

近畿地方整備局事業評価監視委員会（令和3年度 第3回）

議事録

日時：令和3年9月22日（水） 13：00～15：00

場所：大阪合同庁舎第1号館 第1別館（2階） 大会議室

WEB配信による会議

【委員長】 それでは、審議に入ります。

■一般国道9号笠波峠除雪拡幅

【委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、一般国道9号笠波峠除雪拡幅について御意見をいただきたいと思います。どなたでも結構です。いかがでしょうか。

委員、どうぞ。

【委員】 ありがとうございます。

質問ですけれども、今回、トンネル工事に伴いまして費用の増額が発生するということがありますが、その中で、湧水によるトンネル天井部の崩落といった事情が生じているということがございました。これは長さからいってアセスの対象事業ではございませんが、事前に水循環への影響、地下水系の流れ等の調査というのはどういうふうに行われたのかということをお聞きできればと思います。

【委員長】 事務局、よろしくをお願いします。

【事務局】 今、御質問いただいた、湧水等が発生しているけども、周辺の水質等の調査、この辺はどうなっているのかという御質問だと思います。

事前に水文調査といたしまして、水質だとか水量の調査というのはしております。あわせて、事業工事中も継続してやっております、影響が出る出ないというあたりは把握をしておるところでございます。

以上です。

【委員長】 委員、よろしいでしょうか。

【委員】 その結果、今回のようなイベントというのはなかなか予測が難しいということなのでしょうか。結構な金額が増額になっていますので、どういうふうに関後の対策をしていくかということは課題ではないかと思いますが、この点はいかかでしょうか。

【事務局】 事前に地質調査等を行う中で、大きな破碎帯だとか、断層だとかというものがあるれば、これは事前に把握はできるんですが、小規模な湧水、そういったものについては全てが把握できているわけではないということでございます。したがって、こういった小規模なものというものが突発的に出てくるという可能性はないことはないということで、大規模なものは把握できるけども、小規模なものは把握できないものがあるということでございます。

以上です。

【委員長】 委員、いかがでしょうか。

【委員】 地下水系の水脈についてはかなりデータの精度自体は上がってきていると思うのです。現状、理解いたしましたけれども、1つの課題は課題であるというふうに認識いたしました。以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

ほか、ございますでしょうか。

委員、どうぞ。

【委員】 ありがとうございます。

この案に関しては基本的にこれでいいかと思うんですが、1点ちょっと教えていただきたいんですけども、4ページの今上がっている事業費の見直しの件なんですけども、やはり当初の計画でいくと、坑口の近くのところではパターンは2個になっているんですけども、トンネルの中に入っている段階では、パターンをC Iという形でやっています。やはりちょっとこの金額が実際に施工を進めていく段階で変更するとなったら、うがった見方をすると、最初の調査が十分できていなかったとしても、後から費用を上げればよいと考えていると取られる可能性があります。つまり事前調査の甘さがあったんじゃないかということと言われる可能性があります。

しかし、トンネル工事では、掘った段階で、当然、地山の状態が違ってくるということを考えるとやむを得ないと思うんですが、やはりちょっとこのパターンがC Iでずっと一貫してこうなっているところに疑問が残ります。事前のボーリング調査や、この地山の既存の地質調査があれば、ある程度は地山の弱いところもあるんじゃないかというのは想定はできると思うんです。

そこで質問なんですけども、事前のルートに沿った形でのボーリング調査というのはきちんとされていたのかどうか、そして、それができなかったことで、事後的にこういうこ

とが分かったということなのか、その点をちょっとクリアにしといたほうがいいのかと思います。今後のためには、近隣の地盤調査を活用するなどして、想定される状況をきちんと調査した上で、このトンネルの支保パターンの設計とかをやったほうがいいのかというふうに思います。

以上の点、教えて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。

では、事務局、よろしくお願いします。

【事務局】 ボーリング調査については、用地の制約等もあることですからたくさんはできておりません。既往の文献と、坑口付近でボーリング調査を2か所掘っているということにとどまっております。

こういった中で、大規模な地質調査を行うことは難しいという中で、こういった結果になっているということでございますので、委員がおっしゃるように、もう少し何か所かボーリングができればよかったとは思いますが、何分用地制約もあってということで、こういったことになっております。この後、用地買収等が終わった後、詳細設計を行う段階でボーリング調査を増やしたと。あとは、掘っていく段階で状況に応じて対応しているというのが現状でございます。御意見については受け止めたいと思います。

以上です。

【委員長】 委員、いかがでしょうか。

【委員】 理解はするんですけども、やはりこういう実際の面でというのは、十分理解しています。ただ、一般の人から見ると、スタートしてからコストを上げるんじゃないかという風にとられると、せつかくいいことをやろうとしても悪く見られる可能性があるので、事前の調査をできるだけやれるような体制をしたほうが良いと思うので、今後そういう点も含めて考えていただければと思います。例えば今の技術ですと、音波を使った解析技術が進めば、ボーリングをやらなくても地山の状態がある程度把握できるでしょう。技術もだんだん進んできていると思いますので、その辺も含めて考えていただければと思います。これは今後こういうことをやる上での意見として、ぜひ取り組んでいただければと思います。

以上でございます。

【委員長】 委員の御指摘、あるいは事前説明の際に他の委員の方からも御指摘があったのですが、特にトンネル事業に多く見られますが、ほかの事業も含めて、施工中にいる

いろな問題が発覚してきて費用が大きくなっていくということが、この事業評価監視委員会でのかなりの部分の論点になっているんですね。

委員も御指摘されたように、多分、国民の関心はそこなんですね。つまり、小さめに見積もって、スタートしたらもう止められないから膨らましていっているのではないかという疑念があると。私が言っているんじゃないですよ。そういう疑念があるだろうということでもあります。それで、なるべくその疑念を晴らすような形でこの審議あるいは評価をしたいということで、幾つか事務局とも相談して改善を試みております。

例えば今回の資料でいいますと、6ページをお開きください。6ページに経年的な経緯が整理されています。これは今年度になってからか、去年の終わりぐらいから取り入れていただいた様式ですが、どこでどういう事実認識の変化があって、どう対応したかというのが対応づけられる。今回、一番上の行に「当初想定」というのを入れていただきました。御説明にもありましたが、実際工事に取りかからないと、事業が始まらないと現地にも入れない、ボーリング調査等々もなかなかできないという事情があるんですが、大事なことは、その時点その時点で最善を尽くしていたかということだと思えます。最善を尽くしていなかったら非難されてもやむを得ませんが、こうこうこういうことで最善を尽くしていたという説明がきちっとできることが、この委員会としては重要な機能ではないかなと思っています。

それで、今回は比較的簡単な書き方なんですが、6ページの一番上、当初想定のところ、例えば支保パターンについては「既往文献により」と。これも、本来はもう少し詳しく書いたほうが分かりやすいんですが、何で既往文献でしかできなかったのか、ほかの方法はなかったのか、あったとしたら、なぜ選ばなかったのか。基本的にはそれぞれの時点で可能な方策、全て列挙し、どれがその時点で最善であったのかということを選んだ理由を書くと、合理的な、あるいは最善を尽くしたという説明になると思えます。

例えば委員が指摘された音波探査なんかも可能だったと思えますし、民地に入ってボーリングするなどというのも、もしかしたら可能だったかもしれませんが、それはなかなかできないということであって、その時点では文献資料に頼らざるを得なかったとだけいっていただければ多分疑念は晴れるのだと思えます。という意味で、この「当初想定」の1行をつけていただいております。

ですから、これからもできればこの形式で資料を作って、この表を見れば、その案件について、例えば費用が増額になった理由がなるほどやむを得ないということが分かるよう

な形に集約できればいいのではないかと思います。また事務局と相談いたしますが、この様式というのはこれからも続けていきたいと思っておりますので、こここのところを見るだけで、合理的に最善を尽くしていたということが判断できるかどうかという観点で、以降の案件も御検討いただければと思います。

それから、もう1点変えたところがあって、これはいつから変えたかな、ちょっとよく覚えていないんですが、例えば13ページを見ると、上の箱の中の2行目に「目的として選定された合理的な計画であり」ということで、この段階で合理的で最善であると。その説明はそれまでのページに多分書いていただいているはずなんですが、そういったことを明示することによって、この時点でこれは合理的で最善を尽くしているという判断をしたんだということを、後からあるいはほかの方から見ても分かるように書いていただいております。

そういう意味で、もしこれについて、御意見があれば手短にお話しいただければいいですし、あるいは、後の議事録を取りまとめるときにちょっと待っていただく時間がありますので、そのときに御意見をいただいてもいいですけども、いかがでしょうか。

じゃ、まずはそういうつもりでやっていって、今後ともそういうことが分かるような資料作りをお願いして、委員の御質問に移りたいと思います。よろしく申し上げます。

**【委員】** 今の論点とは違うんですが、少しだけ時間をいただければと思います。この計画、延長4.6キロについての工事ということで、トンネル工事もあるんですけども、事業期間が34年ということになっておるんですが、その点について質問させてください。

本件は4.6キロで、山間地だと思うんですね。土地買収にもそんな時間を要しないだろうというような中で、この基盤工事をするのに事業期間というのは、そもそも34年間というのは一般的に要するに期間なんだろうかとということと、事業期間34年という当初の計画、延長して39年ですけども、どの点で時間がかかるんだろうかという点を教えていただきたい。

質問の趣旨としましては、この程度の工事が三十数年かかっておったら、その間に社会情勢が変化して、今後もどんどん社会情勢が変化する中で、その工事が必要性があるかというのは問われることになりそうなので、今の質問をさせていただきました。よろしく申し上げます。

**【委員長】** 事務局、よろしく申し上げます。

**【事務局】** まず最初に言われた34年というのが一般的かという御質問なんですけれ

ども、この笠波峠除雪拡幅に限って言えば、いろいろな諸問題を抱えた事業でございました。一番最近、現時点においてもまだ問題になっているのは、用地の買収に時間を要しているということでございます。地方部ということもあって墓地なんかも補償物件になってくるんですけども、土地の相続によってかなり相続関係が多岐にわたっております。さらに権利関係も複雑な土地になっているところがございまして、その調査に時間を要しているということでございます。

ですので、一般的かと言われることに関して言えば、用地買収がスムーズにいけば、この4.6キロという事業延長でいうと、34年まではかからないのかなと思っております。ただ、先ほど言いましたように、ここの笠波峠に関してはそういった補償問題があって時間を費やしていることでございます。

以上です。

【委員長】 委員、いかがでしょうか。

【委員】 工事によってそれぞれ事業期間が延びるということはあるんだろうと思うんですけども、これは私の感想で、そういうことになれば、この工事自体は34年を見越した上での工事ということの話になるということの理解でよろしいんですね。

【委員長】 そういうことだと思いますが、私のほうからちょっと申し上げると、当初の計画の妥当性というのと、それから、その計画を実施していく上できちんと事業が遂行されているかという評価というのが2つあって、この事業評価監視委員会は多分後者なんですね。

ですから、これはもし違えば御指摘いただきたいと思うんですが、当初計画については計画評価、計画段階評価というのがあるはずですので、そののところできちんと事業期間等々も含めて検討がなされて、この計画が最善の計画であるということで多分決まっていると思いますので、そこを確認できるようにしていただければいいのではないかなと思いますが、事務局からちょっとお知らせいただければありがたいんですが、いかがでしょうか。

【事務局】 当然、当初の計画も、妥当性も説明するようにはいたしますし、その後の当初計画を執行する上で必要な見直しというの、この委員会の中で、評価委員会の中でやっていただくものだと思いますので、そこをきちんと両方とも検証できるようにしていきたいと思っております。

【委員長】 ありがとうございます。

ということで、計画段階の評価についても、例えば今のような疑問を持たれる方がおられたら参照できるようにお知らせいただくなり、ホームページ上ですぐ見られるようにしておくという工夫はしていただいてもいいのかなと思いますので、御検討いただければと思います。

委員、こういうことでよろしいでしょうか。

【委員】 よく分かりました。

【委員長】 大分時間を超過しておりますけども、ほかにぜひにというのがあればお受けしたいと思いますがいかがでしょうか。

それでは、審議結果を得たいと思います。一般国道9号笠波峠除雪拡幅の審議結果として、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。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161号愛発除雪拡幅

【委員長】 ありがとうございました。

先ほどの笠波峠除雪拡幅の説明とも併せて、時間内で説明を終えていただきましてどうもありがとうございました。

それでは、ただいまの愛発除雪拡幅について、御意見、御質問をいただきたいと思えます。いかがでしょうか。

委員、どうぞ。

【委員】 ありがとうございます。

先ほど委員長からお話がありましたような記載の方法は大変重要だと思いますので、その観点からお伺いしますが、今回の資料から見ると、結局10年間で6件、32時間通行止めが起こったということなのですが、それに対して投入される費用というものが81億円全体としてあるということになり、そしてまた、迂回の可能性がないかという、迂回の可能性はあって、それによって、迂回したものと迂回しないとの間で9分の時間の差が生ずるということはどう評価するかということかと思えます。

これは防災関係なので、B/Cは問わないということですが、防災という意味は、災害時の迂回路があっても防災上必要であるということ、それから、先ほどの歩道みたい

なものはないというの分かるのですけれども、その場合、歩道だけ、歩車分離だけをそのままできないのかというようなことが、全てを書くことはできないと思いますけれども、簡単に説明すると、何か説明があるのかということと、そういうことを書くことができるかということをお伺いできればと思います。

【委員長】 事務局、よろしくお願いします。

【事務局】 今回の事業については、2ページ右上のところに標準断面図というのをつけさせていただいております。車道と堆雪帯2mというのと、その外側に2.5mの歩道を整備するというものであります。

先ほどお話しいただきました堆雪帯の確保と歩道を分けるというようなことは、事業の手法としては可能かとは思いますが、現実的には、拡幅するのであれば堆雪帯と歩道部を一体で拡幅していくというのが合理的なのではないかなというふうに考えております。

以上です。

【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。

歩道を拡幅しないと危ないよということにかなりの重点があるのであれば、名称が除雪拡幅というよりは、安全性の、歩道の安全確保ということがもう少し前面に出ないと、かなり分かりにくいなという印象を持ちました。

それと、最近はDXで交通のマネジメント自体かなり様々な予測ができる部分、あるいは予測が要請される部分が出てきておりますので、長期に足止めを食うということがないように調整できる部分もあるのではないかと、時代の進展に合わせた検討状況ということがもう少し分かるような記述のほうが望ましいのではないかという気がいたします。

【委員長】 事務局、今のようなリクエストが寄せられておりますけれども、対応可能でしょうか。あるいは御検討いただくことは可能でしょうか。

【事務局】 少し補足をさせていただきます。

3ページを御覧ください。この図の「令和3年1月の大雪の交通状況」という図をつけさせていただいております。今年の1月にも、この地域、非常に大雪が降りました。その際、今、事業としては161号のほうの除雪、愛発除雪拡幅ということをして事業させていただいているんですけど、今年1月には逆に、滋賀県に向かうほうの8号線のほうが通行止めになり、まさにこの愛発除雪拡幅のほうに迂回路になったというようなこともございましたので、この地域全体、非常に雪が降る地域でありますので、この事業、この区間だ

けの通行止めの可能性、地域全体のときにこの区間がどう役立つのかといったようなことをもう少し資料の中に補足させていただければ、今の御質問にも答えるのかなと思いましたが、すみません、口頭での説明でありますけど、以上であります。

【委員長】 委員、いかがでしょうか。

【委員】 よろしく願いいたします。

【委員長】 今回の御説明も議事録には反映されますけれども、見たときにやはり一覧性というのは大事だと思いますので、資料の作り込みについて、可能であれば、今のような御意見にも対応できるような形で御反映いただければと思います。

ほか、御意見はいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

【委員】 ちょっといいですか。

【委員長】 委員、どうぞ。

【委員】 ここには書かれていないのですが、今、国土強靱化という言葉がよく使われます。強靱とは、事が起こったときの立ち直りの早さも含むのですが、おそらく、このように道路の代替性を高めて、さらにそのうちの1本の道路を強化することは、強靱化にもつながります。立ち直りも早くなるからです。強靱化の時代ですので、こういう面も書かれてもいいかなと思います。

【委員長】 ありがとうございます。

事務局、いかがでしょうか。

【事務局】 まさに全く御指摘のとおりだと思います。ありがとうございます。

【委員長】 では、一緒に盛り込んでいただければと思います。

この強靱化も含めて、今、いろいろな意味でのリスクというのが非常に大きくなってきているんですが、こういった計画で除雪や迂回のリスクをなかなか今の事業評価の手法では明示的に扱えるようになってはいないと。もちろん、B/Cの3便益は非常に限定的なものであるという理解は一般的になってきたと思いますけれども、そういった事業全体としてどういう効果があるのかということはきちんと明記して、その中でB/Cについても問題はないという形で説明をいただければ、いろいろな皆さんの御理解はより得られるのではないかと思いますので、ぜひ、こんないいことをやるんだということを明記していただければというふうに思います。

ほか、ございませんでしょうか。

では、審議結果に移ります。一般国道161号愛発除雪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。

#### ■大阪港南港東地区国際物流ターミナル整備事業

【委員長】 御説明どうもありがとうございました。

それでは、大阪港南港東地区国際物流ターミナル整備事業につきまして、何か御意見はございますでしょうか。

委員、手を挙げてられますか。

【委員】 ありがとうございます。

前回の神戸港のところでも質問が出たカーボンニュートラルポートとの関係ですけれども、全てのポートをカーボンニュートラルポートにするという予定では現在ないと思えますけれども、大阪港のような拠点港は当然そういうものが見込まれているのかなと思えますので、まず、その検討対象に入っているのかどうかということと、その場合、これは期間を変更するということですので、2030年に係ってくる計画になってきております。そうすると、カーボンニュートラルポートとの関係で、もちろん現在、水素やアンモニアの輸入量といったものが計算できる形で示される段階ではないということは承知しておりますけれども、そういうものが出てきたときに当然水素ステーションのような場所が必要になってきますので、そういうものを見込んだ計画ということが、今つくらなくても、それを見込んだ配置等が計画されているのかということと、それから、現在できるものとして、大型船が直接入ってくるともちろん早くなるわけですが、陸電接続のような形の部分での施設整備といったようなこともこの計画の中に入ってきているのかどうかということをお伺いできればと思います。

以上です。

【委員長】 事務局、お願いします。

【事務局】 御質問いただきましてありがとうございます。

現行の計画にはまだCNPの関係は盛り込まれていない状況なんですけれども、ちょっとまた具体的な話としては、大阪港はまだ神戸港のようにCNPの動きというのは取れてはいないんですが、今後事業者さんですとか港湾管理者さんにも相談しながら検討は進め

ていきたいと考えてございます。

そういった意味で、おっしゃられているような陸電の施設とかも現行は含まれておりませんが、今後、港湾管理者さんですとか使用されるユーザーの方々、御企業の方々の御意見も踏まえながら施設整備を検討してまいりたいと考えております。

【委員長】 委員、よろしいでしょうか。

【委員】 ここは拠点港だと思いますので、ぜひ、陸電接続等、確実性の高いものからでも、先ほど、今お話がありましたように御検討を積極的に進めて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。

この事業の中での例えば水素ステーションの配置であったりというのを、どこまで反映できるのかはちょっと承知しておりませんが、そういったものも踏まえた上で適切に見直していきなりといったようなことも、できる対応はしていただければと思います。ありがとうございました。

委員、手が挙がっていたと思います。よろしく申し上げます。

【委員】 ありがとうございます。御説明ありがとうございます。

先ほどの委員の御指摘にちょっと通じるかどうかですけれども、大型船舶対応になるということで、ここに入ってくるトラックですとかそういったものというのが今後増えるのかなというふうにちょっと感じたんですけれども、そういった周りの交通に関して影響等はいかがでしょうか。どのようにお考えでしょうか。

【委員長】 事務局、よろしく申し上げます。

【事務局】 現行、背後の土地が足りないことによって、陸上輸送で港の別のところから輸送している部分、そういったところもあるんですけれども、そういったものは解消される方向に動きます。ただ、貨物量が増えるということで、多少交通は増えることは考えられると思います。

しかしながら、我々としてもこの事業のほうでしっかり臨港道路も造っていきながら、しっかり対応はしていきたいとは思ってございます。

【委員長】 よろしいでしょうか。

【委員】 ありがとうございます。ちょっとそういったこともあるのかなというふうに感じました。

【委員長】 道路事業などでは、たしか誘発は入らないように聞いていました。誘発と

いうのは便益を増やす側に働くのですが、今の場合、例えば炭素の排出等々でいうと、コストというか、便益を下げる方向に働くわけですね。そういうときに見込まなくていいか今後検討が必要かと思います。そういう疑問というのは特に環境問題に敏感な方々からは当然出てくるだろうと思いますので、反映できるようにしていただければと思います。あるいは、この事業だけではなくて、今後そういったことも考慮した上での資料の作り込みをお願いできればと思います。

委員、これでよろしいでしょうか。

はい、ありがとうございます。ほかいかがでしょうか。

【委員】 おそらく、これからカーボンニュートラルの話が、事業評価の中ですごく出てくると思います。カーボンニュートラルは、おそらくですけど、B/CでいうならCを大きくする可能性があります。一方で、Bについては、例えばカーボンニュートラルに貢献した港を造ったときに、B的なものをどのように評価するのかきになります。ここで議論することでもないかもしれませんが、それを我が国として決めておかないと、大変取り組みにくいと感じます。つまり、Cが小さくBが大きいほうがいい事業のように見える中で、Bに明確に計上されないものを国として目指すのですから、そこは何か指標をつくっていくべきかなと思います。そうすることで、カーボンニュートラルも進むのではないかなと思う次第です。

【委員長】 ありがとうございます。

これはこの案件にかかわらずという話だと思いますが、大変重要な問題提起だと思います。事務局、いかがでしょうか。

【事務局】 政府としては2050年にカーボンゼロ、2030は2013比較の46を目指すということでございますので、それに貢献するように、我々、社会資本整備のほうもやっていかないといけないというふうに思っております。

ただ、それをどう評価するかということについては政府全体でもまだ決まっておられませんし、国交省としてどうやっていくかという、事業の評価においてですね、決まっておられませんけれども、評価は評価として、今のやり方あるいは変更するというやり方がある中で、カーボンカーボンでベストを目指していくということを頑張っていくといけないという状況です。何とかその指標を、法律的なものがつくれればいいなというふうに思っている次第でございます。よろしく願いいたします。

【委員長】 ありがとうございます。

この事業について何か補足されることがあればお話しください。

【事務局】 こちらのほうに、現在、脱炭素化に配慮した港湾物流高度化ということで、貨幣換算しない効果で書かせていただいておりますけれども、本当に今回御指摘いただいたように、港湾というのは大型船を使うことによって、大量一括輸送によって、こういった物流コストだけじゃなくて、排出ガスの削減にもかなり貢献できるような事業だと思っております。

しかし、御指摘のとおり、これが評価していただけないというのはなかなか我々としてもつらいところもありまして、こういったことをしっかり評価して、ちょっと東京のほうの議論になるかとは思っておりますけれども、していただけると、より地元のほうの方々にも、国民の方々にもこの事業を御理解いただけるのかなと思っております。東京のほうにもお伝えしながら、一緒に議論していければと思っております。

【委員長】 どうも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。

委員、手短かにお願いいたします。

【委員】 今の点ですけれども、今年、社会資本重点整備計画が改定されまして、私、その議論に参加しておりましたので、その点について申し上げますと、今御指摘のような点につきましては私も含めて複数の委員が申し上げて、新しい計画の中には、従来の必要性、効率性、有効性のほかに、やはりそれだけでは測れない多様な要素、観点を加えた評価をしていくということが書き込まれました。環境効率性とかCO<sub>2</sub>の係数問題等、もっと具体的にという話もあった中、そこまで具体的には書いてないのですが、多面的な評価ということが書き込まれました。

また、全体としてどのようなインフラ整備がいいのかということに関しましては、今までの話もそうなのですけれども、持続可能性アセスメントのようなものを入れていって、コストと、それから社会が受けるその効果、便益というものを総合的に評価する必要があるということも複数の委員が言いまして、それにつきましても、明確に持続可能性アセスメントという言葉は入っていないんですけれども、早い段階から透明性を確保した計画の推進ということで書き込まれましたので、それがどういう意味なのかということが津々浦々に伝わるようにして、事業評価の改革というものをしていけないと思っております。今回のようにあらゆる面から声を上げていただいて、東京にもまた、こういう声が各個別の事業についてもありましたということ伝えて、促進していただければ

と思います。

以上です。

【委員長】 どうもありがとうございました。おっしゃるとおりだと思うんですね。ですから、この事業だけではなく、国全体を取り巻く動きも含めて、この事業がどういうふうに位置づけられているのか、あるいは今後位置づけられるのかということについてもきちんと見解を示しておいたほうがいいのではないかと思います。

この説明資料にどこまで反映できるかどうか分かりませんが、今の社整審の議論等々も引用する形で、少し工夫をしていただければなと思います。ありがとうございました。

ほか、よろしいでしょうか。

私から1点、ちょっと確認したいと思います。事前説明のときに、大阪市の万博等々の事業の要請があって事業期間を延ばすことにしましたという説明、何となく押し切れざみ、あるいは、といったような印象を受けたんですが、それだけではやはり国民は納得しないので、そういった要望を聞きながら、近畿、関西、あるいは国全体の観点からどうするのがいいのかということを中心に判断した結果、期間延長が望ましいということに落ち着いたという説明をきちんとしていただきたい。今回の資料にも、非常に簡潔ではあるんですが、そういった意味での「合理的な延伸である」という文言を入れていただいたんですが、最初に申し上げた、その時点その時点での最善を尽くしているか、合理的な判断をしているのかといった観点からいろいろな変更というものを吟味して、それで、その評価を書いていただくと読む側からしたら分かりやすいなというふうに思いますので、これからもお願いしたいと思います。ありがとうございました。

それでは、大分時間が超過いたしましたので、ほかに特にというのがなければ結論を得たいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、大阪港南港東地区国際物流ターミナル整備事業の審議結果といたしまして、当委員会に提出された資料の説明の範囲においては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。

（首肯する委員あり）

【委員長】 ありがとうございました。

■和歌山下津港本港地区国際物流ターミナル整備事業

【委員長】 御説明ありがとうございました。

それでは、ただいまの和歌山下津港本港地区国際物流ターミナル整備事業につきまして、御質問、御意見をいただきたいと思ひます。いかがでしょうか。よろしゅうござひますか。

私のほうから1点。これは事前説明のときにもお尋ねして、ある程度は反映していただひているんですが、本件の事業期間の延伸、延長の原因の1つというのひ土捨場の話ですよ。それで、例えば4ページを見ますと、上の箱の中の黒四角でいうと2つ目、「今後の航路泊地の整備にあたり」と、それで「運搬先について調整を行ったが、下津港の港内には運搬先が確保できず」とか、他の事業との調整といったことは書いてあるんですが、これが当初の計画となぜ違ってきたのかとか、最善の結果が得られるような調整をしていただひたんだと思ひますけども、そういった経緯とひいますか、先ほどの南港の話もそうですが、全体としてこの判断が一番妥当なんだといったことが分かるような表現をもう少ししていただひたら、読む方にとっても分かりやすいんではないかと思ひますが、いかがでしょうか。

【事務局】 当初計画については和歌山下津港で処分するということひ計画しておりまして、その後、現時点では処分がなかなか難しいということで、阪南港しかないという判断を今してあります。それについて、もう少し分かりやすい形で資料のほうを修正させていただきたいと思ひます。

【委員長】 今回の1つ目、2つ目の道路事業等についても同じなんですけど、当初予定でどのような情報があつて、どうひ判断をされたのかということと、その後、どのような変化があつて、その変化を勘案した結果、今回の判断がベストなんだよという論法であれば非常に分かりやすいだろうと思ひますので、その経緯が分かるような簡潔な説明を少し工夫していただひければと思ひます。

【事務局】 はい。

【委員長】 ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、結論を得たいと思ひます。和歌山下津港本港地区国際物流ターミナル整備事業についての審議結果ですが、当委員会に提出された資料、説明の範囲においては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。

（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8号福井バイパス

【委員長】 ありがとうございます。

では、今の一括審議案件、一般国道8号福井バイパスについて、何か御意見、御質問はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

事前説明をいただき、それについていろいろ御意見をいただき、またそれに対応していただいている過程でかなりの議論も尽くされているように見受けましたので、結論に移ろうと思いますが、よろしいでしょうか。何かございましたらお知らせください。よろしいでしょうか。

それでは、一括審議、一般国道8号福井バイパスについての審議結果ですが、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。

【委員長】 本日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。一旦事務局にマイクをお返しいたします。

【事務局】 委員の皆様、様々な観点から御審議いただきありがとうございました。

ただいまより、本日の議事録を作成いたします。議事録作成後、皆様に御確認いただきますので、もう少しお時間いただければと思っています。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。少々お時間ください。

【事務局】 議事録の速報版ができましたので、画面に映し出しております。委員長、御確認をお願いいたします。

【委員長】 審議結果のところだけ読み上げますので、そこを御覧ください。

### 5、審議結果。

1、一般国道9号笠波峠除雪拡幅。審議の結果、一般国道9号笠波峠除雪拡幅の再評価は、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号愛発除雪拡幅。審議の結果、一般国道161号愛発除雪拡幅の再

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。

3、大阪港南港東地区国際物流ターミナル整備事業。審議の結果、大阪港南港東地区国際物流ターミナル整備事業の再評価は、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、和歌山下津港本港地区国際物流ターミナル整備事業。審議の結果、和歌山下津港本港地区国際物流ターミナル整備事業の再評価は、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。

5、一般国道8号福井バイパス。審議の結果、一般国道8号福井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）のとおり事業を継続することが妥当と判断される。

委員会の詳細な議事録は、以下、ホームページで掲載しますと付記していただいております。

以上ですが、何かお気づきの点はございますでしょうか。よろしいでしょうか。

（首肯する委員あり）

**【委員長】** それでは、これで速報版を御確認いただいたことにいたします。ありがとうございました。

では、議事録（速報版）につきましては、映し出されておりました資料のとおり確認を終えました。

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】** 特にはございません。

**【委員長】** 委員の皆様から何かございますでしょうか。あるいは、局の方々からも何か御意見があればお知らせいただければと思いますが、よろしいでしょうか。

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。よろしく申し上げます。

**【事務局】** 以上をもちまして、令和3年度第3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】**