

近畿地方整備局事業評価監視委員会（平成29年度第1回）

議事録

日時：平成29年7月19日（水） 10:00～11:55

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。

■道路事業・街路事業に係る再評価・事後評価実施要領細目の変更に伴う運用について

【委員長】 何かご意見ございますでしょうか。

【委員】 確認だけさせていただいていいですか。

ネットワークとしての評価をできるようにするという事は、やっぱりつながっている評価をしたいということだと思っておりますが、そうすると、先ほどの重要なところで構造未確定部分というところで、新規採択事業に関しても、その部分は便益あるいは費用も算出しないということであれば、その場合にODといいますか、要するにその2つの区間の経路がないので、あまり便益とか変えてもそれほど大きな変化が出てこないのではないのかなと思ったりするのですが、わざわざそういうふうに新規採択時においてもされる。あるいはこういうことはほとんどないのでしょうか。今の、構造未確定だからその部分は入らないというようなことが、新規採択時の場合に出てこない。再評価ならまだわかるのですが、新規採択時のところでなぜ抜かれるのかよくわからないので教えてもらえるとありがたいです。

【事務局】 その意見は、実は検討される過程のところでも出ていまして、例えば、こういうところでは、これは、このときに多分、現道ないしそういうところに交通が流れるのではないかということで、例えば、これが新規採択時評価を行う区間として、ここは確定してないので入れないので、こういった場合は全体のネットワークからいうと、若干速度とか容量は下がりますけれども、実質的には現道ないしそういうところを通っていくので、交通の流れとしては、全体の大きなネットワークとしては評価できるのではないかという議論になっております。

【事務局】 委員長、ちょっと補足してよろしいですか。

【委員長】 お願いします。

【事務局】 本省で少しだけこの評価のときに携わったので補足させていただきますと、委員がおっしゃるように、調査中区間もやはりネットワークとして評価するのであれば入れ

の方がいいのではないのかという意見は当然ございました。悩みましたが、調査中区間のところはまだ構造もわからないですし、そうするとコストもはじけないので、便益は出せると思うのですが、コストのところが非常に曖昧になってしまうと。そこで過少あるいは過大になるリスクがあるので、とりあえず外しましょうというふうになったのが実態でございます。実際にそういう場所があるかといいますと、結構多くのところが調査がネットワークとしてやるところが進んできておりましたので、言葉は悪いですけど実害という意味だと非常に少ないのではないのかなと。ただ、例えば、北海道の端っこの方の区間とか幾つかまだミッシングリンクで調査も入っていないところはございます。そういうところについては、さっき申し上げたような形で、現道があるところでしたので、現道がありましてネットワークとしては速度は落ちるけれどつながっているようなところがありましたので、そこは当面の間は外してもいいのかなというふうになりました。将来的には、できれば調査中区間も含めてネットワーク評価ができるのが理想形だなというふうに思いながら、徐々に改善という意味で一步改善というのが現状だと思っていただければ結構だと思います。よろしくお願いします。

【委員】わかりました。

【委員長】ご承服いただけましたでしょうか。

この話は、過年度の道路事業の評価で、この場でも出てきたところでありますけれども、ネットワークで評価するというのは、道路については当然のことだろうと思いますが、なぜかそれが今までできてなかったということだったと思います。それが一部ではありますけれどもできるようになってきたということで、今、おっしゃったように、今後また改善されていくということだろうと思います。この場合は事業評価の場であって事業評価制度の検討の場ではありませんので、そういう意見があったということをもた本省にお伝えいただくということで進めたいと思います。よろしいでしょうか。

ほかはいかがでしょうか。

私も上の赤で書いてある区間だけをネットワーク評価して、調査箇所について入れないということで、全体としての考え方の整合がとれるのかどうかというと、ややクリアでないところがありますので、そのあたりもまた整理しておいていただけたらと思います。

この件はよろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

【委員長】それでは、道路事業・街路事業に係る再評価・事後評価実施要領細目の変更に関

伴う運用については、ご了承いただいたことといたします。ありがとうございました。

#### ■一般国道8号塩津バイパス

【委員長】一般国道8号塩津バイパスの再評価について何かご意見ございますでしょうか。

【委員】2点ほどお伺いしたいです。

1つ目は、今、B/Cの計算のところで1.2だったのが1.1になったとご説明いただいたと思うのですが、これはどういう理由によるのかということをお伺いしたいと思っています。

それからもう1つですが、事業目的が3つほど挙げられているんですけども、その中で交通安全の確保と書いてあるところには、地元の人の声ということで、ビワイチとかで自転車に乗る人たちが危ないということが書いてあるわけですけども、整備断面の5ページのところを見ますと、歩道は整備されるようだけど、これ、自転車はどこを走のかなというところがよくわからなくて、このことが今の安全にどう貢献するかというところについてのご説明。

それから、広域的な代替路の確保に関しましても、特に積雪の議論をされているわけですが、じゃ、この整備が積雪時にどういう効果を発揮するのかということについてはよくわからなくて、現道のままでも変わらないのではないかとということにも思われるわけですが、そこらあたりの部分についてご説明いただければと思います。

【委員長】3点ご質問です。よろしくをお願いします。

【事務局】まず1点目のB/Cでございますが、B/Cが1.2から1.1と若干下がっていることにつきましては、B/Cの算出にあたりましては事業期間というのを設定して算出しているわけですが、前回におきましては、事業期間を31年度までという形で設定して算出しております。今回29年の再評価にあたりましては、31年までの事業期間とするのは現実的には難しい状況になってございますので、34年に変更させていただいています。これによりまして開通年度が若干後ろに繰り下がったことによりまして、費用の方が後ろに下がったことによって現在価値に直すと若干大きくなるというところから、B/Cが小さくなったということでございます。

【委員長】自転車は歩道を走るのですか、車道を走るのですか。

【事務局】2点目でございますが、自転車は歩道の幅員を今の計画では3.5mとしているのですが、3.5mの場合、自転車は基本的には車道を走るんですけども、自転車歩行者

道として3.5mのところを通行することができるというふうに道路交通法ではなっていない。したがって、機能として自転車は歩道を通ることができるのですが、サイクルスポーツみたいな形になりますと相当速度も速く進まれますので、基本的には車道を通っていただくことになるかと思えます。

【委員長】そうすると、交通安全上の便益はあまり変わらないということになりますか。

【事務局】便益の算出の仕方は、自転車に特化して算出するような形にはなっていないんですけども、安全上の観点からいきますと、今、路肩しかない状態で、歩行者はこの路肩を通ってございます。そうしますと、車はもとよりサイクルスポーツのような自転車と歩行者とを分離することによって交通安全上の確保を図っていきたいという考えでございます。

3点目でございますが、広域的な代替路の確保の観点で北陸自動車道との関連でございますが、北陸自動車道は先ほど申し上げましたように、これまで年間平均で4回以上通行止めがされてございます。それで、高速道路は非常に規格が高く高速で走行することから、安全第一ということで警察の方も含めて通行止めにするタイミングが非常に早うございます。そういった観点から、北陸自動車道の方がかなり早くに通行を止めて、その交通が8号におりてきます。そのときに、この断面でいきますと、道路も狭い状況で車道も狭く、さらに歩道もないような状態ですと代替路の機能としての交通安全も含めた観点からいまして、円滑に通すということでは、やはりこれぐらいの計画で円滑に通れる道路とすることによって、代替路としての機能も上がると、そういう考え方でございます。

【委員長】多分、委員の疑問は、年に何回かの代替路としての使用による便益というのは、どういうふうに算出しているのでしょうか。違いますか。

【委員】それは違います。それは多分、便益云々の話ではなくて、代替路としてこの道路の今の整備の断面がどういう効果を持ち得るかということなんです。単純に言いますと、車道幅員は50cmずつしか増えてないのに、そのことによって代替路に急になるんだということでは多分ないですね。おそらく私の解釈では、これ、降雪時であれば雪をよけるスペース等も要るので、歩道幅員等が大きくとられていればそういう余裕ができてくるということで、降雪時における可用性というか利用可能性が、より迅速に啓開して利用可能になるようになるというようなことではないのかなとは思ったりはしたのですが、そのあたりは特に説明されていないので、確認だけさせてもらえればと思った次第ですが。

【委員長】よろしいでしょうか。今のご発言はそういう説明も足し込んでしていただいた

らよいのではないかということだろうと思いますので、また国民への周知の際にもご検討いただければと思います。

【事務局】わかりました。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】ここまで事業が進捗していて、これ以上大きな課題はありませんということで報告をいただいているんですけども、資料4-1の10ページの滋賀県知事のご意見のところに、ちょうど6行目のあたりに「必要な予算の確保」ということで、予算の確保のことについて触れておられるんですけども、ここまで来てまだ予算の確保が整ってないとか、そういうことがあるのでしょうか。近畿のほかの府県は、あまりこういうことをおっしゃっていないような気がしたので、ちょっと疑問に思ったのでお尋ねさせていただきます。

【委員長】すみませんが、なるべく手短にお願いします。

【事務局】必要な予算の確保というふうにご意見をいただいているところにつきましては、限られた予算の中でやっているということをご承知いただいている中でのご意見だと思えますので、その中でこの事業についても必要ということから、さらに事業を進める上では、ほかもある中でということは書かれていませんが、必要な予算を確保していただきたいところをおっしゃっていただいているのだと思います。

【委員長】国の予算は単年度予算ですので、次年度以降は決まっているわけではない、ということだろうと思います。ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

【委員】事業が始まって相当たつんですけど、土地取得の進捗率が69%ということで、期間のわりにはされてないというふうな感じも受けて、事前の説明なんかのところでは、なかなか土地の取得が難しい状況にあるということのようなんですけれども、具体的に説明していただきたいのと、あとどの程度の期間を見込まれているのかというあたりをお願いしたいと思います。

【事務局】用地取得につきましては、これまで現道拡幅区間につきましては公図が混乱してございました。この公図混乱は、地図を訂正しないといけないんですが、その作業を進める間に並行してこちらのバイパスの整備を進める間に地図訂正も進めてきてまいりました。地図訂正というのは、具体的に申し上げますと、いわゆる公図というのが、法務局に登録されている地図がございます。それと現地の地権者の方々が主張される土地区画とは一致していないというところから、それを一致させる作業を事務的に進めないといけない。

本来、こういう作業は市町村が事前というわけではないんですけれども、通常、市町村がやってこられています。だけど、バイパスを進める中では、先に市町村ができてないケースもございます。その場合は事業にあわせてやっており、その作業を今まで進めてきたところです。その作業が完了してきましたので、用地取得はこれから本格的にどんどん進めていける状態だということでございます。

【委員】その公図の訂正自体は、法務局に働きかけて国土交通省がやられるということになりますか。それとも主体は法務局？

【事務局】作業自身は国土交通省の方でやってございます。最終の地図は法務局にございますので、その最終の地図を訂正していただくのは法務局になるのですが、そのための作業をやっていったということになります。

【委員長】それでは、ほかにないようでしたら、一般国道8号塩津バイパスの審議結果について、「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る」といたしたいですが、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312号大宮峰山道路

【委員長】それでは、何かご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。

事業未着手で3年後の再評価ということでもあります。これも地籍調査等々の関係で、今そういうことをやっていただいているということだと思います。区間としては、京丹後市長さんの意見にあったように、高速道路網の数少ないミッシングリンクをつなぐ、いわゆる地域高規格道路ということでもあります。

【委員】さっき同じ趣旨のことを申し上げたと思うのですが、実は事業目的で書かれていることと説明されていることが、正確に言うと、私から見ると資料の中で適切に反映されていないような気がするのです。何を申し上げたいかということ、例えば1つ目のところでは混雑緩和と書いてらっしゃるのですが、混雑緩和の効果については書いてらっしゃらないのです。もしここに書かれるなら、混雑を緩和するんだと書かれた方がいいと思うし、医療の話も重要なので、医療の話であるならそういうふうに目的を書かれた方がいいと思いますし、それから、ここの中で特に一番最後の図のところですか、広域の山陰自動車道が

できますと、こういう議論ですね。それは多分主要なところだと思うのですが、そこについては特に今回、事業の評価方法が変わったにもかかわらず、あまり触れられてないように思ったのですが、そのところをもし、今回はこの形で、1つ目に関しては若干ご回答いただきたいのですが、混雑緩和ということに関してどれだけ期待できるのかということについてはどういうふうにお考えなのかということと、それから、広域のネットワーク形成という観点からいったときに、今回の評価の変更に伴って若干変わった内容でもあれば、ご紹介いただければと思います。

【事務局】混雑緩和につきましては、いろいろ資料を用意していたんですが、今回、資料を付けてごさいません。まことに申しわけごさいません。先ほどの説明の中にあつたんですけど、資料5ページとか4ページのところで、312号というところは渋滞箇所もごさいまして、夏季のシーズンでは交通が集中しておりまして、連続的に速度が低下してまいります。交通量は日量が多くて、大宮峰山道路の交通転換によって交通混雑の緩和がされていると期待されておりますので、そういった資料を次回の再評価からはきっちり用意させていただきたいなと思ってごさいます。

それと、委員指摘のごさいました点につきましても、内部でいろいろ検討させていただいて、次回以降の評価資料等に反映させていただきたいと考えてごさいます。

【委員】明らかにその観点、特に最後の観点ですね、転換していった広域のところの幹線的な機能を担う道路になるというところが、やはりこの道路のポイントになると思いますので、そのあたりの部分の効果がよくわかるように整理をしていただけるとありがたいと思います。ありがとうございました。

【委員長】この事業評価というのは、基本的に誰に対してメッセージを発信するかというと、国民に対して発信するものだろうと思います。それで、おかしなことになってないよというだけではなくて、国民の負託に応えてこれだけきちんといいものをつくっていますよというのをアピールしていただく場でもあるだろうと思いますので、ぜひ今のご意見を踏まえて、出し方もいろいろ検討していただければと思います。

よろしゅうごさいますでしょうか。

それでは、一般国道312号大宮峰山道路の審議結果として、「当委員会に提出された資料、説明の範囲において、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24号寺田拡幅

【委員長】一般国道24号寺田拡幅について、何かご意見ございますでしょうか。

これは、新名神の供用に伴っていろいろな企業の立地なんかも相当進んでいるようですが、その支障にならないように下道も整備をするということだと、そういう事業だと思えます。

【委員】4ページのところで交通量が示されているんですけど、これは順次減ってきているんですけども、この理由というのは教えてもらえますでしょうか。

【事務局】多分、京奈和道路が西側に今、4ページの絵で見にくいんですけど、24号はぐっと90度曲がるんですが、そのところから左側に京奈和道路がありまして、京奈和道路に一定量転換しているはずでして、京奈和道路はたしか交通量が今7,000台から1万台ぐらいの間になっておりますので、多分、平成11年以降の開通だったような記憶がありますので、それで少し分散したのかなと。とはいえ、十分な転換ではないということかなということだと思っております。すいません、もうちょっと正確に言えばいいんですけど、失礼しました。

【委員長】よろしゅうございますか。

【事務局】京奈和の供用年度がわかればもっとクリアなんですけど。

【委員】今のご説明であれば、京奈和道路で減っているんですけども、新名神の関係でインターもできて、今後増える可能性があるかと、こういう理解でよろしいですか。

【事務局】私も補足したかったんですけど、この絵の中の4ページだと見えないんですが、6ページの方の、今回、寺田拡幅のさらに東側に城陽スマートインターチェンジができまして、その下に市街地整備とか工業団地とちょこちょこことあるんですが、市と府の方で東部丘陵地整備計画なるものが、まさに新名神の開通に合わせて整備されておりまして、正直、相当この東西方向の交通量が増えるだろうという想定がありますので、この拡幅は当然やらせていただいて、さらに多分、京都の知事の方のご意見の中で、周辺土地利用の進展に伴う交通状況も踏まえというふうに書いていただいているのは、まさにそういう周辺の開発を踏まえて、ちゃんとこの整備をしてくれよという趣旨のご発言だと思っております。

【委員長】高規格道路、それから下道あわせて一体として、こういうふうに機能を発揮し

つつあるというふうにご理解いただければよろしいのではないかなと思います。

ほか、いかがでしょうか。

それでは、ほかにご意見ないようですので、一般国道24号寺田拡幅につきましては、審議結果を「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」としたいと思いますが、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。

#### ■和歌山下津港海岸直轄海岸保全施設整備事業

【委員長】それでは、和歌山下津港海岸直轄海岸保全施設整備事業について、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】1ページのところで全体の計画を書かれていて、沖合の防護ラインという絵がありましたね。考え方として、6ページの黄色のところは沖合の防護ラインで、ここで基本的には止めようと。ただ、下の方については、赤の未整備のところ等を組み合わせてやっていると、そういう基本的な考え方になっていると思うのですが、たしか沖合防護ラインは基本的に全体を完結させるという計画が当初あったのではないかなと思うのですが、これがなかなか技術的に難しく、未整備のところと組み合わせてやるという案に変わってきているというふうに理解しているのですが、そのときにコスト的にどういう変化が起きているのか。端的に言うと、沖合防護ラインでやった場合と、今回の組み合わせ案でやった場合でどれぐらいの差があるのかというのを少し補足的にご説明いただけないでしょうか。ということが1点と、それから、そうなった場合に、5ページで事業実施後の浸水深のところ書かれているのですが、この南側といいますか、冷水地区のところは浸水地区が若干残るといっている絵になっているのですが、ここまで防護するのは難しいということなのか、ここについては少し別の扱いになっているというあたりも少しご説明いただけないでしょうか。

【事務局】まず最初に、26年度にこの事業計画は大きく見直しをさせていただきます。当初は、委員がおっしゃるとおり、このラインで防いでしまおうという計画になってございました。とはいいながら、港湾施設が背後にございまして、ここが湾奥部への入り口となっているということから、ここで浮上式の防波堤ということで、地震が起こって津波襲来す

るといふときには、ここに浮上式の防波堤を浮上させて、ここにも壁をつくって、このラインで全部止めてしまうという計画でございました。

当初はそれで計画をしてございまして、250億円という事業規模で算出をしておったんですけれども、21年度から事業を実施しておりましたが、3.11でそれ以上の規模の地震が発生したということで、対象の地震を大きく見直したということで、その地震動、それから津波によって、再度、浮上式の検討をしたところ、250億では事業費がおさまらなくて、構造的にもう少し大きなものになるということから、約770億円の規模になるということになりました。ということでしたので、大きく事業費が膨らむことから、従来の防護ラインがこの背後にずっとあったわけですけれども、湾を囲むような形の防護ラインでかさ上げ、補強等で事業を見直したところ、こちらの方が450億円ぐらいでできるということで、当初の計画を大きく見直して、今ご説明させていただいたような防護ラインでの護岸のかさ上げを基本とする計画に変更したということでございます。

【委員長】2つ目がありましたね。

【事務局】ここについては、元々防護ラインがここで設定されていたということで、既存の防護施設、高潮対策用の護岸が整備をされているということでございます。そのラインで前をずっと囲むという話もあるんですけれども、ここについては、前面は物揚げ場とか棧橋とか護岸というものがあるぐらいで、人も住んでないというようなところから、既存の防護ラインでの検討ということで、ここについては、防護ラインの外側ということでやむなしということで考えております。

【委員】よくわかりました。それで、当初250億で、700億で技術的に可能かもしれないけれども非常に高コストになるということを経みると、今回の護岸の、前面で仕切るのではなくて、少し湾に引いた形で護岸をつくっていく方がコスト的には有利であろうという形に変更されたということですよ。その変更をしたことによってB/Cがどうなるかというのは、今回の対象ではないんですか。

【事務局】それが前回の26年度が見直しということですよ。

【委員長】今回は、前回想定外力の変更による再評価をやった後、3年たって再評価をやるということになりますね。

【委員】了解です。

【委員長】ほかはいかがでしょうか。

【委員】非常に重要な事業かと思えます。ちょっと聞き逃したかもしれないので教えてい

ただきたいのですが、水門については、予定では平成29年ですから、もう今年度、事業完成ということで、残事業49億円となっております。また全体についても35%事業を完成されておりますが、1年でも、少しでも早く完成をとというのが地元の要望かと思いますが、このあたりは予定どおり35年事業完成ということなのか、あるいは1年でも早くということが可能なのか、少し進捗状況とあわせて教えていただければと思います。

【事務局】26年度の評価のとき23%で、この3年間で12%の伸びというようところで、今、事業は35%の進捗率ということでございます。現在、速やかに工事に着手できるように、現場では調査と設計を鋭意進めまして、次、湾奥部の方の護岸のかさ上げ等に展開していくんですけども、そちらにすぐに移行できるようにといたしますか、事業ができるような準備を今現在進めているということで、設計ストックの確保とかにも努めているというところでございます。

35年度の完成なんですけれども、それを目指して予算の確保というところでも引き続き、当初予算だけではなくて補正予算等々あれば、それも含めて必要な予算の確保に努めていきたいと考えているところでございます。

【委員】ということは、おおよそ努力しておられるので、35年には遅くとも完成するであろうという見込みは持っておられるというところでよろしいでしょうか。

【委員長】それは多分、この場の誰も言えないことだろうと思いますが、そういう見込みで進めていきたいということだろうと思いますが、そういうことですよね。

【委員】あと、すいません、ほんとうに素人の質問で恐縮なんですけど、3番目に、新技術、新工法の活用などを引き続き検討とありますが、ここは、東北の方の状況を見ましても、こんな形しか無理なのかなとか、かなりなかなか人間にとって心地よい工法というのはないものだなと思うところもあるんですけど、新技術、新工法の活用ということについては、今、角先生とのやりとりの中でも多分ご説明があったのだらうと思いますが、これは、このところの可能性もまだ探りつつやっておられるということなのではないでしょうか。

【事務局】はい。新しい技術が出てきておりまして、出てくれば、それらを含めて検討して、コストが安ければ積極的に採用していきたいと考えております。

【委員】ありがとうございます。結構です。

【委員長】ほか、いかがでしょうか。

【委員】5ページに事業の整備効果という図がありますが、これが事業実施前と完全にでき上がった後の2つしかありません。事業の効果というのは、整備の途中段階でも徐々に

発現していくものだと思います。そのあたりのことをもし教えていただけるのでしたらお願いします。

【事務局】これは完成形なので、全部でき上がったときには、3連動に対して完全に浸水被害はなくすることができるというところでございます。

【委員】例えば、今既にでき上がっている黄色い岸壁の部分については、ある程度、整備効果も出ているのではないかなと思うわけです。そうした効果を丁寧に知らせていくというのも大事なことだと思います。

【事務局】そうですね。ありがとうございます。ちなみにですけれども、今、黄色でしたところが概成しているということで説明させていただいたんですけれども、ここの整備は今年度で概成するというので、これを整備したことで背後の浸水する深さが2割ぐらいの軽減にはこれになっているというところ、それぐらいの効果は。

【委員】そうですね。今後30年に7割の確率で地震が来るというのは、住んでらっしゃる方にとっては非常に心配なことだと思いますので、こうして整備をすることで安心感が増すとしたら、それは丁寧に広報されていく方がいいのではないのでしょうか。

【事務局】ありがとうございます。その点、非常に大事だと思っております。整備を進めていく箇所、順番等についても、少しでも効果が前に発現するような形で進めていきたいと考えております。ありがとうございます。

【委員長】ありがとうございました。

おおむね意見も出たかなと思いますので、和歌山下津港海岸直轄海岸保全施設整備事業の審議結果といたしましては、「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）のとおり事業継続することが妥当と判断される」としたいと思います。よろしゅうございますか。

（「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24号寺田拡幅（補足）

【事務局】先ほどの寺田拡幅のところの説明で一部修正したいものですから、お時間を1分だけください。

委員からご指摘があったように、交通量が減っているじゃないかということだったんですけれども、私は京奈和道路の開通の影響ではないかと申し上げたのですが、京奈和道路

開通そのものは昭和63年から順次始まっておりまして、今12kmぐらい開通しているんですけども、その一番最後のところが開通したのが平成12年ということでしたので、確かにその影響は少しはあると思いますが、一番根本的な影響としまして考えられますのが別にありまして、実は料金制度を変えているというのが一番大きい要因でございます。平成21年度にETCの料金割引を民営化となって、その後拡充をいろいろしてきているというのがありまして、京奈和道路もそのころに大胆な5割引とか3割引とかというのを入れました。その結果として、一般道路の方から京奈和道路の方に相当転換しているということでございます。したがって、平成11年と22年、27年頃を比べますと、交通量が寺田拡幅の対象箇所が5,000台減っている主な要因としては、開通効果というよりも、むしろ料金制度によって転換が図られたのではないかというふうに想像されますので、先ほどの私の説明を訂正させていただければと思いますので、よろしく申し上げます。大変失礼いたしました。

【委員長】ありがとうございました。

では、本日の審議は以上で終わりたいと思います。委員の皆様、長時間の審議等、お疲れさまでした。これでマイクを一旦事務局にお返しします。

【事務局】長時間にわたります審議、ありがとうございました。

ここで、議事録速報版を作成いたしますので、しばらくお時間をいただきたいと思いません。

議事録速報版の作成を終えました。改めて、委員長、議事進行をお願いいたします。

【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に移りたいと思います。お手元に配付されました議事録速報版(案)について、ご確認をお願いします。ご覧いただいて何かお気づきの点があれば、お知らせいただければと思いますが、いかがでしょうか。

特にご指摘ないようでしたので、この議事録速報版につきましては、お手元の資料のとおりであるということを確認させていただきたいと思いません。

ほかに事務局から皆さんにお知らせするようなことはございませんでしょうか。

【事務局】特にございません。

【委員長】委員の皆様から何かございますか。せっかくの機会ですので、あればお受けしたいと思いませんが。

【委員】いつも工夫して書いていただいて大変いいと思うのですが、できたら、先ほども申し上げましたけれども、事業目的と説明資料がもう少し対応するように書いていただけたら大変ありがたい。それから、できれば設計断面とか、要するに設計、つくられているもののイメージと、そこで書かれている成果といいますか、達成される効果といいますか、そういった部分との対応関係も若干触れていただけたら。例えば、最後の防潮堤をつくっていくのだと思うのですが、それはどういう感じの防潮堤になるのか、高さはどのぐらいのものなのかとか、そういったところも若干わかるようになる方がよいかんと思ったりいたします。

それから、やはり効果の部分に関しても、費用便益を算定するだけにとどまらず、それ以上の部分を説明されているはずなのです。特に、先ほどの防潮堤の話であれば、例えば、レベル2の津波に対してどうかみたいな議論もやっぱりあるかと思います。事業評価そのものに対してはあまり関係ないのですが、可能であれば、その整備効果というのをより広く国民の皆さんにわかっていただくという観点からも、対応関係を少し意識して資料を作成していただけると大変ありがたいと思った次第なので、最後に申し上げたいと思います。

【委員長】おっしゃるとおり、事業評価そのものではなくて、事業そのものについて、ほぼ前提のようになってしまって、改めてこの場では意識することはないのかもしれませんが、先ほど申し上げたように、国民に対してきちんと丁寧に説明をしていくということからすれば、今後の表現、構成等々について、また少し工夫をしていただければというふうに思います。

ほか、よろしいでしょうか。

それでは、以上をもちまして、本日の審議を終了いたします。これで事務局に進行をお返しします。

【事務局】いろいろなご意見どうもありがとうございました。

以上をもちまして、平成29年度第1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。本日は長時間のご審議、まことにありがとうございました。

【議事録終わり】