

令和5年9月27日

「一般国道27号西舞鶴道路」

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、一般国道27号、西舞鶴道路について御意見はございますか。

お願いします。

【委員】 用地進捗率が96%ということで、裏返せば4%の部分についてもう少し説明をお願いします。これがネックになっているようですので、経緯と今後の見込みについて説明をお願いします。

【事務局】 4%は、道路の計画線の中央辺りに2件の用地難航地権者がおります。特に1名の方はアメリカに在住されており、アメリカの制度で役所に書類を取り寄せるのに時間がかかることがあります。協力しないと宣言されました。今後は、土地の収用法の手続にのっとり、2年後に収用し、買収を行いたいと考えているところでございます。

【委員】 ありがとうございます。2件のうち1件の方はアメリカにいて、領事館に行くなど手続が煩瑣で協力いただけないと。その方については収用をこれから図っていくということですか。

【事務局】 はい、これから手続きを行います。

【委員】 もう1件の方は。

【事務局】 もう1人の方も、実際、事業の初めの頃は結構コミュニケーションがありましたが、今は音信が途絶えて返事がないところでございます。この方についても、同じように手続を行っていきたいと考えております。

【委員】 もちろん多少強引な手続ではありますが、そういった経緯であれば、収用は早めに行って頂きたいと思えます。

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、先生よろしくをお願いします。

【委員】 ありがとうございます。本事業に限った話ではありませんが、今日最初にお話がありました中長期的な視点でいいますと、災害時対応が次第に重視されるようになってくる一方で、基本的な要請である交通安全の確保に関しては、次第に自動運転のレベル2が標準化していきます。今回の5ページを見ますと、主に追突、車両相互事故が多いの

で、こうしたものは道路整備以外の方法によっても次第に改善されることが期待されると思います。この事業に限らず、国交省全体として、事業評価に際しまして、そのほかの方法、自動運転のレベル2以上の普及を今後どのように勘案していくかについて、何か見通しがあれば教えていただきたいと思います。

【事務局】 御質問ありがとうございます。

事業評価における自動運転の扱いは非常に難しい問題で、今本省の道路局で検討している状況でございます。御指摘のとおり、事故に関して、あるいは、時間短縮効果でございますが、今までは自動車に乗っている期間については、労働などの機会費用が失われるという概念で来ました。自動運転になったときには、車の中でも仕事ができるのではないのかという概念も出てきています。今後の道路事業の評価において、自動運転の存在をどのようにしていくかは議論中で、まだ結論が出ていないと聞いています。いずれにしても、先生がおっしゃるとおり、自動運転、あるいは、今後EVも出てくると思いますが、そういったものを前提として評価をどのようにとらえていくのか。今回は1.1ですけど、3便益だけで、ほかの評価を入れずにまともに計算してしまうと、そういった効果が薄まっていくところもあります。どういった便益を考えていくのか、増やしていくのかも含めて今後検討していくと聞いているところでございます。

いずれにしても、こういった一般道において自動運転がどこまで実現性を持つのか、普及していくのかは非常に難しいところでございます。さらに、自動運転と自動運転ではない車がふくそうしているときに、事故率が上がるのではないのかという難しい議論もありますので、そういったことも加味しながら、引き続き検討を進めていきたいと思っております。

【委員長】 先生、よろしいでしょうか。

【委員】 はい、ありがとうございます。レベル3以上は今の最後のことの問題がかなりあると思いますが、レベル2での削減効果は今後、顕著に出てくるのではないかという気がします。また、別の便益ということでいえば、先ほどのような災害時、あるいは、環境といった新たな要請も出てきており、EV車の普及による従来とは違った騒音の出方などに関する指摘もあります。本事業に限らない話で恐縮ですが、今御説明がありましたとおり、新たな需要、要請あるいは新たな考え方、最新の動向を随時取り込んで中長期的な目標を達成することに引き続き御尽力いただければと思います。ありがとうございます。

【委員長】 ありがとうございます。

水野部長、レベル3（※審議終了後レベル4以上に訂正）はすごく安全性の効果が高いと思いますが、レベル2も相当高いですか。先生がおっしゃった自動運転のレベルについてですが。

【委員】 そうです。追突に関しては、レベル2で結構効果が出てくるのではないかと思います、もし違っていたら、すみません。

【委員長】 3（※4以上）はかなり安全性が高まるだろうと容易に推測できますが、レベル2は安全性が高まらないということではないですが、3（※4以上）から飛躍的に高いのではないかという話もあったように思います。

【事務局】 レベルによって定量的にどれくらい安全性が高まるかの分析は、なかなか出てきづらいところがあります。こういった数値にどれだけ反映できるのかは別にして、個別の評価ではないかもしれませんが、自動運転になったらこういった効果があり得るといった情報は引き続き収集して、機会があればまた御説明させていただければと思います。

【委員長】 ありがとうございます。道路は長期間にわたって費用と効果を出していくものなので、長期的に見れば自動運転の影響を考えないといけないというご示唆であると思います。今後、国全体として精査していく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す。

先生、お願いします。

【委員】 御説明ありがとうございました。

2ページの標準断面図で、整備後、赤いルート of 新しいバイパスを造る図だと思います。これを見ると、ここは盛土と理解すればいいのでしょうか。ルートの具体的な位置が川の右岸側に入っていると思います。例えば赤十字病院の前辺りは現道を拡幅するように見えますが、間違いはないですか。

【事務局】 ここは盛土で新しく道路を造る区間になっております。

【委員】 赤十字病院の前は、新しい道路ではなく、既存の道路があるのではないかと思うのですが。

【事務局】 横に市道が走っておりまして、それを取り込む形で整備することを考えております。

【委員】 ということは、拡幅ではないのですね。

【事務局】 はい。市道敷も使いながら、盛土をして、大きく道路一本化するイメージでございます。

【委員】 そうすると、病院とのレベルは問題にならないのですか。

【事務局】 はい。そこは合わせて造っている状況でございます。

【委員】 なるほど。

それと、左の港側のJRの舞鶴線とクロスするところは、オーバースタックですか。平面交差ですか。

【事務局】 これは、架橋によってパスする構造になっております。

【委員】 道路がオーバースタックをしていくということですね。

【事務局】 そうです。

【委員】 27号の東のほうに向いているところで横から接続させるということですね。

【事務局】 そこに下ろして行って、現道に接続させます。

【委員】 分かりました。

(用地難航箇所は) 2件のうちの1件なのか、2件ともなのか、場所的には中央辺りと先ほどおっしゃられていたのですが。

【事務局】 今マークしているこの辺りです。ここに2件集中しております。

【委員】 なるほど。

あともう1点。この図面で見るとそう見えますが、今の中央辺りから右側に2本点線が引かれているのは、上下線が分離した形の道路ということですか。

【事務局】 はい。ここはセパレートになっており、平行線で通すところです。

【委員】 トンネルが実際には、出たり入ったり、明かり部とトンネル部が交互になっている場所ですか。

【事務局】 そうですね。トンネルと明かりの部分が交互で続く形になっております。

【委員】 分かりました。

ここは山なので問題ないかと思いますが、赤十字病院の前、河川の右岸は、浸水する場所ではないように見えますが。

【事務局】 この辺りの道路自体は浸水するようになっていませんが、周辺は浸水し、病院にアプローチするのはかなり困難になります。

【委員】 病院の前のところの新しいバイパス道路は当然大丈夫ですね。

【事務局】 この辺りは大丈夫です。

【委員】 承知しました。ありがとうございます。

【委員長】 ありがとうございました。

それでは、先生お願いします。

【委員】 ありがとうございます。私も今の舞鶴赤十字病院の辺りについて質問があります。今回造る道路は少し高くなっていて、伊佐津川の水位が上がっても大丈夫ということだと思います。逆に内水等が排水されにくくなるという事象に対して、対策されているとは思いますが、念のため確認させていただければと思います。

【事務局】 市の都市計画の中では、内水の問題はかなり重要視されており、計画的にポンプを設置している状況です。ただ、昔、市街地の中を川が流れていた経緯があり、全体が低く、水がたまりやすい構造です。ポンプで排出したとしても、被害はかなり残ると市からも聞いております。

【委員】 今回新しく道路を造ることによって、さらに水がたまりやすくなってしまうことについては大丈夫ですか。

【事務局】 盛土によって、さらに悪くなるようなことはございません。

【委員】 分かりました。ありがとうございます。

【委員長】 よろしいでしょうか。

今年の夏も水害がありましたので、検討されていると思いますが、細かい点についても確認いただき、様々な角度からの検討を、改めてお願いします。

よろしいでしょうか。

それでは、一般国道27号西舞鶴道路につきましては、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）のとおり事業を継続することが妥当と判断できるとしますが、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す。

「一般国道24号城陽井手木津川バイパス」

【委員長】 ありがとうございました。

それでは、一般国道24号城陽井手木津バイパスについての御意見等をいただきたいと思っております、いかがでしょうか。

【委員】 1点よろしいでしょうか。

【委員長】 では先生、お願いします。

【委員】 今回の路線が通るところは山を含んでいると思いますが、トンネルはないという理解でよろしいですか。

【事務局】 トンネルはなく、橋梁区間と土工区間のみになります。

【委員】 分かりました。ありがとうございます。

【委員長】 それでは先生、お願いします。

【委員】 ありがとうございます。浸水想定区域ですが、平成29年度時点の図になっています。これは第4版のマニュアルに対応しているのが最新版だと思いましたが、その後、内水に関してはマニュアル改訂があったと思います。ちょうど浸水区域を避けているということですが、不動川公園の北側に、近接しているところがあるように見えます。今後気候変動の影響もあり、例えば想定区域の改訂がなされ、より想定区域が広がるということも考え得ると思います。その場合には、どのような形での対応が想定されているのか、お伺いできればと思います。

【事務局】 この道路は、基本的に、浸水想定区域を避けた災害時のネットワークの確保が目的でございます。引き続き、今後の浸水想定区域の変化や変更は注視して見ていきたいと考えております。必要な場合には、計画の変更も視野に入れ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。用地を取得してしまった後は、例えば盛土等での対応になるのですか。ルート変更はやはり難しいということになりますか。

【事務局】 そうですね。事業が進んでからは、大きなルート変更はかなり難しいので、できる範囲での対応になってしまうかと思えます。例えば高さ等での工夫もできるかと思えますので、そういったものを考えていきます。

【委員】 ありがとうございます。

【委員長】 ありがとうございます。

先生の御心配もごもっともです。区域が広がった場合にどうするのかについて、確かにそのとおりだと思います。企画部長、このエリア・流域は、河川も併せて対策をやっていませんでしたか。河川サイドからの知見として、大丈夫だと言えませんか。

【事務局】 御指摘のとおりで、木津川部分は、まさに国が管理しており、堤防の補強や、将来的にももう少し流下能力を高めるための対策は計画されている状況です。浸水想定区域をつくるに当たり、特に今お示ししている最大規模の数字は、ある一定の段階で堤防が決壊する想定にしています。大きく川の姿が変わるときには想定浸水区域を見直します

が、今の段階では、この形がある程度将来を見越した浸水するエリアになっていると御理解をいただければと思います。

【委員長】 ありがとうございます。これからも、気候が変わっていく中で浸水が危惧されるという意見が一般からも出たときに、道路の話と河川の話が対応すると、大丈夫で済むとも言えることもあるように思います。今回は別として、今後はそうなればいいと思います。

【事務局】 計画の段階からある程度浸水する箇所を外すなど、調整ができていけばいいと思います。そうした面も、お互いに情報を共有し合いながら進めることが必要だと思います。当然同じ国の中での話ですので、そこは密にやらせていただければと思います。よろしくをお願いします。

【委員長】 そういう御心配に対して、河川のほうでも対応するという回答があってもいいと思います。

【事務局】 ありがとうございます。

【委員長】 御検討いただければと思います。先生がおっしゃったとおり、これは本件だけの話ではなく、日本中で可能性があると思いますので、国全体でも相談を進めていただきたいと思います。今日は、先生から将来的な、大事なことをご示唆いただいたということであり、ここで直ちにやりますとは言いづらいですが、国全体としての今後の検討をお願いしたいと思います。

【事務局】 今、河川では、流域治水ということで、川だけではなく、ほかの公共事業や、それ以外のものも含め、いかに全体としての水害の被害を少なくしていくかという観点で進めています。例えば道路の盛土構造について、堤防を兼ねた形にするなど、いろいろな手法があります。一方で、先ほど内水の懸念という御指摘がありましたが、そういった面で、心配がない構造にしていくなど、様々なやり方があると思います。ぜひ参考にさせていただいて、調和の取れた、将来を見越したまちづくり、道路づくりができるような形で進めていければと思います。よろしくをお願いします。

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、ほかに、いかがでしょうか。では、局長。

【事務局】 整備局長の見坂でございます。今、企画部長からお答えもさせていただきましたが、私も以前に京都国道事務所で事務所長をしていた立場から少し補足説明をさせていただきます。

ここのバイパスのルートを引くとき、私も事務所長をやっておりまして、淀川の河川事務所とよく調整をし、どの辺りにルートを引くのが適正なのかといった議論もさせていただいていました。その際に、浸水想定区域はどうなっているのかという議論ももちろんさせていただいていますし、先ほど企画部長が申し上げたとおり、木津川自体もさらなる堤防強化を進めております。仮に決壊した場合このような浸水になるということですが、逆に言うと、堤防を強化すれば決壊しにくいということにもなります。そういう意味では、浸水するリスクもこれから徐々に下がっていくのではないかと想定されます。

また、ここのバイパスは、平地にそのまま造るのではなく、盛土構造といって、地面から少し高いところに造っております。仮に浸水したとしても、道路まで浸水するリスクの少ない構造に恐らくなっています。通常、盛土構造は平地よりも少し高いところに造っております。そういった意味で、二重三重のリスク回避。この辺りは、今の国道24号線が本当の木津川の川沿いを走っております、非常に浸水しやすいエリアでしたので、浸水対策は非常によく考えて造っています。

【事務局】 今おっしゃっていただいたとおり、盛土は平地に造るのではなく、少し高く上げて設定しております。ある程度の変化であれば吸収はできますが、やはり木津川を管理している河川事務所とも連携を取りながら見ていきたいと思っております。

【委員長】 補足説明、ありがとうございました。二重三重の対策をしているということですね。ありがとうございます。

では、先生、お願いします。

【委員】 御説明ありがとうございます。やはりこちらについても、用地取得はあまり進んでいないようでございます。図を拝見しますと、市街地ではなく山のほうだという事情があるようでしたし、これが始まったのがちょうどコロナの最中のころですから、交渉等ができない時期だったと思います。これまでの難点、どの辺りで滞っているのかと、これからの見込みを少しお聞かせ願えればと思います。

【事務局】 先ほども少しお話しさせていただいておりますが、この場所は近くで新名神の整備が進んでおりますので、同時に周辺地域でも開発計画が実施されております。それに合わせて進めなければいけないということもあり、調整等に時間を取ってりましたが、そこについてはおおむね終わっているところです。

また、用地の境界が確定していない場合があり、用地を購入する前に、境界を確定させる地籍調査をやらなければいけない場面が多かったというところもございます。

また、地権者の方に相続人が多数いて全員を回らないといけないケースや、先ほどの事業でもありましたが、海外に住まれている方もいらっしゃる、時間を要していたところがあります。ただ、今は、相続人多数のところや海外にお住まいの方も、ほぼ見通しがついておりますので、特に問題はないと思っております。

反対される地権者はほとんどいらっしゃらず、手続上の時間がかかっていたということでございます。

【委員】 ありがとうございます。この建物に入るとき、法務局に令和6年から登記義務化だと書いてありました。いろんなことが少しずつ変わっていくのかもしれませんが、このような山のほうなどは、今おっしゃったような登記や、放置されている物件等があるのかと想像してお尋ねしました。ありがとうございます。

【委員長】 ありがとうございます。

では、先生、お願いします。

【委員】 先ほどの議論と関連するところをお聞きします。浸水想定区域を避けることはいいと思いますが、その一方で、浸水想定区域を避けることで山のほうに持っていくと、今度は土砂災害が懸念されます。当然そういったことにも十分配慮されたルート選定・構造設計になっていると思いますが、そのあたりについて何かコメントがあれば教えてください。

【事務局】 ありがとうございます。山のほうに近づいてはおりますが、道路に危険性があるところまでは近づいておりません。そのあたりは確認させていただいておりますので、大丈夫だと考えております。

【委員】 分かりました。ありがとうございます。

【委員長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。いろいろ気になる箇所はございますが、基本的に対策がなされていることは確認できたと思います。

結論としまして、一般国道24号城陽井手木津川バイパスにつきましては、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）のとおり事業を継続することが妥当と判断しております。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483号豊岡道路並びに豊岡道路（Ⅱ期）」

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、説明のありました一般国道483号豊岡道路並びにそのⅡ期の一体評価について御意見がございましたら、よろしく願いいたします。

では、先生、お願いします。

【委員】 御説明ありがとうございました。15ページで事業の投資効果のお話をいただいたかと思えます。右にその基準、算出条件が書かれているところを見ますと、先ほどの審議案件の西舞鶴道路と城陽井手木津川バイパスについては、27年のセンサスデータを使い最新ということだったと思えます。ここでは、その1つ前の段階のものを使っているのは、どう考えたらいいのかについて教えていただければと思えます。

【事務局】 御指摘ありがとうございます。大変失礼いたしました。誤字修正をよろしくお願いします。15ページの上半分の黄色の中に、道路事業に関わる便益は、平成22年度の交通量と書いておりますが、欄外の右側に、今御指摘いただいた交通量の推計時点を「令和12年度」と書いております。「令和22年度」の間違いでございました。大変失礼いたしました。さらに、その下の交通量の推計手法は、記載上、「平成22年度」と書いておりますが、先ほどの事務所と同様に、「平成27年度」の交通情勢調査でございますので、先ほどと横並びは取れております。大変失礼いたしました。

【委員】 では、記述ミスというだけで、同じですね。

【事務局】 はい。大変失礼しました。

【委員】 承知しました。分かりました。

【事務局】 申し訳ございません。

【委員】 確認できました。ありがとうございます。

【事務局】 訂正させていただきます。

【委員】 あわせて、同じところのスライドで少し確認させていただきたいところがあります。

【委員長】 どうぞ、お願いします。

【委員】 残事業のところの便益の合計が少し合わないと思えますが、これは問題ないでしょうか。単純にここで出ている数字では、総便益が721ではなく722になります、そこは結構ですか。

【委員長】 これは、四捨五入しているからではないですか。

【事務局】 確認しますが、四捨五入の関係で、便宜上、整数止めになっているだけだと思います。

【委員長】 確認しておいてください。

【事務局】 承知しました。

【委員長】 比率等は変わらないとはいえ、資料は正確にということで、よろしいですか。

【委員】 はい、結構です。ありがとうございます。

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、他にいかがでしょうか。私からも特にありませんので、よろしいですね。

では、まとめに入りたいと思います。一般国道483号豊岡道路並びにそのⅡ期の一体評価において、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）のとおり事業を継続することが妥当と判断します。よろしいでしょうか。

（首肯する委員あり）

【委員長】 では、数値については精査いただくということで、よろしくお願ひしたいと思います。

それでは、本日の審議につきましては以上とさせていただきます。委員の皆様、ありがとうございました。

一旦、事務局にマイクをお返しいたします。

【事務局】 委員の皆様方、長時間にわたりまして御審議いただきましてありがとうございます。

ただいま本日の議事録を作成し、確認を取っておりますので、もう少しだけお時間をいただければと思います。資料の修正の話もございましたが、詳細の議事録につきましても、後日取りまとめの上、公表する予定としております。

【委員長】 （※）この時間を利用して申し上げます。さきほど自動運転のレベルの話において、私自身がレベルとその内容を間違えて回答しました。先生がおっしゃっているレベル2は、運転者が運転し、自動運転装置が縦横方向の挙動をサポートするものだと思います。レベル2は、もちろん一定の安全効果があるとされています。完全に自動運転になるのがレベル4と5で、レベル3は、運転者の運転と、自動運転の双方があり、それが同じ車の中でどちらも起こり得る。これが危ないのではないかという話です。さきほど、水野部長に「レベル3は大丈夫ですね」と言いましたが、それは間違いで4と言うべきでした。

【事務局】 よろしいでしょうか。今、議事録を画面表示しておりますので、お待ちください。

それでは、委員長、確認をお願いいたします。

【委員長】 では、先ほどの審議のとおりでございますが、一般国道27号西舞鶴道路並びに一般国道24号城陽井手木津川バイパス、一般国道483号豊岡道路、そして、そのⅡ期の一体評価、いずれにおきましても、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結論づけたいと思います。よろしいでしょうか。

（首肯する委員あり）

【委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、事務局の皆様から何かお知らせすることはありますでしょうか。

それでは、本日の審議を終了して、改めて事務局にもう一度マイクをお返しいたします。

【事務局】 ありがとうございました。

以上をもちまして、令和5年度第2回の事業評価監視委員会を閉会させていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —