

No. 11-2
近畿地方整備局
事業評価監視委員会
(令和8年度 第2回)

一括審議案件に対する意見等

【事業名】 一般国道8号 米原バイパス 彦根東近江バイパス（Ⅰ期）	（再評価：一括審議）
委員からの質問	質問に対する回答
【説明資料P13】 事業期間延長は、どのような理由か。	事業区間の本線に近接する鉄道が2路線あり、そのうち1路線は軌道の下をボックスカルバートで抜く施工となっており、難しい工事であったため、協議などに時間を要したことから事業期間を延長しています。
【説明資料P5】 交通事故発生要因で、車両相互その他とはどのような事故か。	出会頭や右左折時の接触事故を対象として集計しています。
【説明資料P8】 米原バイパスは、前回評価時B/Cが1.1であったが、今回は如何。	前回評価時は、米原バイパス個別での評価を実施したが、今回より彦根東近江バイパスなども含め一体評価としています。一体評価でのB/Cは5.5となっており、米原バイパス個別でのB/Cも参考表示していますが、1.1であり前回と変更はありません。
【説明資料P2】 彦根東近江バイパス（Ⅰ期）は米原バイパスと道路幅員が異なるがなぜか。	彦根東近江バイパス（Ⅰ期）については、都市計画上是4車線で整備する予定であるが、当面2車線で整備するため、幅員が異なります。
【説明資料P13】 事業期間延長について、鉄道事業者との協議が必要なことは当初から分かっていたのではないのか。	鉄道事業者との協議については、当初から想定していましたが、鉄道を運行しながら施工をするにあたり、必要な対策や施工調整に時間を要したため期間延伸をしています。
【説明資料P13】 用地進捗率が99%となっているが、残る1%に課題はないか	残る1%は鉄道用地であり、今回整備する道路構造物の施工後に、管理境界を協議のうえ決定し、用地取得をすることとなっています。課題となっているものではありません。
【説明資料P6】 観光入り込み客数の推移について、令和6年が最新なのか。また外国人の内訳はないのか。近隣諸国の情勢などから、影響を受けている地域もあり今後も増加に期待と言えるのか。	令和7年分は、滋賀県全体での速報値のみの公表となっており、市町村別は令和6年が最新です。外国人の内訳については、滋賀県全体の公表値はあるが、市町村別はありません。滋賀県全体では令和7年の速報値で令和6年よりも観光客数は伸びており、増加傾向と考えられます。
【説明資料P5】 交通事故要因について、交通混雑による追突事故が多いとあるが、整備後に速度が上がり交通事故が減少するといった要因は分かるのか。	厳密に要因分析を実施してのものではありませんが、現道からバイパスに交通が転換し、低速車両の脇見運転など、交通円滑化により減少する事故はあると考えられます。
【説明資料P13】 彦根東近江バイパス（Ⅰ期）について、今後、用地買収などを進めて行くと思うが課題はないのか。	令和7年度に都市計画決定をしていますが、これまで大きな事業反対などはありません。令和8年度に新規事業化したところであり、今後、用地買収を進めていくことになりますが、現在のところ課題はありません。
【説明資料P13】 彦根東近江バイパス（Ⅰ期）のB/Cは0.97となっているが問題はないのか。	彦根東近江バイパス（Ⅰ期）個別でのB/Cは参考表示です。米原バイパス、彦根東近江バイパス（Ⅰ期）はネットワークの連続性を鑑み一体で評価することとしています。一体評価でのB/Cは5.5となっており、事業の投資効果について課題はないと考えています。
【説明資料P1】 事業整備効果として当該地域は積雪地域なので、冬季の交通改善にも繋がるのではないのか。	ご指摘のとおり積雪地域に該当するため、堆積帯を設けることとしています。そのため、除雪が容易に行えるなど積雪時の交通円滑化に繋がると考えられます。

【事業名】 一般国道175号 神出バイパス	(再評価：一括審議)
委員からの質問	質問に対する回答
【説明資料P5】 北古口交差点の閉鎖について、歩行者はバイパス下の横断BOXを通すということだが、車両は側道に誘導するということか。	北古口交差点から車両についてはバイパス本線への直接の出入りは出来なくなり、側道を介して一つ南側の信号交差点より出入りして頂く形となります。
【説明資料P14】 前回評価時から5年の時間経過に対して事業費ベースの進捗が大きくないように思うが、用地境界の確定に時間を要したことが原因か。	用地に係る調整に時間を要したことが原因です。連続した区間で工事を実施できれば事業の効果が得られないため、大きな予算配分が出来ず、進捗が伸びていません。
【説明資料P15】 既存の照明設備を有効活用するということであるが、示されている図の等高線のような赤線の意味と、「全て新設の場合」と「移設+新設の場合」では数値に違いはあるのかについて教えてほしい。	等高線のような赤線の入った図は照度分布図というもので、明るさの分布を示しています。照明配置により照度分布も変わりますが、「全て新設の場合」と「移設+新設の場合」の照明配置がほぼ同じなので、数値に大きな違いはありません。
【説明資料P5】 側道が外側に膨らんで交差点に入っていくような計画となっているが、外側の側道が当初の計画では無かったということか。	当初は北古口交差点を存置し、直接バイパス本線に出入り可能な計画でしたが、交差点閉鎖に伴い、新たに側道を設けて一つ南側の交差点からバイパス本線に出入りする計画に見直しました。
【説明資料P5】 歩行者がバイパスを越えて反対側に渡りたい場合、側道を越えてスロープを降りることになる。側道部分に横断歩道などは設置しないのか。	側道の通行車両台数はさほど多くないと想定されるため、現時点では横断歩道は計画していません。
【説明資料P2、5】 バイパスと旧道の間に小学校があり、旧道の東側に中学校がある。通学路として日常的に横断BOXを使うのであれば、側道横断時の安全に何らかの配慮が必要ではないかと思う。	北古口交差点は通学路指定されていないことを確認しているが、児童や学生の通行はあると聞いています。いただいたご意見については今後の参考とさせていただきます。
【説明資料P14】 用地取得率が96%となっているが、残り4%は課題がないのか。	買収予定地において所有者同士の境界確定に時間を要していましたが、解決したところです。残る4%については、現在、地権者等と計画協議を行っている最中ですが、現時点では大きな問題はありません。
【説明資料P5】 歩行者、自転車は地下を通らなくてはならなくなるが、改善と言えるのか。車両もトータルで考えて改善というのは合理的とも言えるが、そのような考え方が基本か。	バイパス本線を嵩上げて、歩行者が通れるBOXを造るといった考え方もありますが、本件に起因する増額よりもさらに大きなコストがかかることとなります。当該箇所は横断する歩行者が特段多い箇所ではないため、合理性・経済性の観点から現案とさせていただきます。
【説明資料P14】 今後、用地買収に時間を要する可能性もゼロではないということか。	可能性がゼロとは申し上げにくいですが、計画協議を実施する中では、大きな課題は見られません。
【説明資料P5】 当初計画では、側道というか旧道からバイパスへ直接入れる状況だったのか。	当初計画においては、図面上側（西）から来た車両は、北古口交差点があり、信号交差点でバイパスに合流でき、左右どちらにも行けるような計画としていました。下側（東）の旧道を利用する車両は、北古口交差点の少し北側からバイパスへ合流し、南側のみに流入可能な計画でした。
【説明資料P5】 新設道路は、周辺のグラウンドレベルと同じ高さなのか。そのために歩行者は、東西に抜けようとすると、スロープで下がってアンダーパスを通行しないといけないということか。	バイパス本線は多少盛土となりますが、周辺地盤からさほど上がりません。
【説明資料P7】 写真に大型車が多く見られるが、物流関係と大型車交通量が多いのか。	物流関係の車両も多いが、近隣では住宅地も多いため一般車が多いです。

【説明資料P8】 死傷事故件数はバイパスの供用により減少しているが、バイパス部分での事故は旅行速度が速いことから大きな事故とはなっていないか。	神出バイパスについては、現在暫定2車線での供用区間が多く、バイパス部分で新たに交通混雑が発生しています。このため交通混雑に起因すると想定される、追突事故が多く発生しています。今後4車線化により交通の円滑化が進み、これらの事故は減少するとともに、中央分離帯の整備などにより、重大事故のリスクも低減されと考えられます。
【説明資料P5】 改善の内容を端的に説明いただきたい。 これまでの対応方針原案と異なるのか。	当初計画と比較し、歩行者の安全性と、神出バイパスを通行する車両の円滑化が向上されます。 なお、従来は「継続」とさせていただいていたが、今年度より対応方針に「改善継続」が追加され、今回の原案とさせていただいています。
【説明資料P15】 既存の照明設備を活用するとあるが、安全性に課題はないのか。	照度計算をした上で、必要な明るさが確保できるか確認しています。
【説明資料P5】 改善とは、今後改善した方がいいという意味か、それとも今回の見直し改善に当たるという意味のどちらか。	今回の見直しにより改善が行われていることを確認いただいています。
【説明資料P14】 事業進捗率が前回評価時より下がっているが、事業費増によるものか。 あまり工事ができなかったという理解でいいか。	そのとおりです。 用地に係る調整に時間を要したことから、工事を大きく進めることができず、事業費で言うと進捗率があまり伸びていない状況となります。
【説明資料P14】 母数である事業費が増額となったことにより、事業進捗率が前回評価時より下がっているように見えてしまう。全国的な話かと思うが、誤解されないような工夫を今後検討されたい。	ご意見、承知しました。
【説明資料P2】 事業の目的として、地域医療の支援を謳うことは出来ないのか。	国道175号の沿線に第三次救急医療機関が無く、事業目的として記載することはできません。 ご参考までですが、三木市～兵庫県立災害医療センター（神戸市中央区）への所要時間は61分⇒54分に短縮されます。
【説明資料P5、P17】 交差点1箇所のみの限定的な改善であるが、「改善継続」とするのか。	道路本体の構造変更により、道路利用者にとっての改善が見込まれるため、「改善継続」に該当すると考えております。

【事業名】 一般国道165号 大和高田バイパス (再評価：一括審議)	
委員からの質問	質問に対する回答
【説明資料P12】 用地取得の難航により、この5年間事業が進捗していないという理解でよいのか。	用地取得の前段である道路計画の合意に時間を要したこともあり、事業があまり進捗していない状況です。 道路計画は順次合意を得られているところであり、引き続き地元との協議を進め事業の推進を図っていきたいと考えています。
【説明資料P12】 道路計画については順次合意がなされて、用地買収に取り掛かれる段階に入っているという理解でよいのか。	道路計画の合意ができていない区間も一部ありますが、合意ができた区間から順次用地取得を進めております。 今後は一定程度まとまった範囲で買収していくなど工事着手に向けた用地取得を進めていく必要があると考えています。
【説明資料P6】 奈良県西部および東部は年間2,000万人を超える観光客が来訪すると書かれているが、南部および北部は別にカウントしているのか。	「■県西部及び県東部の観光客推移」のグラフ下に記載している市町村を対象に集計しており、県南部及び県北部の観光客数は含みません。
【説明資料P4、5】 御所柏芝線の交通量の増加、交通事故発生状況が書かれているが、未開通区間を代替するために御所香芝線が使われていると思う。 例えば御所香芝線の事故件数が増えているのであるならば、事業を進めることが安全性の向上にも繋がり早期整備が必要と説明できるのではないかと思うが如何。	大和高田バイパスの部分開通により国道165号（現道）の死傷事故件数は減少しています。同様に御所香芝線においても開通後は事故件数の減少が期待されることから、これらを示すように資料を修正します。
【説明資料P12】 前回評価時も事業期間を延長しているが、今回評価の事業期間延長と同じ理由か。	前回評価時は道路計画合意に時間を要したことが主な理由です。現在道路計画は順次合意を得られているところであり、引き続き地元との協議を進め事業の推進を図っていきたいと考えています。
【説明資料P12】 一部用地取得難航箇所は4工区にあるのか。	4工区にあり、工区内に点在している状況です。
【説明資料P12】 今回評価では物価・労務費の高騰による影響は考慮しないのか。	今後工事の着手に向けて設計を進め、その中で物価変動の影響についても検討してまいります。
【説明資料P12】 事業期間の延長の理由である用地取得の難航とは具体的に何か。	代替地希望や境界不同意などにより難航しています。
【説明資料P10】 CO2排出量削減便益を示すか否かに決まりはあるのか。	令和7年度の事業再評価より全事業で参考値としてお示ししています。
【説明資料P12】 今後、埋蔵文化財調査の必要はあるのか。	埋蔵文化財の対象範囲となっており、今後、関係機関と調整し必要に応じて調査を実施していく必要があります。

【事業名】 大和川総合水系環境整備事業	（再評価：一括審議）
委員からの質問	質問に対する回答
P.17 照会先が府県知事のみだが、政令市である堺市に照会しないのか？	環境整備事業の照会先は知事になるため、堺市に照会はしません。
P.3 昭和40年代に水質が急激に悪くなった理由は？	水質規制が十分ない中で、高度成長期に人口・工場増加により、生活・工場排水等が河川に流れ込んだためと考えられます。
P.3 水質グラフの読み方を教えて欲しい。	水質の指標であるBODに関して本川8地点について、ピンクの線がBODの平均値になります。また、緑の線がBOD75%値であり、値を小さいものから並べたときの3/4の値です。
P.4 大阪公立大学とあるが、市立も府立も参加しているのか？	市立大学のみです。表現を修正します。
P.10 残事業B/C71.1と高くなっているのはなぜか？	環境事業としてはモニタリングが完了するまで効果発現しない中で、特に水辺整備のコストが維持費＋モニタリング費が僅かのため残事業B/Cを算定すると高く出てしまいます。
比較表 全体事業費が前回247億円から250億円の3億円プラスになっているが、他事業と比べると小さいがなぜか？	大和川環境事業は過年度に整備済みが多く、残事業が小さくなっているので3億円程度におさまっています。
P.10 B/Cが4.5から4.1に下がっている理由は？	主な要因として「効果発現年次の見直し」があります。便益の効果発現にあたっては、工事完了後のモニタリングで効果が確認された後で効果発現させる必要がありますが、工事完了後すぐに効果が発現される計算となっていた部分があり、考え方の統一をはかったため便益が減少しました。
P.7～9 魚類の種数・個体数の評価について、確認された数字の善し悪しの判断はどのようにされていますか？	まず、昭和40年代の水質悪化により魚が住めない状態になった中で、魚類等が確認できる状態に戻ってきたということ自体が効果だと考えています。 例えば、P.7魚道の整備においては、整備後の確認種数が指標種17種のうち半分の9種を確認しており、効果が見込めると考えています。今後も整備効果について学識者の意見を聞きながら進めて参ります。
P.13 集計範囲の設定はどのようにしたのか？	CVMアンケート調査にあたり、まず認知度や利用頻度等を勘案したプレテストを行い、一定利用頻度等が確認される範囲で設定しています。
ワンド再生について遊水地整備と一緒に進めると聞いていたが、進捗はどうか？	遊水地の上面整備については、自治体と調整しながら進めているところです。 また、進捗については、遊水地は整備計画で5つ予定しており、1つは整備済み、1つは建設中、残り3つは計画中となっています。
P.3 河川空間利用実態調査の利用者数が前回（R3）資料では、令和元年度の数字として約200万人だったが、今回令和6年度の数字で約54万人に大幅に減少している。要因は何か？	コロナ禍による影響の継続や、調査時の様々な条件の違いが影響していると思いますが、精査します。

【事業名】 国営飛鳥・平城宮跡歴史公園	（再評価：一括審議）
委員からの質問	質問に対する回答
説明の冒頭にあった「来場者の居住地が変わると便益が下がる」とはどういったことか。遠方から来た方が良いということか。	「大規模公園費用対効果分析手法マニュアル」の「旅行費用法」のことです。来園者の居住地調査の結果をもとに、来園者の9割の方が来た圏域を設定し、その圏域からの旅費を便益計算に用いており、今回はその圏域が狭くなったため、便益が下がっております。遠方から来た方が良いというものではありませんが、旅費がその額を出しても来園する価値があるという便益となります。
平城宮跡歴史公園内に近鉄奈良線が横切っているが、事業とはどういう関係にあるのか。	区域内には近鉄奈良線の線路以外に道路もあります。公園の計画としては、線路や道路がない状態で計画しており、将来的に線路及び道路は移設される予定ではありますが、時期は未定です。当面の事業に影響はない認識です。
・冒頭で説明があった「便益」が来訪者の出身地によって変わったという点についてはどうということか。 ・またインバウンド（海外からの来訪者）が増えた場合、交通費はどこまで考慮されるのか？	・直接的便益は、アンケートに基づいた来訪者の居住市町村を基に誘致圏を設定し、誘致圏から来る来訪者の交通費や入園料が公園にその金額のお金を払ってでも来る価値があるという評価とし、便益として計上しています。前回の評価時と今回の評価時のアンケート結果での来訪者の範囲が異なり、今回は前回よりも近隣からの来訪者が増えたため、コスト（C）は変わりませんが便益が変動しております。 ・現在のアンケートでは外国人来訪者が十分に取得できていないため、インバウンドの影響は現状のアンケートには反映できていないのが実情と考えます。
事業費が変更がないが、物価スライドの影響をにあるなか、事業費には影響ないのか。	受けている状況ではありますが、歴史的建造物の復元であるため、事業費自体が概算です。事業の進捗にあわせて精査するので、今後、事業費増となる可能性もあります。現時点では当初に想定している事業費の中で進めています。
事業期間が令和22年までとかなり先ではあるが、事業進捗は順調といえるのか。	今のところは順調に進んでいると考えています。ただ、歴史的建造物の復元であるため、難しい点も多く、今後、事業の延長等出てくる可能性もあります。
素屋根広報の事例は多いのか。	歴史的建造物を複数併設するような条件が珍しいため、他に当てはまる事例としては、知る限り、近年ではないものと考えます。今回は、建造物の大きさ等物理的条件と建造物間の距離等地形的条件が整ったため、実施できました。
便益の算出にあたり、間接利用価値とはどのように算出しているのか。	地域防災計画条の避難地となる公園があることで感じる安心感を間接利用価値として算出しています。
自然保護の記述がどこにあるのか、特に「自然の環境保護」が文化遺産と混同されているように感じる。自然保護はどこに記載されているのか？	事業継続の最終ページに記載しており、飛鳥区域と平城宮跡区域は歴史的に重要であると同時に、景観や自然環境も保護すべき地域であるため、全体を整備・保存することを目標としています。
広い意味では理解できるが、これは景観が主な焦点となのか？	平城宮跡の景観保護に加え、湿地帯として残る豊かな自然、特に鳥類や貴重な動植物の保全も進めています。
湿地帯や希少生物の保全も含まれているのか？また、その費用はどのように考慮されているのか？景観と自然環境では環境法的に費用対効果が異なる可能性がある。	間接効果の中に防災価値と自然価値が含まれており、平城宮跡の自然環境の有無による周辺住民の便益が考慮されているため、費用対効果分析には自然保護の価値が含まれています。
それでも、メインは景観ではないのか？	緑地の多面的機能として、景観的価値、CO2吸収、動植物の生息地としての価値など、すべてを含めて緑地の価値としてB/Cの間接効果に計上されています。

景観もそこに含まれるなら包括的すぎるのではないか？景観はどこに分類されているのか？	公園を訪問された方が、整備された景観を見て楽しむ効果が直接利用価値として計測され、周辺の住民がこの場所に平城宮跡歴史公園があることで、都市全体の景観としての満足度の向上を計測しているのが間接利用価値になるので、厳密には間接利用価値にも景観の効用は含まれています。
では、この「自然的環境」には景観は含まれないと解釈してよいのか？	この言葉の定義としては、景観も自然的な緑地としての価値も含む形で記載しています。
「及び」の前に読点が付されている箇所があるため修正するように。	資料について確認し、修正をします。
・世界遺産化に伴う交通量増加への対応が不十分だと感じた。 ・スマートシティのようなパークアンドライドの整備で、飛鳥地域への来訪者の満足度を高めるべき。海外のように飛鳥も車を使わず、自転車や徒歩で巡る場所としてアピールする取り組みを検討してほしい。	今後の動向を見据えつつ、公園事業で何ができるかを含めて、引き続き明日香村と調整しながら進めていきたいと考えております。
B/Cが小さくなっている理由について、便益は公園利用者に依存するため、利用者の動向で変わるという話を、前回の委員会で聞いた記憶がある。それが原因であっているか。	そのとおりでございます。 公園利用者の誘致圏が縮小すると、旅費の算定では、公園から近くの交通費を計上することになるため、便益は減ってしまうことになります。
全体として、公園への来場者は増えているのか。	平城宮跡区域は増加していますが、飛鳥区域はコロナ禍で来場者が減少し、徐々に回復している状態です。