

近畿地方整備局事業評価監視委員会(平成21年度第2回)

議事録

日時：平成21年11月25日(水)15:00～18:10

場所：KKR HOTEL OSAKA 銀河の間

■尼崎西宮芦屋港尼崎地区多目的国際ターミナル整備事業にかかる審議について

○(委員)

今回から、再評価のためのデータというのをつくっていただいています、これについてちょっとお伺いしたい。プラス、マイナスそれぞれのデータを出されておりますけれども、例えば資料の2-3でございましたら、需要のプラス10%という表になりますね。需要のマイナスというのが2-2ですね。これは、需要と建設費それぞれに1つの要因が移行した場合に、こういうふうになるというデータになっているのでしょうか。3つの要因が、それぞれがマイナス10%ずつになるという可能性もあるわけですね。

○(事務局)

委員の御質問のとおりでそういう御理解で結構でございます。

○(委員)

将来的には、すべてがマイナス10%になった場合はどうか、すべてがプラス10%になった場合はどうか、その最大の振れをデータとして出されるという予定はないのでしょうか。

○(事務局)

需要・建設費・建設期間がプラス10%の場合とマイナス10%の場合、両方で検討していくということでございます。

○(委員)

個々の要因でのデータだけでいかれるということですか。

○(事務局)

はい、そういうことでございます。

○(委員)

わかりました。

○(委員長)

今を確認しますと、すべての品目が10%減った場合、あるいは増えた場合ということなんでしょうか。

○（事務局）

現状は、それぞれの要因で計算しております。

○（事務局）

港湾空港部長でございます。ちょっと補足させていただきます。

この資料1の中ほどをご覧いただきたいと思います。感度分析とありまして、それぞれB/Cに大きく影響する要因としまして、需要と建設費と建設期間とあります。それぞれがマイナス10%、プラス10%になった場合にどういうふうなB/Cになるかということを感じ度分析をしています。これは、基本的には事業評価のマニュアルでこういうふうにするということが決まっており、それにのっとり感度分析をしております。

○（委員）

すべてが重なる場合もあるわけですね、実際には。マニュアルがそうなっているということですね。はい、了解いたしました。

○（委員長）

ほかに御質問、御意見ございませんでしょうか。

ほかに御意見がないようでしたら、本件について審議の結果をまとめたいと思いますが、先ほど御提案いただきました「尼西芦屋港尼崎地区の多目的国際ターミナル整備事業」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に行われており、対応方針（原案）どおりでよいと判断されるということの結論でよろしいでしょうか。

○（委員）

異議なし。

■大阪港北港南地区～南港地区臨港道路整備事業にかかる審議について

○（委員）

私もトンネルを通らせていただきまして、港湾開発については異議を申し立てるところではございません。今回の対応方針についても異議を申し立てるところではございませんけれども、1つ思いましたところをお伝えしたいと思います。

現在供用されているトンネル、使われているということで、夢洲側の換気所がない状態で今使われているかと思いますが、本来の普通感覚で、この事業比較ということを考えますと、この換気所がある場合とない場合でつくことで、どのように空気の流れとか、どの程度まで対応できると、何台まで許容できると、つくらない場合は何台までしかできないと、そういう個別の比較というものも必要ではないかなと思いました。

といいますのは、1つこういう物件をつくるについても、やはり市町村での負担額も非常に大きくなるかと思えますし、非常に大きな計画でございますので、全体の事業評価でいくともうここまで来ているし、実際に通っている台数からいきますと想定以上のものが通っているということで、事業全体については異論がないところですけども、事業評価という意味では、そういうちょっとした細かい評価もあわせてする必要があるのではないかなと、今回の資料を見せていただきまして思いました。

○（事務局）

早期効果の発現ということで既に供用を開始しておりますが、最終的には現在の咲洲側の換気所だけの能力でいきますと、先行開発地区が完成した段階での交通量、平成26年の予測でございますけれども、この段階での約2万台／日相当まで対応が可能ということで考えております。約2万台／日になった段階で、送風能力、処理能力を越すということでございます。それ以降の増加交通に対する能力確保を図るため現在、残りの夢洲側の換気所の建設を進めております。

そういうことで、先ほどの残事業の効果ということにつきましては、それ以降の増加交通に対する効果の発現という形で整理をし、評価をしているということでございます。

○（委員長）

これは、直接事業の評価に関係ないんですけども、阪神淡路のときに、六甲アイランド、ポートアイランドが孤立して随分困ったんですね。夢洲には交通手段としてリダンダンシーを確保するような計画があるのか、ないのか教えて下さい。

○（事務局）

これまでの夢洲地区につきましては、夢洲と舞洲を結ぶ一本の橋梁だけでございました。今回の道路トンネルの整備によりまして咲洲と夢洲を結ぶ新たなルートができたということで、1ルートから2ルートにということでございます。両ルートとも耐震性は確保されてはおりますので、1ルートから2ルートにという形で、夢洲側へのアクセスにつきましてはハリダンダンシーの確保がされたということでございます。

○（委員長）

解りました。有難う御座います。

○（委員長）

それでは、本事業についての審議結果を纏めたいと思います。

審議の結果、「大阪港北港南地区～南港地区臨港道路整備事業」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に行われており、対応方針（原案）、事業の継続のとおりでよいと判断される。これを結論にしてよろしいでしょうか。

○（委員）

異議なし。

■和歌山下津港北港地区エネルギー港湾整備事業にかかる審議について

○（委員）

事業の定義について確認させていただきたいのですが、基本的には防波堤と臨港道路を建設されるということですが、便益としては港湾しての便益を計上されているんですね。ということは、これは港湾の用地は、用地は既にある、用地費ゼロで取得できて、それを、防波堤をつくることによって港湾機能に変えることができる、それを事業として定義されているという解釈でよろしいですか。

○（事務局）

そうです。用地は既に提供されておりますので、港湾施設があることによって船舶の入港のための静穏の確保が図られるということでございます。

○（委員長）

もう少し私のほうからわかりやすく言うと、この北港地区の島のところに関電の専用岸壁と、さらにまた一般的な、どういう船会社が使ってもいいという公共岸壁と両方あるんですね。この防波堤をつけないと岸壁の機能が果たせないということで、急遽防波堤を整備することによって、岸壁を生かすという事業になっているということです。

○（委員）

今のことと少し関連するのですが、ちょっと教えていただきたいことがあって。というのは、この対象事業はスライドの2枚目にあったように、企業合理化促進法に基づく関電からの要請が行われて、関電の負担が2分の1のもとで実施されているということと、スライド3枚目で、まさにこういう発電所の整備をすること自体に社会的意義がある、公共性があるという、これは関電からの申請書にも書いているところですが、もちろんそういう公共性も一方であると思う、メインだと思うんですが、施設の概要を見ていると、その発電所以外のところも含めた岸壁の整備、あるいは臨港道路の整備といったようなところもあって、そうするとそういう施設の整備もひっくるめた、もうちょっと大きな公共性というのを考えていると理解してよろしいのでしょうかということが一つです。

もう1つは、それこそ関電との関係でこういう形で事業が進んでいる中で、そもそも途中でやめるとか云々というのは、関電との関係で契約といいますか、信義則違反といいますか、そういう問題というのは生じないのだろうか、だから我々はどこまでここで議論をしていいのだろうかという、この2つだけ教えていただければと思うんですが。

○（事務局）

全体的な役割につきましては、関電さんのLNGの発電所稼働に伴いまして、貨物を運ぶという用途と、先ほどその写真にありますように、10m岸壁が公共バースでございますので、そこで扱う貨物は、やはり公共貨物ということで、それをトータルした全体的な静穏度の確保という意味合いでの防波堤の整備でございます。公共的なものと関西電力の貨物をトータルした便益といいますか、必要性があると考えてございます。

もう1つにつきましては、やはり全体的には公共性のこともございますけれども、関西電力さんのそういった要請によって整備を進めるということであり、公共的な観点もございまして、今回こういう形での評価になるものと考えているところでございます。

○（委員）

契約では多分ないだろうと思うんですけども、そういう理解でいいんですかね。

○（事務局）

はい。

○（委員）

厳密な意味での契約的な関係が関電との間にあるということでは多分ないのと思うのですが、ただ事業をもし中止、中断等ということになれば、信義則違反といったような問題、一般的な法原則違反の話はあり得るのかなという気が私はしたものだから、御質問したのですけれどもということです。

○（事務局）

関西電力さんと約束、契約的というような行為はございませんけれども、やはり信義的な行為はございますので、関電さんの要請に基づきましてこういう整備を進めているところでございますので、そういったことがあろうかと思えます。

○（事務局）

少し補足いたしますと、エネルギー港湾整備そのものが基本法に基づいて、ただ単年度、単年度で整理する予算制度でありますので、今委員がおっしゃったような道義的なものはあるけれども、契約ではございませんので、相手側との話し合いの上で、毎年毎年整理するというところでございます。

○（委員長）

それでは、本事業についての委員会の結論をお諮り申し上げたいと思います。

審議の結果、「和歌山下津港北港地区エネルギー港湾整備事業」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に行われており、対応方針（原案）、事業の継続のとおりでよいと判断される。これでよろしいでしょうか。

○（委員）

異議なし。

■国道158号永平寺大野道路にかかる審議について

○（委員）

14ページのコスト縮減のところなんですけれども、建設発生土80万 m^3 を盛り土に利用するというのが、それが新技術、新工法ということとどう関係があるのかということと、それからもう1つは、伐採木4.5万 m^3 を建設資材にチップで利用されると言っておられましたけど、どのような形で利用されているのか教えていただきたいんですけど。

○（事務局）

まず、建設発生土の利用につきましては、これは新技術、新工法ということではなくて、いわゆるコスト縮減のための取り組みと考えております。ちょっと表現が適切でなかったかもしれません。これによりまして、約5.7億円のコスト縮減を見込んでいるところでございます。

それから、伐採木の4.5万 m^3 の活用というものにつきましては、これは工法としましては、マルチスプレッド工法と言われる工法を使っております。これは、新技術と呼んでいいものかと思っております。具体的には、現地で道路をつくりますときに、伐採をするわけでございますけれども、それを細かくチップ化いたしまして、破碎しまして、それを道路の法面、切り土、盛り土等の法面に吹き付けをいたしまして使うという工法でございます。これは、伐採木を使いますのでコスト縮減にもなるということで、6.7億円のコスト縮減を見込んでいるところでございます。

○（委員）

80万 m^3 のほうですが、そういう出てきた土を使うというようなことは、普通考えたらこれは当たり前のことのように思います。その当たり前のことが書かれているというのは、今までやってなかったということでしょうか。それとも、こちらで出た残土を使っていくということは、当たり前のことではないことですか。

○（事務局）

発生土の活用というものにつきましては、これに限らず従来からもやってきてございます。今回は、 m^3 数も多いと、80万 m^3 ということも多いということでもございますし、あとそれによる効果があったということで、あえて記載をさせていただいたところでございます。

○（委員）

暫定供用分の過去に出た便益、割り増し部分はB/Cに入っているのでしょうか。

○（事務局）

資料の6-2の資料の14ページをご覧いただきたいと思いますが、暫定供用分の便益については、今回この算定におきましては考慮してございません。全線供用した後の便益を、50年間分計上してございます。

○（委員）

全部ができ上がってから便益が発現すると、こういう仮定で計算されたんですね。

○（事務局）

そういう仮定で算出してございます。

○（委員）

でも、過去の事業費は入っている。過去の暫定供用分の事業費もこのB/Cの中には入っているんですか。

○（事務局）

暫定供用分の事業費につきましては、事業費のほうの費用の欄にすべて入ってございます。

○（委員）

低目に計算しているのですね。

○（事務局）

そうです。

○（委員長）

だから、全事業のB/Cとしては算定できていないだろう。ただ委員がおっしゃりたかったのは、こういう道路事業も含めてですが、供用開始が遅れるとものすごく社会的損失が生じるという一つのあかしとして、暫定供用だけでもこれだけ便益が上がっているで、事業が遅ればこれらは社会的損失となりますということも示すことが必要ではないかなというような意味のご質問だと解釈しております。

○（委員）

ありがとうございます。そういうことです。

○（事務局）

今回のB/Cの算定につきましては、しきりとしまして、暫定供用分は考慮せずにやらせていただいたということでございますので、おっしゃっていただいたところについて

も、そういう考え方も当然あるかと思いますが、今回はそうやって安全側にさせていた
だいて、1以上あるかどうかという判断をさせていただいたという形になっております。

○（事務局）

すみません、補足をさせていただきます。

日本のB/Cの計算は、特に道路においては非常に安全側にするようになっておりまし
て、よく議論になるのが、代表的な3便益しかカウントしてないんですけども、それ以外
の便益もカウントするべきではないかというような議論があります。それについてもいろ
いろ研究しておりますが、現在は非常に安全側に算定をしてあるという傾向にございま
す。

（委員）

すみません、ちょっと1点、確認をさせていただきたいのですが、この縦のほうの再評
価の6-2の資料で、チェック項目の欄がございますよね。8ページの便益の算定のとこ
ろで、休日交通の影響とか冬期交通、災害等による通行止めの影響ですとか、全部、黒い
ところに「しない」ということになっているのは、これは「該当しない」ということで
すね。考慮しないということでございますね。

○（事務局）

考慮していないということでございます。

○（委員）

現状としては、していないということですね。

○（事務局）

そうですね。これも平日交通を前提としてやっております、休日交通ですと、所によ
ってはかなり多いところとかがあって、それを考慮するともっと便益とか上がった
りするケースも考えられますが、これもどちらかという安全側に考えて、今回におきま
してはそういったところは考慮せずにやっております。

○（委員）

わかりました。

そうしますと、同じ資料の4ページで、感度分析の④というのがございますが、こち
らも、変動ケースがプラマイ10%ですね。交通量の場合ですと、10%多いところと少
ない場合との幅を持たせてB/Cを出されていると思うのですが、この変動ケースの
プラマイ

10%という範囲の中に、例えば、休日がこれだけ交通量が増えるであろうとか、そういった要因というのは、含まれてないのですね。

○（事務局）

そうですね。こちらのほうについても、具体的に交通の予測している分に対しまして、10%増えたらどうでしょうか、あるいはマイナスになったらどうでしょうかというところを分析しているということでございます。

○（委員）

そうしますと、先ほどの3便益を計算するときにも、現在は、決まり切った項目しかないですよ、交通事故が減るとか渋滞が減るとか。そうなりますと、やはり、10%プラスかマイナスかというときに、当然、休日なのか、平日なのかという要因は関連してくると思いますが、現状としては加わらないということですね。3便益を基本とした場合、そういったものを加味して算定するという方法は、現状としては考えられないといいますか、難しいということですね。

○（事務局）

そもそも、さっきもおっしゃいましたように、いろいろな便益をカウントするべきではないかという議論がありまして、それは勉強中ですが、例えばB/Cが1を割る事業は今年度は止まりまして、18事業ほど1を割るというので止まりまして大騒ぎになりまして、そのときにいろいろ便益を加味するような勉強もしたんですが、すべての事業に適用するというようなところまで勉強が至っていないという実態だと思います。

○（委員）

わかりました。ありがとうございました。

地域活性化とか観光というものがその要因に入ってくる場合に、やはり、休日と平日とでは非常に開きがあると思われましたので、その部分をお尋ねしたいと思って、お聞きいたしました。

○（委員長）

それでは、本事業について審議会の結論をお諮りしたいと思います。

審議の結果、「国道158号永平寺大野道路」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に行われており、対応方針（原案）、事業の継続のとおりでよいと判断される。御異議ございませんか。

○（委員）

異議なし。

■国道163号精華拡幅

○（委員）

スライドで言うと2ページ目なのですが、当初の計画が昭和56年で、それがなかなか事業化に至らなかったというのは、多分、大阪のほうから順番に整備をしてきてというところがあったのかなというふうには理解ができるのですが、ただ、これは平成2年に事業化をしていて、しかし用地着手は平成12年度ですよ。最近になって、やっとこれは動き出したということになるんだろうと思うのですが、そのあたりの遅れた原因といいますか事情といいますか、それはどういうところでしょうか。単純に事業化が平成2年で、用地着手が平成12年で、何でこんなに10年も間があいたのかというところを教えてください。

○（事務局）

当時、地元への計画説明に時間がかかったと聞いております。

○（委員）

そうすると、なかなか地元の理解が得られなかったというか、それなりに結構大変だったという、そういうことですか。

○（事務局）

そうですね。当時はそうでしたが、ただ、昨年度から用地着手しまして、10%も取得できていますので、大きな反対は今ございません。

○（委員）

コスト縮減の13ページでございますけれども、下のほうのボックスで、他事業の建設発生土、約15万 m^3 を流用ということですが、具体的な他事業が近くにあるということでしょうか。ほかから運んできた場合との比較をどこかでされているか教えてください。

○（事務局）

具体的には今、用地取得をしている段階でありまして、工事に実際に入るまでにはあと数年かかると思っています。そのときに、ちょうどほかに工事を行っているところと事業間調整しまして、そこから出てくる発生土をいただくということで、今は仮に購入土として計算していますが、その分の差額はコスト縮減できるのではないかと考えています。

○（委員）

購入土というのは、どこから運ぶというのは計算上設定されているのでしょうか。

○（事務局）

ええ。10kmぐらい地点のところから購入してくるという形で仮に計算しております。

○（委員）

10kmよりも近いところでとるから、こういう評価をするということですね。

○（事務局）

再度補足をさせていただきますけども、土は買いますと物自体に値段がついてしまうんですけれども、残土の受け入れは、向こうでは余って困っているわけですから、余った方にしてみれば、これを土捨て場に持っていきますと高い料金を取られて捨てるということになりますので、一番いいのはお互いを買ったり捨てたりせずに、事業間で調整して、運搬費のみでやりとりをするというのが一番合理的でして、これは手間仕事ですので一生懸命調整をすれはうまくなりますけども、調整し損なうと買ったり捨てたりしないといかんという、その手間仕事を頑張ってやろうと、こういう決意表明であります。

○（委員）

わかりました。

○（委員長）

今、事務局がおっしゃったんですが、これは地方自治体の事業も含めて情報交換できるようになっているのですか。

○（事務局）

もちろんです。

○（事務局）

場合によっては民間の事業も対象になると思っています。

○（委員長）

それでは、本事業の審議結果をまとめさせていただきたいと思います。

審議の結果、「国道163号精華拡幅」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）のとおり、継続でよいと判断される。これでよろしいでしょうか。

○（委員）

異議なし。

■国道28号洲本バイパスにかかる審議について

○（委員）

ちょっとお伺いいたします。

供用開始されているところの幅員は19mでしょうか。

○（事務局）

現在、1期で供用しているところは幅員16mです。洲本市のこのあたりに洲本高校があるんですけど、こういう形で洲本市の市街地がありまして、都市計画の街路網が計画されております。その中では洲本バイパスの2期区間については19mの幅員で計画をされておりました。こちらの区間につきましては、山の中で、ここにトンネルがあるんですが、地方部ということでこういった植栽帯を含めて、さっきの1.5mのところは50cmということで、車道と路肩の部分は同じですが、歩道の部分については3mでございまして、10m＋3m×2の16mという幅員で整備をしておりました。

○（委員）

車道部分は同じで、歩道部分が違うということですね。

○（事務局）

歩道というか、植栽帯も含めた幅員になっておったと思います。

○（委員）

混雑が緩和されるバイパスについては異論がないところですけども、今日写真を見せていただくと、非常に緑が豊かなところを道路が通っていくということと、トンネルができるということで、幅員を縮小されたということも非常に好ましいことかと思うんですけども、今伺いましたら歩道が3mで、今回縮小されても歩道は3.5mにされていますよね。前は植栽帯を入れて4.5m、歩道部分だけだと3m、それを今度3.5mにされているということですけども、どのぐらい需要が歩道としてあるかあたりを見込まれているのかもしれないですけど、そのあたりをお伺いできますでしょうか。

○（事務局）

その3mなり2.5mへの縮小というものも念頭に置いて、地元にご説明させていただいておりました。先ほど申しましたとおり洲本高校というのがございまして、3.5mあると自歩道という形で使えますので、車道の中に自転車に走るのではなくて、高校の方からは非自歩道として整備をしてほしいという強い要望がありまして、現在の計画にしております。

○（委員）

何道としてですか。

○（事務局）

自転車と歩行者が同じ空間に入れるのがこの3.5mという幅でして、これ以上縮めてしまいますと、道路交通法によりまして、ここは自転車は通ってはいけません、車道側を通ってくださいということになるというものでございます。

○（委員）

かなり自転車を見込んでということでしょうか。

○（事務局）

そうですね。台数はちょっと今、具体的に手元に持っておりませんが、やはり洲本高校への近隣から広域的に通っておられて、高校生は元気ですので、バスに乗らずに自転車で結構通っておられるということでございます。

○（委員）

自転車道としての整備という検討はされなかったんですか。

○（事務局）

自転車道を分離してという意味でございますか。

○（委員）

はい。

○（事務局）

特に、この中に入れる方が合理的というふうに判断をいたしております。

○（委員）

同じ植栽帯のことでお伺いします。恐らくどの道路でも植栽帯といいますか、そういうのがたくさんあると思うんですけども、この考えでいきますと、日本全国の道路から植栽帯を除いたほうが経済的にはすごいプラスですね。全国的にはそうではないのでしょうか。そうすると、ここで植栽帯を除くというのはどういう意味があったのでしょうか。

○（事務局）

純粹にコストの縮減。それは、初期投資費と維持管理費の両方の縮減という観点でございます。地域の方からは、せっかくの計画だから、引き続き植栽帯を残してほしいという御要望もございました。それから28号以外の、例えば兵庫国道管内で175号とかあるわけ

ですが、やはり地域の方から、それから走っている方からも高木をちゃんと残してほしいという御要望もあります。一方では、維持管理費とかそういうものを考えますと、これからの将来を考えると非常に難しいということで、ここにつきましては、先ほど当初の計画では都市計画道路ということで、都市計画道路網として最初の幅になっておったわけですが、それほどの土地利用の開発が進んでいないということで植栽帯がない形でも、しかしながら自転車が通れる歩道ということで整備をしたいというふうに整理をいたしております。

○（委員）

コストだけのことを考えたら、どこの地域でも植栽帯がないほうが安くできるわけですね。今言われたのは、これからの道路の方向性は大体そういう方向になるということですか。

○（事務局）

これからの道路の方向性について、今申し上げることはできませんが、地域の特性と、それからどのような道路の緑陰機能とか、それから植栽の機能が求められるかということで判断されるべきかと思います。

○（委員）

この地域の特性として、植栽帯は要らないということを判断されたということですか。

○（事務局）

ここについては、まず道路の事業をする立場として、コストの縮減というので御提案をさせていただきまして、市、それから地域の方の意見を伺って、事業が止まってしまうよりはコストの縮減をしてでも道路と車と自転車、歩行者の空間を整備してほしいということで、この案にしております。

○（委員）

コストの縮減が先なのか地域の特性が先なのか、どちらですか。コストの縮減ということでしたら、日本全国まさに同じようなあれでいくと思うのですけど。

○（事務局）

少し補足をさせていただきます。

推測ですけども、全体B/Cは1.1なんですね。かなりぎりぎりのところに来てまして、これは推測ですけども、ひょっとするとそういうことがあったのかもしれないと。

要は、コスト削減を特に強く求められる道路だという認識があったのかもしれないと思います。ただ、おっしゃるように、すべての道路で植樹帯をやめるとか歩道を狭めるということは多分、不適切ですので、B/Cがきちんと出ていけば地域の意見を聞いて、いろいろ工夫をする余地があったんだろうと思います。

それから、私、この事業に関しては、全体B/Cは多分、余り意味を持っていないと思っ
ていまして、全体の図を見せてくれますか。実は、これは2本のバイパスがあるという
ふうに見たほうがいいですね。片側はもうできておりますので。それで、そっち側は平
成12年に供用しているんですけども、実は平成12年までの費用を、割引率を掛けて、重た
くして載っています。便益は将来でしか計算していませんので、ものすごく重たい費用
を抱えて全体事業費を計算している格好になります。例えば、2つに断ち切って、1本目
の道路、平成12年までの道路だけでB/Cを計算する、実際そうなんですね。もう効果は
発現していますので、それで1本計算をして、別のこの2本目のバイパスとして、また新
たに計算すると、多分、全然数値が変わってくると思います。どうしてこういう採択をし
たのか、多分、昭和60年の採択ですので、余りB/Cについてまだ議論が十分深まってい
なかったようなこともあって、こういう採択をしているんだと思いますけれども、今後の
議論に関しては、いかなるまとまりをもってB/Cを計算すべきなのかということをか
なりきちんと考えないと、こういう重みが課題になっている、費用が課題になってい
るようなケースも出てくると思いますので、今後いろいろと検討させていただきたいと思っ
ています。

○（委員）

上に「周辺の環境や景観の保全を図りながら」という文章が入っていて、そういう植栽
帯を除くというようなことだったので質問させていただきました。

○（委員）

スライドの14ページのところで、交通事故減少便益がありますね。マイナスが出るとい
うところですが、御説明はいただいたのですが、もう1つ私は理解し切れなかったので、
補足説明をできればわかりやすくしていただきたいなということと、やはりこういう数字
が出たときには、資料としてこういうふうな状況だから、こういう数字が出ているんだ
というところの何か資料をつけて、説明を入れておかれるべきではないかなという気がし
たのです。もうちょっと説明していただけるとうれしいのですが。

○（事務局）

例えば、まず事業の後と前で比較をするというのが便益の出し方だということを、まず念頭に置いていただきまして、それで交差点の数が、こちら側のほうが少ない、例えば交差点がゼロでありますと、道路を走るだけの単路部とっているんですけど、走っているときに起きる交通事故の割合で、掛ける車の走る台数と距離で、交通事故がどれぐらいの確率で、期待値というと余りいい言葉ではないんですけど、発生するかというのを計算します。それから、こちら側の道路も同じように、交差点がない部分と交差点について同じように計算をしております。それで、交差点のほうが、おわかりのとおり圧倒的に交通事故が起きやすいわけでございまして、交差点がゼロの道路を新しくつくって、ここに例えば2万台走っていたのが1万台こっちに行きましたら、交差点の事故というのは減りますということなんですけど、今回の洲本バイパスにつきましては、地図には出ていませんけど、幾つかまだ交差点がある道路でございまして、この道路とこの道路で比較した場合、交差点の数はそんなに減るわけではないということで、交差点が減るのがバイパスの交通安全の効果として一番高いわけでございます。

○（委員）

これは私の個人的な意見ですが、交通事故に関してはマニュアル自体の妥当性も、もう一度検証し直す必要があるのではないかと思っています。

そもそも、交通事故の算定便益を考えるに当たって、先行する事例をいろいろ検討したときに、交通事故の便益ではイギリスのCOBAが非常に先行してやっていた。COBAでは、交差点の改良が非常に重要視されていた。それは、イギリスの事情を踏まえているんですね。交差点改良というのが非常にイギリスは大きな課題になっているので、その思想を現行のマニュアルはかなり引きずっているところがあるのですが、そもそも日本のように既存市街地の中に幹線道路が入ってくる、沿線との出入りがある中で交通事故が発生するとか、そういうところをもう少し検討してみる必要があるのではないかと、思っています。こういうマイナスの便益が出てきたということ、これはある意味で現場の感覚と外れているということであれば、対応方針の中に、そのことを提言として書けるんですよ。だから、書かれたらどうかと思います。現場の感覚とは合わない。むしろそのほうが、今後このマニュアルを改善していくための大きな情報になるのではないかと思うんですけれども、いかがですか。

○（事務局）

補足をさせていただきます。簡単に申せば、道路をつくれれば交通事故は必ず発生するということとして、そういう観点から言えば、こういう道路の種別によってはマイナスになってもおかしくはない、そういう場合があり得るということだと思いますけども、確かにちょっと実感とずれている点があるということだと思いますので、注記をする方法を考えるなり、あるいは将来的にはマニュアルの変更ということに関しても検討させていただきたいと思います。

○（委員長）

これは、道路が完成した後の交通規制にもよると思いますから、道路の運用にも交通事故はすごくかかわりますので、そういうことも含めた事前の便益計算というのは非常に難しいかもしれないですけど、ただ一般的なには道路をつくって交通事故が増えるんだったら作らないでくれという話になりかねないので、この場合は非常に特殊な場合だと思います。今、小林先生が御指摘されたようなマニュアルの計算のももとの考え方を見直す必要もあろうかと思いますが、これは全国にかかわる問題ですから、また整備局から上げていただいて、本省のほうでまた議論していただくということをお願いしたいと思います。それでは、本事業についての審議結果を纏めさせていただきます。

審議の結果、「国道28号洲本バイパス」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）、事業の継続のとおりでよいと判断される。これでよろしいでしょうか。

○（委員）

異議なし。

■国道176号名塩道路

○（委員長）

特に質問、御意見ないようでございますので、本事業に関する委員会の意見をとりまとめたいと思います。

審議の結果、「国道176号名塩道路」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）、事業の継続のとおりでよいと判断されると。異議ございませんか。

○（委員）

異議なし。

■国道161号小松拡幅にかかる審議について

○（委員長）

それでは、特に意見、質問もないようでございますので、本事業の委員会の結論をまとめたいと思います。

審議の結果、「国道161号小松拡幅」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）、事業の継続のとおりでよいと判断される。これでよろしいでしょうか。

○（委員）

異議なし。

■国道8号野洲栗東バイパスにかかる審議について

○（委員）

コスト削減の部分ですけれども、図式でちょっと内容がわかりにくいんですが、もう少し詳しく伺えますでしょうか。用地買収のエリアは増えているように思うのですが。

○（事務局）

446mの橋梁がございます。実はこの下に8号線、先ほど合流部で1号線へ行く、ここがもともとの8号線ですので、それをうまくここでチャンネルしてあげる必要があるということですが、立体構造物で考えていましたが、これをいわゆる平面交差点に置きかえる。これはなぜかという、しばらく行けばまた平面交差点に入っていくわけですが、もう今ある道路ですので。ここだけをあえて立体交差にしなくても、ここで最初の平面交差が出てもいいのではないかという発想のもとに、この446mの橋梁を51mに縮めることによる費用削減が相当大きいということでございます。おっしゃるとおり、用地の面積は少し御協力いただかないといけない部分は増えてございます。

○（委員）

橋梁は短くなったんですね。

○（事務局）

そうです。そういうことです。

○（委員長）

質問・意見がこれ以上無いようですので、本事業の審議結果を纏めたいと思います。

審議の結果、「国道8号野洲栗東バイパス」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）、事業の継続でよいと判断される。これでよろしいでしょうか。

○（委員）

異議なし。

■国道307号信楽道路にかかる審議について

○（委員）

今の12ページですが、コスト縮減のところ、道路の幅が変更になると、先ほどもご意見が出ましたが、植樹帯がなくなりますよね、コスト縮減ということで。10ページのB/Cを見ますと、1.6という便益比が出ていますが、先ほどの場合は、植樹帯をなくす理由として、便益が1.1でぎりぎりなので、コスト縮減ということも勘案して、そのような結果になりました、ということをご回答いただきました。この場合は、いかがでしょうか。

○（事務局）

全体の事業のタームというのが不確実性、長野バイパスという県の事業そのものが非常に距離の長い事業なので、全体の2工区の仕上がりぐあいを見たときに、1.6であっても予断を許さないなという観点を持っていて、それは決して今の段階では、いわゆる余裕代というのがプラス・マイナス20%、あるいは10%かもしれませんが、少しでも御説明をするときに、計画段階でコスト縮減できるものは今のうちにしておこうという観点でございます。当然、先行してインターチェンジを受ける部分については、両側歩道で植樹帯つきということで、一貫性がないのではないのというお話はあるかもしれませんが、玄関口とそこからのアクセス機能の部分とは分離して考えたものです。1工区と2工区を分離して考えたというのが今回の計画の考え方でございます。

○（委員）

そうしますと、事業の進捗状況が現在、15%ですよ。そのあたりも影響してくるということですね。今後、起こり得るいろいろなことを、予測できないからということでしょうか。

○（事務局）

そういうことです。もう少し具体的に申し上げますと、いわゆる信楽に來られている沿道地域の用地買収の対象者の方の中には、非常にその地域を重んじて、用地買収に応じていただけない方もおられますので、そういう意味で1工区がインターチェンジの供用までに間に合っていないという事実が実はございます。全体としても、用地買収にまだ時間がかかりそうだという強い懸念がありますもので、1.6も予断を許さないと考えております。

○（委員）

植樹帯のことなんですけれども、先ほどと同じように景観の保全とかいうようなことがあって、植樹帯自体、設計段階のときにはそれなりの意味があって計画されていたと思うんですけど、コストだけ考えれば、それは植樹帯なんかはないほうがましで、植樹帯さえあればいいというわけではありませんけれども、何らかのあれがあったと思うんですけども、それがコスト削減ということで、景観とかそういうことに対する配慮が、結局なくなってしまうのではないかなと思うんですけども、いかがでしょうか。

○（事務局）

長野バイパスのほうの植樹帯のあり方、県として、これも含めて、80億円の事業費の中には、植樹帯の削減費用というのは今見込んでおりません。80億円というのは、植樹帯がある状況でございます。そういう意味で、今1.何がしのB/Cが出ておるわけで、予断を許さないところの調整でございますので、今承りました御意見を拝聴して、県と十分調整してまいりたいと考えます。よろしく申し上げます。

○（委員）

植樹帯に外来種を植え込んで、外来種の発生源になっているということもあるから、むしろ植樹帯なんかはないほうがいいという意見もあるので、植樹帯をつくられるときはその辺をもっと配慮していただきたいと。

○（事務局）

県の事業との整合性も重要ですので、そこを今日の御意見を賜って、再度県と調整を十分してまいりたいと考えます。

○（委員）

同じ内容で恐縮ですけども、今植樹帯は、真ん中のところは、モニターのところは入れられているという御返答だったかと思うのですが、ということは、今1.75をとられている……。

○（事務局）

非常に距離が短く、なおかつ1.5mの削減ということで、この辺は農地ですので、用地費も安くございます。全体の事業費としては、5,000万円ぐらいのコスト削減でして、実は約80億円の計算の中では切り上げ、切り捨てのところに入っておりますので、少しでもという方針は変わってございませんけれども、そこは十分調整した上で、80億円を79億円

にするのかどうかということについては、結論を出してまいりたいと思います。

○（委員）

12ページの絵の部分というのは影響するのかわからないんですけども、考えておられるのであれば、同じように中央分離帯に木をかかれたらどうかと思うんですけども。2工区の「植樹帯をなくし」というところですが、なくなる計算なんですね。

○（事務局）

そうでございます。B/Cのコストの5,000万円の評価としては、先ほど申し上げました他の事務所にありましてとおり、初期投資とランニングコストということでございますけれども、全体として1工区については植樹帯のある玄関、いわゆるインターチェンジ周辺の環境整備、そこからの町内アクセスについては、植栽帯を省略させていただければどうか、基本的には田園風景の場所ということでございます。そこは県とも十分調整させていただきたいと考えます。

○（委員）

2つ質問します。いまのご意見に関連しますが、今後、県と調整をして見直す可能性とか、余地があるということなのかどうかということ、何かはっきりしないので、もう一度確認をしたい。

2つ目は、これは国が事業をやっているのは、インターの関係でということですか。

○（事務局）

いえ、違います。後のご質問から先に答えさせていただきます。この区間については、特に信楽地区には紫香楽遺跡という遺跡群があります。かつての奈良時代の、遷都の影響とか、それから、この鉄道方向に黄瀬断層という断層が走っております。あるいは、大戸川沿いの少し地盤が緩い部分とかがありまして、国が十分技術的関与して事業をしていただきたいという要請を受けてやっているという意味でございます。

植樹に関しまして、約80億円という事業費の中の四捨五入の範囲でございますので、県と十分調整して結論を出したいと考えております。今の原案としては、コスト削減の方向を目指したいということで御理解いただければと思います。

○（事務局）

補足をさせていただきますけれども、これは管理は県にお返しをして、県で管理をしていただくことになるんです。それで、植樹というのは、実は建設時もさることながら、後

の管理コストが大変ばかにならないということもありますので、県とよく調整をして、県の意思も確認した上で、調整結果を出させていただきたいと思います。

○（委員長）

それでは、本事業の審議結果を纏めます。

審議の結果、「国道307号信楽道路」の再評価は、事業評価監視委員会に提出された資料、説明の範囲において、おおむね適切に進められており、対応方針（原案）、事業継続のとおりでよいと判断される。これでよろしいでしょうか。

○（委員）

異議なし。

その他

○（委員）

社会情勢が随分と変わっているわけですが、これを一個一個見ますと、私自身はやはり必要だろうという判断をするんですけども、そも言えないような社会情勢が。ですから、次回には是非、近畿地方整備局がやっておられる総事業の棚卸しをやっていただきたい。それが100あれば難しいかもしれんけれども、1番から100番まで、緊急整備に応じてずっとランクをつけていただきたい。もし、それができないのであればA、B、C、D、Eぐらいのランク、そういうのを片手に持ちながら、もう一度私としたり必要性を判断したいと思いますので、是非それをお願いしたい。これが1点でございます。

○（委員長）

整備局さんのほうで、そういう作業が可能なのでしょうか。

○（事務局）

道路事業の進め方に関して、透明性の確保とか、効率性の向上とかいう観点から、いろいろと新政権でも議論がされているようでございますので、そういった動向も踏まえて、国民の皆様方にどういったら一番わかりやすいのかということも考えながら、ちょっといろいろ工夫をさせていただきたいと思います。

○（委員長）

にわかに、次回までにとすることは難しいかもしれないと思いますが、その可能性について少し検討していただきたいと思います。

私の知っている範囲では、兵庫県の事業評価委員会の例があります。県では県民局から上がってきた全事業を社会整備プログラムで、重要度を全部ランク分けして、二十何項目かで評価して、何年度までにはこれをしようと、これは先延ばししようとかいう全事業のプログラムをつくっているんですね。その中で事業評価にかけていただいているのはこれだけですという形の資料が出てまいりますので、評価するほうとしては割とわかりやすく、非常に委員がよく理解できたというふうなことがございました。整備局さんのほうでもそういうことを目指して、一度内部で検討していただいて、地元との調整もありますので、なかなか難しいと思いますが、少し検討いただきたいと思います。

[議事録終わり]

.....
※国道158号永平寺大野道路委員会資料の一部訂正について（委員長からの報告）

国道158号永平寺大野道路の残事業に係るB/Cについて事務局から軽微な訂正（誤：3.1→正：3.0）があり、これに伴う審議結果への影響について各委員に意見照会しました結果、全委員一致で審議結果を変更する必要なしとなりましたので報告します。

.....