。

【委員長】 事務局、お願いします。

【事務局】 まず、別冊の資料で交通量とかが違うのは、これもまた予測の基本となるOD表が違って、今は最新の予測手法を使っているのだからこういう結果になっています。

これを、本来、本編資料にB/Cの計算というのが出てこない中で出す必要があるのかどうかというと、事後評価のマニュアルというのがあるんで、そのマニュアルに従って、一応、これは表に出していくということになっているのでこの資料は作らせていただいております。

【委員長】 委員、いかがでしょうか。

【委員】 事後評価の趣旨という観点からしたときに、交差点改良ですから、特に交差点のところの交通量がどう変化したのかという議論がむしろ重要だろうと思います。この区間内の交通量は実測のものがあるということならそれを使ったほうがいいわけで、そのことの効果が幾らだったかというのを示そうと思うんだったら、むしろ、ネットワーク云々ということもある意味ではあるとは思いますが、もうちょっと簡便なやり方で示すこともできようと思います。しかしながら、あまりにも交通量の乖離が大きいので、むしろこれ自身の意味というのが分かりにくい資料になっていると思います。この点については、ここでの議論になるかどうか分かりませんが、特に事後評価という観点から見たときに、どういうところにどういう効果が出たのかというのを見るという意味では、便益を算出することが必要かどうかは分かりませんが、実測ベースでの評価が確立すればいいのではないかなと思いました。今後、御検討いただければありがたいと思います。

【事務局】 御意見、ありがとうございます。やはりこれは、先ほど説明しましたとおり、計画交通量、もともとバイパスを造ることを前提にこういう計画交通量を示していく、

あるいはこういうB/Cを表現していくというマニュアルになっているところから、こういうものを同じように作ってきましたけれども、確かにこれは交差点改良的な事業でございますので、本当にこれが必要なかどうかという点も、多分、事業ごとに考えていく必要があるのではないかと思います。御意見を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】 ありがとうございました。

今、事務局に伺ったら、事後評価は必ずしもB/Cを出す必要はないという説明だったように聞きましたが、いずれにせよ、複数の資料でどういう整合性になっているのかというのが理解しにくいというのは少し改善していただくこともあってよろしいかなと思いましたが、今後に向けて少し検討していただければと思います。ありがとうございました。

ほか、御意見はございませんか。

【事務局】 事後評価というのは、やっぱり供用して5年とかそういう時間がたったときに、当初期待した効果、今説明しましたように渋滞の解消ですとか事故の削減、そういったものが実際にきちんとできているかどうかというのを見ましようということなんですけど、一方で、B/Cというのは、その事業を事業化するに足るかどうかというところを評価するために、将来に発現される効果とそこに投資する効果を比較するものでありますから、事業完了後5年ぐらいの数字ではなくて、例えばさっきのいうと、令和12年とか令和22年とか、その頃に周辺のネットワークの整備も終わって、ここにどれだけの交通が乗って、どれだけの効果、いわゆる3便益が出るかを比較するためのものでありますから、それは先ほど委員長が言ったように、事後評価の中で確認するとすれば、交通量推計のOD自体がもし変わってれば、新しいODでも将来のB/Cは立つよねということを確認する必要があるかもしれませんので、参考資料には確認的に載せていますが、事後評価の本体資料としては、それは先のお話として、5年後の状態として表現をしているということではないのかなと今は思っております。いずれ、今、委員長も多々納委員からも言われたように、何か誤解を招いたりとか、あるいは不必要な情報であって、加工しているように見るとか、そういうことがないように、所長が言いましたように事業ごとに何を説明すべきか、もう一度、私たちが考えて、これからに生か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。

委員、どうぞ、御発言ください。

【委員】 細かい話なんですけれども、5ページに出ている実際の交通量なんですけれども、観測地点で、※印の1を見ますと平成29年5月17日と書いてあって、それが採用値となっているんですが、これは1回だけ調査した数字が挙がっているということになるんでしょうか。それとも、何回か調査をして、そのうち真ん中とか何かそういう数値が採用されているということになるんでしょうか。先ほどの計画交通量との違いとも関わることだと思いますので、実測値の測り方を教えてください。

【委員長】 事務局、お願いします。

【事務局】 これに関しましては、基本的には供用直後ということで私たちは事業をやった効果というのを測ってまいります。そういう意味で、これは28年の3月に開通、供用しておりますので、その直後の2か月ぐらい、ある程度、交通が落ち着いた29年の5月17日のデータをもって整備後と表現をさせていただいております。

もちろんその後も当該区間の交通というのは測っております。今はその後のデータというのは持ち合わせておりませんが、例えば今回のコロナの影響とかそういったことも含めて、現況交通というのは常に測っておりますが、今回、表現させていただいておりますのは、事後評価ということで、供用直後に、ある程度、交通が落ち着いたときの交通量を表現させていただいております。

【委員長】 ありがとうございます。委員、よろしいでしょうか。

ちょっと私からも補足しますと、もし違えばどなたか御指摘いただきたいんですが、多分、交通量調査というのは基本的には1日調査で、1年間のどの1日を調査したらいいかというようなことはいろいろなデータから決まってくるということがありますので、年間の交通量も、365日測っての交通量ではなくて、その1日を拡大しているということだったように思います。ということで、そういう比較をするベースなんだと御理解いただければと思いますが、いかがでしょうか。

【委員】 ありがとうございます。毎日取っているわけではないと思うんですけれども、それにしても、データがそれなりにあるということであれば、どれを取るかによって、もちろんこの部分の計画交通量との差をどう見るかということも変わってくると思いますので、これが平均的な数値を表しているということであれば問題ないかと思いますが、そうでないのであれば、それも1つは考慮要素になるかと思います。ありがとうございます。

【委員長】 そういう意味で、こういう比較の仕方で妥当なんだということが分かるよ

うに表記していただくとか、そういうリクエストですね。その資料を変えるかどうかというのとは別に、そういうことを知りたいということでもよろしいでしょうか。

【委員】 そのとおりです。

【委員長】 では、今後、そういったことについても表記の工夫ができればということをお願いしたいと思います。ありがとうございました。

ほか、御意見、ございますでしょうか。

では、結論に行きたいと思います。

一般国道2号神戸2号交差点改良の審議結果ですが、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。

（首肯する委員あり）

【委員長】 ありがとうございました。

■近畿自動車道紀勢線（田辺～すさみ）

【委員長】 それでは、ただいまの説明につきまして御意見、御質問があればお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

出てくるまでに私から1点、お願いしたいと思います。

事後評価というのは、事業そのものというよりも、これから似たような類似の事業を行う上での学びとか、こうするとなおよいといった指針を得るためというのが1つの目的だと思いますが、例えば8ページでしたら観光振興というのが出ていますね。これも道の駅の方が効果が出ているように思うというようなことを言っておられますが、こういった観光振興は道路整備だけではなくて、その周辺の道路、それから観光産業の方々、地域一体となつてのキャンペーンとか盛り上げ方とか、そういったものが非常に影響してきて、つまり道路をいかに活用していくかというところが大きくて、それでこういった成果が今の段階でも得られているのではないかなと類推します。そういう面では、かなり御苦労もされて、あるいはいろいろ御尽力されてこういう結果に持ってきていただいたんだと思います。今後に向けて、そういった関係の方々と一緒に、道路の効果がより大きく発現するように活用を図るといったようなことも入れておいていただけたらいいかなと思ったんですが、いかがでしょうか。

【事務局】 貴重な御意見、ありがとうございます。

観光に寄与する重要な道路という位置づけで私たちも整備を進めております。地域の期待は非常に高いものでございますので、今、委員長が御指摘いただいたような内容も踏まえて、こういった資料の作成も進めていきたいですし、この事業も意識しながら進めていきたいと思っております。ありがとうございます。

【委員長】 なぜそういうことを申し上げたかということ、多分、この資料は地域の方々も御覧になるだろうと思うんです。こういうふうに観光客の入込客も増えてきたというのが道路の手柄ばかりだというような書き方ではなくて、道路も寄与していますと、地域の皆さんも頑張っていたいただきましたということで書いていただくのが私は美しいかなと思われましたので、ちょっとお願いした次第です。

ほか、御意見はございますでしょうか。

委員、どうぞ。

【委員】 委員長がおっしゃったとおりで、ただ、今回の事後評価の資料全体を通じて見て私は思うんですが、この学びのところとか、今後に生かすべきところを非常に意識していただいて丁寧にまとめていただいていると思うので、随分いいなと思っております。

いいところばかりだというふうに申し上げるといけないと思うので、ちょっとわざと聞きますが、こういう高速道路が出来て、ある種、既存の国道の周辺にある、集積していた、例えば沿道のレストランとか土産物屋とか、そういったような産業集積があると思いますが、そういったものが影響を受けるということは実際にはあろうかと思えます。もちろん道の駅は繁栄するんだろうと思いますが、そういうことが起きるとは思うんですが、その辺はトータルとしてどうなのかと。あるいはそこについて緩和する方策等々を講じられたのであれば、その辺についても言及いただいたりしたほうがいいのではないかなと。問題点は認識していると。あるいは問題点も認識しているということをやはりこういうところにも書いておくほうがいいんじゃないかなと私は思うのでありますが、その辺について、どういうふうな現状でしょうか。

【委員長】 事務局、お願いします。

【事務局】 御意見、ありがとうございます。

おっしゃるように、現道42号といいますか、旧道の交通量は間違いなく紀勢線に転換して減少します。ですが、沿線の市町の町長さん、市長さんたちは皆さん、その現道沿線の部分を今後どうしていくかというのはすごく問題意識をお持ちで、今は自転車道の整備で

すとか、いろんなソフト対策と併せまして、現道のほうに人が集まるようなことも仕掛けとしてお考えの首長さん方もいらっしゃいます。

まずは今、命に関わる道路という命の道の整備を皆様は優先されていて、私たちは今、先に延ばすことを第一優先に進めていますが、今後、現道42号を改めてちょっと見直すというようなことも、道路管理者としても必要だと思っていますし、沿線の市町村長とも連携しながら、いろんな取組を進めていきたいと思っています。

【委員】 もう1点だけ、今の点で申し上げますと、これは無料区間ですよ。

【事務局】 そうです。無料区間です。

【委員】 ですよ。だから、何を申し上げたいかという、実は有料区間ですと、その途中で下りると料金が変わったりするものですから、利用者の観点から、なかなか下りるというようなことは難しいんですけども、こういう無料区間だと本当は下りたって別に何も問題ないわけですよ。だから、新しい区間で速く行けるというメリットと、それから、既存のいろいろなお店とか、あるいは何らかの魅力的なものがそこにあれば、そこへアクセスが簡単にできる特性を考えますと、その辺の連携みたいな、その辺も今後の課題だとか何かそういうふうに書いておいていただくと、地域の振興に道路がより寄与するような形になるのではないかと思いますので、可能であればそういう記述も御検討いただければと思います。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

今の無料区間だから気軽に下りられるというのはまさにそのとおりなんですけど、ETCで工夫すれば有料区間でも気軽に下りて割高にならないというようなことも、多分できると思いますので、そういうことも検討していただければと思います。

ほか、御意見はありませんでしょうか。

委員、どうぞ。ちょっと時間が押しておりますので、手短にお願いしたいと思います。すみません。

【委員】 次の案件も同じなんですけれども、本件でいいますと10ページ目の2のところなんですけれども、この項目でお書きいただいて、こちらで在り方が適正かどうかというのを評価するのは、計画・調査の在り方や事業評価手法についての見直しの必要性だと思うんですけれども、2段落目にある「また」というのは4車線化事業の必要性について述べておられます。これは、これで私どもが異存ないとした場合に、この4車線化につ

いては、今回、全く評価をしていないわけで、これも含めて必要であるということを確認しましたということになるのではないかとというのが気にかかるんですが、この記述はなぜここに入っているのか、入れることは適切なんでしょうか。

【委員長】 いかがでしょうか。

【事務局】 御指摘ありがとうございます。御指摘の趣旨は理解しました。ただ、今、5か年の加速化対策ということで、防災・減災、国土強靱化というところにかかなり重点を置いて事業を進めている中で、暫定2車線で整備をしたこの事業に対しまして、4車線化の必要性は今後検討していく重要な課題であるという認識の下、ここに書かせていただいております。ただ、御指摘のこともございますので、ここはまた改めて検討の上、整備局とも相談をさせていただきたいと思っております。

【委員長】 よろしいでしょうか。

その一番最後の「検討いたします」という表現なんかも併せてちょっと検討いただければと思います。

ほか、よろしいでしょうか。

時間も押しておりますので、なければここで結論を得たいと思っております。

近畿自動車道紀勢線（田辺～すさみ間）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ころでございますが、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した。

■一般国道42号那智勝浦道路

【委員長】 それでは、御意見をいただきたいと思っておりますが、いかがでしょうか。事後評価としての評価の内容ですが。

これは先ほども申し上げたことですが、例えば9ページを見ていただいて、3つ目のその他がございます。このところの「那智勝浦道路の完成により新宮港からの串本方面への観光コースが広がったことで新宮港への大型海外クルーズ船の寄港数が増加した」というのは、何かこれが因果関係ですよということを言っているようですけども、先ほどの説明の中で「観光コースが広がったこともあり」と説明されたと思っております。こういったクルーズ船の誘致なんかも、相当、御努力があったんじゃないかなと思っておりますので、そういう

方々の御努力と相まってということで、一緒にやってくださった方にも少し花を持たせていただくような表現にしていただければいいんじゃないかなと私は思います。これは願望です。

ほか、ございませんでしょうか。

特にないようですので、それでは、結論を得たいと思います。

一般国道42号那智勝浦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（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。

（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169号奥瀬道路（Ⅱ期）

【委員長】 ただいまの説明に対して御意見、御質問があればお受けしたいと思います。いかがでしょうか。

特に迂回の必要がなくなったというのは非常に大きな効果だろうと思います。現道で通行止めが発生したときでもこの奥瀬道路を使ってきちっと通行ができたということは非常に大きな効果だろうと思いますので、それをきちんと書いていただいているというのは結構なことだと思うんですが、1つお尋ねすると、消防業務、救急が新宮市の消防本部に委託されたというのは、これは道路だけの話なんですか。つまり所要時間が短くなったから受けてもらえたということなんですか。

【事務局】 この道路だけかどうかは分かりませんが、この道路によって新宮市内から消防車が通行できるということは1つの要因になったものと考えております。

【委員長】 言葉尻を捉えるようで恐縮なんですけど、8ページを見ましても、これは関係者の声をそのまま書いていただいたのかもしれませんが、奥瀬道路（Ⅱ期）の開通により、「新宮市消防本部に消防業務が委託され」ということですので、そのとおりならばこれでよろしいんですが、ほかの要因もあるのではないかなとちょっと思った次第です。

ほか、御意見はございませんでしょうか。

それでは、一般国道169号奥瀬道路（Ⅱ期）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。

(首肯する委員あり)

【委員長】 ありがとうございます。

■和歌山地方合同庁舎

【委員長】 では、ただいまの和歌山地方合同庁舎について御意見はございますでしょうか。

委員、どうぞ。

【委員】 簡単な質問ですみません。聞き漏らしたかもですが、例えば地域の方のアンケートみたいなことは取られたんでしょうか。

【事務局】 地域の住民の方というか、来庁者の方には取っております。

【委員】 何名ぐらいですか、来庁者だと。

【事務局】 二、三百名からは取っております。

【委員】 それがおおむねというか、非常によかったのか、まあまあだったのか、どうでしょうか。

【事務局】 今回、全体を通しておおむね、非常にとってもよいぐらいよかったという結果でした。

【委員】 分かりました。見た感じ、意外に現代的なというか、なじんではいるんですけど、地層を壁にするとかいろいろ工夫はあるんだと思うんですが、ぱっと見た感じ、結構、真っ四角な印象が強かったので、住民の方はどうなのかなというのが少し気になった点ですが、満足度が高いということでしたら結構かと思います。ありがとうございます。

【委員長】 ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

【委員】 12ページですけれども、環境保全性で、CASBEE 2.5というのはA評価の範囲内だと思いますけれども、エネルギーの使用に関して、国交省としては、これは重点施策の1つですので、Sを目指すとかそういう方針というのはそもそもないのかというのが1個目の質問です。

2個目は、これを造った時点ではもちろん50年実質ゼロという政府方針はないわけですが、今後、対応案のところで、使い方によってエネルギー使用量は随分変わってきますが、管理により、今後さらにエネルギー効率を上げていける施策が取れる余地というのはこの建物に関して何かあるんでしょうか。

【事務局】 まず1点目ですけれども、今回の施設については特にSを目指すということはありませんでした。

それから、2点目については、エネルギーに関してなんですけれども、毎年、エネルギーの使用量等に関してはデータを集めておりました、それに基づいて、使い方等について助言をすることになっております。

あと、設備・機械については、今後の技術開発の状況などにより、よりよい設備効率が上がるものが出てきたら、改修等をして、よりエネルギーの削減ができるように努めていくこととしております。

【委員長】 委員、よろしいでしょうか。

【委員】 ありがとうございます。

建築物については2030、40、50に影響を及ぼしていくことが明らかなので、国としての率先行動を、今後の建物に関しては設計段階からより考えていく必要がある点だと思いますので、よろしくお願いいたします。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

ほかはよろしいでしょうか。

先ほどの委員からの御指摘に関連して、私もちょっと思ったんですが、例えば10ページで社会性の評価があって、地域性、景観性というのがあるというのは、これはやはり地域の方々から見て、あるいは来庁された方々が感じられた景観性ということがかなり大きくなるかなと思いますので、せっかくそういうアンケート調査のようなことをしておられて、特に評価が高いということであれば、そういうのを前向きに出していただいて、発現状況の確認・分析のところで明記されたらなおよかったんじゃないかなと思います。それを踏まえた上で、17ページの例えば留意した点であるとかといったことをまとめていただいたほうが何か分かりやすかったかなと今思いました。これは感想であります。

ほか、御意見はいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、和歌山地方合同庁舎の審議結果ですが、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。

（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。

進行の不便もあって時間がかかり押ししておりますけれども、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、ご説明いただきました皆様、長時間の審議、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】 長時間にわたり御審議、ありがとうございました。

ただいま本日の議事録を作成いたしますので、もう少しだけお時間をいただければと思います。併せまして御連絡ですが、詳細な議事録については、後日、取りまとめの上、公表する予定であります。少々お待ちください。

【事務局】 お待たせいたしました。議事録の速報版を画面に映し出しておりますので、御覧いただけますでしょうか。委員長、御確認をお願いいたします。

【委員長】 それでは、続けて、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。

議事録（速報版）案について確認をお願いいたします。ただいま映し出されているものが速報版の案です。いかがでしょうか。何かお気づきの点、ございませんでしょうか。

よろしいでしょうか。

もしお気づきの点がなければ、これで確認したということにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは、議事録（速報版）につきましては、ただいま映し出されている資料のとおり確認いたしました。

では、事務局にマイクをお返しします。

【事務局】 ありがとうございます。

以上をもちまして、令和2年度第4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、熱心な御審議、誠にありがとうございました。

【議事録終わり】