

近畿地方整備局事業評価監視委員会（平成30年度 第1回）

議事録

日時：平成30年7月26日（木） 14：00～15：40

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、審議を進めます。

■国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領の改定について

【委員長】 何かご意見あるいはご質問ございませんでしょうか。

【委員】 すいません、去年からで、あまり全体がわかってないんですけれども。事業進捗確認のイメージを5年ということ置いておられるのは、5年、5年、5年と、とにかく5年ごとにやっていくという、そういうイメージでよろしい？ とにかく5年。

なぜお聞きしたかと申しますと、事業によっては非常に大規模な事業で、例えば20年とか30年とか非常に長い期間本来かかる事業もあれば、もっと短い10年以内で終わるような事業もあるかと思いますので、その全体の事業の枠組みに関係なくというか、とにかく5年というものをスパンにして再評価していくというところでうまく回るのかどうかという点をちょっと補足していただければと思います。

【事務局】 再評価の期間は、3年間隔だったものを5年にするというのではなくて、何か事業に大きな変更を生じているというのがわかった段階で、1年後であれ2年後であれ、速やかに審議を受ける準備に入ることとさせていただきます。変化のないものについては、5年ごとの評価ということにさせていただこうということとさせていただきます。事業によっては節目が非常にロングスパンで入ってくるようなものもございますし、あるいは事業全体期間が短いというものもございますけれども、そういったものも含めて、毎年毎年府県にご連絡申し上げます事業計画説明の資料におきまして、進捗がこれぐらいだというご説明もさせていただいておりますので、そういう機会も捉えながら事業の進捗をそれぞれ確認しつつ、必要があればその都度、事業評価の審査をいただくという取り組みとさせていただきます。

【委員】 わかりました。

【委員長】 よろしいでしょうか。

【事務局】 委員がおっしゃるように、長い事業と短い事業があつて節目の期間は違うというのはそのとおりなのですが、一方で、社会情勢というのはちょっとそれと平行で動

いているところがあって、それが5年でほんとうに見る必要があるかどうかというのは、これはなかなかどれが正解か難しいんですけども、5年ごとに見ておけば、そういう社会情勢の変化でこの事業との関係がどうなったかという最低のチェックはできるんじゃないかという観点でこの5年というのを入れているとご理解いただければと思うんですが。

【委員】わかりました。ありがとうございます。結構です。

【委員長】これ、私の理解ですが、多分、時期を失せずきちんと見直すというのが大事なのだろうと思います。そうした場合に、何か起こった場合あるいは起こりそうな場合は、それがわかるわけですので、わかった時点で見直しを行う。それから、あまり明確にあらわれてこない場合であっても、5年経つと変わっている可能性があるんで、じゃ、5年で見ておけば、少なくとも失することはないのではないかという考え方だろうと思います。ですから、そういう意味では今ご指摘いただいたように、なぜ5年なのかというところに、こういうことをきちんと押さえておく必要がある、それは3年でも7年でもなくて、おおむね5年なんですという説明があるとわかりやすかったかもしれませんね。今のご説明でご理解いただければと思います。

【委員】柔軟に対応されるけれども、少なくとも5年を節目としてということですね。

【委員長】そうですね。短い方には柔軟に対応して、長い方には5年でやるということだろうと思います。

【委員】承知しました。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】この今説明いただいた資料の3ページのこの見方は、費用対効果分析実施判定表ということで、これ、チェック欄にチェックが入れば評価のこれは重要でないということになるんですかね。どういう見方になるんでしょう、これ。

【事務局】申しわけありません。チェックが入ると省略ができると読みます資料でございます。いわゆる費用対効果分析の計算を省略してもいい場合は、ここにチェックが全て黒で入った場合ということになります。赤囲みで囲っております例えば事業費の増加、事業期間の増加のところでございますけれども、これは、この事業の例は事業費が27%増えるという結果でございましたので、右側のチェック欄は、事業費の増加なしあるいは10%以内の増加にとどまっているというところにいずれもチェックが入らないということになりますので、これがチェックが入らなければ、重点的な審議をするその中で費用対効果の計算もしっかり実施するという取り組みをこれまでしてございましたので、この考え方を準

用させていただきます、これに該当するものはしっかり評価を受けようということに考えておるといふことでございます。

【委員】そしたら、チェックが1つ入らないと、この下のところの審議区分が重点、資料作成、費用対効果分析実施と、こういう形になるという理解でよろしい？

【事務局】これまでの運用ではそういう重点とか資料作成するということではございましたけれども、今後は、こういうチェックが入らないという状況が明らかになれば、適時評価を受けさせていただくということではございます。

【委員長】うなずいておられないんですが、よろしゅうございますか。

【委員】この下にある重点作成実施というのは、これ、全部やられるということですかね。これ、チェックが入らなければ。という理解でいいですね。

【事務局】はい、そうです。これはフルスペックという理解です。

【委員】わかりました。

【委員長】確かにそう言われると、これ、ちょっとわかりにくい様式かもしれないですね。ですから、今の赤枠で囲ってあるところは、まず行を見て、事業費の増加についてということで、これは増加なしか、10%以内増加か、あるいは10%以上増加かが3つですね。減ることもあるのかもしれませんが。その中で増加なしか10%以内増加のどちらかにチェックが入っていれば、もうそれでいいですと。どちらも入ってなくて、かつ、減少もないということであれば、10%以上増加しているのものであろうということ、この行に関して入ってなければ重点ということになるわけですね。ですから、この4つでという話ではなくて。

【事務局】そうでございます。こういう考え方を準用させていただきます、今年度以降の審議を考えていきたいということではございます。

【委員長】なるほど。今は覚えていても、また何かわからなくなりそうな気がしますので、少し明確にさせていただけるとわかりやすいと思います。ありがとうございました。

【委員】すいません、もう1回。審議区分が重点となれば、これは資料作成、費用対効果分析実施と、こうなるんですかね。

【事務局】今後はこの事業費増加あるいは事業期間の増加というところの考え方だけ用いまして、今回審議をお願いするということになります。

恐れ入ります、資料No.2で、ちょっと戻っていただけますでしょうか。No.2を1枚めくっていただいたところに事業一覧がございますけれども、この再評価理由のところでは

ね。⑤とか⑥とか書いてございますけれども、タイトル的には社会情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の必要が生じたと書いてございますけれども、この中でいわゆる先ほどの考え方を準用しまして、10%を超える事業費の増加であるとか、そういうちょっとコメントを入れさせていただいて、今回審議を受けるのはこういう理由だということをお願いしたいと思っております。

【事務局】委員の多分ご質問は、そういうことに対象になれば重点になり、資料を作成し、費用対効果分析を実施するのかということのご質問ですよね。

【委員】そうですね。

【事務局】そのとおりでございます。重点になれば資料を作成し、B/C分析をやるという、そういうことであります。

【委員長】ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

昨年度の審議でも時々そういうことがあったんですが、大きな変化がないという評価になっていて、いや、これは結構大きな変化なんじゃないだろうかというご指摘があったところもあります。委員の皆様にはそういったところで実施をされる局の側からの視点と、それから、いわば国民の視点を代表して委員の方々に見ていただいているんですけど、特にそういうところにずれがないかということをチェックしながら審議していただければと思います。

ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、この国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領の改定につきましては、事務局のご提案のとおり運用していくことといたします。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483号日高豊岡南道路

■一般国道483号豊岡道路

【委員長】一般国道483号日高豊岡南道路、それから一般国道483号豊岡道路について、ご意見いただきたいと思っております。いかがでしょうか。

【委員】4ページの事業費の見直しというところで、主に地質の状況からパターンを少し強化した形で安全性を高めた形で施工されるということだろうと思っておりますが、CⅠとCⅡの違いが図面上ではよくわからないのでちょっと補足していただきたいということと、そ

れから、Dになるとやっぱりトンネルの切り羽のところの安定性を高めながらやられるということなんですが、そのあたりはどういう判定でDに挙げるかどうかというところを少し補足していただけないでしょうか。

【事務局】わかりました。まず、形のところから少し説明をさせていただきます。CⅠ等は非常によい山だということ、亀裂も少なく安定をしているということでございました。CⅡも比較的良好な山だということでございますので、区分でいくと、ここにロックボルトがこの周辺にかかっています。ところが、少しやっぱり緩くなってくると、横にもロックボルトを打って、地山とこの空洞というんですかね、トンネルの空間を一体化をちゃんとさせていく必要があるということで、少しここで補強しています。したがって……。

【委員】下部のところまで入れているということですか。

【事務局】そうです、ここですね。そこからDⅠということになってくると、今度は、元々こちらにはインバートというコンクリートは打っておりませんが、全体としてコンクリート構造物として楕円形といいますか、こういう断面を構成しているということになりますので、より強固なコンクリートということで構成をされるということでございます。

その山の区分なんですけど、トンネルの岩判定のマニュアルというのを地方整備局の中ではつくっています。その亀裂の多さ、湧水、あとは、弾性波といまして、特殊なこういうね返りの係数とかいうのをいまして、それらをもとに監督員、それから、あとは整備局の方々、第三者の方々に来ていただきながら、その地山の評価というものをやっていると。できるだけ、山が1つずつ評価が分かれてしまいますとお金に直接影響するものから、そういう岩判定委員会というものを設けてやっているということです。さらに、このトンネルでいくと、元々こういう崩落が懸念をされとかいうこともございましたので、学識者の方々にも来ていただきながらトンネル委員会等も設置をしていきながら、この山の評価について行ってきたということでございます。

【委員】多分その情報はアップデートされて、こういう形で施工しようということだと思うんですが、当初はあまりそういう悪い山ではないという評価であったのが、かなり厳しい山であるという評価に変わったという、そこだけ教えていただけますか。

【事務局】元々は既存の資料があまり実はないところで平成18年以前からこのトンネルを計画していたものですから、評価をできるものはないままにこのトンネルの区分をちょっと決めていたということでございます。その後、新規の事業化になりまして、実際にはこういうボーリングを掘りました。だんだんと山がやっぱり当初思っていたのとは違うぞ

ということになってまいります。さらに、もう1つは、この先行している和田山八鹿道路においても、トンネルを随時掘ってまいりましたので、そこでもやはり落盤等が出てきて、やはり相当山は悪いなという評価がなってきたと。

ただ、問題は、それを事業費に反映するところが問題になりまして、不安定な要素で設計のときにもある程度悪いというのは出てきたものの、果たして見るまではなかなか最終的にはわからないということもありまして、現在、約2,900mのトンネルのうち1,700mほど掘削がおわっています。ほぼこれで大体トンネルの山の区分としては評価ができるであろうということで、今回事業費の増としてご審議をいただこうと考えているということでございます。

【委員長】それでお尋ねの趣旨の答えになっていますでしょうか。

【委員】うん。いろんな段階で情報がアップデートされてこれに至っていると思うんですけども、当初の山の評価というのが少し良好な状態を想定していたものが変更になって、かつ、実際に掘っている中でやはりこれはこれぐらいのことをやらないと厳しいだろうというこのトンネル自身の情報と、それから周辺の情報の総合的な判断でということなんだろうと思うんですが。

これはやっぱり今後ということだと思うんですけども、こういう情報をやはり個々の単体の事業ではなくて、やはり同じような山というのは当然いろんなところにあるわけなので、当初の見積もりのところでできるだけそれを反映していかないと、やっぱりどうしてもスタートしてからどんどん事業費が上がるということの繰り返しではいけないのではないかと。そのあたりを申し上げたかったということです。

【事務局】おっしゃるとおりでございまして、先ほどこの6kmの区間で非常に当初の計画が甘目じゃないかというご意見だと思っております。さらに、この北近畿豊岡道の豊岡道路も2kmございます。そこもやはり同じようなトンネル構造になっていまして、28年度に新規をさせていただくときには、この結果を見てそれなりの事業費というのを積み上げて、今は130億円の中に反映をさせていただいているということでございます。

【委員長】今のご説明で大変よくわかるのですが、この委員会だけでわかっても多分だめなんですよ。こういう資料というのはホームページなどにアップされると思いますが、それを見る段階でやはり見る人にわかってほしいと。みんなが思うのは当初甘かったんじゃないのということだろうと思いますが、今のご説明だとそれは違うということでしたね。そうしたときに、じゃ、当初はどういうデータがあって情報があって、その中で最

善を尽くしてこういう予測になった、その後、こういう情報が増えてきて、そのときに最善を尽くしてもう1回予測し直すと、あるいは判定し直すと、こうなっていて、当時の状況ではこれはできなかったんだということが明らかになれば、見る人は多分納得して下さるだろうと思うんですよね。つまり、何でもそうですけども、各時点で最善を尽くしていたかどうかということが問われると思いますので、それがわかる資料の書き方に今後の事業評価ではしていただけると、より理解も深まるのではないかなと思います。この案件にということではなくてです。ほか、いかがでしょうか。

きょうは案件も少ないので、余裕を持って進行しているんですが。

【委員】 補足資料がありますよね。タブレットをいただいたので、それを見せてもらっていたんですが。その部分とここで書いてあるその事業費の増加の部分、あるいはここでもそうだけど、事業費が増加したから、じゃ、どれがどう変わったんだという議論はちょっとわかりにくいんですが。別に今回のこの事業評価であったら、多分ここで言うところの費用便益がどうなったかという議論もちょっと気にはなるところなんですよね。2割費用が増加したんだから、じゃ、事業効率性そのものが影響を受けるような範囲の事業費の増加かどうかということを見たいなと思うんですが。そう思うと、じゃ、前のときのその便益とかはまずどれだけで、多分同じだと思うんですが、それと比べて事業費はこれだけ増えているからこう変化したというのがわかると思うんですが、そこらあたりのことがわかるような資料ってどこにあるんでしょう。

【委員長】 いかがでしょうか。

【事務局】 参考資料の5ページをご覧くださいませでしょうか。ここにトンネルの延長がございます。2,855mですかね。その内訳がこちらにCⅠ、CⅡ、DⅠ、DⅢとあります。先ほど言いましたように、ほとんどの山が2,632mとして249億5,000万円を元々考えていたということがございます。それが実はほとんど違って、この増えているのはDⅠのところです。これですかね。DⅠ、1,050mに、これが32億8,300万円になっていると。コストの増になっているということになります。加えて、この補助工法というものは、元々ゼロということで全く見込んでいませんので、それをさらに52億円、補助工法というのが実は必要になってくるということで、おっしゃるように当初の計画が、これ、1メートル当たりで割ってみると1メートル当たりの掘削費用としましては100万円ということになっていますので、相当低いと思います。こちらの方に割ってみますと、補助工法を除いてみると220万ぐらい。それがさらに補助工法を加えてみ

ると400万円ほどの掘削費用になっているということになっていまして、ここが最も増えているという要因でございます。

先ほどこのメートル当たり約100万円ということになっていましたけども、先ほどのもう一方、豊岡道路2kmのとの間はそれらを反映して、トンネルとしましては250～260万円の掘削費用を盛り込んだということでございます。

【委員】費用の試算はわかるんですが、当初に比べると、じゃ、費用増が20%ぐらいあって、事業全体で見ると。でいいのかな。それで、便益の方は一緒ですか。

【事務局】いや、下がっています。

【委員】下がっておりますか。それで、そうすると、当初の計画に比べると、現在のこの費用便益比1.2というのは、じゃ、相当に下がっているという、そういう理解でいいんですかね。そこ、数字がわかるものってどこかにありますか。

【事務局】こちらに前回評価があります。これはB/Cとしては1.5でございます。今回評価によって、事業費の増によって1.1ということで、コストが上がってB/Cが下がるということになっておりますので。

【委員】わかりました。短時間で見る話だから、これ、いわゆるそのとおりですというだけの話だと思うんですけども、ただ、やっぱり事業費が増加したときに何か見るといったら、多分こんなところを見るんだろうと思うんですよ。そうだとしたら、これは費用も上がるけどもやるかがあるよねと、こういう議論を最低限確認しなきゃいけないと思うので、だから、今のような話で便益が下がっているのは下がっているということをちょっと言っておいていただいた方がいいと思うし、それから、費用の増加の要因はわかったんですけども、結局その前の便益が幾らであって現在の便益が幾らであるから、あるいは、費用がいくらであって現在の費用は幾らであるからと、こうなっている方がわかりやすいはわかりやすいですよ。せっかく詳細な計算資料をこのタブレットの中には入れていただいていると思うんですが、残念ながらその辺のところは少しわからないんですよ、そこを見ても。だから、何かこういう事業費増加で議論される場合は、ちょっとその辺のぜひチェックしなきゃいけないところに関してはわかるようにしていただけるとありがたいなと思いました。

【委員長】ほか、いかがでしょうか。

【委員】事前説明のときをお願いしたのですが、今回こういうことを変えますということは、いただく資料の中には書いてあるんですが、事業の費用が増えていくというときに、

前回評価のときの事業費は出るんですけども、事業化された当初の費用というのがだんだんと示されなくなっているんで、それを書いていただいて、それで、どのような理由で増えてきたのか、節目のところの理由みたいなのも書いていただけたらということをお願いしました。資料を拝見したんですが、実際どこにそれが書かれているのかわからないので、教えてください。

【事務局】こちらのページをご覧ください。平成18年に新規事業化したときの事業費は330億円でございます。前回、平成28年度の再評価において82億円の増加をさせていただいております。そのときの対応が、これも同じような地盤条件といいますか、のり面対策が必要になった。地盤が悪いので地盤改良を新たに追加することが生じた。それから、やってみると、いろいろ文化財の内容が出てきましたので、それらを調査する必要があるということになりまして、ここで412億円を計上させていただきます。そして、今回はさらに関連するといいますか、トンネルの新たに費用として86億円を加算させていただいているということでございます。18年から新規事業化をやり、28年度に事業費の増、それと、今回改めてまた増ということでご審議をいただいているということでございます。

【委員長】そういう形で支出していますよということですが、それでよろしいですか。

【委員】せっかく書いていただいたのに気づかなくて申しわけありません。ただ、できればもう少しわかりやすく、書いてはくださっているんですけども、あまり見えないようにされているような印象を受けますので、わかりやすく書いていただけたらと思います。

【委員長】ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。

これはコメントなんですけど、今回の豪雨でも相当山陽側から山陰側に鉄道貨物やトラック貨物ですか、移ったりしているようなことがあります。いつも道路事業の評価を見ますと並行道路などによる代替とか効果とかが出ているんですけども、局部的な効果に留まり広域の効果というのがあまり評価されてない。これも事前の説明のときをお願いしておいたんですが、そういうのもやはり実際発揮する機能だろうと思いますので、入れられるところは入れておいていただいているんじゃないかなと思いました。

以上です。ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

【委員】2回にわたってこれだけの大幅な増加をしているので、少なくとも委員会としては何かコメントしといた方がいいと思うんですけど。だから、もちろんいいんですけど、先ほど委員のお話もあったし、それから委員長もおっしゃっていることですから。だから、

特に今後の見積もりとかそっちの方では適正なものになっているということを確認しとかないといけないはずだと思うんですよ。だから、そういう形にして、あまり今後大幅な事業費用増が何回も顕在化してくるという話になると、何か無用の懸念というか、受けることになると思うので、そこについては、これでもそういう事業費増の見込みというのはこれからのものには反映していて、今後はそういうことはできるだけ少なくなるようにできるだけ詳細なデータをつくりましょうと、先ほどおっしゃったことだと思いますが、その確認を入れておいていただけたら大変ありがたいと思います。

【委員長】そうではあるんですが、先ほど私もお話ししたように、あるいは説明にもあったように、そのときの持っているデータでどこまで予測がつくのかということがあるだろうと思うんですね。それで、先ほどの説明では、当時はさほどデータもなかったと。掘っていくうちにだんだん蓄積していったんだという話なんです。ならば、先程委員が仰ったように、ならば、当初はこれぐらいの少ない情報しかないけれども、それでも着手せざるを得ないというか、着手をするのが妥当なのであると。しかしながら、手持ちの情報が少ないので、予測にこの程度大きな幅が出てしまう可能性があるということは事前であってもわかるだろうと思うんですね。あるいは、これだけ十分なデータがあるので、これだけ精度高くできますよという予測も多分できる。ですから、情報がないので精度が低いのはやむを得ないんですが、それは情報がないからこれだけ精度の低い予測しかできないけれども、それでも今やるのが妥当であると判断して着手しました、という説明が必要なんじゃないかなとも。ですから、できないものはできないので、今確約してくださいと言うと多分困られると思うんですが。しかしながら、じゃ、今の予測というのはどの程度の精度を持っているものなのか明示すれば共通認識が得られる。例えば関西空港を埋め立てるときだって、マヨネーズ層みたいなところをやっていますので、沈下の予測って非常に難しかったと聞いていますが、そのときでも範囲があって、一応その広い範囲の中にはおさまったと聞いています。そうではないですか。

【委員】当初あるデータ、情報だけに基づいてやったときに、それがたまたま楽観的だったから、それで費用は低かったんですと聞こえてしまうんですよ、今のままだったら。だから、そこを修正してもらいたいと。今回は、言い方を変えれば、データがいろいろ集まった段階で、調査もできていないところもあるかもしれないけど、いったら、掘ってみないとわかりませんという理屈で全部行くと、このお話は永遠にそういう形になってしまっていて、しかも、じゃ、掘ってないときに最初の単価をどう見積もるべきかというところ

は非常に甘い状況であるとする、何かこういう事業評価自身、いつもこの話になるのかという議論になってしまうというのは避けた方がいいですよ。その話は去年も出ているので。

委員長がおっしゃっているのは、最初にデータが少なかったらそのデータに基づけばベストの effort で見たら一番これは安全ですと言えたのが正しかったかって、こんなのは多分検証できないと思うので。それよりは、今あるデータから見たときに、今後のその費用をきちんとかいいう形で見積もりますと。あるいは、そこについてかいう方向で今後も検討していきますとかいいうことをしていかって、見込みとしてですよ、ほぼこのぐらひの話で済むだろうと思うから、ここで意思決定として継続だとかいいうとか、あるいは、でも、そこに 1.1 にこだわるつもりはないんですよ。残事業で 2.7 あるわけだから全然何の問題もないんですが、だから、ただ、そこら辺の無用な議論とかいいうか、そんな話を持っているよりは、今後もどんどん費用が大きくなっていて、ほんとうは最初からそれはわかっていたとしたら、おそらく最初が 0.8 の事業をやってしまったんじゃないのかと、かいう話にならないための話なので、そこら辺については、ここに出てきた貴重なデータを使って今後の費用の見直しをきちんとしたとかいいうことを、もう少しそこについて確認したとかいいうことをほんとうはやった方がいいと思うんですけど。そこら辺のところだけ確認していただければと思ひますが。

【委員長】先ほどの説明で確認したことになるますか。

【委員】だから、そこはちょっと僕もよくわからないんですよ。今の平均でいくとどのぐらひのイメージなんですか。メートル 220 万円でしたっけ、されたと。今回 400 万円になっていると。当初のものと比べて倍にただけだと見えるんだけど、ほぼ 120 万円ぐらひで妥当な範囲だなとかいいう話でいいんでしょうかね。

【委員長】いかがでしょうか。

【事務局】正直、着手のときとかいいうのは 10 年ちょっと前なので、そのときの判断とかいいうのがどうだったのかとかいいうのはちょっと正直今わかりづらひところであります。ただ、現時点、ここは約半分トンネルで、その半分のトンネルのところが一番不安定とかいいますか、不確定要因だったとかいいうことからすると、この箇所とかいいうのは非常にその振れ幅が大きい傾向になりやすい場所だったとかいいうのが第 1 点です。

これまである程度掘れてきて、ある程度山の状況も見えてきて、かつ、単価的な見直しでこれまでの実績も踏まえた単価に今直していますので、かいう意味だと、実績が積み

重なったものですから、多分確度は相当上がっているだろうと言えます。ただし、ここからまた掘った先に違う破碎帯が出たとか何かなったときには、また速やかにここにご報告しなくちゃいけないんですけども、多分そういう今これまで掘った経験のその幅の中でこの程度は見れるだろうということなので今つくらせていただいていますので、そういう意味では我々が今持っている情報での最も確からしいデータで、データというか、その積み上げなりでやらせていただいているということだとは思いますが。

もう1個、すいません、付け加えると、これは過去の悪い癖かもしれませんが、過去はある程度小さく読んでいたんじゃないかという傾向はあります。それで、後から出てきて実際増えちゃったら、それはそのときもう1回確約して見直そうとしていた時代はあったんじゃないかという気はしますけれども、最近それはできるだけ、あんまりよろしくないということもありますし、B/Cは精緻に大分なってきましたので、最初からプラスマイナス10%ぐらいにしたいねというところで、申しわけないですけど、10年前のやつだったらちょっとすいません、甘かった部分はあるんですけども、ここ数年のものはもう少し確度を持ってやっている傾向になってきていますので、すいませんが、ご理解いただければと思います。

以上です。

【委員】それで結構です。

【委員長】ということで確認をいただいたということでよろしいでしょうか。

【委員】それでいいですね。

【委員長】ありがとうございました。ほか、ありますか。よろしいですか。

それでは、いろいろご議論いただきましたけども、この一般国道483号日高豊岡南道路、一般国道483号豊岡道路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。

■大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）

【委員長】 それでは、今ご説明いただきました大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）について、何かご意見ございますでしょうか。

【委員】 ちょっと評価ということとは離れるかもわかりませんが、経済界からの期待を一言述べさせていただきます。

きょうは、港湾事業の参画ということで、港湾、物流、この辺を中心にお話しいただきました。これ、最後の方にご紹介もいただきましたけれども、経済界からは長らく強く要望している路線でございます。

例えば人の流れ1つとりましても、ここに1例ですけれども、観光インバウンド、非常に関西は好調ですけど、やっぱり大阪、京都に集中しています。神戸、兵庫の方になかなか人の流れが行かない。1つとして、やっぱり道路の渋滞、時間が読みづらいと。それだけではないですけども、それは大きな1つネックになっている要因でもあります。

それから、この関西に3つの空港があって、4月から実質1事業者が一体運営されています。これはいろんな制約をこれから議論していきますけれども、いずれにしても、この3空港間のアクセスというのは非常に重要になってきます。一体運営の中で非常に肝になってくると思います。

そういった視点を含めまして、この湾岸道路西伸部、本当に重要であり、場合によってはポートアイランドまでの部分開通ということも選択肢として視野に入れていただきながら早期の整備を期待しているということだけ申し添えさせていただきます。

【委員長】 ありがとうございます。エールですね。

ほか、ご質問、ご意見ありますでしょうか。

【委員】 全体の事業費のところで、この5,000億円の有料分が阪神高速という2,500億円で、それから公共分が2,500億円ですかね。要するにこれは半々でという。それはもちろん事業費額が高くなってきてもそのような割り振りで行くということになるんですか。

【事務局】 この2,500億円、たまたま半分になっているんですけれども、半々という取り決めではなくて、有料道路事業は阪神高速の料金でその2,500億円を将来償うという仕組みになっております関係で、計算結果として阪神高速がこの事業に投資できる、有料投資限度額と呼んでいるんですけれども、それが2,500億円であったということですので、そうならないように頑張るつもりなんですけど、仮に事業費が増加した場合には、今のたてつけ上は公共事業費の方が増えてしまうという仕組みにはなっております。ただ、先ほども申し上げましたとおり、コスト縮減もまだまだこれからの議論なので、5,000億円以内で事業を終わらせますように、全力を尽くしてまいりたいと考えております。

【委員長】ほか、いかがでしょうか。

【委員】今回の評価の目的は、新たに港湾事業が参画したからなんですよね。参画するということは、そのための事業が追加されるということの意味するんだと思うんですが。そうすると、当初のその計画での事業費と現在の事業費あるいは事業内容そのものが違うと思うんですけど、そこらあたりがちょっとわかったようでわからないような説明だったような気がしたんですが。この5,000億円のうちに港湾事業が、先ほど幾らでしたっけ。ほぼ900億円でしたっけ。九百何十億円ですか、入っているように、そう理解したらよろしいのでしょうか。

【事務局】説明不足で申しわけございませんでした。元々5,000億円の事業費を算出する際には、先ほど申しあげました航路の付替、すなわち港湾事業も含めて5,000億円と新規事業化の際に算出をしていたものでございまして、今回港湾事業の参画は、港湾の諸手続が完了したことに伴いまして、この5,000億円の内数として920億円を、もっと言うと、この公共事業分2,500億円のうち920億円を港湾の事業という位置付けにして港湾の方で技術力を発揮させていただくという内容の変更についてお諮りしているという内容でございます。

【委員】今ちょっとわからなかったのは、当初からそれは見込んでおられたけども、それが見込んでいることは変わらないんだけども、要するに港湾が参画しますと言われたと、そういうことは変わりましたということですか。それとも、だから、その事業の内容が変わったのでしょうか。

【事務局】先ほどご説明させていただきましたように、この青の航路がもとの航路なのでございますが、この航路を赤に付け替えるというのはこの湾岸西伸部をつくる上で必須の航路の付替なものですから、元々誰が事業をやるかということは抜きにして、最悪というか、最終的には道路事業として道路事業者がみずから浚渫して航路を付け替えるという可能性も含め、元々この航路の付替を含めた港湾工事に係る事業費は見込んでいたということでございますけども、別途、港湾の方でここに書いておりますような港湾計画の中に今回の湾岸西伸部という事業を位置付けることによって、港湾事業としての位置付けを持たせることができたということで、道路事業者である我々が工事を実際にやることなく、港湾の方の港湾事業の工事としてこの付替工事並びに関連の工事ができるようになったということで、全体の費用の構成は変わらないんですけども実施者が変わると、そういう内容でございます。

【委員】じゃ、これ、だから、今どうしてこれを議論するかなんですけど、費用便益分析というか、そういう観点から見ると、誰がしようとか関係ないですし、あるいは、さっきの阪神高速がお金を出すか出さないかというのも、これも関係ない話になるんですよ。ポイントは、もしあるとすると、ここがこういう形になったことによってどういうメリットがあったかということで、その話が実は便益の中には入れられてないんですよ。だから、仮に今1.02で小さく見えるけども、実はほんとうはこのことによって発生するもっと意味のある定性的な便益はちゃんとあって、そこのところをちゃんと見てくださいますよと言われた方が何となくすっとする気はするんですけども。もちろん道路の方はちゃんと効果があるということはわかったんですが。だから、その辺の観点からいうと、今回これ、事業評価をもう1回やったということのその意義というところをもう少し、港湾が参画したということの意義でもう少し説明いただけると腑に落ちる気がするんですが。

【事務局】港湾事業としてということ、定量的に申し上げるとするのは難しいんですが、港湾のコンテナ貨物から発生する貨物車両ということで先ほどの1.02の中に入っているんですけども。

その他に、カウントしてないんですけども、クルーズ船の寄港というのが全国的に伸びていますということで、神戸港においても110隻から今年は140隻ぐらい寄港するという予定になっております。そういう人たちが使う、訪れるという意味合いにおいて、先ほど委員がおっしゃっておられましたけれども、そういう定性的な効果とか、そういうものも期待できるのではないかなと思っております。まだ他にもあるかと思っております。

【事務局】今回港湾の事業としての参画があることで、道路事業と港湾事業両方からの財源システムになるので、スピードアップが図られるということになると思います。計算上はそれは入らないんですけども、実際としてはスピードアップが図られるということで、以前の委員会でも早期整備の話し合いをしましたけれども、そういう意味合いが大きいと思います。

それから、有料事業が入ったということも、これは事業費が何か大きくなって困ったから入れたというよりは、有料事業を入れて公共事業費を減らして完成時期を早めるという、こういう目的で有料事業を導入したということでございます。

【委員】そしたら、それをちょっとわかるように書いてもらおううれしいんですよ。早くなりそう、当初より早くできるとか、何かそういうことがあるとすごくわかりやすくなると思うんですけど。

【委員長】先ほどからやっぱり腑に落ちないという表情をしておられるんですが、私から見ますと、この資料の2というのがあるじゃないですか。No.2、事業評価対象事業の一覧表及び位置図。それをあけたところに一覧表がございますね。その一覧表のちょうど真ん中たりの列に再評価の理由というのがあって、この事業は、⑤事業手法の見直し。つまり、多分、委員がお知りになりたいのは、これは再評価をするに値するというか、する必要があるような事業手法の見直しなんだろうかどうかということなんですね。多分その答えが今事務局から出てきたということではないかなと思いますので、まず、この再評価をする理由はこれだから、それが妥当かどうかを審議してくださいという持っていき方になっていると、多分もう少しわかりやすかったのではないかなと。委員、そういうことでしょう。

【委員】そうですね。

【委員長】ということですので、多分これ、公開していただくことになると思いますが、そのときも、この再評価の必要性のところであんなことがあって、それが妥当かどうかということを見るという意味で再評価を行ったということを少し前面に出していただければわかりやすいのではないかなと思います。

ほか、いかがでしょうか。

先ほどの豊岡道路の最後の議論でいうと、費用は増えない見込みということですが、この全体事業で1.02という数字はやはり目を引く数字ですよ。今の段階でそこもやはり確認はとっておいた方がいいのではないかなという声が委員から出てきそうなんです、そのあたりはいかがでしょう。

【事務局】まず、この5,000億円の算出根拠につきましては、資料5-2の、ちょっとページ番号がないので一番後ろから2ページ目のところに付けさせていただいております。その内容を読み上げたいわけではないんですけれども、工種別に単価掛ける過去の実績等から来る数量で積み上げているということなんです。不確定要素としては、今回橋梁なので、空中に出ている部分の不確定要素はあまりなくて、やっぱり地下の地質の条件によってその基礎の構造がどうなるかというのが具体的にはあろうかと思えます。その部分については当然リスクはあるわけがございますけれども、この中に間接経費のところの備考欄にも書かせていただいておりますとおり、一定の予備費も見込んで5,000億円、切りのいい数字になっていることからもお気づきかもしれなかったんですけれども、予備費を計上しているということもあって、そのリスクには一定程度耐えられるようになっていると。

加えまして、先ほど来ご説明をさせていただきますとおり、コスト縮減も、これだけの橋梁ですのでいろんな新技術の活用の余地があるかと思いますので、世界の色々な先進事例を集めまして、必要であれば有識者のご意見もお伺いしながらコスト縮減を検討することで事業費をオン・バジェットで仕上げるように努力していきたいと思っています。

【事務局】一生懸命コストはカットしたいとは思っているんですけど、もう1点、本編資料の2ページをちょっとあけてほしいんですけど、見ていただいて、2ページのところで計画交通量が今約5万台という形でなっております、これ、何かというと、今事業化している六甲アイランドの北インターから駒栄の間なんですけど、計画上はその西側に実はもう少し伸ばす将来計画がございます。ただ、今回交通量算出にあたっては、その先線はなしでたしか5万台は計画しております、いわゆるフルネットという将来伸びたときには予想上はたしかもう2割か3割、もうちょっと、8万だったんだっけ。7万か8万かちょっと忘れましたが、たしかそのくらい増える計画になっております。

これ、多分次やるときには一体評価ということで、その先線とセットでやると個人的にはもう少し余裕が出るんだろうとは思ってはいます。ただ、現時点であんまりそれを言うとかんくなるかもしれないので、それはなしにして、当然事業化もいつするかわかりませんし、とりあえず少しその辺は、言葉は悪いですけど、ここのバッファとしては持つとくんですけども、この5,000億円という出ている数字がございますので、この範囲内でいろいろ工夫しながらやっていくというのが基本方針だと思っています。よろしく願います。

【委員長】今のご説明について何かご意見ございますか。よろしいですか。

【委員】むしろ一体評価するときの話があったらそのときでというのもわからなくはないんですけどね。この制度ではそれはしようがないかもしれませんが、ただ、逆に言うと、ここは逆にこの6車線とか、5万台、6車線というのはどっちかというとぜいたくな感じに見えちゃうかもしれない。今のそれだけで見たら。だけど、これはそれぐらい予定しなきゃ行けない路線だとみんな思っているんですよ。それは私はいけないんだということがわかるかという資料かと、その問題だけですよ。だから、今回そうでなくてもいいけども、どこかのときにそういうある種ここはそういうことを予定しなきゃならない路線であって、それをすることによって、今のやり方ではこのぐらいだけでも、まだそれに加えてこういうこともあるから、これはぜひともやるべきだという、そういう感じの路線だと思うんですよ。だから、それに関していうと、そこら辺の説明というのはちょっと

力を入れてやらなきゃいけないんじゃないかなと思いますね。

【委員長】多分、多くの委員の方が感じておられるのは、この路線の整備は早期に必要であるにもかかわらずその非常に高い必要性が1.02か、ということなんだろうと思います。1.02としか書けないとなると、ほかと比較すると高くはないわけです。しかしながら、必要であるというのをどう理解していただくか、伝えるかということで、そういうことを強調してほしいとかそういう意見が出てくるんだろうと思います。やはりこれは事業の重要性、必要性というものがきちんとあらわれるような評価手法というものをこれからもう少し検討していかなくちゃならないだろうと申し上げてこの場をおさめたいと思いますが、よろしいでしょうか。

ということで、私たちが恐れるのは、何年か後になって、この平成30年の7月の委員会でゴーサインを出したけども、結局1.0切っちゃったじゃないかと。あのときは何をやってたんだと言われるところですね。今のようなご説明でおおむね確認はとれたと思いますので、ほかにご意見なければ結論に行きたいと思いますが、よろしゅうございますか。

では、大阪湾岸道路西伸部（六甲アイランド北～駒栄）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）のとおり事業を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した。

それでは、本日の審議については以上で終わります。委員の皆様、長時間の審議、お疲れさまでした。少し緩い進行をいたしましたので時間を超過いたしました。申しわけございません。

一旦ここでマイクを事務局にお返しいたします。

【事務局】ありがとうございました。

ここで議事録の方を作成いたしますので、しばらくお時間いただきます。

【事務局】それでは、委員長、議事録作成、速報版でございますけれども、作成を終えてございます。改めて議事進行の方をお願いしたいと思います。

【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いたします。

よろしいでしょうか。

事業評価の本省での議論の中では、この審議結果が全案件同じ文言で書いてあるのは、何か機械的にやっているんじゃないかと誤解されるのではないかといった意見も出ましたが、今回の2件については同じ文言で書いていただいております。これも含めて、事業評価については手法自体にもかなり見直すべきところもありますので、5年に一度とは言いませんが、事業評価手法の再評価をこれからも心がけて各案件の審議に当たっていきたいと思います。

この議事録（速報版）、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【委員長】 それでは、お手元の資料のとおり確認したということにさせていただきます。

そのほか、事務局から皆様にお知らせすることはございますでしょうか。

【事務局】 事務局からは、特にございません。

【委員長】 ほかに委員の方から何かお話ししたいことはございますか。よろしいでしょうか。

それでは、本日の審議を終了いたしますので、事務局にマイクをお返しいたします。

【事務局】 ありがとうございます。

本日いただきましたご意見、次回以降の審議に、あるいは審議資料の作成等に生かしてまいりたいと思います。

それでは、以上をもちまして近畿地方整備局事業評価監視委員会、平成30年度第1回を閉会いたします。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】