

近畿地方整備局事業評価監視委員会（令和4年度 第5回）

日 時 令和5年1月26日（木） 15：00～17：00

場 所 大手前合同庁舎 1階 共用会議室（Web 併用）

「一般国道24号 大和北道路（奈良北～奈良）・一般国道24号 大和北道路・一般国道24号 大和御所道路」

（反訳省略）

【委員長】 御説明どうもありがとうございました。

それでは、本件につきまして何か御意見、御質問等がありましたらよろしくお願ひします。では、先生、お願ひします。

【委員】 ありがとうございます。

4ページの事業費の見直しについて、電線共同溝の整備を一体として実施できることは大変合理的でよかったですと思います。1つの質問は、これは別に実施するよりも、経済的、合理的との記載があり、既存の事業費ベースで見ますと、この事業だけを別に行うよりも何%程度安くなるのかという比較の数字があれば教えてください。

その上で、様々な事業を統合的にしていくのは極めて重要なことですので、このような事業があるときには、基本的に電線共同溝の整備を行うという方針で調整を進め、できない場合のみ別事業になるプロセスなのか、それとも今回はたまたま一緒にできたということにすぎないのか、基本的なプロセスを教えてくださいませんか。

【事務局】 御質問ありがとうございます。

具体の額については手元に持ち合わせていませんが、1回事業をした後、別事業でやりますと、舗装を掘り返し、それをまた復旧する費用、また、一体的に事業を行うほうが共通経費も同じところで見込めるといった点でコスト縮減が図れると考えています。

ルールにつきましては、事業開始後に一体的に実施するよう、本省の方針が出されたので、それを踏まえ、実施することとしています。

【委員長】 先生、いかがでしょうか。

【委員】 ありがとうございます。今の御説明では、ある時点からはできるだけ一体的な事業をすることを基本とされるようになったと理解いたしました。別事業だと交通阻害も発生しますので、交通をスムーズに進めるという意味からも、廃棄物の増量など費用以

外のことも発生しますので、大変よいことではないかと思えます。引き続きそのような方針で進めていただくことが重要と考えます。

【委員長】 ありがとうございます。

私も先生がおっしゃるとおり、様々なことを一体的に実施できるほうが良いということでも全く異論はありません。1点だけ気になりますのが、 B/C を計算するときにはBには計上されないということです。そうするとCは増えるが、Bは3便益だけということで、計上されないことから、そのようなコストが積み重なり、万が一、1を切る場合はどうするのかと思うこともあります。 B/C の値が小さいと、皆様も大丈夫なのかと思われれます。その辺りの評価方法の見直しも併せて、今後検討する必要があると考えるところです。

ほかにいかがでしょうか。

【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】 ありがとうございます。

7ページの交通安全の向上に関して、交通事故の件数が減少している点について、下の図は、開通済み区間と並行して走っている現道の事故数を示しているのでしょうか。

【事務局】 御質問ありがとうございます。

現道についての数字を表しています。また、こちらに書いていませんが、もともとの現道と開通後の現道、開通後の自動車専用道を合わせた事故数についても調べており、こちらでも事故が併せて減少しているところです。

【委員】 現道のほうが事故数は多いと想像していますが、現道と開通済み区間の両方を合わせた数字も示していただくと良いと思いました。資料には記載されていませんが、両方合わせても事故数が減っていることについて承知しました。ありがとうございます。

【委員長】 ありがとうございます。

ちなみに、全体としては何割程度減少したか説明していただくことは可能ですか。

【事務局】 ありがとうございます。

開通前の平成14年から17年の年当たりの平均事故数458件と比較すると、310件、合わせまして約7割の事故減少となります。

【委員長】 ありがとうございます。了解いたしました。いずれにしろ、未開通区間並びに全体としてもかなり減少している状況かと思えます。

それでは、ほかにいかがでしょうか。では、先生。

【委員】

質問というよりはコメントですが、先ほど御説明いただいていますように、いわゆる奈良市域、中和地域におきましては南北方向の交通がかなり厳しい状況にあります。これが大和北道路あるいは大和御所道路が開通しますと、今まで以上に新設道路のほうに交通が転換してくる。その結果、渋滞の緩和や先ほど委員からも御質問があった交通安全の面でもかなり大きな効果を発揮するだろうと期待しています。

それから、8ページ目、紀伊半島のいわゆる南海トラフ等に対する防災の備えということでアンカールートの想定がされています。その根元を押さえるような形で当該道路がありますので、防災の機能の拡充という点でも大きく効果が期待されます。さらに1ページ目ですが、近畿圏全体で見通した場合、この道路は近畿圏全体における外郭の環状道路の一部をなすような道路と位置づけられるかと思いますので、地域間の交流の促進等にも貢献するだろうと期待しています。

このような観点から考えますと、B/Cにおきましても1を大きく超え、今申し上げたような多様な効果が期待されるということから、ぜひ推進をしていくべき路線だと考えています。

【委員長】 補足説明ありがとうございました。円滑化、安全、防災並びにリダンダンシーの確保、こういった点からも非常に重要だという補足のコメントをいただいたところで

す。

それでは、よろしいでしょうか。まとめに入らせていただきたいと思います。一般国道24号大和北道路(奈良北～奈良)、大和北道路、大和御所道路の審議結果につきましては、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)のとおり事業継続することが妥当と判断されるといたしますが、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。

それでは、NEXCO西日本との合同審議は以上です。ありがとうございました。

「一般国道42号 すさみ串本道・一般国道42号 串本太地道路・一般国道42号 新宮道路・一般国道42号 新宮紀宝道路」

【委員長】 御説明ありがとうございました。

それでは、本件につきまして御意見、御質問等がありましたら、よろしくお願ひいたします。いかがでしょうか。

では、先生、お願ひいたします。

【委員】 御説明ありがとうございました。

今回、地質条件の変更ということで600億円増となっています。地質のことは専門外ですが、この紀伊半島辺りというのは中央構造線も走り、非常に難しいエリアにトンネルを掘っていかれるという大仕事かと思ひます。

当初設定がCⅠあるいはCⅡだったところで、CⅡ-iへの変換が結構あったとのことですが、軟弱地盤であるということが、掘ってみて初めて分かるということをおれまで繰り返してきている状況だというのは御説明を伺って御苦勞をお察しします。

このあたりはCⅡからCⅡ-i等に変わることがかなり大きなダメージであり、想定外のことであつたということであれば、紀伊半島の地質構造から、この600億円という増額は私もやむを得ないと思ひます。

このあたり、今後への積み上げとして、事業の中に生かすということも含め、ここは現地を掘らないと分からないということと、iがつくつかつかないかで大きく地質の状況が変わるという理解をしていますが、それでよろしいでしょうか。簡単で結構ですので、御説明をよろしくお願ひいたします。

【事務局】 御質問ありがとうございます。

まず、トンネルの地質は、上からのボーリングで最初の設計をすることが一般的であり、横に掘り進めていくことによって、想定通りの岩性かは分からないのが一般的です。よつて、掘りながら地質が変わっていくというのは、どこのトンネルも概ね同じと解釈しています。

また、CⅡ-iというのは、土木で専門的になりますが、インバートといい、トンネルの底盤にコンクリートを敷くことにより、CⅡの分類でもさらに弱い土のところについてはトンネルの円弧の下まで含めて安定させる必要があります。御質問にありますように、若干、悪い地質に出入りしているというのが否めないのが現状です。

【委員】 承知しました。こういうことは本当によく現場で頭を悩ませておられることだと思ひます。経済的なことも含め地質の解析の技術開発はなかなか進まないというか、地学的な研究分野との関係性もあるのかと思ひますが、ここを見通すのは難しいということに現状ではなるのでしょうか。

【事務局】 DXという言葉がありますが、技術革新で、地質を先まで見通すというところまではまだ聞いていません。事業を安く仕上げようとした場合には、掘進の速度を速める等、そういった違う面での縮減がこれから進むのではないかと考えているところです。

【委員】 承知いたしました。ありがとうございます。以上です。よく分かりました。

【委員長】 どうもありがとうございました。

このように、地質調査の結果、コストが増えるということが毎年のように出てきます。確かに難しい話ではあると思います。しかし、あまり難しいだけを強調してしまうと、事前に計画を立てることがそもそも難しいのではないのかといった話になり、それはそれでよくないと思います。日本中に地盤工学の優秀な研究者もたくさんいらっしゃいますので、ぜひ国土交通省のほうでそのような研究者と共同研究しながら、事前にできるだけ精度高く予測できるように努めていくということも、この事業評価監視委員会とは別の案件となりますが、プロジェクト等でぜひお進めいただきたいと思う次第です。毎年この議論になるということ、今回は増額分も大きく、どうしても委員の皆様が気になるころでもありますので、よろしくお願ひしたいと思います。

先生、挙手されていますか。

【委員】 お願いします。

【委員長】 では、お願いします。

【委員】 今の話に尽きると思います。私は最近まで入札監視委員会のほうの委員長もしておりまして、同様の議論がありましたが、結局後で増額になってくると、入札のときに一生懸命見ているのが無意味にならないかということをし少し思います。そのあたりと併せて考えるべきではないかと思ったということが1点です。これは感想であり、両委員がおっしゃったことと、違った観点から申し上げたものです。

それともう1点は、表現の問題ですが、3ページの全体事業費の見直しというところで、「労務管理費・物価上昇、橋梁下部工の止水対策等により720億円」となっています。ただ、23ページを見ますと、実は橋梁下部工の施工の分は90億だけで、全体の中では意外と小さく、そこをクローズアップして記載するというのは、そこではないという感じが若干します。冒頭での説明の仕方としては、今のような議論も少し参考にした書き方のほうが適切ではないかということです。質問ではなく、感想的なものです。

以上です。

【委員長】 ありがとうございました。

特に1点目の入札の件は、先ほどの不確実性の課題とも連動していると思いますので、先ほど申し上げたとおり、今後の重要な課題として、国交省を含め、我が国全体で、ぜひ取り組む必要があると考えます。

【委員】 極論を申し上げますと、落札業者はほどほどの値段で落札し、後から追加になることを目しているのではないかという勘ぐりもできなくない。そうなると、せっかく入札で緻密にやっていることが無意味になりかねないという意味です。

【委員長】 ありがとうございます。特に入札側から見るとそうだと思いますので、今後の重要な課題として精緻化していくこととさせていただきたいと思います。

次、先生、お願いします。

【委員】 御説明ありがとうございました。

1つ参考で教えていただきたいのですが、4ページの左側で資材単価の伸び率の割合が示されています。これを見ると、材料によって大分違うということが分かりますが、実際の工事費の増加分にボリュームとして利いているのはどれですか。

【事務局】 御質問ありがとうございます。

トンネル、橋梁がこのすさみ串本道路では多くありますので、材料でいきますと、生コンクリートのウェートが高いと考えているところです。

【委員】 金額ベースでいうと、全体の材料の中のどれぐらいになりますか。

【事務局】 全体の数字の中の割合までは今数字を持ち合わせていませんので、また後ほどお示しさせていただけたらと思っているところです。

【委員】 ありがとうございます。というのは、恐らく、材料の高騰は様々なところで起きてくると、材料を調達できるかが、工事に当たっての制約条件にもなってくると思います。これが様々なところで継続的に起きるのであれば、確保できるものを優先的にやる等、単価との関係の中でどう選択していくのかという組み方も考えられると思ったもので、お伺いしたところです。

実際には、工事で最適なものを選定することから、そんなことは言うてはられないというところで、積み上げて増分が出てくるのかもしれないですが、今後の持続的なことを考えた場合に、足りないもの、どうしても物価増に影響してしまうものをできるだけ避ける形で、うまくやれるようなやり方がないのか、研究の余地もあると感じたので伺った次第です。

ありがとうございます。以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

あとお二方、御意見があるようですので、先生、お願いします。

【委員】 2点質問があります。

1点は、これは次第に延伸しているわけですが、今回の区間だけではなく、それ以前にした工事費も、同じようなパーセンテージで上がってしまっているのか、総体としてそうなのかという質問です。趣旨は、これまでに似たような問題があるのであれば、次の事業化の前に何かできることがあるのかなのかという観点からの質問です。

2点目は、それ以前の問題として、ルート選定の際に、もちろんルートは地盤だけで選んでいるわけではないと思いますし、ルート選定の際に地盤は当然考慮されていると思いますが、比較検討の際に、この道路の場合、幾つかのルートの比較がされたのか、そして、その際に地質はどの程度考慮されたのかということが分かれば教えてください。ルート選定時点のお話で代替案の比較のことを教えてください。

以上です。

【事務局】 ありがとうございます。

最初の御質問にありました物価につきましては、後ほど回答させていただきます。

2つ目の御質問、ルートにつきましては、7ページにもあるのですが、基本的には南海トラフの地震・津波というところから、おおむねこの沿線から、高台に向けての整備という基本路線は最初からあり、それに向けて幾つかの山間部でのルートという選定はあります。そこについても山のほうへ行きますので、ある程度の地質の評価はやっているところですが、大幅には地質によって変えているところではないという認識をしています。

【委員】 ありがとうございます。

1点目については、物価上昇率ではなく、地質の構造によって今回区間と同じような割合で全体予算が上がったのかどうかという質問でした。御回答は後で結構です。

それから、2点目に関しては、恐らく今回の場合にはルートの代替案の幅が、おっしゃったような趣旨で、選ぶ代替案がかなり限られている場所だったと思いますので、そのような場合には、そこを説明していただけるとより分かりやすくなると思った次第です。

以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

では、1点目については後でお答えいただくということで、2点目については先生のおっしゃるとおりだと思います。また今後、必要でしたらそのような御説明を追加いただく

と御理解が高まると思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

最後、委員のほうからお願ひします。

【委員】 ありがとうございます。

事前説明のときにも少しお話をしたと思ひますが、今回、すさみ串本道路の全体事業費が約1.5倍になっていまして、それはいろいろな要因があり、特に地質調査の影響を受けているということでした。これは私の感想ですが、まだ事業が進んでいない串本太地道路や新宮道路でも同じようなことが起きないのかということに非常に懸念していまします。詳細な調査をしないと数字を挙げられないという説明は何ましたが、何か分かりやすく伝えておく必要はないのかという感想を持ちました。

また、B/Cについて教えていただきたいのですが、P10で、今回、全体の事業費の便益、特に走行時間短縮便益が29兆円となっています。令和3年度のときの評価はB/Cは1.1なので、多分そこまで大きなものではないと思ひますが、今回は一体評価をしたから、便益がここまで大きく上がっているということでしょうか。もう1つは、だから良いというわけではありませんが、今後、全体事業として費用が多少上がっても、B/Cはかなりの効果がある事業であると理解されているのか、その点を教えていただければと思ひます。

【事務局】 御質問ありがとうございました。

資料の1ページにありますように、令和4年2月から費用便益分析のマニュアルが変更となったことから、紀勢線一体で検討してB/Cを算出するということになりまして、今回の範囲が近畿自動車道紀勢線の松原ジャンクションから勢和多気ジャンクション、これを含めた一体の整備効果でのB/C算出ということに変わっておりますので、費用便益が6.2となりました。

費用につきましても、引き続き管理等をしながら、B/Cも意識し事業を進めていきたいと思っております。

以上です。

【委員】 分かりました。ありがとうございました。

【委員長】 たくさんの質問をいただきまして、ありがとうございました。

開通済み区間を含めた便益を算出するようになったとのことですが、実はそのほうが正しいと思ひます。交通は、つながることによって効果が非線形的に上がる可能性があります。より適切な便益の計算法になり、その結果として便益が上がったということかと思ひ

ます。ただし委員の2つ目の御質問のように、だからといって、B/Cが大きいので、無制限にCを増やして良いということには絶対ならないと思っています。

また、このエリアですが、委員の皆様は言外に含んでいらっしゃると思いますが、南海トラフ地震に備えて、この道路の重要性について、大変御理解いただいていると感じました。地盤調査の精緻化や、様々なコスト削減など、課題がありますが、基本的にこの道路は重要であるという御理解とっております。

したがって、本件の結論といたしましては、一般国道42号すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路、新宮紀宝道路の審議結果として、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たいのですが、いかがでしょうか。

（首肯する委員あり）

【委員長】 ありがとうございます。課題については、事務所のほうで対応できること、それから国交省並びに国全体で対応することがありますが、今後またしっかり対応していくということとさせていただきたいと思います。

「一般国道158号大野油坂道路（大野～大野東区間）・一般国道158号大野油坂道路（大野東～和泉区間）・一般国道158号大野油坂道路（和泉～油坂区間）」

【委員長】 御説明ありがとうございました。

それでは、本件につきまして御意見、御質問のほうをお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【委員】 スライド5の事業費の見直しについて、プレキャストに変更した理由が工期短縮ということは、工期にいわゆる遅れが生じ、プレキャスト化したという理解でよろしいでしょうか。

【事務局】 はい。ここにつきましては、開通見通しを一部変更して2段階に分け、具体的にはトンネルの掘削の遅れ等もあり、その中でもできるだけ早く開通させるということでプレキャストを採用させていただいたところです。

【委員】 掘削が遅れた理由は御説明ありましたか。

【事務局】 トンネルの掘削は事業費の増には影響がありませんでしたので、この資料としては含めていません。

【委員】 ただ、掘削のトラブルで工期が延びてしまったので、短縮するために高額になるプレキャスト化を行い、トータルとして事業費が増えたという理解ですよね。そういうわけではないのですか。

【事務局】 そうですね。プレキャストの部分につきましては、これを採用することによって、17億円程度の増になっているところです。

【委員長】 御質問は、掘削が遅れたので最終的にプレキャスト化になったという因果関係になっているので、掘削が遅れた理由は何ですかという質問です。

【委員】 はい。

【事務局】 掘削につきましては、先ほどの紀南の例にもありましたが、どうしてもトンネルの地盤が当初の想定より悪い部分がありまして、その結果、トンネル区分がCからBになることで進捗が遅れたところです。

【委員】 そうであれば、当初からプレキャストで計画しておけば良いのではないかとありますが、そもそも現場打ちという工法が選ばれていたのはどういう理由からでしょうか。

【事務局】 どうしても事業費が一番安く上がるもので計算していますので、このケースではプレキャストより現場打ちのほうがコストが安かったので、当初の事業費はそれで見込んでおりました。

【委員】 基本的にはどうですか。以前、プレキャスト化という形でしているが、これは特注品だから高くなったという説明を受けたかと思います。少しハイスペックのものでも一般的なものであれば、特注品より安い場合もあるというお話を事前説明のときに聞きました。それであれば、ハイスペックであったとしても、そういうものを事前にプレキャスト化という形で想定していればいいのではないのかと思ひ質問させていただいた次第です。

【事務局】 今回のこのケースでいきますと、道路幅員に現場打ち用の中央分離帯の幅しか確保していなかったのが、結果としてプレキャストにするとき少し高くなりました。工期が十分あれば、当然現場打ちで行い、この増は発生しなかったというところです。

【委員】 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した。

難しい面もありますが、最初から可能であれば計上するということですね。ただ、通常、できるだけコストを抑えるという形で計画するでしょうから、どうしても安い工法で最初に計画をする。そして、掘削の段階において、時間的な制約によりできないので増額とい

うことになる。恐らく先生のご発言の意図は、もう少し合理化できたのではないのかということであり、計画時点での合理化とか精緻化を問われているかと思います。今回のプレキャスト化の事情についても、今後また、他のプロジェクトでは事前にもう少し精緻に計画する必要があるかと思しますので、よろしくをお願いします。

それでは、先生、お願いします。

【委員】 説明ありがとうございました。

先ほどのご説明では、工期短縮は、目標に間に合わなくなり、それをカバーするためにプレキャストを使ったと聞こえましたが、それで間違いありませんか。もともと当初の予定をさらに繰り上げて、よりこの効果を発現させる等、地元の期待や要望があり、前に繰り上げることを考えたときにプレキャストが有用で、これに見合った形で費用を追加して前倒しすることになったのか。前者のほうで間違いはないですか。

【事務局】 前者のほうで間違いありません。もともと和泉までは今年度の開通目標にしておりましたが、トンネルの遅れで一部区間は来年の秋になりました。この遅れをできるだけ短縮するために、プレキャスト化を導入した経緯です。

【委員】 確認しました。ありがとうございます。地元の話で、去年の8月の雨では、私もここを迂回しながら中京のほうに行ったということもありますので、予定どおり、しっかりと開通をさせていただきたいと思っています。

【委員長】 ありがとうございました。

それでは、最後に先生、御質問をお願いします。

【委員】 同じ場所ですが、プレキャストのほうが基本的には型枠を何度も使える上に、工期が短くなると、それだけ作業期間が短くなり労務費は安くなるのではないかと思います。様々な負荷から考えるとプレキャストが推進されるべきではないかと思われま。確認ですが、費用が高くなるというのは、広規格道路に同じ分離帯をつけていくことで型枠が統一されれば、安くて早くなるというものなのか、それとも一般的に品質がよくなるのでどうしても高くなるということなのか教えてください。

【事務局】 少し説明が不足していましたが、プレキャストが必ずしも高くなるということではありません。先生がおっしゃるとおり、生産性が上がるので、労務費等も削減され安くなる場合もあるかと思えます。

今回の箇所につきましては当初現場打ちを予定しており、中央分離帯にその幅しか用意していなかったことで、このプレキャストも型枠が特注のものになり、結果として事業費

が現場打ちよりも高くなったということです。今回の事例については、プレキャストのほうが高かったということです。

【委員】 ありがとうございます。

【委員長】 ありがとうございました。

もし事前にプレキャストで計画できていれば全体としては安くなっていた可能性があるということ、今回は事業実施過程で変更したので費用がかかったのは致し方ないと思いますが、事前計画においては精査する必要がある、今後の工事においては生かしていただきたいという意見として承りたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは、まとめに入らせていただきたいと思います。一般国道158号大野油坂道路（大野～大野東区間、大野東～和泉区間、和泉～油坂区間）の審議結果につきましては、当委員会に提示された資料、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いたしますが、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。それでは、事業継続ということでお願いしたいと思います。

続きまして、ここからは一括審議となります。

（反訳省略）

「一般国道417号 冠山峠道路）」

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、本件について御意見、御質問等がありますでしょうか。よろしいでしょうか。

では、この件につきまして、まとめに入らせていただきたいと思います。一般国道417号冠山峠道路の審議結果につきましては、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158号永平寺大野道路」

再評価案件は以上として、これより事後評価の審議のほうに移らせていただきます。

【委員長】 ありがとうございました。

それでは、本件につきまして御意見はありますでしょうか。よろしいでしょうか。特にありませんでしょうか。

これはコメントで、質問ではないですが、最近、観光の効果がよく出てきます。この件に限らず、また道路に限らず、我が国全体で観光者数は増えていたと思うので、そのトレンドと比較して、それをさらに上回るトレンドで増えていたら、効果があったと言えると思います。観光の効果は、我が国全体あるいは福井県全体としての傾向と比較してどれぐらい増えているかが重要だと思いますので、この件に限らず、また事後評価では細かくチェックいただけたらと思う次第です。

よろしいでしょうか。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。

基本的にはこの対応方針（案）でよいかと思いますが、改善措置の必要性はないとだけ聞くと、改善は必要だと思ってしまうので、そのあたりについては、この場での議論ではないが、実際の現場や今後の対応の中において検討いただければと思います。

本件は、暫定2車線で今運用されている中での、安全性の問題や、緊急にも供するような道路という位置づけからすると、交通量との関係もあると思いますが、早期に課題出しと今後に向けた展開もぜひお願いしたいと思います。コメントだけになりますが、よろしくをお願いします。

【委員長】 ありがとうございました。

安全性を含めて、確認いただきたいということですので、今後、引き続きよろしく願いしたいと思います。

それでは、先生お願いします。

【委員】 ありがとうございます。

9ページの事業を通して得られた知見について、用地取得の委託で期間が短縮されたとのことです。他事業では用地取得で時間がかかることもあるかと思いますが、今回、具体的にどれぐらいの短縮が可能になったのか効果について教えていただければと思います。

【事務局】 委託とそれ以外を、一斉に行ったわけではないので、実際にどれぐらい短くなったかは難しいですが、永平寺大野道路につきましては用地着手から工事着手まで5年でしたので、大規模事業の中では早期に工事着手できたとは考えています。

【委員】 ありがとうございます。例えば同様な区間の中で、顕著に早かった項目があ

るということでしょうか。

【事務局】 用地取得しやすい、しにくいというのは、その土地で田畑が中心か市街地が中心か等、ケース・バイ・ケースなので一概には言えず、比較はできないですが、大きい混乱なくできたということです。

【委員】 ありがとうございます。ぜひ、ほかの事業に適用できるような知見があれば教えていただければと思います。

【委員長】 どうもありがとうございます。

先生のご発言の趣旨は、用地取得によって少し工期が遅れているという話がたくさんある中で、それを共有できたら、ほかの事業でもそれを使って円滑化を図れるのではないかとのことだと思います。恐らく活字として表現しにくい点もあるのかと思いますが、内部では経験を共有いただき、一般化できるものであればぜひ一般化し、共有していただきたいと思います。

それでは、まとめに入らせていただきます。一般国道158号永平寺大野道路の審議結果につきまして、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（案）のとおりでよいと判断されるといたしますが、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26号和歌山岬道路・一般国道26号第二阪和国道」

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、本件について御意見等がありましたらよろしくお願ひしたいと思ひます。いかがでしょうか。

これはコメントですが、明らかに定時性の効果が出ていまして、大変良いことだと思います。定時性は平常時の代替路の必要性を示す意味でも、それから災害時では特に必要になりますから、これからもぜひ前面に出していただきたい。便益の数値として計上されないが、非常に大事な効果ですので、よろしくお願ひします。

ほか、いかがでしょうか。よろしいですか。では、先生、お願ひします。

【委員】 隣接する幡代北交差点で混み合うと、速達性という意味では、ここで吸収されてしまうということはないでしょうか。それから、隣接部分でどうなるかということは、全体のネットワークですから、高速部分のネットワークだけではなく、そのほかの道路と

のネットワークでどうなるかということは最初からは検討しないのでしょうか。

【事務局】 御指摘ありがとうございます。

おっしゃるとおりの部分もありますが、現道26号は、延長にすれば20キロほど非常に渋滞している区間がありましたので、比較すると大幅に改善しているということです。

また、交差点の渋滞が事前に予測できなかったのかということですが、計画としては、抜本的な渋滞対策を大阪府のほうでも考えておられます。まだそちらのほうの事業化がなされていないということもあって、こうした渋滞が起きています。他方で、その事業化を待っていると、おっしゃるとおりこの整備効果が十分発揮されませんので、こうした交差点の改良や、あるいは信号の現示といった、ソフト対策も含めてしっかり対策を打ってきたいと考えているところです。

【委員】 ありがとうございます。ソフトとの組合せというのは、DXとの関係でもとても重要なことだと思いますので、よろしくお願いします。

【委員長】 大事な、非常に貴重なコメントありがとうございました。

道路整備の課題の一つかと思います。エリア全体で一括して道路整備を行うのは難しいということが示唆されたところでもありますが、よろしいでしょうか。

それでは、一般国道26号和歌山岬道路、第二阪和道路の審議結果ですが、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（案）のとおりでよいと判断いたします。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24号大和街道環境整備」

【委員長】 ありがとうございました。

それでは、本件につきまして御意見等がありましたらよろしくお願いします。先生。

【委員】 ありがとうございます。

全体的にはこれで結構かと思いますが、1点だけ、2ページにこの事業の目的の1つが交通安全の確保となっており、歩道を設置することによって歩行者の安全を確保することが1つの大きな目的ではないかと思います。

5ページには歩行者の事故の件数がゼロになっているという効果がありますが、3ページには全体の事故件数しか出ていないので、歩行者の事故がなくなっていることや、沿線

で安全が確保されていることは重要なことなので、3ページのどこかにまとめておいたほうがよいという気がいたします。これはあくまで質問というよりコメントですので、今後こういった点もぜひ考慮いただければと思います。

以上です。

【事務局】 ありがとうございました。

【委員長】 ありがとうございました。

まとめ方の貴重なご意見としますので、御参考にしていただけたらと思います。

先生、お願いします。

【委員】 御説明ありがとうございます。

7ページの右下の写真を見ますと整備前と整備後があって、きれいになったと思いますが、二、三年前に大津市で右折車両が幼稚園児に突っ込んだ事故があり、ガードレールの重要性を言われていたことを思い出しました。ガードレールを撤去することだけ見ると、それが本当に安全なのかと思いました。

バリアフリーという意味においては理解できるのですが、ガードレールは交通安全においてどのような位置づけがされていますか。

【事務局】 当時どのような経緯でガードレールが撤去されたかは今すぐにお答えできないのですが、確かにここは歩道整備で学生が通る道でもありますので、御指摘のところは経緯も踏まえて確認させていただきたいと思います。

【委員】 ありがとうございます。全てにガードレールが必要というわけでもなく、他の方法もあると思っていますので、様々な方法の中においてこれを選ばれたということについては説明が必要かと考えます。後に事故があった場合に批判を浴びたりすることがないように、そういったことに導かないようにと思いました。

【事務局】 ありがとうございます。

【委員長】 ありがとうございます。

ガードレールの整備方針というのは一般論としてどうなっているのでしょうか。ケース・バイ・ケースでやっているのでしょうか。もし分かりましたらお願いします。

【事務局】 ケース・バイ・ケースですが、ガードレールですとか歩道が整備されていないところがまだまだたくさんありますので、現在も様々な箇所でも優先順位をつけながら歩道整備をさせていただいているところです。優先的には、通学路に指定されているところを整

備させていただいていますが、箇所が多いので、全てにはまだ追いついていないところ
です。

【委員長】 また事務局の方から改めて、ガードレールの一般的な整備方針があるか、
ある場合、どういう方針なのか、ない場合はケース・バイ・ケースということになります
が、その場合はどのような考え方でケース・バイ・ケースとしているのかを、委員の皆様
に御提示いただくと今後の参考になるかと思しますので、よろしく申し上げます。ありが
とうございました。

よろしいでしょうか。それでは、この件についてもまとめに入らせていただきたいと思
います。一般国道24号大和街道環境整備の審議結果につきまして、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（案）のとおりでよいと判断
いたしますが、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。

「新宮川総合水系環境整備事業」

【委員長】 ありがとうございます。

それでは、本件につきまして御意見等がありましたらお願いいたします。

【委員】 1点、確認させてください。よろしいでしょうか。

【委員長】 お願いします。

【委員】 3ページ目で総便益増加の2つ目の項目で、基準年の違いによる集計範囲内
の世帯数の減少とありますが、減少した結果、総便益が増加したことにつながったという
ことなのでしょう。

【事務局】 14ページと併せて説明させていただけたらと思います。14ページで、
結果的に総便益は、29年度から143億円に上がっていることになります。先ほどあり
ました基準年の違いによる世帯数が、前回と比べ減少しており、全体の30億円増の中
の一部減少しているものの、アンケートによる支払意思額が増え、29年度と4年度との価
値化の違いによる増加を含め、トータルとしては約33億円の増となっています。

【委員】 では、世帯数が減ったこと自体は便益の減少につながっているが、その他の
要因で便益は増えているという理解でよろしいですか。

【事務局】 はい、そうです。

【委員】 分かりました。ありがとうございます。

【委員長】 お願いします。

【委員】 アンケートの見方を教えていただきたいので、10ページをお願いします。

「池田港に来た方がほかにも行きますか」という質問に対して、「蓬莱山」から「丹鶴ホール」までを選ばれた方の合計が58.8%、池田港は行くけどほかは「いかない」と言っている方が41.2%というアンケート結果ですが、そのような見方をするのですか。

池田港は確かに整備されてきれいですが、ここに行く人は、メインとしては、熊野速玉大社や新宮城公園、阿須賀神社に行って、車で行く人であれば池田港に少し止めて景観を見るようなイメージであり、池田港を目指して行くという人は少ないのではないかと思います。このアンケートの意図について、池田港を核にしてアンケートを取っているという視点があったということなのか、教えていただきたいと思います。よろしくをお願いします。

【事務局】 御質問ありがとうございます。

アンケートにつきましては、「池田港を訪れるときには、どこかほかの場所も訪れますか」といった内容で、こちらにあります「蓬莱山」から「その他」「いかない」までをアンケートとして問合せし、整理した結果がこちらの表になります。

【委員】 一番いく可能性が高い場所を1択で選んでいると思いますが、池田港に寄って速玉大社だけ行きますという人は少なく、車で行くとすれば何ヶ所か行くと思います。また、池田港は写真のとおり何もなく、景観を見ることはあり得ますが、池田港以外は行かないと回答した人が4割もいることも不思議に感じます。この辺は誰に、いつ、アンケートをどう取るかにもよると思いますが、池田港に行く人は何を目的にされているのか、池田港が何か特別な存在であるということですか。補足してご説明をお願いします。

【事務局】 御質問ありがとうございます。

先ほどの最初の「池田港を訪れるときには、どこかほかの場所も訪れますか」という質問は、当てはまるものを全て選ぶもので、1択というわけではありません。幾つか選ぶことができるということと、もう1つ、アンケートの中で池田港を訪れた目的も複数回答で聞いていまして、多いのは散歩や魚釣り、熊野川の視察等なので、地域に親しみを持たれているということが一番なのではないのかと思います。

【委員】 承知しました。これは地元の方ですね。観光客ではなく、地元の方が「池田港を整備して、どうですか」と聞かれてという意味であれば、池田港を散歩して、その後、神社へ行く人は少ないと思うので、理解できました。ありがとうございます。以上です。

【委員長】 ありがとうございます。

その説明は大事です。「いかない」が4割おられますので、その補足説明は必要ということです。地元の方だという理解でよろしいですか。

【事務局】 そうです。

【委員長】 そこは重要かと考えます。それがなければ、このアンケートはおかしいのではないかという話になりますので、安心いたしました。

【委員】 ありがとうございます。

【委員長】 先生のおっしゃったことも、この件に限らず、まとめ方だと思います。最初に増加と書いてあり、一方で減少要因もまとめて書いてあります。特に序盤のスライドなので、増加要因に、減少要因も交ざり込んでいると、わかりづらくなります。この件に限らず、是非、まとめるときには気をつけていただきたいと思うところです。よろしいでしょうか。

それでは、まとめに入らせていただきます。新宮川総合水系環境整備事業の審議結果ですが、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（案）のとおりでよいと判断いたします。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。

以上をもちまして、本日の審議については終了とさせていただきます。長時間ありがとうございました。

ここで、先生の質問が保留になっているものがありましたので、御回答いただければと思います。

【事務局】 お時間をいただきましてありがとうございます。

まず、先生の御質問、私、理解不足で申し訳ありませんでした。質問は、令和3年度から物価上昇が示されていますが、それ以前から事業費の増加の傾向は分かっていたのではないかとということだったと記憶しています。

これにつきましては、すさみ申本道路、新宮道路、新宮紀宝道路とも、ある一定の開通目標を持って今工事を全面展開しているところです。工事を進めるにつれ、様々な箇所では事業費の必要性が徐々に、より鮮明に見えてきたということですので、今回もそういった状況を含めながら、事業費増が起るような場合には、逆にコスト縮減も併せて、並行して検討しつつ事業を進めていきたいと思っているところです。

こちらは委員のご質問と回答です。

もう1つ、よろしいでしょうか。先生のご質問は、工事に占める生コンクリートや鋼材の割合はというご質問だったと記憶しています。

主にトンネルにつきましては生コンクリートが、約24%を占めております。併せて回答させていただきます。よろしくお願いいたします。

【委員長】 ありがとうございました。

よろしいですか。

【委員】 ありがとうございます。私の質問の趣旨は、似たような地質でコストが上がっているのであれば、その前の段階でもう少し検討できることがあるのかという趣旨でしたが、直接的なお答えは検討していきたいということだと思えます。

【委員長】 どうもありがとうございました。

ご指摘の通りと思いますので、情報共有を様々な工事でおいたほうがいいのかと思います。今日は、ほかの事業でもそのような話が出ました。用地取得の話も同様だと思いますので、全体としての課題であると思う次第です。

それでは、改めて事務局のほうにお返しいたします。

【事務局】 長時間にわたり御審議ありがとうございました。

ただいま本日の議事録の速報版を作成していますので、お待ちいただく間に、参考資料2として「治水経済調査マニュアル（案）各種資産評価単価及びデフレーター」の訂正に伴う費用便益分析への影響についてという1枚紙がありますので、簡単に御報告をさせていただければと思います。河川部、お願いします。

【事務局】 治水経済調査マニュアル（案）の訂正に伴う費用便益分析への影響について御報告いたします。

こちらは昨年の夏頃に情報をお伝えはしているのですが、いわゆる河川事業、ダム事業、あとは砂防・海岸事業におきまして、その便益を算出する際の根拠となる試算単価というものがあります。このうち過年度分につきまして一部訂正があったということが国交省本省のほうから記者発表がありました。それにつきまして、過去5か年、再評価のサイクルが5年になっていますので、直近の再評価の結果につきまして、実際にBと、B/Cがどの程度変動するかということについて影響度合いを確認しましたので、この場を借りて御報告いたします。

結果としては、御覧のとおりですが、便益につきましても1%未満、コンマ数%の差で

あり、B/Cにつきましても、小数点第1位もおおむね変更はなく、小数点第2位で若干数字が変わるところはありましたが、全体として大きな影響がないということを確認いたしましたので、この場で御報告いたします。

説明は以上になります。

【事務局】 以上、御報告になります。

それでは、議事録の速報版を画面に映し出しますので、少しだけお待ちください。

それでは、委員長、確認をお願いいたします。

【委員長】 それでは、事業評価監視委員会審議議事録（速報版）の確認を行いたいと思います。よろしいでしょうか。本日審議いただいた再評価4件、それから事後評価4件につきまして、一件ずつはお読みしませんが、まとめて申し上げますと、全て、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）のとおりとすることが妥当と判断されるという内容になっています。議事録（速報版）については、それで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。

それでは、今映し出されている資料のとおりということで確認させていただきました。どうもありがとうございました。

ほかに委員の皆様から何かありますでしょうか。

それでは、ないようでしたら、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。

【事務局】 ありがとうございました。予定の時間を超過いたしまして、大変申し訳ありません。詳細な議事録につきましては、後日取りまとめの上、公表させていただきます。

以上をもちまして、事業評価監視委員会を閉会といたします。本日はどうもありがとうございました。

— 了 —